

Århus, 5. september 2008

Bilag til åben dagsorden
til det planlagte møde i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 12. september 2008 kl. 9.30
Mødet afholdes ikke, men dagsorden og bilag
sendes til skriftlig votering

Vedr. punkt nr. 1



midttrafik

Byrdefordeling 2007

Bemærkninger til byrdefordelingen 2007

Byrdefordelingen af Midttrafiks driftsudgifter og passagerindtægter m.v. er foretaget i henhold til drøftelser og aftaler med de deltagende kommuner og Region Midtjylland. Hovedtallene i beregningen af byrdefordelingen fremgår af de følgende oversigter og specifikationer.

Ved sammenholdelse af de talmæssige oplysninger med Midttrafiks årsregnskab for 2007 kan der forekomme mindre afvigelser på grund af afrundinger.

Bruttoudgifter vedrørende busdrift jfr. Bilag 1

Som det fremgår af bilaget er alle udgifter direkte henførbare til de enkelte bestillere bortset fra 1.775.895 kr., som er fordelt på grundlag af køreplantimer. Henføring af udgifter til bestillerne er foretaget dels ved direkte bogføring og dels ved specifikationer af sumkonti i bogføringen på bestillere, ved hjælp af interne regneark og IT systemet Trapeze.

Bruttoindtægter vedrørende busdrift jfr. Bilag 2

Fordelingen af indtægterne på de enkelte bestillere er beskrevet i Notat om Midttrafiks fordeling af passagerindtægter 2007, der er vedhæftet som Bilag 3.

Handicapkørsel

Fordelingen af nettoudgifter ved handicapkørsel er foretaget ved direkte henføring af kalkulerede udgifter vedrørende de enkelte persontransporter.

Fællesudgifter jfr. Bilag 3

Billetteringsudstyr, kontroludgifter, administration og IT omkostninger vedrørende handicapkørsel 13.239.585 kr. er fordelt ved direkte henføring til de enkelte bestillere. Øvrige fællesudgifter er fordelt med samme fordelingsnøgler som anvendt ved budgettet for 2007, d.v.s. hovedsagelig på grundlag af budgetterede køreplantimer.

Højbjerg, den 4. september 2008

Sammen drag af byrdefordeling 2007							
	Busdrift			Privatbaner	Handicapkørsel	Fællesudgifter	
	Bruttoudgifter	Bruttoindtægter		Nettoudgift	Nettoudgift	Nettoudgift	Byrdefordelt
Kommune/region	Bilag 1	Bilag 2	Nettoudgift	ifølge bogføring	ifølge bogføring	Bilag 3	i alt
Favrskov	9.020.442	-995.609	8.024.833		766.736	533.100	9.324.669
Hedensted	8.170.014	-868.096	7.301.918		2.665.952	303.958	10.271.828
Herning	39.567.759	-11.688.190	27.879.569		1.526.646	2.536.795	31.943.010
Holstebro	24.343.886	-6.834.735	17.509.151		1.119.867	2.002.391	20.631.409
Horsens	37.390.428	-15.514.908	21.875.520		3.537.392	3.432.731	28.845.643
Ikast-Brande	6.707.512	0	6.707.512		815.960	727.383	8.250.855
Lemvig	4.605.260	-789.205	3.816.055		451.415	661.116	4.928.586
Norddjurs	9.376.281	-531.435	8.844.846		544.871	759.619	10.149.336
Odder	3.916.881	-63.222	3.853.659		526.578	322.878	4.703.115
Randers	55.727.111	-31.726.479	24.000.632		1.450.308	5.914.848	31.365.788
Ringkjøbing-Skjern	18.056.741	-496.528	17.560.213		1.119.280	1.389.630	20.069.123
Samsø	4.594.257	-1.920.009	2.674.248		117.699	366.754	3.158.701
Silkeborg	44.312.025	-19.459.724	24.852.301		1.530.611	4.387.219	30.770.131
Skanderborg	14.251.022	-3.703.090	10.547.932		927.792	1.041.669	12.517.393
Skive	19.877.221	-7.008.525	12.868.696		587.202	2.020.492	15.476.390
Struer	5.899.888	-1.935.693	3.964.195		430.350	514.851	4.909.396
Syddjurs	14.522.107	-2.864.540	11.657.567		471.413	964.953	13.093.933
Viborg	29.469.654	-8.372.591	21.097.063		1.449.966	3.259.212	25.806.241
Århus	359.319.031	-237.703.360	121.615.671		19.557.333	31.565.468	172.738.472
Region Midtjylland	380.018.275	-266.817.515	113.200.760	27.105.881	0	45.579.247	185.885.888
I alt	1.089.145.795	-619.293.454	469.852.341	27.105.881	39.597.371	108.284.314	644.839.907

