

*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Teknik & Miljøforvaltning  
Torvegade 7  
8450 Hammel

Tlf. 8964 1010  
Fax 8664 6399  
favrskov@favrskov.dk  
www.favrskov.dk

### Svarbrev vedrørende høring om budgetforslag 2008 m.v. – jf. nedenstående

Favrskov Kommune har modtaget Deres breve af 27. juni 2007 og 03. juli 2007 vedrørende høring om

23-08-2007

1. Budgetforslag 2008
2. Oprettelse af en udviklingspulje
3. Takstforslag for 2008
4. Harmonisering af billettyper
5. Harmonisering af regler for handicapkørsel

Sagsnr.

710-2007-30210

Cpr.-/CVR-nr.

Dokument nr.

710-2007-42329

Favrskov Kommunes høringssvar følger herunder opdelt i ovennævnte emnepunkter.

Sagsbehandler

Richard Malmose

Tlf. 8964 5301

rma@favrskov.dk

Fax 86646399

#### Emne 1 Budgetforslag 2008

Favrskov Kommune har ingen kommentarer vedrørende de generelle budgetforudsætninger for den almindelige åbne kørsel og handicapkørslen (fremskrivninger af indtægter og udgifter ved uændret drift).

Kommunen kan tiltræde projektkatalogets beskrivelse af de foreliggende ændringsforslag, hvorefter nedenstående aktiviteter iværksættes i Favrskov Kommune:

#### Realiseres i 2007/jan. 2008:

- **Projekt 5: Ny regionalrute Hammel-Foldby-Søften-Århus.** Betales af regionen.
- **Projekt 6: Regionalrute 111 (Hinnerup – Århus) reduceres.** Besparelsen tilfalder regionen (delvis kompensation for projekt 5).
- **Projekt 8: Regionalrute 117's drift mellem Hadsten og Langå ændres økonomisk set til "lokalrutekørsel".** Merudgift til Favrskov Kommune = 500.000 kr./år (helårseffekt).
- **Projekt 17: Driftsudvidelse på lokalrute 314 (Hadsten-Hammel).** Merudgift til Favrskov Kommune = 175.000 kr./år (helårseffekt).

#### Realiseres i 2008:

- **Analyse af muligheder for forbedrede tværforbindinger i Favrskov Kommune.** (Eventuelle mérudgifter for kommunen ikke budgetteret).

## **Emne 2 Oprettelse af en udviklingspulje**

Favrskov Kommune kan principielt tiltræde, at det kommunale tilskudsbeløb, som i 2007 var hensat til Midttrafiks etableringspulje, fremover anvendes til støtte af projekter af de typer, der er listet i høringsmaterialet (side 8 m.).

Det kan ligeledes accepteres, at den enkelte kommunes andel af den samlede pulje fastsættes på basis af antallet af køreplantimer, kommuner og regionen hver for sig betaler for, forudsat at udviklingsprojekterne er af generel interesse.

Det foreslås, at mere lokale projekter som hovedregel skal betales af de involverede betalere alene, idet Midttrafiks bestyrelse dog får bemyndigelse til at anvende midler fra puljen til finansiering af forsøg og pilotprojekter, som skønnes at have potentiel interesse for alle betalere i selskabet.

## **Emne 3 Takstforslag for 2008**

Takstforslaget indebærer i Favrskovs tilfælde (nuv. prisområde Øst) en gennemsnitlig takststigning, svarende til den forventede pris- og lønudvikling (ca. 3%). Kommunen kan tiltræde dette.

Samtidig sammenlægges prisområderne Midt, Syd og Øst. Også dette kan tiltrædes, idet harmoniseringen gør det samlede system enklere for kunderne og enklere at administrere.

Favrskov Kommune forudsætter, at det fortsat vil være muligt for kommunerne frit at vælge 0-takst (gratis kørsel) på små lokalruter, hvor billetindtægterne - bortset fra skolekort - er så små og betjeningen så beskednen, at billettering ikke vil give både økonomisk og servicemæssig fordel.

## **Emne 4 Harmonisering af billettyper**

Midttrafiks forslag indebærer ingen indskrænkninger i de nuværende billettyper, gyldige på ruterne i Favrskov Kommune. Omvendt indføres to nye billettyper:

- Deltids abonnementskort til pensionister ("kort med spærretid").
- Institutions-klippekort (billigere end abonnementskort).

Favrskov Kommune kan tiltræde disse nyskabelser, idet de i begge tilfælde sigter mod kundegrupper, der har stor potentiel interesse i kollektiv trafikbetjening og som typisk rejser eller - med et økonomisk incitament - vil kunne rejse på tidspunkter, hvor bus-systemet ikke er spidsbelastet.

Generel kommentar: Af hensyn til udviklingen af efterspørgselsstyrede systemer med små køretøjer (taxi, minibus) vil det være hensigtsmæssigt, om billet- og takstsystemet giver mulighed for ruter med reduceret udvalg af gyldig rejsehjemmel - fx kun kontantbillet på bybustaxi og land-telebus - så behovet for installation af dyre billetmaskiner minimeres.


## Emne 5 Harmonisering af regler for handicapkørsel

Favrskov Kommune anerkender behovet for en harmonisering af befordringsreglerne for handicapkørsel til fritidsformål i hele Midttrafiks område. I lyset af de betydelige udgifter, kommunerne har fået til denne kørsel efter strukturreformens ikrafttræden, kan det også accepteres, at der fastlægges relativt snævre grænser for serviceniveauet på den enkelte tur. Kommunen forudsætter, at harmoniseringsforslagets hovedtræk er som vist i høringsmaterialets vedlagte skema med kommentarer, d.v.s.:

- **Visiteringsret:** Alene kommunen (ikke appellabel)
- **Omfang pr. kunde:** Max. 104 enkeltture pr. år.
- **Turlængde:** Max. 50 km for rene taxiture (herudover kan kombination bil/tog anvendes)
- **Brugerbetaling:** 3 kr. pr. km, dog min. 10km/30kr.
- **Serviceniveau:** Gadedør-til-gadedør (ingen chaufførhjælp til intern transport i hjemmet/bopælsejendommen)
- **"Ventetid":** Max. afvigelse mellem ønsket og faktisk afhentningstidspunkt = - 15/+45 min.
- **Omvejskørsel:** Max. 100% af køretid ad direkte rute, dog altid op til 20 min.
- **Turformål:** Alene fritidsformål (må ikke kunne dækkes af anden lovgivning)

Favrskov Kommune har ikke yderligere bemærkninger til det fremsendte høringsmateriale.

Venlig hilsen



Kjeld Gregers

Teknik- og miljødirektør





Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Rådhuset  
Torvet - 7400 Herning  
Tlf. 9628 2828 - Fax: 9628 2440  
Central@herning.dk -  
www.herning.dk

**Dato:**  
22. august 2007

## Hørings svar vedrørende budget 2008 for kollektiv trafik

Sagsbehandler: Edith Blyning

Sagsnr.: 2007050580E  
(bedes anvendt ved henvendelse)

Herning Byråd har på møde den 21. august 2007 behandlet Midttrafiks udsendte budgetmateriale for 2008 og har følgende bemærkninger til materialets fire punkter:

1. Budgetforslag for 2008
2. Oprettelse af en udviklingspulje
3. Takstforslag for 2008
4. Harmonisering af billettyper

Herning Kommune har ingen kommentarer til punkterne 1, 3 og 4.

Punkt 2. Oprettelse af en udviklingspulje på 10 mio. kr. i 2008 og frem.  
Herning Kommune er som udgangspunkt positiv overfor, at Midttrafiks bestyrelse har mulighed for at kunne igangsætte udviklingsinitiativer og tiltag, som fremmer den kollektive trafik til gavn for alle.

Som Midttrafik også selv påpeger i materialet, er det vanskeligt at vurdere behovet for størrelsen på puljen og derved også behov for overførselsadgang mellem budgetårene.

Herning Kommune ønsker, at Repræsentantskabet er aktiv i forbindelse med disponering af en udviklingspulje. Repræsentantskabet bør overordnet godkende forslag til udviklingsprojekter og økonomien herfor indenfor hvert budgetår. Herunder også godkende eventuel ikke forbrugte midler, og hvorvidt disse skal tilbageføres til bestillerne.

Desuden skal fremhæves, at Midttrafik ikke kan indføre udviklingstiltag, som påfører bestillerne afledt drift, uden forudgående høring.

Endvidere bør det overvejes kun at budgetlægge med en udviklingspulje i 2008 og 2009, indtil harmonisering af takst- og billetsystemet er på plads. Herefter kan vurdering af behovet for en udviklingspulje foretages på ny.

Herning Kommune henstiller, at besparelsen realiseres, og at de 10 mio. kr. tilbageføres til bestillerne som driftsbesparelser på sigt. Der er således tilslutning til, at udviklingspuljen anvendes til bl.a. harmonisering af billetsystemet og andre projekter, der giver besparelser på driften af Midttrafik.

Med venlig hilsen  
på byrådets vegne



Lars Krarup  
Borgmester



Ole Jespersen  
Kommunaldirektør



## HOLSTEBRO KOMMUNE

4.1

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Dato: 17-08-2007  
Sagsnr.:  
Henv. til: Annette Vognbjerg  
Tlf.: 96117680

### Budget 2008 for kollektiv trafik

Midttrafik har fremsendt budget 2008 i høring omfattende punkterne

1. Budgetforslag for 2008
2. oprettelse af en udviklingspulje
3. takstforslag for 2008
4. harmonisering af billettyper

Nærværende hørings svar omfatter ikke forhold vedrørende Handicapkørsel.

Teknisk Udvalg for Holstebro Kommune har behandlet sagen på sit møde den 13. august 2007 med følgende beslutning.

#### 1. Budgetforslag for 2008

Holstebro Kommune kan godkende det fremsendte forslag til budget for 2008, dog med efterfølgende bemærkning vedrørende eventuel oprettelse af en udviklingspulje.

#### 2. Oprettelse af en udviklingspulje

Holstebro Kommune kan godkende, at der oprettes en udviklingspulje til projekter der fremmer den kollektive trafik i Midttrafik, dog således at der ikke sker udvidelse af det fremlagte budget, men at udgiften skal findes inden for budgettet for 2008.

#### 3. Takstforslag for 2008

Holstebro Kommune kan godkende det fremlagte forslag til takster.

#### 4. Harmonisering af billettyper

Holstebro Kommune kan godkende det fremlagte forslag til harmonisering af billettyper.

Med venlig hilsen

  
Annette Vognbjerg  
Afdelingschef

### TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN

Trafik og Park

Rådhuset - 7500 Holstebro - Tlf: 96117555 - Fax: 96117602  
Hjemmeside: www.holstebro.dk - E-post: Teknik.Miljoe@Holstebro.dk  
CVR: 29189927



Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Rådhusvej 4  
8700 Horsens  
Telefon :76 29 29 29  
Telefax: 76 29 27 40  
teknikogmiljo@horsens.dk  
www.horsenskom.dk

## Kollektiv trafik – budgetforslag 2008

**Dato: 31. august 2007**

Byrådet har behandlet sagen den 28. august 2008 og besluttede:

- at godkende budgetforslag for 2008, herunder merudgifter til diesel
- at ekstraudgifter vedr. ændringer af bybusnettet og lokalruter indgår i de kommende budgetforhandlinger
- at bidrag til en evt. udviklingspulje også indgår i de kommende budgetforhandlinger
- at såfremt en evt. udviklingspulje bruges til delvis finansiering af rejsekortet, kompenseres Horsens Kommune på tilsvarende vis for allerede indbetalte beløb,
- at forslag til takster for 2008 godkendes, og
- at forslag til harmonisering af billettyper godkendes

Med venlig hilsen

Ole Helboe Nielsen  
Afdelingsingeniør

Telefon direkte: 76 29 26 10

Journal nummer: 13.05.00 G01  
Sags-id: 2007.4029-0



Peter Feilberg  
Schjødt/Midttrafik  
24-08-2007 16:11

Til Grethe Hassing/Midttrafik@Midttrafik, Morten  
Kofoed/Midttrafik@Midttrafik, Niels  
Næsselund/Midttrafik@Midttrafik, Niels-Jørgen  
Ulla Lykke Pedersen/Midttrafik@Midttrafik  
cc  
bcc  
Emne Norddjurs

Med venlig hilsen

Peter Feilberg Schjødt

Tlf. 87408230  
pfs@midttrafik.dk

Midttrafik  
Søren Nymarksvej 3  
8270 Højbjerg

----- Videresendt af Peter Feilberg Schjødt/Midttrafik den 24-08-2007 16:18 -----

Hovedpostkasse  
Midttrafik/Midttrafik  
Sendt af: Ole  
Eskildsen/Midttrafik

Til Peter Feilberg Schjødt/Midttrafik@Midttrafik, Jens Erik  
Sørensen/Midttrafik@Midttrafik  
cc  
Emne Vs: Høringssvar til budget 2008.

24-08-2007 11:40

Besvar venligst til  
maf@norddjurs.dk

----- Videresendt af Ole Eskildsen/Midttrafik den 24-08-2007 11:47 -----



"Magny Fynbo"  
<maf@norddjurs.dk>  
24-08-2007 10:17

Til <midttrafik@midttrafik.dk>  
cc Søren Christian Erikstrup <sce@norddjurs.dk>  
Emne Høringssvar til budget 2008.

I.h.t. aftale m. Søren Erikstrup sender hermed høringssvar til budget 2008, godkendt på Kultur- og udviklingsudvalgets møde d. 23.08.07.

"6. Høringssvar til Midttrafik vedrørende budget 2008, herunder takster og udvikling. Midttrafik har udsendt budgetforslag 2008 i høring blandt regionens kommuner og Region Midt.

Budgetforslaget omhandler regional kørsel, bybusser, lokalrutekørsel, handicapkørsel og letbanesekretariat

samt administrationsomkostninger for Midttrafik for de nævnte områder.

Høringen er opdelt i 4 områder:

1. budgetforslag for 2008
2. oprettelse af en udviklingspulje
3. takstforslag for 2008
4. harmonisering af billettyper

1. budgetforslag for 2008

Af det fremsendte fremgår det, at der desværre er en vigende benyttelse af det kollektive bussystem,

som medfører faldende indtægter. I budgetforslaget er der indregnet de forventede benyttelsesgrader

for 2008. For Norddjurs Kommune vil det ikke give væsentlige ændringer i forhold til omkostningen

i 2007, der vil desværre heller ikke ske væsentlige ændringer af ruteforløb og korrespondancesteder

og –tider før tidligst fra køreplansskift 2008, for trafikken til og fra Norddjurs Kommune og

derved de nødvendige forbedringer der skal til, før en øget benyttelse kan forventes.

2. oprettelse af en udviklingspulje

Den i 2007 eksisterende etableringspulje foreslås erstattet/omdøbt til en udviklingspulje, med fortsat finansiering som i 2007, således at den ikke påfører bestillerne en ekstraudgift i forhold til budget 2007. Administrativt kan det anbefales at der oprettes en udviklingspulje med det kommissorium som oplægget giver udtryk for, da det er den eneste mulighed for at få skabt nogen pilotprojekter med brede løsningshorisonter, både hvad angår ruter, korrespondancesteder, betalingssystemer og billettyper.

Det forventes at det i 2007 igangsatte udviklingsprojekt mellem Midttrafik, Region Midt og Norddjurs Kommune, om ovennævnte forhold, bliver færdigudviklet i efteråret 2007, således det kan igangsættes ved køreplansskift 2008 omfattende:

- direkte bus mellem Grenaa – Auning – Randers

- direkte bus mellem Auning og Hornslet
- udbyggede overordnede korrespondancesteder i Grenaa og Auning
- etablering af mini korrespondancesteder ved relevante folkeskoler.
- forbedret og koordineret betjening af landområderne i Norddjurs Kommune af både de regionale og lokale ruter, eventuelt suppleret med telebus.
- Forbedret korrespondance til og fra Grenaa-banen, både i Grenaa, Ryomgård og Hornslet for ruterne fra Norddjurs Kommune.

Udover ovennævnte fysiske forhold, Norddjurs Kommune af den opfattelse, at den zonestructur der er opstået i Norddjurs Kommune er ude af proportioner, hvis der ønskes interne rejser i kommunen. I værste fald kan en passager risikere at skulle betale 11 zoner på en intern rejse, samtidig med en rejsetid på omkring 2 timer. Ved zonefastsættelse bør der også skelnes til befolkningstætheden udover

afstanden. Der bør forsøgsmæssigt indføres et maksimalt antal zoner for interne rejser, f.eks. 4 zoner (har Århus haft i mange år) ligesom der bør indføres en særlig pris for kort til folkeskoleelever, der kun kan benyttes internt i kommunen, men i alle tilgængelige offentlige rejsemidler.

Norddjurs Kommune mener at ovennævnte tiltag vil have så stor effekt, at de kortere rejsetider, bedre korrespondancer og et tillokkende takstsystem, vil medføre så mange ekstrabrugere, at alle parter vil tjene på det. For at et sådant projekt kan lykkes, er det vigtigt det præsenteres ordentligt og gøres ekstra tillokkende i en opstartsfasen. Derfor foreslår Norddjurs Kommune, at der før ændringer

i værksættes en koordineret markedsføringsplan om ændringens omfang og formål, hvem der vil blive berørt positivt og hvem det eventuelt får negative konsekvenser for samt sidst men ikke mindst, at der tilbydes en gratis prøvemåned ved opstart af et projekt. Et sådant tiltag er der blandt andet set gode resultater med på Grenaa-banen, efter den blev renoveret.

### 3. takstforslag for 2008 og 4. harmonisering af billettyper

Zoneinddelingerne bør harmoniseres i hele regionen, således at tyndt befolkede områder bliver større zoner og således at interne rejser i en kommune ikke kan komme over et bestemt antal zoner samt at der indføres en særlig takst for kort til folkeskoleelever for kørsel internt i kommunen.

Der henvises der ud over til forholdene anført under pkt. 2.

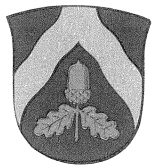
**Kultur og Udviklingsdirektøren indstiller**, at ovennævnte indsendes som høringsvar til Midttrafik

vedrørende budgetforslag 2008."

Med venlig hilsen

Magny Fynbo  
Kultur- og udvikling  
tlf. 89 59 40 88  
mail: maf@norddjurs.dk





**ODDER KOMMUNE**

**Teknisk Afdeling**

Rådhusgade 3, 8300 Odder

Telefon 87 80 33 33  
Selvvalg 87 80 33 60  
Giro 3 04 87 80  
Fax 87 80 33 20  
E-mail [odder.kommune@odder.dk](mailto:odder.kommune@odder.dk)  
Hjemmeside [www.oddernettet.dk](http://www.oddernettet.dk)

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

ODDER, den 22. august 2007  
Sags Id. 862688/871503

Sagsbeh. Anne-Mette Andersen  
Dok. Id. 941531

**Foreløbig høringsvar vedr. Midttrafiks budget 2008 for kollektiv trafik og tilkendegivelse vedr. letbaneprojektet – Deres j. nr. 1-21-3-07 og 1-7-1-07**

I brev af 27. juni 2007 har Midttrafik efter gældende aftaler sendt følgende punkter til høring:

1. budgetforslag for 2008
2. oprettelse af en udviklingspulje
3. takstforslag for 2008
4. harmonisering af billettyper

Endvidere har Midttrafik i brev af 11. juli 2007 anmodet om en tilkendegivelse af, om Odder Kommune kan tilslutte sig finansieringsmodellen for etablering af en letbane i Århus-området frem til afslutningen af VVM-analysen af etape 1 i 2020, såfremt staten og Region Midtjylland bidrager med den i modellen forudsatte finansiering af VVM-undersøgelsen af 1. etape.

Midttrafiks henvendelser vil blive behandlet af Odder Byråd den 10. september 2007, hvorefter Odder Kommune vil besvare henvendelserne.


Imidlertid kan det oplyses, at henholdsvis Tekniske Udvalg den 8. august 2007 og Økonomiudvalget den 20. august 2007 har indstillet til Byrådet, ”at tiltræde Midttrafiks forslag til budget for 2008 for kollektiv trafik. Dog skal det bemærkes, at Odder Kommune **ikke** kan anbefale en forlængelse af busruterne til Odder Gymnasium, medmindre udgiften afholdes af Midttrafik gennem effektiviseringer”.

Endvidere har de to udvalg indstillet til Byrådet også at tiltræde forslagene om oprettelse af en udviklingspulje, takstforslag for 2008 og den foreslåede harmonisering af billettyper.

Endelig har udvalgene indstillet til Byrådet, at kommunen kan tilslutte sig finansieringsmodellen for letbaneprojektet på de nævnte forudsætninger.

Med venlig hilsen

  
Søren Hjortsø Kristensen  
Teknisk direktør

  
Anne-Mette Andersen  
Faglig leder - Plan



Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Miljø- og teknik  
Vej- og trafikafdelingen  
Laksetorvet  
DK-8900 Randers

Telefon +45 89 15 16 61  
Telefax +45 89 15 16 60

rune.asmussen@randers.dk  
www.randers.dk

3. september 2007

**Høring vedr. budget 2008 mv.**

Som opfølgning på borgmesterens brev af 27. august 2007 kan det hermed meddeles, at byrådet den 27. august 2007 godkendte det fremsendte høringssvar.

Afstemningsresultatet var 27 for og 3 imod (Beboerlisten). Beboerlisten stemte imod pga. takststigningerne.

Med venlig hilsen

Rune Asmussen  
sektionsleder, anlæg og planlægning



Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Borgmesteren  
Laksetorvet  
DK-8900 Randers

Telefon +45 89 15 10 00  
Telefax +45 89 15 10 03

[hjn@randers.dk](mailto:hjn@randers.dk)  
[www.randers.dk](http://www.randers.dk)

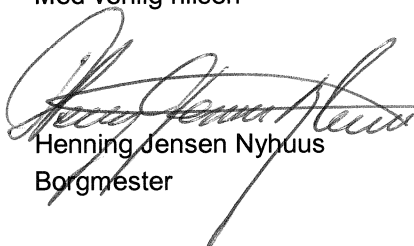
27. august 2007

## Høring vedr. budget 2008 mv.

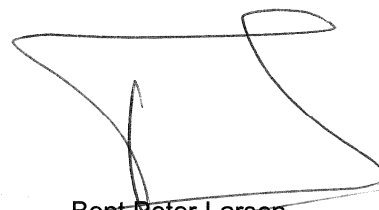
Med henvisning til høringsbrev af 27. juni 2007 meddeles det hermed, at Randers Kommune, under forbehold af den endelige godkendelse i byrådet den 27. august 2007, kan tilslutte sig det fremsendte budgetforslag for 2008, det fremsendte forslag til oprettelse af en udviklingspulje, det fremsendte takstforslag for 2008 samt det fremsendte forslag til harmonisering af billettyper.

Med henvisning til budgetforslaget for 2008 skal det bemærkes, at Randers Kommune forventer, at der i løbet af dette efterår og vinter skal igangsættes et større arbejde med en kollektiv trafikplan for hele kommunen. Arbejdet forventes at fortsætte i det meste af 2008, således at der kan ligge en plan klar ved udgangen af 2008. Indhold og omfang af denne plan bliver fastlagt i løbet af 2007. Der bør indarbejdes et beløb til dette arbejde i Midttrafiks budget.

Med venlig hilsen



Henning Jensen Nyhuus  
Borgmester



Bent Peter Larsen  
Kommunaldirektør

Returadresse  
Teknik og Forsyning Vej Park  
Finderupsvej 9 6900 Skjern



Ringkøbing-Skjern Kommune

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Sagsbehandler  
Knud Erik Pedersen  
Direkte telefon  
99741553  
E-post  
knud.erik.pedersen@rksk.dk  
Dato  
23. august 2007  
Sagsnummer  
2007053990A

## Hørings svar. Budgetforslag 2008

Ved brev af 27. juni 2007 har Midttrafik udsendt Budgetforslag 2008 for kollektiv trafik til høring.

Budgetforslaget er godkendt af Midttrafiks bestyrelse i juni mødet, og der anmodes om høringssvar den 24. august 2007.

I henhold til gældende aftaler er følgende sendt til udtalelse:

1. Budgetforslag for 2008.
2. Oprettelse af udviklingspulje.
3. Takstforslag 2008.
4. Harmonisering af billettyper.

Teknik og forsyningsudvalget i Ringkøbing – Skjern kommune har behandlet sagen i møde den 22. august 2007, hvor det besluttedes at meddele Midttrafik:

at Kommunen ikke har bemærkninger til budgetforslaget for 2008, idet man dog skal påpege det uheldige i, at der ikke foreligger opgørelser over indtægterne og deres fordeling, som kan danne grundlag for et mere sikkert budget.

at Ringkøbing – Skjern kommune kan godkende oprettelse af en udviklingspulje, og

at Kommunen i øvrigt ikke har bemærkninger til takstforslaget og om harmonisering af billettyper.

Der vedlægges kopier af sagens behandling i Teknik- og forsyningsudvalget.

Venlig hilsen

Knud Erik Pedersen  
Afdelingsleder

Åbningstider  
mandag – onsdag 9.30 – 15.00  
torsdag 9.30 – 16.45  
fredag 9.30 – 13.00

Telefontider  
mandag – onsdag 8.00 – 15.30  
torsdag 8.00 – 17.00  
fredag 8.00 – 13.30

Hjemmeside [www.rksk.dk](http://www.rksk.dk)

Telefon 99 74 24 24

## **Sagsfremstilling**

Ved brev af 27. juni 2007 har Midttrafik fremsendt Budgetforslag 2008 for kollektiv trafik til høring.

Budgetforslaget er godkendt af Midttrafiks bestyrelse på juni-mødet, og der anmodes om høringssvar senest den 24. august 2007, hvorefter endeligt budget forventes vedtaget af Midttrafiks bestyrelse den 14. september 2007.

I henhold til gældende aftaler er følgende sendt til udtalelse:

1. Budgetforslag for 2008.
2. Oprettelse af en udviklingspulje.
3. Takstforslag 2008.
4. Harmonisering af billettyper.

Budgetmaterialet er vedlagt som bilag sammen med et resume af budgetforslaget med administrationens supplerende bemærkninger.

## **Budgetforslag for 2008**

Budgetforslag for 2008 er baseret på 2007-budgettet med de kendte ændringer, der er i forhold til budget 2007.

Ringkøbing-Skjern Kommunes udgifter forventes herudover øget med ca. 1,7 mio.kr. som konsekvens af et aktuelt lovforslag om ophævelse af den nuværende afgiftsfritagelse for dieselaftgifter i den kollektive bustrafik. Budget 2008 for kollektiv trafik for Ringkøbing-Skjern Kommune må derfor øges med dette beløb, som imidlertid forventes modsvaret af en tilsvarende DUT-kompensation.

Taksterne forventes for det vestjyske område reguleret med ca. 3%.

Midttrafiks budgetoplæg indeholder endvidere forslag til nye takster og billet/korttyper, samt for etablering af en udviklingspulje på 10 mio. kr..

Billettyperne forslås harmoniseret, hvilket i Ringkøbing-Skjern Kommune betyder, at følgende bliver indført:

Dagsbillet

2-klips kort

Deltids abonnementskort til pensionister (forsøgsordning)

Institutionskort.

## **Administrative oplysninger**

Mere uddybende resume af budgetoplægget med administrative bemærkninger er vedlagt som bilag.

Oplæg til takster, billet/korttyper samt budgettet overordnet findes fornuftigt.

Budgetforslaget er stort set en fremskrivning af budget 2007 med pris- og lønregulering, hvorfor dette i sig selv ikke giver anledning til bemærkninger, idet kørselsomfanget i Ringkøbing-Skjern kommune i 2008 er det samme som i 2007.

Det dog skal bemærkes, at skønnet over indtægtsgrundlaget fra 2007 videreføres i 2008, idet der ikke p.t. foreligger opgørelser over indtægterne og deres fordeling på ruterne og kommunerne.

Det medfører en øget usikkerhed i budgetgrundlaget for Ringkøbing-Skjern kommune i relation til den mellemregning, som skal ske mellem kommunen og Midttrafik – med indbyrdes afregning for de rejsende, som disse medbringer på "hinandens" ruter.

Særligt i relation til Ringkøbing-Skjern Kommunes indførelse af gratis buskort og den øgede rejselyst, dette har medført, ville en aktuel passager-/indtægtsopgørelse være meget ønskelig.

Midttrafik foreslås gjort opmærksom på det uheldige i de manglende endelige opgørelser over indtægter.

Forslaget om en udviklingspulje er relevant i en virksomhed af denne størrelse og indstilles godkendt.

### **Takstforslag og harmonisering af billettyper**

Ingen bemærkninger.

### **Lovgrundlag**

Ingen bemærkninger.

### **Økonomi**

Ingen bemærkninger.

### **Indstilling**

Administrationen indstiller,

- at det meddeles Midttrafik, at Ringkøbing-Skjern kommune ikke har bemærkninger til budgetforslaget for 2008, idet kommunen dog påpeger det uheldige i de manglende indtægtsopgørelser, at Ringkøbing-Skjern kommune kan godkende forslaget om oprettelse af en udviklingspulje, og at kommunen i øvrigt ikke har bemærkninger til takstforslaget og forslaget om harmonisering af billettyper.

### **Bilag**

1. Takstblad med forslag til takster primo 2008 for Midttrafik Vest. (kopi fra det samlede takstforslag)
2. Resume af budgetforslaget med administrationens supplerende bemærkninger
3. Høring om budgetforslag for 2008 fra Midttrafik
4. Høring om oprettelse af en udviklingspulje fra Midttrafik
5. Høring om takstforslag for 2008 fra Midttrafik
6. Høring om harmonisering af billettyper fra Midttrafik

### **Beslutning**

## Budgetoplæg fra Midtrafik, resume med administrationens bemærkninger.

### Generelle budgetbemærkninger:

Budgetforslag for 2008 er baseret på 2007-budgettet med de kendte ændringer, der er i forhold til budget 2007.

Som følge af et fortsat forventet fald i antallet af betalende kunder er der foretaget en nedskrivning af indtægterne på 0,8 % fra 2007 til 2008, gældende for alle kommuner og regionen.

Indtægtsgrundlaget på busområdet er prisreguleret med 3,0 %, hvilket svarer til den forventede, gennemsnitlige stigning i taksterne i Midttrafiks område. På alle øvrige områder er indtægterne fremskrevet med den gennemsnitlige pris- og lønudvikling på 3,3 %.

Udgifterne til busdrift er fremskrevet med 1,9 %, medens øvrige udgifter omfattende togdriften, handicapkørslen, og udgifterne til selve Trafikselskabet er fremskrevet med 3,3 %.

Den i forbindelse med Trafikselskabets oprettelse etablerede etableringspulje på 10 mio. kr. er som forudsat ikke videreført, og dermed ikke indeholdt i budgetforslag 2008.

Midttrafik foreslår imidlertid, at der oprettes en udviklingspulje på 10 mio. kr. Såfremt dette godkendes, vil budgettet blive justeret i overensstemmelse hermed. Jf. punkt 2.

Midttrafik gør opmærksom på, at man efter udarbejdelsen af budgetforslag 2008 har modtaget oplysninger om konsekvenser af et lovforslag, som forventes fremlagt i Folketinget i efteråret 2007. Dette lovforslag forventes at få som konsekvens, at afgiftsfritagelsen for dieselafgifter i den kollektive bustrafik ophæves. Lovforslaget implementerer et vedtaget EU – direktiv.

Danske Regioner har beregnet de forventede merudgifter til 498 mio. kr. Midttrafiks udgift vil stige med 107 mio. kr. Det forventes, at de forøgede udgifter vil blive kompenseret via DUT-kompensation til kommunerne og forøget bloktilskud til Regionerne.

Konsekvensen af lovforslaget er beregnet og fremlagt i Budgetforslag 2008, og Midttrafik understreger, at Midttrafik opfatter det beregnede bestillerbidrag inkl. meromkostninger som følge af afgiftsændringen, som det mest realistiske bud på kommunernes og regionens udgifter.

Budgetforslag 2008 for Ringkøbing – Skjern kommune.

	Bustrafik	Handicapkørsel	Trafikselskabet	I alt
Budgetforslag. 2008	14.918.846	1.659.744	1.214.974	17.793.564
Omkost. ved lovændring om at afgiftsfritagelse for diesel bortfalder.	1.663.971			
Budgetforslag incl. omkostninger ved lovændringen.	16.582.817	1.659.744	1.214.974	19.457.535

Budget 2007.

	Bustrafik	Handicapkørsel	Trafikselskabet	I alt
Budget 2007	14.647.556	1.465.000	1.300.000	17.412.556

### **Oprettelse af en udviklingspulje**

Midttrafiks bestyrelse foreslår, at der oprettes en udviklingspulje på 10 mio. kr. pr. år til afløsning af etableringspuljen i 2007 på samme beløb.

Midttrafik anfører, at da udviklingspuljen erstatter etableringspuljen, vil det ikke betyde en øget udgift for kommunerne og Regionen i forhold til 2007, men de realiserede stordriftsfordele fastholdes i Midttrafik til udvikling af den kollektive trafik. Hvis puljen ikke etableres, vil bestyrelsen ved forslag om udviklingsprojekter skulle kontakte kommunerne og Regionen for at få en ekstra bevilling.

Konkrete områder og initiativer, der tænkes på, kan være:

1. Rejsekortet, der vil fremme et sammenhængende, letanvendelige billetsystemer i hele regionen.
  2. Nye systemer til at give kunderne bedre opdateret information om bussernes ankomst, afgang og forsinkelser.
  3. Medfinansiering af EU projekter til styrkelse af den kollektive trafik.
  4. Særlige miljøprojekter for busser.
  5. Nye tiltag med internetbestilling.
- mv.

Såfremt forslaget vedtages, vil budgettet for 2008 blive justeret i overensstemmelse hermed.

### **Takstforslag 2008**

Midttrafik bestyrelse foreslår, at de nuværende 4 prisområder i regionen reduceres til 2 prisområder fra primo 2008. Det forudsættes at ske ved at de nuværende prisområder Midt, Syd og Øst samles i et prisområde, mens det nuværende prisområde Vest opretholdes som et selvstændigt prisområde.

Det vestlige prisområde omfatter kommunerne Herning, Holstebro, Ikast-Brande, Lemvig, Ringkøbing-Skjern og Struer.

Med forslaget forudsættes en samlet prisstigning på 3%.

For prisområde vest medfører prisstigningen et provenu på 3,0%, for det nye sammensatte prisområde øst er der relativt store provenuforskelle, for tidligere Øst 2,6%, Midt 8,8% og Syd -0,2%.

For prisområde Vest fastholdes muligheden for at købe rejsehjemler til 1 zone, denne mulighed bortfalder i prisområde Øst. Opretholdelsen af rejsehjemler til 1 zone i prisområde Vest har sammenhæng med, at zonegrænsen i dette område generelt er væsentligt større end i resten af Midttrafiks område.

Det oplyses, at provenukonsekvenserne for den enkelte bestiller ikke særskilt kan beregnes, men forudsættes at svare til provenuskønnet inden for det relevante prisområde. Der arbejdes med at tilvejebringe et datagrundlag, som for takstforslag 2009 vil gøre det muligt at beregne provenueffekten direkte for den enkelte bestiller.



Der er som særskilt bilag vedlagt Takstforslag 2008 takster 2007 og provenueffekt af takstforslag 2008.

### **Harmonisering af billettyper**

Som led i strategien om harmonisering af billettyper foreslår Midttrafiks bestyrelse, at der afskaffes en række billetter og kort i Århus, Randers, Silkeborg, Skanderborg, Grenaa samt Samsø.

Der foreslås indført følgende:

Dagsbillet

2-klips kort

Deltids abonnementskort til pensionister

Institutionskort.

Dagbillet anvendes i dag i de nuværende prisområder Midt og Øst. Dagbilletten er gyldig i 24 timer og har en ubegrænset zonegyldighed. Billetten kan bruges i hele det aktuelle prisområde ubegrænset inden for tidsgyldigheden.

2-klipskort er meget anvendt i det nuværende prisområde Øst, og benyttes i det væsentligste som en returrejse. Kortet anvendes også af Arriva og DSB.

Indførelse af deltidskort til pensionister er begrundet i 2 forhold. For det første, den relative store foreslåede taksstigning i prisområde Midt, som er en konsekvens af sammenlægningen af prisområde Midt, Syd og Øst. For det andet, at fordele kunderne over dagen, hvilket specielt henvender sig til bybussystemerne.

Det forudsættes, at deltids abonnementskort til pensionister ikke kan bruges i myldretiden, dvs. mandag-fredag mellem kl. 7.00 – 8.30 og kl. 15.00 – 17.00.

Kortet etableres som forsøg.

### **Institutionskort**

Der er i dag et institutionskort som abonnementskort. Som supplement foreslås indført et klippekort til institutioner. Begrundelsen er, at kortet er billigere, og institutionen skal ikke binde så mange penge i kortet.

Kortene vil være gyldige for 1 – 5 personer og i 1 – 4 zoner.

### **Administrative oplysninger**

#### **Budgetforslag for 2008**

Budgetforslaget er stort set en fremskrivning af budget 2007 med pris- og lønregulering, hvorfor dette i sig selv ikke giver anledning til bemærkninger, idet kørselsomfanget i Ringkøbing – Skjern kommune i 2008 er det samme som i 2007.

Det dog skal bemærkes, at skønnet over indtægtsgrundlaget fra 2007 videreføres i 2008, idet der ikke pt. foreligger opgørelser over indtægterne og deres fordeling. Dette, og mindst fordi Ringkøbing – Skjern kommune har indført gratis skoleårskort, kan det frygtes, at budgetgrundlaget er usikkert.

Midttrafik foreslås gjort opmærksom på det uheldige i de manglende endelige opgørelser over indtægter.

Midttrafik gør opmærksom på, at efter udarbejdelsen af budgetforslaget har man modtaget oplysninger fra Danske Regioner om konsekvenser af et lovforslag, der forventes fremlagt i Folketinget i efteråret 2007. Dette lovforslag forventes at få som konsekvens, at den nuværende afgiftsfritagelse for dieselaftgifter i den kollektive bustrafik ophæves.

Den økonomiske konsekvens for Ringkøbing-Skjern kommune ved vedtagelsen af lovforslaget er beregnet til ca. 1,7 mio. kr., hvilket kommunens budget for kollektiv trafik i givet fald skal hæves med.

Det må forventes, at kommunen økonomisk bliver kompenseret via. DUT.

Oplysninger herom er medtaget til kommunens økonomikonference.

### **Etablering af en udviklingspulje**

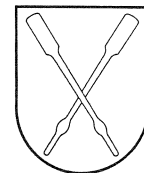
Udgiften til denne pulje vil for Ringkøbing-Skjern Kommune beløbe sig til ca. 120.000 kr. Beregningen er foretaget med samme nøgletal som ved fordelingen af etableringspuljen.

Set i lyset af, at Midttrafik er en "forretning" på ca. 1.300 mio.kr. og varetager busdrift for regionen og regionens kommuner til en udgift på ca. 1.100 mio.kr., er en udviklingspulje på 10 mio. kr. ikke ret meget. Af hensyn til udviklingen af den kollektive trafik vil det være en fordel med en sådan "fællespulje", endvidere er det samtidig en fordel med en samling af ekspertisen med nødvendige spidskompetencer.

De udviklingsprojekter, der kommer på tale, vil alle sandsynligvis være af en størrelsesorden, hvor alle alligevel skal bidrage.

**SAMSØ KOMMUNE**  
**KOMMUNALBESTYRELSEN**

LANGGADE 1, TRANEBJERG  
8305 SAMSØ  
TELEFON 87 92 22 00  
SELVVALG 87 92 + LOKAL NR  
TELEFAX 87 92 22 10  
HJEMMESIDE: [www.samsoe.dk](http://www.samsoe.dk)  
EMAIL: [kommune@samsoe.dk](mailto:kommune@samsoe.dk)



Midttraffik

Søren Nymarks Vej 3

8270 Højbjerg

Ekspeditionstid:  
Mandag-fredag kl. 10:00 – 12:00  
samt torsdag kl. 15:00 – 17:00

DATO	17. august 2007
J. NR.	13.05G01 – KB 294/2007
DERES J. NR.	
REFERENCE:	RVR / JM

**Vedr. høring om budget 2008 for kollektiv trafik**

Det skal hermed meddeles at Samsø Kommune ikke har bemærkninger til det fremsendte, men tilkendegiver igen at Samsø kommune fortsat anser rute 131 som en regionalrute, som er også er skrevet til Region Midtjylland.

Med venlig hilsen



Carsten Bruun

Borgmester



Robert V. Rasmussen

Kommunaldirektør



Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg  
Att.: Peter Feilberg Schjødt

### Høring om budget 2008 mm.

Med brev af 27. juni 2007 har Midttrafik fremsendt budgetforslag for 2008 m.m. til høring. Herudover har Midttrafik med brev af 3. juli 2007 fremsendt forslag til harmonisering af regler for handicapkørsel til høring. Teknik- og Miljøudvalget har d. 14. august 2007 drøftet budgetforslaget samt de øvrige fremsendte forslag.

Teknik- og Forsyningsudvalget tiltræder uden bemærkninger Midttrafiks forslag om etablering af en udviklingspulje, det fremsendte forslag til takster i 2008, budgetforslaget for 2008 og forslaget til harmonisering af regler for handicapkørsel. Materialet om harmonisering af regler for handicapkørsel er sendt i høring i Handicaprådet, som forventes at holde møde d. 23. august. Herefter vil I modtage et særskilt svar derfra.

Det fremsendte forslag til ændringer af billettyper tiltrædes også af Teknik- og Forsyningsudvalget, dog med forslag om at deltidskortet til pensionister bliver gyldigt for alle.

Teknik- og Miljøafdelingen arbejder med at etablere en bybuslinie til Gjessø til køreplansskiftet i juli 2008. Dette projekt bør nævnes i Midttrafiks projektkatalog over projekter til gennemførelse i 2008.

Med venlig hilsen

Vagn Larsen  
Udvalgsformand

Hanne Ahrens  
Direktør

### Teknik- og Forsyningsudvalget

Adresse: Søvej 1, 8600 Silkeborg

Sagsbehandler: Lotte Yde Astorp

Direkte tlf.: 8970 1528

E-mail: [lotteyde.astorp@silkeborg.dk](mailto:lotteyde.astorp@silkeborg.dk)

Send sikkert: [sikkerpost@silkeborg.dk](mailto:sikkerpost@silkeborg.dk)

Fax nr.:

EAN-nr.:

Sagsnr.: 07/32550

Dato: 21. august 2007

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

**Dato:** 16. august 2007

**Sagsnr.:** 07/27703

### **Budget 2008 for kollektiv trafik**

Midttrafik har den 27. juni 2007 fremsendt følgende materiale i høring:

1. Budgetforslag 2008 for kollektiv trafik
2. Forslag til oprettelse af en udviklingspulje
3. Takstforslag for 2008
4. Forslag til harmonisering af billettyper.

Skanderborg Byråds Forsynings- og Miljøudvalg har i sit møde den 13. august 2007 behandlet det fremsendte materiale.

Forsynings- og Miljøudvalget kan tilslutte sig det fremsendte budgetforslag, idet der søges afsat 600.000 kr. pr. år i Skanderborg Kommunes budget 2008 – 2011 til en ny direkte forbindelse mellem Galten og Ry, jf. Projektkataloget.

Udvalget kan endvidere tilslutte sig, at der i Midttrafiks budget 2008 afsættes 10 mio kr. til en udviklingspulje som foreslået af Midttrafiks bestyrelse. For Skanderborg Kommunes vedkommende drejer det sig om et udgiftsbeløb på ca. 124.000 kr.

Udvalget har ingen bemærkninger til Midttrafiks udkast til takstforslag for 2008 og Midttrafiks forslag til harmonisering af billetsystemet.

Med venlig hilsen



Erik Juul Nysom

Sekretariatsleder

Dir. tlf.: 87 94 76 65

E-mail: erik.nysom@skanderborg.dk

Skanderborg Kommune

Adelgade 44

8660 Skanderborg

Tlf. 8794 7000

www.skanderborg.dk

Teknik og Miljø


Knudsvej 34


8680 Ry



"Elo Breumlund"  
<ejb@struer.dk>  
11-09-2007 08:48

Til <dgj@midttrafik.dk>  
cc  
bcc  
Emne Udviklingspulje

Historik:  Beskeden er videresendt.

Hvem	Dato	Tid	Emne
Elo Breumlund	 11-09-2007	08:48	Udviklingspulje

Danni Giørtz-Jørgensen

Som jeg meddelte telefonisk i torsdags overså vi i forbindelse med budgetudkastenes forelæggelse for vort politiske system jeres ønske om en udtalelse til oprettelse af en udviklingspulje.

Sagen er drøftet med direktør Jørgen Jensen og vi mener fra Struer Kommunes side at det er rimeligt at en ny forretning får nogle udviklingsmuligheder, hvilket oprettelsen af en udviklingspulje også lægger op til.

Vi kan derfor støtte forslaget.

Mvh. Elo



Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Den

**Århus Kommune**  
Teknik og Miljø

### **Høringssvar vedr. forslag til budget 2008.**

Midttrafik har den 27. juni 2007 fremsendt høringsmateriale til bestillerne vedr. trafikskelskabets forslag til budget 2008. Udover bemærkninger til budgetforslag 2008 beder Midttrafik specifikt om bemærkninger vedrørende forslag til etablering af udviklingspulje, takstforslag 2008 og forslag til harmonisering af billettyper.

Århus Kommune har behandlet det fremsendte materiale og har nedenstående bemærkninger.

#### **Budgettet**

##### *1) Vedr. Byrdefordeling*

Underudvalget vedr. forberedelse af trafikskelskabet vedtog den 1. september 2006 budget for 2007. Beslutningen er siden tiltrådt af Bestyrelsen. Det indgik i beslutningen, at der i løbet af 2007 skulle udarbejdes reviderede principper for byrdefordeling for 2008 og fremefter,

Der ses ikke – hverken i forbindelse med det løbende bestyrelsesmateriale eller som en del af det nu fremlagte budgetforslag for 2008 – at foreligge et forslag til reviderede byrdefordelingsprincipper.

I bilag 2 vedr. punkt 1 på dagsordenen for bestyrelsesmødet den 22. juni 2007, som indgår i høringsmaterialet, fremgår på side 19, at time-sagsstyring og øget ressourcehenførbare "eventuelt [vil] kunne indgå" i en ny byrdefordelingsmodel.

Århus Kommune lægger vægt på, at byrdefordelingen så vidt muligt afspejler bestillerens faktiske ressourceforbrug i trafikskelskabet, idet der dog bør være en rimelig balance mellem indsats og udbytte i registreringen.

Århus Kommune finder, at der som minimum bør indarbejdes et konkret mål for, hvornår et forslag til en ændret byrdefordelingsmodel kan være på plads, som en del af budgetmaterialet.

Rådhuset  
Postboks 36, 8100 Århus C

Sagsnr.: TOV/07/00612-002  
Journalnr.: 13.05.00000

Telefon: 8940 2000  
Direkte: 8940 2330

E-post:  
tov@aarhus.dk  
www.aarhuskommune.dk

## 2) *Vedr. Effektivisering*

Det indgik endvidere i beslutningen om budget for 2007, at Trafikselskabet i 2007 skulle fremlægge en konkret plan for gennemførelse af mærkbare stordriftsfordele ved etableringen af et trafikselskab.

Der ses ikke – hverken i forbindelse med det løbende bestyrelsesmateriale eller som en del af det nu fremlagte budgetforslag for 2008 – at foreligge en sådan, konkret plan. Derimod budgetteres helt ens i 2008 og de tre overslagsår i faste priser.

Århus Kommune skal opfordre til, at en effektiviseringsplan bliver udarbejdet. Det er Kommunens opfattelse, at der – efter Trafikselskabet har haft en vis indkøringsperiode – vil være muligt at skabe en løbende udvikling af organisation, arbejdsgange og aktiviteter. På den måde vil der også kunne skabes grundlag for omprioriteringer og fremme af fremadrettede udviklingstiltag o.l.

## 3) *Vedr. bortfald af etableringspulje efter 2007*

I bilag 1 vedr. punkt 1 fra bestyrelsesmødet den 22. juni 2007, som indgår i høringsmaterialet, fremgår på side 3-4 en redegørelse for de byrdefordelingsmæssige konsekvenser af etableringspuljens udfasning. Det anføres, at budgetreduktionen foreslås fordelt proportionalt med køreplantimefordelingen i 2007.

Århus Kommune skal understrege, at byrdefordelingen i 2008 naturligvis må vedrøre 2008-budgettet. Og de dele af 2008-budgettet, som måtte blive fordelt efter køreplantimetotal må naturligvis fordeles efter køreplantimetotal i 2008.

Det er med andre ord ikke *forskellen* mellem 2007- og 2008-budgetterne, som skal fordeles, hvorfor køreplantimefordelingen i 2007 er irrelevant i sammenhængen.

## 4) *Vedr. fordeling for bortfald af afgiftsfritagelse – diesel*

I bilag 2 vedr. punkt 1 på dagsordenen for bestyrelsesmødet den 22. juni 2007, som indgår i høringsmaterialet, fremgår på side 24, at Midttrafik forventer merudgifterne til busdrift som følge af bortfald af brændstofafgiftsfritagelse fordelt proportionalt med de enkelte bestillers andel af udgifter til busdrift.

Der er med dette udgangspunkt stipuleret en merudgift for Århus Kommune på ca. 34 mio. kr. Århus Sporveje Busselskabet har imidlertid oplyst, at man alene forventer at skulle afholde merudgifter som følge af lovændringen på ca. 21 mio. kr. årligt.

Da Århus Sporveje Busselskabets økonomi er forbundet med Århus Kommunes økonomi, er det naturligvis helt afgørende, at Århus Kommunes merudgift som følge af den forventede, ændrede afgiftsregulering svarer præcist til de faktiske merudgifter i busselskabet.

## 5) *Indtægtsfordeling*

Århus Kommune antager, at budgetforslaget er udarbejdet uden, at der har kunnet tages højde for ændret indtægtsfordelingsmodel – uden at dette dog synes at fremgå af materialet.

Århus Kommune er bekymret for udviklingen i billetindtægter. Dels indgår der en forventning om en indtægtsnedgang for Kommunen på 4,7 mio. kr., dels må der forventes en



indtægtsnedgang som følge af den ændrede standsningspolitik og planerne om en regional ringrute. Disse to punkter vil kun på kort sigt og kun i begrænset omfang blive udlignet. På 1-2 års sigt må der forventes en mærkbar indtægtsnedgang for Århus Kommune, som vil gøre det nødvendigt med kompenserende driftsreduktioner.

Det er vigtigt for Århus Kommune, at der så hurtigt som muligt tilvejebringes det bedst mulige skøn over udviklingen i indtægtssiden, så der kan tages de nødvendige initiativer til opretholdelse af økonomisk balance inden for den kollektive trafik.

#### *6) Specifikt vedr. den regionale ringrute*

Århus Kommune stiller sig noget tvivlende overfor Midttrafiks forventninger til såvel de økonomiske konsekvenser som til det passagermæssige grundlag for den foreslåede regionale ringrute.

Det forudsættes bl.a. at indtægtstabet for Århus Kommune i forbindelse med overflytning af passagerer fra de eksisterende lokale buslinjer til den nye delvist parallelle regionale ringrute højst svarer til den besparelse, som Århus Kommune kan opnå ved en reduktion af nuværende dubleringskørsel på linje 12. Det er nævnt at denne besparelse kan udgøre op til 1,3 mio. kr. på årsbasis. Dette forudsætter dog, at samtlige dubleringsture kan fjernes.

Århus Kommune har tidligere gjort Midttrafik opmærksom på, at kommunen i forhold til et fremsendt foreløbigt udkast til køreplan for den regionale ringrute kun forventer at kunne fjerne én eksisterende dubleringstur svarende til en omkostningsreduktion for Århus Kommune på omkring 250.000 kr./år.

Indtægtsnedgangen for kommunen i forbindelse med overflytning af passagerer vil formodentlig være større end denne omkostningsreduktion, og kommunen må således forvente et direkte indtægtstab i forbindelse etableringen af den regionale ringrute. Dette indgår ikke i Midttrafiks opstilling af økonomiske konsekvenser, som udelukkende synes at koncentrere sig om konsekvenserne for Regionens økonomi.

En anden forudsætning i Midttrafiks opstilling er en efter Århus Kommunes opfattelse urealistisk stor forventning til, hvor mange nye (altså ikke-overflyttede) passagerer, den nye rute kan tiltrække. Det er bl.a. nævnt, at der forventes 100 nye pendlere som følge af "øget frekvens" på Ringvejen. Det skal i den forbindelse gøres opmærksom på, at frekvensen af busafgangene på Ringvejen med Midttrafiks oplæg til køreplan ikke øges, idet der vil være uændret afstand mellem de fleste busafgange. Der kommer til at køre flere busser, men frekvensen ændres ikke, da den nye routes køreplan ikke koordineres med den eksisterende kørsel. På den baggrund er en tilgang af nye passagerer i det nævnte omfang næppe realistisk på denne strækning.

Endvidere anvendes som beregningsmæssig forudsætning, at den gennemsnitlige indtægt pr. ny passager er 20 kr. svarende til øvrige regionale busrejser i Østjylland. Da det imidlertid er Midttrafiks forventning, at en del af passagergrundlaget for den nye regionale ringrute er lokale rejsende indenfor Århus Kommune, anbefales det at nedjustere forventningerne til et niveau, der ligger tættere på den gennemsnitlige indtægt inden for Århus Kommune, som ligger under 10 kr./passager.

Endelig har Midttrafik for nylig anmodet Århus Kommune om at etablere nye vejanlæg, som er en forudsætning for den foreslåede ruteføring af den kommende regionale ringrute. Disse vejanlæg ville give Århus Kommune en udgift på skønnet omkring 1,7 mio. kr. Århus Kommune har meddelt Midttrafik, at anlægsønskerne vil blive noteret som projektønsker, og vil indgå i de kommende års prioritering af midler til vejsektoren sammen med øvrige projektønsker. De ønskede anlæg vil ikke blive etableret, inden den planlagte opstart af den regionale ringrute allerede senere i indeværende år.

Århus Kommune gør således opmærksom på, at der i beslutningsgrundlaget for den foreslåede regionale ringrute ikke er indregnet en forventelig negativ virkning på Århus Kommunes driftsøkonomi, at det forventede indtægtsniveau er sat urealistisk højt, og at de anlægsøkonomiske konsekvenser for Århus Kommunes slet ikke er nævnt. På det grundlag bør Midttrafik revurdere etableringen af ruten.

#### 7) Driftsbudget (busdrift)

Der henvises til s. 14 i bilag 2 vedr. punkt 1 på dagsordenen for bestyrelsesmødet den 22. juni 2007, som indgår i høringsmaterialet.

Århus Kommune finder det afgørende, at budgetteringen af driftsudgifter til bybuskørsel i Århus Kommune og billetindtægter sammesteds er baseret på den aktuelle viden om følgende forhold:

- Århus Sporveje Busselskabets budgetforventninger til 2008.
- Budgetforventninger i forbindelse med udbud af en del af kørslen i Århus Kommune 2008.
- Den konstaterede forringelse i billetindtægterne, som omtales andetsteds i budgetmaterialet.
- De hidtidige og forventede ændringer i takststrukturen som led i harmoniseringsbestræbelserne i regionen.

Konkret synes forslag til driftsudgiftsbudget ikke at svare fuldstændig til de informationer, Århus Sporveje Busselskabet har præsenteret i forbindelse med hidtidig budgetopfølgning, idet udgiften til buskørsel i Århus Kommune blot ser ud til at være fremskrevet med 1,9 % i forhold til 2007-budgettet. Der ser heller ikke ud til at være taget højde for den økonomiske virkning af det kommende udbud af en del af kørslen.

Hvis nærværende budgetforslag ikke er baseret på det reelle og mest opdaterede grundlag, må Århus Kommune forlange at få et ajourført budgetforslag hurtigst muligt, og forbeholder sig i givet fald ret til at afgive nyt hørings svar.

Det fremlagte forslag til driftsbudget udviser en forøgelse af bestillerbidraget fra Århus Kommune på i størrelsesordenen 7,5 mio. kr. fra 2007 til 2008.

Midttrafik anmodes derfor om allerede inden budgetvedtagelsen at kvalitetssikre budgetgrundlaget og indgå i en dialog med Århus Kommune om, hvordan den økonomiske balance i busdriften kan genoprettes. Århus Kommune betragter udviklingen som stærkt bekymrende og har allerede for nuværende indledt overvejelser angående mulige indskrænkninger i busdriften.