Byrdefordeling af bruttoudgifter ved busdrift 2007								Bilag 1
Kommune/region	Direkte henførbare bruttoudgifter ved busdrift						Fordelt via kørepl. timer	Byrdefordelte bruttoudgifter i alt
	Rutebilstationer m.v.	Nordtrafik/Sydtrafik	Samsø færgeren	Direkte udkonteret	Direkte henførbare via Regneark	Trapeze		
Favrskov				6.748.452	0	2.257.571	14.419	9.020.442
Hedensted				1.802.544	0	6.328.665	38.805	8.170.014
Herning				6.369.420	7.962.142	25.172.949	63.248	39.567.759
Holstebro				4.267.326	16.664.231	3.373.416	38.913	24.343.886
Horsens				203.939	0	37.126.722	59.767	37.390.428
Ikast-Brande				3.550.081	0	3.146.709	10.722	6.707.512
Lemvig				3.058.459	1.153.054	386.385	7.362	4.605.260
Norddjurs				5.670.928	3.690.365	0	14.988	9.376.281
Odder				0	3.910.620	0	6.261	3.916.881
Randers	759.115			4.325.327	4.123.564	46.431.240	87.865	55.727.111
Ringkjøbing-Skjern				270.509	9.588.321	8.169.048	28.863	18.056.741
Samsø			191.577	0	0	4.395.642	7.038	4.594.257
Silkeborg				2.322.139	1.771.537	40.147.518	70.831	44.312.025
Skanderborg				9.351.963	3.193.092	1.683.187	22.780	14.251.022
Skive				9.563	0	19.835.884	31.774	19.877.221
Struer				1.425.289	4.465.168	0	9.431	5.899.888
Syddjurs				1.239.231	5.117.708	8.141.955	23.213	14.522.107
Viborg	992.460			264.400	2.722.180	25.445.094	45.520	29.469.654
Århus				358.679.090	0	65.579	574.362	359.319.031
Region Midtjylland		-7.984.336	299.606	0	0	387.083.272	619.733	380.018.275
I alt	1.751.575	-7.984.336	491.183	409.558.660	64.361.982	619.190.836	1.775.895	1.089.145.795

Byrdefordeling af bruttoindtægter ved busdrift 2007									Bilag 2
Kommune/region	Fordelt i henhold til fordelingsnøgler								Byrdefordelte
	Værneplig-tige	Skolekort	Uddan-nelseskort	Transport-kompensation	Bus/tog	Samsø busruten	Flybussen	Øvrige billet-indtægter m.v	bruttoind-tægter i alt
Favrskov	0	589.728	53.727	78.833	0			273.321	995.609
Hedensted	0	537.071	31.412	163.258	23.625			112.730	868.096
Herning	30.004	50.044	848.151	678.053	596.250			9.485.688	11.688.190
Holstebro	122.915	922.317	776.660	354.791	334.575			4.323.477	6.834.735
Horsens	33.994	1.234.138	817.421	1.074.953	357.099			11.997.303	15.514.908
Ikast-Brande	0	0	0	0	0			0	0
Lemvig	0	7.066	47.764	86.580	0			647.795	789.205
Norddjurs	0	0	66.791	9.812	0			454.832	531.435
Odder	0	0	36.659	26.563	0			0	63.222
Randers	48.704	1.068.356	1.052.622	1.895.799	247.822			27.413.176	31.726.479
Ringkøbing-Skjern	0	-700.000	93.155	320.069	19.215			764.089	496.528
Samsø	0	580.284	26.058	73.880	0	1.239.787		0	1.920.009
Silkeborg	39.017	278.942	815.025	1.348.119	357.325			16.621.296	19.459.724
Skanderborg	6.376	978.419	291.232	238.759	265.660			1.922.644	3.703.090
Skive	77.085	1.164.806	693.001	572.962	178.102			4.322.569	7.008.525
Struer	0	1.292.478	41.354	7.952	25.875			568.034	1.935.693
Syddjurs	0	331.392	87.126	199.371	0			2.246.651	2.864.540
Viborg	21.338	11.426	750.065	756.706	235.218			6.597.838	8.372.591
Århus	364.261	12.618	2.293.700	8.138.713	11.985.756		33.087	214.875.225	237.703.360
Region Midtjylland	513.379	14.132.397	49.990.896	14.769.078	13.003.917		7.700.166	166.707.682	266.817.515
I alt	1.257.073	22.491.482	58.812.819	30.794.251	27.630.439	1.239.787	7.733.253	469.334.350	619.293.454