### 8) Handicapkørsel

Det kan undre, at Midttrafik uden nogen særlig forklaring budgetterer med, at administrationsudgifter i forbindelse med den lokale handicapkørsel indenfor Århus Kommune stiger fra 4,7 mio. kr. i 2007 til 5,5 mio. kr. i 2008.

I forbindelse med at et nyt IT-system blev taget i brug for et par år siden, forventede Århus Sporveje, at systemet på sigt ville udløse en besparelse på ca. 1 mio. kroner. Denne forventede besparelse budgetterer Midttrafik nu med bliver vendt til en merudgift på 0,8 mio. kr. svarende til en udgiftsstigning på 17 %.

Midttrafik budgetterer med en stor vækst i antal ture udover Århus Kommune på 10 %, som udløser en forventet øgning i kommunens omkostninger til disse ture på 11,2 % i forhold 2007. Århus Kommune ønsker en forklaring på baggrunden for denne vækstantagelse.

Ud over ovenstående hovedpunkter ser det i forhold til de foreløbige opfølgninger på driften i 2007 ud til, at Midttrafik har overvurderet de forventede omkostninger i 2007. Da budgettet for 2008 baseres på budgettet for 2007, er omkostningerne i 2008-budgettet formodentlig også overvurderet.

Samlet anmodes Midttrafik om, at redegøre nærmere for de forventninger, der ligger til grund for forslag til budget for 2008. Århus Kommune kan ikke umiddelbart acceptere øgede omkostninger i det omfang, som Midttrafik skitserer.

### **Forslag om udviklingspulje**

Århus Kommune kan bakke op om Midttrafiks intention om at arbejde for udvikling og fremme af den kollektive trafik. Kommunen kan imidlertid under ingen omstændigheder tilslutte sig, at der afsættes en fast etableringspulje som foreslået.

En beslutning som den foreslåede vil påføre Århus Kommune en årlig udgift på knap 3 mio. kr. Med baggrund i den aktuelle økonomiske situation i den kollektive trafik vurderes det, at det i givet fald vil nødvendiggøre (yderligere) driftsindskrænkninger i den kollektive trafik i Kommunen. Århus Kommune vil ikke kunne forsvare en sådan beslutning over for borgerne.

Århus Kommune kan konstatere, at der er en række økonomiske udfordringer på den kollektive trafiks område.

- Forslaget til driftsbudget indeholder en forringelse for Århus Kommune på i størrelsesordenen 7-8 mio. kr. Der er herunder en forventning om en faldende selvfinansieringsgrad i Århus Kommune.
- Busselskabets egne forventninger indikerer så vidt oplyst, at forringelsen kan blive endnu større
- Der kan vise sig ikke ubetydelige merudgifter for Århus Kommune ved bortfald af brændstofafgiftsfritagelsen.

- Århus Kommune skal bidrage til Letbanearbejdet med 2,8 mio. kr. i 2008. I løbet af få års sigt skal der investeres betydelige, yderligere beløb i letbanearbejdet. Udgifterne til dette initiativ – som Århus Kommune opfatter som det væsentligste udviklingstiltag for den kollektive trafik – må forventes at skulle finansieres inden for den eksisterende, økonomiske ramme til kollektiv trafik – formentlig både i Århus og andre kommuner.
- Århus Kommune står over for en nødvendig udgift til fornyelse af billetteringsmaskiner på i størrelsesordenen 20-25 mio. kr. i 2008, som må forventes at skulle finansieres inden for den kollektive trafiks ramme.
- Der er stor usikkerhed om konsekvenserne af udbud af busdrift i Århus Kommune på kort sigt. På længere sigt forventes en betydelig økonomisk gevinst, som imidlertid er øremærket til letbanearbejdet.

Århus Kommune vurderer, at Kommunen står over for økonomiske udfordringer på den kollektive trafiks område, som med stor sandsynlighed vil kræve, at der foretages indskrænkninger i busdriften.

Det vil ikke kunne forsvares overfor borgerne og brugerne af den kollektive trafik, at der skal foretages yderligere driftsindskrænkninger med henvisning til en investering i uspecifiserede udviklingstiltag.

Århus Kommune lægger derfor stor vægt på, at der *ikke* etableres en fast udviklingspulje.

Århus Kommune er imidlertid stærkt optaget af arbejdet for løbende udvikling af den kollektive trafik og vil derfor ingeni lunde modsætte sig, at Midttrafik arbejder for dette mål.

Frem for at etablere en pulje til senere udmøntning skal Århus Kommune opfordre til, at der bliver indledt en proces med henblik på at formulere et prioriteret katalog over ønskede udviklingsinitiativer. Et sådant udviklingskatalog vil derpå kunne indgå i prioriteringsovervejelser i Midttrafik og hos de enkelte bestillere, som for hvert enkelt projekt kan afgøre, om der er grundlag for et økonomisk engagement.

Århus Kommune skal i samme forbindelse opfordre til, at der udarbejdes en samlet plan for effektivisering og udvikling. En sådan plan vil hensigtsmæssigt kunne omfatte såvel Midttrafiks administration som den samlede kollektive trafik i regionen. (Jf. i øvrigt punkt 2 ovenfor).

Inden for rammerne af det samlede forslag til budget på 1,2-1,3 mia. kr., som Midttrafik har ansvaret for, er det Århus Kommunes opfattelse, at der uden større vanskeligheder via en målrettet indsats vil kunne peges på muligheder for at frigøre midler til udvikling i mindst det foreslåede omfang uden særligt bidrag fra bestillerne.

### **Takstforslag**

Forslag om samling af prisområde Midt, Syd og Øst til ét prisområde kan tiltrædes. De foreslåede takstniveauer i dette område kan ligeledes tiltrædes, dog med nedennævnte bemærkninger.

På grund af tekniske begrænsninger i de eksisterende gamle kontantautomater i bybusserne i Århus vil Midttrafik foreløbig fastholde enhedstaksterne for zone 1-4 i Århus. I materialet er nævnt, at nye kontantautomater forventes taget i brug i løbet af 2. halvår 2008, hvorfor harmonisering af kontanttaksterne først forudsættes gennemført i Århus ifm. den generelle takstændring primo 2009.

Århus Kommune bifalder, at udskiftningen af kontantautomaterne fremskyndes mest muligt, idet de eksisterende automater ikke fortsat kan påregnes vedligeholdet. Århus Kommune er bekymret for, at defekte automater vil resultere i en faldende indtjening. Udskiftningen må derfor være tilendebragt senest i løbet af 2. halvår 2008.

Århus Kommune anerkender naturligvis, at kontanttaksterne først kan harmoniseres, når de nye automater er taget i brug. Imidlertid er der ingen grund til, at fastholde de eksisterende enhedstakster i Århus i 2008. En mindre regulering af enhedsprisen for kontantbilletterne ville lette overgangen til de harmoniserede takster i 2009 for rejser i 3 og 4 zoner.

Som nævnt ovenfor står Århus Kommune overfor en række økonomiske udfordringer, bl.a. fordi indtægterne er faldende. I det fremsendte takstforslag forventes den nominelle provenueffekt i Øst at være 2,6 pct, - altså en stigning, som ligger under den generelle pris- og lønfremskrivning.

Århus Kommune forventer, at Midttrafik fastsætter taksterne, så Århus Kommune under forudsætning af et uændret antal solgte billetter og kort kan regne med et uændret indtægtsbudget i faste priser.

Set i det lys kunne en mindre lokal takstregulering på kontantbilletterne i Århus være gavnlige. Det skal på den baggrund foreslås, at kontanttaksterne i Århus i 2008 stiger med én kr. til hhv. 19 kr. for voksne/pensionister og 10 kr. for børn.

Det i materialet nævnte forslag om en udvidelse af 1-zones-rejser til bl.a. Øst kan ikke anbefales af Århus Kommune, som i givet fald måtte forvente en væsentlig indtægtsnedgang. Alternativt ville finansieringen af indtægtsnedgangen skulle finansieres ved en større omlægning af Midttrafiks takster, som ville forårsage væsentlige prisstigninger på andre billettyper. Det ville være uhensigtsmæssigt i forhold til sammensætningen af rejsende i Århus Kommune.

Århus Kommune har i 2007 valgt at støtte abonnementskort for børn i 3 og 4 zoner, således at prisen for disse holdes nede på hhv. 60 % af prisen for et voksenkort i 3 zoner og tilsvarende 50% af prisen for 4 zone-kort. Århus Kommune ønsker at fortsætte den nuværende ordning med støttede kort i 2008. Med udgangspunkt i det tilsendte takstforslag bliver prisen for fuldtids børneabonnementskort i 3 zoner således ca. 255 kr. og i 4 zoner ca. 275 kr.

Midttrafik har i 2007 videreført den hidtidige ordning i Århus Kommune, hvor der for alle passagergrupper (voksne, børn og pensionister) er mulighed for at købe deltidskort til ca. 75 % af prisen for et fuldtidskort. Ordningen med deltidskort for alle passagergrupper forudsættes fastholdt uændret.

## **Harmonisering af billettyper**

Århus Kommune kan umiddelbart tiltræde de foreslåede harmoniseringer af billettyper. Men da der i høringsmaterialet ikke er anført takstniveauer for de foreslåede nye billettyper, er det svært helt at gennemskue konsekvenserne for hhv. de berørte kunder og bestillerne.

Århus Kommune forudsætter derfor, at der ved takstfastsættelsen sikres, at der hverken sker store takstspring for kunderne, eller væsentlige indtægtsændringer for bestillerne.

I forhold til de konkrete tiltag i forbindelse med harmonisering har Århus Kommune følgende bemærkninger:

- Eksisterende gruppeklippekort i Århus udgår. Da der hidtil kun er solgt et begrænset antal gruppeklippekort, og da kunderne i stedet kan henvises til andre korttyper, har Århus Kommune ingen indvendinger mod afskaffelsen af korttypen.
- Der indføres en dagsbillet. Midttrafik lægger op til, at billetten skal have ubegrænset zonegyldighed indenfor takstområdet. Det kan blive vanskeligt at fastsætte et hensigtsmæssigt takstniveau, som på én gang sikrer at billetten ikke misbruges til lange rejser, og som samtidig gør billetten attraktiv for f.eks. én-dagsturister i Århus el.lign.
- Deltidsabonnementskort til pensionister. Som nævnt findes i Århus deltidsabonnementskort til alle passagergrupper, - ikke kun pensionister. Det er erfaringen i Århus, at korttypen flytter mange passagerer væk fra myldretiden, og således er til stor gavn i forhold til en hensigtsmæssig afvikling af myldretidstrafikken. Århus Kommune skal således anbefale, at der i Midttrafik indføres deltidskort til alle passagergrupper, og ikke kun pensionister.
- Der indføres institutionsklippekort. Det væsentlige for korttypens udbredelse er at fastsætte et hensigtsmæssigt takstniveau, som sikrer at det administrativt lettere institutionsabonnementskort ikke udkonkurreres, samtidig med at institutionerne bør have en økonomisk fordel af at anvende institutionsklippekortet i stedet for almindelige klippekort.

Med venlig hilsen

Peter Thyssen

/

Erik Cederström

Midttrafik

Midttrafik

Søren Nymarks Vej 3

8270 Højbjerg

**midt**  
regionmidtjylland

### **Vedrørende høringsvar**

Midttrafik har pr. 27. juni 2007 udsendt høringsbreve om følgende:

- Budget 2008 for kollektiv trafik
- Oprettelsen af en udviklingspulje
- Takstforslag for 2008
- Harmonisering af billettyper
- Budget og harmonisering af regler i handicapkørslen.

Dato 22-08-2007

Sagsbehandler Claus Meldgaard

Claus.Meldgaard@RU.RM.DK

Tel. +45 87285173

Sagsnr. 1-30-75-4-07

Derudover anmoder Midttrafik om en stillingtagen til projekterne i projektkataloget.

Side 1

Vedlagte notat rummer Regional Udviklings høringsvar.

Regional Udvikling har ikke taget stilling til det sidste punkt i høringen, da individuel handicapkørsel ikke er en regional opgave.

Kommentarerne til høringsmaterialet er meget omfattende for Budget 2008 vedkommende, og er opdelt i principielle og konkrete kommentarer.

Venlig hilsen



Henrik Brask Pedersen

Midttrafik

Midttrafik

Søren Nymarks Vej 3

8270 Højbjerg



## Vedrørende høringsvar

Midttrafik har pr. 27. juni 2007 udsendt høringsbreve om følgende:

- Budget 2008 for kollektiv trafik
- Oprettelsen af en udviklingspulje
- Takstforslag for 2008
- Harmonisering af billettyper
- Budget og harmonisering af regler i handicapkørslen.

Dato 22-08-2007

Sagsbehandler Claus Meldgaard

Claus.Meldgaard@RU.RM.DK

Tel. +45 87285173

Sagsnr. 1-30-75-4-07

Derudover anmoder Midttrafik om en stillingtagen til projekterne i projektkataloget.

Side 1

Vedlagte notat rummer Regional Udviklings høringsvar.

Regional Udvikling har ikke taget stilling til det sidste punkt i høringen, da individuel handicapørsel ikke er en regional opgave.

Kommentarerne til høringsmaterialet er meget omfattende for Budget 2008 vedkommende, og er opdelt i principielle og konkrete kommentarer.

Venlig hilsen

Henrik Brask Pedersen



## Hørings svar til Midttrafik om budget 2008

Midttrafik har pr. 27. juni 2007 sendt følgende til høring:

1. Budget 2008 for kollektiv trafik
2. Oprettelsen af en udviklingspulje
3. Takstforslag for 2008
4. Harmonisering af billettyper
5. Budget og harmonisering af regler i handicapkørslen.

Dato 22-08-2007

Claus Meldgaard

Tel. +45 87285173

Claus.Meldgaard@RU.RM.DK

1-30-75-4-07

Side 1

Derudover anmodes der om en stillingtagen til projekterne i projektkataloget.

Regional udvikling tager stilling til punkt 1 til 4.

### 1. Budget 2008 for den kollektive trafik

Kommentarerne til B2008 er dels generelle, dels konkrete:

#### Generelle bemærkninger:

Generelt er materialet svært tilgængeligt. En række allerede besluttede projekter, samt en anslået effekt af kørehviletidsbestemmelserne findes ikke i budgettet, men i Projektkataloget.

Regional udvikling konstaterer overordnet at:

1) De indhentede besparelser i 2007 på udbud og afviklingen af etableringspuljen, gør det muligt at opretholde aktivitetsniveauet i den regionale busdrift i 2008 indenfor den ramme Regional Udvikling har til rådighed til kollektiv trafik trods den varslede indtægtsnedgang.

Regional Udvikling ser med bekymring på indtægtsnedgangen og forventer tilbagemeldinger om udviklingen. Viser indtægtsnedgangen sig større end forventet, må aktivitetsniveauet tilpasses.

2) Privatbaneområdet var underfinansieret i B2007 blandt andet pga.

fejl fra de afgivende myndigheder. Dette rettes i B2008.

På privatbaneområdet er der flere konkrete spørgsmål som skal tages op mellem Regional Udvikling og Midttrafik.

3) B2008 skal rettes til i overensstemmelse med den investerings- og finansieringsplan for privatbanerne der fremlægges for Regionsrådet.

Regional udvikling gør opmærksom på, at det var en forudsætning for finansieringen af investeringsplanen for privatbanerne, at der i en årrække vil kunne findes besparelser på ca. 3 mio.kr. årligt i Midttrafik under ét.

4) B2008 arbejder med uændrede udgifter til administration. Regional Udvikling forventer at Midttrafik fremover kan indhentes stordriftsfordele på drift og administration.

5) Derudover varsles i B2008 en ophævelse af bustrafikkens fritagelse for dieselafgifter som følge af ny lovgivning. Dette vil have meget betydelige konsekvenser for udgifterne til den kollektive trafik. Region Midtjylland oplyses at få en merudgift på 38 mio.kr. i 2008. Det oplyses, at Staten vil kompensere regionerne for merudgiften.

Lovforslaget er endnu ikke fremsat, men forventes fremsat i oktober/november. Regional Udvikling kan derfor ikke kende det samlede bestillerbidrag før efter vedtagelsen af Midttrafiks budget. Kompenseres regionen ikke fuldt ud, må det forventes at resultere i efterfølgende tilpasninger af aktivitetsniveauet i Midttrafik.

I det følgende holdes konsekvenserne af afgiftsfritagelsen udenfor B2008.

### **Konkrete bemærkninger:**

De konkrete bemærkninger baserer sig dels på det udsendte materiale dels på svar der er indhentet på konkret spørgsmål til Midttrafik i høringsperioden.

Den anvendte metode i B2008 giver anledning til to bemærkninger:

Vedr. fremskrivningsgrundlaget. De samlede udgifter til regional busdrift i B2008 er nået ved at fremskrive udgifterne i B2007 med 1,9%. Der er således ikke foretaget en fremskrivning der tage højde for de køreplanændringer der måtte være sket på den enkelte rute. Fremskrivningsmetoden er mindre præcis end den hidtidige praksis i amterne.

Efter svar fra Midttrafik af 7. aug. 2007 overvejer Midttrafik at ændre fremskrivningsgrundlaget til en "rute for rute" fremskrivning ved udarbejdelsen af B2009.

Vedr. brug af differentieret reguleringsindeks. Der anvendes tre regulerings indeks af Midttrafik i B2008:

- Udgifterne til buskørsel fremskrives med et reguleringsindeks for kollektiv trafik udarbejdet af Danske Regioner 1,9%.
- Administration samt udgifter og indtægter på jernbaneområdet fremskrives efter Kommunernes Landsforenings reguleringsindeks på 3,3%.

- Indtægterne på de regionale ruter fremskrives med 3,0%, svarende til den af Transport- og energiministeriet udmeldte maksimale stigningssats, og den gennemsnitlige takststigning i de fire takstområder.

Kommunernes Landsforenings reguleringssats på 3,3% overstiger den sats på 3,1% Regional Udviklings budget reguleres med.

### **Busdriften**

Generelt er materialet svært tilgængeligt. Budgettet består af et teknisk bilag, selve B2008, og et projektkatalog.

En del af de ændringer der vedrører Regional Udviklings forventede udgifter i 2008 skal findes i bilagene. Af projektkataloget fremgår:

- Det er besluttet at nedlægge rute 22. Dette fremgår ikke af selve B2008.
- Det er besluttet at etableres en Ringrute i Århus området, hvad der heller ikke fremgår af selve B2008.
- Som følge af ny EU-lovgivning vil der komme ekstraudgifter på 11 X-busruter og ca. 20 regionalruter som konsekvens af ændrede køre-/hviletidsbestemmelser for ruter over 50 km. De ændrede køre/hviletidsbestemmelser er optaget i projektkataloget med en konsekvens på 1,5 mio.kr., men fremgår ikke af selve B2008.

**Table 1a:** Midttrafikks fremskrivning af busdrift i B2007 til B2008

<b>Busdrift</b>	<b>B2007</b>	<b>Fremskrivning til B2008</b>	<b>B2008 fra MT</b>
<b>Udgifter</b>			
Busdrift i B2007	<b>405.957.306</b>	<b>405.957.306</b>	
Udbud tidl. RA		-1.500.000	
Udbud tildl. ÅA halvårseffekt/helårseffekt		-10.000.000	
Rute 235		-1.500.000	
<b>Udgangspunkt for pl.fremskrivning</b>		<b>392.957.306</b>	
Busdrift pl.fremskrives med 1,9%		7.466.189	
<b>Sum - B2008</b>		<b>400.423.495</b>	<b>400.423.487</b>
<b>Indtægter</b>			
Indtægt i B2007	<b>301.967.147</b>	<b>301.967.147</b>	
Indtægtsnedgang 2007 Regionen 1%		-3.019.671	
Yderligere indtægtsnedgang Regionen 0,8% *)		-2.391.580	
<b>Udgangspunkt for pl.fremskrivning</b>		<b>296.555.896</b>	
Pl. fremskrivning 3,0%		8.896.677	
<b>Sum - B2008</b>		<b>305.452.573</b>	<b>305.452.573</b>
Bestillerbidrag	103.990.159	94.970.922	94.970.914

I ovenstående **tabel 1a** viser B2008 som fremstillet i selve budgettet. Indskrives de udgifter der indgår i projektkataloget for allerede vedtagne projekter i B2008 ser det således ud:

**Tabel 1b:** Fremskrivning af B2007 til B2008 inklusive allerede besluttede projekter i projektkataloget

<b>Busdrift</b>	<b>B2007</b>	<b>Fremskrivning til B2008</b>	<b>B2008 fra MT</b>
<b>Udgifter</b>			
Busdrift i B2007	405.957.306	405.957.306	
Udbud tidl. RA		-1.500.000	
Udbud tildl. ÅA halvårseffekt/helårseffekt		-10.000.000	
Rute 235		-1.500.000	
Helårseffekt ringruten		8.900.000	
Afledte besparelser som følge af ringruten rute 119		-2.200.000	
Afledte besparelser ringrutesystem på rute 12, 107 og 109		-1.000.000	
Helårseffekt rute 22		-936.045	
Helårseffekt Køre-hviletidsbestemmelser		1.500.000	
<b>Udgangspunkt for pl.fremskrivning</b>		<b>399.221.261</b>	
Busdrift fremskrives med 1,9%		7.585.204	
<b>Sum - B2008</b>		<b>406.806.465</b>	400.423.487
<b>Indtægter</b>			
Indtægt i B2007	301.967.147	301.967.147	
Indtægtsnedgang 2007 Regionen 1%		-3.019.671	
Yderligere indtægtsnedgang Regionen 0,8% *)		-2.391.580	
Helårseffekt ringruten		3.500.000	
Afledt effekt af ringruten på rute 107, 109 og 119's indtægter		Ikke opgivet	
Helårseffekt rute 22		-161.097	
<b>Udgangspunkt for pl.fremskrivning</b>		<b>299.894.799</b>	
Busdrift fremskrives med 3,0%		8.996.844	
<b>Sum - B2008</b>		<b>308.891.643</b>	305.452.573
<b>Bestillerbidrag</b>	103.990.159	97.914.822	94.970.914

Bestillerbidraget er altså som udgangspunkt ca. 2,9 mio.kr. højere end angivet i samletabellerne i B2008. Hertil kommer en besparelse på de regionale ruter 107, 109 samt den kommunale rute 12, hvor den regionale besparelse ikke er nærmere specificeret. Ringruten har en nævnt men ikke prissat effekt på de øvrige regional ruters indtjening.

Herudover vil Regional Udvikling påpege en række forhold med økonomisk konsekvens / mulig økonomisk konsekvens:

### **Indhentede besparelser ved udbud**

Der er indhentet besparelser ift. udgangsniveauet B2007 ved udbud i det tidl. Århus amt og i det tidl. Ringkøbing amt i 2006. Besparelserne opgives til henholdsvis 1,5 mio.kr. og 10,0 mio. kr.

Det er tidligere oplyst på møde mellem Regional Udvikling og Midttrafik, blandt andet 2. maj 2007, at besparelsen ved udbuddet i det tidl. Århus amt vil blive reduceret ift. de udmeldte 10,0 mio. kr., da enkelte ruter omfattet af udbuddet i dag er kommunale. Besparelsen på ruterne i det tidl. Ringkøbing amt vil af samme grund være marginalt lavere end de udmeldte 1,5 mio.kr.

Midttrafik har pr. 7. august meddelt, at den kommunale andel af besparelserne endnu ikke er kendt.

### **Indtægtsnedgang:**

Af det tekniske notat side 2 fremgår det at:

*"For 2007 forventes en nedgang i antal solgte billetter, klippekort og abonnementskort på 1,8 % for Århus kommune, og 1,0 % for regionen. I de øvrige kommuner forventes ingen tilbagegang målt ved billetter, klippekort mv.*

*Tilbagegangen i de solgte mængder, forventes i en lidt reduceret udgave generelt at være gældende for 2008. På den baggrund er der foretaget en nedskrivning på 0,8 % gældende for alle kommuner og regionen."*

Regional Udvikling antager, at når Midttrafik tager udgangspunkt i en mindre nedskrivning af indtægtsforventningen for 2007, er det udtryk for en forventning baseret på konkrete indtægtsdata, som viser at indtægterne i 2007, vil svare til forventet bortset fra en mindre nedgang.

Derudover ønsker Regional Udvikling, at vide hvad baggrunden er for forventningen om en 0,8% passagernedgang i 2008. Hvorfor forventes en mindre nedgang i 2008 end i 2007?

Der henvises i øvrigt til Regional Udviklings generelle bemærkninger om indtægtsnedgangen.

Det er Regional Udvikling opfattelse at Midttrafiks forventede indtægter er overvurderet på to konkrete poster:

- Udgangsniveauet er indtægtsforventningen i B2007, som indeholder rute 235 og rute 22. Rute 22 er siden nedlagt, og rute 235 er nu delt med Nordjyllands Trafikselskab.
  - Midttrafik har pr. 7. august meddelt at dette vil blive rettet.

- Det bemærkes, at iværksættelsen af "ringruten" vil have en afledt effekt på indtægterne på de øvrige regionalruter, dvs. rute 107, 109 og 119 som ikke er opgjort.
  - Midttrafik har pr. 7. august meddelt, at der vil blive set nærmere på de afledte effekter.

Derudover bemærker Regional Udvikling, at der i "det tekniske notat" anføres, at der er foretaget en differentieret prisfremskrivning i hvert takstområde. Der er ikke regnet med en differentierede takststigning, eller et forventet yderligere passagerfrafald i "takstområde midt" for de regionale ruters vedkommende.

Regional Udvikling medgiver, ud fra Midttrafiks svar pr. 7. aug. 2007, at indtægterne på regionalruterne næppe vil blive beregnet med større præcision ved en "område for område" fremskrivning. Regional Udvikling konstaterer, at indtægterne dermed muligvis overvurderes pga. den anvendte gennemsnitsfremskrivning.

Den samlede effekt af ændringerne skønnes i **tabel 1c**.

Forskellen er hermed ca. 4,0 mio.kr., mellem Regionaludvikling skøn og Midttrafiks budget 2008. Hertil kommer de "ikke opgivne" poster.

Regional Udvikling ønsker:

- At de påpegede konkrete poster indarbejdes i B2008.
- At de afledte besparelser på ringruten fordeles på Regional udvikling (rute 107 og 109) og Århus kommune (rute 12).
- At de ikke opgivne poster forsøgt prissat.

**Tabel 1c:** Fremskrivning af B2007 til B2008 inklusive projektkatalog og tentativ prissætning af andre forhold.

<b>Busdrift</b>	<b>B2007</b>	<b>Fremskrivning til B2008</b>	<b>B2008 fra MT</b>
<b>Udgifter</b>			
Busdrift i B2007	405.957.306	405.957.306	
Udbud tidl. RA		-1.500.000	
Udbud tildl. ÅA halvårseffekt/helårseffekt		-10.000.000	
Rute 235		-1.500.000	
Reduktion af besparelse Tidl. Århus amt		Ikke opgivet	
Reduktion af besparelse tidl. Ringkøbing amt		150.000	
Helårseffekt ringruten		8.900.000	
Afledte besparelser som følge af ringruten på rute 119		-2.200.000	
Afledte besparelser ringrutesystem på rute 12, 107 og 109		-1.000.000	
Reduktion af besparelse på ringruten som følge af rute 12		Ikke opgivet	
Helårseffekt rute 22		-936.045	
Helårseffekt Køre-hviletidsbestemmelser		1.500.000	
<b>Udgangspunkt for pl.fremskrivning</b>		<b>399.371.261</b>	
Busdrift fremskrives med 1,9%		7.588.054	
<b>Sum - B2008</b>		<b>406.959.315</b>	400.423.487
<b>Indtægter</b>			
Busdrift sum	301.967.147	301.967.147	
Indtægtsnedgang 2007 Regionen 1%		-3.019.671	
Yderligere indtægtsnedgang Regionen 0,8% *)		-2.391.580	
Helårseffekt ringruten		3.500.000	
Afledt effekt af ringruten på rute 107, 109 og 119's indtægter		Ikke opgivet	
Mindreindtægter på rute 235		-910.000	
Effekt af gennemsnitsfremskrivning		Ikke beregnelig	
Helårseffekt rute 22		-161.097	
<b>Udgangspunkt for pl.fremskrivning</b>		<b>298.984.799</b>	
Busdrift fremskrives med 3,0%		8.969.544	
<b>Sum - B2008</b>		<b>307.954.343</b>	305.452.573
<b>Bestillerbidrag</b>	103.990.159	99.004.972	94.970.914

## Jernbaner

Midttrafik anvender betegnelsen "togdrift" om de samlede udgifter til privatbanerne i B2008. I Regional Udviklings hørings svar skelnes skarpt mellem jernbanedrift og jernbaneanlæg.

## Jernbaner - drift

Midttrafiks udgangspunkt for B2008 for jernbanedrift er en fremskrivning af udgifter og indtægter i B2007 med 3,3% plus korrektioner af konstaterede fejl.

B2007 for privatbanerne var behæftet med flere fejl, som har været behandlet på mødet 2. marts 2007 mellem Midttrafik og Regional Udvikling. Flere af Regional Udviklings kommentarer, er indbygget i B2008, men andre er ikke.

**Tabel 2a:** Midttrafiks fremskrivning af jernbanedrift i B2007 til B2008

Privatbanerne	B2007	Fremskrivning til B2008	B2008 fra MT
<b>Udgifter</b>			
B2007 Togdrift	<b>34.300.000</b>	<b>34.300.000</b>	
Tj.mand pulje og Pl. regulering		1.661.000	
<b>Udgangspunkt for pl. fremskrivning</b>		<b>35.961.000</b>	
Togdrift fremskrives med 3,3%		1.186.713	
<b>B2008</b>		<b>37.147.713</b>	<b>37.147.713</b>
<b>Indtægter</b>			
<b>Togdrift</b>	<b>16.000.000</b>	<b>16.000.000</b>	
VL TJ entreprenørbidrag		-2.000.000	
Prisfremskrivning 2006-07 (med ukendt % sats)		634.000	
<b>Udgangspunkt for pl. fremskrivning</b>		<b>14.634.000</b>	
Togdrift fremskrives med 3,3%		482.922	
<b>B2008</b>		<b>15.116.922</b>	<b>15.116.922</b>
Bestillerbidrag - togdrift	18.300.000	22.030.791	22.030.791

Umiddelbart kan det konstateres at Midttrafiks udgangsniveau for fremskrivningen er et bestillerbidrag på 18,3 mio.kr. Dette er korrekt ift. banernes indtægter og udgifter – men grundet fejl hos afgivende myndighed, der angav et anlægstilskud fra Lemvig og Holstebro kommuner som et driftstilskud, er regionens bestillerbidrag til togdrift i 2007 sat til 17,0 mio.kr. Regional Udviklings budget har dannet udgangspunktet for acontoudbetalingen til Midttrafik i 2007.

Banedrift er ikke berørt af projekter i projektkataloget. Til B2008 har Regional Udvikling følgende konkrete kommentarer:

### Uændrede aktivitetsforudsætninger, men stigende indtægter:

Midttrafik forventer et uændret passagertal i 2008, og indtægterne fremskrives med 3,3%. Dette synes umiddelbart optimistisk i betragtning af:

- Det generelle passagerfrafald i den kollektive trafik.
- At taksterne i Odderbanens og Lemvigbanens område fremskrives med henholdsvis 2,6% og 3,0%.



- At den planlagte renovering af Odderbanen i 2008 vil betyde besværligheder for en del af de rejsende. Banen kan på den baggrund næppe opretholde sin indtjening i 2008.

Der kan være grunde til at forvente en anden passagerudvikling på privatbanerne end på busområdet, men anvendes samme aktivitetsforudsætninger og de konkrete takststigninger må der forventes en mindreindtægt ca. 0,4 mio.kr. før et eventuelt yderligere passagerfrafald på Odderbanen indregnes.

Midttrafik oplyser at alle udgifter til etablering af erstatningsbusdrift i 2008 under renoveringen af Odderbanen er indeholdt i anlægsbudgettet.

Den videre gennemgang kommenterer det tekniske notat

### **Konkrete korrektioner**

Midttrafik opjusterer B2008 med 1,661 mio.kr. Der er tale om en samlepost som Midttrafik ikke specificerer nærmere. Ifølge "Forslag til budgetrevidering for Region Midtjylland – Kollektiv trafik" udleveret på møde mellem regionen og Midttrafik den 14.06.07, fremgår at posten indeholde følgende:

- Fastholdelsestillæg til lokomotivførere efter beslutning i Århus Amt
- Omdisponeret efter beslutning i Århus Amt; konvertering af tjenestemandspension til pensionsbidrag ved overgang til overenskomstansættelse
- Pl. regulering fra 2006-07 niveau som følge af B2007 fejlagtigt var vedtaget i pl. 2006

Det er korrekt at disse korrektioner skal foretages, men den manglende pl. regulering skal fordeles mellem drifts- og anlægssiden. Midttrafik har i svar af 7. august 2007 anerkendt dette.

### **Lemvigbanens "entreprenørbetaling" ændres til bestillerbidrag.**

Lemvigbanen modtog tidligere to typer betaling fra Ringkøbing amt: dels en entreprenørbetaling, og dels et driftstilskud – dvs. bestillerbidrag. Ved en fejl fra afgivende myndighed indgik Lemvigbanens entreprenørbetaling som en indtægt for banen, uden samtidigt at være indregnet som en del af bestillerbidraget fra Regional Udvikling.

Midttrafik forventer en merudgift på 2,0 mio.kr. som følge af korrektionen. Dette er mindre end der må forventes ud fra Ringkøbings Amts udgifter de sidste fem år før kommunalreformen. Entreprenørbetalingen lå de sidste 5 år mellem 2,3 og 3,2 mio.kr. årligt (i pl.07) med et gennemsnit på 2,7 mio.kr.

Som udgangspunkt kan driftsbudgettet for jernbanerne være 1,1 mio.kr. højere end angivet i B2008 jvn. **tabel 2b**. Regional udvikling foreslår at Midttrafik:

- Genovervejer passagerindtægterne i lyset af det generelle frafald og Oddebanens renovering.
- Genberegner korrektionen som følger af indarbejdelsen af Lemvigbanens entreprenørbetaling.

**Tabel 2b:** Fremskrivning af jernbanedrift i B2007 til B2008 inklusive projektkatalog og tentativ prissætning af andre forhold.

<b>Togdrift</b>	<b>B2007</b>	<b>Fremskrivning til B2008</b>	<b>B2008 fra MT</b>
<b>Udgifter</b>			
<b>Togdrift</b>	<b>34.300.000</b>	<b>34.300.000</b>	
Tj.mand pulje og Pl. regulering		1.661.000	
Tilbageføring af pl.regulering		-900.000	
Nedjustering af Pl. regulering mellem 2006 og 07 til kun at vedrøre drift		475.000	
<b>Udgangspunkt for pl. fremskrivning</b>		<b>35.536.000</b>	
Pl. fremskrivning 3,3%		1.172.688	
<b>B2008</b>		<b>36.708.688</b>	<b>37.147.713</b>
<b>Indtægter</b>			
<b>Togdrift</b>	16.000.000	16.000.000	
VLTJ entreprenørbidrag		-2.000.000	
Prisfremskrivning 2006-07 (med ukendt % sats)		634.000	
Justering af VLTJ's tidl. entreprenørbetaling til gsnt. Af 5 års niveau		-700.000	
Nedskrivning af indtægter til samme forudsætninger som på busområdet		-360.000	
Passagerafrafal som følge af reovering af Odderbanen		Ikke beregnelig	
<b>Udgangspunkt for pl. fremskrivning</b>		<b>13.574.000</b>	
Pl. fremskrivning 3,3%		447.942	
<b>B2008</b>		<b>14.021.942</b>	<b>15.116.922</b>
Bestillerbidrag - togdrift	18.300.000	22.686.746	22.030.791

### **Jernbaner - anlæg**

Den del af B2008 som vedrører anlægsbudgettet for privatbanerne, skal ændres i overensstemmelse med den flerårige investeringsplan for de to baner, som er udarbejdet i samarbejde mellem Midttrafik, Regional Udvikling og banerne, og som har været fremlagt for Regionens forretningsudvalg pr. 27. juni 2007.

Den angivne samlede investering i 2008 på 18,6 mio.kr. adskiller sig formodentlig ikke meget fra det resultat Regional Udvikling forventer, men da både investerings- og finansieringsplanen stadig er under udarbejdelse, kan der ikke opgives noget endeligt beløb.

Udover dette er der et par uafklarede forhold i Midttrafiks budget som regional udvikling ønsker uddybet.

### **Det frivillige kommunale tilskud til VLTJ.**

Lemvig og Holstebro kommuner støtte Lemvigbanen med et årligt tilskud til anlæg på 1,4 mio.kr. Tilskuddet nævnes i budgetteksten, men kan ikke genfindes i tabellerne, hvor regionen står som eneste bidrager. Der er afsendt kopi af brev om frivilligt kommunalt driftstilskud til VLTJ, samt orientering til Midttrafik pr. 16. februar 2007.

Det oplyses fra Midttrafik pr. 7. august 2008 at kommunernes frivillige bidrag ikke er indregnet i budgettet.

**Tabel 3a:** Midttrafiks fremskrivning af jernbaneanlæg i B2007 til B2008

Privatbanerne	B2007	Fremskrivning til B2008	B2008 fra MT
<b>Udgifter</b>			
B2007 Tog anlæg	11.700.000	11.700.000	
Effekt af konstaterede ændringer		6.900.000	
<b>Udgangspunkt for pl. fremskrivning</b>		<b>18.600.000</b>	
Togdrift fremskrives med 3,3%		613.800	
<b>B2008</b>		<b>19.213.800</b>	<b>19.213.800</b>
Bestillerbidrag - tog anlæg	11.700.000	19.213.800	19.213.800

**Justering af finansieringen af anlægsmidler til privatbanerne.**

I det tekniske notat side 3 skrives der:

*"Efter aftale er der foretaget en justering af finansieringen af anlægsmidler til privatbanerne. Dette indebærer at bestillerbidraget isoleret set skal øges med yderligere 1.027.000 kr. således at bidraget alt opjusteres med 3.027.000 kr."*

Denne aftale er ikke Regional udvikling bekendt. Det fremgår heller ikke hvordan beløbet på 1,027 mio. kr. indregnes. Midttrafik oplyser pr. 7. august 2007 at dette vil blive nærmere undersøgt.

**Konkrete budgetjusteringer på anlægssiden.**

Ifølge den forklarende tekst er "konkret budgetjusteringer" konstaterede ændringer i det oprindelige B2007.

Efter opgørelse fra Ole Sørensen pr. 11. juni 2007 forventes banernes samlede anlægsudgifter i år at være 6,6 mio.kr. (anvendt på konkrete projekter) samt 0,6 mio.kr. disponeret til sikringsanlæg på VLTJ ud af et samlet anlægsbudget på 11,7 mio.kr. fra Regionen og 1,4 mio.kr. fra kommunerne. Dermed må forventningen være mindreudgifter i 2007.

Udgifterne i 2008 vil dog øges med 3,600 mio.kr ved fremskyndelse af etablering af sikringsanlæg på Lemvigbanen, jvn. Midttrafiks brev til Regional Udvikling af 11. juli 2007.

**Tabel 3b:** Fremskrivning af tog anlæg i B2007 til B2008 inklusive kommunebidrag.

Tog anlæg	B2007	Fremskrivning til B2008	B2008 fra MT
<b>Udgifter</b>			
Tog anlæg	11.700.000	11.700.000	
Effekt af konstaterede ændringer		6.900.000	
Kommunebidraget indregnes		1.370.626	
<b>Udgangspunkt for pl. fremskrivning</b>		<b>19.970.626</b>	
Pl. fremskrivning 3,3%		659.031	
<b>B2008</b>		<b>20.629.657</b>	19.213.800
Bestillerbidrag - tog anlæg Regional udvikling	11.700.000	19.213.800	19.213.800
Bestillerbidrag - tog anlæg - kommunebidrag	-	1.415.857	-

Igen skal der gøres opmærksom på at Regional Udvikling ikke betragter beløbene i **tabel 3b** som endelige.

### **Trafikselskabet - administration**

Der følgende konkrete bemærkninger til Trafikselskabets budget. Der henvises også til Regional udviklings generelle bemærkninger.

Der er en betydelig forskel mellem den version af B2008 der blev fremlagt for bestyrelsen den 22. juni 2007 og den version der er udsendt til høring. Efter svar fra Midttrafik pr. 10. august 2007 er det afklaret at høringsversionen indeholder de korrekte tal.

### **Billetudstyr**

Jvn. Pkt. 3 på Midttrafiks bestyrelsesmøde den 25. maj 2007 læser Regional Udvikling bilaget således, at der ikke vil være ekstraudgifter til billetteringsudstyr på regionale ruter i 2008, ved overgangen til fælles takster i takstområderne eksklusiv takstområde vest.

Regional udvikling konstaterer ligeledes, at der ikke er anført ekstra udgifter til billetudstyr i 2008 på regionsgrænseoverskridende X-busruter og regionale ruter i forbindelse med at Nordjyllands Trafikselskab efter planen tilslutter sig rejsekortsystemet i 2009.

### **Rejsekortet**

Midttrafik er parthaver i rejsekortet, som også nævnes under "særlige indsatsområder".

Det fremgår jvn. Midttrafiks bestyrelsesmøde den 25. maj 2007 pkt. 3:

*"Ifølge den officielle tidsplan for projektet er rejsekortet klar til udbredelse i Jylland i 2009."*

Samt senere under behandlingen af samme punkt:

*"Med det nuværende engagement følger udgifter for Midttrafik i perioden 2007-2011 på ialt ca. 9,5 mio.kr. Disse omkostninger dækkes iht. Midttrafiks nuværende byrdefordelingsmodel af Horsens og Hedensted kommuner og Region Midtjylland".*

*"Midttrafik vil over de nærmeste måneder, koordineret med Sydtrafik, foretage en nærmere vurdering af de økonomiske fordele og ulemper ved at indføre rejsekortet i Midttrafiks område. Heri vil indgå en nærmere vurdering af den mest hensigtsmæssige tidsplan for indførelse af rejsekortet og af i hvor stor en del af Midttrafiks busser der skal anvendes rejsekortsudstyr".*

Af materiale udleveret på mødet mellem Midttrafik og Regional Udvikling den 14. juni 2007, fremgår at 2,07 mio.kr. af administrationsudgifterne i 2008 kan henføres til rejsekortet. De nævnte omkostninger dækkes af Horsens og Hedensted kommuner samt Region Midtjylland.

Midttrafik svarer Regional Udvikling pr. 7. aug. 2007, at Midttrafik med det nuværende engagement vil have udgifter på ca. 4 mio. kr. til rejsekortet i 2008. Regional udvikling ønsker at vide om:

- Udgiften er opskrevet til 4 mio.kr.?
- Om denne udgift får konsekvens for det samlede administrations budget, herunder Regional Udviklings bidrag?

### **Bus-tog samarbejdet**

Det er tidligere oplyst til Regional Udvikling, at Bus-tog samarbejdet indgår på Midttrafiks budget som en balance. Det antages at balancen dækker over en samlet bevægelse på 120-150 mio.kr. i acontobetalinge til togoperatørerne og en tilsvarende indtægt. Det oplyses pr. 7. august 2007 at forventningen til Bus-tog samarbejdet er uændret i 2008.

### **Letbane sekretariatet**

Regional udvikling har ingen kommentarer her.

### **Projektkataloget**

Der blev bedt om en selvstændig stillingtagen til indholdet af projektkataloget – dog uden at projektkataloget er gjort til genstand for en særlig høring.

Regional udvikling bemærker at mange projekter der indgår i projektkataloget må formodes at have direkte virkning på den regionale økonomi. Flere projekter er af en karakter hvor det må sige at den regionale bustrafik påtager sig lokale opgaver. Der angives en samlet udgift til projekter omfattet af projektkataloget inklusive etablering af ringruten, nedlæggelse af rute 22 og ændrede køre/hviletidsbestemmelser på 3,805 mio.kr.

Projektkataloget er ikke gennemarbejdet med oversigt over økonomiske konsekvenser for samtlige nævnte projekter, og det er ikke klart hvilke følger dette vil have for den regionale trafiks økonomi.

Regional udvikling kan ikke tage stilling til de pågældende projekter i kataloget på det foreliggende grundlag.

**Table 4:** B2008 indregnet allerede godkendte projekter fra projektkataloget og konkrete bemærkninger sammenlignet med udsendt B2008

Budget 2008	B2007	Beregnet B2008 af Reg.Udv.	B2008 fra MT
<b>Udgifter</b>			
Busdrift sum	405.957.306	406.959.315	400.423.487
Togdrift	34.300.000	36.708.688	37.147.713
Tog anlæg - RU's bidrag	11.700.000	19.213.800	19.213.800
Administration	48.100.000	45.497.734	45.497.734
Letbanen	-	924.916	924.916
Samlet projektkatalog	-	0	3.765.000
<b>Indtægter</b>			
Busdrift sum	301.967.147	307.954.343	305.452.573
Togdrift	16.000.000	14.021.942	15.116.922
Administration	-	0	0
Letbanen	-	0	0
Samlet projektkatalog	-	0	0
<b>Bestillerbidrag</b>			
Busdrift sum	103.990.159	99.004.972	94.970.914
Togdrift	18.300.000	22.686.746	22.030.791
Tog anlæg	11.700.000	19.213.800	19.213.800
Administration	48.100.000	45.497.734	45.497.734
Letbanen	-	924.916	924.916
Projektkatalog - indregnet i beregnet B2008 af RU	-	0	3.765.000
Samlet bestiller bidrag eksklusiv projektkatalog	<b>182.090.159</b>	<b>187.328.168</b>	<b>182.638.155</b>
Samlet bestiller bidrag inklusiv projektkatalog	<b>182.090.159</b>	<b>187.328.168</b>	<b>186.403.155</b>

## **2. Oprettelsen af en udviklingspulje**

Det foreslå at etableringspuljen erstattes af en udviklingspulje af samme størrelse og fordelt på bestillere efter samme nøgle som etableringspuljen. Dette vil betyde udgifter på ca. 4,055 mio.kr. årligt (pl.07) for regionen.

Etableringen af en udviklingspulje er genstand for særskilt høring.

Hensigten er at puljen anvendes til udviklingsarbejde og større projekter. Konkret nævnes udgifterne i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Regional Udvikling er ikke indstillet på at udvide rammen til trafikselskabet med en udviklingspulje. Midttrafik vil gennemføre en række analyseopgaver og en omstrukturering af den kollektive trafik i 2008 i samarbejde med Regional Udvikling. Formålet er en gennemgang af det regionale rutenet med henblik på gennemførelsen af både aktivitetsudvidelser og rationaliseringer. Det er aftalt mellem Midttrafik og Regional Udvikling at Midttrafik kan beholde halvdelen af de fundne besparelser til udviklingsaktiviteter og aktivitetsudvidelser på de regionale ruter.

### 3. Takstforslag for 2008

Takstforslaget for 2008 er genstand for særskilt høring.

Taksterne opskrives forskelligt i de enkelte takstområder.

*Prisområde Vest.* Det konstateres at takststigningen er 3,0% svarer til det af Transport og energiministeriet udmeldte takststigningsloft.

*Prisområde Øst.* Det konstateres at taksterne harmoniseres på niveau med "takstområde øst" det tidl. Århus amt. Dette giver anledning til:

- Mindre forskydninger i "takstområde øst" svarende til en pl. fremskrivning.
- Betydelige prisstigninger i "takstområde midt", især på pensionistbilletter, klippekort og korte rejser, men en prisnedgang på kontantbilletter voksen på længere rejser.
- En generel prissænkning i "takstområde syd", prisstigninger på klippekort, månedskort pensionist og kontantbilletter pensionist. Der er prisfald på kontantbilletter voksen og barn, samt månedskort voksen og pensionist.

Der er opgivet to forskellige priser på barnebilletter kontant, 8,50 kr. under takstforslag "øst" og "midt", og 9,00 under takstforslag "syd". Ved en pris på 8,50 kr. vil køb af flere 2 zoners kontantbilletter til og med zone 6 være billigere en køb af én kontantbillet til flere zoner.

Det oplyses fra Midttrafik pr. 7. august 2007 at den korrekte pris er 8,50 kr. og at dette skyldes billetteringstekniske årsager. Desuden oplyses, at prisen på en 6 zoners børnebillet justeres, så denne vil være billigere end 3 stk. 2-zonersbilletter.

Den foreslåede takstrække har 2 zoners trin for kontantbilletter børn, svarende til takstrækken i det tidl. Århus amt. Alle øvrige billettyper inklusive klippekort og månedskort til børn opererer med 1 zoners trin, og rabatprocenten på klippekort og periodekort til børn varierer derfor i hver anden zone.

Det oplyses pr. 7. august 2007 at Midttrafik er umiddelbart indstillet på at ændre takstrækken for kontantbilletter til børn, så den foreslåede struktur med 2 zoners trin ændres til 1 zones trin.

Forskydningerne i øvrigt er nødvendige for en harmonisering til ét prisområde og giver ikke anledning til kommentarer.

Midttrafik anfører i forbindelse med takstforslaget, at rejsesammensætningen antages at være ens for alle bestillere i hvert takstområde. Regional Udvikling bemærker at, denne antagelse næppe holder for de regionale bussers vedkommende. Regionale rejser må formodes hyppigt at være lange og mellemlange. Dermed er de regionale rejser blandt de rejsetyper, der især påvirkes af takstforslaget i takstområde "midt" og "syd". Regional Udvikling har ingen mulighed for selvstændigt at bedømme provenueffekterne, men konstaterer at virkningen på provenuet kan adskille sig fra det forudsatte i takstforslaget.



#### 4. Harmonisering af billettyper

Harmonisering af billettyper er genstand for særskilt høring.

Følgende billettyper foreslås afskaffet:

- Omstigningsbillet
- Samsø billet
- Ugeklippekort
- Gruppeklippkort

Der er ikke kommentarer til de billettyper der foreslås afskaffet, da de ikke vedrører Regionen.

Følgende billettyper foreslås indført:

- Dagsbillet:
- 2 klipskort i midttrafik vest:
- Deltids abonnementskort til pensionister:

Der er følgende kommentarer til de billettyper der foreslås indført:

*Dagsbillet:* Billettypen sælges i dag i takstområde "øst" og "midt". Der gøres opmærksom på, at der i materialet ikke redegøres for evt. rabatter på billettypen, ellers ingen kommentarer.

*2 klipskort i midttrafik vest:* sælges i dag i takstområde "øst", "midt" og "syd". Der gøres opmærksom på, at der i materialet ikke redegøres for evt. rabatter på billettypen, ellers ingen kommentarer.

*Deltids abonnementskort til pensionister:* Forslaget begrundes i de store taksstigninger for takstområde "midt". Billettypen skal gælde udenfor myldretiderne, og foreslås oprettet som forsøg i 2008. Der gøres opmærksom på, at der i materialet ikke redegøres for evt. rabatter på billettypen, ellers ingen kommentarer.

*Institutionsklippekort:* Klippekortet er et supplement til det den 24. november 2006 besluttede institutionsabonnementskort. Billettypen findes i dag i Århus by. Regional Udvikling har ingen kommentarer.



**midttrafik**

*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
10. september 2007	1-21-3-07	Niels H. Næsselund	<a href="mailto:nsn@midttrafik.dk">nsn@midttrafik.dk</a>	87 40 82 39

<p><b>Sammendrag af hørings svar vedr. budget 2008 samt oprettelse af en udviklingspulje.</b></p>
---

<b>Favrskov Kommune</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Der er ingen bemærkninger til budgetforslaget.</li> <li>* Man kan principielt tiltræde forslaget om oprettelse af en udviklingspulje.</li> </ul> <p><i>Midttrafiks bemærkninger :</i> <i>Ingen bemærkninger</i></p>
<b>Hedensted Kommune</b>	Hørings svar mangler.
<b>Herning Kommune</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Der er ingen bemærkninger til budgetforslaget.</li> <li>* Udviklingspuljen ønskes etableret for 2008 og 2009, og direkte underlagt Repræsentantskabet for så vidt angår projekterne og evt. overførsel af midler mellem årene.</li> </ul> <p><i>Midttrafiks bemærkninger :</i> <i>Vedr. udviklingspuljen er det administrationens opfattelse, at puljen bør være permanent. Det kan overvejes, om større udviklingsprojekter skal forelægges repræsentantskabet forud for igangsættelse. Større projekter kunne f.eks. være defineret ud fra økonomien og/eller antallet af involverede bestillere.</i></p>
<b>Holstebro Kommune</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Man kan godkende budgetforslaget.</li> <li>* Man kan godkende, at der oprettes en udviklingspulje til projekter der fremmer den kollektive trafik i Midttrafik, dog således at der ikke sker udvidelse af det fremlagte budget, men at udgiften skal findes inden for budgettet for 2008.</li> </ul> <p><i>Midttrafiks bemærkninger :</i> <i>Isoleret set medfører udviklingspuljen ikke, at der sker en udvidelse af Holstebro Kommunes andel af budgettet, da udviklingspuljen erstatter etableringspuljen, men samlet der beregnet et større nettobidrag opgjort i faste priser for Holstebro Kommune for 2008 end for 2007.</i></p>
<b>Horsens Kommune</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Man kan godkende budgetforslaget</li> <li>* Bidrag til eventuel udviklingspulje indgår i budgetforhandlingerne.</li> </ul> <p><i>Midttrafiks bemærkninger :</i> <i>Ingen bemærkninger</i></p>
<b>Ikast-Brande Kommune</b>	Hørings svar mangler.
<b>Lemvig Kommune</b>	Hørings svar mangler.

<b>Norddjurs Kommune</b>	<p>* Der er ingen ændringsforslag til budgetforslaget  * Det anbefales administrativt, at tilslutte sig forslag om udviklingspulje.</p> <p><i>Midttrafiks bemærkninger :</i>  <i>Ingen bemærkninger</i></p>
<b>Odder Kommune</b>	<p>* Man kan tiltræde budgetforslaget  * Man kan tiltræder forslag om udviklingspulje  <b>Generelt forbehold for byrådsbehandling den 10. september.</b></p> <p><i>Midttrafiks bemærkninger :</i>  <i>Ingen bemærkninger</i></p>
<b>Randers Kommune</b>	<p>* Man kan tilslutte sig budgetforslaget.  * Man kan tilslutte sig forslag om udviklingspulje med forbehold for byrådets godkendelse</p> <p><i>Midttrafiks bemærkninger :</i>  <i>Ingen bemærkninger</i></p>
<b>Ringkøbing-Skjern Kommune</b>	<p>* Der er ingen bemærkninger til budgetforslaget  * Man kan godkende oprettelsen af en udviklingspulje</p> <p><i>Midttrafiks bemærkninger :</i>  <i>Ingen bemærkninger</i></p>
<b>Samsø Kommune</b>	<p>* Der er ingen bemærkninger til budgetforslaget  * Der er ingen bemærkninger til forslag om udviklingspulje.</p> <p><i>Midttrafiks bemærkninger :</i>  <i>Ingen bemærkninger</i></p>
<b>Silkeborg Kommune</b>	<p>* Der er ingen bemærkninger til budgetforslaget  * Der er ingen bemærkninger til forslag om udviklingspulje.</p> <p><i>Midttrafiks bemærkninger :</i>  <i>Ingen bemærkninger</i></p>
<b>Skanderborg Kommune</b>	<p>* Man kan tilslutte sig budgetforslaget  * Man kan tilslutte sig forslag om udviklingspulje.</p> <p><i>Midttrafiks bemærkninger :</i>  <i>Ingen bemærkninger</i></p>
<b>Skive Kommune</b>	Høringssvar mangler.
<b>Struer Kommune</b>	Struer Kommune meddeler, at de finder det rimeligt, at en ny forretning får nogle udviklingsmuligheder, hvilket oprettelsen af en udviklingspulje også lægger op til.
<b>Syddjurs Kommune</b>	Høringssvar mangler.
<b>Viborg Kommune</b>	Høringssvar mangler.
<b>Århus Kommune</b>	<p>* Vedr. budgetforslaget gør Århus kommune opmærksom på følgende</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Der bør være et mål for, hvornår byrdefordelingsmodellen er på plads.</li> <li>2) Der bør udarbejdes en effektiviseringsplan for Midttrafik</li> <li>3) Århus Kommune ønsker tilbageførslen af udgifterne til Etableringspuljen baseret på 2008-køreplantimer</li> <li>4) Beregningen af effekten af afgiftsfritagelsen for diesel bør præciseres</li> <li>5) Der bør hurtigst tilvejebringes det bedst mulige skøn over indtægts-</li> </ol>

udviklingen. Århus Kommune bemærker, at det ikke fremgår af materialet, om der er taget højde for ændret indtægtsfordelingsmodel.

6) Kommunen stiller sig tvivlende overfor forventningerne til økonomien i den regionale ringrute og foreslår, at beslutningen om at indføre en ringrute genovervejes.

7) Århus kommune ønsker budgetforslaget baseret på det mest opdaterede grundlag, og at Midttrafik indgår i en dialog med kommunen vedr. genoprettelse af balancen i busdriften.

\* Man kan – grundet den usikre økonomiske situation - ikke tilslutte sig forslag om en udviklingspulje.

*Midttrafiks bemærkninger :*

*Vedr. budgetforslaget er der følgende bemærkninger:*

*1) Af materiale som tidligere har været fremlagt for Midttrafiks repræsentantskab og bestyrelse fremgår, at Midttrafik planlægger at indføre en time-/sagsstyringsmodel i løbet af 2. halvår 2007, og at denne model kan anvendes til byrdefordelingen, hvis den fungerer efter hensigten. Der er ingen ændringer i denne plan. Midttrafik vil i øvrigt bemærke, at såfremt byrdefordelingen allerede fra 1/1 2007 skulle ske efter time-/sagsstyringsmodellen ville Århus Kommunes andel af trafikskabets omkostninger stige mærkbart for 2007.*

*2) Ved opstarten af trafikskabet blev der vedtaget en effektivisering af den løbende drift på 10 % af de overførte midler ved at nedlægge et antal stillinger samt reducere i udgifterne til information og markedsføring og it-udgifter. Yderligere effektiviseringer vil primært ske via større, mere ensartede og mere effektive udbud, bedre kvalitet og stordrift i salg, distribution og markedsføring og bedre kvalitet og nye muligheder i den trafikale planlægning. Yderligere reduktioner i trafikskabets omkostninger til fx personale, information og markedsføring vil kræve en ny særskilt beslutning i bestyrelsen.*

*3) Det er Midttrafiks opfattelse, at den mest hensigtsmæssige måde et nulstille bidraget til Etableringspuljen på er at tilbageføre de beløb, de enkelte kommuner og Regionen i sin tid har bidraget med. Det betyder at fordelingsnøglen tager udgangspunkt i fordelingen af køreplantimer i 2007..*

*4) I nærværende budgetforslag er effekten af bortfaldet af afgiftsfritagelsen nu justeret på baggrund af oplysningerne fra Århus Sporveje.*

*5) Der foretages en løbende vurdering af indtægtsudviklingen. Som nævnt i budgetmaterialet er der foreløbig indarbejdet en generel tilbagegang i antallet af solgte billetter og kort på 0,8 %; dog mere for hhv. Regionen og for Århus Kommune. Forventningerne om en nedgang i antal solgte kort og billetter beror på de faktiske registreringer til og med første halvår 2007. Såfremt udviklingen vender, vil dette betyde en justering af indtægtsbudgettet.*

*Der er ikke på nuværende tidspunkt grundlag for at ændre de budgetterede indtægter for Århus Kommune eller andre bestillere som følge af Midttrafiks indtægtsfordelingsmodel. Indtægtsfordelingsmodellen angiver en bestemt metode til at indsamle data til brug for beregningen af hver bestillers indtægter, men bygger i øvrigt videre på de principper*

	<p><i>for deling af indtægter, som også eksisterede i takstsamarbejdet inden for Århus Amt før 2007. Det skal dog bemærkes, at der ikke er taget stilling til visse detaljer, som f.eks. regler for deling af kombinerede rejser (f.eks. en rejse med regionalbus med skift til bybus.). Det vil blive forelagt bestyrelsen i løbet af efteråret 2007.</i></p> <p><i>6) Midttrafiks bestyrelse traf d. 22. juni beslutning om at anmode Region Midtjylland om at godkende etablering af den regionale ringrute. Administrationen vurderer derfor ikke, at der er grundlag for nu at genoverveje denne beslutning. Administrationen er selvsagt indstillet på at fortsætte drøftelsen med Århus Kommune, så der kan skabes et fælles udgangspunkt for forventningerne til økonomien i ringruten.</i></p> <p><i>7) Midttrafik er enig i, at et budgetforslag altid skal udarbejdes på et så præcist og opdateret grundlag som muligt. Som det er Århus Kommune bekendt forelå der i juni måned endnu ikke et budgetforslag for Århus Sporveje Busselskabet, hvorfor Midttrafik i det første budgetforslag havde fremskrevet udgifterne til busdrift med samme procentsats som for de øvrige bestillere. Midttrafik henviser i øvrigt til, at det af høringsbrevet udsendt d. 27. juni fremgik, at Midttrafik står til rådighed for bestillerne, såfremt en bestiller ønskede at drøfte forhold i høringsmaterialet med Midttrafik.</i></p>
<p><b>Regionen</b></p>	<p>* Man anmoder om en række konkrete ændringer primært vedrørende effekten af projektkataloget samt budgettet for privatbanerne. * Er ikke indstillet på at udvide rammen til Midttrafik – dog evt. delvis finansiering via besparelser på rutenet via rationaliseringer.</p> <p><i>Midttrafiks bemærkninger :</i> <i>Vedrørende budgetforslaget har Region Midtjylland peget på en række forhold, som i henhold til aftale er indregnet i det foreliggende budgetforslag i det omfang, det har været muligt på nuværende tidspunkt at prissætte elementerne.</i> <i>Budgettet på privatbanerne er genetableret fra grunden, idet der var tale om en række forhold der burde ændres.</i></p> <p><i>Vedr. udviklingspuljen skal bemærkes, at det ud fra de foreliggende budgetter er vanskeligt at vurdere, om oprettelsen af en udviklingspulje kan afholdes indenfor Region Midtjyllands ramme til Midttrafik. Desuden er det vanskeligt at konkretisere effekten af udbud, som også kunne indgå som finansiering af puljen.</i></p>



**midttrafik**

*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



**midttrafik**

## **Budget 2008**

*17. september 2007*



## INDHOLDSFORTEGNELSE

1	Midttrafiks opgaver og organisering	3
2	Generelle bemærkninger til Budget 2008	8
3	Sammendrag af Budget 2008	10
4	Busdrift	13
5	Privatbanerne	17
6	Handicapkørsel	19
7	Trafikselskabet	20
8	Letbanen	22
Bilag :		
Bilag 1	Organisationsdiagram for Midttrafik	23
Bilag 2	Budgetter for forretningsområder	24
Bilag 3	Fordeling af bestillerbidrag	29

# 1. Midttrafiks opgaver og organisering

## Opgaver og baggrund for Midttrafik

Midttrafik blev dannet med opstart pr. 1. januar 2007, og er en fusion af det tidligere Århus Sporveje, dele af Trafikselskabet VAFT, dele af VAT og de tidligere Ringkøbing og Århus amter og kommunerne i de to tidligere amter.

Midttrafiks opgave er indkøb af offentlig servicetrafik i det geografiske område, der dækkes af Region Midtjylland.

Herudover varetager Midttrafik fastlæggelse af rutenet og køreplaner for lokal og regional bustrafik ud fra kommunernes og regionens ønske. Trafikken skal koordineres, så den udgør et sammenhængende tilbud for kunderne inden for trafikelskabet og på tværs af trafikelskaber.

Midttrafik står for udarbejdelse af en trafikplan, der hænger sammen med statens, og som udtrykker regionens og kommunernes politiske/økonomiske målsætninger for den offentlige servicetrafik

Herudover er Midttrafik ansvarlig for fastsættelse af takstsystem, takster og billetteringssystem for den trafik, der varetages af trafikelskabet.

Midttrafik har ansvaret for information, salg og markedsføring af ydelserne, ligesom Midttrafik er ansvarlig for processerne omkring udbud af ruter, den efterfølgende kontraktstyring samt opfølgning på, om de aftalte kvalitetskrav overholdes.

Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede er ligeledes en af Midttrafiks opgaver. Herudover kan region og kommuner vælge at lade trafikelskabet udføre individuel persontransport som følge af anden lovgivning.

Odderbanen samt Lemvigbanen er også omfattet af Midttrafiks arbejdsområde, idet Midttrafik her er trafikløber og infrastrukturforvalter, ligesom Århus Sporveje også er en del af Midttrafiks organisation.

Midttrafik er ansvarlig for afviklingen af ovenstående kørsel i samarbejde med og i henhold til ønsker og retningslinier udstukket af regionens i alt 19 kommuner og Region Midtjylland.

De 19 kommuner og Region Midtjylland, som omtales som Midttrafiks bestillere, har i alt ca. 1,2 mio. indbyggere. Med et planlagt kørselsomfang på i alt ca. 2,2 mio. køreplantimer, svarer dette til at der udføres ca. 1.780 køreplantimer pr. indbygger i regionen.

Midttrafik er oprettet og opererer i henhold til Lov om Trafikelskaber.

Midttrafik er en virksomhed omfattet af § 60 i Lov om Kommunernes Styrelse, hvilket blandt andet betyder, at Midttrafik som udgangspunkt er underlagt de samme regler og retningslinier vedr. budget og regnskab som kommuner og regioner.

## Organisering

Den politiske ledelse af Midttrafik ligger overordnet ved repræsentantskabet og bestyrelsen.

Repræsentantskabet består af én udpeget person fra hver af kommunerne og regionen indenfor Midttrafiks dækningsområde. Repræsentantskabet skal bl.a. godkende beslutninger vedrørende fordelingen af kommunernes og regionens bidrag til finansiering af Midttrafik. Repræsentantskabet mødes som udgangspunkt 2 gange årligt.

Det er Repræsentantskabet, der udpeger de kommunale medlemmer af Midttrafiks bestyrelse.

Bestyrelsen er sammensat af 9 personer med 2 repræsentanter fra Regionen samt 7 repræsentanter fra kommunerne i regionen. Århus Kommune er som den største kommunale bidragsyder på forhånd sikret en plads i bestyrelsen.

Bestyrelsen er overordnet ansvarlig for Midttrafiks drift, og mødes ca. én gang om måneden.

Retningslinierne for bestyrelsen og repræsentantskabets virke er nærmere beskrevet i Midttrafiks vedtægter.

Den daglige ledelse af Midttrafik forestås af en direktør, som samtidig har særskilt ansvar for Midttrafiks HR-funktion. Herudover indgår 4 områdechefer i chefgruppen. Hver områdechef er ansvarlig for sit område, der omfatter følgende :

### **Videnscenter Videbæk**

Videnscenter Videbæk har til opgave at opbygge viden og udvikle praksis for planlægning og drift af kollektiv trafik i tyndt befolkede områder (herunder variable kørselsformer) samt varetage trafik- og køreplanlægning og praktiske opgaver i den vestlige del af regionen.

### **Trafikplanlægning**

Områdets opgave er at sikre planlægning og udvikling af alle slags kollektive trafikformer – både ruteplanlagte og variable kørselsformer – som lever op til bestillernes ønsker og borgernes behov. I denne funktion ligger også ansvaret for handicapkørslen, samt varetagelse af Midttrafiks engagement i X-bus samarbejdet.

### **Kontrakter og indtægter**

Områdets opgave er at sikre effektivitet i at håndtere kontrakter, kvalitetsopfølgning, billetkontrol, takster og indtægter i samarbejde med busselskaber og andre samarbejdspartnere. Området har ligeledes den centrale økonomifunktion.

### **Kunde og marked**

Områdets opgave er at sikre tilfredse kunder, udbygge kundekredsen gennem markedsføring, arbejde med omdømme, salgsarbejde, information og kvalitetsopfølgning. Herudover varetages en række stabsfunktioner som for eksempel betjening af bestyrelse og ledelsen, journalisering, intern kvalitetsstyring, dokumentation og styringsværktøjer og kommunikation.

I Midttrafik indgår desuden 3 driftsselskaber, som hver især er særskilte resultatcentre. Det drejer sig om privatbanerne Lemvigbanen og Odderbanen, samt busselskabet Århus Sporveje, der organisatorisk er underlagt direktøren for Midttrafik.

Den politiske ledelse samt de 4 førnævnte områder udgør den enhed, der i det følgende benævnes 'Trafikselskabet'.

I bilag 1 er organisationsdiagrammet for Midttrafik gengivet.

### Mission, visioner og værdier

Bestyrelsen har vedtaget følgende mission og visioner for Midttrafik samt et sæt værdier for den måde Midttrafik løser sine opgaver på. Der er desuden fastlagt en række mål for Midttrafik; mål som i løbet af 2007 og 2008 vil blive konkretiseret og gjort operationelle.

Midttrafiks mission er :

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 overordnede vision er :

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.

Ud fra ovenstående og på baggrund af ønsker og visioner fra kommunerne og regionen er der fastlagt en række mål for Midttrafiks virke.

- ☞ 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

Målene vil i løbet af 2007 og 2008 blive konkretiseret og gjort operationelle, så de giver mening for alle i Midttrafik. Dette vil ske med udgangspunkt i Total Quality Modellen.

For at kunne leve op til Midttrafiks mission og vision, samt for at sikre at målene nås på en hensigtsmæssig og god måde, er der vedtaget nogle overordnede værdier for Midttrafik. Værdierne er styrende for den måde, Midttrafik vil leve op til sine forpligtelser på.

Midttrafiks værdier er :

### **Midttrafik er kundeorienteret**

Midttrafik er sat i verden for at skabe god kollektiv trafik for borgerne. Midttrafik 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**

Midttrafik arbejder for at forbedre 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. Midttrafik deler viden, er effektive, er loyale og har respekt for hinandens forskellige bidrag til helheden.

**Midttrafik skaber værdi**

Midttrafik skaber værdi for sine kunder, kommunerne og regionen, medarbejdere og leverandører. Midttrafik skaber værdi, sætter og når høje mål.

**Midttrafik er troværdig**

Midttrafik lever op til sit ansvar og gør sig fortjent til kundernes, bestillernes og samarbejdspartners tillid.

**Midttrafik vil være Danmarks bedste trafikelskab.**

## 2 Generelle bemærkninger til Budget 2008

Midttrafiks udgifter og indtægter er baseret på en række forudsætninger, som i mere eller mindre grad er styrbar set fra Midttrafiks og bestillers side.

På udgiftssiden er det i høj grad kommunernes og Regionens ønsker om et bestemt serviceniveau, der fastlægger udgiftsniveauet.

Serviceniveauet er som udgangspunkt styrbart for kommunerne og Regionen, og omfatter i hovedtræk fastlæggelse af antal ruter og antal afgang, samt bl.a. også antal stoppesteder, dubleringskørsel m.v.

Udgiften for at opnå et sådant serviceniveau er dog også afhængig af en række ikke-styrbare områder. På kortere sigt drejer det sig om f.eks. udviklingen i priserne på oliemarkedet, udviklingen i chaufførlønninger og lignende forhold, der dog reguleres via pris og lønfremskrivningen i selve kontrakterne. Lidt mere overordnet og på længere sigt spiller konjunktoren også en afgørende rolle for udgiftsniveauet. Det drejer sig f.eks. om markedsbetingelserne på transportområdet, herunder blandt andet også vognmændenes markedsvilkår, renteniveauet m.fl.

Lovgivningen på områder der vedrører Midttrafiks forretningsområder – f.eks. i form af afgiftsomlægninger m.v. – spiller desuden også en stor rolle for udgiftsniveauet.

Som udgangspunkt vil lovændringer med videre være omfattet af DUT-princippet, hvorved Midttrafik, via kompensation til kommunerne samt Regionen, holdes udgiftsneutral for sådanne ændringer, idet bestillerbidraget – efter nærmere drøftelse med bestillerne og efter drøftelse i bestyrelsen - forudsættes justeret på baggrund af lovændringer m.v.

På indtægtssiden er det væsentlige, i hvor høj grad de potentielle kunder reelt bruger den serviceydelse, kommunerne og Regionen – via Midttrafik – stiller til rådighed.

Indtægterne kan til en vis grad påvirkes af bestillerne og Midttrafik. F.eks. vil der være et sammenhæng mellem serviceniveauet (f.eks. antal afgang i timen) og det antal potentielle brugere, der rent faktisk vil benytte f.eks. bussen frem for at køre selv. Det må desuden forudsættes, at en intensiv markedsføring fra Midttrafiks side vil have en positiv effekt på antallet af brugere.

Antallet af brugere vil dog også blive påvirket af forhold, der ligger udenfor kommunernes, Regionens og Midttrafiks indflydelse – f.eks. benzinpriser, strejker, vejrforhold m.v.

Midttrafik er via lovgivningen til en vis grad bundet på indtægtssiden, idet der er fastlagt en øvre grænse for, hvor meget billettaksterne maksimalt må stige med i forbindelse med den forestående takstudjævning i regionen. Dette betyder blandt andet, at en væsentlig stigning i Midttrafiks udgifter ikke kan kompenseres af øgede indtægter i form af stigning i billetpriser.

De mere specifikke forudsætninger omkring udgifter og indtægter i budgettet, er nærmere beskrevet i den følgende gennemgang af de enkelte opgaveområder.

Der er dog nogle overordnede, generelle forudsætninger, der ligger bag udgifts- og indtægtsbudgetterne :

Pris- og lønfremskrivningen anvendt i fremskrivningen af Midttrafiks budget er differentieret afhængig af om der er tale om udgifter eller indtægter, samt hvilke typer udgifter fremskrivningen vedrører.

Fremskrivningen af udgifterne til vognmændene (busdrift) er som udgangspunkt fastlagt til 2,2 %, svarende til stigningen i det af Danske Regioner udmeldte indeks på området. Det forventes dog også, at der ultimo 2007 vedtages en lov om bortfald af fritagelse for dieselaflagt, hvilket vil betyde merudgifter på ca. 113 mio. kr. for hele regionen. De foreløbige vurderinger af merudgiften er indregnet i budgetforslaget, idet der er taget udgangspunkt i de foreløbige udmeldinger fra Danske Regioner.

Øvrige udgifter er generelt fremskrevet med den vægtede pris- og lønfremskrivningsprocent, som er aftalt mellem regeringen og Kommunernes Landsforening på 3,3 %.

På busområdet er indtægterne i gennemsnit fremskrevet med 3,0 %, hvilket svarer til den forventede, gennemsnitlige stigning i taksterne i Midttrafiks område fra 2007 til 2008. I den forbindelse skal bemærkes, at der i visse områder må forventes stigninger ud over de 3,0 %, mens der i andre områder vil være en takststigning på under 3,0 %. Fordelingen af takststigningerne på de enkelte kørselsområder vil kunne give anledning til revurdering af fordelingen af indtægterne; dog ikke i forhold til summen af samtlige takstindtægter.

Indtægterne i forbindelse med handicapkørslen er ligeledes fremskrevet med 3,0 %.

På privatbaneområdet er der fremskrevet med 3,1 % jf. udmelding fra Danske Regioner, mens indtægterne på alle øvrige områder er fremskrevet med den gennemsnitlige pris- og lønudvikling på 3,3 %.

Transportmønsteret målt ved antal rejser forventes at ligge under niveauet for 2007. I Århus Kommune forventes der i 2007 en nedgang i solgte billetter og kort på ca. 1,8 %, mens der tilsvarende forventes et fald på ca. 1,0 % i Regionen i 2007. Denne vurdering er baseret på basis af de registrerede antal solgte billetter og kort i første halvår af 2007, således som det også er nærmere beskrevet i bl.a. økonomiopfølgningen pr. 2. kvartal 2007.

I de øvrige kommuner er der ikke forventninger om indtægtstilbagegang i 2007.

Basisbudgettet for 2008 tager udgangspunkt i ovenstående justeringer af indtægterne i 2007. Det vurderes dog, at der i 2008 må forventes en generel tilbagegang i antal solgte billetter og kort. Denne generelle tilbagegang er vurderet til at ligge på ca. 0,8 % for alle kommuner og Regionen, og denne forudsætning er indarbejdet i nærværende budgetforslag.

Herudover er der i budgetforslaget indregnet de omlægninger med videre, der fremgår af de aftalte projekter i Midttrafiks Projektkatalog, og som de enkelte kommuner og Regionen har accepteret i forbindelse med høringen af Projektkataloget.



### 3 Sammenlægning af Budget 2008

Det samlede budget for Midttrafik for 2008 vist i nedenstående tabel.

**Tabel 1 Midttrafiks samlede budget (1.000 kr.)**

	Oprindeligt Budget 2007	Oprindeligt Budget 2007	Budget 2008	BO 2009	BO 2010	BO 2011
	2007-priser	2008-priser*	2008-priser	2008-priser	2008-priser	2008-priser
<b>Busdrift</b>						
Busdrift - udgifter	1.120.596	1.157.576	1.254.525	1.254.525	1.254.525	1.254.525
Busdrift - indtægter	-702.255	-725.429	-708.436	-708.436	-708.436	-708.436
Busdrift - bestillers bidrag	-418.341	-432.146	-546.089	-546.089	-546.089	-546.089
<b>Busdrift - netto i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Privatbaner</b>						
Privatbaner - udgifter	46.000	47.518	49.500	49.500	49.500	49.500
Privatbaner - indtægter	-16.000	-16.528	-15.200	-15.200	-15.200	-15.200
Privatbaner - bestillers bidrag	-30.000	-30.990	-34.300	-34.300	-34.300	-34.300
<b>Privatbaner - netto i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Handicapkørsel</b>						
Handicapkørsel - udgifter	72.339	74.726	61.847	61.847	61.847	61.847
Handicapkørsel - indtægter	-7.992	-8.256	-6.541	-6.541	-6.541	-6.541
Handicapkørsel - bestillers bidrag	-64.347	-66.470	-55.306	-55.306	-55.306	-55.306
<b>Handicapkørsel - netto i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Trafikselskabet</b>						
Trafikselskabet - udgifter **	101.600	104.953	94.623	94.623	94.623	94.623
Trafikselskabet - bestillers bidrag	-101.600	-104.953	-94.623	-94.623	-94.623	-94.623
<b>Trafikselskabet - netto i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Netto i alt</b>						
Udgifter i alt	1.340.535	1.384.773	1.460.495	1.460.495	1.460.495	1.460.495
Indtægter i alt	-726.247	-750.213	-730.177	-730.177	-730.177	-730.177
Bestillers bidrag i alt	-614.288	-634.560	-730.318	-730.318	-730.318	-730.318

\* Ved fremskrivningen anvendes det gennemsnitlige pris- og lønindeks som aftalt mellem regeringen og Kommunernes Landsforening.

\*\* Eksklusiv 9 mio. kr. der vedrører handicapkørslen og her er indregnet i budgettet for samme.

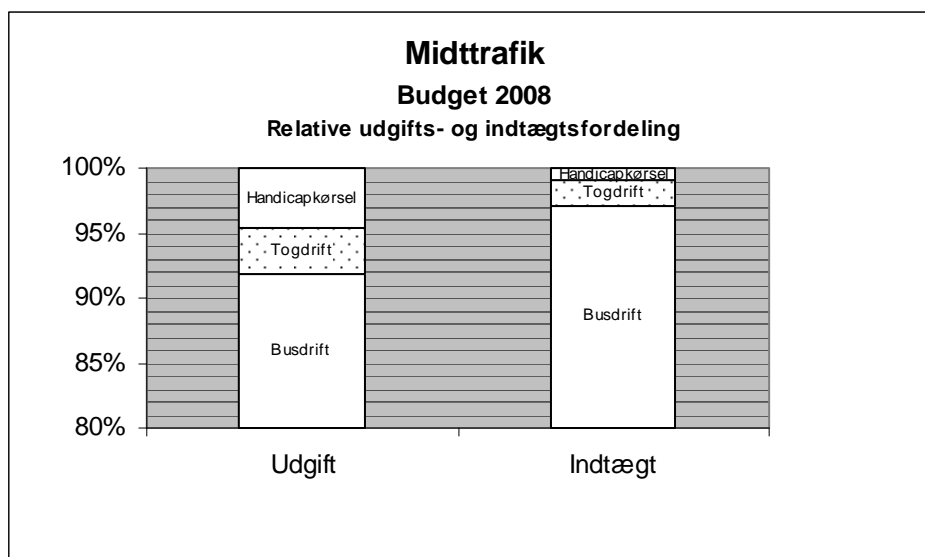
I ovenstående tabel er budgettet vist for hvert forretningsområde og for selve Trafikselskabet. Som det fremgår, er det forudsat, at forretningsområderne hver for sig hviler i sig selv – nettobudgettet er for alle områder lig nul.

Til at udføre Midttrafiks samlede opgaver er der budgetteret med udgifter i 2008 på i alt ca. 1,5 mia. kr.

Det er forudsat, at der kan oppebæres indtægter i form af billetsalg og anden form for brugerbetaling på ca. 730 mio. kr. Dette betyder, at Midttrafik forudsættes at have en samlet selvfinansieringsgrad på 50 % i 2008.

De resterende udgifter til driften af den kollektive trafik i regionen, finansieres af de enkelte kommuner i regionen og Region Midtjylland. Dette svarer til et beløb på i alt ca. 730 mio. kr. (eksklusiv Letbanen) i 2008.

Midttrafiks hovedforretningeområder består af busdrift, driften af privatbanerne ('togdrift') og handicapkørsel. Bruttoudgifterne og bruttoindtægterne (ekskl. Bestillerbidrag) i forbindelse med afvikling af disse opgaver er fordelt som følger :



\* Bemærk skaleringen – busdriften udgør langs hovedparten af såvel udgifterne som indtægterne.

Såvel Midttrafik som helhed som Midttrafiks enkelte forretningsområder forventes økonomisk at hvile i sig selv, idet bestillerbidraget fra kommunerne og regionen som udgangspunkt dækker et eventuelt forventet underskud på de enkelte områder.

Princippet for fordeling af bestillerbidragene – d.v.s. bidragene fra kommunerne og Regionen – er baseret på, at hver bestiller indbetaler den del af udgifterne, som vedkommende reelt lægger beslag på i Midttrafiks samlede budget. Udgifterne er enten fordelt efter køreplantimer eller efter ruter. Ud over denne fordelingsnøgle bliver der foretaget en direkte udkontering af omkostningerne til den eller de pågældende kommuner, hvor det er muligt direkte og entydigt at opgøre en ydelse til den enkelte bestiller.

På indtægtssiden tilgår hver bestiller det beløb, der reelt kommer ind på de enkelte ruter i kommunen og/eller i regionen.

Modellen til fordeling af udgifter på bestillere er i nærværende budgetforslag en videreførelse af principperne gældende for 2007. I henhold til bestyrelsens beslutning vil Midttrafik i løbet af 2008 udarbejde et forslag til en eventuel justering af modellen på området, der i højere grad relaterer den enkeltes bidrag til den enkeltes faktiske andel af omkostningerne. Dette indebærer blandt andet anvendelsen af Midttrafiks time-sagsstyringsystem, der implementeres i 2007.

Udgifter og indtægter i budgetoverslagsårene er her forudsat at være af samme størrelse som for 2008. Hvorvidt der i 2009 til 2011 kan opnås yderligere besparelser som følge af udbud af busdriften, er på indeværende tidspunkt meget usikkert, og af den årsag ikke indarbejdet i budgetforslaget.

Bestyrelsen for Midttrafik forholder sig overordnet til udgiftsbudgettet og i særdeleshed til Trafikelskabets udgiftsbudget. Eventuelle budgetjusteringer af markant betydning for udgiftssiden forudsættes drøftet med alle relevante, berørte bestillere, inden justeringen - via en konkret beslutning i bestyrelsen – gennemføres.

Den enkelte bestillers bidrag til Midttrafik er bindende for Midttrafik såvel som for den enkelte bestiller. Heri ligger, at der ikke kan foretages ændringer i bestillerbidragene, uden en forudgående aftale mellem de berørte parter.

I det følgende gennemgås hovedområderne indenfor Midttrafik.

I bilag 2 forefindes en mere detaljeret opgørelse over budgetterne på de enkelte hovedområder fordelt efter bestiller.

Selve bestillerbidraget fra de enkelte kommuner og regionen er sammenfattet i bilag 3.

## 4 Busdriften

Busdriften i regionen udgør det største forretningsområde for Midttrafik med ca. 92 % af de samlede udgifter til Midttrafiks forretningsområder.

Ved oprettelsen af Midttrafik blev de eksisterende aftaler med de forskellige vognmænd overtaget, således som aftalerne var indgået. I takt med at aftalerne udløber, vil kørslen blive sendt i udbud, hvilket dels vil gøre Midttrafiks samlede aftalegrundlag mere ensartet, dels må forventes at kunne betyde mindreudgifter for bestillerne.

Udbuddet af de forskellige kørsler er fastlægges nærmere i Midttrafiks udbudsplan.

På årsbasis forestår Midttrafik afvikling af i alt ca. 2,2 mio. køreplantimer fordelt på ca. 414 ruter. Til at afvikle i alt ca. 90 mio. rejser, har Midttrafik indgået eller overtaget kontrakter der i alt omfatter ca. 1.150 busser i hele regionen.

Som udgangspunkt kan Midttrafik stå for al rutekørsel i det geografiske område dækket af Region Midtjylland, herunder også suppleringskørsel og kørsel i forbindelse med særlige arrangementer inden bestemte begrænsninger.

### Aktivitetsforudsætninger

Der forudsættes i 2008 afviklet ca. 2,2 mio. køreplantimer indenfor busdriften, fordelt på bykørsel, lokalkørsel og kørsel i regionen.

Fordelingen fremgår af nedenstående tabel.

### **Køreplantimer fordelt efter kørselsart (1.000 timer)**

	Budget 2007	Budget 2008	BO 2009	BO 2010	BO 2011
Bybuskørsel	926	<b>926</b>	926	926	926
Lokal kørsel	432	<b>432</b>	432	432	432
Regional kørsel	831	<b>827</b>	827	827	827
<b>KØREPLANTIMER I ALT</b>	2.189	<b>2.185</b>	2.185	2.185	2.185

I forbindelse med udmøntningen af Projektplanen for 2008, er der foretaget en justering af køreplantimerne, i det omfang der allerede på nuværende tidspunkt foreligger en vurdering af projektets effekt herpå. Det skal dog bemærkes, at det ikke er muligt at beskrive effekten af alle enkeltprojekterne, før disse er bearbejdet nærmere. Ved kommunernes og Regionens accept af projekterne vil der i det videre arbejde med samme blive foretaget en nøjagtigere opgørelse af såvel den aktivitetsmæssige som økonomiske side af projekterne.

## Økonomi

På baggrund af de ændrede forudsætninger omkring aktiviteten, bliver budgettet for bykørsel, lokalkørsel og regionskørsel sammensat som følger.

### Budget for busdriften (1.000 kr.)

	Oprindeligt Budget 2007	Oprindeligt Budget 2007	Budget 2008	BO 2009	BO 2010	BO 2011
	2007-priser	2008-priser*	2008-priser	2008-priser	2008-priser	2008-priser
<b>Busdrift</b>						
<b>Busdrift - udgifter</b>	<b>1.120.596</b>	<b>1.157.576</b>	<b>1.254.525</b>	<b>1.254.525</b>	<b>1.254.525</b>	<b>1.254.525</b>
heraf buskørsel i Århus kommune	353.826	365.502	403.030	403.030	403.030	403.030
heraf buskørsel i Regionen	405.957	419.354	443.448	443.448	443.448	443.448
heraf buskørsel på øvrige ruter	360.813	372.720	408.047	408.047	408.047	408.047
<b>Busdrift - indtægter</b>	<b>-702.255</b>	<b>-725.429</b>	<b>-708.436</b>	<b>-708.436</b>	<b>-708.436</b>	<b>-708.436</b>
heraf buskørsel i Århus kommune	-262.718	-271.388	-262.579	-262.579	-262.579	-262.579
heraf buskørsel i Regionen	-301.967	-311.932	-305.453	-305.453	-305.453	-305.453
heraf buskørsel på øvrige ruter	-137.569	-142.109	-140.404	-140.404	-140.404	-140.404
<b>Busdrift - bestillers bidrag</b>	<b>-418.341</b>	<b>-432.146</b>	<b>-546.089</b>	<b>-546.089</b>	<b>-546.089</b>	<b>-546.089</b>
<b>Busdrift - netto i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

\* Ved fremskrivningen anvendes det gennemsnitlige pris- og lønindeks som aftalt mellem regeringen og Kommunernes Landsforening.

Ændringerne i udgifterne indenfor de ovenstående hovedkategorier for buskørslen er baseret på en vurdering af ændringerne i aktivitetsomfanget.

Princippet for den økonomiske vurdering af effekten er overordnet, at udgiften pr. køreplantime på de enkelte ruter er uændret i forhold til situationen i 2007 (bortset fra pris- og lønudviklingen). Som nævnt er udgifterne til busdriften fremskrevet med 2,2%, som er den af danske Regioner udmeldte forventede gennemsnitlige stigningsprocent. For Århus Kommune er det dog budgettet for Århus Sporveje Busselskabet, der er lagt til grund for udgifterne. I Århus Kommune gennemføres de første udbud af bybusdriften med virkning fra 2008, og det forventes, at der herigennem opnås en besparelse. Denne besparelse er dog ikke indarbejdet i budgettet for 2008, da udbudet først forventes at få effekt i slutningen af 2008, og da en konkret vurdering af de mulige besparelser bl.a. afhænger af tilpasninger i Århus Sporveje Busselskabet. Drøftelser herom foregår mellem Midttrafik, Århus Kommune og Århus Sporveje Busselskabet i efteråret 2007.

Hvis en rute opjusteres med 100 køreplantimer, forudsættes disse 100 timer at kunne køres til samme gennemsnitsomkostning som var gældende for den oprindelige rute.

Ved nyoprettede ruter eller væsentlige justeringer af eksisterende ruter, foretages en specifik vurdering af omkostningerne.

Ved bortfald af ruter, nedjusteres udgiften med hele rutens bruttoudgifter, således som disse var opgjort i budgettet for 2007.

Den markante stigning i udgifterne fra 2007 til 2008 skyldes overvejende 2 forhold. Dels er der i ovenstående oversigt indarbejdet de projekter, der i henhold til aftale mellem kommunerne og Regionen samt Midttrafik skal gennemføres i 2008, dels er der indarbejdet effekten af bortfaldet af afgiftsfrigtagelsen på dieselområdet. Alene sidstnævnte afgiftsomlægning forventes at medføre merudgifter på busdriften på ca. 107 mio. kr. i 2008.

Det må forventes at kommunerne og Regionen via DUT kompenseres for merudgifterne i f.m. afgiftsomlægningen, hvilket dog er Midttrafiks budget uvedkommende.

Det skal desuden bemærkes, at der er indarbejdet en merudgift på ca. 8,7 mio. kr. til busdriften i Århus Kommune. Dels som følge af at der forventes et pålæg om, at offentlige virksomheder også skal betale en lønsumsafgift på 3,08 %. Beløbet er udmeldt af Danske Regioner, men er stadig usikkert. Dels som følge af, at der fremover skal betales moms af provision af agentsalg for salg af klippekort mv. Det må forventes at give ekstraomkostninger på ca. 0,7 mio. kr.

Ved vurdering af indtægterne tages der udgangspunkt i samme principper som anvendes ved vurdering af udgiftsændringer – den rutespecifikke selvfinansieringsgrad antages således som udgangspunkt at være uændret.

Specielt vedrørende indtægtssiden skal bemærkes, at der via lovgivningen er fastlagt en øvre grænse for den samlede, maksimale stigning i taksterne for 2008. Den konkrete fordeling af takststigningerne kan give anledning til en justering af indtægtsbudgetternes fordeling på de enkelte kørselsområder, dog vil den samlede stigning ikke overskride den førnævnte øvre grænse.

### Nøgletal

Med udgangspunkt i de aktivitetsmæssige og økonomiske forudsætninger, kan der angives følgende nøgletal for busdriften i Midttrafiks regi :

	<b>Budget 2007 2008 priser</b>	<b>Budget 2008 2008 priser</b>	<b>BO 2009 2008 priser</b>	<b>BO 2010 2008 priser</b>	<b>BO 2011 2008 priser</b>
<b>Kroner pr. køreplantage</b>	529	574	574	574	574
- heraf					
i Århus Kommune	620	684	684	684	684
i Regionen	505	536	536	536	536
øvrige ruter	484	530	530	530	530
<b>Selvfinansieringsgrad (pct.)</b>	62,7	56,5	56,5	56,5	56,5
- heraf					
i Århus Kommune	74,3	65,2	65,2	65,2	65,2
i Regionen	74,4	68,9	68,9	68,9	68,9
øvrige ruter	38,1	34,4	34,4	34,4	34,4

### Særlige indsatsområder for 2008

#### 1 Større køreplanprojekter

Der udarbejdes årligt et projektkatalog for større køreplansprojekter, der foreslås igangsat og/eller gennemført i løbet af de kommende år. Projektkataloget omfatter f.eks. ruteomlægninger, øget/reduceret betjening på strækninger, nye ruter og nedlæggelse af ruter. Herudover kan projekterne omfatte en detaljeret gennemgang af køreplanerne i udvalgte områder, for eksempel med henblik på en effektivisering eller bud på alternative kørselsmuligheder.

I relation til økonomien skal bemærkes, at de forventede mer- eller mindredgifter er angivet for hvert af de foreslåede projekter. Ved vurderingen af de økonomiske konsekvenser af de enkelte

projekter er der tale om en vis usikkerhed. I forbindelse med den endelige fastlæggelse af projekter der skal gennemføres i 2008, vil der i budgettet blive indarbejdet et skøn over den økonomiske effekt.

## 2 Udbud af kørsel

Der udarbejdes / ajourføres årligt en plan for hvilke ruter/områder, Midttrafik påtænker at sende i udbud i de kommende år.

Planen for, hvad der konkret forventes udbudt i 2008 og i de efterfølgende år udarbejdes ultimo 2007.

De økonomiske konsekvenser af selve udbuddene (resultatet af udbuddene) kendes i sagens natur ikke før udbuddet er gennemført. Resultaterne af udbuddene fra 2007 (med effekt i 2008) er så vidt muligt allerede indarbejdet i budgettet for 2008.

## 5 Privatbanerne

Driften af Odderbanen og af Lemvigbanen ligger som nævnt også indenfor Midttrafiks forretningsområde. Odderbanen kører mellem Odder og Århus, mens Lemvigbanen kører mellem Vemb og Thyborøn.

Både Odderbanen og Lemvigbanen er oprettet som selvstændige enheder, med hvilke Midttrafik på vegne af Region Midtjylland har indgået aftaler om driften.

Økonomien vedrørende de 2 privatbaner er speciel derhen, at staten yder et investeringsbidrag til hhv. Odderbanen og Lemvigbanen. Disse investeringsmidler udløses i henhold til en nærmere aftalt investeringsplan, som for indeværende er under udarbejdelse for 2008 og de efterfølgende år.

Ud over statens investeringstilskud, yder Lemvig og Holstebro kommuner også et investeringsbidrag på knap 1,4 mio. kr. årligt til Lemvigbanen. Der er her tale om et frivilligt bidrag, som dog indtil videre forudsættes videreført i 2008 og efterfølgende år.

### Aktivitetsforudsætninger

Der forventes en stort set uændret aktivitet for 2008 i forhold til det budgetterede antal for 2007. Der opereres således med i alt ca. 1,02 mio. passagerer på Odderbanen, og ca. 0,23 mio. passagerer på Lemvigbanen.

### Økonomi

Den budgetterede aktivitet for 2008 giver anledning til nedenstående budget for togområdet :

Som nævnt forudsættes der ikke at være større ændringer i aktivitetsniveauet for 2008, hvorfor der ikke er foretaget budgetmæssige justeringer på den baggrund. Budgettet for privatbanerne har dog været drøftet intensivt med Regionen, og der er foretaget en række justeringer og tilretninger som dels skyldes fejl i det oprindelige budget, dels tekniske tilpasninger af budgettet for 2008.

	Oprindeligt Budget 2007	Oprindeligt Budget 2007	Budget 2008	BO 2009	BO 2010	BO 2011
	2007-priser	2008-priser*	2008-priser	2008-priser	2008-priser	2008-priser
<b>Privatbaner</b>						
Privatbaner - udgifter	46.000	47.518	49.500	49.500	49.500	49.500
Privatbaner - indtægter	-16.000	-16.528	-15.200	-15.200	-15.200	-15.200
Privatbaner - bestillers bidrag	-30.000	-30.990	-34.300	-34.300	-34.300	-34.300
Privatbaner - udgifter drift *	34.300	35.432	35.700	35.700	35.700	35.700
Privatbaner - billet salg	-16.000	-16.528	-15.200	-15.200	-15.200	-15.200
Privatbaner - bestillerbidrag drift *	-18.300	-18.904	-20.500	-20.500	-20.500	-20.500
Privatbaner - udgifter anlæg	11.700	12.086	13.800	13.800	13.800	13.800
Privatbaner - bestillerbidrag anlæg	-11.700	-12.086	-13.800	-13.800	-13.800	-13.800
<b>Privatbaner - netto i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

\* Ved fremskrivningen anvendes det gennemsnitlige pris- og lønindeks som aftalt mellem regeringen og Kommunernes Landsforening.



Budgetterne for privatbanerne er for tiden under drøftelse i de respektive bestyrelser. Dette forhold samt en eventuel udløber af reglen om betaling af en lønsumsafgift på 3,08 %, kan afstedkomme justeringer i budgettet, som vil blive nærmere aftalt med de berørte parter.

### Særlige indsatsområder for 2008

I 2008 vil der være særlig fokus på anlægsområdet, idet investeringsplanen skal sættes i værk. Fastlæggelsen af de konkrete projekter afventer den endelige vedtagelse af investeringsplanen omfattende 2008.

## 6 Handicapkørsel

Fastlæggelsen af budgettet for handicapkørslen har i 2008 været underkastet en særskilt proces, idet der var en række specifikke punkter, der krævede en nærmere drøftelse.

Nærværende afsnit omfatter således kun en gengivelse af ét af de alternative budgetforslag på området, idet der her er forudsat, at alle kommuner går over til en koordineret handicapkørsel.

### Økonomi

	Oprindeligt Budget 2007	Oprindeligt Budget 2007	Budget 2008	BO 2009	BO 2010	BO 2011
	2007-priser	2008-priser*	2008-priser	2008-priser	2008-priser	2008-priser
<b>Handicapkørsel</b>						
Handicapkørsel - udgifter	72.339	74.726	61.847	61.847	61.847	61.847
Handicapkørsel - indtægter	-7.992	-8.256	-6.541	-6.541	-6.541	-6.541
Handicapkørsel - bestillers bidrag	-64.347	-66.470	-55.306	-55.306	-55.306	-55.306
<b>Handicapkørsel - netto i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

\* Ved fremskrivningen anvendes det gennemsnitlige pris- og lønindeks som aftalt mellem regeringen og Kommunernes Landsforening.

Hovedtallene er i bilag 2 fordelt på bestillere.

## 7 Trafikselskabet

Trafikselskabet er fællesbetegnelsen for personaleudgifter og fællesaktiviteter. Finansieringen af udgifterne i Trafikselskabet hidrører i langt overvejende grad fra bidrag fra bestillerne, mens der er en indtægt på ca. 8,5 mio. kr. i forbindelse med kontrolafgifter i Århus Kommune.

Trafikselskabet er som udgangspunkt normeret med i alt 130 årsværk, svarende til et lønbudget på i alt ca. 47,6 mio. kr. (2007-lønniveau) inkl. handicapkørsel. Normeringen og tilhørende budgetbeløb (fremskrevet til 2008-lønniveau) er den øvre grænse for antal fuldtidsansættelser i selve Trafikselskabet.

I det følgende er budgettet for Trafikselskabet gennemgået eksklusiv handicapkørslen, idet budgettet for hele handicapkørslen behandles som et selvstændigt punkt.

### Aktivitetsforudsætninger

Der foreligger ikke specifikke data til belysning af aktivitetsniveauet for Trafikselskabet. Som et af de særlige indsatsområder jf. nedenfor, arbejdes der på at tilvejebringe en fordeling af Trafikselskabets ressourceanvendelse på opgaver hhv. bestillere.

### Økonomi

Budgettet for 2008 for Trafikselskabet ser ud som følger :

	Oprindeligt Budget 2007	Oprindeligt Budget 2007	Budget 2008	BO 2009	BO 2010	BO 2011
	2007-priser	2008-priser*	2008-priser	2008-priser	2008-priser	2008-priser
<b>Trafikselskabet - netto</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Trafikselskabet - udgifter **</b>	<b>101.600</b>	<b>104.953</b>	<b>94.623</b>	<b>94.623</b>	<b>94.623</b>	<b>94.623</b>
heraf lønudgifter	38.600	39.874	39.874	39.874	39.874	39.874
øvrige udgifter	63.000	65.079	54.749	54.749	54.749	54.749
<b>Trafikselskabet - bestillers bidrag</b>	<b>-101.600</b>	<b>-104.953</b>	<b>-94.623</b>	<b>-94.623</b>	<b>-94.623</b>	<b>-94.623</b>

\* Ved fremskrivningen anvendes det gennemsnitlige pris- og lønindeks som aftalt mellem regeringen og Kommunernes Landsforening.

\*\* Eksklusiv 9 mio. kr. (i 2007) der vedrører handicapkørslen og her er indregnet i budgettet for samme.

Øvrige udgifter jf. ovenstående tabel omfatter bl.a. udgifter til information og markedsføring, udgifter til billetteringsudstyr, personalerelaterede udgifter f.eks. IT, husleje kontorhold m.v. samt Etableringspuljen, der blev afsat i f.m. opstarten af Midttrafik.

Det skal bemærkes, at budgettet for øvrige udgifter for 2008 er ca. 10 mio. kr. lavere end i 2007, idet etableringspuljen udgår fra og med 2008. Herudover er der ikke forudsat ændringer i Trafikselskabets budget jf. ovenfor.

Ud af de i alt 101,6 mio. kr. i det oprindelige budget for 2007, vedrører de 38,6 mio. kr. lønudgifter, svarende til en normering på 112,4 fuldtidsstillinger (ekskl. handicapområdet). Fremskrevet til 2008 pris- og lønniveau udgør lønudgiften ca. 39,9 mio. kr.

Det skal bemærkes, at de samlede lønudgifter og normeringen inklusiv handicapkørsel udgør hhv. 47,6 mio. kr. (2007 pris- og lønniveau) og 130 fuldtidsstillinger. Hertil kommer 3 fuldtidsstillinger, som overføres fra Region Midtjylland.

Fordelingen af lønudgifterne til Trafikselskabet (eksklusiv handicapkørsel) fremgår af nedenstående tabel.

Område	Normering	Budget 2008
Billetkontrol	27,9	8.552.207
Trafikkontrol	6,0	1.831.509
Personale på rutebilstationer	6,4	1.955.469
Trafikselskabet i øvrigt	72,1	27.534.815
Trafikselskabet i alt (excl. Handicapkørsel)	112,4	39.874.000

Ud over ovenstående har bestyrelsen desuden godkendt oprettelse af 5 stillinger i forbindelse med 'kan-kørslen' på handicap- og patienttransportområdet jf. særskilt budgetforslag for handicapområdet. Herudover er der overført 1,4 fuldtidsstilling fra Århus kommune i forbindelse med billetkontrollen. Stillingerne finansieres særskilt af Århus kommune.

### Særlige indsatsområder for 2008

2007 var et opstartsår for Midttrafik, og Trafikselskabet har anvendt en del ressourcer på at få de forskellige systemer fra de tidligere trafikforvaltninger til at blive til ét system. Dette arbejde må forventes også at gå et stykke ind i 2008.

Det er ligeledes karakteristisk for Midttrafik, at der ikke er en egentlig historie at tage udgangspunkt i. Trafikselskabet har således f.eks. kun et sparsomt datagrundlag for at belyse et 'normalt år' indenfor Midttrafiks opgaveportefølje.

Arbejdet med at danne de nødvendige data vil også gå et stykke ind i 2008, alene af den grund at det endelige regnskabsresultat for 2007 først vil foreligge i marst 2008.

Ud over disse mere overordnede, og fortsatte indsatsområder, kan der nævnes følgende områder af væsentlighed for 2008 :

#### 1 Takstharmonisering.

I maj 2007 behandlede Bestyrelsen et oplæg med forslag til det videre arbejde omkring takstharmonisering i 2008. Oplægget indeholdt nogle foreløbige tanker der tog udgangspunkt i følgende : De eksisterende 4 prisområder slås sammen til 2 prisområder, bestående af henholdsvis Midttrafik Vest (Gl. Ringkøbing Amt) for sig og de 3 andre områder sammen (Midt, Syd og Øst). Der forestår et større arbejde med implementering af takstharmoniseringen i 2008.

#### 2 Rejsekort.

I 2008 skal bestyrelsens beslutning om, at Midttrafik skal have fuldt medlemskab i rejsekortet tilrettelægges. Der ses i den forbindelse også på et pilotprojekt mellem Holbæk og Høje Tåstrup der foregår ultimo 2007, hvorefter rejsekortet i løbet af 2008 rulles ud over hele Sjælland. Efter planen skal rejsekortet være landsdækkende i løbet af 2009 eller 2010.

## 8 Letbanesekretariat og VVM-undersøgelse af letbane

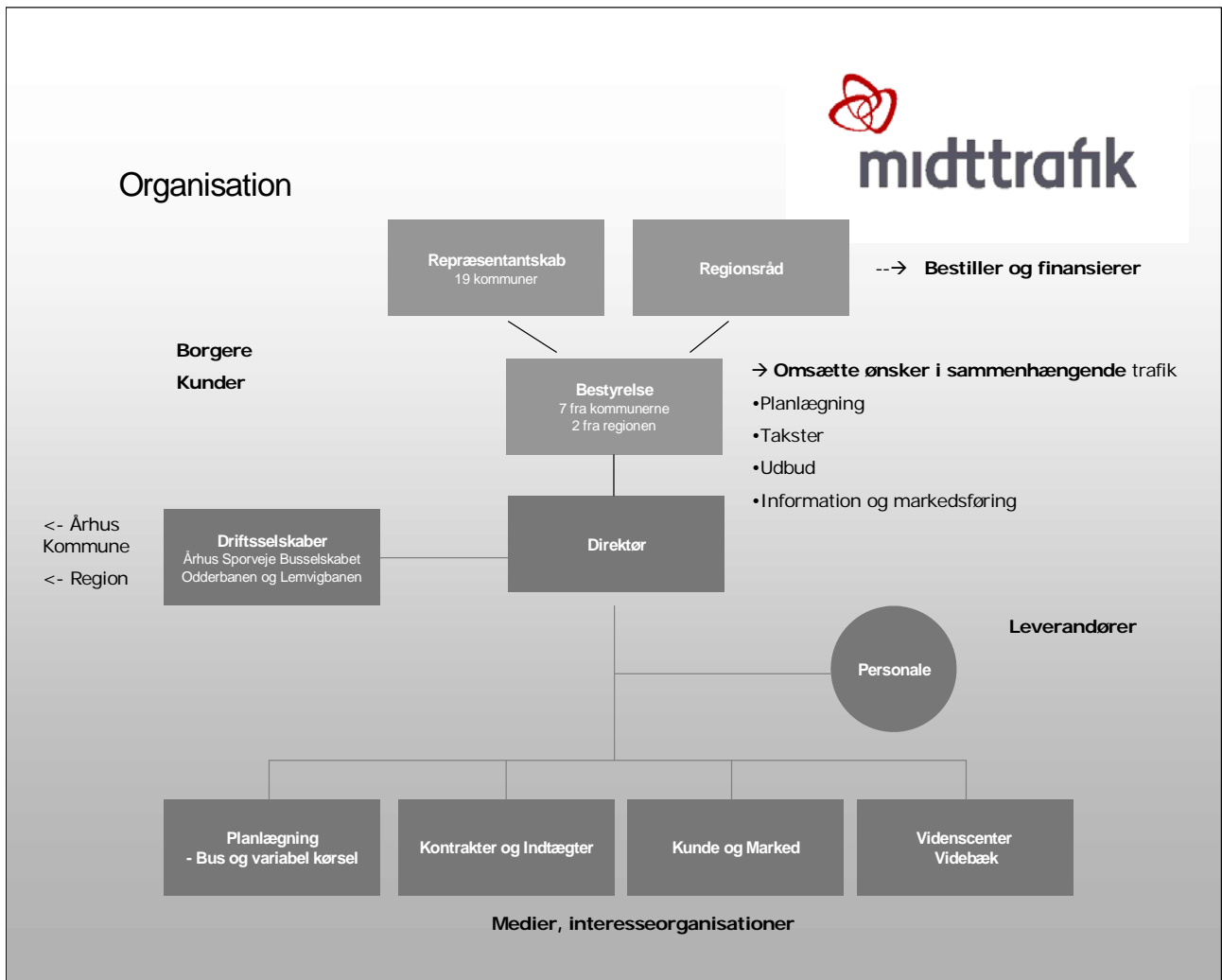
Der er udarbejdet et overslag over udgifterne til det videre arbejde med etablering af letbane i Århusområdet. Forslaget forudsætter en fordeling mellem de deltagende lokale parter, der svarer til den aftalte fordeling af udgifterne til letbanesekretariatet, og at staten bidrager med minimum 50% af udgifterne til VVM-arbejdet.

Overslaget er udtryk for et foreløbigt maksimalt skøn over VVM udgifterne, hvor der bl.a. er indregnet ca. 30 % til uforudsete udgifter.

Overslag over de lokale bestillers udgifter til Letbanesekretariat og VVM-analyse i 2008

Kommune/Region	Fordelingsnøgle	Andel 2008
Århus Kommune	0,57	2.831.056
Region Midtjylland	0,19	943.685
Syddjurs Kommune	0,04	198.671
Norddjurs Kommune	0,04	198.671
Odder Kommune	0,04	198.671
Favrskov Kommune	0,04	198.671
Skanderborg Kommune	0,04	198.671
Randers Kommune	0,04	198.671
I alt	1	4.966.765

# Bilag 1 Organisationsdiagram



**Busdrift - budget 2008 (2008-priser)**

	<b>Udgifter</b>	<b>Indtægter - salg i busser</b>	<b>Indtægter - øvrige indtægter</b>	<b>Indtægter i alt</b>	<b>Nettobudget</b>
Favrskov Kommune	12.538.999	712.181	4.944.535	5.656.716	6.882.283
Hedensted Kommune	8.609.565	23.795	1.443.815	1.467.610	7.141.955
Herning Kommune	41.758.876	8.109.679	4.917.827	13.027.506	28.731.370
Holstebro Kommune	27.283.849	4.247.518	3.368.645	7.616.163	19.667.685
Horsens Kommune	44.233.775	9.108.607	8.190.279	17.298.886	26.934.889
Ikast-Brande Kommune	11.432.653	0	408.969	408.969	11.023.684
Lemvig Kommune	8.095.927	728.270	376.332	1.104.602	6.991.325
Norddjurs Kommune	11.571.277	509.349	10.065	519.414	11.051.863
Odder Kommune	5.311.219	341.763	329.917	671.681	4.639.538
Randers Kommune	65.592.000	30.698.983	2.229.168	32.928.151	32.663.849
Ringkøbing-Skjern Kommune	19.531.024	859.010	1.737.631	2.596.641	16.934.383
Samsø Kommune	5.128.879	1.529.999	909.100	2.439.099	2.689.781
Silkeborg Kommune	52.628.615	15.051.290	7.745.899	22.797.189	29.831.426
Skanderborg Kommune	16.185.214	2.153.097	2.371.597	4.524.694	11.660.520
Skive Kommune	22.671.111	5.028.995	4.557.258	9.586.253	13.084.858
Struer Kommune	7.343.299	638.600	1.334.914	1.973.514	5.369.785
Syddjurs Kommune	16.479.847	2.515.940	1.255.300	3.771.240	12.708.607
Viborg Kommune	32.501.612	7.676.105	4.338.826	12.014.931	20.486.681
Århus Kommune	403.030.000	253.513.209	9.066.413	262.579.622	140.450.378
Region Midtjylland	442.597.590	185.543.306	119.909.267	305.452.573	137.145.017
I alt	1.254.525.332	528.989.696	179.445.758	708.435.454	546.089.878

**Togdrift - budget 2008 (2008-priser)**

	<b>Udgifter</b>	<b>Indtægter</b>	<b>Nettobudget</b>
Drift i alt	35.700.000	15.200.000	20.500.000
Anlæg i alt	13.800.000		13.800.000
I alt	49.500.000	15.200.000	34.300.000



**Handicapkørsel - budget 2008 (2008-priser)**

	<b>Udgifter kørsel</b>	<b>Udgifter administration</b>	<b>Udgifter i alt</b>	<b>Indtægter i alt (egenbetaling)</b>	<b>Nettobudget</b>
Favrskov Kommune	1.102.663	337.041	1.439.704	216.775	1.222.930
Hedensted Kommune	2.317.182	513.161	2.830.343	380.450	2.449.893
Herning Kommune	2.082.252	672.692	2.754.944	417.977	2.336.967
Holstebro Kommune	1.330.319	488.328	1.818.647	279.443	1.539.204
Horsens Kommune	3.721.330	1.202.306	4.923.636	709.336	4.214.300
Ikast-Brande Kommune	940.864	242.376	1.183.240	155.244	1.027.996
Lemvig Kommune	620.461	189.927	810.388	114.048	696.340
Norddjurs Kommune	798.953	237.807	1.036.760	163.254	873.506
Odder Kommune	728.314	245.256	973.570	123.690	849.881
Randers Kommune	2.065.572	713.717	2.779.289	363.115	2.416.174
Ringkøbing-Skjern Kommune	1.528.313	430.714	1.959.027	282.897	1.676.130
Samsø Kommune	168.624	69.434	238.058	24.575	213.484
Silkeborg Kommune	2.042.586	737.856	2.780.442	404.144	2.376.297
Skanderborg Kommune	1.281.348	404.092	1.685.440	240.445	1.444.995
Skive Kommune	854.502	314.393	1.168.895	174.229	994.666
Struer Kommune	467.348	126.750	594.098	89.530	504.568
Syddjurs Kommune	630.486	180.887	811.373	103.805	707.567
Viborg Kommune	1.995.458	695.539	2.690.997	404.529	2.286.469
Århus Kommune	23.360.972	6.007.501	29.368.473	1.893.321	27.475.151
I alt	48.037.547	13.809.777	61.847.324	6.540.806	55.306.517

## Trafikselskabet - budget 2008 (2008-priser)

	Udgifter i alt
Favrskov Kommune	381.219
Hedensted Kommune	174.619
Herning Kommune	2.056.086
Holstebro Kommune	1.635.530
Horsens Kommune	2.779.186
Ikast-Brande Kommune	523.856
Lemvig Kommune	555.837
Norddjurs Kommune	523.856
Odder Kommune	174.619
Randers Kommune	5.002.534
Ringkøbing-Skjern Kommune	1.214.974
Samsø Kommune	277.919
Silkeborg Kommune	3.516.997
Skanderborg Kommune	801.774
Skive Kommune	1.770.811
Struer Kommune	349.237
Syddjurs Kommune	801.774
Viborg Kommune	2.533.249
Århus Kommune	24.050.990
Regionen bus	44.663.978
Regionen privatbaner	833.756
I alt	94.622.800

## Letbanen – Budget 2008 (2008-priser)

	Udgifter
Favrskov Kommune	198.671
Hedensted Kommune	0
Herning Kommune	0
Holstebro Kommune	0
Horsens Kommune	0
Ikast-Brande Kommune	0
Lemvig Kommune	0
Norddjurs Kommune	198.671
Odder Kommune	198.671
Randers Kommune	198.671
Ringkøbing-Skjern Kommune	0
Samsø Kommune	0
Silkeborg Kommune	0
Skanderborg Kommune	198.671
Skive Kommune	0
Struer Kommune	0
Syddjurs Kommune	198.671
Viborg Kommune	0
Århus Kommune	2.831.056
Regionen	943.685
I alt	4.966.767

**Fordeling af bestillerbidrag B 2008**

Bestiller	I alt	Bustrafik	Privatbaner	Handicapkørsel	Trafikselskabet	Letbanen
Favrskov Kommune	8.685.102	6.882.283	0	1.222.930	381.219	198.671
Hedensted Kommune	9.766.466	7.141.955	0	2.449.893	174.619	0
Herning Kommune	33.124.423	28.731.370	0	2.336.967	2.056.086	0
Holstebro Kommune	22.842.419	19.667.685	0	1.539.204	1.635.530	0
Horsens Kommune	33.928.375	26.934.889	0	4.214.300	2.779.186	0
Ikast-Brande Kommune	12.575.536	11.023.684	0	1.027.996	523.856	0
Lemvig Kommune	8.243.503	6.991.325	0	696.340	555.837	0
Norddjurs Kommune	12.647.896	11.051.863	0	873.506	523.856	198.671
Odder Kommune	5.862.708	4.639.538	0	849.881	174.619	198.671
Randers Kommune	40.281.228	32.663.849	0	2.416.174	5.002.534	198.671
Ringkøbing-Skjern Kommune	19.825.488	16.934.383	0	1.676.130	1.214.974	0
Samsø Kommune	3.181.183	2.689.781	0	213.484	277.919	0
Silkeborg Kommune	35.724.721	29.831.426	0	2.376.297	3.516.997	0
Skanderborg Kommune	14.105.961	11.660.520	0	1.444.995	801.774	198.671
Skive Kommune	15.850.336	13.084.858	0	994.666	1.770.811	0
Struer Kommune	6.223.590	5.369.785	0	504.568	349.237	0
Syddjurs Kommune	14.416.619	12.708.607	0	707.567	801.774	198.671
Viborg Kommune	25.306.398	20.486.681	0	2.286.469	2.533.249	0
Århus Kommune	194.807.575	140.450.378	0	27.475.151	24.050.990	2.831.056
Region Midtjylland bus	182.752.680	137.145.017	0	0	44.663.978	943.685
Region Midtjylland privatbaner	35.133.756	0	34.300.000	0	833.756	0
I alt	735.285.962	546.089.878	34.300.000	55.306.517	94.622.800	4.966.767

*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 2**



## Samling af hørings svar vedr. budget 2008 for kollektiv trafik

## Projektkatalog 08 – Trafikplan

Bestiller	Bestiller bemærkninger	Budgetkonsekvenser	Beslutning
<b>Favrskov</b>	Ingen kommentarer til budget og projektkatalog. Forventer følgende aktiviteter i Favrskov K. i 2007/2008: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ P5: Ny regionalrute Hammel-Foldby-Søften-Århus</li> <li>▪ P6: Regionalrute 111 reduceres</li> <li>▪ P8: Regionalrute 117's drift mellem Hadsten og Langå ændres økonomisk til 'lokalrutekørsel'</li> <li>▪ P17: Driftsudvidelse på lokalrute 314 Hadsten-Hammel</li> <li>▪ P30: Analyse af muligheder for forbedrede tværforbindinger i Favrskov K. Her er evt. merudgifter for kommunen ikke budgetteret.</li> </ul>	Regner med gennemførelse af projekterne til sommerskiftet 2008.  Budgetkonsekvenser:  Projekt 5, 6, 8, 17 og 30  Merudgift til regionen: 500.000 kr.  Merudgift til Favrskov: 675.000 kr.	
<b>Hedensted</b>	<a href="#">Mangler at høre fra</a>	<a href="#">Projekt 11, 12, 20 og 49</a>  <a href="#">Projekt 11 og 12 mangler der projektbeskrivelse for. Budgetkonsekvenser kan derfor ikke vurderes.</a>  Projekt 20 er gennemført.  Merudgift 900.000 kr.	
<b>Herning</b>	<a href="#">Mangler at høre fra</a>	<a href="#">Projekt 53</a>  Vurderes at være udgiftsneutral	
<b>Holstebro</b>	Ingen bemærkninger.	Projekt 54  Vurderes at være udgiftsneutral	
<b>Horsens</b>	Ingen bemærkninger.	Projekt 25, 28 og 29 Merudgift 1.350.000 kr.	
<b>Ikast-Brande</b>	<a href="#">Mangler at høre fra</a>	<a href="#">Projekt 13</a> Merudgift 1.585.000 kr.	

Bestiller	Bestiller bemærkninger	Budgetkonsekvenser	Beslutning
Lemvig	Mangler at høre fra	Projekt 18 og 50 Besparelse 115.000 kr.	
Norrdjurs	<p>Det forventes, at det i 2007 igangsatte udviklingsprojekt mellem Midttrafik, Region Midt og Norrdjurs Kommune bliver færdigudviklet i efteråret 2007, således det kan igangsættes ved køreplansskifte 2008 omfattende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Direkte bus Grenaa-Auning-Randers</li> <li>▪ Direkte bus Auning-Hornslet</li> <li>▪ Udbyggede overordnede korrespondancesteder i Grenaa og Auning</li> <li>▪ Etablering af mini korrespondancesteder ved relevante folkeskoler</li> <li>▪ Forbedret og koordineret betjening af landområderne i Norrdjurs Kommune af både regionale og lokale ruter, evt. suppleret med telebus</li> <li>▪ Forbedret korrespondance til og fra Grenaabanen, både i Grenaa, Ryomgård og Hornslet for ruterne i Norrdjurs Kommune.</li> </ul>	<p>Projekt 31, 32, 33, 34</p> <p>Vurderet til at være udgiftsneutral for både region og kommune.</p>	
Odder	<p>Bliver først behandlet på byrådsmøde d. 10. september 2007. Der indstilles til byrådet, at Odder K. kan tiltræde Midttrafiks forslag til budget for 2008 for kollektiv trafik. Odder K. kan ikke anbefale en forlængelse af busruterne til Odder Gymnasium, med mindre udgiften afholdes af Midttrafik gennem effektiviseringer.</p>	<p>Projekt 35 slettes af projektkataloget, i det forslaget kommer fra kommunen selv.</p> <p>Ingen ændringer i budgettet.</p>	
Randers	<p>Randers Kommune forventer, at der i løbet af dette efterår og vinter skal igangsættes et større arbejde med en kollektiv trafikplan for hele kommunen. Arbejdet forventes at fortsætte i det meste af 2008, således at der kan ligge en plan klar ved udgangen af 2008. Indhold og omfang bliver fastlagt i løbet af 2007. Der bør indarbejdes et beløb til dette arbejde i Midttrafiks budget.</p>	<p>Projekt skal tilføjes i projektkatalog. Der mangler projektbeskrivelse for at kunne vurdere projektet.</p>	
Ringkøbing-Skjern	Ingen bemærkninger til budget og projektkatalog.	Projekt 15, 51 og 52: Merudgift 300.000 kr. + udgift til Midttur.	

Bestiller	Bestiller bemærkninger	Budgetkonsekvenser	Beslutning
<b>Samsø</b>	Ingen bemærkninger til budgettet – udover at de fortsat anser rute 131 som en regionalrute.	Administrationen arbejder på en udredning med anbefaling til RM.  Projekt 45 kan først opgøres til oktober, når nye sejlplaner kendes.	
<b>Silkeborg</b>	Ingen kommentarer til trafikplan og budget.	Projekt 38, 39 og 40  Vurderet til at være udgiftsneutral for både region og kommune.	
<b>Skanderborg</b>	Skanderborg tilslutter sig budget og projektkatalog, samt ansøger om 600.000 kr. pr. i kommunens budget til ny direkte forbindelse mellem Galten og Ry.	Projekt 26 og 25  Afventer byrådsmøde d. 19. september 2007.  <a href="#">Merudgift 600.000 kr.</a>	
<b>Skive</b>	<a href="#">Mangler at høre fra</a>		
<b>Struer</b>	<a href="#">Mangler at høre fra</a>	Projekt 16 og 55 <a href="#">Merudgift 223.000 kr.</a>	
<b>Syddjurs</b>	<a href="#">Mangler at høre fra</a>	Projekt 43 og 44 <a href="#">Besparelse 800.000 kr.</a>	
<b>Viborg</b>	<a href="#">Mangler at høre fra</a>	Projekt 48 <a href="#">Merudgift 500.000 kr.</a>	
<b>Århus</b>	Mange kommentarer til ringrute projektet. Ellers ingen til projektkataloget og budgettet.	Administrationen arbejder på en redegørelse for forudsætningerne for Ringruten.  Projekt (2), (3), 7	
<b>Regionen</b>	<p>Generelt er materialet svært tilgængeligt. En række allerede besluttede projekter, samt en anslået effekt af køre/hviletidsbestemmelserne findes ikke i budgettet, men i projektkataloget.</p> <p>En del af de ændringer, som vedrører RUs forventede udgifter i 2008 skal findes i bilagene.</p> <p>Med i projektkatalog, men ikke i budget:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nedlæggelse af rute 22 fremgår af PK, men ikke B2008.</li> <li>▪ Ringrute i Århus-området fremgår af PK, men ikke B2008.</li> <li>▪ EU-lovgivning medfører ekstra udgifter på 11 X-busruter samt ca. 20 regionalruter, fremgår ikke af B2008.</li> </ul>	<p>I regionens høringssvar er kun projekt 3, 4, 19, 22 og 27 indberegnet i tabel 1c. Det svarer til en nettomerudgift på 2.955.000 kr. Hertil kommer diverse andre budgetposter. Kun disse projekter indregnes i B2008. Øvrige projekter forsøges gennemført indenfor rammen.</p> <p>Regionen har del i følgende projekter: 1-6, 9-10, 14, 19, 21-25, 27, 31-34, 36-38, 40-42, 56 + (46, 47, 57)</p> <p>P3-6, 14, 19, 22, 36 og 56 giver samlet en nettomerudgift på 3.305.000 kr.</p> <p>P41 afhænger af, at</p>	



Bestiller	Bestiller bemærkninger	Budgetkonsekvenser	Beslutning
	<p>RU ønsker, at de konkrete påpegede poster indarbejdes i B2008, at de afledte besparelser på ringruten fordeles på RU (rute 107 og 109) samt Århus Kommune (rute 12), samt at de ikke opgivne poster forsøges prissat.</p> <p>RU bemærker at mange projekter der indgår i projektkataloget må formodes at have direkte virkning på den regionale økonomi. Flere projekter er af en karakter hvor det må sige at den regionale busstrafik påtager sig lokale opgaver. Der angives en samlet udgift til projekter omfattet af projektkataloget inklusive etablering af ringruten, nedlæggelse af rute 22 og ændrede køre/hviletidsbestemmelser på 3,805 mio.kr.</p> <p>Projektkataloget er ikke gennemarbejdet med oversigt over økonomiske konsekvenser for samtlige nævnte projekter, og det er ikke klart hvilke følger dette vil have for den regionale trafiks økonomi.</p> <p>Regional udvikling kan ikke tage stilling til de pågældende projekter i kataloget på det foreliggende grundlag.</p>	<p>Skanderborg Kommune anlægger vendeplads i Tebstrup. Nettomerudgift med forbehold 500.000 kr.</p> <p>P1 og 2 kan ikke opgøres før til okt./nov. 2007.</p> <p>P9-10, 24, 31-34, 37-38, 40 og 42 ventes udgiftsneutrale.</p> <p>P23 – der mangler sejlplaner for Samsøfærgerne. Udbuddet kan medføre udvidelser på R103 til Hou, hvis regionen fortsat vil betjene alle færgeafgange til Samsø. Budgetkonsekvens er ikke kendt pt.</p> <p>P27 det er pt. ikke muligt at vurdere størrelsesordenen på justeringer af R107 og R109 som følge af P3. Heraf ingen budgetvurdering.</p>	

*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 3**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
10. september 2007	1-21-2-07	Niels H. Næsselund	nnsn@midttrafik.dk	87 40 82 39

## Opdatering af forventninger til indtægterne i Århus Kommune for 2007

De samlede indtægter der i henhold til det oprindelige budget for 2007 forventes ved kørsel i Århus Kommunes bybusser er opgjort til 262,7 mio. kr. Hertil kommer indtægter i form af kontrolafgifter, budgetteret til 8,4 mio. kr., hvorved det samlede indtægtsbudget bliver på 271,1 mio. kr.

Samlet set er indtægtsbudgettet sammensat som følger:

	Budget 2007
Kort og billetter	243.449.300
Tilskud fra staten	7.851.500
Institutionsklippekort	3.302.000
Takstsamarbejde	9.071.205
Diverse indtægter	-955.600
Subtotal	262.718.405
Kontrolafgifter	8.400.000
I alt	271.118.405

I et tidligere notat er der fokuseret på salg af billetter og kort samt kontrolafgifterne, idet disse poster er de væsentligste indtægter i Århus Kommune. Vedrørende de øvrige poster skal der dog bemærkes følgende:

Tilskud fra staten er budgetteret til ca. 7,9 mio. kr. og budgettet på dette område forventes at holde stik.

Institutionsklippekort ligger for første halvår lidt under, hvad der kunne forventes, men budgettet forventes dog overholdt for hele 2007.

Posten takstsamarbejdet vedrører det takstsamarbejde Århus Kommune tidligere har haft med særligt Århus Amt, men også togoperatørerne. Fra og med 2007 er der tale om dels fortsat et med togoperatørerne, dels den omflytning af indtægter, som Midttrafiks indtægtsfordelingsmodel giver anledning til. De foreliggende tal tyder i retning af, at der her kan blive tale om en mindre merindtægt i forhold til nettobudgettet, men under hensyntagen til usikkerheden, antages budgettet for 2007 at blive overholdt.

Diverse indtægter indeholder – ud over mindre indtægtsposter på godt ½ mio. kr. – også en nedjustering af de samlede budgetterede indtægter med 1,5 mio. kr.; et beløb som Århus kommune har opgivet i forbindelse med høringsvaret i f.m. budgettet for 2007.

Udviklingen i indtægter ved salg af kort, billetter samt udviklingen i kontrolafgifterne, som i alt udgør ca. 92 % af indtægterne i Århus Kommune, er nærmere beskrevet i det følgende.

I forbindelse med behandlingen af budgetforslaget for 2008, blev der forelagt bestyrelsen et notat om forventningerne til indtægterne for 2007 samt 2008.

Opgørelsen var baseret på data fra april og maj 2007, og viste at der kunne forventes en indtægtsmanko i Århus kommune på ca. 1,8 % set i forhold til indtægtsniveauet i 2005 og 2006.

Disse forventninger blev bl.a. også indarbejdet i budgetforslaget for 2008.

Der foreligger nu tal for salget i Århus kommune for juni og juli måned.

I juni og juli måned er salget af kort og billetter steget mere end forventet, således at det samlede billede nu tegner mere positivt. Hvor der tidligere opereredes med en indtægtsnedgang i Århus Kommune på de nævnte 1,8 %, tyder de seneste tal på en afvigelse på ca. - 0,5 % målt ved antal solgte kort og billetter i forhold til 2005. I budgetforslaget for 2008 er den nævnte forudsætning om en indtægtsnedgang på 1,8% dog fastholdt.

Der synes således at være tale om en vis grad af indhentning af den manglende indtægt, dog stadig en manko på 2 mio. kr. i forhold til budgettet for 2007 på billet- og kortområdet (inkl. kontrolafgifter).

Baggrundene for tilbagegangen vurderes at ligge ved en række forhold, som der også er redegjort for i det tidligere notat.

På abonnementssiden er en del af forklaringen bortfaldet af rabatten på 3 måneders abonnementskortet er bortfaldet. Herudover er der ikke længere enhedstakst for abonnementskort for børn for zone 1-4, og ungdomsabonnementskortet for unge i alderen 16-17 år er afskaffet.

I 2007 er der desuden gennemført takststigninger på alle områder, hvilket måske også er en del af forklaringen på det generelle fald i salget.

Den driftsmæssige situation i 2006 må også antages at have en afsmittende effekt på bru-gen af den kollektive trafik i Århus Kommune, idet tilliden til denne kun til en vis grad er genskabt.

Ud over disse mere specifikke årsager, kan der peges på den generelle højkonjunktur med heraf følgende øget privatbilisme og overgang til anden form for privat transport. Dette understreges af at tendensen med svigtende indtægter hhv. manglende anvendelse af de offentlige transportmidler er en tendens der er gældende for hele landet, og specielt også i de øvrige trafikselskaber.

Når situationen synes at være vendt til det bedre i juni/juli måned, kan det også skyldes visse éngangseffekter. Der har f.eks. været ekstraordinære indtægter i f.m. kørsel vedr. tall-ship-races samt Metallica-koncerten. Herudover har der været et markant stort salg af abonnementskort til skolevæsenet primo juli måned.

Hvorvidt den samlede effekt er en éngangsfor-teelse eller et vedvarende fænomen, er det for tidligt at sige noget præcist om for indeværende, men administrationen følger udviklin-gen tæt.

En talmæssig belysning af udviklingen i antallet af solgte kort og billetter er vist i vedlagte bi-lag 1.

I bilag 2 vises udviklingen i de hertil knyttede indtægter i Århus Kommune for 2005, 2006 samt 2007 (til og med juli).

## Bilag 1

### Beregnete antal solgte billetter Århus Sporveje

#### Abonnement

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
Januar	21.248	26.973	26.431
Februar	46.540	52.844	47.627
Marts	68.406	73.859	68.230
April	90.061	92.355	87.967
Maj	109.367	111.812	107.052
Juni	129.121	129.647	134.338
Juli	150.353	139.964	154.709
August	182.393	170.505	
September	205.220	192.561	
Oktober	225.423	215.743	
November	251.058	239.826	
December	278.286	260.153	

#### Klippekort

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
Januar	61.189	75.077	84.139
Februar	127.593	133.833	137.936
Marts	192.870	197.160	198.304
April	250.731	236.590	241.918
Maj	300.929	289.720	296.805
Juni	360.000	335.504	346.594
Juli	400.241	384.577	388.526
August	459.496	436.436	
September	520.341	492.621	
Oktober	575.948	549.259	
November	639.428	614.243	
December	702.867	662.646	

#### Kontant

	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
Januar	228.032	279.852	269.404
Februar	470.418	519.684	508.060
Marts	734.454	782.619	762.836
April	989.727	954.748	921.610
Maj	1.250.786	1.230.016	1.202.331
Juni	1.537.517	1.484.716	1.486.794
Juli	1.768.366	1.689.402	1.733.954
August	2.070.524	1.963.510	
September	2.355.347	2.236.324	
Oktober	2.599.424	2.501.522	
November	2.881.671	2.790.408	
December	3.189.298	3.054.902	

## Bilag 2

### Budget og regnskab på udvalgte poster

	Budget 2005	Regnskab 2005	Budget 2006	Regnskab 2006	Budget 2007 (a)	Budget 2007 (b)
Abonnement	90.877.500	91.775.224	91.800.400	85.794.989	91.566.400	96.906.693
Klippekort	78.945.800	92.251.246	90.849.000	86.972.288	90.900.000	96.201.427
Kontantbill.	59.291.000	47.440.072	48.750.000	45.440.958	47.567.000	50.341.180
Kontrolafg.	10.813.600	10.496.553	11.200.000	9.064.745	8.400.000	8.400.000
Sum 1	239.927.900	241.963.095	242.599.400	227.272.980	238.433.400	251.849.300
Forventede effekt af takststigninger					13.415.900	0
Sum 2	239.927.900	241.963.095	242.599.400	227.272.980	251.849.300	251.849.300

Det skal bemærkes, at Budget 2007 (a) indeholder en samlet post vedr. forventede takststigninger på godt 13 mio. kr. , som i Budget 2007 (b) er fordelt ud på enkeltposter.

Som nævnt tidligere, må der forventes en manko på området på ca. 2 mio. kr. på baggrund af den seneste udvikling i forhold til budgettet.

*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 4**

Den 6. august 2007

IK

Kopi: Chefgruppe, ÅK (NS,  
RK, TBK, PD, SoJu)

J.nr. BSK/2006/00556-018

## NOTAT

### ***Forventet regnskab pr. ultimo juni 2007***

I henhold til "instruktionen om indrapportering af oplysninger om forventningerne til regnskabet for 2007 pr. ultimo juni 2007", har Busselskabet Århus Sporveje udarbejdet nedenstående notat til TOV vedrørende forventningerne til regnskabet for 2007. Forventningerne til regnskabet bliver gennemgået efter den opstilling som aftalt:

Omkostninger:

Produktionsomkostninger

- variable produktionsomkostninger
- kontante produktionsomkostninger

Administrationsomkostninger

Øvrige områder

Samlede omkostninger

Øvrige indtægter

Resultat for finansiering og bod

Finansiering

Resultat før bod

Bod og manglende indtægter som følge af udgåede ture

Ikke planlagt dublering

Resultat

Det forventede regnskab for Busselskabet Århus Sporveje er udarbejdet i forhold til det reviderede budget. Det er søgt at give et så realistisk bud på udviklingen for det sidste halvår som muligt. Men der er en række ikke styrbare faktorer der har stor indflydelse på årets resultat. De primære af disse faktorer (rekruttering og dieselpriiser o.lign.) vil blive kommenteret yderligere under de relevante afsnit.



## Omkostninger

### Variable produktionsomkostninger:

	Basis budget	Revideret budget	Forventet forbrug	+/- ifht. revideret budget
<b>Variable omkostninger</b>				
Chaufføromkostninger i alt	199.161	211.669	215.972	4.303
Vareforbrug, tek. afd.	43.721	43.721	43.597	-125
<b>Variable omkostninger i alt</b>	<b>242.882</b>	<b>255.390</b>	<b>259.569</b>	<b>4.178</b>

### Chaufføromkostninger

I det reviderede budget er personalebudgettet for chaufførerne på 649 fuldtidsstillinger. Men pga. den vanskelige rekrutteringssituation ligger det faktiske chaufførantal pr. ultimo juni 61 chauffører under. Denne underbemanding resulterer i at der meget store overtidsudbetalinger, hvilket forventes at fortsætte året ud. Der er projekter i gang hvor der bliver rekrutteret mange nye medarbejdere som chauffører. I den forbindelse forventes bemandingssituationen på længere sigt at forbedres (ca. 20 chauffører i december samt hvad der kommer af "almindelige" ansættelser).

Der køres med meget overarbejde for at få flest mulige køreplantimer afviklet i henhold til kontrakt, således at det er til mindst mulige gene for passagerne og at busselskabet undgår at betale bod.

På grund af disse forhold er det vanskeligt at komme med et estimat på hvordan omkostninger til chaufførerne vil udvikle sig de resterende 6 mdr. af 2007.

I de to nedenstående tabeller ser antallet af chauffører hhv. pr. 1. april og pr. 1. juli. Tabellerne viser at der er sket et fald i antallet af chauffører samlet på 10, fordelt med et fald på 22 for tjenestemænd og en tilvækst på 12 for overenskomstansatte.

<b>Pr. 1. april 2007</b>	<b>Syd</b>	<b>Nord</b>	<b>I alt</b>
Tjenestemænd	193	212	405 (68%)
Overenskomstansatte	108	83	191 (32%)
I alt	301	295	596

<b>Pr. 1. juli 2007</b>	<b>Syd</b>	<b>Nord</b>	<b>I alt</b>
Tjenestemænd	184	199	383
Overenskomstansatte	104	99	203
I alt	288	298	586

Ca. 10 af chaufførerne i Busselskabet er på deltid eller er ansat på flex-aftale.

For indeværende er det målsætningen at få ansat ca. 60 chauffører (overenskomstansatte) med henblik på at kunne sikre driften i fuldt omfang uden nævneværdig brug af overarbejde. Men både tilvækst og afgang er ikke pt. umiddelbart styrbare områder.

Indtil nu er der i 2007 i gennemsnit pr. måned blevet udbetalt knap 1,9 mio. kr. til buschaufførerne. Et uændret niveau vil betyde, at der bliver udbetalt ca. 22,5 mio. kr. i overtidsbeta-

ling i 2007. Til sammenligning kan det nævnes at overtidsudbetalingerne i 2005 ("normalt" år) og 2006 ("omstillingsår") var på hhv. 2,2 mio. kr. og 4,1 mio. kr.

Nedenstående tabel for 1. halvår af 2007 viser samlede lønkroner-budget (eksl. dagpengerefusion, samt andre refusioner) i forhold til forbruget i den givne periode fordelt på to grupper løn: forbrug (inkl. grundløn, arbejdstidsbestemt, pension etc.) og forbrug overtid (alt overtid). Ses der samlet på 1. halvår fremgår det at ca. 11% af den udbetalte løn i 1. halvår 2007 er overtidsbetaling.

i 1.000 kr.		Budget løn	Forbrug løn	Forbrug overtid	Forbrug i alt	+/- ifht. budget	% overtid
1. kvartal	BUSFLEX	0,0	643,1	6,3	649,4	-649,4	1,0%
	BUSOK	16.929,1	13.135,9	1.380,1	14.516,0	2.413,1	10,5%
	BUSSERV	1.174,9	817,9	14,4	832,3	342,6	1,8%
	BUSTJM	35.411,9	32.578,4	3.226,8	35.805,1	-393,3	9,9%
<b>1. kvartal total</b>		<b>53.515,9</b>	<b>47.175,3</b>	<b>4.627,6</b>	<b>51.802,9</b>	<b>1.713,0</b>	<b>9,8%</b>
2. kvartal	BUSFLEX	0,0	723,8	3,8	727,6	-727,6	0,5%
	BUSOK	17.960,3	15.840,2	2.586,4	18.426,6	-466,3	16,3%
	BUSSERV	1.246,5	929,0	35,1	964,1	282,3	3,8%
	BUSTJM	37.569,0	37.993,7	3.944,0	41.937,6	-4.368,7	10,4%
<b>2. kvartal total</b>		<b>56.775,7</b>	<b>55.486,6</b>	<b>6.569,3</b>	<b>62.056,0</b>	<b>-5.280,3</b>	<b>11,8%</b>
<b>1. halvår total</b>		<b>110.291,6</b>	<b>102.661,9</b>	<b>11.197,0</b>	<b>113.858,9</b>	<b>-3.567,3</b>	<b>10,9%</b>

\*merforbrug er angivet med -.

Det forventes således at merforbruget vedr. chaufføromkostningerne er 4,3 mio. kr., hvoraf 4,9 mio. kr. er merforbrug til chaufførlønningerne, i modsat retning trække et mindreforbrug på beklædning på forventet 0,6 mio. kr.

Ovenstående forventning til chaufførbudget tager udgangspunkt udbetalingerne i forhold til budgettet i årets 1. halvår.

En alternativ beregning hvor juli måneds lønforbrug anvendes, som et estimat for forbruget for de resterende 5 måneder giver et mindre merforbrug. Men pga. den nuværende rekruttesituation anvendes den mest pessimistiske beregning.

#### Vareforbrug (variabel)

Som det fremgår af nedenstående tabel ser ud til at diesel vil komme ud med et mindreforbrug på 2,7 mio. kr. for hele 2007. Mindreforbruget skyldes primært at dieselpriisen har været lavere end forventet i årets første 6 mdr.

Forventet forbrug i år 2007:	
Budgetbeløb:	30.160.000
Forbrug i kr. til dato (ult. juli mdr.)	15.243.270
Forventet restindkøb (l. pr. mdr.*rest mdr.*gns. pris mdr.)	12.244.338
Forbrug i alt	27.487.608
<b>Budget – forbrug</b>	<b>2.672.392</b>

Hvorvidt den tendens der ses på nedenstående graf, der viser udviklingen i dieselpriiserne holder året ud er vanskeligt at forudsige, da selv de mindste ændringer i situationen i Mellemøsten vil kunne få priserne til at gå såvel den ene vej som den anden vej. Men det typiske er at prisstigningerne falder ud hen over efterår. Forventningen er baseret på at den gennemsnitlige pris for august holder året ud.



Pga. stigninger på reservedelspriser, et par store enkelt skader uden modpart samt alder på vognparken forventes der et merforbrug på reservedele på ca. 2,6 mio. kr. Samlet set forventes der et lille merforbrug på 0,1 mio. kr. på det variable vareforbrug.

De variable omkostninger er således estimeret til et merforbrug på ca. 4,2 mio. kr., men det er formodentligt et positivt estimat.

### Kontante produktionsomkostninger

Kontante kapacitetsomk. i produktionen	Basisbudget	Revideret budget	Forventet forbrug	+/- ifht. revideret budget
Løn og personaleomk. driftsadministration i alt	22.913	25.827	27.239	1.412
Opholdshuse / folkelokaler	860	1.461	1.491	30
Busserviceanlæg, drift	8.698	8.698	7.902	-796
Driftsomkostninger for trafikafdelingen	2.702	8.363	7.927	-436
Maskinomkostninger, busser i alt	34.412	29.105	34.179	5.074
Værkstedsudstyr	863	863	620	-243
<b>Kontante kapacitetsomk., prod. i alt</b>	<b>70.447</b>	<b>74.316</b>	<b>79.358</b>	<b>5.042</b>

Driftsadministrationen består af driftscenteret (1. halvår: tkt og pl'ere), planlægningsafdelingen, værkstedsledelsen og det tekniske personale, som det fremgår af tabellen forventes der merforbrug på 1,7 mio. kr. Dette merforbrug er skyldes meget overarbejde i tkt og hos pl'ere, da der er meget arbejde i at få driften til at køre, når personalesituationen ser ud som den gør pt. med 61 for få chauffører. I årets første 7 måneder er der udbetalt over 1 mio. kr. i overtidsbetaling til trafikafdelings driftsadministration.

Det tekniske personale forventes at ligge på budget.

Der forventes et begrænset merforbrug vedr. opholdshusene, da forbrugsafgifterne har været en anelse højere.

Vedr. busserviceanlæggene forventes der et mindreforbrug på knap 0,8 mio. kr. For busserviceanlæggene er det kun driftskontoen (el, vand og varme) der er periodiseret, de øvrige er periodiseret med 12-dele, da forbruget varierer fra år til år. På årsbasis er det derfor ikke sikkert, at det nuværende underforbrug er toneangivende for årets resultat.

Driftsomkostninger vedr. trafikafdelingen dækker over udgifter til driftscenteret (i år med engangsinvesteringer vedrørende alarmknapper i busser, indkøb og abonnementsoprettelser af mobiltelefoner til buschaufførerne), udgifter til klargøring af busserne og uddannelse af buschaufførerne. Mindreforbruget skyldes primært at der ikke er brugt mange midler på at uddanne erfarne chauffører, da der i år er meget fokus på at uddanne nye chauffører pga. rekrutteringssituationen. Hvorvidt dette mindreforbrug holder er vanskeligt at vurdere, da der ikke forligger historiske data på samtaleomkostningerne på chaufførernes mobiltelefoner.

Merforbruget vedr. busmaskinomkostninger på 5,1 mio. kr. er udgifter vedr. skader med en modpart, hvor der er flere større enkelte skader. De øvrige omkostninger vedr. busomkostninger viser kun mindre variationer. Der kører pt. et projekt i samarbejde med et risk management firma, for at få nedbragt antallet af skader og omkostningerne hertil.

Vurderingen er pt. at værkstedsudstyr vil ligge under budget.

Samlet set forventes der et merforbrug vedrørende de kontante kapacitetsomkostninger for produktionen på ca. 5 mio. kr.

### Produktionsomkostninger i alt

Produktionsomkostninger forventes således at give et merforbrug på ca. 9,2 mio. kr. i forhold til det reviderede budget, hvilket svarer til ca. 2,8 %. I forhold til basisbudgettet svarer merforbruget til ca. 2,9 %.

### Administrationsomkostninger

Administrationsomkostninger	Basis budget	Revideret budget	Forventet forbrug	+/- ifht. revideret budget
Løn mm. (administrative afdelinger og ledelsen)	12.266	12.051	12.533	483
Personaleomk. (forsikringer, udd. info til medarb.)	1.294	2.520	2.378	-142
Administrationsomkostninger	2.212	4.390	6.766	2.376
IT	3.023	3.023	3.000	-23
Finansielle omkostninger	2	1.402	1.239	-163
Lokaleomkostninger	939	232	167	-65
Øv. adm. Omkostninger	1.334	1.338	652	-686
<b>Administrationsomkostninger i alt</b>	<b>21.070</b>	<b>24.956</b>	<b>26.735</b>	<b>1.779</b>

Der forventes et merforbrug på lønningerne vedr. administrationsafdelingerne. Merforbrug skyldes primært vikaransættelser i forbindelse med langtidssygemelding (operation) og barsel.

Pt. forventes at der vil blive et lille mindreforbrug vedr. personaleomkostninger.

De administrative omkostninger dækker over udgifter til kontorhold, annoncering, konsulenter, telefon, etc. Vurderingen er at der disse omkostninger vil få et merforbrug i størrelsesordenen 2,4 mio. kr. Merforbruget kan henføres til 1 mio. kr. i annoncering, 1 mio. kr. til konsulenter og advokater (heraf 0,5 mio. kr. til en gennemført trivselsundersøgelse), de reste-

rende 0,4 mio. kr. er vedr. telefon, det er dog behæftet med en vis usikkerhed. Det skyldes at det er første år Busselskabet Århus Sporveje selv afholder alle telefonomkostninger, og samtalemængden fra tidligere år kendes ikke.

IT-omkostningerne forventes at ligge på budget.

De finansielle omkostninger forventes at ligge lidt under det budgetteret, da betalingerne fra Midttrafik nu kommer til tiden, hvorfor belastningen på kassekrediten nu er mindre end tidligere forventet.

Lokaleomkostningerne forventes at ligge på budget.

De øvrige administrative omkostninger forventes at ligge pænt under budget, hvilket bl.a. skyldes at budget til indkøb af servicevogne ikke umiddelbart forventes brugt i 2007.

Samlet set forventes det at administrationsomkostningerne kommer til at ligge 1,8 mio. kr. over forventningerne i det reviderede budget. Det merforbrug svarer til 7,1 % i forhold til det reviderede budget og 8,4 % i forhold til basisbudgettet.

#### Øvrige områder

Øvrige områder	Basisbudget	Revideret budget	Forventet forbrug	+/- ifht. revideret budget
Klargøring i alt	7.023	1.740	2.356	615
Automatværkstedet i alt	459	-24	-24	0
Optællingen i alt	66	102	276	174
Diverse i alt	75	22	68	46
Kantine	1.333	0	0	0
ÅS Motion	81	490	87	-403
<b>Øvrige områder i alt</b>	<b>9.038</b>	<b>2.330</b>	<b>2.763</b>	<b>433</b>

Merforbruget i klargøringen kan primært henføres til året første 4 måneder, hvor der blev aflønnet personale der var under afsked på knap 0,37 mio. kr. Pr. 1. maj er klargøringen blevet kontraktstyret, da Busselskabet selv vandt udbuddet vedrørende klargøringen. Der er et mindre merforbrug efter 1. maj, hvilket skyldes at der er 0,5 stilling mere end budgetteret på ca. 0,15 mio. kr. Endeligt er der ikke kommet så mange dagpengerefusioner ind som forventet, 0,1 mio. kr. mindre. I forhold til kontrakten er der således blevet fejlbudgetteret på 0,25 mio. kr. i budget 2007. Derudover følges kontrakten.

Automatværkstedet forventes at være på budget.

Optællingen forventes at ligge over budget, hvilket skyldes at der skal betales 50 t.kr. pr. kvartal for afhentning af mønt, dvs. 0,2 mio. kr. årligt.

Der forventes et lille merforbrug på diverse, hvilket primært er de penge automatværkstedet bruger til at teste automater efter endt reparation.

ÅSmotion har en "egenkapital" i Busselskabets budget, som der løbende bruges af, såfremt der et mindreforbrug overføres dette til næste års budget.

Samlet forventes der et merforbrug på de øvrige områder på 0,4 mio. kr.

## Samlede omkostninger og Resultat for finansiering og bod

Beskrivelse	Basisbudget	Revideret budget	Forventet forbrug	+/- ifht. revideret budget
<b>Samlede omkostninger</b>	<b>343.438</b>	<b>356.992</b>	<b>368.424</b>	<b>11.432</b>
Øvrige indtægter	-7.232	-7.940	-9.050	-1.111
<b>Resultat før finansiering og bod</b>	<b>336.206</b>	<b>349.052</b>	<b>359.374</b>	<b>10.321</b>

Det forventes at de samlede omkostninger vil ende et merforbrug på ca. 11,4 mio. kr., hvor de store poster er meromkostninger til chaufførerne på 4,3 mio. kr., store omkostninger til skader på 5 mio. kr. samt meromkostninger til annoncering og konsulenter på hver 1 mio. kr.

Øvrige indtægter er de indtægter der skal fratrækkes de samlede omkostninger før der kigges på selve finansieringen af busdriften. Det er indtægter fra reklame, afsavnsersatninger, salg af busser etc. De forventes at de øvrige indtægter vil ligge ca. 1,1 mio. kr. over budget. Hvilket kan tilskrives med ca. 0,5 mio. kr. til reklameindtægter, hvor der kommer kvartalsvis efterreguleringer og 0,5 mio. kr. til afsavnsersatninger, hvor der har været ekstraordinære afsavnsersatninger fra Volvo og Solaris.

Der forventes således et resultat på 10,3 mio. kr. i underskud før finansiering og bod.

## Resultat

	Basisbudget	Revideret budget	Forventet forbrug	+/- ifht. revideret budget
<b>Variable omkostninger i alt</b>	<b>242.882</b>	<b>255.390</b>	<b>259.569</b>	<b>4.178</b>
<b>Kontante kapacitetsomk., prod. i alt</b>	<b>70.447</b>	<b>74.316</b>	<b>79.358</b>	<b>5.042</b>
<b>Administrationsomkostninger i alt</b>	<b>21.070</b>	<b>24.956</b>	<b>26.735</b>	<b>1.779</b>
<b>Øvrige områder i alt</b>	<b>9.038</b>	<b>2.330</b>	<b>2.763</b>	<b>433</b>
Øvrige indtægter	-7.232	-7.940	-9.050	-1.111
<b>Resultat før finansiering og bod</b>	<b>336.206</b>	<b>349.052</b>	<b>359.374</b>	<b>10.321</b>
Finansiering (Indtægt busdrift)	-348.006	-354.628	-354.628	0
<b>Resultat før bod</b>	<b>-11.800</b>	<b>-5.576</b>	<b>4.746</b>	<b>10.321</b>
Bod og manglende indt. sfa. udg. ture	0	10.800	3.729	-7.071
Ikke-planl. dublering	0	-3.364	-3.364	0
<b>Resultat</b>	<b>-11.800</b>	<b>1.861</b>	<b>5.111</b>	<b>3.250</b>

Idet finansieringen af busdriften er à conto beløb forventes det at finansieringen af busdriften svarer til det forventede. Umiddelbart har der ikke været anledning til at revidere dette. Og således er resultatet før afregning af bod og ikke-planlagt dublering fortsat på 10,3 mio. kr. Det forventes ikke at der skal betales bod i det omfang der er budgetteret. Bodsopgørelsen for 1. halvår fremgår af bilag 1.

Den ikke-planlagte dublering forventes at blive på det budgetterede niveau.

Således er forventningerne til året 2007 at Busselskabet Århus Sporveje får et underskud på 5,1 mio. kr., hvilket er 3,25 mio. kr. dårligere end det reviderede budget

Bilag 1 Beskrivelse	Total			Januar			Februar			Marts		
	Tid i timer	Tilbagebetaling i kr.	Bod i kr.	Tid i timer	Tilbagebetaling i kr.	Bod i kr.	Tid i timer	Tilbagebetaling i kr.	Bod i kr.	Tid i timer	Tilbagebetaling i kr.	Bod i kr.
Produktion i timer pr. måned	292.640,1			52.104			47.348,1			52.047,8		
Passager i bussen/ambulance	8,6			2			3,4			0,0		
Sad fast i sneen	7,1			0			7,1			0,0		
Forsinkelse pga. snevejr	4,1			0			4,1			0,0		
Pga. sne, hvis bussen holder i garagen	900,3			0	0		900,3	73.854		0,0	0	
Trafikuheld / op til en time	6,0			1			0,3			0,8		
Trafikuheld / over en time	2,2	183,00		1	49		0,0	0		0,3	25	
Tekniske problemer med bus	236,2	105.849,65	295.229,17	23	10.041	28.625	39,2	17.173	48.958	49,2	22.235	61.542
Chauffør fejl / udsættelse fejl	55,1	24.645,81	68.895,83	3	1.337	3.813	15,7	6.869	19.583	3,8	1.724	4.771
Ingen chauffør	601,1	266.120,01	751.333,33	236	103.610	295.375	169,4	74.262	211.708	92,6	41.835	115.792
Overfald på chauffør	14,7			0			6,9			7,1		
Chauffør tilskadekomst i tjenesten	0,7			0			0,7			0,0		
Skoleferie	7,6			0			6,0			0,0		
Forsinkelse pga. trafik	15,7			0			1,4			2,7		
Blokade / strejke	0,0			0			0,0			0,0		
<b>Total udgået</b>	<b>1.859,18</b>	<b>396.798,48</b>	<b>1.115.458,33</b>	<b>265,70</b>	<b>115.037,98</b>	<b>327.812,50</b>	<b>1.154,42</b>	<b>172.159,32</b>	<b>280.250,00</b>	<b>156,53</b>	<b>65.819,45</b>	<b>182.104,17</b>
<b>Udgået i pct. (total)</b>	<b>0,64%</b>			<b>0,51%</b>			<b>2,44%</b>			<b>0,30%</b>		
<b>Udgået i pct. (bodsbelagt)</b>	<b>0,30%</b>			<b>0,50%</b>			<b>0,47%</b>			<b>0,28%</b>		
<b>Udgået i pct. (tilbagebetaling i indtægt)</b>	<b>0,31%</b>			<b>0,50%</b>			<b>2,38%</b>			<b>0,28%</b>		
<b>Tekst</b>		<b>Beløb i kr.</b>			<b>Beløb i kr.</b>			<b>Beløb i kr.</b>			<b>Beløb i kr.</b>	
A'conto fra midttrafik (*)		-174.002.800,02			-29.000.466,67			-29.000.466,67			-29.000.466,67	
Indtægt jf. produktionen		177.998.084,55			30.544.499,38			28.346.545,15			31.012.266,70	
Bod		-1.115.458,33			-327.812,50			-280.250,00			-182.104,17	
Tilbagebetaling af indtægt		-470.652,82			-115.037,98			-172.159,32			-65.819,45	
<b>Tilgodehavende hos Midttrafik</b>		<b>2.409.173,38</b>			<b>1.101.182,23</b>			<b>-1.106.330,84</b>			<b>1.763.876,41</b>	

Beskrivelse	April			Maj			Juni		
	Tid i timer	Tilbagebetaling i kr.	Bod i kr.	Tid i timer	Tilbagebetaling i kr.	Bod i kr.	Tid i timer	Tilbagebetaling i kr.	Bod i kr.
<i>Produktion i timer pr. måned</i>	46.604,9			49.373,7			45.161,9		
Passager i bussen/ambulance	1,7			0,7			1,3		
Sad fast i sneen	0,0			0,0			0,0		
Forsinkelse pga. snevejr	0,0			0,0			0,0		
Pga. sne, hvis bussen holder i garagen	0,0	0		0,0	0		0,0	0	
Trafikuheld / op til en time	2,4			0,5			0,8		
Trafikuheld / over en time	0,0	0		1,3	108		0,0	0	
Tekniske problemer med bus	32,4	14.640	40.521	40,2	18.140	50.208	52,3	23.620	65.375
Chauffør fejl / udsættelse fejl	8,2	3.688	10.208	19,2	8.656	23.958	5,3	2.371	6.563
Ingen chauffør	49,9	22.529	62.354	23,5	10.598	29.333	29,4	13.285	36.771
Overfald på chauffør	0,7			0,0			0,0		
Chauffør tilskadekomst i tjenesten	0,0			0,0			0,0		
Skoleferie	1,1			0,5			0,0		
Forsinkelse pga. trafik	3,7			3,7			4,0		
Blokade / strejke	0,0			0,0			0,0		
<b>Total udgået</b>	<b>100,05</b>	<b>40.856,93</b>	<b>113.083,33</b>	<b>89,50</b>	<b>37.502,91</b>	<b>103.500,00</b>	<b>92,98</b>	<b>39.276,24</b>	<b>108.708,33</b>
<b>Udgået i pct. (total)</b>	<b>0,21%</b>			<b>0,18%</b>			<b>0,21%</b>		
<b>Udgået i pct. (bodsbelagt)</b>	<b>0,19%</b>			<b>0,17%</b>			<b>0,19%</b>		
<b>Udgået i pct. (tilbagebetaling i indtægt)</b>	<b>0,19%</b>			<b>0,17%</b>			<b>0,19%</b>		
<b>Tekst</b>		<b>Beløb i kr.</b>			<b>Beløb i kr.</b>			<b>Beløb i kr.</b>	
A'conto fra midttrafik (*)			-29.000.466,67			-29.000.466,67			-29.000.466,67
Indtægt jf. produktionen			28.518.394,41			29.748.611,43			29.827.767,48
Bod			-113.083,33			-103.500,00			-108.708,33
Tilbagebetaling af indtægt			-40.856,93			-37.502,91			-39.276,24
<b>Tilgodehavende hos Midttrafik</b>			<b>-636.012,52</b>			<b>607.141,85</b>			<b>679.316,23</b>



*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 5**



# Busselskabet

Busselskabet Århus Sporveje · Bryggervej 35, 8240 Risskov · SE nr. 12341229  
Tlf. 7240 9900 · Fax 7240 9901 · bus@aarhus.dk · www.busselskabet.dk

Den 22. august 2007

Opdateret d. 3. sept. 2007 RT

th/rt

Kopi: Århus Kommune,  
Midttrafik, ledelsen

J.nr. BSK/2006/00576-015

## NOTAT

### ***Bemærkninger til Budget2008***

I dette notat, har Busselskabet Århus Sporveje redegjort for, hvorledes Budget2008 er fremkommet.

### **Forudsætninger for budget.**

Busselskabet Århus Sporveje vil i løbet af 2008 indgå i en udbudsproces af busdriften i Århus. De usikkerheder der måtte være i den anledning er ikke kapitaliseret i budgettet. Busselskabet har i budgetlægningen valgt at tage udgangspunkt i den stabile drift der har været kendetegnende for hovedparten af 2007. Det forudsættes således Busselskabet Århus Sporveje skal køre 589.205 køreplantimer og at rekrutteringen og sygefraværet for buschaufførerne fortsætter den positive udvikling fra først halvår i 2007. Sygefraværet forudsættes fastholdt på 15 sygedage fra 2006 budgettet. I det reviderede budget for 2007, er antallet af arbejdsygedage 24. I forhold til det reviderede budget for 2007 giver dette en positiv effekt på ca. 10 mio. kroner. Herudover er lønfremskrivningen fastlagt til 5,54 % efter drøftelser med Midttrafik og Århus Kommune, Magistrat for Teknik og Miljø, Budget og regnskab, hvilket er mindre i instruktionen fra Århus Kommune, Borgmesterens Afdeling angiver. Såfremt instruktion var fulgt, var lønnen fremskrevet med yderligere 3,6 mio. kr. Endelig forudsættes det at de igangværende initiativer om nedbringelse af antallet af skader resulterer i en nedgang således at niveauet for basisbudget 2007 fastholdes. Hvis niveauet fra det reviderede budget 2007 fastholdes betyder det en budgetudvidelse på ca. 2,5 mio. kroner.

### **Opsummering**

Nedenstående tabel giver et kort overblik (i 1.000 kr.):

Beskrivelse	Basis-budget 2007	Revideret budget 2007	Basis-budget 2008
<i>1. Indtægter i alt</i>			
Kontraktindtægt	-348.006	-354.628	-376.800
Dublering	0	-3.364	-3.364
Bod	0	7.365	3.683
Tilbagebetaling	0	3.435	1.856
Øvrige indtægter	-7.232	-19.418	-19.701
<i>1. Indtægter i alt</i>	<i>-355.238</i>	<i>-366.610</i>	<i>-394.330</i>
<i>2. Produktionsomkostninger</i>			
2a Produktionsbestemte stykomkostninger i alt	242.882	255.390	273.118
2b. Kontante kapacitetsomkostninger i alt	70.447	74.316	77.532
<i>2. Produktionsomkostninger i alt</i>	<i>313.330</i>	<i>329.707</i>	<i>350.649</i>
<i>3. Bruttoresultat</i>	<i>-41.908</i>	<i>-36.903</i>	<i>-43.681</i>
<i>5. Administrationsomkostninger i alt</i>	<i>21.070</i>	<i>36.433</i>	<i>43.885</i>
<i>6. Øvrige områder i alt</i>	<i>9.038</i>	<i>2.330</i>	<i>-204</i>
Anlæg	0	0	0
Besparelser	11.800	-1.860	0
<i>Resultat</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>

For indtægterne gælder det, at de modsvarer udgifterne, hvor stigningen i indtægterne skyldes de ændringer der er beskrevet i det efterfølgende. De øgede øvrige indtægter, skyldes en flytning af 11,4 mio. kr. fra formuekontoen til driftskontoen til betaling af huslejen. Besparelserne på kr.: 11,8 mio. er modregnet i betalingen, således besparelsen ikke kommer til udbetaling, men bliver hos bestiller (Århus Kommune).

Sidst i notatet er de enkelte områder beskrevet.

### Væsentlige ændringer

For budget 2008, er der to væsentlige områder, hvor udgifterne øges:

- Bortfald af refusion af kuldioxid- (CO<sub>2</sub>) og olieafgift med tilsvarende fuld momsaflyftning.
- Øget udgifter til bureaukratisk infrastruktur, hvor Århus Kommune i år 2006 betalte alle udgifter, og Århus Kommune delvist betalte større udgifter i 2007. Århus Kommunes indirekte finansiering af bureaukratisk infrastruktur bortfalder pr. 31. dec. 2007.

Desuden er der enkelte konti, hvor en revision af budgettet har været nødvendigt:

- *Konsulent og advokater:* Der i år 2008 behov for en ekstraordinær IT-konsulenthjælp, advokatudgifterne skal Busselskabet Århus Sporveje selv afholde uden solidarisk udligning fra Århus Kommune
- *Budget justering:* Det er i år 2007 konstateret, at den budgetteret samhandel – udover busdrift – mellem det tidligere Århus Sporveje Trafikselskab og tidligere Århus Sporve-

je Busselskab ikke har været korrekt. Derfor er indtægterne til teknisk afdeling nedskrevet med 1,4 mio. kr. i forhold til det oprindelige budget for år 2007. Samtidig er det konstateret, at reservedele har været underbudgetteret siden 2005, dette er der blevet justeret for kr.: 167.000.

### Beskrivelse af væsentlige ændringer.

#### Bortfald af refusion

I dag får Busselskabet Århus Sporveje refusion af kuldioxid- (CO<sub>2</sub>) og olieafgiften, som er lagt på dieselprisen. Ligeledes afløfter Busselskabet Århus Sporveje fuld moms af afgiftsbeløbet, modsat øvrige omkostninger, hvor der kun kan afløftes delvis moms. Momsafløftningsprocenten udregnes på baggrund af forholdet mellem moms bærende indtægter og ikke-moms bærende indtægter.

Busselskabet Århus Sporveje vurderer, at bortfald af refusionen vel være 1,7 mio. kr. pr. måned i gennemsnit, plus moms. Totalt udgør dette: 26,213 mio. kr.

#### Bureaukratisk infrastruktur:

I forbindelse med overgangen fra Århus Kommune til Midttrafik, var det ikke længere muligt for Busselskabet Århus Sporveje at benytte en lang række services fra Århus Kommune.

Udgift	Beløb i 1.000 kr.	Pr. køreplantimepris
AES (Arbejdsmarkedets Erhvervssygdomssikring)	404	0,69
AER (Arbejdsgivernes Elevrefusion)	444	0,75
Arbejdsskadeforsikringspræmie	3.500	5,94
Barselsfond	700	1,19
Løbende drift af lønberegningssystem	1.250	2,12
Netværksløsning mv.	322	0,55
Telefonomkostninger (Sonofon)	444	0,75
Renteomkostninger (kassekredit Jyske Bank)	700	1,19
Revision	229	0,39
<b>Total</b>	<b>7.993</b>	<b>13,57</b>

#### Øvrige udgifter:

I forbindelse med overgang fra Århus Kommune til Midttrafik, er aftalen som betaling af advokatombudsninger bortfaldet. Dette betyder, at Busselskabet Århus Sporveje selv skal afholde alle advokatombudsninger for sager der anlægges mod Busselskabet Århus Sporveje. Derfor er budgettet for konsulent, advokat og revisor, øget med 1,5 mio. kr., hvilket dækker ca. 3 retssager.

Konsulent til IT området er øget med 0,616 grundet EU-udbud af nyt lønsystem og IT-konsulenthjælp i forbindelse med flytning af IT-infrastruktur fra Århus Kommune til ny ekstern leverandør.

Øget advokat og IT-konsulent udgifter giver en nettostigning på kr.: 2,345 mio. kr., fra kr.: 0,255 mio. i budget 2007 til 2,6 mio. kr. i budget 2008. Det forventes, at den øgede IT-konsulentudgiften ikke skal benyttes i år 2009.

For Teknisk afdeling er indtægterne nedskrevet med 1,472 mio. kr., da den budgetterede samhandel med Århus Sporveje Trafikselskabet, nu en del af Midttrafik, aldrig har været reel i 2006 og 2007. I 2005 forventede man, at Teknisk Service ville yde bistand til Trafikselskabet på kr. 1,250 mio. Dette ville ske ved køb af entreprenør- og tjenesteydelser (art 45) og ved almindelig varekøb (art 29). De resterende 0,2 mio. kr. var til reparation af servicevogne. Der har derfor ikke været afsat ressourcer der modsvarer den angivende indtægt. Dette burde have været fjernet i 2006 budgettet (beskrevet i "Budgetrevidering af budget 2007.").

### Samlet vurdering.

De øgede udgifter udgør:

Tekst	Beløb i 1.000 kr.	Pr. køreplantagepris
Bortfald af refusion	26.213	44,49
Bureaukratisk infrastruktur	7.993	13,57
Øvrige nye udgifter mv.	3.817	6,48
<b>Total</b>	<b>38.023</b>	<b>64,53</b>

### Gennemgang af budgettet:

Budget 2008 er lagt med udgangspunkt i det oprindelige budget 2007, som er vedtaget af Århus Kommune. Der er som udgangspunkt ingen fremskrivning på art 2 og 4.

### Indtægter

Den primære indtægt er betalingen for buskørslen, angivet ved A-kontraktkørsel og dublering. Indtægten beregnes på baggrund af Busselskabets udgifter. Inden disse beregnes, fraregnes øvrige fremskrevet indtægter, der kan henføres til busdriftsområdet:

Indtægter	Beløb i 1.000 kr.	Pr. køreplantagepris
Salg af busser	-350	-0,59
Afsavnserstatning	-504	-0,86
Salg af servicevogne	-30	-0,05
Reklameafgift	-6.875	-11,67
Betaling af skader med skyldig modpart	-464	-0,79
Overførsel fra formuekontoen til betaling af husleje	-11.478	-19,48
<b>Total</b>	<b>-19.702</b>	<b>-33,44</b>

De totale udgifter til busdriften udgør 394,3 mio. kr., hvoraf dublering udgør kr.: 3,4 mio. kr. og øvrige indtægter udgør 19,7 mio. kr. Dette giver en nettokøreplantagepris på kr.: 630. Da Busselskabet Århus Sporvejes økonomi er baseret på en kontrakt der indeholder bod, er det

antaget i budgettet, at ½% af køreplantimerne ikke bliver udført. Den klart overvejende del af de ikke kørte køreplantimer, er bodsbelagte. Derfor tillægges et beløb til betaling af bod til Midttrafik – og dermed Århus Kommune på ½% \* 1250 \* 589.205 køreplantimer, hvilket giver mio. kr.: 3,683. Tilbagebetalingen forventes at blive ½% \* 630 \* 589.205 køreplantimer, hvilket giver mio. kr.: 1,856. Betalingen for busdrift giver dermed:

<b>Tekst</b>	<b>Beløb i 1.000 kr.</b>	<b>Timepris i kr.</b>
Udgift	394.330	-
Dubleringsudgift	-3.364	-
Øvrige indtægter	-19.702	-
<i>Delresultat</i>	<i>371.264</i>	<i>630</i>
Bod (½% * 589.205 * 1.250 kr.)	3.683	6
Tilbagebetaling (½% * 589.205 * 630)	1.856	3
<i>Total A-kontrakt</i>	<i>376.803</i>	<i>639</i>
Dublering	3.364	-
<b>Total udgift, busdrift, brutto</b>	<b>380.167</b>	<b>-</b>
<b>Total udgift, busdrift, netto</b>	<b>374.628</b>	<b>-</b>

Da tilbagebetalingen ofte vedrører manglede chauffører, øges den variable chaufføromkostning med kr.: 9.

Sammenlignes basisbudget 2007 med basisbudget 2008 i 2008 priser og med de ekstra omkostninger der er beskrevet, er forbedringen på 34,4 mio. kr.:

<b>Tekst</b>	<b>Beløb i 1.000 kr.</b>
Budget 2007, kontraktbeløb, oprindelig budget, nettobeløb	348.005
Overskud	-11.800
<i>Delresultat i 2007 priser</i>	<i>336.205</i>
<i>Delresultat i 2008 priser (*1,034)</i>	<i>347.636</i>
Øget udgifter grundet bortfald af refusion, strukturreform og manglende budgetkonsekvens i 2007 i 2008 priser	38.023
Delresultat til sammenligning i 2008 priser med 2008 struktur uden bod og tilbagebetaling	385.659
Budget 2008 uden bod og tilbagebetaling	374.628
<i>Fald for 2008</i>	<i>11.031</i>

Dette giver en forbedring på 2,9% i forhold til "Delresultat til sammenligning i 2008 priser med 2008 struktur uden bod og tilbagebetaling", såfremt de øgede udgifter medtages og det budgetterede overskud fra 2007 medregnes.

### **Udgifter**

Udgifterne er inddelt i følgende områder

- Produktionsomkostninger
  - Variable omkostninger
  - Kontakte kapacitetsomkostninger
- Administrationsomkostninger
- Øvrige områder
  - Klargøringen
  - Optællingen
  - Automatværkstedet
  - Andre øvrige områder

#### Produktionsomkostninger

Produktionsomkostningerne er de udgifter der har direkte betydning for produktionen af buskørsel. Produktionsomkostningerne er inddelt i variable omkostninger og kontakte kapacitetsomkostninger.

De variable omkostninger er de omkostninger, der øges eller sænkes i forbindelse med en øge eller et fald i produktionsvolumen.

De kontakte kapacitetsomkostninger, er de udgifter der knytter sig til, at opretholde produktionen, men hvor udgifterne ikke øges eller sænkes proportionalt i forbindelse med produktionsændringer.

Variable omkostninger:

Beskrivelse	Basis-budget 2007	Revideret budget 2007	Basis-budget 2008
2a. Produktionsbestemte stykomkostninger			
Chaufføromkostninger	199.161	211.669	201.586
Vognomkostninger	43.721	43.721	71.532
<i>2a. Produktionsbestemte stykomkostninger i alt</i>	<i>242.882</i>	<i>255.390</i>	<i>273.118</i>

Det er i budgettet antaget, at rekrutteringssituationen bliver bedre og at sygefraværet falder, derfor stiger chaufførlønnen begrænset. Vognomkostningerne stiger med 27,811 mio. kr. Dette skyldes primært bortfald af kuldioxid- og olieafgiften med tilhørende fuld momskompensation (26,215 mio. kr.). Den øvrige stigning udgør 1,596 mio. kr., hvor af 1,427 skyldes manglende indtægter fra Århus Sporveje Trafikselskab. Stigningen på de resterende kr.: 169.000 skyldes en justering af reservedelsbudgettet, som burde have været justeret i 2006.

Kontante kapacitetsomkostninger:

Beskrivelse	Basis-budget 2007	Revideret budget 2007	Basis-budget 2008
2b. Kontante kapacitetsomkostninger			
Gager, beklædning mv.	22.913	25.827	27.166
Lokaleomkostninger i alt	9.557	10.159	9.152
Driftsomkostninger (trafikafd.) i alt	2.702	8.363	10.108
Maskinomkostninger i alt	35.275	29.968	31.106
<i>2b. Kontante kapacitetsomkostninger i alt</i>	<i>70.447</i>	<i>74.316</i>	<i>77.532</i>

"Gager, beklædning mv." dækker over lønudgiften for de tre værkstedsafdelinger, værkstedsadministration og -ledelse, driftskontoret, udsættelsen, PL'ere, uddannelseslederen og personalekonsulenten samt planlægningsafdelingen. Stigningen på 4,253 skyldes flytning af lønkroner til Automatværkstedet for tre medarbejdere og generel lønfremskrivning.

Stigningen under " Driftsomkostninger (trafikafd.) i alt" skyldes primært betaling til klargøringen på 8,722 mio. kr.

Faldet i maskinomkostninger skyldes, at det overførte beløb til ekstraordinært stort indkøb af busser i 2007 (5,4 mio. kr.), ikke gælder i 2008. Det ekstraordinære køb skyldes, at der kun blev købt 4 ledbusser i 2006. At forskellen mellem 2007 og 2008 ikke udgør 5,4 mio. kr. skyldes, at omkostningerne ved at få busserne synet er steget.

Administrationsomkostninger:

De administrative omkostninger er de omkostninger, der ikke er henførbare til produktionen. Budgettet for disse er således:

Beskrivelse	Basis-budget 2007	Revideret budget 2007	Basis-budget 2008
5. Administrationsomkostninger			
Løn og godtgørelser i alt	12.266	12.051	12.774
Personaleomkostninger	1.294	2.520	6.656
Administrationsomkostninger	2.212	4.390	6.736
IT udgifter	3.023	3.023	4.190
Opgavebanken	209	209	205
Finansielle omkostninger	2	1.402	703
Lokaleomkostninger	939	11.710	11.682
Drift af bygninger	314	314	262
Øvrige omkostninger	811	815	677
<i>5. Administrationsomkostninger i alt</i>	<i>21.070</i>	<i>36.434</i>	<i>43.885</i>



Stigning fra kr.: 21,070 mio. til kr.: 43,885 mio. – hvilket udgør kr.: 22,815 mio. – er primært husleje (11.478) og Bureaukratisk Infrastruktur (7.993). Det resterende øgede udgifter på kr.: 3,334 mio. skyldes almindelig lønfremskrivning (1 mio. kr.), flytning af udgifterne til kantinen fra øvrige områder (kr.: 2,143 mio.), hvilket giver et samlet nettostigning på kr.: 0,881 mio.), samt øget lokaleomkostninger.

Øvrige områder:

Omkostninger og indtægter der er i de øvrige områder, er de omkostninger og indtægter, som ikke vedrører busdrift, og som er selvstændige enheder i Busselskabets organisation. Områderne bør være nul-budgetter:

Beskrivelse	Basis-budget 2007	Revideret budget 2007	Basis- budget 2008
6. Øvige områder			
<i>Klargøring</i>	7.023	1.740	-476
<i>Automatværkstedet</i>	459	-24	-150
<i>Optællingen</i>	66	102	101
<i>Div. øvrige områder</i>	75	22	22
<i>Kantinerne</i>	1.333	0	0
<i>Å/S Motion</i>	81	490	300
<i>Øvige områder i alt</i>	<i>9.038</i>	<i>2.330</i>	<i>-204</i>

Klargøringen har været i udbud, og er således isoleret fra den øvrige økonomi. Budgettet skal evt. efterreguleres i henhold til aftalen mellem Teknisk Afdeling og Trafikafdelingen. Såfremt reguleringen i aftalen giver anledning til ændringer, vil disse fremgå af de reviderede 2008 budget.

Automatværkstedet er styret af en selvstændig aftale med Midttrafik. Der er budgettet med fem årsværk, hvor de to er ansat i afdelingen og de tre øvrige årsværk købet at automatværkstedet ved Skadesafdelingen og Vedligehold nord.

Optællingen er ligeledes styret ved en aftale med Midttrafik. Prisen i 2008 forventes af falde med kr.: 118.500, de der er fratrukket et årsværk, men for 2007 ønsker Nordea betaling for at afhente mønter, hvilket i 2006 var indeholdt i kontrakten mellem Århus Kommune og Nordea. Diverse øvrige områder dækker over samhandel mellem Busselskabet Århus Sporveje og Midttrafik der ikke er angivet andre steder, eksempelvis reparation af nye informationsenheder, servicevogne, tøj mv.

Kantinerne er outsourcet til IDA kantiner, og derfor bortfalder området med udgangen af 2007.

## Timeprisberegning

### Udvikling i timeprisen

Nedenstående tabel viser en oversigt over omkostningerne ved busdrift i perioden 2005 – 2007:

Tekst	Beløb i 1.000 kr.	Antal køreplantimer	Timepris i eget års priser	Timepris i 2008 priser
Budget 2005	336.916	585.000	576	635
Regnskab 2005	354.962	585.000	607	669
Budget 2006	357.384	585.000	611	651
Regnskab 2006		585.000		
Budget 2007 incl. besparelse	336.206	589.205	570	589

Nedenstående tabel giver en sammenligning fra 2005 – 2007 i 2008 priser:

Tekst	B2005	R2005	B2006	R2006	B2007
Køreplantimepris i 2008 priser	635	669	651		589
Køreplantimepris i 2008	630	630	630	630	630
<i>Difference</i>	-5	-39	-21		41
Øvrige udgifter i 2008	-65	-65	-65	-65	-65
<b>Total forbedring</b>	<b>-70</b>	<b>104</b>	<b>-86</b>		<b>-24</b>

Som det fremgår af ovenstående tabel, har Busselskabet Århus Sporveje reduceret sine omkostninger siden 2005, og vil fortsat gøre det i 2008.

### Timepriser

Køreplantimeprisen opdeles i variabel chaufføromkostning (var.chf.omk), variable vognomkostning (var.vgn.omk) og faste vognomkostninger (fast vgn.omk). Det antages, at der i 2008 er 167 kontraktbusser og 589.205 køreplantimer.

Tekst	Beløb i 1.000 kr.	Var.chf. omk	Var.vgn. omk	Fast vgn.omk. pr. måned
Produktionsbestemte styk omk.				
Chaufføromkostninger	201.586	342		
Vognomkostninger	71.532		121	
Kontante kapacitets omkostninger	77.532			38.689
Administrations-omkostninger	43.885			21.899
Øvrige områder	-204			-102
<i>Delresultat</i>		342	121	60.486
Bod og tilbagebetaling	5.539	9		
<b>Total</b>		<b>351</b>	<b>121</b>	<b>60.486</b>



*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 6  
Bilag 1**

<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
10.09.2007	1-21-3-07	Trine F. Pedersen	tfp@midttrafik.dk	87 40 82 89

## Notat om budget 2008 vedr. handicapkørsel

Alternativ 1 og alternativ 2 for budget 2008 for Hedensted og Horsens Kommuner er i dette notat revurderet, idet administrationen har fået faktiske tal for marts og april 2007 for Hedensted og Horsens Kommuner, og fordi Horsens Kommune har besluttet sig for at gå over til koordineret kørsel i 2008. Det bevirker, at administrationen er i stand til at komme med et bedre forslag til budgettet for 2008. De faktiske tal og beslutningen om kupon- eller koordineret kørsel for Hedensted Kommune påvirker dog også de andre kommuner lidt.

I de nye forslag til budget 2008 indgår faktiske tal i Århus Kommune for de første 8 måneder af 2007. Med udgangspunkt i disse tal har administrationen beregnet det forventede antal rejser i 2007 inklusiv en vækstfaktor på 5 %. Der er mange rejser omkring jul, så derfor bibeholdes denne vækstfaktor. I det forventede budget 2007 er tilføjet en vækstfaktor på 5 % i beregningen af antallet af rejser for budget 2008. Der er herudover regnet med en prisfremskrivning på 3,3%.

Revisionerne af budgetalternativerne har betydet følgende i forhold til det forslag, der har været sendt i høring: For Århus Kommune er nettoudgifterne i alternativ 1 reduceret med 1,2 mio. kr. For Horsens Kommune er nettoudgifterne reduceret med 0,4 mio. kr. For Hedensted Kommune er nettoudgifterne på samme niveau, men knap 0,5 mio. kr. mindre end forventet forbrug i 2007. Det skyldes mindre turantal, men større turpris. I budget 2007 forventes bruttoturpris på 235 kr., mens stikprøven for marts-april 2007 for Hedensted Kommune viser en turpris på 359 kr., som er prisfremskrevet til 371 kr. i budget 2008.

Bruttoomkostningerne (udgifterne til kørsel til vognmændene) minus egenbetalingen plus personale og IT m.m. er lig med nettoomkostningerne inkl. administration. I budget 2007 og forventet forbrug 2007 er personale og IT m.m. samlet, som det ses af Tabel 1.

	<b>Budget 2008 alternativ 1</b>	<b>Budget 2008 alternativ 2</b>	<b>Forventet forbrug 2007</b>	<b>Budget 2007</b>
<b>Bruttoomk.</b>	48.037.547	49.196.138	46.184.568	59.327.890
<b>Egenbetaling</b>	6.540.806	6.731.032	6.810.541	7.991.189
<b>Personale</b>	11.500.000	11.500.000		
<b>IT m.m.</b>	2.309.777	2.334.780	13.012.290	13.012.290
<b>Nettoomkostninger inkl. administration</b>	55.306.517	56.299.887	52.386.317	64.348.991

Tabel 1.

Det bemærkes, at turantallet er blevet reduceret lidt, mens turprisen er en del højere i Hedensted og Horsens Kommuner i forhold til antallet af ture i de oprindelige udsendte budget alternativer 1 og 2. Af den grund er bruttoomkostningerne ikke faldet så meget, som kunne forventes ud fra turantallet, men derimod steget. Tallene i budget 2008 alternativ 2 er lidt større end i budget alternativ 1, det skyldes de flere ture i Hedensted Kommune, såfremt de vælger kuponkørsel i 2008.

At administrationsomkostningerne er større i budget 2008 end i forventet forbrug i 2007 skyldes, at koordineringsomkostninger i form af personale og IT m.v. stiger i Århus Kommune. Administrationsudgifterne stiger i 2008 0,8 mio. kr. fordelt på 0,5 mio. kr. til personale og 0,3 mio. kr. til it. Stigningen på personale skyldes, at der i modsætning til 2007 er anvendt samme gennemsnitlige beløb pr. medarbejder inkl. overhead som i variabel kørsel udenfor Århus Kommune. Budget 2007 vedr. personaleomkostningerne for handicapkørsel i Århus Kommune har været baseret på Århus Sporveje Trafikselskabets model for finansiering af et forretningsområde, hvor kun en mindre del af selskabets overhead blev medregnet til handicapkørslen. Denne model er ikke i overensstemmelse med Midttrafiks byrdefordelingsmodel, hvorfor der i 2008 foreslås, at handicapkørslen i Århus Kommune betaler et beløb pr. medarbejder, der svarer til det beløb, de øvrige kommuner betaler for personale til handicapkørsel. Der er ikke nogle forskelle i de to funktioner, der retfærdiggør forskelle i personaleudgifterne.

Hertil kommer en udvidelse af budgettet til IT-systemer fra 0,7 mio. kr. til 1 mio. kr., som muliggør en mindre videreudvikling. Beløbet vil kun blive disponeret efter aftale med Århus Kommune og kan udgå af budgettet, hvis Århus Kommune ønsker det. For kommuner udenfor Århus kommune er indarbejdet et mindre bidrag til udvikling af IT-systemer mv. som et led i bestillingsafgift til Bektra.

Det skal i den sammenhæng bemærkes, at budget 2007 for Århus Kommunes handicapkørsel havde en samlet nettoudgift efter personale og it på 28,7 mio. og det fremlagte budget 2008 er på 24,9 mio. kr. Den forventede nettoudgift i 2007 er dog på 22,5 mio. Stigningen fra forventet budget 2007 til budget 2008 skyldes ud over de nævnte personale- og it-udgifter, at der forudsættes en stigning på 5 % i turantallet og en stigning på 3,3 % i udgiften til turprisen.

En kombination af at administrationsomkostningerne er 0,8 mio. kr. højere og de flere ture i budget 2008, så er nettoomkostningerne enten 2 eller 3 mio. kr. højere end forventet forbrug i 2007 afhængig af om det er alternativ 1 eller 2, der sammenlignes med. Sammenlignes tallene i stedet med budget 2007 er der sket en reduktion på 8 eller 9 mio. kr. afhængig af om det er alternativ 1 eller 2, der sammenlignes med. Reduktionen skyldes færre antal ture end budgetteret i 2007.

I Tabel 2 ses tallene for koordineret kørsel i alle kommuner.

Kommune	Budgetteret bruttoomk. 2008	Egenbetaling budget 2008	Adm.udgifter budget 2008		Nettoomk. inkl. adm.
			Personale budget 2008	IT m.m. budget 2008	Budget 2008
Favrskov	1.102.663	216.775	283.917	53.124	1.222.930
Hedensted	2.317.182	380.450	432.277	80.884	2.449.893
Herning	2.082.252	417.977	566.663	106.029	2.336.967
Holstebro	1.330.319	279.443	411.358	76.970	1.539.204
Horsens	3.721.330	709.336	1.012.800	189.506	4.214.301
Ikast-Brande	940.864	155.244	204.173	38.203	1.027.996
Lemvig	620.461	114.048	159.991	29.936	696.341
Norddjurs	798.953	163.254	200.324	37.483	873.505
Odder	728.314	123.690	206.599	38.657	849.881
Randers	2.065.572	363.115	601.222	112.495	2.416.174
Ringkøbing-Skjern	1.528.313	282.897	362.825	67.889	1.676.130
Samsø	168.624	24.575	58.490	10.944	213.484
Silkeborg	2.042.586	404.144	621.556	116.300	2.376.296
Skanderborg	1.281.348	240.445	340.400	63.692	1.444.995
Skive	854.502	174.229	264.839	49.554	994.666
Struer	467.348	89.530	106.772	19.978	504.569
Syddjurs	630.486	103.805	152.376	28.511	707.568
Viborg	1.995.458	404.529	585.909	109.630	2.286.469
Århus (udover kom.gr.)	2.541.585	458.321	427.508	79.991	2.590.763
I alt udenfor Århus	27.218.161	5.105.806	7.000.000	1.309.777	30.422.131
Århus (indenfor kommunen)	20.819.386	1.435.000	4.500.000	1.000.000	24.884.386
<b>I alt</b>	<b>48.037.547</b>	<b>6.540.806</b>	<b>11.500.000</b>	<b>2.309.777</b>	<b>55.306.517</b>
Århus i alt	23.360.971	1.893.321	4.927.508	1.079.991	27.475.149

Tabel 2.

I Tabel 3 er tallene for koordineret kørsel i alle kommuner, dog med kupon kørsel i Hedensted Kommune.

Kommune	Budgetteret bruttoomk. 2008	Egenbetaling budget 2008	Adm.udgifter budget 2008		Nettoomk. inkl. adm.
			Personale budget 2008	IT m.m. budget 2008	Budget 2008
Favrskov	1.102.663	216.775	280.990	53.379	1.220.257
Hedensted	3.475.773	570.675	500.000	100.000	3.505.098
Herning	2.082.252	417.977	560.820	106.537	2.331.632
Holstebro	1.330.319	279.443	407.116	77.338	1.535.331
Horsens	3.721.330	709.336	1.002.357	190.414	4.204.765
Ikast-Brande	940.864	155.244	202.067	38.386	1.026.074
Lemvig	620.461	114.048	158.341	30.080	694.834
Norddjurs	798.953	163.254	198.258	37.662	871.619
Odder	728.314	123.690	204.469	38.842	847.936
Randers	2.065.572	363.115	595.022	113.034	2.410.513
Ringkøbing-Skjern	1.528.313	282.897	359.084	68.214	1.672.714
Samsø	168.624	24.575	57.887	10.997	212.934
Silkeborg	2.042.586	404.144	615.146	116.857	2.370.445
Skanderborg	1.281.348	240.445	336.890	63.998	1.441.790
Skive	854.502	174.229	262.108	49.792	992.172
Struer	467.348	89.530	105.671	20.074	503.563
Syddjurs	630.486	103.805	150.805	28.648	706.134
Viborg	1.995.458	404.529	579.867	110.155	2.280.952
Århus (udover kom.gr.)	2.541.585	458.321	423.099	80.375	2.586.738
I alt udenfor Århus	28.376.752	5.296.032	7.000.000	1.334.780	31.415.501
Århus (indenfor kommunen)	20.819.386	1.435.000	4.500.000	1.000.000	24.884.386
<b>I alt</b>	<b>49.196.138</b>	<b>6.731.032</b>	<b>11.500.000</b>	<b>2.334.780</b>	<b>56.299.887</b>
Århus i alt	23.360.971	1.893.321	4.923.099	1.080.375	27.471.124

Tabel 3.

For Hedensted er der i dette alternativ regnet med 1 medarbejder til administration, da Hedensted i dette alternativ vil være den eneste kommune, som har kupon-kørsel. Dette bevirker lidt højere administrationsudgifter end i de budgetalternativer, der har været sendt i høring. Hertil kommer, at turprisen som nævnt ovenfor er steget.





**midttrafik**

*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 6  
Bilag 2**

<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
10.09.2007	1-21-3-07	Trine F. Pedersen	tfp@midttrafik.dk	87 40 82 89

**Samling af høringsvar fra kommunerne vedr.  
regelharmoniseringen 2008 samt budgetforslag for  
handicapkørsel.**

Bemærkninger til høringsvar på regler og takster indgår i " Forslag til Harmonisering af regler og takster fra 1. januar 2008". Midttrafiks bemærkninger til budgettet indgår i øvrigt i dette notat.

Kommune	Høringsvar	Midttrafiks Kommentar
Favrskov	<i>Brev af 23. august 2007 fra Kjeld Gregeresen:</i> Godkender materialet.	<i>ok</i>
Hedensted	Endeligt svar ikke modtaget pr. 10.9.07	
Herning	<i>Brev af 5. september 2007 fra Kariann Keseler:</i> <b>Service som chaufføren mindst skal levere:</b> Ændringen af kantsten til gadedør for Herning er en forbedring. De antager, at evt. ekstra omkostninger indgår i budgettet. <b>Rejsegaranti:</b> Herning Kommune ønsker ikke at finansiere en evt. rejsegaranti men vil henstille til at den udelukkende finansieres af vognmændene. <b>Ændring af regler for egenbetaling:</b> Herning Kommune vil anmode Midttrafik om en liste med eksempler og konsekvensmønstre, som gør sig gældende for borgerne i Herning Kommune. Alternativt vil Herning Kommune anbefale, at handicapkørslen udbydes for 1 år således, at der gives mulighed for at evaluere ordningen.	<i>Budgettet dækker kørsel fra gadedør til gadedør.</i>  <i>Der er opstillet forslag for rejsegaranti, hvor vognmændene betaler for de fejl, som de er årsag til. Betaling af øvrige fejl er budgetteret til at være dækket af takstforslaget.</i>  <i>Kørslen udbydes for 1 år fra 1. januar – og takster foreslås evalueret efter 4 måneder.</i>

Kommune	Høringssvar	Midttrafiks Kommentar
Holstebro	<p><b>Ankemulighed:</b> Kommunalbestyrelsen bør ikke nævnes som ankemulighed. Handicapkørslen har et serviceniveau og en standard. Det politiske niveau kan inddrages, hvis det skal ændres, ellers ikke.</p> <p><b>Mulighed for betalende gæster:</b> Maks. 3 personer foruden kunden. Kunden + 3 gæster eller Kunden + 1 medhjælper + 2 gæster. I alt maks. 4 personer i bilen.</p> <p><b>Trappetjener:</b> Ønsker det som mulighed for tilkøb i forbindelse med den enkelte bestilling af en tur.</p> <p><b>Betaling for børn:</b> Maks. 3 børn jf. mulighed for betalende gæster.</p> <p><b>Pris for ekstra bagage:</b> Ønsker det som mulighed for tilkøb i forbindelse med den enkelte bestilling af en tur. – Uden forudgående visitering til det!</p> <p><b>Driftsdøgn:</b> DSI's forslag tilsluttes.</p> <p><b>Kørselstidspunkt:</b> +/- 15 minutter.</p> <p><b>Omvejskørsel:</b> Der ønskes en omformulering af teksten, så den bliver mere klar og letforståelig.</p> <p><b>Bestilling af julekørsel:</b> Ønsker senest mulig tilmelding af hensyn til borgerens mulighed for planlægning.</p> <p><b>Kort/lang tur:</b> Det skal specificeres hvornår en tur er hhv. kort eller lang. Det står nævnt at en kort tur er indtil 50 km og en lang tur er fra 100 km. Intervallet mellem 50 og 100?</p>	<p><i>Indarbejdet.</i></p> <p><i>Max 4 personer fastholdt i regelforslag – ellers vil der skulle sendes 2 vogne i nogle tilfælde.</i></p> <p><i>Ikke indarbejdet – svært at skaffe trappe-tjener og meget dyr løsning.</i></p> <p><i>Se ovenfor – max 4.</i></p> <p><i>Ikke muligt – vil give medrejsende ekstra ventetid, som ikke er planlagt.</i></p> <p><i>Driftsdøgn og forskydning er ikke foreslået pga. budgetkonsekvenser</i></p> <p><i>Præciseres i folder.</i></p> <p><i>Ja</i></p> <p><i>Præciseres i folder</i></p>

Kommune	Høringssvar	Midttrafiks Kommentar
Horsens	<p><i>Brev af 31. august 2007 fra Ole Helboe Nielsen:</i></p> <p>Byrådet har godkendt forslag til harmonisering af regler for handicapkørsel og afstandsbaseeret takst, dog med forbehold over for de økonomiske konsekvenser.</p> <p>Samt at de fra 2008 overgår til koordineret kørsel, idet det forudsættes, at handicapkørslen er omfattet af rejsegarantiordningen.</p> <p>Byrådet ønsker endvidere</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mulighed for kontakt med Midttrafik/vognmænd, når Call Centret evt. ikke er bemandet.</li> <li>• God info til de brugere, der går fra kupon- til koordineret kørsel.</li> <li>• Ved bestilling oplyses vognmand som henter kunden.</li> <li>• Klare regler for hvem der kontaktes, hvis vognen udebliver.</li> <li>• Ved bestilling tages hensyn til særlige behov.</li> </ul>	<p><i>Chauffør får kundetelefonnummer ved kørsel uden for call-centers åbningstid. At udvide denne er ikke muligt indenfor budgettets rammer.</i></p> <p><i>Der udarbejdes særlig information til de kunder, der overgår fra kuponkørsel.</i></p> <p><i>Ja – det er muligt for kommunerne at visitere service til særlige behov</i></p>
Ikast-Brande	Svar efter 10. september 2007.	
Lemvig	Svar ikke modtaget pr. 10. september 2007	
Norddjurs	<p><i>Brev af 24. august 2007 fra Magny Fynbo</i></p> <p>Ingen kommentar om handicapkørsel.</p>	
Odder	<p><i>Brev af 22. august 2007 fra Søren Hjortsø Kristensen og Anne-Mette Andersen:</i></p> <p>Ingen kommentar om handicapkørsel.</p>	
Randers	<p><i>Brev af 16. august 2007 fra Pia W. Jørgensen:</i></p> <p>Randers tilslutter sig forslaget om regel- og takstharmonisering for handicapkørsel 2008. De vil dog vende tilbage, hvis trappetjener ordningen er nødvendig. Der forventes da at Midttrafik vil udføre opgaven som hidtil.</p>	<p><i>OK</i></p> <p><i>Der vil ikke blive tilbudt trappetjeneordning fra 2008.</i></p>

Kommune	Høringssvar	Midttrafiks Kommentar
Ringkøbing-Skjern	<p><i>Brev af 23. august 2007 fra Knud Erik Pedersen:</i></p> <p><b>Omlægningen af taksterne</b> for brugerne fra zone- til et kilometersystem er <b>mere problematisk</b>. En mere ensartet takststigning over turlængder foretrækkes og vil næppe møde så meget kritik.</p> <p>En <b>anden takstmodel ønskes</b>, hvor takststigningsprocenten er uafhængig af turlængder bliver mere ensartet! Dog under forudsætning af, at det samlede gennemsnitlige provenu fra takststigningen på 3 % fastholdes. Modellen kunne f.eks. være med forskellige kilometertakster for de første 25 km og efterfølgende 25 km intervaller.</p> <p>Samtidig gøres der opmærksom på at de længere rejser bliver dyrere end de er i dag, hvilket er imod lovens intentioner med handicapordningen.</p>	<p>Vi foreslår den simple model, da den er let at forstå for brugerne, og da datagrundlaget på nuværende tidspunkt er meget begrænset, er det ikke muligt at beregne konsekvenserne af en af en mere avanceret model. Der foreslås dog en evaluering efter 4 måneder med efterfølgende mulighed for at regulere på km-satser og km-grænser for korte, mellemlange og lange rejser.</p> <p>Totalt set sigter takstforslaget på, at brugerbetalingen er uændret – bortset fra prisregulering og et lille beløb til rejsegaranti. Se også nedenfor under Silkeborg.</p>
Samsø	<p><i>Brev af 17. august 2007 fra Carsten Bruun og Robert V. Rasmussen:</i></p> <p>Ingen kommentar om handicapkørsel.</p>	
Silkeborg	<p><i>Brev af 23. august 2007 fra Handicaprådet i Silkeborg Kommune:</i></p> <p>Rådet finder, at <b>handicapkørslen ikke tilrettelægges</b> på en måde, der kan fungere <b>tilfredsstillende</b> i forhold til brugernes behov, og der ses <b>ikke</b> at være indarbejdet <b>forbedringer</b> overhovedet.</p> <p>Rådet finder desuden, at reglerne strider imod FN'S standardregler fra 1993 samt at taksterne er for høje i forhold til de almindelige takster for offentlig transport.</p>	<p>Handicapkørslen er tilrettelagt som i Movia og Nordjyllands Trafikselskab. Nordjyllands Trafikselskab har i flere år kørt efter modellen, og brugerundersøgelser her har vist tilfredshed med modellen.</p> <p>Der er foreslået rejsegaranti i hele Midttrafiks dækningsområde for handicapkørslen og et simpelt takstsystem.</p> <p>Takstforslaget giver samme provenu som nu (prisfremskrevet) og er fremsendt til Energi- og transportministeriet, som har ønsket en sammenligning med bustakster for alle trafikselskaber. Midttrafiks takster er på niveau med Sydtrafik og NT.</p>
Skanderborg	<p><i>Brev af 16. august 2007 fra Erik Juul Nysom:</i></p> <p>Ingen kommentar om handicapkørsel.</p>	
Skive	<p><i>Brev af 30. august 2007 fra Inglev Jensen:</i></p> <p>Udvalget for Social og Ældre har besluttet at tage forslaget om harmonisering af regler og takster for handicapkørsel 2008 til efterretning.</p>	OK
Struer	Svar ikke modtaget pr. 10. september 2007	
Syddjurs	Svar ikke modtaget pr. 10. september 2007	

Kommune	Høringssvar	Midttrafik's Kommentar
Viborg	Svar ikke modtaget pr. 10. september 2007	
Århus	<p><i>Brev af 22. august 2007 fra Helle Støve og Jørgen Hau:</i>            God idé med harmonisering af reglerne for handicapkørslen. Pga. netop indgået kørselskontrakt med vognmændene ønskes flg. særregler bibeholdt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mulighed for bevilling af kørsel til behandling i op til 3 mdr.</li> <li>• Kørslen fra kantsten til kantsten</li> </ul> <p>Mindre justeringer kan accepteres.            Afbestilling af ture senere end 4 timer før kørselstidspunktet bør måske udløse en sanktion, der er større end et klip evt. et strafgebyr eller 2 ture.</p> <p><i>Brev af 27. august 2007 fra Peter Thyssen og Erik Cederström:</i>            Det kan undre, at Midttrafik uden nogen særlig forklaring budgetterer med, at administrationsudgifter i forbindelse med den lokale handicapkørsel indenfor Århus Kommune stiger fra 4,7 mio. kr. til 5,5 mio. kr. i 2008.</p> <p>I forbindelse med at et nyt IT-system blev taget i brug for et par år siden, forventede Århus Sporveje, at systemet på sigt ville udløse en besparelse på ca. 1 mio. kr. Denne forventede besparelse budgetterer Midttrafik nu med bliver vendt til en merudgift på 0,8 mio. kr. svarende til en udgiftsstigning på 17 %.</p> <p>Midttrafik budgetterer med en stor vækst i antal ture udover Århus Kommune på 10 %, som udløser en forventet øgning i kommunens omkostninger til disse ture på 11,2 % i forhold til 2007. Århus Kommune ønsker en forklaring på baggrunden for denne vækstantagelse.</p> <p>Ud over ovenstående hovedpunkter ser det i forhold til de foreløbige opfølgninger på driften i 2007 ud til, at Midttrafik har overvurderet de forventede omkostninger i 2007. Da budgettet for 2008 baseres på budgettet for 2007, er omkostningerne i 2008-budgettet formodentligt også overvurderet.</p> <p>Samlet anmodes Midttrafik om, at redegøre nærmere for de forventnin-</p>	<p>Det kan oplyses, at Midttrafik har baseret budget 2008 ud fra forventede forbrug 2007. Budget 2007 og forventede forbrug 2007 er forskellige!</p> <p>I de to nye budget alternativer er der taget udgangspunkt i faktiske tal for de første 8 måneder i 2007 for Århus Kommune. Administrationsudgifterne stiger i 2008 0,8 mio. kr. fordelt på 0,5 mio. kr. til personale og 0,3 mio. kr. til it. Stigningen på personale skyldes, at der i modsætning til 2007 er anvendt samme gennemsnitlige beløb pr. medarbejder inkl. overhead som i variabel kørsel udenfor Århus Kommune. Budget 2007 vedr. personaleomkostningerne for handicapkørsel i Århus Kommune har været baseret på Århus Sporveje Trafikskabets model for finansiering af et forretningsområde, hvor kun en mindre del af selskabets overhead blev medregnet til handicapkørslen. Denne model er ikke i overensstemmelse med Midttrafik's byrdefordelingsmodel, hvorfor der i 2008 foreslås, at handicapkørslen i Århus Kommune betaler et beløb pr. medarbejder, der svarer til det beløb, de øvrige kommuner betaler for personale til handicapkørsel. Der er ikke nogle forskelle i de to funktioner, der retfærdiggør forskelle i personaleudgifterne.</p> <p>Hertil kommer en udvidelse af budgettet til IT-systemer fra 0,7 mio. kr. til 1 mio. kr., som muliggør en mindre videreudvikling. Beløbet vil kun blive disponeret efter aftale med Århus Kommune og kan udgå af budgettet, hvis Århus Kommune ønsker det. For kommuner udenfor Århus kommune er indarbejdet et mindre bidrag til udvikling af IT-systemer mv. som et led i bestillingsafgift til Bektra.</p> <p>IT-systemet har givet mulighed for at effektivisere kørslen, hvilket fremgår af budgettet for kørselsudgifter.</p> <p>Ud fra at der fortsat kommer flere brugere i ordningen, og fordi budgettet er baseret på faktiske tal for de første 8 måneder i 2007 har vi vurderet vækstfaktoren til 5 % fra forventet 2007 til 2008.</p> <p>De reviderede budget forslag for Århus Kommune viser totalt set et mindre forbrug på 1,2 mio. kr. i forhold til budget alternativ 1, som var sendt i høring.</p>

Kommune	Høringssvar	Midttrafiks Kommentar
	<p>ger, der ligger til grund for forslag til budget for 2008. Århus Kommune kan ikke umiddelbart acceptere øgede omkostninger i det omfang, som Midttrafik skitserer.</p>	
DSI	<p>Vilkårene for <b>køb af ekstra ture</b> (ud over de 104) skal være aftalt og rimeligt for dem, der skal køre og betale. Og være gennemskueligt.</p> <p><b>Åbningstid til kl. 2</b> om natten på fredage og lørdage ønskes.</p> <p>Mulighed for hjælp <b>op og ned ad trapper</b>. Evt. visiteres til denne ordning og f.eks. betaling 75 kr. pr. gang eller gratis.</p> <p>Mulighed for køb af <b>ekstra hjælp fra chaufføren</b>.</p> <p>Præcisering af en <b>kort tur</b>, f.eks. ud fra et antal kilometer. Herefter tydeligt hvordan transportproblemer løses for længere ture og udover regionsgrænsen.</p> <p><b>Dispensation</b> ønskes, hvis umuligt at benytte tog pga. personen har funktionsnedsættelse.</p> <p>Mulighed for <b>intern kørsel i 3. region</b> ellers får man ikke det fulde udbytte af at kunne komme frem til et bestemt sted i en anden region, når man ikke samtidig kan besøge mere end en person.</p> <p><b>Spontan kørsel</b> (2 timer) bør være en mulighed, dog med undtagelse af højtider.</p> <p><b>Afgangstidspunktet</b> bør ikke kunne ændres med mere end +/- 30 minutter. Der bør ringes til kunderne inden afhentning.</p> <p><b>Ekstra kørsel</b> må maks. være på 30 min.</p> <p><b>Betalingssystem</b> bør fastsættes efter antal km.</p>	<p>Indgår i forslag</p> <p>Åbningstid fastholdt til at ture skal være påbegyndt kl. 24.00 af hensyn til budgetkonsekvenser – og svarer til et godt niveau for alm. buskørsel</p> <p>Kommuner kan visitere til ekstra hjælp – ikke tilkøb ved chauffør, som vil kunne medføre forsinkelser for andre kunder</p> <p>Præciseres</p> <p>Ingen nye dispensationer – videreføre nuværende regler</p> <p>Der er mulighed for intern kørsel i forslaget</p> <p>Svarer til generel bestillingsfrist – ved kørsel i Århus kommune er der særlige regler for spontankørsel.</p> <p>Forslag fastholdt af hensyn til økonomi. Chauffør får kundetelefonnummer ved sene ture uden for call-centers åbningstid.</p> <p>Forslag fastholdt af hensyn til økonomi.</p> <p>Svarer til forslag</p>

*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 6  
Bilag 3**





Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Teknik & Miljøforvaltning  
Torvegade 7  
8450 Hammel

Tlf. 8964 1010  
Fax 8664 6399  
favrskov@favrskov.dk  
www.favrskov.dk

### Svarbrev vedrørende høring om budgetforslag 2008 m.v. – jf. nedenstående

Favrskov Kommune har modtaget Deres breve af 27. juni 2007 og 03. juli 2007 vedrørende høring om

23-08-2007

1. Budgetforslag 2008
2. Oprettelse af en udviklingspulje
3. Takstforslag for 2008
4. Harmonisering af billettyper
5. Harmonisering af regler for handicapkørsel

Sagsnr.

710-2007-30210

Cpr.-/CVR-nr.

Dokument nr.

710-2007-42329

Favrskov Kommunes høringssvar følger herunder opdelt i ovennævnte emnepunkter.

Sagsbehandler

Richard Malmose

Tlf. 8964 5301

rma@favrskov.dk

Fax 86646399

#### Emne 1 Budgetforslag 2008

Favrskov Kommune har ingen kommentarer vedrørende de generelle budgetforudsætninger for den almindelige åbne kørsel og handicapkørslen (fremskrivninger af indtægter og udgifter ved uændret drift).

Kommunen kan tiltræde projektkatalogets beskrivelse af de foreliggende ændringsforslag, hvorefter nedenstående aktiviteter iværksættes i Favrskov Kommune:

#### Realiseres i 2007/jan. 2008:

- **Projekt 5: Ny regionalrute Hammel-Foldby-Søften-Århus.** Betales af regionen.
- **Projekt 6: Regionalrute 111 (Hinnerup – Århus) reduceres.** Besparelsen tilfalder regionen (delvis kompensation for projekt 5).
- **Projekt 8: Regionalrute 117's drift mellem Hadsten og Langå ændres økonomisk set til "lokalrutekørsel".** Merudgift til Favrskov Kommune = 500.000 kr./år (helårseffekt).
- **Projekt 17: Driftsudvidelse på lokalrute 314 (Hadsten-Hammel).** Merudgift til Favrskov Kommune = 175.000 kr./år (helårseffekt).

#### Realiseres i 2008:

- **Analyse af muligheder for forbedrede tværfordbindelser i Favrskov Kommune.** (Eventuelle mérudgifter for kommunen ikke budgetteret).

## **Emne 2 Oprettelse af en udviklingspulje**

Favrskov Kommune kan principielt tiltræde, at det kommunale tilskudsbeløb, som i 2007 var hensat til Midttrafiks etableringspulje, fremover anvendes til støtte af projekter af de typer, der er listet i høringsmaterialet (side 8 m.).

Det kan ligeledes accepteres, at den enkelte kommunes andel af den samlede pulje fastsættes på basis af antallet af køreplantimer, kommuner og regionen hver for sig betaler for, forudsat at udviklingsprojekterne er af generel interesse.

Det foreslås, at mere lokale projekter som hovedregel skal betales af de involverede betalere alene, idet Midttrafiks bestyrelse dog får bemyndigelse til at anvende midler fra puljen til finansiering af forsøg og pilotprojekter, som skønnes at have potentiel interesse for alle betalere i selskabet.

## **Emne 3 Takstforslag for 2008**

Takstforslaget indebærer i Favrskovs tilfælde (nuv. prisområde Øst) en gennemsnitlig takststigning, svarende til den forventede pris- og lønudvikling (ca. 3%). Kommunen kan tiltræde dette.

Samtidig sammenlægges prisområderne Midt, Syd og Øst. Også dette kan tiltrædes, idet harmoniseringen gør det samlede system enklere for kunderne og enklere at administrere.

Favrskov Kommune forudsætter, at det fortsat vil være muligt for kommunerne frit at vælge 0-takst (gratis kørsel) på små lokalruter, hvor billetindtægterne - bortset fra skolekort - er så små og betjeningen så beskednen, at billettering ikke vil give både økonomisk og servicemæssig fordel.

## **Emne 4 Harmonisering af billettyper**

Midttrafiks forslag indebærer ingen indskrænkninger i de nuværende billettyper, gyldige på ruterne i Favrskov Kommune. Omvendt indføres to nye billettyper:

- Deltids abonnementskort til pensionister ("kort med spærretid").
- Institutions-klippekort (billigere end abonnementskort).

Favrskov Kommune kan tiltræde disse nyskabelser, idet de i begge tilfælde sigter mod kundegrupper, der har stor potentiel interesse i kollektiv trafikbetjening og som typisk rejser eller - med et økonomisk incitament - vil kunne rejse på tidspunkter, hvor bus-systemet ikke er spidsbelastet.

Generel kommentar: Af hensyn til udviklingen af efterspørgselsstyrede systemer med små køretøjer (taxi, minibus) vil det være hensigtsmæssigt, om billet- og takstsystemet giver mulighed for ruter med reduceret udvalg af gyldig rejsehjemmel - fx kun kontantbillet på bybustaxi og land-telebus - så behovet for installation af dyre billetmaskiner minimeres.


## Emne 5 Harmonisering af regler for handicapkørsel

Favrskov Kommune anerkender behovet for en harmonisering af befordringsreglerne for handicapkørsel til fritidsformål i hele Midttrafiks område. I lyset af de betydelige udgifter, kommunerne har fået til denne kørsel efter strukturreformens ikrafttræden, kan det også accepteres, at der fastlægges relativt snævre grænser for serviceniveauet på den enkelte tur. Kommunen forudsætter, at harmoniseringsforslagets hovedtræk er som vist i høringsmaterialets vedlagte skema med kommentarer, d.v.s.:

- **Visiteringsret:** Alene kommunen (ikke appellabel)
- **Omfang pr. kunde:** Max. 104 enkeltture pr. år.
- **Turlængde:** Max. 50 km for rene taxiture (herudover kan kombination bil/tog anvendes)
- **Brugerbetaling:** 3 kr. pr. km, dog min. 10km/30kr.
- **Serviceniveau:** Gadedør-til-gadedør (ingen chaufførhjælp til intern transport i hjemmet/bopælsejendommen)
- **"Ventetid":** Max. afvigelse mellem ønsket og faktisk afhentningstidspunkt = - 15/+45 min.
- **Omvejskørsel:** Max. 100% af køretid ad direkte rute, dog altid op til 20 min.
- **Turformål:** Alene fritidsformål (må ikke kunne dækkes af anden lovgivning)

Favrskov Kommune har ikke yderligere bemærkninger til det fremsendte høringsmateriale.

Venlig hilsen



Kjeld Gregers

Teknik- og miljødirektør



Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

**Dato:**

6. september 2007

**Høringssvar til forslag til harmonisering af regler for handicapkørsel**

Sagsbehandler: Kariann Keseler

Sagsnr.: 2007020426  
(bedes anvendt ved henvendelse)

Social- og Sundhedsudvalget i Herring Kommune har den 5. september 2007 behandlet det fra Midttrafik fremsendte forslag til harmonisering af regler for handicapkørsel for 2008 og har følgende bemærkninger:

**Service som chaufføren mindst skal levere**

Jf. det nuværende serviceniveau afhentes borgeren som minimum og bringes ved kantsten. Der bliver således tale om en forbedring af det nuværende serviceniveau.

*Herring Kommune må antage, at evt. omkostninger forbundet med afhentning ved gadedør indgår i det fremlagte budget for handicapkørsel.*

**Rejsegaranti**

I forslaget indgår formalisering af rejsegaranti. Det fremgår ikke af forslaget, hvem der skal finansiere en sådan rejsegaranti og om det kan få budgetmæssige konsekvenser.

Midttrafik oplyser imidlertid efterfølgende at det altid er den enkelte kommune som finansierer kørslen for den enkelte kommunes borgere, også rejsegarantien. Midttrafik oplyser også, at der i budgettet er taget højde for rejsegarantien.

*Herring Kommune ikke ønsker at finansiere en rejsegaranti men vil henstille til at denne udelukkende finansieres af vognmændene selv. Dette bør indgå i beskrivelsen af krav i udbudsmaterialet.*

**Ændring af regler for egenbetaling**

*Ændring af regler for egenbetaling ikke kan konsekvensvurderes, hvorfor Herring Kommune vil anmode Midttrafik om en liste med eksempler og konsekvenser af de kørselsmønstre, som gør sig gældende for borgerne i*

6.5

Midttrafik  
Att.: Grethe Hassing

Dato: 16.08.2007  
J. nr.:  
Henv. til: Heidi Sivebæk Nielsen  
Tlf.: 9611 4817

### Kommentarer vedr. "Forslag til Harmonisering fra 2008"

Hermed fremsendes Holstebro Kommunes kommentarer til det fremsendte harmoniseringsforslag fra år 2008.

#### **Ankemulighed:**

Kommunalbestyrelsen bør ikke nævnes som ankemulighed.  
Handicapkørslen har et serviceniveau og en standard. - Det politiske niveau kan inddrages, hvis dét skal ændres, ellers ikke.

#### **Mulighed for betalende gæster:**

Max. 3 personer foruden kunden  
Kunden + 3 gæster eller  
Kunden + 1 medhjælper + 2 gæster  
I alt max. 4 personer i bilen.

#### **Trappetjener:**

Ønsker det som mulighed for tilkøb i forbindelse med den enkelte bestilling af en tur.

#### **Betaling for børn:**

Max. 3 børn jf. mulighed for betalende gæster.

#### **Pris for ekstra bagage:**

Ønsker det som mulighed for tilkøb i forbindelse med den enkelte bestilling af en tur. – Uden forudgående visitering til det!

#### **Driftsdøgn:**

DSI's forslag tilsluttes.

#### **Kørselstidspunkt.**

+ / - 15 min.

### SOCIAL- OG SUNDHED

Rehabiliteringscentret

Thorsvej 65 . 7500 Holstebro . Tlf. 9611 4800 . fax 9611 6162  
Hjemmeside: www.Holstebro.dk . E-post: social.sundhed@Holstebro.dk  
CVR: 29189927

**Omvejskørsel:**

Der ønskes en omformulering af teksten, så den bliver mere klar og letforståelig.

**Bestilling af julekørsel.**

Ønsker senest mulig tilmelding af hensyn til borgerens mulighed for planlægning.

**Kort/lang tur:**

Det skal specificeres hvornår en tur er henholdsvis kort eller lang.

Det står nævnt at en kort tur er indtil 50 km og en lang tur er fra 100 km.

Intervaller mellem 50 og 100 ??

Med venlig hilsen

Heidi Sivebæk Nielsen



Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg  
Att: Grethe Hassing

Rådhusvej 4  
8700 Horsens  
Telefon : 76 29 29 29  
Telefax: 76 29 27 40  
teknikogmiljo@horsens.dk  
www.horsenskom.dk

## Harmonisering af regler for handicapkørsel

**Dato: 31. august 2007**

Byrådet har behandlet sagen den 28. august 2007 og besluttede:

- at godkende forslag til harmonisering af regler for handicapkørsel,
- at godkende forslag om at overgå til en afstandsbaseret takst, dog med forbehold over for de økonomiske konsekvenser.

Byrådet har endvidere besluttet, at Horsens Kommune fra 2008 overgår til koordineret kørsel, idet det forudsættes, at handicapkørslen er omfattet af rejsegarantiordningen.

Endvidere har Byrådet ønsket, at følgende bemærkninger fra behandling i Ældreråd og Handicapråd fremsendes til Midttrafik:

- at det skal være muligt at komme i kontakt med Midttrafik eller evt. vognmænd på tidspunkter, hvor Call Centret evt. ikke er bemandet.
- at der skal gives en god information til de brugere, der går over fra kuponordning til koordineret kørsel, især mht. de ændringer brugerne vil opleve
- at det ved bestilling - så vidt det er muligt - oplyses, hvilken vognmand som henter kunden
- at der er klare regler for, hvem man skal og kan kontakte, hvis vognen udebliver
- at der ved bestilling tages hensyn til, at nogle brugere er visiteret med særlige hjælpemidler eller andre særlige forhold, der gør, at brugeren "fylder" mere og evt. kan have svært ved at dele en vogn med andre

Med venlig hilsen

Ole Helboe Nielsen  
Afdelingsingeniør

Telefon direkte: 76 29 26 10

Journal nummer: 13.05.00 G01  
Sags-id: 2007.4639-0



Peter Feilberg  
Schjødt/Midtrafik  
24-08-2007 16:11

Til Grethe Hassing/Midtrafik@Midtrafik, Morten  
Kofoed/Midtrafik@Midtrafik, Niels  
Næsselund/Midtrafik@Midtrafik, Niels-Jørgen  
Ulla Lykke Pedersen/Midtrafik@Midtrafik  
cc  
bcc  
Emne Norddjurs

Med venlig hilsen

Peter Feilberg Schjødt

Tlf. 87408230  
pfs@midtrafik.dk

Midtrafik  
Søren Nymarksvej 3  
8270 Højbjerg

----- Videresendt af Peter Feilberg Schjødt/Midtrafik den 24-08-2007 16:18 -----

Hovedpostkasse  
Midtrafik/Midtrafik  
Sendt af: Ole  
Eskildsen/Midtrafik

Til Peter Feilberg Schjødt/Midtrafik@Midtrafik, Jens Erik  
Sørensen/Midtrafik@Midtrafik  
cc  
Emne Vs: Høringssvar til budget 2008.

24-08-2007 11:40

Besvar venligst til  
maf@norddjurs.dk

----- Videresendt af Ole Eskildsen/Midtrafik den 24-08-2007 11:47 -----



"Magny Fynbo"  
<maf@norddjurs.dk>  
24-08-2007 10:17

Til <midtrafik@midtrafik.dk>  
cc Søren Christian Erikstrup <sce@norddjurs.dk>  
Emne Høringssvar til budget 2008.

I.h.t. aftale m. Søren Erikstrup sender hermed høringssvar til budget 2008, godkendt på Kultur- og udviklingsudvalgets møde d. 23.08.07.

"6. Høringssvar til Midtrafik vedrørende budget 2008, herunder takster og udvikling. Midtrafik har udsendt budgetforslag 2008 i høring blandt regionens kommuner og Region Midt.

Budgetforslaget omhandler regional kørsel, bybusser, lokalrutekørsel, handicapkørsel og letbanesekretariat

samt administrationsomkostninger for Midtrafik for de nævnte områder.

Høringen er opdelt i 4 områder:



1. budgetforslag for 2008
2. oprettelse af en udviklingspulje
3. takstforslag for 2008
4. harmonisering af billettyper

1. budgetforslag for 2008

Af det fremsendte fremgår det, at der desværre er en vigende benyttelse af det kollektive bussystem,

som medfører faldende indtægter. I budgetforslaget er der indregnet de forventede benyttelsesgrader

for 2008. For Norddjurs Kommune vil det ikke give væsentlige ændringer i forhold til omkostningen

i 2007, der vil desværre heller ikke ske væsentlige ændringer af ruteforløb og korrespondancesteder

og –tider før tidligst fra køreplansskift 2008, for trafikken til og fra Norddjurs Kommune og

derved de nødvendige forbedringer der skal til, før en øget benyttelse kan forventes.

2. oprettelse af en udviklingspulje

Den i 2007 eksisterende etableringspulje foreslås erstattet/omdøbt til en udviklingspulje, med fortsat finansiering som i 2007, således at den ikke påfører bestillerne en ekstraudgift i forhold til budget 2007. Administrativt kan det anbefales at der oprettes en udviklingspulje med det kommissorium som oplægget giver udtryk for, da det er den eneste mulighed for at få skabt nogen pilotprojekter med brede løsningshorisonter, både hvad angår ruter, korrespondancesteder, betalingssystemer og billettyper.

Det forventes at det i 2007 igangsatte udviklingsprojekt mellem Midttrafik, Region Midt og Norddjurs Kommune, om ovennævnte forhold, bliver færdigudviklet i efteråret 2007, således det kan igangsættes ved køreplansskift 2008 omfattende:

- direkte bus mellem Grenaa – Auning – Randers

- direkte bus mellem Auning og Hornslet
- udbyggede overordnede korrespondancesteder i Grenaa og Auning
- etablering af mini korrespondancesteder ved relevante folkeskoler.
- forbedret og koordineret betjening af landområderne i Norddjurs Kommune af både de regionale og lokale ruter, eventuelt suppleret med telebus.
- Forbedret korrespondance til og fra Grenaa-banen, både i Grenaa, Ryomgård og Hornslet for ruterne fra Norddjurs Kommune.

Udover ovennævnte fysiske forhold, Norddjurs Kommune af den opfattelse, at den zonestruktur der er opstået i Norddjurs Kommune er ude af proportioner, hvis der ønskes interne rejser i kommunen. I værste fald kan en passager risikere at skulle betale 11 zoner på en intern rejse, samtidig med en rejsetid på omkring 2 timer. Ved zonefastsættelse bør der også skelnes til befolkningstætheden udover

afstanden. Der bør forsøgsmæssigt indføres et maksimalt antal zoner for interne rejser, f.eks. 4 zoner (har Århus haft i mange år) ligesom der bør indføres en særlig pris for kort til folkeskoleelever, der kun kan benyttes internt i kommunen, men i alle tilgængelige offentlige rejsemidler.

Norddjurs Kommune mener at ovennævnte tiltag vil have så stor effekt, at de kortere rejsetider, bedre korrespondancer og et tillukkende takstsystem, vil medføre så mange ekstrabrugere, at alle parter vil tjene på det. For at et sådant projekt kan lykkes, er det vigtigt det præsenteres ordentligt og gøres ekstra tillukkende i en opstartsfase. Derfor foreslår Norddjurs Kommune, at der før ændringer

i værksættes en koordineret markedsføringsplan om ændringers omfang og formål, hvem der vil blive berørt positivt og hvem det eventuelt får negative konsekvenser for samt sidst men ikke mindst, at der tilbydes en gratis prøvemåned ved opstart af et projekt. Et sådant tiltag er der blandt andet set gode resultater med på Grenaa-banen, efter den blev renoveret.

### 3. takstforslag for 2008 og 4. harmonisering af billettyper

Zoneinddelingerne bør harmoniseres i hele regionen, således at tyndt befolkede områder bliver større zoner og således at interne rejser i en kommune ikke kan komme over et bestemt antal zoner samt at der indføres en særlig takst for kort til folkeskoleelever for kørsel internt i kommunen.

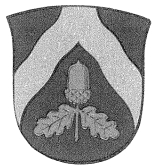
Der henvises der ud over til forholdene anført under pkt. 2.

**Kultur og Udviklingsdirektøren indstiller**, at ovennævnte indsendes som hørings svar til Midttrafik

vedrørende budgetforslag 2008."

Med venlig hilsen

Magny Fynbo  
Kultur- og udvikling  
tlf. 89 59 40 88  
mail: maf@norddjurs.dk



**ODDER KOMMUNE**

**Teknisk Afdeling**

Rådhusgade 3, 8300 Odder

Telefon 87 80 33 33  
Selvvalg 87 80 33 60  
Giro 3 04 87 80  
Fax 87 80 33 20  
E-mail [odder.kommune@odder.dk](mailto:odder.kommune@odder.dk)  
Hjemmeside [www.oddernettet.dk](http://www.oddernettet.dk)

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

ODDER, den 22. august 2007  
Sags Id. 862688/871503

Sagsbeh. Anne-Mette Andersen  
Dok. Id. 941531

**Foreløbig høringsvar vedr. Midttrafiks budget 2008 for kollektiv trafik og tilkendegivelse vedr. letbaneprojektet – Deres j. nr. 1-21-3-07 og 1-7-1-07**

I brev af 27. juni 2007 har Midttrafik efter gældende aftaler sendt følgende punkter til høring:

1. budgetforslag for 2008
2. oprettelse af en udviklingspulje
3. takstforslag for 2008
4. harmonisering af billettyper

Endvidere har Midttrafik i brev af 11. juli 2007 anmodet om en tilkendegivelse af, om Odder Kommune kan tilslutte sig finansieringsmodellen for etablering af en letbane i Århus-området frem til afslutningen af VVM-analysen af etape 1 i 2020, såfremt staten og Region Midtjylland bidrager med den i modellen forudsatte finansiering af VVM-undersøgelsen af 1. etape.

Midttrafiks henvendelser vil blive behandlet af Odder Byråd den 10. september 2007, hvorefter Odder Kommune vil besvare henvendelserne.


Imidlertid kan det oplyses, at henholdsvis Tekniske Udvalg den 8. august 2007 og Økonomiudvalget den 20. august 2007 har indstillet til Byrådet, ”at tiltræde Midttrafiks forslag til budget for 2008 for kollektiv trafik. Dog skal det bemærkes, at Odder Kommune **ikke** kan anbefale en forlængelse af busruterne til Odder Gymnasium, medmindre udgiften afholdes af Midttrafik gennem effektiviseringer”.

Endvidere har de to udvalg indstillet til Byrådet også at tiltræde forslagene om oprettelse af en udviklingspulje, takstforslag for 2008 og den foreslåede harmonisering af billettyper.

Endelig har udvalgene indstillet til Byrådet, at kommunen kan tilslutte sig finansieringsmodellen for letbaneprojektet på de nævnte forudsætninger.

Med venlig hilsen

  
Søren Hjortsø Kristensen  
Teknisk direktør

  
Anne-Mette Andersen  
Faglig leder - Plan



Midttrafik  
Søren Nymarks vej 3  
8270 Højbjerg

Borgerservice  
Laksetorvet  
DK-8900 Randers

Telefon +45 89 15 2981  
Telefax +45 89151044

[pia.Weiersøe.Jørgensen@randers.dk](mailto:pia.Weiersøe.Jørgensen@randers.dk)  
[www.randers.dk](http://www.randers.dk)

16. august 2007

Midttrafik fremsendte i brev d. 3. juli 2007 forslag til regel- og takstharmonisering for handicapkørsel for 2008 til høring i Randers Kommune.

Randers Kommune kan tilslutte sig det fremsendte forslag, idet det bemærkes, at vi efter en nærmere vurdering af behovet for fortsættelse af den eksisterende trappetjenerordningen i kommunen, vil vende tilbage til Midttrafik, idet vi forudsætter, at Midttrafik i givet fald vil udføre opgaven som hidtil.

Med venlig hilsen



Pia W. Jørgensen  
Borgerservice

Returadresse  
Teknik og Forsyning Vej Park  
Finderupsvej 9 6900 Skjern

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg



Ringkøbing-Skjern Kommune

Sagsbehandler  
Knud Erik Pedersen  
Direkte telefon  
99741553  
E-post  
knud.erik.pedersen@rksk.dk  
Dato  
23. august 2007  
Sagsnummer  
2007053990A

## Høringsvar. Regler for handicapkørsel.

Ved brev af 3. juli 2007 har Midttrafik fremsendt forslag til harmonisering af regler for handicapkørsel til høring.

Høringsforslaget er godkendt af Midttrafiks bestyrelse på junimødet, og der anmodes om høringssvar senest den 24. august 2007.

Forslaget til harmonisering har været forelagt kontaktudvalget for vognmænd og for DSIs repræsentanter.

Det er Midttrafiks vurdering, at forslaget er omkostningsneutralt i forhold til det forslag til budget for handicapkørslen, som er udsendt til høring.

Forslaget til harmonisering af reglerne medfører, at der vil være ens regler for handicapkørslen for alle kommuner i Midttrafik med undtagelse af enkelte rejser internt i Århus kommune.

For så vidt angår takstharmoniseringen foreslås en afstandsbaseeret takst i stedet for en fortsættelse med det nuværende zonebaserede system, hvor de tidligere kommuner udgør takstzonerne.

Midttrafik anfører, at det samlede provenu for takststigningen er beregnet til i gennemsnit at udgøre 3%.

Teknik- og Forsyningsudvalget i Ringkøbing – Skjern Kommune har behandlet sagen i møde den 22. august 2007.

Fra kommunens side er der følgende bemærkninger:

Regelharmoniseringen omkring den administrative del som praktiske del af handicapkørslen giver ikke anledning til bemærkninger.

### Åbningstider

mandag – onsdag	9.30 – 15.00
torsdag	9.30 – 16.45
fredag	9.30 – 13.00

### Telefontider

mandag – onsdag	8.00 – 15.30
torsdag	8.00 – 17.00
fredag	8.00 – 13.30

Hjemmeside [www.rksk.dk](http://www.rksk.dk)

Telefon 99 74 24 24

Omlægningen af taksterne for brugerne fra det nu kendte zonesystem til et kilometerbaseret afregningssystem er mere problematisk.

Takstforslaget er, at brugerbetalingen fra og med 2008 udgør 3 kr. pr. km, dog minimum 30 kr., som dækker kørsel de første 10 km. Der er ikke et årsgebyr.

Selve princippet med en kilometerbaseret betaling er fornuftig, set i forhold til zonesystemet, hvor forskellige zonestørrelser og brugernes bopæl i forhold til zonegrænserne kunne medføre store forskelligheder og uligheder i egenbetalingen.

For de kortere rejser vil det for brugerne samlet set nok ikke få den store betydning, og vil være udgiftsneutralt. Det vil dog for de enkelte brugere være af væsentlig betydning, om turen krydser en tidligere zonegrænse.

Det vurderes, at takstomlægningen generelt vil betyde en forskydning af takstniveauet for de længere ture i opadgående retning i forhold til de kortere ture.

En mere ensartet takststigning over turlængder vil være at foretrække og næppe møde så meget kritik.

Midttrafik anmodes om at overveje en anden takstmodel, hvor takststigningsprocenten uafhængig af turlængder bliver mere ensartet. Dog under forudsætning af, at det samlede gennemsnitlige provenu fra takststigningen på 3% fastholdes.

Modellen kunne f.eks. være med forskellige kilometertakster for de første 25 km og efterfølgende 25 km intervaller.

Samtidig skal man gøre opmærksom på, at forskellen til taksterne i den kollektive trafik bliver endnu større for de længere ture, end de er i dag, hvilket er imod lovens intentioner med handicapordningen.

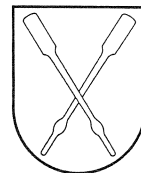
Venlig hilsen



Knud Erik Pedersen  
Afdelingsleder

**SAMSØ KOMMUNE**  
**KOMMUNALBESTYRELSEN**

LANGGADE 1, TRANEBJERG  
8305 SAMSØ  
TELEFON 87 92 22 00  
SELVVALG 87 92 + LOKAL NR  
TELEFAX 87 92 22 10  
HJEMMESIDE: [www.samsoe.dk](http://www.samsoe.dk)  
EMAIL: [kommune@samsoe.dk](mailto:kommune@samsoe.dk)



Midttraffik

Søren Nymarks Vej 3

8270 Højbjerg

Ekspeditionstid:  
Mandag-fredag kl. 10:00 – 12:00  
samt torsdag kl. 15:00 – 17:00

DATO	17. august 2007
J. NR.	13.05G01 – KB 294/2007
DERES J. NR.	
REFERENCE:	RVR / JM

**Vedr. høring om budget 2008 for kollektiv trafik**

Det skal hermed meddeles at Samsø Kommune ikke har bemærkninger til det fremsendte, men tilkendegiver igen at Samsø kommune fortsat anser rute 131 som en regionalrute, som er også er skrevet til Region Midtjylland.

Med venlig hilsen



Carsten Bruun

Borgmester



Robert V. Rasmussen

Kommunaldirektør



Sammenlægningsudvalget  
Søvej 1  
8600 Silkeborg

Dato: 28. september 2006

## Høringssvar vedrørende serviceniveau og takster for handicapkørslen 2007

Handicaprådet i den nye Silkeborg Kommune har på sit møde den 28. september 2006 drøftet Region Midtjyllands høringsbrev med tilhørende bilag om serviceniveau og takster for handicapkørslen i 2007.

Handicaprådet kan tilslutte sig de synspunkter, som fremgår af høringssvar fra den nye Silkeborg Kommunes Økonomiudvalgsmøde den 25. september 2006.

Herudover finder Handicaprådet, at regionen skal forpligte sig til jævnlige (f.eks. ½-årige) brugertilfredshedsundersøgelser som et vigtigt værktøj til løbende vurdering og justering af tilrettelæggelsen.

Handicaprådet finder også, at der som lovet af Århus Amt, bør gennemføres en kvalitetsundersøgelse blandt brugere og vognmænd, inden der gennemføres vidtrækkende beslutninger.

Handicaprådet  
Den nye Silkeborg Kommune

Sagsnr.: 06/769  
Handicapchef  
Svend Erik Rasmussen

Telefon: 87 700 700  
Fax: 87 700 600

Med venlig hilsen

Mia Schmidt  
Formand

Sammenlægningsudvalget  
Søvej 1  
8600 Silkeborg

Dato: 16. august 2006

**Høringssvar vedrørende trafikplan samt driftsbudget for kollektiv trafik og handicapkørsel i Region Midtjylland og vedrørende takstbeslutning 2007 for kollektiv trafik i Region Midtjylland.**

Handicaprådet  
Ny Silkeborg Kommune

Handicaprådet i den nye Silkeborg Kommune har på sit møde den 15. august 2006 drøftet de udkast til høringssvar, som Sammenlægningsudvalget behandlede på sit møde den 14. august 2006. Handicaprådet skal herefter afgive følgende høringssvar:

Sagsnr.: 06/769  
Handicapchef  
Svend Erik Rasmussen

Telefon: 87 700 700  
Fax: 87 700 600

**Vedrørende trafikplan samt driftsbudget.**

Erfaringen fra den nuværende Silkeborg Kommune med Århus Amts tilrettelæggelse af handicapkørsel er, at den har fungeret tilfredsstillende for brugerne. Århus Amt har da også anerkendt, at ordningen ikke har fungeret tilfredsstillende. På møde i Århus Amts Udvalg for Miljø og Trafik den 9. februar 2006 besluttede man, at der skulle foretages nogle forbedringer. Det er dog fortsat brugernes oplevelse i nuværende Silkeborg Kommune, at ordningen ikke fungerer tilfredsstillende.

DSI's repræsentanter i Handicaprådet ønsker også at fremføre det synspunkt, at en tilrettelæggelse af handicapkørslen som den nuværende i Århus Amt, ikke er i overensstemmelse med "Standardreglerne for lige muligheder for handicappede", som er vedtaget på De Forenede Nationers generalforsamling den 20. december 1993 (resolution 48/96), på følgende punkter:

Regel 9 vedrørende familieliv og personlig integritet, hvor bl.a. er anført, at "de enkelte lande bør fremme fuld deltagelse for mennesker med handicap i familielivet".

Regel 10 vedrørende kultur, hvor der bl.a. er anført, at "de enkelte lande skal sikre, at mennesker med handicap integreres og kan deltage i kulturelle aktiviteter på lige fod med andre".

Regel 11 vedrørende fritid og sport, hvor der bl.a. er anført, at "de enkelte lande skal træffe foranstaltninger der sikrer, at mennesker med handicap har lige muligheder for udøvelse for fritids- og sportsaktiviteter".

Det er således DSI-repræsentanternes synspunkt, at handicapkørslen bør tilrettelægges således, at den enkelte visiterede bruger selv direkte bestiller taxakørsel, således som det også tidligere har været tilrettelagt i Århus Amt. Alternativt, at det på anden vis kan sikres, at der for den enkelte bruger er fuld fleksibilitet i benyttelsen af ordningen.

Handicaprådet har en klar forventning om, at der uanset valg af den fremtidige tilrettelæggelse af handicapkørsel foretages en løbende effektiv opfølgning. Formålet må under alle omstændigheder være, at ordningen fungerer fuldt tilfredsstillende for den enkelte bruger.

Handicaprådet finder, at den administrative udgift ved forslag til fremtidig tilrettelæggelse forekommer urimelig stor i forhold til handicapkørselens samlede omfang.

Handicaprådet finder, at handicaporganisationerne bør høres igen forud for den endelige beslutning om tilrettelæggelse af handicapkørsel i Region Midtjylland.

Handicaprådet kan herudover tilslutte sig udkastet til høringsvaret fra den nye Silkeborg Kommune.

### **Vedrørende takstbeslutning 2007.**

Handicaprådet kan tilslutte sig udkastet til høringssvar fra den nye Silkeborg Kommune. Specielt ser Handicaprådet positivt på muligheden for at have 0-takst på lokale ruter.

Med venlig hilsen

Mia Schmidt / Freddie Førster  
Formand Næstformand

Region Midtjylland  
Skottenborg 26  
8800 Viborg

### Vedr. Ændringer i handicapkørslen.

På møde i Handicaprådet i Silkeborg Kommune den 8. marts 2007 blev følgende drøftet:

”Århus Amt har i december 2006 meddelt brugerne, at kørselskontoret vedr. handicapkørsel er overgået til trafikelskabet ”Midttrafik”. I samme brev orienteres om, at der er foretaget nogle ændringer fra 1. januar. Dels kan der rejses i tidsrummet kl. 6.00 – 24.00 og der kan bestilles rejser i tidsrummet kl. 8.00-20.00. Handicaprådet ønskede en drøftelse af sagen, idet der er tale om en ændring i rejsetidsrummet fredag, lørdag og søndag samt helligdage, hvor der tidligere kunne rejses til kl. 01.00. Endvidere er kontorets åbningstid beskåret med 2 timer dagligt, idet der tidligere var åbent kl. 7.00 – 21.00”.

Sagen blev drøftet og senere fulgt op på Handicaprådets møde den 26. april 2007, hvor det blev besluttet, at Handicaprådet ønsker at give udtryk for det synspunkt, at ændringen i handicapkørslen burde have været sendt til høring i kommunerne.

Dette synspunkt er hermed fremført til efterretning.

Med venlig hilsen

Mia Schmidt / Freddie Førster  
Formand Næstformand

Afdeling: Handicaprådet i Silkeborg

Sektion:

Adresse: Them Centret 12  
8653 Them

Sagsbehandler: SER/SNF

Direkte tlf.: 89701800

E-mail:

Send sikkert:sikkerpost@silkeborg.dk

Fax nr.:

EAN-nr.:

Sagsnr.: 07/9365

Dato: 14. juni 2007



## Forslag til regelharmonisering for handicapkørsel

Sagsnr: 06/24378

Sagsansvarlig: TLYA

---

### Sagens formål

Høring om regelharmonisering for handicapkørsel.

### Sagsbeskrivelse

Midttrafik har med mail af 3. juli 2007 sendt forslag til regelharmonisering for handicapkørsel i 2008. Forslaget medfører, at der vil være ens regler for handicapkørslen for alle kommuner i Midttrafiks område med undtagelse af enkelte regler for rejser internt i Århus Kommune og eventuelt med undtagelse af Hedensted og Horsens kommuner. Forslaget har været til høring ved kommunerne, DSI og vognmændenes kontaktudvalg. For handicappede i Silkeborg Kommune er den væsentligste forskel, at Midttrafik foreslår en afstandsbaseret takst i stedet for at fortsætte med det nuværende zonebaserede system, hvor de tidligere kommuner udgør takstzonerne. Midttrafik har beregnet, at provenuet totalt set vil være det samme som efter den nuværende takstmodel, tillagt en stigning på 3 procent. Ændringen i takstsystemet vil dog medføre at nogle rejser bliver billigere og nogle bliver dyrere. Midttrafiks materiale er vedlagt som bilag.

### Bilag

- Åben Forslag til regelharmonisering 29 juni 07
- Åben Høringsbrev om harmonisering af handicapkørsel juni 07
- Åben Nye takster for handicapkørsel 2008
- Åben Serviceniveau og takster for handicapkørsel 2007

### Beslutning Handicaprådet den 23-08-2007

Handicaprådet henviser til Rådets tidligere udtalelser vedrørende handicapkørsel, som vedlægges.

Rådet finder fortsat, at handicapkørslen ikke tilrettelægges på en måde, der kan fungere tilfredsstillende i forhold til brugernes behov, og der ses ikke at være indarbejdet forbedringer overhovedet.

Rådet finder desuden, at reglerne strider imod FN's standardregler fra 1993.

Endelig finder Rådet, at taksterne er for høje i forhold til de almindelige takster for offentlig transport.

Rådets udtalelse fremsendes såvel til Midttrafik som til Borgmesteren.

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

**Dato:** 16. august 2007

**Sagsnr.:** 07/27703

### **Budget 2008 for kollektiv trafik**

Midttrafik har den 27. juni 2007 fremsendt følgende materiale i høring:

1. Budgetforslag 2008 for kollektiv trafik
2. Forslag til oprettelse af en udviklingspulje
3. Takstforslag for 2008
4. Forslag til harmonisering af billettyper.

Skanderborg Byråds Forsynings- og Miljøudvalg har i sit møde den 13. august 2007 behandlet det fremsendte materiale.

Forsynings- og Miljøudvalget kan tilslutte sig det fremsendte budgetforslag, idet der søges afsat 600.000 kr. pr. år i Skanderborg Kommunes budget 2008 – 2011 til en ny direkte forbindelse mellem Galten og Ry, jf. Projektkataloget.

Udvalget kan endvidere tilslutte sig, at der i Midttrafiks budget 2008 afsættes 10 mio kr. til en udviklingspulje som foreslået af Midttrafiks bestyrelse. For Skanderborg Kommunes vedkommende drejer det sig om et udgiftsbeløb på ca. 124.000 kr.

Udvalget har ingen bemærkninger til Midttrafiks udkast til takstforslag for 2008 og Midttrafiks forslag til harmonisering af billetsystemet.

Med venlig hilsen



Erik Juul Nysom

Sekretariatsleder

Dir. tlf.: 87 94 76 65

E-mail: erik.nysom@skanderborg.dk

Skanderborg Kommune

Adelgade 44

8660 Skanderborg

Tlf. 8794 7000

www.skanderborg.dk

Teknik og Miljø

Knudsvej 34

8680 Ry



SKIVEKOMMUNE

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Den 30. august 2007

### Harmonisering af regler og takster for handicapkørsel – hørings svar

Skive Kommunes Udvalg for Social og Ældre har behandlet det fremsendte forslag til harmonisering af regler og takster for handicapkørsel fra 2008 på møde den 15. august 2007.

Udvalget besluttede at tage forslaget til efterretning.

Med venlig hilsen

  
Inglev Jensen  
Direktør

**Social- og arbejdsmarkeds-  
forvaltningen**

Torvegade 10  
7800 Skive  
Tlf: 99 15 55 00  
Fax: 99 15 57 77  
CVR-nr.: 29189579  
jehu@skivekommune.dk  
www.skive.dk

Reference.: 683102

Henvendelse til:  
JEHU  
Tlf. lokal



Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Den

**Århus Kommune**  
Teknik og Miljø

### **Høringssvar vedr. forslag til budget 2008.**

Midttrafik har den 27. juni 2007 fremsendt høringsmateriale til bestillerne vedr. trafikskelskabets forslag til budget 2008. Udover bemærkninger til budgetforslag 2008 beder Midttrafik specifikt om bemærkninger vedrørende forslag til etablering af udviklingspulje, takstforslag 2008 og forslag til harmonisering af billettyper.

Århus Kommune har behandlet det fremsendte materiale og har nedenstående bemærkninger.

#### **Budgettet**

##### *1) Vedr. Byrdefordeling*

Underudvalget vedr. forberedelse af trafikskelskabet vedtog den 1. september 2006 budget for 2007. Beslutningen er siden tiltrådt af Bestyrelsen. Det indgik i beslutningen, at der i løbet af 2007 skulle udarbejdes reviderede principper for byrdefordeling for 2008 og fremefter,

Der ses ikke – hverken i forbindelse med det løbende bestyrelsesmateriale eller som en del af det nu fremlagte budgetforslag for 2008 – at foreligge et forslag til reviderede byrdefordelingsprincipper.

I bilag 2 vedr. punkt 1 på dagsordenen for bestyrelsesmødet den 22. juni 2007, som indgår i høringsmaterialet, fremgår på side 19, at time-sagsstyring og øget ressourcehenførbare "eventuelt [vil] kunne indgå" i en ny byrdefordelingsmodel.

Århus Kommune lægger vægt på, at byrdefordelingen så vidt muligt afspejler bestillerens faktiske ressourceforbrug i trafikskelskabet, idet der dog bør være en rimelig balance mellem indsats og udbytte i registreringen.

Århus Kommune finder, at der som minimum bør indarbejdes et konkret mål for, hvornår et forslag til en ændret byrdefordelingsmodel kan være på plads, som en del af budgetmaterialet.

Rådhuset  
Postboks 36, 8100 Århus C

Sagsnr.: TOV/07/00612-002  
Journalnr.: 13.05.00000

Telefon: 8940 2000  
Direkte: 8940 2330

E-post:  
tov@aarhus.dk  
www.aarhuskommune.dk



## 2) *Vedr. Effektivisering*

Det indgik endvidere i beslutningen om budget for 2007, at Trafikselskabet i 2007 skulle fremlægge en konkret plan for gennemførelse af mærkbare stordriftsfordele ved etableringen af et trafikselskab.

Der ses ikke – hverken i forbindelse med det løbende bestyrelsesmateriale eller som en del af det nu fremlagte budgetforslag for 2008 – at foreligge en sådan, konkret plan. Derimod budgetteres helt ens i 2008 og de tre overslagsår i faste priser.

Århus Kommune skal opfordre til, at en effektiviseringsplan bliver udarbejdet. Det er Kommunens opfattelse, at der – efter Trafikselskabet har haft en vis indkøringsperiode – vil være muligt at skabe en løbende udvikling af organisation, arbejdsgange og aktiviteter. På den måde vil der også kunne skabes grundlag for omprioriteringer og fremme af fremadrettede udviklingstiltag o.l.

## 3) *Vedr. bortfald af etableringspulje efter 2007*

I bilag 1 vedr. punkt 1 fra bestyrelsesmødet den 22. juni 2007, som indgår i høringsmaterialet, fremgår på side 3-4 en redegørelse for de byrdefordelingsmæssige konsekvenser af etableringspuljens udfasning. Det anføres, at budgetreduktionen foreslås fordelt proportionalt med køreplantimefordelingen i 2007.

Århus Kommune skal understrege, at byrdefordelingen i 2008 naturligvis må vedrøre 2008-budgettet. Og de dele af 2008-budgettet, som måtte blive fordelt efter køreplantimetotal må naturligvis fordeles efter køreplantimetotal i 2008.

Det er med andre ord ikke *forskellen* mellem 2007- og 2008-budgetterne, som skal fordeles, hvorfor køreplantimefordelingen i 2007 er irrelevant i sammenhængen.

## 4) *Vedr. fordeling for bortfald af afgiftsfritagelse – diesel*

I bilag 2 vedr. punkt 1 på dagsordenen for bestyrelsesmødet den 22. juni 2007, som indgår i høringsmaterialet, fremgår på side 24, at Midttrafik forventer merudgifterne til busdrift som følge af bortfald af brændstofafgiftsfritagelse fordelt proportionalt med de enkelte bestillers andel af udgifter til busdrift.

Der er med dette udgangspunkt stipuleret en merudgift for Århus Kommune på ca. 34 mio. kr. Århus Sporveje Busselskabet har imidlertid oplyst, at man alene forventer at skulle afholde merudgifter som følge af lovændringen på ca. 21 mio. kr. årligt.

Da Århus Sporveje Busselskabets økonomi er forbundet med Århus Kommunes økonomi, er det naturligvis helt afgørende, at Århus Kommunes merudgift som følge af den forventede, ændrede afgiftsregulering svarer præcist til de faktiske merudgifter i busselskabet.

## 5) *Indtægtsfordeling*

Århus Kommune antager, at budgetforslaget er udarbejdet uden, at der har kunnet tages højde for ændret indtægtsfordelingsmodel – uden at dette dog synes at fremgå af materialet.

Århus Kommune er bekymret for udviklingen i billetindtægter. Dels indgår der en forventning om en indtægtsnedgang for Kommunen på 4,7 mio. kr., dels må der forventes en

indtægtsnedgang som følge af den ændrede standsningspolitik og planerne om en regional ringrute. Disse to punkter vil kun på kort sigt og kun i begrænset omfang blive udlignet. På 1-2 års sigt må der forventes en mærkbar indtægtsnedgang for Århus Kommune, som vil gøre det nødvendigt med kompenserende driftsreduktioner.

Det er vigtigt for Århus Kommune, at der så hurtigt som muligt tilvejebringes det bedst mulige skøn over udviklingen i indtægtssiden, så der kan tages de nødvendige initiativer til opretholdelse af økonomisk balance inden for den kollektive trafik.

#### *6) Specifikt vedr. den regionale ringrute*

Århus Kommune stiller sig noget tvivlende overfor Midttrafiks forventninger til såvel de økonomiske konsekvenser som til det passagermæssige grundlag for den foreslåede regionale ringrute.

Det forudsættes bl.a. at indtægtstabet for Århus Kommune i forbindelse med overflytning af passagerer fra de eksisterende lokale buslinjer til den nye delvist parallelle regionale ringrute højst svarer til den besparelse, som Århus Kommune kan opnå ved en reduktion af nuværende dubleringskørsel på linje 12. Det er nævnt at denne besparelse kan udgøre op til 1,3 mio. kr. på årsbasis. Dette forudsætter dog, at samtlige dubleringsture kan fjernes.

Århus Kommune har tidligere gjort Midttrafik opmærksom på, at kommunen i forhold til et fremsendt foreløbigt udkast til køreplan for den regionale ringrute kun forventer at kunne fjerne én eksisterende dubleringstur svarende til en omkostningsreduktion for Århus Kommune på omkring 250.000 kr./år.

Indtægtsnedgangen for kommunen i forbindelse med overflytning af passagerer vil formodentlig være større end denne omkostningsreduktion, og kommunen må således forvente et direkte indtægtstab i forbindelse etableringen af den regionale ringrute. Dette indgår ikke i Midttrafiks opstilling af økonomiske konsekvenser, som udelukkende synes at koncentrere sig om konsekvenserne for Regionens økonomi.

En anden forudsætning i Midttrafiks opstilling er en efter Århus Kommunes opfattelse urealistisk stor forventning til, hvor mange nye (altså ikke-overflyttede) passagerer, den nye rute kan tiltrække. Det er bl.a. nævnt, at der forventes 100 nye pendlere som følge af "øget frekvens" på Ringvejen. Det skal i den forbindelse gøres opmærksom på, at frekvensen af busafgangene på Ringvejen med Midttrafiks oplæg til køreplan ikke øges, idet der vil være uændret afstand mellem de fleste busafgange. Der kommer til at køre flere busser, men frekvensen ændres ikke, da den nye routes køreplan ikke koordineres med den eksisterende kørsel. På den baggrund er en tilgang af nye passagerer i det nævnte omfang næppe realistisk på denne strækning.

Endvidere anvendes som beregningsmæssig forudsætning, at den gennemsnitlige indtægt pr. ny passager er 20 kr. svarende til øvrige regionale busrejser i Østjylland. Da det imidlertid er Midttrafiks forventning, at en del af passagergrundlaget for den nye regionale ringrute er lokale rejsende indenfor Århus Kommune, anbefales det at nedjustere forventningerne til et niveau, der ligger tættere på den gennemsnitlige indtægt inden for Århus Kommune, som ligger under 10 kr./passager.

Endelig har Midttrafik for nylig anmodet Århus Kommune om at etablere nye vejanlæg, som er en forudsætning for den foreslåede ruteføring af den kommende regionale ringrute. Disse vejanlæg ville give Århus Kommune en udgift på skønnet omkring 1,7 mio. kr. Århus Kommune har meddelt Midttrafik, at anlægsønskerne vil blive noteret som projektønsker, og vil indgå i de kommende års prioritering af midler til vejsektoren sammen med øvrige projektønsker. De ønskede anlæg vil ikke blive etableret, inden den planlagte opstart af den regionale ringrute allerede senere i indeværende år.

Århus Kommune gør således opmærksom på, at der i beslutningsgrundlaget for den foreslåede regionale ringrute ikke er indregnet en forventelig negativ virkning på Århus Kommunes driftsøkonomi, at det forventede indtægtsniveau er sat urealistisk højt, og at de anlægsøkonomiske konsekvenser for Århus Kommunes slet ikke er nævnt. På det grundlag bør Midttrafik revurdere etableringen af ruten.

#### 7) Driftsbudget (busdrift)

Der henvises til s. 14 i bilag 2 vedr. punkt 1 på dagsordenen for bestyrelsesmødet den 22. juni 2007, som indgår i høringsmaterialet.

Århus Kommune finder det afgørende, at budgetteringen af driftsudgifter til bybuskørsel i Århus Kommune og billetindtægter sammesteds er baseret på den aktuelle viden om følgende forhold:

- Århus Sporveje Busselskabets budgetforventninger til 2008.
- Budgetforventninger i forbindelse med udbud af en del af kørslen i Århus Kommune 2008.
- Den konstaterede forringelse i billetindtægterne, som omtales andetsteds i budgetmaterialet.
- De hidtidige og forventede ændringer i takststrukturen som led i harmoniseringsbestræbelserne i regionen.

Konkret synes forslag til driftsudgiftsbudget ikke at svare fuldstændig til de informationer, Århus Sporveje Busselskabet har præsenteret i forbindelse med hidtidig budgetopfølgning, idet udgiften til buskørsel i Århus Kommune blot ser ud til at være fremskrevet med 1,9 % i forhold til 2007-budgettet. Der ser heller ikke ud til at være taget højde for den økonomiske virkning af det kommende udbud af en del af kørslen.

Hvis nærværende budgetforslag ikke er baseret på det reelle og mest opdaterede grundlag, må Århus Kommune forlange at få et ajourført budgetforslag hurtigst muligt, og forbeholder sig i givet fald ret til at afgive nyt hørings svar.

Det fremlagte forslag til driftsbudget udviser en forøgelse af bestillerbidraget fra Århus Kommune på i størrelsesordenen 7,5 mio. kr. fra 2007 til 2008.

Midttrafik anmodes derfor om allerede inden budgetvedtagelsen at kvalitetssikre budgetgrundlaget og indgå i en dialog med Århus Kommune om, hvordan den økonomiske balance i busdriften kan genoprettes. Århus Kommune betragter udviklingen som stærkt bekymrende og har allerede for nuværende indledt overvejelser angående mulige indskrænkninger i busdriften.

### 8) Handicapkørsel

Det kan undre, at Midttrafik uden nogen særlig forklaring budgetterer med, at administrationsudgifter i forbindelse med den lokale handicapkørsel indenfor Århus Kommune stiger fra 4,7 mio. kr. i 2007 til 5,5 mio. kr. i 2008.

I forbindelse med at et nyt IT-system blev taget i brug for et par år siden, forventede Århus Sporveje, at systemet på sigt ville udløse en besparelse på ca. 1 mio. kroner. Denne forventede besparelse budgetterer Midttrafik nu med bliver vendt til en merudgift på 0,8 mio. kr. svarende til en udgiftsstigning på 17 %.

Midttrafik budgetterer med en stor vækst i antal ture udover Århus Kommune på 10 %, som udløser en forventet øgning i kommunens omkostninger til disse ture på 11,2 % i forhold 2007. Århus Kommune ønsker en forklaring på baggrunden for denne vækstantagelse.

Ud over ovenstående hovedpunkter ser det i forhold til de foreløbige opfølgninger på driften i 2007 ud til, at Midttrafik har overvurderet de forventede omkostninger i 2007. Da budgettet for 2008 baseres på budgettet for 2007, er omkostningerne i 2008-budgettet formodentlig også overvurderet.

Samlet anmodes Midttrafik om, at redegøre nærmere for de forventninger, der ligger til grund for forslag til budget for 2008. Århus Kommune kan ikke umiddelbart acceptere øgede omkostninger i det omfang, som Midttrafik skitserer.

### **Forslag om udviklingspulje**

Århus Kommune kan bakke op om Midttrafiks intention om at arbejde for udvikling og fremme af den kollektive trafik. Kommunen kan imidlertid under ingen omstændigheder tilslutte sig, at der afsættes en fast etableringspulje som foreslået.

En beslutning som den foreslåede vil påføre Århus Kommune en årlig udgift på knap 3 mio. kr. Med baggrund i den aktuelle økonomiske situation i den kollektive trafik vurderes det, at det i givet fald vil nødvendiggøre (yderligere) driftsindskrænkninger i den kollektive trafik i Kommunen. Århus Kommune vil ikke kunne forsvare en sådan beslutning over for borgerne.

Århus Kommune kan konstatere, at der er en række økonomiske udfordringer på den kollektive trafiks område.

- Forslaget til driftsbudget indeholder en forringelse for Århus Kommune på i størrelsesordenen 7-8 mio. kr. Der er herunder en forventning om en faldende selvfinansieringsgrad i Århus Kommune.
- Busselskabets egne forventninger indikerer så vidt oplyst, at forringelsen kan blive endnu større
- Der kan vise sig ikke ubetydelige merudgifter for Århus Kommune ved bortfald af brændstofafgiftsfritagelsen.

- Århus Kommune skal bidrage til Letbanearbejdet med 2,8 mio. kr. i 2008. I løbet af få års sigt skal der investeres betydelige, yderligere beløb i letbanearbejdet. Udgifterne til dette initiativ – som Århus Kommune opfatter som det væsentligste udviklingstiltag for den kollektive trafik – må forventes at skulle finansieres inden for den eksisterende, økonomiske ramme til kollektiv trafik – formentlig både i Århus og andre kommuner.
- Århus Kommune står over for en nødvendig udgift til fornyelse af billetteringsmaskiner på i størrelsesordenen 20-25 mio. kr. i 2008, som må forventes at skulle finansieres inden for den kollektive trafiks ramme.
- Der er stor usikkerhed om konsekvenserne af udbud af busdrift i Århus Kommune på kort sigt. På længere sigt forventes en betydelig økonomisk gevinst, som imidlertid er øremærket til letbanearbejdet.

Århus Kommune vurderer, at Kommunen står over for økonomiske udfordringer på den kollektive trafiks område, som med stor sandsynlighed vil kræve, at der foretages indskrænkninger i busdriften.

Det vil ikke kunne forsvares overfor borgerne og brugerne af den kollektive trafik, at der skal foretages yderligere driftsindskrænkninger med henvisning til en investering i uspecifiserede udviklingstiltag.

Århus Kommune lægger derfor stor vægt på, at der *ikke* etableres en fast udviklingspulje.

Århus Kommune er imidlertid stærkt optaget af arbejdet for løbende udvikling af den kollektive trafik og vil derfor ingenlunde modsætte sig, at Midttrafik arbejder for dette mål.

Frem for at etablere en pulje til senere udmøntning skal Århus Kommune opfordre til, at der bliver indledt en proces med henblik på at formulere et prioriteret katalog over ønskede udviklingsinitiativer. Et sådant udviklingskatalog vil derpå kunne indgå i prioriteringsovervejelser i Midttrafik og hos de enkelte bestillere, som for hvert enkelt projekt kan afgøre, om der er grundlag for et økonomisk engagement.

Århus Kommune skal i samme forbindelse opfordre til, at der udarbejdes en samlet plan for effektivisering og udvikling. En sådan plan vil hensigtsmæssigt kunne omfatte såvel Midttrafiks administration som den samlede kollektive trafik i regionen. (Jf. i øvrigt punkt 2 ovenfor).

Inden for rammerne af det samlede forslag til budget på 1,2-1,3 mia. kr., som Midttrafik har ansvaret for, er det Århus Kommunes opfattelse, at der uden større vanskeligheder via en målrettet indsats vil kunne peges på muligheder for at frigøre midler til udvikling i mindst det foreslåede omfang uden særligt bidrag fra bestillerne.

### **Takstforslag**

Forslag om samling af prisområde Midt, Syd og Øst til ét prisområde kan tiltrædes. De foreslåede takstniveauer i dette område kan ligeledes tiltrædes, dog med nedennævnte bemærkninger.

På grund af tekniske begrænsninger i de eksisterende gamle kontantautomater i bybusserne i Århus vil Midttrafik foreløbig fastholde enhedstaksterne for zone 1-4 i Århus. I materialet er nævnt, at nye kontantautomater forventes taget i brug i løbet af 2. halvår 2008, hvorfor harmonisering af kontanttaksterne først forudsættes gennemført i Århus ifm. den generelle takstændring primo 2009.

Århus Kommune bifalder, at udskiftningen af kontantautomaterne fremskyndes mest muligt, idet de eksisterende automater ikke fortsat kan påregnes vedligeholdet. Århus Kommune er bekymret for, at defekte automater vil resultere i en faldende indtjening. Udskiftningen må derfor være tilendebragt senest i løbet af 2. halvår 2008.

Århus Kommune anerkender naturligvis, at kontanttaksterne først kan harmoniseres, når de nye automater er taget i brug. Imidlertid er der ingen grund til, at fastholde de eksisterende enhedstakster i Århus i 2008. En mindre regulering af enhedsprisen for kontantbilletterne ville lette overgangen til de harmoniserede takster i 2009 for rejser i 3 og 4 zoner.

Som nævnt ovenfor står Århus Kommune overfor en række økonomiske udfordringer, bl.a. fordi indtægterne er faldende. I det fremsendte takstforslag forventes den nominelle provenueffekt i Øst at være 2,6 pct, - altså en stigning, som ligger under den generelle pris- og lønfremskrivning.

Århus Kommune forventer, at Midttrafik fastsætter taksterne, så Århus Kommune under forudsætning af et uændret antal solgte billetter og kort kan regne med et uændret indtægtsbudget i faste priser.

Set i det lys kunne en mindre lokal takstregulering på kontantbilletterne i Århus være gavnlige. Det skal på den baggrund foreslås, at kontanttaksterne i Århus i 2008 stiger med én kr. til hhv. 19 kr. for voksne/pensionister og 10 kr. for børn.

Det i materialet nævnte forslag om en udvidelse af 1-zones-rejser til bl.a. Øst kan ikke anbefales af Århus Kommune, som i givet fald måtte forvente en væsentlig indtægtsnedgang. Alternativt ville finansieringen af indtægtsnedgangen skulle finansieres ved en større omlægning af Midttrafiks takster, som ville forårsage væsentlige prisstigninger på andre billettyper. Det ville være uhensigtsmæssigt i forhold til sammensætningen af rejsende i Århus Kommune.

Århus Kommune har i 2007 valgt at støtte abonnementskort for børn i 3 og 4 zoner, således at prisen for disse holdes nede på hhv. 60 % af prisen for et voksenkort i 3 zoner og tilsvarende 50% af prisen for 4 zone-kort. Århus Kommune ønsker at fortsætte den nuværende ordning med støttede kort i 2008. Med udgangspunkt i det tilsendte takstforslag bliver prisen for fuldtids børneabonnementskort i 3 zoner således ca. 255 kr. og i 4 zoner ca. 275 kr.

Midttrafik har i 2007 videreført den hidtidige ordning i Århus Kommune, hvor der for alle passagergrupper (voksne, børn og pensionister) er mulighed for at købe deltidskort til ca. 75 % af prisen for et fuldtidskort. Ordningen med deltidskort for alle passagergrupper forudsættes fastholdt uændret.

## **Harmonisering af billettyper**

Århus Kommune kan umiddelbart tiltræde de foreslåede harmoniseringer af billettyper. Men da der i høringsmaterialet ikke er anført takstniveauer for de foreslåede nye billettyper, er det svært helt at gennemskue konsekvenserne for hhv. de berørte kunder og bestillerne.

Århus Kommune forudsætter derfor, at der ved takstfastsættelsen sikres, at der hverken sker store takstspring for kunderne, eller væsentlige indtægtsændringer for bestillerne.

I forhold til de konkrete tiltag i forbindelse med harmonisering har Århus Kommune følgende bemærkninger:

- Eksisterende gruppeklippe kort i Århus udgår. Da der hidtil kun er solgt et begrænset antal gruppeklippe kort, og da kunderne i stedet kan henvises til andre korttyper, har Århus Kommune ingen indvendinger mod afskaffelsen af korttypen.
- Der indføres en dagsbillet. Midttrafik lægger op til, at billetten skal have ubegrænset zonegyldighed indenfor takstområdet. Det kan blive vanskeligt at fastsætte et hensigtsmæssigt takstniveau, som på én gang sikrer at billetten ikke misbruges til lange rejser, og som samtidig gør billetten attraktiv for f.eks. én-dagsturister i Århus el.lign.
- Deltidsabonnementskort til pensionister. Som nævnt findes i Århus deltidsabonnementskort til alle passagergrupper, - ikke kun pensionister. Det er erfaringen i Århus, at korttypen flytter mange passagerer væk fra myldretiden, og således er til stor gavn i forhold til en hensigtsmæssig afvikling af myldretidstrafikken. Århus Kommune skal således anbefale, at der i Midttrafik indføres deltidskort til alle passagergrupper, og ikke kun pensionister.
- Der indføres institutionsklippe kort. Det væsentlige for korttypens udbredelse er at fastsætte et hensigtsmæssigt takstniveau, som sikrer at det administrativt lettere institutionsabonnementskort ikke udkonkurreres, samtidig med at institutionerne bør have en økonomisk fordel af at anvende institutionsklippe kortet i stedet for almindelige klippekort.

Med venlig hilsen

Peter Thyssen

/

Erik Cederström



"Peter H. Simonsen"  
<peterh@simonsen.mail.dk>

01-09-2007 22:30

Til "Grethe Hassing" <gh@midttrafik.dk>, "Merete Lundgaard Nielsen" <ml@midttrafik.dk>, "Trine Friischman Pedersen" <tfp@midttrafik.dk>, <jh@mag3.aarhus.dk>,

cc

bcc

Emne Re: Dagsorden for Regelharmoniseringsmødet i Herning den 4. sep. kl. 10.

Hej Trine

Nedenstående er der ideer og forslag fra DSI's formand vedr. Handicapkørsel.

Med venlig hilsen  
Peter H. Simonsen  
Simconic.dk  
Tlf. 8619 2525/2819 2525

**Subject:** Dagsorden for Regelharmoniseringsmødet i Herning den 4. sep. kl. 10.

Det er vigtigt, at vilkårene for at købe ekstra turer (ud over de 104) bliver aftalt til et grundlag, som er rimeligt for dem, som skal køre og betale. Det skal samtidig være således, at grundlaget er gennemskueligt for den enkelte forbruger.

Det er ikke min vurdering, at det er muligt at få en åbningstid, som rækker længere end 6-24 – i hvert tilfælde ikke i weekenden. Det kunne være rimeligt at forsøge at få en åbningstid til f.eks. klokken to om natten på fredag og lørdag.

Det er vigtigt, at der tilbydes hjælp til at leve op og ned ad trapper. Hvis ikke dette er muligt, vil der være mange mennesker, som ikke har mulighed for at benytte den individuelle handicapkørsel. Det kan evt. være således, at man kan blive visiteret til en ordning som denne. Indtil videre kan det godt være, at man må acceptere, at der f.eks. skal betales 75 kr. pr. gang for denne tjeneste. Men det vil være optimalt, hvis det bliver gratis.

Umiddelbart vil det være en fordel for brugerne, hvis de får mulighed for at kunne købe yderligere hjælp fra chaufføren.

Det er vigtigt at få præciseret, hvad der kan og skal opfattes som en kort tur. Jeg tror



det vil være mest naturligt, hvis man fastlægger dette ud fra et antal kilometer, f.eks. 100. Herefter skal det være klart, hvordan man får løst sine transportproblemer i forhold til en længere tur - herunder de ture, som går ud over grænsen for en region (det skal være muligt at få kørsel til at alle regioner).

Det er nødvendigt, at der fastholdes en mulighed for at give dispensation fra at benytte tog, hvis det er uforeneligt med den funktionsnedsættelse, den enkelte person har.

Det er vigtigt, at man får mulighed for intern kørsel i 3. region. Hvis ikke man får mulighed for det, vil det ofte være således, at man ikke får det fulde udbytte af at kunne komme frem til et bestemt sted i en anden region, når man ikke samtidig kan besøge mere end en person.

Det er vigtigt, at vi fastholder muligheden for at kunne bestille kørsel spontant (2 timer) bortset fra i forbindelse med højtider, hvor det er naturligt, at man skal bestille lidt før.

Det bør ikke være muligt at ændre tidspunkt for ønsket afgang med mere inden plus/minus 30 minutter. Det er en god ide, hvis man udvikler en tradition for at ringe til kunderne forud for, at man ankommer til det sted, hvor man skal hentes.

Det bør ikke være således, at man kan blive udsat for ekstra kørsel på mere end 30 minutter i forbindelse med en tur.

Det er ikke rimeligt, at fastholde et system for betaling, som er baseret på, at man krydser en grænse for den gamle kommune eller ej. Det giver alt for stort tilfældighed i forhold til prisen. Den bør fastsættes i forhold til antal kilometer. Det er ikke rimeligt at fastholde et urimeligt system fordi man forventer, at det vil give nogle uhen sigtsmæssigheder i forhold til det hidtidige provenu.

Med venlig hilsen  
Sincerely

**Stig Langvad**  
Formand

De Samvirkende Invalideorganisationer (DSI)  
(Ændres til **Danske Handicaporganisationer** (DH) fra 1/1 2008)  
Disabled Peoples Organisations Denmark (DPO-DK)

Kløverprisvej 10B, 2650 Hvidovre

Direkte: + 45 36 38 85 28, mobil: + 45 40 38 06 36, fax +45 36 75 14 03  
Privat: + 45 86 12 38 40

E-mail: [stla@oncable.dk](mailto:stla@oncable.dk) / [sl@handicap.dk](mailto:sl@handicap.dk), [www.handicap.dk](http://www.handicap.dk)

Skriv under nu! Forlang et EU, der beskytter handicappede borgeres rettigheder via effektiv lovgivning, som bekæmper alle former for diskrimination - og som garanterer fuld inklusion af 50 millioner handicappede borgere i det europæiske samfund. Skriv under her:  
[http://www.1million4disability.eu/form\\_dk.asp?langue=EN](http://www.1million4disability.eu/form_dk.asp?langue=EN)

*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 7  
Bilag 1**

Handicapkørsel - Midttrafik

Forslag til Harmonisering af regler og takster fra 1. januar 2008

1-47-70-2-07

10.09.2007

	Høringssvar	Arbejdsgruppens bemærkninger til høringssvar pr. 4.9.07	Endelig forslag til harmonisering i 2008 Basis	Begrundelse/bemærkninger Evt. tilkøb
Hvem visiterer?			Kommunerne visiterer og Midttrafik indlægger data i IT-system.	
Ankemulighed	<i>Holstebro:</i> Kommunalbestyrelsen bør ikke nævnes som ankemulighed. Handicapkørslen har et serviceniveau og en standard. Det politiske niveau kan inddrages, hvis det skal ændres, ellers ikke.	Enig i Holstebros kommentar.	Ligger hos den enkelte kommune.  Kan ikke ankes til anden myndighed.	Der er ikke nævnt noget om Ankemulighed i loven.
Antal ture pr. år?	<i>DSI:</i> Vilkårene for køb af ekstra ture (ud over de 104) skal være aftalt og rimeligt for dem, der skal køre og betale. Og være gennemskueligt.	Samme vilkår for brugere, som øvrige ture, men visiteres af kommunen.	Århus Kommune: 200 interne ture i Århus kommune samt 52 ture over kommunegrænsen  Øvrige kommuner: 104 ture, som er lovens minimumskrav. Kommunerne kan overveje muligheder for tilkøb	Evt. flere ture - som tilkøb fra 2008. Kommunen kan bestemme om kommunen vil tilkøbe ekstra ture, når max er nået, efter individuel vurdering eller generelt for den enkelte kommune.  Århus har pr. 1.1.07 reduceret de lokale ture fra 365 til <b>200</b> .
<b>Formål:</b> Hvad må kunderne køre til?	<i>Århus Kommune:</i> Mulighed for bevilling af kørsel til behandling i op til 3 mdr. Dette ønskes.	Behandlingskørsel fortsætter i Århus Kommune.	Kun til fritidsformål Besøg hos familie og venner Kørsel til kulturelle aktiviteter Indkøb m.v.  Ny brochure for 2008 henviser ikke til kommuner mht. kørsel til tandlæge og fysioterapi. Den enkelte kommune afgør selv.  Fortsat mulighed for kørsel til behandling i Århus Kommune.	Lov om trafikkselskaber § 11 stk. 1  "Trafikkselskabet skal for svært bevægelseshæmmede over 18 år etablere individuel handicapkørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi o.lign."
Indgår handicapkørsel i kørselskoordinering?			Ja  Hedensted beslutter	Forslag 2008, interne ture i Århus koordineres i IT systemet Pass, og øvrig handicapkørsel

	Høringssvar	Arbejdsgruppens bemærkninger til høringssvar pr. 4.9.07	Endelig forslag til harmonisering i 2008 Basis	Begrundelse/bemærkninger Evt. tilkøb
			administrationsmodel – koordineret eller ikke-koordineret.	koordineres i IT systemet Planet.. Horsens og Hedensted beslutter administrationsmodel – koordineret eller ikke-koordineret.
<b>Visiteres med gratis medhjælper?</b>  Krav om påstigning sammen med kunde?			Ja  ja	Der kan fx visiteres med gratis medhjælper, hvis der <ul style="list-style-type: none"> <li>• Er behov for hjælp fra 2 personer til ind- og udstigning</li> <li>• Har behov for pleje under selve transporten</li> <li>• Ofte får epileptiske anfald eller lign, der kræver personhjælp</li> <li>• Lider af svær grad af psykisk utryghed ved at skulle køre alene</li> <li>• Er senil</li> <li>• Nemt bliver køresyg</li> </ul> Medhjælper må ikke selv være kunde i handicapkørslen
<b>Mulighed for betalende gæster?</b>  Krav om påstigning sammen med kunde?	<i>Holstebro:</i> Maks. 3 personer foruden kunden. Kunden + 3 gæster eller Kunden + 1 medhjælper + 2 gæster. I alt maks. 4 personer i bilen.	Maks. 4 personer ellers skal der sendes 2 vogne.	Ja, maks. 2  ja	Der er mulighed for i alt maks. 4 personer: kunde, evt. medhjælper og 2 betalende gæster.  Betalende gæster kan ikke være kunder – vil i givet fald skulle betale for tur. Betalende gæster skal være selvhjulpne

	Høringssvar	Arbejdsgruppens bemærkninger til høringssvar pr. 4.9.07	Endelig forslag til harmonisering i 2008 Basis	Begrundelse/bemærkninger Evt. tilkøb
<b>Ganghjælpemidler?</b> max. antal:  Kan mini-crosser medbringes?			Er harmoniseret pr. 1.1.07 til maks. 2.  Ja, mini-crosser medbringes dog indenfor størrelsesrammen. Max mål for crosser: 140 cm. x 70 cm. Max 300 kg. Inkl. bruger	Betaling for 3. hjælpemiddel skal være det samme som kunder skal betale i egenbetaling.  Generelt er det hensigtsmæssigt at visitere til flere hjælpemidler. Ved kundens bestilling af en tur, foretages vognvalg ud fra hvilket hjælpemiddel, kunden ønsker at medtage på den konkrete tur.
<b>Tilbydes trappetjener?</b> <b>Vilkår for at få trappetjenerservice – f.eks. om visitation o.lign.</b>	<i>Holstebro:</i> Ønsker det som mulighed for tilkøb i forbindelse med den enkelte bestilling af en tur.	Det fastholdes, at der ikke tilbydes trappetjener fra 2008.	Der bliver ikke tilbudt Trappetjener. Kun få vognmænd har.	Kunder fra Randers kommune som i dag er visiteret til et antal trappetjener ture i det næste år, får i 2008 ikke forlænget denne mulighed efter dette forslag.
<b>Hvilken service skal chaufføren mindst levere? (f.eks. afhentning v. kantsten, gadedør mv.)</b>	<i>Herning:</i> Ændringen af kantsten til gadedør for Herning er en forbedring. De antager, at evt. ekstra omkostninger indgår i budgettet.  <i>Århus Kommune:</i> De ønsker særreglen "kørsel fra kantsten til kantsten" bibeholdt.	Forventes indeholdt.  Bibeholdes.	Gadedør til gadedør i gadeniveau. Chauffør skal give hjælp til gadedør. Dog i Århus fortsat fra kantsten til kantsten, fordi det vil have væsentlige økonomiske konsekvenser at ændre dette.	Lov om trafikskaber § 11 stk. 2 " Så tæt på gadedør som muligt"
<b>Mulighed for at købe ekstra service hos chauffør? (f.eks. hjælp til indkøb, bagage mv.)</b>	<i>Holstebro:</i> Ønsker det som mulighed for tilkøb i forbindelse med den enkelte bestilling af en tur. – Uden forudgående visitation til det!  <i>DSI:</i> Mulighed for hjælp op og ned ad trapper. Evt. visiteres til denne ordning og f.eks. betaling 75 kr. pr. gang eller gratis. Mulighed for køb af ekstra hjælp fra chaufføren.	Der kan ikke købes service ved chaufføren, men kommunen kan visitere til service i gadeniveau.	Er harmoniseret pr. 1.1.2007	Der kan ikke købes ekstra service direkte ved chaufføren

	Høringssvar	Arbejdsgruppens bemærkninger til høringssvar pr. 4.9.07	Endelig forslag til harmonisering i 2008 Basis	Begrundelse/bemærkninger Evt. tilkøb
<p><b>Kan der visiteres til ekstra chaufførhjælp?</b></p> <p><b>Hvem visiterer til ekstra chaufførhjælp?</b></p>			<p>Kommunen visiterer og betaler for servicen, som skal være i gadeniveau. Ekstra service bør beskrives – fx bagagehjælp, hente kunden i lejlighed i gadeniveau</p> <p>Der kan betales for hjælp til bagagehjælp i forbindelse med længere rejser. Der kan ikke gives hjælp i forbindelse med indkøb.</p>	<p>Der står ikke noget i nuværende udbuds materiale om tilkøb af ekstra service hos chaufføren- dette indføres i nyt udbudsmateriale.</p> <p>Tiden skal fastlægges individuelt – enten for personen eller for bestemte adresser, hvis der ønskes mere tid til hjælp fra chaufføren. Som udgangspunkt får chaufføren 5 min hver gang en kørestol skal af eller på. Mens der gives 1 minutter til en rollator. (Interne rejser i Århus Kommune dog 3 minutter) I gennemsnit koster et serviceminut ca. 4-6 kr. Serviceydelse og ekstra minutantal kan være fastlagt i visitationen – eller aftales med kommunen efterfølgende</p>
<p><b>Må kunden have dyr med i vognen?</b></p>			<p>Ja, små dyr i tasker/transportkasser under forudsætning af, at de ikke optager en ekstra plads. Servicehunde og førerhunde medtages gratis – skal anføres i visitationen.</p>	
<p><b>Årligt gebyr?</b></p>			<p>Er harmoniseret - intet årligt gebyr</p>	

	Høringssvar	Arbejdsgruppens bemærkninger til høringssvar pr. 4.9.07	Endelig forslag til harmonisering i 2008 Basis	Begrundelse/bemærkninger Evt. tilkøb
<b>Egenbetaling pr. zone?</b>	<p><i>Ringkøbing-Skjern:</i> En anden takstmodel ønskes, hvor takststigningsprocenten er uafhængig af turlængder bliver mere ensartet! Dog under forudsætning af, at det samlede gennemsnitlige provenu fra takststigningen på 3 % fastholdes. Modellen kunne f.eks. være med forskellige kilometertakster for de første 25 km og efterfølgende 25 km intervaller.</p> <p>Samtidig gøres der opmærksom på at de længere rejser bliver dyrere end de er i dag, hvilket er imod lovens intentioner med handicapordningen.</p> <p><i>Silkeborg:</i> Rådet finder, at handicapkørslen ikke tilrettelægges på en måde, der kan fungere tilfredsstillende i forhold til brugernes behov, og der ses ikke at være indarbejdet forbedringer overhovedet. Rådet finder desuden, at reglerne strider imod FN'S standardregler fra 1993 samt at taksterne er for høje i forhold til de almindelige takster for offentlig transport.</p> <p><i>DSI:</i> Betalingssystem bør fastsættes efter antal km.</p>	<p>Ringkøbing-Skjern Kommune ønsker en anden kilometertakst. Det aftales, at der regnes på andre andre takster. Det tages op til evaluering maj 2008.</p> <p>Som udgangspunkt fra 2008 3 kr. pr. km, dog minimum 30 kr., som dækker kørsel de første 10 km. Derefter 3 kr. pr. kørte km.</p> <p>Takstforslaget tilstræbes at være tæt på nuværende – se vedlagte eksempler.</p>	<p>Århus Kommune: Uændret Bustakster, også abonnements og klippekort. Øvrige rejser: Der er regnet på en kilometer baseret takst som dels tilstræber/ sikre provenuet og dels ikke at rammer specielle kundegrupper. Forslag: 3 kr. pr. km, dog minimum 30 kr., som dækker kørsel de første 10 km. Derefter 3 kr. pr. kørte km. Midttrafik har intet årsgebyr. Evaluering af taksterne efter 4 måneder i 2008.</p>	<p>Strækningbaseret egenbetalingsmodel foreslås fra 2008. / km takst. <b>I Sydtrafik betales således:</b> Års gebyr kr. 300+ 2 kr. pr. km dog min. 30 kr. Særlig nattakst efter fredag og lørdag nat 4 kr. pr. km Kørsel udover 2 kommuner er med tog. <b>NT betales således:</b> Års gebyr kr. 355 + 2,30 kr. pr km dog min. 27 kr. Der må køres i region Nordjylland og Midtjylland. Her udover er lange rejser – med tog. Taksten i Midttrafik beregnes ud fra, at vi ikke opkræver års gebyr. For Århus Kommune undersøges muligheden for kontant betaling i vognen.</p>
<b>Betaling for gæster?</b>		Fastholdes på grund af kapacitet i vognene.	Er harmoniseret til max 2 betalende gæster + en visiteret /gratis ledsager. Gæster samme betaling som kunde.	
<b>Betaling for børn?</b>	<i>Holstebro:</i> Maks. 3 børn jf. mulighed for betalende gæster.	Der kan medtages 3 børn + kunde. Max 4 personer i alt inkl. Kunde.	Er harmoniseret til at max 2 børn under 12 år gratis kan medtages Er harmoniseret til at børn fra 12-15 år betaler halv takst. Max 2 børn kan medtages	
<b>Pris for ekstra bagage?</b>		I forbindelse med længere rejser kan chaufføren i tilfælde, hvor der ikke rejser en ledsager med, give hjælp til alm. bagage.  Bagage inkludere ikke indkøb, hvilket kunden/ledsager selv skal	Hvis der er så meget håndbagage, at det optager et ekstra plads i vognen, opkræves betaling svarende til en medrejsende voksen.	I forbindelse med længere rejser kan chaufføren i tilfælde, hvor der ikke rejser en ledsager med, give hjælp til alm. bagage.  Bagage inkludere ikke indkøb, hvilket kunden/ledsager selv skal kunne håndtere.



	Høringssvar	Arbejdsgruppens bemærkninger til høringssvar pr. 4.9.07	Endelig forslag til harmonisering i 2008 Basis	Begrundelse/bemærkninger Evt. tilkøb
<b>Driftsdøgn</b> <b>Mandag til torsdag</b> <b>Fredag</b> <b>Lørdag</b> <b>Søndag</b> <b>Helligdage</b>	<i>Holstebro:</i> DSI's forslag tilsluttes.  <i>DSI:</i> Åbningstid til kl. 2 om natten på fredage og lørdage ønskes. Spontan kørsel (2 timer) bør være en mulighed, dog med undtagelse af højtid.	kunne håndtere. Driftsdøgnet fra kl. 06.00 – 24.00 alle ugens 7 dage fastholdes.  Senest afhentningstidspunkt kl. 24.00.	Er harmoniseret 1.1.07  Alle dage: 06.00 – 24.00  Bestillingsmulighed kl. 8-20, dog driftsovervågning fra 07-21.  For Århus kommune dog kl. 7.30-17.00 på hverdage og kl. 8-16 lørdage og søn- og helligdage. Driftsovervågning fra kl. 7-21, hvor der er mulighed for bestilling med 2 timers varsel, til spontantakst 50 kr. ud over alm. betaling	Jf. loven: "...den tidsmæssige placering skal være indenfor normal buskøretid..."  Senest afhentningstidspunkt kl. 24.00.
<b>Beskriv en kort rejse?</b> (f.eks. hvor langt man må køre <u>uden</u> at blive henvist til togrejse)	<i>Holstebro:</i> Det skal specificeres hvornår en tur er hhv. kort eller lang. Det står nævnt at en kort tur er indtil 50 km og en lang tur er fra 100 km. Intervallet mellem 50 og 100?  <i>DSI:</i> Præcisering af en kort tur, f.eks. ud fra et antal kilometer. Herefter tydeligt hvordan transportproblemer løses for længere ture og udover regions-grænsen.	Præciseres overfor kunder.	I 2008 beregnes en km grænse – forslag 50 km.	Fra 2008: Forslås afstandsberegnet. (Baseret på en km grænse) Prisen – et lige beløb for at lette ekspeditionen for chauffør og kunde.
<b>Frist for bestilling af en kort rejse?</b>			Århus Kommune: Dagen før inden kl. 16:00. Dog spontan mod 50 kr. gebyr. Øvrige kommuner: 2 timer før	Jf. loven: "...brugere skal bestille kørsel i rimelig tid. Der vil typisk være tale om flere timer før, og i visse situationer flere dage før".

	Høringssvar	Arbejdsgruppens bemærkninger til høringssvar pr. 4.9.07	Endelig forslag til harmonisering i 2008 Basis	Begrundelse/bemærkninger Evt. tilkøb
Beskriv en mellemlang rejse?			I 2008 beregnes en km grænse. Forslag 51 – 100 km køres kunden til og fra nærmeste station/X-bus, hvor der bestilles handicapservice. Der er dog visse undtagelser i dette interval afhængig af situationen. Findes der ikke handicapegnede tog/busser køres kunden hele strækningen i egen vogn. Hidtil kørt i eget amt og naboamt. Der skal være en væsentlig besparelse ved at benytte tog/X-bus. Hvis ikke væsentlig besparelse køres kunden i egen vogn. I forbindelse med en mellemlang rejse vil kunden ikke kunne opleve togsift undervejs.	Fra 2008: Forslås afstandsberiget. (Baseret på en km grænse) Prisen – et lige beløb for at lette ekspeditionen for chauffør og kunde.
Lange rejser Tilbyder Midttrafik Landsdækkende rejser			Forslag: For rejser over 100 km, benyttes altid handicapegnede tog eller bus samt kørsel til og fra nærmeste handicapegnede station i lille vogn. Dog kørsel i Region Midtjylland også hvis der ikke er mulighed for at tilrettelægge rejsen med brug af kollektiv trafik.	Km grænse frem for adm. grænse.
Frist for bestilling af lang rejse?			4 hele hverdage. Excl. Bestillings og rejsedagen. Telefontid: man-tor: 9-15, fredag 9-13.	Arriva/DSB har bestillingsfrist på 72 timer. Midttrafik skal kunne nå at bestille tog og modtage bekræftelse fra DSB inden for denne tidsfrist.
Tilbyder Midttrafik Intern kørsel i nabotrafikelskab og 3. trafikelskab?	<i>DSI:</i> Mulighed for intern kørsel i 3. region ellers får man ikke det fulde udbytte af at kunne komme frem til et bestemt sted i en anden region, når man ikke samtidig kan besøge mere end en person.	Fortsat mulighed for kørsel internt i 3. region.	Turen bestilles i Midttrafik. Der må regnes med bestillingsfrist, som på lange rejser. Samme regler og takst som hjemregion.	

	Høringssvar	Arbejdsgruppens bemærkninger til høringssvar pr. 4.9.07	Endelig forslag til harmonisering i 2008 Basis	Begrundelse/bemærkninger Evt. tilkøb
Beskriv hvem man samarbejder med – (f.eks. DSB, Arriva, Færgeselskaber mv.)			Midttrafik forlænger aftalerne med DSB/Arriva, XBUS, vognmænd i andre amter.	Kommunen betaler når kunden ikke skal forlade vognen under transporten – fx Fur-færgen (minus Samsø) Det bemærkes, der er følgende overfart mellem Region Midtjylland og Nordjylland: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Egense/Hals</li> <li>• Sundsøre/Hvalpsund</li> <li>• Thyborøn/Agger</li> </ul> Der tilrettelægges ikke kørsel på ø uden alm. Kollektiv trafik
Dispenseres for tog?	<i>DSI:</i> Dispensation ønskes, hvis umuligt at benytte tog pga. personen har funktionsnedsættelse.	Fastholde eksisterende dispensationer i det tidligere Ringkøbing Amt	Nej – dog fastholdes eksisterende dispensationer i det tidligere Ringkøbing Amt.	Der har tidl. været givet dispensation i Ringkøbing Amt. Det drejer sig om få personer, og Midttrafik har ikke modtaget indvendinger mod forslaget fra kommunerne i det tidligere Ringkøbing Amt.
Særlige frister for bestilling af julekørsel?	<i>Holstebro:</i> Ønsker senest mulig tilmelding af hensyn til borgerens mulighed for planlægning.	Det tilstræbes, at bestillingsfristen rykkes så langt frem mod jul som muligt, hvilket vil sige udgangen af november. Dette af hensyn til bestilling hos vognmænd/taxa.	I Oktober/november udsendes brev til vores bruger omkring bestilling af julekørsel. Model overvejes fortsat. Bestillingsfrist så sent som muligt i forhold til vognmænd.	Løses med vognmænd og handicaporganisationerne.

	Høringssvar	Arbejdsgruppens bemærkninger til høringssvar pr. 4.9.07	Endelig forslag til harmonisering i 2008 Basis	Begrundelse/bemærkninger Evt. tilkøb
<b>Rejsegaranti</b>	<p><i>Herning Kommune:</i> De ønsker ikke at finansiere en evt. rejsegaranti men vil henstille til at den udelukkende finansieres af vognmændene.</p> <p><i>Horsens:</i> Det forudsættes, at handicapkørslen er omfattet af rejsegarantiordningen.</p>	Vognmændene trækkes i betaling for egne fejl og i fastsættelse af takster er tilstræbt provenu til øvrige udbetalinger af rejsegaranti.	Formalisering af rejsegaranti.	Hvis du har ventet på vognen i mere end 15 minutter, bedes du kontakte kørselskontoret, så vi kan kontakte chaufføren. Du vil få din egenbetaling refunderet hos Midttrafik. Ud fra Midttrafiks oplysning om, hvornår vognen kan være fremme, vælger kunden om kunden vil bruge Midttrafiks vogn eller selv vil bestille og lægge ud til en taxa og efterfølgende sende regningen til refusion hos Midttrafik. Efter kl. 21.00 ringer kunden selv til taxa. Hertil skønnes sikret provenu via taksterne.
<b>Må kundens ønske til tidspunkt for kørsel forskydes i bestillingssituationen?</b>	Holstebro ønsker en max. Tidsforskydning på +/- 15 min. i bestillingsøjeblikket.	Kørselstidspunktet kan forskydes inden for - 15/+ 45 min. Århus Kommune +/- 1 time – dette fastholdes p.g.a. økonomi. (Det vil medføre en væsentlig forøgelse af omkostningerne såfremt forskydningen bliver ændret til +/- 15 min.	Kørselstidspunktet kan forskydes inden for - 15/+ 45 min. Århus Kommune +/- 1 time	Forslaget svarer til patientkørsel
<b>Præcision i afhentning.</b>	<i>DSI:</i> Afgangstidspunktet bør ikke kunne ændres med mere end +/- 30 minutter. Der bør ringes til kunderne inden afhentning.		Rejsegaranti – hvis service ikke overholdes. Se nedenfor. Kunden skal være klar 5 min før, men må vente til 15. min efter aftalt tid. Forslaget svarer til patientkørsel. I Århus Kommune kan kunderne vente op til + 10 minutter.	Kunden skal være klar 5 min før, men må vente til 15. min efter aftalt tid. Forslaget svarer til patientkørsel. For ture senere end kl. 21 får chaufføren kundens telefonnummer

	Høringssvar	Arbejdsgruppens bemærkninger til høringssvar pr. 4.9.07	Endelig forslag til harmonisering i 2008 Basis	Begrundelse/bemærkninger Evt. tilkøb
<b>Må kunden acceptere omvejskørsel?</b>	<p><i>Holstebro:</i> Der ønskes en omformulering af teksten, så den bliver mere klar og letforståelig.</p> <p>DSI: Ekstra kørsel må maks. være på 30 min.</p>		Ja, max. 100% dog altid min. 20 minutter.	<p>Harmoniseres i forbindelse med nyt udbud pr. 1. januar 2008.</p> <p>Kunden betaler i forhold til direkte kørselsbehov.</p> <p>Århus Kommune ligger i gennemsnit tæt på niveauet for de øvrige kommuner: Max 100%, dog altid 20 minutter</p>
<b>Kontakt</b>	<p><i>Herning:</i> De ønsker 1 års kontrakter.</p>			
<b>Kontrakter – Varighed og udløb</b>			Tidligere Ringkøbing, Århus og Viborg amter har harmoniseret udbudsdato. Dvs. der skal laves fælles udbud/kontrakt for tidligere Vejle, Ringkøbing, Århus og Viborg Amter fra 01.01.08. Løbetid 1 år.	
<b>IT-system</b>			<p>Planet anvendes, dog anvendes Trapeze Pass for Århus Kommune.</p> <p>Hedensted har pr. 5.9.07 ikke besluttet model.</p>	
<b>Orienterings pjecer og information</b>	<p><i>Horsens:</i> God info til de brugere, der går fra kupon- til koordineret kørsel.</p>	Særskilt information til tidligere kupon-brugere.	Der udarbejdes ny folder for 2008. Der udarbejdes særskilt information til tidligere kupon-	

	Høringssvar	Arbejdsgruppens bemærkninger til høringssvar pr. 4.9.07	Endelig forslag til harmonisering i 2008 Basis	Begrundelse/bemærkninger Evt. tilkøb
<b>Afbestilling af kørsel på selve kørselsdagen i Århus Kommune</b>	<p><i>Århus Kommune:</i> Afbestilling af ture senere end 4 timer før kørselstidspunktet bør måske udlede en sanktion, der er større end et klip evt. et strafgebyr eller 2 ture.</p>	<p>Århus Kommune vender tilbage i løbe af uge 37 med hensyn til omfanget af sanktioner i forbindelse med afbestillinger på selve kørselsdagen.</p>	<p>brugere.</p> <p>Århus Kommune har pr. 1.1.07 reduceret turtallet fra 365 til 200 pr. år indenfor Århus Kommune. Dette har medført, at kunderne bestiller kørsel dagen i forvejen, og langt hen ad vejen aflyser på selve kørselsdagen. Dette er gratis, hvis der afbestilles min. 1 time i forvejen.</p> <p>Der aflyses i gennemsnit 59 ture pr. dag ud af 4-500 ture. Disse ture hæfter kørselskontoret økonomisk for, da vognene skal forudbestilles dagen i forvejen jf. kontrakten med vognmændene.</p> <p>Sanktioner afventer</p>	

*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 7  
Bilag 2**

<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
6. september 2007	1-47-70-2-07	Trine F. Pedersen	tfp@midttrafik.dk	87 40 82 89

## Notat om forslag til de nye takster i 2008

Midttrafik har i dag et zonebaseret takstsystem med regler, hvor de gamle kommuner og amter udgør takstgrænser. Administrationen har vurderet, at det er mere hensigtsmæssigt at have et system baseret på en kilometerpris og som er mere ensartet, hvilket blev forelagt Bestyrelsen på mødet 25. maj 2007.

Datamaterialet er sparsomt, men med udgangspunkt i tal for tidligere Århus Amt og VAFT tyder det på, at de korte rejser på 0-10 km udgør 47 % af turene og har en gennemsnitsrejse-længde på 4,20 km. De mellemlange rejser på 11-40 km udgør 40 % af rejserne og har en gennemsnitsrejse-længde på 22,25 km. De lange rejser fra 41 km udgør de sidste 13 % og ud fra en nærmere vurdering er deres gennemsnitlige rejse 71,26 km.

Med udgangspunkt i den viden og sammenligning med de nuværende takster for handicapkørsel, bus-/togtaksterne og eksempler på en kilometerpris for en bestemt rejse vurderes det, at en rimelig kilometerpris er 3 kr. pr. km. Det vurderes, at denne kilometertakst vil sikre kommunernes indtægtsprovenu i forhold til nuværende zonetakst (30 kr. pr. tidligere kommune). Derudover er der nogle betingelser for, hvordan den handicappede kan rejse.

Herunder ses nogle af de rejseeksempler, at administrationen har beregnet:

Fra	Til	Km	Handicaptakst 2007	Kørsel uden bus/tog, min. 30 kr. og 3 kr./km 2008	Bus/tog (pensionist-billet) + kørsel min. 30 kr. og 3 kr./km 2008	Bus/tog takst, pensionist 2007
Randers	Randers	2	30	30	30 <sup>1)</sup>	17
Silkeborg	Gjern	5	60	30	30 <sup>1)</sup>	28
Århus	Galten	23	60	69	69 <sup>1)</sup>	31
Brædstrup	Vejle	55	90	165	102	42
Ringkøbing	Viborg	100	150	300	113	53
Thisted	Grenå	195	360	585	189	129
Århus	Gudme	225	229	675	274	137

<sup>1)</sup> Disse rejser vil blive kørt direkte uden brug af bus/tog, da de er under 50 km.

I intervallet 0-50 km vil den handicappede altid blive kørt direkte med taxi, mens kunden i intervallet 51-100 km kører til og fra bussen/toget med taxi (der er dog visse undtagelser i dette interval afhængig af situationen). I forbindelse med en mellemlang rejse vil kunden ikke kunne opleve skift i offentligt transportmiddel undervejs.

Er rejsen længere end 100 km vil den handicappede altid skulle med bus/tog og køres altså kun til og fra bussen/toget. Det er dog tilladt, at de bliver kørt i Region Midtjylland.

Midttrafik har intet årsgebyr i forbindelse med denne transport.

Der vil efter 4 måneder blive en evaluering med mulighed for justering af kilometergrænser og kilometertaksten.



*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

**Bilag A: Midttrafik Øst****Takstforslag 2008, takster 2007 og provenueffekt af takstforslag 2008**

Ændringer omtalt i dagsordenspunkter, der har givet anledning til nye priser, er angivet med fed

**Midttrafik Midt, Syd og Øst - forslag til takster primo 2008**

Favrskov, Hedensted, Horsens, Norddjurs, Odder, Randers, Samsø, Silkeborg, Skanderborg, Skive, Syddjurs, Viborg, Århus

Antal zoner	Midttrafik Midt, Syd og Øst								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	måned	kont.	klip.	måned	kont.	klip.	måned
1-2	17	115	330	9	60	230	17	115	165
3	25	160	420	<b>17</b>	80	295	25	160	210
4	<b>32</b>	210	550	<b>20</b>	105	390	29	210	275
5	38	270	700	<b>23</b>	135	505	32	225	350
6	44	330	810	<b>25</b>	165	585	35	255	405
7	50	370	910	<b>30</b>	185	660	40	295	455
8	56	420	1.010	34	210	730	45	335	505
9	<b>63</b>	465	1.100	<b>38</b>	235	800	49	<b>370</b>	550
10	<b>68</b>	<b>505</b>	1.200	42	260	860	<b>53</b>	<b>390</b>	600
11	73	<b>545</b>	1.280	<b>46</b>	285	920	<b>57</b>	<b>420</b>	640
12	78	<b>575</b>	<b>1.360</b>	50	305	980	<b>60</b>	<b>450</b>	<b>680</b>

Note: For kontantbilletter (4 zoner) til voksen og barn opretholdes for bybusserne i Århus en enhedszonebillet (1-4 zoner) til særlige priser - henholdsvis 18 kr. og 9 kr. for voksne og børn i 2008.

**Midttrafik øst - takster pr. 21. januar 2007**

Århus, Silkeborg, Skanderborg, Odder, Favrskov, Randers, Syddjurs, Norddjurs og Samsø Kommuner.

Antal zoner	Midttrafik øst								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	måned	kont.	klip.	måned	kont.	klip.	måned
1-2	17	110	320	8,5	55	225	17	110	160
3	25	160	410	17	80	290	25	160	205
4	31	210	540	17	105	380	28	210	270
5	37	270	690	25	135	490	31	220	345
6	43	320	790	25	160	570	34	250	395
7	49	360	880	33	180	640	39	290	440
8	55	410	980	33	205	710	44	330	490
9	61	450	1.070	41	230	780	48	360	535
10	66	490	1.160	41	255	840	51	380	580
11	71	530	1.240	49	280	900	55	410	620
12	76	560	1.320	49	300	960	58	440	660

**Midttrafik Øst - provenueffekt af takstforslag 2008**

Århus, Silkeborg, Skanderborg, Odder, Favrskov, Randers, Syddjurs, Norddjurs og Samsø Kommuner.

Provenu Midttrafik Øst:

2,6%

Antal zoner	Midttrafik øst								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	måned	kont.	klip.	måned	kont.	klip.	måned
1-2	0%	5%	3%	0%	9%	2%	0%	5%	3%
3	0%	0%	2%	<b>0%</b>	0%	3%	0%	0%	2%
4	2%	0%	2%	<b>3%</b>	0%	3%	4%	0%	2%
5	3%	0%	1%	<b>-8%</b>	0%	3%	3%	2%	1%
6	2%	3%	3%	<b>0%</b>	3%	3%	3%	2%	3%
7	2%	3%	3%	<b>-9%</b>	3%	3%	3%	2%	3%
8	2%	2%	3%	3%	2%	3%	2%	2%	3%
9	<b>3%</b>	3%	3%	<b>-7%</b>	2%	3%	2%	<b>3%</b>	3%
10	<b>3%</b>	<b>3%</b>	3%	2%	2%	2%	<b>4%</b>	<b>3%</b>	3%
11	3%	<b>3%</b>	3%	<b>-6%</b>	2%	2%	<b>4%</b>	<b>2%</b>	3%
12	3%	<b>3%</b>	<b>3%</b>	2%	2%		<b>3%</b>	<b>2%</b>	<b>3%</b>

**Bilag B: Midttrafik Midt****Takstforslag 2008, takster 2007 og provenueffekt af takstforslag 2008**

Ændringer omtalt i dagsordenspunkter, der har givet anledning til nye priser, er angivet med fed

**Midttrafik Midt, Syd og Øst - forslag til takster primo 2008**

Favrskov, Hedensted, Horsens, Norddjurs, Odder, Randers, Samsø, Silkeborg, Skanderborg, Skive, Syddjurs, Viborg, Århus

Antal zoner	Midttrafik Midt, Syd og Øst								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	måned	kont.	klip.	måned	kont.	klip.	måned
1-2	17	115	330	8,5	60	230	17	115	165
3	25	160	420	<b>17</b>	80	295	25	160	210
4	32	210	550	<b>20</b>	105	390	29	210	275
5	38	270	700	<b>23</b>	135	505	32	225	350
6	44	330	810	<b>25</b>	165	585	35	255	405
7	50	370	910	<b>30</b>	185	660	40	295	455
8	56	420	1010	34	210	730	45	335	505
9	<b>63</b>	465	1100	<b>38</b>	235	800	49	<b>370</b>	550
10	<b>68</b>	<b>505</b>	1200	42	260	860	<b>53</b>	<b>390</b>	600
11	73	<b>545</b>	1280	<b>46</b>	285	920	<b>57</b>	<b>420</b>	640
12	78	<b>575</b>	<b>1360</b>	50	305	980	<b>60</b>	<b>450</b>	<b>680</b>

**Midttrafik Midt - takster pr. 21. januar 2007**

Viborg og Skive kommuner.

Antal zoner	Midttrafik Midt								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	måned	kont.	klip.	måned	kont.	klip.	måned
1-2	16	95	310	10	58	155	10	77	155
3	23	140	450	14	78	225	14	117	225
4	31	188	610	18	105	305	18	154	305
5	37	238	760	22	130	380	23	185	380
6	44	278	900	26	150	450	28	220	450
7	51	320	1.010	30	170	505	31	250	505
8	58	364	1.110	34	195	555	35	280	555
9	66	400	1.200	37	215	600	39	310	600
10	74	450	1.290	40	235	645	43	340	645
11	82	510	1.380	43	255	690	47	370	690
12	90	560	1.470	46	275	735	51	400	735

**Midttrafik Midt - provenueffekt af takstforslag 2008**

Viborg og Skive kommuner.

Provenu Midttrafik Midt:

8,8%

Antal zoner	Midttrafik midt								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	måned	kont.	klip.	måned	kont.	klip.	måned
1-2	6%	21%	6%	-15%	3%	48%	70%	49%	6%
3	9%	14%	-7%	<b>21%</b>	3%	31%	79%	37%	-7%
4	3%	12%	-10%	<b>11%</b>	0%	28%	61%	36%	-10%
5	3%	13%	-8%	<b>5%</b>	4%	33%	39%	22%	-8%
6	0%	19%	-10%	<b>-4%</b>	10%		25%	16%	
7	-2%	16%	-10%	<b>0%</b>	9%		29%	18%	-10%
8	-3%	15%	-9%	0%	8%		29%		
9	<b>-5%</b>	16%		<b>3%</b>	9%		26%	<b>19%</b>	
10	<b>-8%</b>	<b>12%</b>		5%			<b>23%</b>	<b>15%</b>	
11	-11%	<b>7%</b>		<b>7%</b>			<b>21%</b>	<b>14%</b>	
12	-13%	<b>3%</b>		9%	11%		<b>18%</b>	<b>13%</b>	





*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
6. sept. 2007	1-25-4-07	Morten Kofoed	<a href="mailto:mk@midttrafik.dk">mk@midttrafik.dk</a>	87 40 82 36

## Takstforslag 2008 Sammendrag af hørings svar

### Takstforslag 2008 for Midttrafik – et resumé af hørings svar

Ultimo juni 2007 blev takstforslag for 2008 sendt i høring hos Region Midtjylland samt kommunerne. med høringsfrist den 24. august 2007. Frem til og med 6. september 2007 har Region Midtjylland samt følgende kommuner afgivet hørings svar:

Favrskov, Herning, Holstebro, Horsens, Norddjurs, Odder, Randers, Ringkøbing-Skjern, Samsø, Silkeborg, Skanderborg, Århus.

Randers, Herning, Holstebro, Horsens, Odder, Ringkøbing-Skjern, Samsø, Silkeborg, Skanderborg har ingen kommentarer til/kan godkende takstudkastet.

Kommentarer fra togoperatørerne – Arriva og DSB – er indarbejdet i det udkast som er sendt i høring til regionen og kommunerne.

I det følgende redegøres nærmere for de enkelte modtagne hørings svar og administrationens bemærkninger hertil.

#### *Favrskov kommune:*

Favrskov kommune kan tiltræde den for kommunen forudsatte takststigning, svarende til den overordnede gennemsnitlige takststigning på 3 pct.

Endvidere kan kommunen tiltræde, at harmoniseringen gør det samlede system enklere for kunderne og enklere at administrere.

Kommunen forudsætter, at det fortsat vil være muligt frit at vælge 0-takst (gratis kørsel) på små lokalruter, hvor billetindtægterne – bortset fra skolekort – er så små og betjeningen så beskedent, at billettering ikke vil give økonomisk og servicemæssig fordel.

#### *Kommentar fra Midttrafik:*

*Det kan bekræftes, at det fortsat vil være muligt at vælge 0-takst som forudsat af Favrskov kommune.*

*Norddjurs Kommune:*

Norddjurs Kommune ønsker en justering af zoneinddelingerne i hele regionen, således at der kommer relativt større zoner i tyndt befolkede områder og således at interne rejser i en kommune ikke kan komme over et bestemt (maksimalt) antal zoner samt at der indføres en særlig takst for folkeskoleelever internt i kommunen. Kommunen foreslår at der indføres forsøg på de pågældende områder.

Norddjurs Kommune vurderer at ovennævnte tiltag vil have så stor effekt i form af kortere rejsetider, bedre korrespondancer og et tillokkende takstsystem, at det vil medføre så mange ekstrabrugere, at alle parter vil tjene på det.

Det vurderes endvidere, at det er vigtigt - for at et sådant projekt kan lykkes - at det præsenteres ordentligt og gøres ekstra tillokkende i en opstartsfasen. Derfor foreslår kommunen, at der før ændringer iværksættes en koordineret markedsføringsplan om ændringernes omfang og formål, hvem der vil blive berørt positivt og hvem det eventuelt får negative konsekvenser for, samt sidst, men ikke mindst, at der tilbydes en gratis prøvemåned ved opstart af et projekt. Kommunen henviser til, at der er set gode resultater med et sådant tiltag på Grenaa-banen, efter at den blev renoveret.

*Kommentar fra Midttrafik:*

*Midttrafik er enig i, at der skal bruges en bred vifte af initiativer, som indebærer bedre korrespondancer og tillokkende takssystemer m.v. for at sikre flere kunder i den kollektive trafik.*

*Der er imidlertid ikke i tilknytning til takstforslag 2008 forudsat ændringer af zonestrukturen i Midttrafik. Midttrafik vurderer, at forslaget fra Norddjurs Kommune kan indgå i de kommende overvejelser vedrørende en mulig revision af zoneopdelingen for Midttrafiks samlede område. Ændringer af zonestrukturen er meget indgribende, og kræver god forberedelse m.h.t. overvejelser omkring billetteringsudstyr, provenueffekter, sammenhæng med konsekvenser af eventuel indførelse af rejsekortet m.v.*

*Århus Kommune:*

Kommunen bemærker, at udskiftningen af billetautomater til bybusserne i Århus bør fremskyndes mest muligt, da kommunen er bekymret for, at de eksisterende automater ikke kan påregnes vedligeholdt, samt at defekte automater vil resultere i en faldende indtægt. Udskiftningen bør derfor være tilendebragt senest i løbet af 2. halvår af 2008.

Takstforslaget for 2008 forudsætter, at enhedstaksten for kontantbilletter i bybusserne i Århus ikke reguleres fra 2007 til 2008. Kommunen ønsker en regulering heraf af hensyn til provenuet. Konkret foreslår kommunen, at kontanttaksterne i Århus i 2008 stiger med én kr. til hhv. 19 kr. for voksne/pensionister og 10 kr. for børn.

Århus Kommune forventer, at Midttrafik fastsætter taksterne, så kommunen, under forudsætning af et uændret antal solgte billetter og kort kan regne med et uændret indtægtsbudget i faste priser. Det bemærkes, at den nominelle provenueffekt i Øst (af takstforslaget for 2008) forventes at være 2,6 pct., og hermed en stigning som ligger under den generelle løn- og prisfremskrivning.



Kommunen anfører i øvrigt, at den ikke kan anbefale det nævnte forslag om udvidelse af 1-zone rejser til bl.a. Øst. Der henvises til, at kommunen i givet fald måtte forvente en væsentlig indtægtsnedgang, eller at finansieringen af indtægtsnedgangen alternativt skulle finansieres ved en større omlægning af Midttrafiks takster, som ville forårsage væsentlige prisstigninger på andre billettyper.

*Kommentar fra Midttrafik:*

*Midttrafik er enig med Århus kommune i, at udskiftningen af billetautomaterne i bybusserne i Århus Kommune skal fremskyndes mest muligt. Midttrafik har sat en proces i gang som skal sikre dette.*

*Vedrørende den af kommunen foreslåede stigning for kontantbilletter i bybusserne i Århus, så prisen bliver 19 kr. for voksne/pensionister og 10 kr. for børn (høringsversionen af taksforslaget forudsætter henholdsvis 18 kr. og 9 kr.), er det Midttrafiks vurdering, at satserne skal fastholdes som forudsat i høringsversionen af takstforslaget for 2008. Der henvises til, at der i 2009 må forventes et merprovenu for rejser i 3 og 4 zoner som følge af afskaffelse af enhedstaksten i Århus bybusser fra 2009. Samtidig bør det undgås, at (enheds-)kontantbilletten i 2008 bliver så dyr, at der - ved afskaffelse af enhedstaksten i 2009 - kan blive tale om en decideret prisnedsættelse i forhold til den typiske bybusrejse på 2 zoner.*

*Stigningen vil endvidere ikke indebære det forudsatte nettoprovenu for kommunen, idet taksstigningsloftet og den samtidige prisharmonisering i Midttrafik lægger nogle samlede begrænsninger for provenuudviklingen i Øst.*

*Det er korrekt, at takstforslagets nominelle provenueffekt i Øst (2,6 pct.) ligger lidt under den stigning i pris- og lønudviklingen (3,0 pct.), som forudsættes af Transport- og Energiministeriet. Det lægges her til grund, at forslaget er søgt udarbejdet, så det så vidt muligt ikke forringer indtægtsgrundlaget for bestillerne – givet den helt centrale målsætning om at opnå større prisharmonisering for Midttrafiks samlede område. Det er ikke praktisk/logisk muligt at sikre alle bestillere en udvikling i det nominelle provenu som ligger fuldt på niveau med den overordnede pris- og lønudvikling, såfremt det samtidig skal sikres at 1) Taksstigningsloftet overholdes for Midttrafiks samlede område og 2) at priserne harmoniseres. En gennemførelse af den prisharmonisering som ligger i takstforslag 2008 vil til gengæld indebære, at bestillerne i forbindelse med takstforslagene for de efterfølgende år ikke vil opleve den samme variation i provenupåvirkningen.*

*Midttrafik har taget til efterretning, at kommunen ikke kan anbefale en udvidelse af 1-zone rejser til blandt andet prisområde Øst. Midttrafik vil i den endelige version af takstforslaget for 2008 fastholde - svarende til det forudsatte i høringsudgaven af taksforslaget - at der i 2008 alene skal kunne købes rejsehjemler til 1 zone i prisområde Vest.*

#### **Høringssvar fra Region Midtjylland**

Region Midtjylland konstaterer, - på baggrund af forudgående korrespondance med Midttrafik om takstforslag 2008, - at prisen på en 6 zoners børnebillet (i det nye prisområde øst) justeres i forhold til høringsudkastet, således at det sikres, at denne vil være billigere end 3 stk. 2-zoners billetter.

Tilsvarende konstaterer Regionen, at Midttrafik er umiddelbart indstillet på at ændre takstrækken for kontantbilletter til børn (i det nye prisområde øst) i forhold til høringsudkastet, så den i udkastet forudsatte struktur med 2 zoners trin ændres til 1 zones trin.

Regionen bemærker endvidere, at forskydningerne er nødvendige for en harmonisering til ét prisområde og ikke giver anledning til bemærkninger.

I forbindelse med udarbejdelsen af takstforslaget for 2008 er det af Midttrafik forudsat, at rejsesammensætningen antages at være ens for alle bestillere i hvert af (de fire) eksisterende taksområder. Regional udvikling bemærker, at denne antagelse næppe holder for de regionale bussers vedkommende.

Det bemærkes endvidere, at Regional Udvikling ikke har mulighed for selvstændigt at bedømme provenueffekterne, men konstaterer, at virkningen på provenuet kan adskille sig fra det forudsatte i takstforslaget.

*Kommentar fra Midttrafik:*

*Midttrafik kan bekræfte, at prisen på en 6 zoners børnebillet (i de eksisterende prisområder Øst, Midt og Syd) justeres i forhold til høringsudkastet, således at det sikres, at denne vil være billigere end 3 stk. 2-zoners billetter. Konkret vil prisen på en børnebillet til 6 zoner blive ændret fra 26 kr. til 25 kr.*

*Midttrafik har endvidere besluttet at tilpasse takstrækken for kontantbilletter til børn (i det nye prisområde øst) i forhold til høringsudkastet, så den i udkastet forudsatte struktur med 2 zoners trin ændres til 1 zones trin.*

*Midttrafik er principielt enig i kommentarerne fra Regional Udvikling vedrørende rejsesammensætningen for bestillerne samt at det faktiske provenu kan adskille sig fra det forudsatte i takstforslaget. Midttrafik kan hertil generelt bemærke, at takstforslaget for 2008 er udarbejdet på et datagrundlag, som ikke er optimalt, blandt andet er det ikke muligt særskilt at beregne provenuet for den enkelte bestiller. Den vedtagne indtægtsfordelingsmodel vil tilvejebringe et datagrundlag, som fra og med takstforslaget for 2009 vil gøre det muligt at beregne provenueffekten direkte for den enkelte bestiller.*

**Vedrørende togoperatørerne:**

Midttrafik deler takskompetencen med jernbaneoperatørerne Arriva og DSB vedrørende de rejserelationer, hvor Arriva og DSB opererer i Midttrafiks område. Der har forud for den aktuelle høring været afholdt møde med Arriva og DSB vedrørende udkast til takstforsalg for 2008 for Midttrafik. Ønskerne fra Arriva og DSB - som helt overvejende vedrører "en moderat prisudvikling" på de mellemlange rejser (5-9 zoner) - er indarbejdet i det takstforslag, som er sendt i høring ultimo juni 2007.

*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 9**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
6. sept. 2007	1-25-4-07	Niels-Jørgen Danielsen	<a href="mailto:NJD@midttrafik.dk">NJD@midttrafik.dk</a>	87 40 82 38

## Høringssvar vedr. ændring af billettyper

I notat omtales de høringssvar Midttrafik har modtaget vedr. ændringer i billettyper. Notatet indeholder ligeledes et kort resume af de forslag til ændringer i billettyper, bestyrelsen behandlede på mødet 22. juni 2007.

### Resumé af høringssvar.

Ultimo juni 2007 blev forslag til harmonisering af billettyper sendt i høring hos Region Midtjylland, kommunerne i Midttrafik og hos DSB og Arriva Tog.

Følgende kommuner har afgivet høringssvar til Midttrafik:

Holstebro, Horsens, Herning, Silkeborg, Randers, Norddjurs, Århus, Ringkøbing-Skjern, Odder, Skanderborg og Samsø

Endvidere er der indkommet svar fra Region Midtjylland og Midttrafik har haft møde med togoperatørerne DSB og Arriva Tog A/S

### **Høringssvar kommunerne:**

Følgende kommuner har meddelt, at de ingen bemærkninger har til det fremsendte forslag vedr. harmonisering af billettyper:

Norddjurs, Herning, Horsens, Skanderborg, Randers, Odder, Ringkøbing-Skjern og Holstebro.

Samsø kommune har meddelt, at man ønsker at bevare den særlige "Samsø billet", der kun kan bruges i busserne på Samsø. Samsø kommune har ønsket at priserne på billetten skal være uændrede i forhold til 2007.

Silkeborg kommune har foreslået, at deltidskortet til pensionister bliver gyldigt for alle kundegrupper, dvs. også voksne og børn.

Favrskov Kommune nævner, at forslaget indebærer, at der indføres to nye produkter i kommunen: Deltidsabonnementskort for pensionister og institutionsklippe kort. Kommunen kan tiltræde disse nyskabelser, idet man finder, at der her er tale om kundegruppe, som med et økonomisk incitament vil kunne rejse på tidspunkter, hvor bussystemet ikke er spidsbelastet.

Århus kommune kan tiltræde de foreslåede harmoniseringer, og har i høringssvaret anført følgende bemærkninger.

- Århus kommune har ingen bemærkninger til, at gruppeklippe kortet udgår. Klippe kortet sælges kun i begrænset omfang, og kunderne kan i stedet henvises til andre klippekortprodukter.

- Deltidskortet eksisterer i forvejen i Århus kommune til alle kundegrupper og anbefaler, at produktet indføres generelt i Midttrafik og ikke kun til pensionister.
- Prissætningen af "dagbilletter" bør sikre, at billetten ikke kan "misbruges" til lange rejser og bør samtidig sikre, at billetten ikke bliver for attraktiv i forhold til én-dagsturister i Århus.
- Prissætningen af institutionsklippekortet bør ske hensigtsmæssigt i forhold til prissætningen for institutionsabonnementskortet.
- Ordningen med støttede abonnementskort til børn til 3 og 4 zoner ønskes fortsat i 2008.

#### **Høringssvar Region Midtjylland:**

Regionen har ingen bemærkninger til de foreslåede harmoniseringer af billettyper.

#### **Høringssvar DSB og Arriva Tog:**

Administrationen har haft møde med DSB og Arriva Tog vedr. takstforslag 2008 og forslag til ændringer i billetsortiment. DSB og Arriva Tog har ingen bemærkninger til administrationens ændringer.

### **Sammendrag af forslag til harmonisering af billettyper**

Bestyrelsen behandlede på den 22. juni 2007 følgende forslag til ændringer i Midttrafiks produktsortiment.

Billettype	Afskaffes		Indføres	Sendes i Høring
Omstigningsbillet		Randers		
Omstigningsbillet		Silkeborg		
Omstigningsbillet		Skanderborg		
Omstigningsbillet		Grenå		
Samsø Billet		Midttrafik Øst		Samsø komm.
Ugeklippekort		Randers		Randers komm.
Dagsklippekort		Randers		Randers komm.
Gruppeklippekort		Århus		Århus komm.
2-klips kort			Midttrafik Vest	
Dagbillet			Midttrafik Vest	
Deltids abon.kort Pensionist			Midttrafik	Alle kommuner
Institutionsklippekort			Midttrafik	Alle kommuner

#### **Følgende billettyper foreslås afskaffet fra 20. jan. 2008.**

##### Omstigningsbilletter i Randers, Silkeborg, Skanderborg og Grenå

Omstigningsbilletten er en særlig billettype fra det gamle Århus Amt, som var nødvendig fordi der var forskellige bybuspriser og rutebilpriser. Tidligere var det ikke tilladt at kombinere rejser med bybustakster med rejser med Århus amts takster. Omstigningsbilletten var en "teknisk" løsning, der tillod omstigning på bybus kontantbilletter til rutebiler. Omstigningsbillettens pris beregnedes som det tidligere Århus amts takster, med fradrag for kontanttaksten for bybusbilletten. Dermed undgik kunderne dobbelt betaling.

Omstigningsbilletten skal dog bevares i Århus. Det skyldes den særlige "enhedstakst" for kontantbilletter til 1-4 zoner. Kontantprisen i bybusserne i zoner 1-4 i Århus afviger, i forhold til de almindelige kontantbilletterpriser for Midttrafik Øst. Enhedstaksten er nødvendig på grund af de særlige billetautomater i bybusserne, der ikke kan udstede billetter til 1-2 zoner 3 zoner eller 4 zoner.

##### Ugeklippekort og dagsklippekort i Randers

Billettyperne findes ikke i andre byer og som led i harmoniseringsbestræbelserne foreslås disse afskaffet. Bortfald af disse klippekort vil ikke begrænse rejsemuligheder. Kunderne kan i stedet anvende almindelige klippekort.

#### Gruppeklippekort i Århus

I Århus sælges et særligt gruppeklippekort til bybusserne. Dette særlige produkt findes ikke i den øvrige del af Midttrafik. Gruppeklippekortet sælges i et vist omfang til eksterne besøgende i Århus, som benytter klippekortet i forbindelse med museumsbesøg eller andet besøgsformål i byen.

Det foreslås, at gruppeklippekortet afskaffes fra 20. jun. 2008. Som erstatning for gruppeklippekortet kan kunderne henvises til enten at købe almindelige klippekort. Der vil komme en lille stigning i indtægtsprovenuet i Århus som følge af afskaffelsen af denne billettype.

#### **Billettyper der bevares.**

##### Samsøbillet

Samsø kommune har ønsket at bevare den særlige "Samsø billet". Samsø kommune har meddelt Midttrafik, at man ønsker at bevare denne billettype og at billetpriserne skal være uændrede fra jan. 2008.

##### 2-klipskort

I prisområde Øst udstedes 2-klipskort. 2-klipskortet benyttes væsentligt som returbillet til togrejser i prisområde Øst. I særdeleshed blandt togpassagerer er der stor tilfredshed med denne billettype. DSB og Arriva sælger også 2-klipskort i den landsdækkende togtrafik. Både DSB og Arriva har udtrykt ønske om at 2-klipskortet bevares som billettype i Midttrafik Øst. Der sælges ca. 50.000 stk. pr. år.

Teknisk kan 2-klipskortet sandsynligvis kun laves på de elektroniske billetmaskiner, der anvendes i prisområde Øst. Det er næppe muligt at programmere billetmaskinerne i prisområde Vest, Midt og Syd til at kunne lave denne billettype. Det skyldes ældre modeltyper, som ikke indeholder samme muligheder. Denne tekniske begrænsning skal dog undersøges nærmere, og 2-klipskort indføres også i Midt, Vest og Syd, hvis det er muligt.

##### Støttede abonnementskort Århus

Århus Kommune har i høringssvaret oplyst, at kommunen ønsker at fortsætte ordningen med støttede abonnementskort til børn i 3 og 4 zoner. Med udgangspunkt i det udarbejdede takstforslag for 2008, har Århus Kommune ønsket følgende priser, for et abonnementskort til barn for 3 zoner henh. 4 zoner til kr. 255,- og kr. 275,-.

##### Støttede abonnementskort Randers

Randers Kommune har i 2007 haft følgende støttede kort:

Abonnementskort børn = kr. 160,-

Skolekort voksen = kr. 255,-

Skolekort børn = kr. 255,-

Randers Kommune har oplyst, at man ønsker fastholdt ordningen med støttede kort. Randers kommune har meddelt, at man ikke kan oplyse hvilke priser der skal anvendes forinden budgetforhandlingerne.

#### **Billettyper der foreslås indført fra 20. jan. 2008.**

##### Dagbillet

I prisområde Midt og Øst sælges dagbilletter som er gyldige i 24 timer. Denne billettype findes ikke i Vest og Syd. Dagbilletten sælges kun på ruter med elektroniske billetmaskiner og kan ikke i bybussystemer med andet billetteringsudstyr. Midttrafik har overtaget billetteringsudstyret fra de tidligere takstmyndigheder, og der ikke samme udgaver af billetmaskiner i prisområderne. I prisområde Vest findes de ældste elektroniske maskiner. Det vurderes dog, at det vil være muligt at programmere billetmaskinerne i Vest til at kunne udstede dagbilletter.

Det foreslås, at der indføres følgende

- Dagbillet, der er gyldig i prisområde Øst, Syd og Midt
- Dagbillet der kun er gyldig i Vest.

Dagbilletten er kun gyldig til rejser i bus.

Denne begrænsning er nødvendig, fordi Midttrafik deler takstkompetencen med DSB og Arriva, og hverken DSB eller Arriva ønsker at lade dagbilletten være gyldig til lange togrejser i Midttrafik, da DSB og Arriva så vil få et stort indtægtstab.

#### Institutions klippekort

Det er besluttet, at indføre et institutionskort som et abonnementskort i Midttrafik. Prisen for et sådant abonnementskort til institutioner er temmelig høj og derfor foreslås, at der som supplement til dette kort også indføres et klippekort til institutioner. Et klippekort er billigere end et abonnementskort og institutionerne skal ikke "binde" så mange penge i anskaffelse. Klippe-kortet kan på flere områder være mere attraktivt og fleksibelt for institutioner. Salg og distribution skal foregå over Midttrafiks IT-system. Der skal foretages en del tilretninger i såvel Midttrafiks økonomisystem og hjemmeside.

#### Deltids abonnementskort til pensionister

Dels som et udviklingstiltag i Midttrafik og som en følgevirkning af takststigninger prisområde Midt, foreslås indført et deltids abonnementskort til pensionister.

Takstforslaget for 2008 for prisområde Midt, indebærer store prisstigninger for kontantbilletter og klippekort til pensionister i prisområde Midt. Prisstigningerne er en konsekvens af takst harmoniseringer af prisområderne Øst, Syd og Midt.

For at imødekomme disse prisstigninger, men også som et udviklingstiltag særligt i større bybus byer i Midttrafik, foreslås indført et deltids abonnementskort for pensionister. Produktet er særlig relevant i bybustrafikken. I Århus er der i forvejen et deltidskort til pensionister. I Midttrafik vil det være relevant i byerne Horsens, Silkeborg, Herning, Holstebro, Randers og Viborg. Men i øvrigt også uden for byerne.

Det er vanskeligt at vurdere virkningerne på indtægtsprovenuet ved indførelse af et deltidskort. Det afhænger af den overflytning, der vil ske fra kontantbilletter og klippekort. Administrationen har ikke en konkret undersøgelse at referere til i den sammenhæng. I Århus vurderes det, at produktet er med til at øge brugen af kollektiv trafik, fordi priserne på deltidskortet er lave i forhold til ordinære priser, og fordi en del kunder vil benytte busserne oftere. I Århus findes et deltidskort også for voksne og for børn.

En anden fordel er, at et deltidskort vil reducere antallet af billetteringer for chaufførerne. Især i bybusser har det betydning, fordi der billetteres oftere end i rutebiler, og det er en positiv faktor i til chaufførernes arbejdsmiljø, og i forhold til hvor hurtigt billetteringen kan afsluttes og bussen komme videre fra stoppestedet.

Deltids abonnementskortet til pensionister kan ikke bruges i myldretiden, dvs. mandag-fredag mellem kl. 7.00 – 8.30 og kl. 15.00 – 17.00. Lørdag, søndag og helligdage kan deltidskortet bruges hele dagen.

Det foreslås, salget af deltidskort foregår på centrale salgssteder, f.eks. en bybusterminal, rutebilstation eller lign., og at salget sker via en internetforbindelse til Midttrafiks centrale server til udstedelse af abonnementskort og uddannelseskort. Det er den administrativt mindst krævende løsning, og udgifterne er mindre end ved nyanskaffelser eller nyudvikling af nyt billetteringsudstyr. Administrationen arbejder på at etablere decentrale salgssteder på rutebilstationer, bybusterminaler, og togstationer, med internetadgang til Midttrafiks centrale kortserver. Deltidskort skal kunne sælges fra disse salgssteder.

*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 10**





# Rejsekortet

kommer til Sjælland i 2008

## Nemt og trygt

Trafikselekskabernes mål med det kommende rejsekort er, at kunder nemt og trygt kan rejse med bus, tog og Metro til hver en tid - uden først at skulle købe en billet og sætte sig ind i pris- og zonesystemer. Rejsekortet skal over en årrække erstatte de nuværende kortprodukter (klippe- og abonnementskort). Kunder uden rejsekort vil fortsat kunne købe en almindelig billet til deres rejse.

Det nye med rejsekortet bliver, at kunderne ikke længere skal sætte sig ind i, hvilke zoner bussen og toget kører gennem, men at rejsekortet automatisk kender den direkte afstand mellem start- og slut. I rejsekortets første år bliver afstanden målt i de kendte zoner. Senere vil afstanden blive udregnet i kilometer.



### ▷ Det er trafikselekskabernes mål med rejsekortet

- at kortet altid er klar til brug
- at hele den offentlige trafik i Danmark kommer med
- at der er ens udstyr, ens anvendelse og ens regler for rejsekortet i hele landet
- at der er én pris - for én rejse, uanset hvilken rute, der er rejst
- at kendskab til takstsystemer og billetprodukter ikke længere er nødvendig
- at kunder oplever rejsekortet som nemt og trygt at købe og bruge

## Indhold

De følgende sider beskriver, hvordan rejsekortet bliver taget i brug på Sjælland i 2008, og hvordan trafikselekskabene over en årrække afskaffer de nuværende billet- og kortprodukter for gradvist at introducere rejsekortet.

Trafikselekskabene har en række vigtige hensyn ved introduktionen af rejsekortet:

- Det er meget afgørende for en god introduktion af rejsekortet, at det bliver indført i en kundefærdig og let tilgængelig version.
- Det er ligeledes vigtigt, at kunderne ikke oplever for store prisudsving i forhold til det, som de betaler for at rejse i dag. Men med princippet om, at hver rejse har én pris, så vil der være kundegrupper, der vil opleve mærkbare prisændringer. Det er baggrunden for, at der sker en trinvis overgang fra gammelt til nyt system.

- En trinvis overgang betyder også, at trafikselekskabernes kundeservicefunktioner vil kunne følge med kundernes efterspørgsel.
- Og endelig at trafikselekskabernes økonomi kan styres forsvarligt.

### ▷ Rejsekort i funktion

De første elektroniske billetssystemer så dagens lys for snart 10 år siden. Trafikselekskabene i Singapore, Hong Kong og Seoul var nogle af de første i verden til at indføre elektroniske billetter. I mange europæiske storbyer har trafikselekskabene indført elektronisk billettering eller er lige ved at tage det i brug: London, Paris, Sct. Petersborgs metro, Rom. I Danmark er der særligt fokus på hollandske rejsekort, der bliver landsdækkende ligesom de danske rejsekort. Inden for Skandinavien kan nævnes følgende eksempler på elektronisk billettering: Helsinki, Stockholm, Oslo, Göteborg/Västrafik og Skånetrafikken. Storstrøms Amt har haft elektronisk billettering siden 1992, ligesom der også allerede i dag er elektronisk billettering i Sønderjylland og på Fyn.

## Sådan bruger kunden rejsekortet

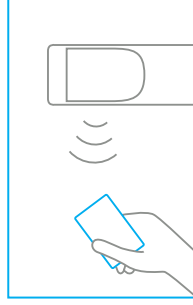
Før kunden kan rejse på sit rejsekort, skal der tankes penge til rejsekortets elektroniske pung. Rejsekortets elektroniske pung kan tankes op i salgsautomater, i betjent salg, via et af trafikskabernes kundecentre eller via internet\*. Desuden vil der være mulighed for, at kunden laver aftale om automatisk optankning af rejsekortet. Det kan ske f.eks. når saldoen på rejsekort-et er lav eller ved at overføre et fast månedligt beløb til rejsekortet.

Kunden kan via trafikskabernes internet oprette en personlig rejsekortside. Her kan hun se sine rejser og de tilhørende transaktioner. Kunden kan også på rejsekortautomater se en oversigt over sine seneste rejser, prisen på dem og saldoen på rejsekortet. I et betjent salg kan kunden mod betaling få en udskrift af de

\*ej anonyme rejsekort.

### Teknik

Et rejsekort er et kontaktløst chipkort. Rejsekortet holdes hen på en kortlæser, som aflæser kortet på under 1/2 sekund. Denne handling kaldes Check Ind eller Check Ud.

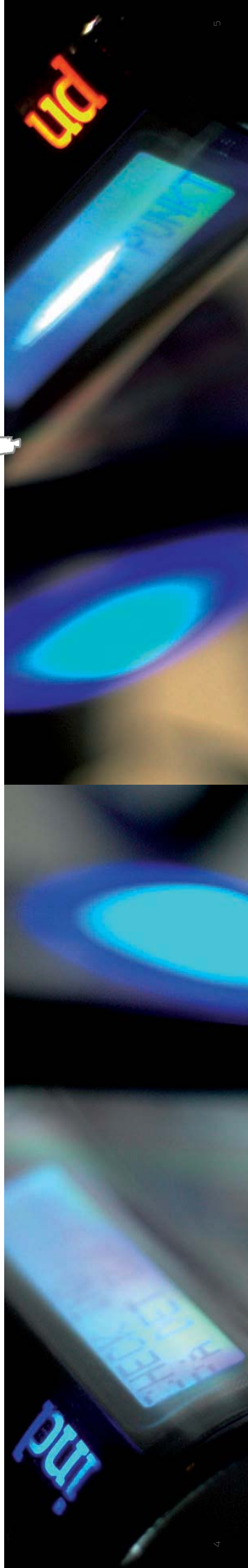
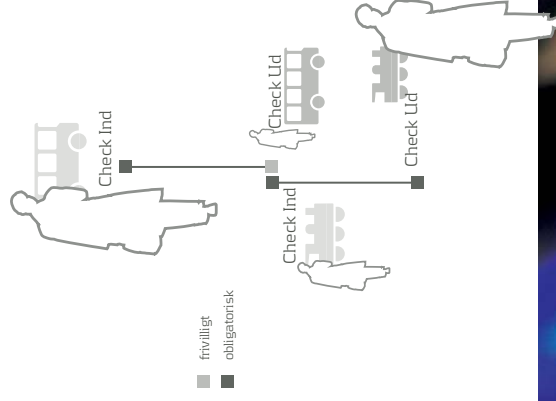


## Check Ind og Check Ud

Kunden skal foretage Check Ind ved rejsens start, Check Ind igen ved alle skift og Check Ud ved rejsens afslutning. Kun ved skift mellem to S-tog og skift mellem to Metro tog behøver kunden ikke fornyet Check Ind.

Ved Check Ind ved start af en rejse bliver der trykket et acountobeløb fra rejsekortets elektroniske pung. Samtidig med Check Ud bliver prisen på rejsen beregnet. Forskellen på rejsens pris og acountobeløbet bliver lagt tilbage eller hævet på rejsekortet.

Hvis kunden glemmer Check Ud, er rejsen ikke korrekt afsluttet. Acountobeløbet bliver derfor ikke lagt tilbage til kundens rejsekort, og trafikskaberne kan kræve yderligere betaling for rejsen.



## Rejsekortet er billet

Når rejsekortet samtidig er kundens billet, bliver det nemmere for kunden at bruge den kollektive trafik i forhold til i dag. Kunden skal ikke forud købe en billet til rejsen, da rejsekortsystemet holder rede på rejsen og automatisk beregner den rigtige pris. Kunden kan trykt bruge sit rejsekort, uden på forhånd at kende til pris- og zonesystemer.

Rejsekortet vil kunne bruges som billet og betalingsmiddel hos alle trafikskabere. Rejsekortet bliver formelt udstedt af Rejsekort A/S på alle trafikskabernes vegne. Men det er de enkelte trafikskabers salgsnøt, der leverer rejsekortet og modtager betaling for optankning. Der vil således ikke være et særligt rejsekort kun til DSB, til Movia eller til andre trafikskaber. Kundens elektroniske penge på rejsekortet står på en konto hos Rejsekort A/S.



## Prisberegning

Rejsens pris bliver fastsat ud fra kundens rejselængde i luftlinie.

Rejsekortet registrerer løbende den rejseaktivitet, der sker på hvert rejsekort. På hver rejse giver trafikskaberne en rabat, der er afhængig af rejseaktiviteten gennem de seneste tre måneder. Jo flere rejser og længere rejselængde, jo højere rabat.

Mængderabatten på Sjælland er to-delt. Den ene rabat knytter sig til lokale rejser, den anden rabat er til lange rejser. Ved løbende at se tre måneder tilbage er der sørget for, at kunden efter f. eks. en sommerferiepause kan køre videre på sin "gamle" rabat.

Udover mængderabatten vil der fortsat være kundetypetillæg til f.eks. børn og pensionister.

Rabatter skelner ikke mellem om kunden har rejst med bus, tog eller metro.

Rabatten medtages automatisk i den pris, der betales ved Check Ud.

Når en kunde første gang køber et rejsekort, vil der ikke være nogen rejsestatistik til at fastlægge et rabatniveau efter. Det kan der blive taget højde for ved en manuel placering af kunden på et rabatniveau fra start. Rabatniveauet vil derefter automatisk blive ajourført ud fra kundens rejsedata.

Kunden kan via [www.rejseplanen.dk](http://www.rejseplanen.dk) få at vide, hvad normalprisen på en planlagt rejse med rejsekort kommer til at koste. Ligeledes vil trafikskabernes kundecentre kunne oplyse priserne på at rejse med et rejsekort. Herudover bliver bussernes stoppestedstandere og togstationerne understøttet med zonekort til rejsekort.

### ► Fælles introduktion, design og kundecentertelefon

Trafikskaberne har aftalt at introduktionen af rejsekortet sker i fællesskab. Rejsekort A/S er ejet af trafikskaberne, for at oprette, eje og drive rejsekortsystemet. Rejsekortet har alle trafikskaber som afsendere og har sit eget design - det blå punkt. Rejsekortsystemet er bygget til at have en høj grad af sikkerhed for korrekte

### ► Alle love og regler opfyldes

Rejsekort A/S har sammen med trafikskaberne forhandlet rejsekortets kortsættelse og Data-tilsynet, så rejsekortet opfylder alle love og regler.

## Kundens rejsekort

Rejsekortet vil findes i flere varianter, der har forskellige muligheder og ydelser tilknyttet:

### Rejsekort som kan benyttes af andre Anonymt rejsekort:

Anonyme rejsekort er et ihændeoverkort, der kan overdrages til andre. Anonyme rejsekort kan købes i alle typer kortsalg og i salgsautomater. Trafiksekskaberne kender ikke kunden, og trafiksekskaberne tilbyder ingen særlige ydelser. Kunden kan i betjente salg ændre det anonyme rejsekort til et rejsekort, hvor trafiksekskaberne kender indehaveren/betaleren.

Et anonymt rejsekort kan ikke spærres, hvis kunden f.eks. taber det.

### Rejsekort med kendt ejer:

Rejsekort med kendt ejer betyder, at trafiksekskaberne kender indehaveren/betaleren, som legitimerer sig ved købet. Rejsekort med kendt ejer kan købes i betjente salg og eventuelt bestilles via internettet. Kunden kan indgå en aftale om automatisk optankning med trafiksekskabet, tilmelde sig trafiksekskabernes individuelle trafikinformationsservice, deltage i trafiksekskabernes kundeklubber samt modtage markedsføringstilbud. Rejsekort med kendt ejer kan bruges af andre end indehaveren/betaleren.

Et rejsekort med kendt ejer kan spærres, hvis kunden f.eks. taber det.

### Rejsekort som kun må bruges af indehaveren

Rejsekortet kan kun købes ved at kunden møder personligt i betjente salg. Kunden skal legitimere sig, og

give diverse personlige oplysninger. Kunden kan indgå en betalingsaftale med trafiksekskabet, tilmelde sig trafiksekskabernes individuelle trafikinformationsservice, deltage i trafiksekskabernes kundeclubber samt modtage markedsføringstilbud.

Et rejsekort som ikke må overdrages til andre er forsynet med en form for ID. Rejsekortet kan spærres, hvis det f.eks. bliver tabt.

De særlige 3-partsrabatter til f.eks. efterlønskort og SLI-kort kan kun lægges på et rejsekort, som ikke må overdrages til andre.

Rejsekort, som kun må bruges af indehaveren, kan ligeledes få trafiksekskabernes højeste rabatter i forhold til de rejsekort, der kan bruges af flere kunder på skift.

### Rejsekortpris og acontobeløb

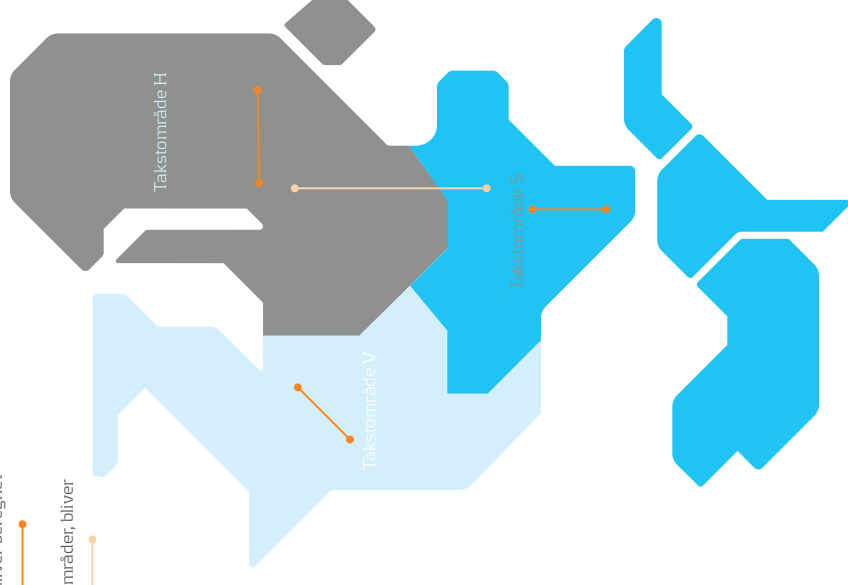
Det koster et beløb at købe rejsekortet (det eksakte beløb besluttet senere).

For et rejsekort med kendt ejer trækkes på rejsekortet et acontobeløb på 50 kr. ved rejsens start. Rejses på et anonymt rejsekort trækkes ligeledes et acontobeløb på 50 kr., hvis rejsen skal ske inden for et lokalt takstområde. Skal rejsen, på det anonyme rejsekort, krydse to eller flere lokale takstområder, skal det anonyme rejsekort opgraderes med et højere acontobeløb. Det er for at sikre, at der er penge nok til rejsen. I pilotdriften forventes dette acontobeløb at blive 100 kr. Når rejsekortet udbredes til hele Sjælland forventes dette beløb hævet til 300 kr., og ved udbredelse til hele Danmark 600 kr.

## Fire takstsæt på Sjælland

En lokalrejse i takstområde H/V eller S bliver beregnet efter takstområdets lokale takstsæt.

En rejse der krydser to eller flere takstområder, bliver beregnet efter DSBs takstsystem.







## Zonerne får nogle år mere

Trafiksekskabernes beslutning om en gradvis introduktion betyder, at rejsekortet bliver sat i drift med det velkendte zonesystem, hvor prisen bliver beregnet efter antallet af zoner mellem rejsens start- og slutpunkt. Det er det, eksperter kalder et ringzoneprincip.

Kunder skal fremover betale for de zoner, der "berøres", når rejsens længde bliver fastsat ud fra en direkte linie fra første Check In til Check Out. Med rejsekort skal kunder ikke længere betale for omvejskørsel og kunder slipper af med en ofte uforklarlig del af det gamle zonesystem, hvor rejser kan have forskellig pris ud og hjem.

Med rejsekortet forsvinder også "alle zoner". Der vil ikke længere være noget loft over, hvor mange zoner der skal betales for. Trafiksekskabeme vil til gengæld lade prisen stige mindre pr. rejst zone. Dette sikrer en gradvis overgang til en senere fase i rejsekort, hvor rejse længder vil blive målt i kilometre.

Rejsekortet vil under introduktionen på Sjælland blive baseret på de nuværende zonesystemer i Movias tre takstområder - nemlig Hovedstadsområdet (H), Vestsjælland (V) og Sydsjælland (S).

Rejser, der holder sig indenfor de ovenfor nævnte tre takstområder, bliver beregnet i de lokale takstætt.

Rejser, der krydser to eller tre takstområder, beregnes i DSB takstisystem. DSB afskaffer i den forbindelse sit nuværende zonesystem på Sjælland og bruger i stedet de eksisterende lokale trafiksekskabszoner (med enkelte justeringer). DSBs takstisystem bliver derved fladedækkende, hvilket betyder at en rejse fra ethvert sted i

Hovedstadsområdet (H) til ethvert sted i Vestsjælland (V) og Sydsjælland (S) - og vice-versa kan beregnes ud fra DSBs takstætt.

Der vil dermed være fire takstætt, når rejsekortet introduceres på Sjælland.

Hertil yjder trafiksekskabeme en to-delt mængderabat. Kunder kan opnå rabat på rejser indenfor Movias tre takstområder. Eller opnå rabat på rejser mellem de tre takstområder i DSBs takstisystem. Rabatter optjent i Movias tre takstområder kan ikke benyttes til rejser, der krydser to eller tre takstområder. Tilsvarende kan rabatter optjent ved rejser der krydser to eller tre takstområder og beregnes ud fra DSB takstætt ikke benyttes på rejser i Movias takstområder. Rejsekortet holder styr på kundens rabatter.

### ► Gradvis introduktion

Fra udlandet, hvor mange trafiksekskaber har erfaringer med introduktion af et rejsekort, er vi blevet rådet fra at gennemføre "the big bang", hvor alle principper for prisberegning, rabatgiving, billetregler erstattes med nye kortregler mv. på én gang. Vi har lyttet til de gode råd, og har derfor besluttet, at vi introducerer rejsekortet gradvist. Det betyder, at vi i en overgangsfasen beholder f.eks. takstozoner og abonnementskort fra vores nuværende takstisystem. Den gradvise introduktion betyder samtidig, at trafiksekskabeme bedre vil kunne analysere eventuelle ændringer i kundernes rejsevaner og -mønstre, og tilpasse rejsekortet hertil.

## Klippekortkunder

De kunder, der i dag kører på klippekort, bliver de første, der skal til at bruge rejsekortet. Kunderne får nogle måneder til at bruge deres klippekort op.

## Periodekort på pap

I en periode kan pendlerne fortsætte med at rejse på det velkendte periodekort på pap. Rejse reglerne og zone tællingerne vil også blive ved med at være de samme, som de er nu, indtil periodekortet bliver afskaffet.

Dog er det besluttet, at rejse korter skal indføres efter en hurtigere tidsplan i Movias takstområde Sydsjælland (S) (det tidligere STS). Baggrunden er, at langt de fleste kunder i takstområde (S) allerede i dag rejser på det elektroniske kort, Boomerang-kortet. Den måde takstområde (S) prissætter på (Check In, betaling for

hver rejse og at hver rejse har en pris) er meget tæt på den endelige vision for rejsekortet. Det vil sige, at samtlige nuværende kortprodukter i Takstområde (S) bliver udskiftet med rejsekort over en periode på et halvt år.

## Almindelige papirbilletter

Kunder vil fortsat kunne købe papirbilletter, hos buschaufføren, i billetautomaten, i rejsekortautomaten og i betjent salg.

Papirbilletter vil under introduktionen af rejsekortet være baseret på de zonesystemer, som også vil blive anvendt på rejsekortet. Planen er, at der på sigt skal indføres et nyt landsdækkende takstisystem for kontantbilletter ved siden af rejsekortet.

### ► Samarbejde mellem trafiksekskabeme

De trafiksekskaber, som deltager i projektet med elektronisk billettering, har etableret Rejsekort A/S. Dette selskab har på vegne af trafiksekskabeme indgået kontrakt med leverandøren om såvel levering af apparatur, software som efterfølgende drift af systemet.

Rejsekortet repræsenterer på den måde en udbygning af det hidtidige samarbejde mellem bus- og togtsekskaberne i Danmark.



**midttrafik**

*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

**Forslag til tidsplan for udarbejdelse af Trafikplan i Midttrafik**

Tidsplanen er udarbejdet med den overordnede målsætning, at trafikplanen kan indarbejdes i regionens og kommunernes budgetter for 2009. 2007 tal for ruteøkonomi på grundlag af ny indtægtsfordelingsmodel, kan tidligst forventes i april 2008. Der planlægges med at disse 2007 tal for ruteøkonomi indgår i trafikplanen, som udsendes ultimo maj 2008, og at en endelig trafikplan kan godkendes, når det kommunale og regionale budget for 2009 er på plads i oktober 2008.

August – oktober 2007	<p>Trafikplan udarbejder oplæg til Region Midtjylland om det fremtidige regionale rutenet.</p> <p>Mellemkommunale pendlerstrømme i hele regionen beskrives, og det eksisterende regionale net opdeles i tre kategorier.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det primære regionale net der betjener store mellemkommunale pendlerstrømme mellem store byområder i hver sin kommune.</li> <li>2. Sekundære regionale rutenet (strækninger), som betjener mindre mellemkommunale rejse- og pendlerstrømme. (som kunne være kommunal tilbringertrafik)</li> <li>3. Mindre nuværende regionale ruter og strækninger der fortrinsvis betjener lokale rejsestrømme (som relativt uproblematisk kunne overgå til kommunal bestilling eller til delt finansiering)</li> </ol> <p>Med henblik på at målrette indsatsen for at skabe forbedringer i det regionale trafikudbud udarbejdes der tilgængelighedsanalyser for de store rejsemål for henholdsvis bil og kollektiv trafik.</p> <p>Der udarbejdes en skabelon for de kommunale bidrag til trafikplanen.</p>
Oktober- december 2007	<p>Det regionale rutenet drøftes med Region Midtjylland</p> <p>Drøftelser med mellem Midttrafik, kommunerne og regionen om udstrækningen af det regionale net på baggrund af ovennævnte</p> <p>Kommunerne anmodes om at fremlægge deres ønsker til udviklingen af de regionale trafikforbindelser og til udviklingen af det kommunale net</p> <p>Indgåelse af aftaler mellem kommunerne og regionen om prioritering af regionens opgaver og overdragelse af ruter/strækninger til kommunerne.</p>
September – november 2007	<p>Der udarbejdes et oplæg vedr. ønsker til forbedret togbetjening. Dialog med Trafikstyrelsen om statens trafikplan for togbetjening</p>
December 2007 – januar 2008	<p>Midttrafik (Kontrakter og indtægter) laver oplæg til trafikplanen vedr. takstpolitik rejsekort m.v. Kommunerne/regionen inddrages/høres</p>
December 2007 – januar 2008	<p>Midttrafik (Kunder og marked) laver oplæg til trafikplanen om informationspolitik, rejseplan m.v. Kommunerne/regionen inddrages/høres</p>



Januar – marts 2008	Midttrafik (Videbæk) laver oplæg til trafikplanen for koordineret kørsel Kommunerne/regionen inddrages/høres
Januar – marts 2008	Udarbejdelse af oplæg til kommunale bidrag til trafikplanen i samarbejde med kommunerne
Primo april 2008	Evt. konference/debatmøde med deltagelse af interessenter, hvor skitse til trafikplanen præsenteres
Marts 2008 – april 2008	Der udarbejdes et samlet oplæg til trafikplan på baggrund af ovennævnte bidrag og tal for ruteøkonomi i 2007.
Ultimo maj 2008	Samlet trafikplan udsendes i høring. Trafikplanen lægges på Midttrafiks hjemmeside i samme periode, som planen er i høring hos bestillerne. Kommunerne opfordres til at informere om den offentlige høring vedr. trafikplanen
Juni - september 2008	Evt forhandlinger med Region og kommuner på baggrund af høringssvar. Justeringer i forhold til høringssvar.
Oktober 2008	Endelig godkendelse af Trafikplan i Midttrafiks bestyrelse

Sideløbende med ovennævnte proces revideres Midttrafiks projektkatalog – som får status af et bilag til trafikplanen.

*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

# Trafikplan for Midttrafik 2007-2011

## *Indholdsfortegnelse / disposition*

### Indledning

#### 1. Status

#### 2. Mål og perspektiver

- 2.1. Den kollektive trafiks rolle i samfundet
- 2.2. Midttrafiks mission, visioner og mål
- 2.3. Indsatsområder i den offentlige servicetrafik
  - 2.3.1. Generel vejledning / råd om indretning af terminaler og stoppesteder samt hvordan den kollektive trafik kan gennemføres mere optimalt ved etablering af f.eks. busprioritering, busbaner.
  - 2.3.2. Takster og billetteringspolitik
  - 2.3.3. Informationspolitik
  - 2.3.4. Markedsføringstiltag

#### 3. Statens Trafikplan

- 3.1. Den statslige togtrafik i Region Midtjylland opdelt i fjerntrafik og regionaltrafik
- 3.2. Hvilke forventninger har Midttrafik til togoperatørerne? (togenes køretider, forbindelser mellem togene på skiftesteder, nedlæggelse af eller etablering af nye standsningssteder)
- 3.3. Indsatsområder for Midttrafik som følge af Statens Trafikplan

#### 4. Det regionale rutenet – herunder X busser og privatbaner

- 4.1. Formål med det regionale rutenet
- 4.2. Status-del (kørselsomfang, økonomi og passagertal samt formål med den enkelte rute – i bilag)
- 4.3. Markedsanalyser
  - 4.3.1. Tilgængelighedsanalyser (bilag)
  - 4.3.2. Pendlingsanalyser (bilag)
- 4.4. Klassificering af det regionale rutenet (R1, R2, R3 og RX)
- 4.5. Privatbaner
  - 4.5.1. Infrastruktur
  - 4.5.2. Køreplan
  - 4.5.3. Letbane
- 4.6. Hvilke konsekvenser har Statens Trafikplan for det regionale rutenet?
- 4.7. Projekter for det regionale rutenet – herunder også regionsgrænsende ruter til andre trafikselskaber på baggrund af 3.3 og 3.4
- 4.8. Gennemgang af det regionale rutenet (projekt 21)
- 4.9. Indsatsområder i planperioden

## **5. Det lokale rutenet i de enkelte kommuner**

- 5.1. Formål med det lokale rutenet
- 5.2. **XX Kommune** (skabelon som bruges for hver af de 19 kommuner)
- 5.3. Togbetjening i kommunen - herunder hvilke konsekvenser Statens planer for togdriften vil få for XX Kommune
- 5.4. Den regionale betjening i kommunen – herunder hvilke konsekvenser de regionale tiltag vil få for XX Kommune
- 5.5. Bybusbetjening
  - 5.5.1. Målsætninger / serviceniveau for bybusbetjeningen. Kommunen beskriver formål og planer for byudvikling.
  - 5.5.2. Status-del for bybusserne (kørselsomfang, økonomi og passagertal – i bilag)
  - 5.5.3. Indsatsområder i planperioden
- 5.6. Den lokale betjening i kommunen
  - 5.6.1. Målsætninger / serviceniveau for den lokale betjening. Kommunen beskriver målsætninger for den lokale kollektive trafik og kategorisering af ruterne. Herudover målsætninger for skolestrukturen samt afstandskriterier for elevbefordringen, ventetider, ringetider m.v.
  - 5.6.2. Status-del for den lokale betjening samt formål med den enkelte rute - herunder kundegrupper og sammenhæng med øvrige ruter og tog betjening (kørselsomfang, økonomi og passagertal – i bilag)
  - 5.6.3. Pendling indenfor kommunen og til øvrige kommuner
  - 5.6.4. Indsatsområder i planperioden
- 5.7. Telebetjening / Variabel kørsel
- 5.8. Trafikale og tekniske anlæg – f.eks. vejforhold / terminaler / vendepladser (kommunen udfylder en skabelon)

## **6. Behovsstyret kørsel**

- 6.1. Den lovpligtige handicapkørsel
- 6.2. Telebetjening
- 6.3. Koordineret kørsel

## **7. Handlingsplan**

- 7.1. Opsummering af indsatsområder for både den regionale og lokale buskørsel samt en overordnet prioritering i Trafikplanens 4-årige periode. (skal senere udmøntes i et årligt projektkatalog)

## **8. Succeskriterier**

## **9. Opfølgning**

### **Bilag:**

1. Projektkatalog for 2008. (revideres årligt)
2. Tilgængelighedsanalyser
3. Pendlingsanalyser
4. Status del for de regionale ruter
5. Status del for de lokale ruter – opdelt i de 19 kommuner

*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 12  
Bilag 1**

## Tidsplan for køreplanprojekter

### Tidsplan for analyser og større planlægningsopgaver, som indgår i Midttrafiks arbejdsprogram for 2008

Tidsplan for køreplanprojekter ajourføres hvert år med aktuelle tidsfrister for det kommende års arbejdsprogram og sendes til høring hos kommunerne og Region Midtjylland hvert år i april måned. For projekter, der er programsat til gennemførelse ved køreplansskiftet i januar år, forskydes tidsplanen med ca. et halvt år.

Midttrafik gennemfører hvert år et antal større projekter og analyser i forhold til Trafikplanen og aftalte temaer med bestillerne. Kommunerne og Region Midtjylland indgår i et tæt samarbejde med Midttrafik. Det er hensigtsmæssigt, at større omlægninger i den kollektive trafik gennemføres i forbindelse med udbud af kørslen og dermed indgår i et projekt det pågældende år.

#### Køreplansskifte 29. juni 2008

Hvornår	Hvem	Handling
<b>2007:</b>		
13. april	Bestyrelsen	Forslag til projektkatalog, som indeholder planlægningstemaer for større projekter og analyser for det kommende år, forelægges bestyrelsen.
13. april	Midttrafik	Projektkataloget sendes i høring hos bestillere for at sikre, at alle projekter indgår i Midttrafiks oversigt.
April-maj		Præcisering af projekter i samarbejde med bestillerne. Møder mellem bestillere og Midttrafik.
20. april	Repræsentantskab	Budgetforudsætninger for bl.a. driftsbudget.
7. maj	Bestillere	Svarfrist, hvor bestillerne kan komme med nye projekter eller udsætte/slette projekter i kataloget. - Kørselsomfang m.v. for udbudsruiter. - Afklaring om hvilke ruter der skal indgå i større projekter i området med henblik på ændringer ved køreplansskiftet i sommeren 2008.
25. maj	Bestyrelsen	Det reviderede projektkatalog forelægges til godkendelse på grundlag af tilbagemeldingen fra bestillerne. Eventuel prioritering mellem projekter, såfremt Midttrafik ikke har ressourcer til alle de ønskede projekter til køreplansskiftet i sommeren 2008.
Maj-juni	Midttrafik	Vurdere de økonomiske og passagermæssige konsekvenser for de enkelte projekter, som indgår i projektkataloget.
22. juni	Bestyrelsen	Forslag til budget inkl. de overordnede økonomiske konsekvenser for de projekter, som er aftalt med bestillere.
Aug.	Bestyrelsen	Fastlæggelse af køreplaner, som skal i udbud.
Juli-okt.	Midttrafik	Detailplanlægning af større projekter – drøftelser undervejs med bestillere.
nov.-dec.	Bestillere	Projekter og køreplaner til godkendelse hos bestillere
Januar	Kunder Uddannelsesinstitutioner m.fl.	Offentlig høring 1. udkast til nye køreplaner – f.eks. hængeskilte i busser og på rutebilstationer, annoncer, streamers og på <a href="http://www.midttrafik.dk">www.midttrafik.dk</a> . Drøftelser med de implicerede entreprenører.

<b>2008:</b>		
15. jan.	Kunder	Frist for bemærkninger til køreplanudkast
Feb.-Marts	Midttrafik	Drøftelser med bestillere og justering i køreplanerne.
15. Marts	Bestillerne	Godkendelse af de reviderede køreplaner som følge af indkomne bemærkninger i den offentlige høring.
25. marts	Midttrafik	De endelige køreplaner sendes i korrektur hos bestillere og entreprenører
April/Maj	Midttrafik	Vognløb og afregningsgrundlag til entreprenørerne.
Maj/Juni	Midttrafik	Køreplanerne trykkes og afleveres elektronisk til <a href="http://www.rejseplanen.dk">www.rejseplanen.dk</a> og <a href="http://www.stoppesteder.dk">www.stoppesteder.dk</a> , samt lægges på hjemmesiden <a href="http://www.midttrafik.dk">www.midttrafik.dk</a> . Udskrift af stoppestedstavler til opsætning langs ruterne og på rutebilstationerne.
29. juni		Køreplanskifte.

*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 12  
Bilag 2**



## Tidsplan for køreplanjustering

Tidsplan for ordinær køreplanjustering ajourføres med aktuelle tidsfrister for det kommende års køreplanlægning hvert år i april måned.

Denne tidsplan gælder for planlægning af de ruter, som Midttrafik udarbejder konkrete køreplaner for; regionale ruter, X busruter, bybusruter og de lokale ruter, som ikke er omfattet af rabatordningen.

De ruter, som indgår i større køreplanprojekter, følger tidsplanen i Bilag 2.

### Køreplanskifte 29. juni 2008 – Mindre justeringer i køreplanerne

Hvornår	Hvem	Handling
<b>2007:</b>		
24. aug.	Midttrafik	Brev til bestillere, entreprenører, DSB, Arriva og nabotrafik-selskaber med opfordring til at komme med justeringsforslag til køreplanerne.
Okt.	Kunder, uddannelsesinstitutioner, m.fl.	Offentlig høring om forslag til ændringer i køreplanerne – f.eks. hængeskilte i busser og på rutebilstationer, annoncer, streamers og på <a href="http://www.midttrafik.dk">www.midttrafik.dk</a> .
15. okt.	Bestillere m.fl.	Høringsfrist for justeringsforslag til køreplanerne.
Oktober	Midttrafik	Opsamling af kundehenvendelser for de enkelte ruter (gerne via en database i Midttrafik)
Nov.-dec.	Midttrafik	Møder med entreprenører om ændringer i køreplanerne.
Nov.-dec.	Midttrafik	Behandling af indkomne forslag og udarbejdelse af 1. udkast.
<b>2008:</b>		
Januar	Midttrafik	1. udkast til nye køreplaner, som indeholder mindre justeringer, offentliggøres på <a href="http://www.midttrafik.dk">www.midttrafik.dk</a>
Feb.-marts	Midttrafik	Udarbejdelse af de endelige køreplaner – evt. møder med bestillere / løbende kontakt til bestillere.
Marts	Bestillere	Endelige køreplaner godkendes af bestillere.
25. marts	Midttrafik	De endelige køreplaner til korrektur hos bestillere og entreprenører.
April/Maj	Midttrafik	Vognløb og afregningsgrundlag til entreprenørerne.
Maj/Juni	Midttrafik	Køreplanerne trykkes og afleveres elektronisk til <a href="http://www.rejseplanen.dk">www.rejseplanen.dk</a> og <a href="http://www.stoppesteder.dk">www.stoppesteder.dk</a> , samt lægges på hjemmesiden <a href="http://www.midttrafik.dk">www.midttrafik.dk</a> . Udskrift af stoppestedstavler til opsætning langs ruterne og på rutebilstationerne.
29. juni		Køreplanskifte.



**midttrafik**

*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 12  
Bilag 3**

## Tidsplan for rabatruter

**Køreplanlægning for rabatruter udføres af kommunerne efter følgende tidsplan:**

Hvornår	Hvem	Handling
<b>2007:</b>		
Maj	Bestillere	Svarfrist. - Afklaring af ruter, der skal i udbud. (kørselsomfang, m.v.) - Afklaring om ruterne skal indgå i større projekter i området med henblik på ændringer ved køreplansskiftet i sommeren 2008. Såfremt ruterne indgår i et projekt følges proceduren i Bilag 3. Alternativt følges denne procedure.
<b>2008:</b>		
Marts	Bestillere	Såfremt kørslen indgår i en kontrakt, hvor det er aftalt, at køreplanerne skal være færdige 3 måneder før køreplansskiftet, så skal de endelige køreplaner udarbejdes ultimo marts. Såfremt køreplanerne først er gyldige fra medio august kan fristen forlænges til medio maj måned.
Maj-juni	Bestillere	Udarbejder de endelige køreplaner (evt. i samarbejde med skolerne) og trykker disse til omdeling i busserne og på skolerne.
13. juni	Bestillere	Afleverer filer med køreplaner til Midttrafik. Filerne lægges på <a href="http://www.midttrafik.dk">www.midttrafik.dk</a> som lokalruter under den enkelte kommune.
Løbende	Bestillere	Såfremt der ændres i kørslen i løbet af gyldighedsperioden meddeles dette til Midttrafik før iværksættelse, så korrekt information kan være til rådighed på hjemmesiden og til afregning med entreprenøren.



**midttrafik**

*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 13  
Bilag 1**

## Regionale ruter, Midttrafik/Øst, 1. halvår + Juli + August 2007:

Rute	Aflyste 1. halvår 2007	Forsinkede 2. halvår 2007	Rute	Aflyste Juli måned	Aflyste August måned	Aflyste 01.09-03.09 September måned	
Rute 102	1	0	Rute 102	8	35	9	Wulff -Arriva
Rute 103	7	8	Rute 103	15	74	20	Veolia-Transport
Rute 107	14	15	Rute 107	5	8		Bent Thykjær
Rute 109	7	1	Rute 109	3	5	2	De Grønne Busser
Rute 110	3	0	Rute 110	1	0		Svidt
Rute 111	0	0	Rute 111	0	0		Todbjerg
Rute 112	0	2	Rute 112	0	0		P.P./Netbus.
Rute 113	18	22	Rute 113	11	6		
Rute 114	0	11	Rute 114	0	0		
Rute 115	0	1	Rute 115	0	0		
Rute 116	0	3	Rute 116	0	0		
Rute 117	1	1	Rute 117	0	0		
Rute 118	1	3	Rute 118	0	0		
Rute 119	1	1	Rute 119	12	11	4	
Rute 120	1	1	Rute 120	37	28	8	
Rute 121	2	0	Rute 121	13	39	12	
Rute 122	0	0	Rute 122	5	47		
Rute 123	1	0	Rute 123	24	64	8	
Flybus	6	0	Flybus	0	0		
Rute 131	0	1	Rute 131	0	0		
Rute 202	0	4	Rute 202	0	2		
Rute 211	0	1	Rute 211	13	7	6	
Rute 212	1	4	Rute 212	3	21		
Rute 213	0	1	Rute 213	5	11		
Rute 214	1	5	Rute 214	8	11	11	
Rute 215	0	0	Rute 215	0	0		
Rute 216	0	0	Rute 216	0	0		
Rute 217	0	0	Rute 217	10	23	2	
Rute 221	0	1	Rute 221	0	0		
Rute 223	0	0	Rute 223	0	0		
Rute 230	1	1	Rute 230	0	0		
Rute 231	1	3	Rute 231	0	0		
Rute 235	0	0	Rute 235	0	0		
Rute 237	2	1	Rute 237	0	0		
Rute 238	0	0	Rute 238	3	0		
Rute 306	4	3	Rute 306	18	31	13	
Rute 311	0	1	Rute 311	10	0		
Rute 312	0	0	Rute 312	0	0		
Rute 313	1	1	Rute 313	0	0		
Rute 314	0	0	Rute 314	0	0		
Rute 330	0	1	Rute 330	9	0		
Rute 331	0	0	Rute 331	11	18	14	
Rute 351	0	1	Rute 351	12	11		
Rute 352	0	1	Rute 352	11	17	5	
Rute 361	0	0	Rute 361	2	9	11	
Rute 400	0	0	Rute 400	2	1		
Rute 502	0	0	Rute 502	0	0		
Rute 913	0	6	Rute 913	0	0		
Rute 914	0	0	R. 914/926	0	0		
Rute 918	4	6	Rute 918	0	0		
Rute 926	0	2	Rute 926	0	0		
Rute 952	0	7	Iversen	0	0		
Rute 953	0	0	Thykjær/Arriva	0	0		
Rute 960	0	0	Arriva	0	0		

Hos Veolia var der i Juli måned 220 aflyste køreplanafgange, trods ekstrem brug af underentreprenører, skaffet af Veolia og af Midttrafik.

Hos Veolia var der i Al August måned 470 aflyste køreplanafgange, trods begrænset brug af underentreprenører, idet disse vognmænd selv skal bruge chauffører og busser efter ferien.

I denne måned 5 første dage har ARRIVA allerede aflyst 125 køreplanafgange.



**midttrafik**

*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 13  
Bilag 2**

**Bybusser i Århus, aflyste afgange 1. halvår og juli – august måned 2007.**

	<b>Aflyste 01.01.- 30.06.2007</b>	<b>Aflyste 01.07.- 31.07.2007</b>	<b>Aflyste 01.08.- 31.08.2007</b>
Linje 1	16	43	15
Linje 3	6	59	20
Linje 4	34	45	5
Linje 5	42	159	23
Linje 6	0	19	12
Linje 7	8	33	2
Linje 8	57	58	9
Linje 9	13	54	27
Linje 10	26	32	10
Linje 11	41	36	14
Linje 12	4	16	13
Linje 14	5	14	10
Linje 15	10	9	17
Linje 16	15	22	1
Linje 17	8	47	9
Linje 18	15	55	17
Linje 19	0	37	4
Linje 24	26	21	3
Linje 25	24	50	13
Linje 26	6	48	12
Linje 52	10	8	2
Linje 53	1	4	1
Linje 55	18	26	4
Linje 56	10	6	7
Linje 58	10	23	5
Linje 74	0	0	1
Linje 90	1	0	2
Linje 91	4	0	1
Linje 92	6	0	1
	<b>Aflyste i per. 412 afg. % aflyste i per. 0,09</b>	<b>Aflyste i juli 924 afg. % aflyste i per. 1,52</b>	<b>Aflyste i august 260 afg. % aflyste i per. 0,32</b>



**midttrafik**

*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg



### **Udtalelse fra Midttrafik om investeringsplan for privatbanerne 2007-2020**

Forberedelsesudvalget for Region Midtjylland afgav i forbindelse med Region Midtjyllands budget for 2007 en hensigtserklæring gående ud på, at der skulle udarbejdes en samlet investeringsplan for de to privatbaner i regionen, Odderbanen og Lemvigbanen.

På den baggrund har en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter for Region Midtjylland, som har det økonomiske ansvar for banerne, Midttrafik som ejer aktiemajoriteten i banerne, og de to baners direktører udarbejdet en investeringsplan, som indebærer samlede investeringer på 414 mio. kr. frem til 2020.

Arbejdsgruppens afrapportering er vedlagt som bilag.

Investeringsplanen har været forelagt Region Midtjyllands forretningsudvalg på møde den 27. juni 2007. Forretningsudvalget vedtog at tage forslag til investeringsplan for privatbanerne 2008 – 2020 til foreløbig orientering, idet investeringsplanen behandles igen sammen med en redegørelse fra administrationen for mulighederne for at finansiere de foreslåede investeringer, når der foreligger tilkendegivelser vedrørende forslaget til investeringsplan fra bestyrelserne for Midttrafik og de to baner, herunder Midttrafiks vurdering af investeringsforslagene set i lyset af letbaneprojektet i Århusområdet.

Dato 29-06-2007

Sagsbehandler Claus Meldgaard

Claus.Meldgaard@RU.RM.DK

Tel. +45 87285173

Sagsnr. 1-30-129-06-V

Side 1

*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



# Odderbanen - A/S Hads-Ning Herreders Jernbane

Afsender  
MTL/mtl

Selvvalg tlf. nr.  
8781 6661

Ref  
J. nr. 01.02.01

Dato  
22.08.2007

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

- Kopi til Region Midtjylland -

## Vedrørende Investeringsplan for privatbanerne 2007 - 2010

Odderbanens bestyrelse har på et møde d. 16. august behandlet forslaget til investeringsplan.

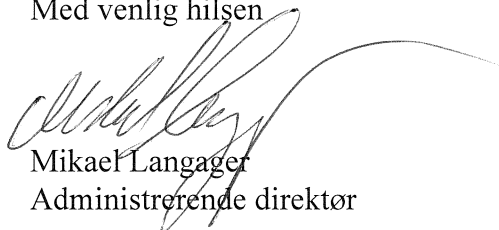
Bestyrelsen er enig for så vidt angår fase 1, der for Odderbanens vedkommende handler om sporfornyelse Odder – Tranbjerg.

Med hensyn til fase 2 og 3 ønsker bestyrelsen en aftale, der kan sikre nye tog til Odderbanen hurtigst muligt. Derfor har bestyrelsen bedt direktionen om - i samråd med Midttrafik – at udarbejde et notat om toganskaffelse til drøftelse på et kommende bestyrelsesmøde d. 30. oktober 2007.

I notatet om finansiering af investeringerne er forskellige modeller beskrevet. Fra direktionen skal vi bemærke to ting:

- Ved valg af model skal det sikres, at investeringsmidlerne figurerer i Odderbanens regnskab. Såfremt Odderbanen ikke opretholder et offentligt tilskud på mere end 50 % af de samlede indtægter, bliver banen pligtig til at betale ca. 370.000 kr. årligt i lønsumsafgift efter nugældende lovgivning.
- Da der p.t. er forlydender om ændring af reglerne for Cross-boarder leasing vil den sikreste model, som de fleste privatbaner også har valgt, være, at Odderbanen opretter et datterselskab, der optager lån til toginvesteringer, naturligvis med garanti fra Regionen. Efter 5 år fusionerer de 2 selskaber, og derved spares en del moms.

Med venlig hilsen



Mikael Langager  
Administrerende direktør



**midttrafik**

*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



Midttrafik  
Søren Nymarksvej 3  
8270 Højbjerg

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S  
7620 Lemvig  
Telefon 97 82 32 22 . Fax 97 81 08 10 . CVR 36899115  
www.lemvigbanen.dk . E-mail: vltj@lemvigbanen.dk

Deres ref.:

Deres brev af:

Vor ref.01.15

Dato: 17.08.2007

## **Investeringsplan for Lemvigbanen 2008 – 2010**

Lemvigbanens bestyrelse har godkendt den fremsendte investeringsplan. Man udtrykker dog betænkelighed ved udskydelsen af materielanskaffelsen til 2016, bl. a. på baggrund af usikkerheden om mulighederne for at kunne fremskaffe reservedele, da de øvrige tog af denne type i øjeblikket bliver udfaset og erstattet af nye togtyper.

De økonomiske og komfortmæssige konsekvenser ved at holde togene i drift frem til 2013 hhv 2016 vil blive nærmere vurderet og resultatet vil efterfølgende blive fremsendt til Midttrafik.

Med venlig hilsen

Knud Vigsø  
Direktør

*Århus, 11. september 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
mandag 17. september 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 15**



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
5. september 2007	1-7-1-07	Lisa Bak Jensen Ole Sørensen	<a href="mailto:lbj@midttrafik.dk">lbj@midttrafik.dk</a> <a href="mailto:libj@cowi.dk">libj@cowi.dk</a> <a href="mailto:os@midttrafik.dk">os@midttrafik.dk</a>	87408267 24696874 87408255

## Referat af 1. følgegruppemøde, letbaneprojektet i Århus-området

Tid	30. august 2007 kl. 13.30-15.30
Sted	COWI, Jens Chr. Skousvej 9, 8000 Århus C
Deltagere	<b>Medlemmer af den politiske følgegruppe:</b>  Bestyrelsesformand Poul Vesterbæk, Midttrafik Borgmester Vilfred Friborg Hansen, Syddjurs Kommune Kommunalbestyrelsesmedlem Mads Nikolajsen, Norddjurs Kommune Medlem af miljø og teknikudvalget Jørgen Bruno Andersen, Randers Kommune Formand for forsynings- og miljøudvalg Carsten Jacobsen, Skanderborg Kommune Borgmester Anders G. Christensen, Favrskov Kommune Rådmand for teknik og miljø Peter Thyssen, Århus Kommune Medlem af regionsrådet Bjarne Schmidt, Region Midtjylland Borgmester Niels-Ulrik Bugge, Odder Kommune  <b>Medlemmer af styregruppen:</b> Direktør Jens Erik Sørensen Midttrafik Udviklingschef Søren Christian Erikstrup, Norddjurs Kommune Teknisk direktør Søren Hjortsø Kristensen, Odder Kommune Kommunaldirektør Bent Peter Larsen, Randers Kommune Teknisk chef Jens Erik Jensen, Skanderborg Kommune  <b>Letbanesekretariatet/Rådgivere:</b> Afdelingsleder Ole Sørensen, Midttrafik Letbanesekretariatet Lisa Bak Jensen, COWI Chefkonsulent Leif Jørgensen, COWI Regionsdirektør Brian Seeberg Larsen, COWI
Afbud	Teknik- og Miljødirektør Kjeld Gregers, Favrskov Kommune Vejchef Niels Schmidt, Århus Kommune Direktør for teknik, natur og miljø Preben Juul Sørensen, Syddjurs Kommune Henrik Brask Pedersen, Region Midtjylland Kontorchef Lasse Winterberg, Transport- og Energiministeriet
Dagsorden	<ol style="list-style-type: none"><li><b>1. Status på letbaneprojektet</b> Tidsplan og opgaver i VVM undersøgelsen, ved chefkonsulent Leif Jørgensen, COWI Aktivitets- og tidsplan vedlagt</li><li><b>2. Opsamling på kommunernes ønsker og visioner</b></li><li><b>3. Finansiering af VVM letbanesekretariat</b> Finansieringsforslag vedlagt</li><li><b>4. Underskrift på samarbejdsaftale</b></li><li><b>5. Evt.</b></li></ol> <ol style="list-style-type: none"><li><b>1. Status på letbaneprojektet</b> Leif Jørgensen fra COWI gennemgik tids- og aktivitetsplan for letbaneprojektet. VVM-anmeldelsen er fremsendt og VVM-fasen er officielt igangsat.</li></ol>

Der var drøftelser af, om tids- og aktivitetsplanen kunne optimeres. Leif Jørgensen tilkendegav, at på nuværende tidspunkt i processen er den forelagte tids- og aktivitetsplan det bedste bud. Når debatfasen er afsluttet i første del af 2008 vil omfanget af VVM-undersøgelserne kunne fastlægges endeligt. Det er muligt, at der her kan ske en afkortning af tidsplanen.

Peter Thyssen spurgte til, om normsættet for letbanen ligger klar og understregede, at behovet for et normsæt er vigtigt også med fokus på de efterfølgende etaper. Leif Jørgensen gjorde rede for, at der tages afsæt i de tyske Bostrab-regler og at der er en positiv dialog med Trafikstyrelsen om normsættet.

Niels-Ulrik Bugge spurgte til, om der er behov for et normsæt til testkørsel med letbanetog på strækningen Århus- Odder og Århus - Grenå. Denne strækning er næsten en letbanestrækning i dag. Ole Sørensen gjorde rede for, at der er behov for perronændringer. Letbanens standard perronhøjder er 30 cm og for almindelige tog er standarden for perronhøjder 55 cm. Det aftales, at der udarbejdes en redegørelse, hvori det synliggøres, hvilke fordele og ulemper, der er ved at starte op med letbanetog nu.

Leif Jørgensen redegjorde for, at følgende analyser igangsættes nu:

- Opdatering af det tekniske projekt
- Køreplansanalyser og krydsningsstationer
- Strategi for udbud af VVM.

Om et år forventes selve VVM-redegørelsen at kunne igangsættes.

Poul Vesterbæk spurgte ind til, om der er nogle punkter i etape 1, der er særligt fokus på. Leif Jørgensen redegjorde for, at der er særlig fokus på letbanens krydsning af Egådalen samt strækningen langs Århus havn.

Leif Jørgensen tilkendegav, at det er vigtigt, at 1. offentlighedsfase har fokus på letbanens 1. etape.

Leif Jørgensen gennemgik efterfølgende forholdene omkring Århus H. Leif Jørgensen fortalte, at der har været en løbende dialog med Trafikstyrelsen omkring mulige løsninger på Århus H. Leif Jørgensen viste et luftfoto over området omkring Århus H. I de tidligere undersøgelser (2006) har det været forudsat at anvende spor 6 og spor 7 til letbanetracéet. Pga. havnebanen er dette nu ikke muligt. Det har derfor været nødvendigt at finde en alternativ løsning. Det har vist sig at et nyt spor 0 og spor 1 kan være et muligt alternativ. Etablering af et nyt spor 0 og anvendelsen af spor 1 vil dog resultere i en del sporarbejde. De foreløbige undersøgelser viser, at en sporrister afskæres og dermed skabes potentielt plads til værksted og depot for etape 1. Leif Jørgensen gjorde rede for, at det nye letbanetrace og det nye spor ville medføre betydelige ændringer af tekniske anlæg, bygninger mm. Anvendelse af spor 0 og 1 vil i princippet betyde at man kan holde sig helt uden for sikringsanlægget på Århus H og anvende de tyske letbane-regler (Bostrab) på hele letbanen, hvis man ser bort fra godstog til Grenaa.

## **2. Opsamling på kommunernes ønsker og visioner**

Ole Sørensen præsenterede letbanens samlede etaper på et oversigtskort. Oversigtskortet er i gang med en revision og OS fortalte, at der har været afholdt møde med Randers Kommune omkring mulighederne for at føre letbanen til Randers.

Anders G. Christensen gav udtryk for, at de fremtidige faser bør ses på igen set i lyset af trafikplan 2030 og udmeldingen om trængselspolitikken. Anders G. Christensen fortalte, at der er mange pendlere fra Randers og Favrskov Kommune til Århus Nord. Befolkningstilvæksten er stor og Anders G. Christensen gav udtryk for, at det er vigtigt at letbaneprojektet er visionært og fremadrettet. Der forventes store trafikale problemer i 2030. Favrskov Kommune er villig til at afsætte midler til at få mere skub i processen.



Peter Thyssen tilkendegav, at der er vigtigt at se forbindelsen mellem Odderbanen og Grenåbanen som et første skridt. Der er to processer i projektet:

- Etape 1, som er forudsætningen for de øvrige etaper
- De øvrige etaper, hvor det skal synliggøres, hvordan vi hurtigst muligt kommer videre i projektet.

Jørgen Bruno Andersen tilkendegav, at det er vigtigt at få afklaret etape 1, så de øvrige faser hurtigt kommer indenfor rækkevidde. Der skal sættes fokus på det østjyske bybånd.

Poul Vesterbæk gjorde rede for, at der ikke er tvivl om, at det er etape 1, der tages hul på nu.

Peter Thyssen tilkendegav, at det er vigtigt at alle kommuner kan se sig selv på visionskortet.

Ole Sørensen tilkendegav, at visionskortet revideres, og der i øjeblikket foregår en parallel proces omkring de enkelte kommuners visioner. Der er aftalt møde med Skanderborg Kommune herom og der har netop været afholdt møde med Randers Kommune.

Ole Sørensen fortalte, at der på baggrund af et første møde med Randers Kommune er udarbejdet et notat om mulighederne for at få letbanen til Randers. Notatet skal revideres, men tager i udgangspunkt i linieføringer:

- Via hovedsporet (Hinnerup - Hadsten - Langå - Randers) eller ved der anlægges nyt spor parallelt med hovedsporet mellem Hinnerup og Hadsten
- Via Trige - Ødum - Hadsten og videre ad rute 511. Hinnerup betjenes med en afgang fra Lisbjerg
- Via hovedsporet mellem Hinnerup og Hadsten, eller ved at der anlægges et nyt spor parallelt med hovedsporet. Mellem Hadsten og Randers anvendes landevejen, rute 511
- Via Trige og derfra direkte ad den gamle hovedvej (rute 180). Hinnerup og Hadsten betjenes som forudsat i letbanerapporten ad hovedsporet eller med et parallelt spor langs hovedsporet. Alternativt kan Hadsten betjenes via en afgang fra Ødum via Selling til Hadsten.

Der kræves en nærmere undersøgelse af ovennævnte. Dette arbejde er i gang.

Carsten Jacobsen tilkendegav, at Skanderborg Kommune giver deres fulde opbakning til etape 1. Skanderborg Kommune har et ønske om at føre letbanen til Hørning-Stilling-Skanderborg. Carsten Jacobsen fortalte, at der i dag kører ca. 12.000 biler mod Århus hver dag fra Skanderborg og der i 2017 forventes en stigning i trafikken på ca. 10.000 mere. Carsten Jacobsen udtrykte ønske om at få genåbnet Stilling Station med mulighed for flytning af stationen og at der endvidere kunne overvejes en station ved Skanderborg Bakker. Mulighederne for at forsyne området omkring Skovby-Galten-Harlev bør også tages med ind i overvejelserne.

Mads Nikolajsen fra Norddjurs Kommune tilkendegav, at det er vigtigt, at der indsættes hurtigtog til Grenå. Poul Vesterbæk fra Midttrafik tilkendegav, at staten ikke har ændret i planerne omkring Svendborgtogene.

Ole Sørensen gjorde rede for, at Svendborgtogene skulle have været ankommet i 2004, men at flytningen afhænger af leveringen af de nye IC-2 tog, som fortsat har et meget usikkert tidsperspektiv. Den oprindelige tanke med rokaden var, at man kunne komme af med de leasede togsæt, når letbanedriften blev gennemført.

Ole Sørensen forklarede, at der, som det fremgår af rapporten fra 2006, forudsættes letbanetog, der kører fra Grenaa via Risskov, som i dag.

Der var enighed om at køre efter to spor i det videre arbejde, som begge er højt prioriterede.

- VVM for etape 1
- Konkretisering af efterfølgende etaper i samarbejde med kommunerne, så de kan indgå i kommunernes udviklingsplaner.

### **3. Finansiering af VVM letbanesekretariat**

Ole Sørensen gennemgik fordelingsnøglen for finansieringen af VVM-forløbet. Der er skrevet til Transport- og Energiministeriet vedr. finansiering. Ministeriet har meldt tilbage, at der er stor politisk velvilje til projektet, men at der ikke er flere penge i anlægspuljen i 2007. Århus Kommune har tilbudt at være med i en forskudt finansieringsform.

Peter Thyssen tilkendegav, at der afholdes møde med trafikudvalget i næste uge og der ønskes et notat udarbejdet omkring finansieringen af letbaneprojektet, som kan medbringes på dette møde

Randers Kommune kunne meddele, at byrådet har sagt god for finansieringen.

Odder Kommune kunne meddele, at byrådet har sagt god for finansieringen.

Skanderborg Kommune afventer godkendelse af finansieringen

Norrdjurs Kommune afventer godkendelse af finansieringen.

Syddjurs Kommune afventer godkendelse af finansieringen.

### **4. Underskrift på samarbejdsaftale**

Samarbejdsaftalen blev underskrevet. Følgende mangler at underskrive aftalen:

- Norrdjurs Kommune
- Århus Kommune
- Region Midtjylland (sendes til Bent Hansen).

Skanderborg Kommune og Syddjurs Kommune underskrev under forudsætning af, finansieringsbeløbet godkendes.

### **5. Evt.**

Næste møde afholdes mandag d. 3. december kl. 9 hos COWI, Jens Chr. Skous Vej 9, 8000 Århus C.

Til næste møde forventes VVM debatoplæg klar samt et revideret kort over de efterfølgende etaper.

Der var drøftelse af, om der skal laves et formelt politisk initiativ omkring projektet. Det aftales, at sagen løbende drøftes med folketingsmedlemmer valgt i regionen. Mulighed for afholdelse af møde i København blev drøftet.