Byrdefordeling af fællesomkostninger 2007					Bilag 3
Kommune/region	Fordelt i henhold til fordelingsnøgler			Direkte henført	Byrdefordelte fællesudgifter i alt
	Information, markedsføring og IT udgifter	Rutebilstationer, rejsekort m. v.	Personaleomkostninger og administration	Billetteringsudstyr, kontroludgifter m. v.	
Favrskov	70.740	142.360	229.008	90.992	533.100
Hedensted	70.740	0	179.005	54.213	303.958
Herning	707.430	0	1.677.951	151.414	2.536.795
Holstebro	495.200	71.180	1.305.755	130.256	2.002.391
Horsens	707.430	517.400	1.758.196	449.705	3.432.731
Ikast-Brande	212.230	0	469.192	45.961	727.383
Lemvig	141.490	142.360	324.251	53.015	661.116
Norddjurs	212.230	0	475.503	71.886	759.619
Odder	70.740	0	190.760	61.378	322.878
Randers	1.273.370	385.630	3.760.776	495.072	5.914.848
Ringkjøbing-Skjern	282.970	284.730	643.189	178.741	1.389.630
Samsø	70.740	0	275.616	20.398	366.754
Silkeborg	1.131.890	172.080	2.726.807	356.442	4.387.219
Skanderborg	282.970	0	637.792	120.907	1.041.669
Skive	424.460	284.730	1.129.379	181.923	2.020.492
Struer	141.490	0	309.883	63.478	514.851
Syddjurs	282.970	0	629.681	52.302	964.953
Viborg	565.940	284.730	1.824.294	584.248	3.259.212
Århus	6.437.620	1.305.470	14.666.867	9.155.511	31.565.468
Region Midtjylland	9.267.340	11.208.330	24.181.834	921.743	45.579.247
I alt	22.849.990	14.799.000	57.395.739	13.239.585	108.284.314

Notat om byrdefordelingen af passagerindtægter 2007
--

Indledning.

Finansiering af busdrift i Midttrafik er organiseret således, at kommunerne finansierer nettounder-skuddet ved lokal rutekørsel og Region Midtjylland finansierer nettounder-skuddet ved regional ru-tekørsel. Det betyder, at der skal laves en fordeling af Midttrafiks samlede passagerindtægter, som henfører indtægterne til henholdsvis kommunerne og regionen. I praksis vil det betyde, at Midttrafiks passagerindtægter skal fordeles mellem bestillerne i forhold til hvor kunderne har fore-taget rejserne.

Fordeling af passagerindtægter.

Principielt skal fordelingen af indtægter afspejle det faktiske transportarbejde, der er udført i bus-serne i Midttrafik. I den yderste konsekvens kræver det et 100% overblik over omfang af alle rej-ser, i alle busser, foretaget på alle busruter i Midttrafik.

Midttrafik har ikke disse oplysninger og datagrundlaget er umuligt at fremskaffe.

I stedet er forudsat en tilnærmet model, som forsøger at imødekomme, hvor rejserne har været foretaget. Modellen har til formål, at fordele indtægterne i Midttrafik på hver enkelt rute, som fi-nansieres af enten kommunerne eller regionen.

Model for fordeling af indtægter.

De overordnede principper for indtægtsfordelingen i Midttrafik sker på baggrund af tællinger og interviews af passagererne. Modellen er baseret på, at der fastlægges et totalt rejsetal for hver rute i Midttrafik og der beregnes en gennemsnitlig indtægt pr. rejse pr. rute. Herefter opgøres en "beregnet passagerindtægt" for hver rute. Den "beregnete passagerindtægt" summeres for alle ruter i alle kommuner og for Region Midtjylland. Dernæst fordeles Midttrafiks faktiske indtægter fra busdrift mellem kommunerne og regionen, i samme forhold som de "beregnete passagerind-tægter" er fordelt mellem kommunerne og regionen.

Anderledes fordeling af passagerindtægter 2007.

Midttrafik har ved fordeling af passagerindtægter for 2007 ikke anvendt den skitserede "indtægts-fordelingsmodel". De første "prøvekørsler" af indtægtsfordelingsmodellen har ikke givet et forven-teligt brugbart resultat. Datagrundlaget har været for spinkelt og behæftet med væsentlig usik-kerhed. På den baggrund har Midttrafik valgt ikke at anvende modellen. Midttrafik har vurderet, at resultatet var uacceptabelt for kommunerne og Regionen.

Fordeling af indtægter regnskab 2007.

Midttrafiks samlede passagerindtægter i 2007, er regnskabsmæssigt fordelt således:

Udvalgte indtægtskategorier	ca. 148 mio. kr.
Passagerindtægter i bus	ca. 471 mio. kr.
Total passagerindtægter	ca. 619 mio. kr.

Midttrafik har ved indtægtsfordeling for 2007 fordelt "udvalgte indtægtskategorier" ud fra faglige kriterier, som er beskrevet efterfølgende. "Passagerindtægter i bus" er fordelt i forhold til de budgettede indtægter for 2007, som afgivende myndigheder har indleveret.

Fordeling af udvalgte indtægtskategorier.

Følgende indtægtskategorier er fordelt af Midttrafik ud fra faglige kriterier og hidtidig viden:

Indtægter fra:

- Salg af skolekort til kommuner og til privatskoler.
- Salg af uddannelseskort.
- Indtægter ved fri befordring af værnepligtige.
- Kompensationsbetaling fra Trafikstyrelsen vedr. aldersregler
- Indtægter fra Bus & Tog Takstsamarbejde.

Disse indtægtskategorier har Midttrafik fordelt mellem kommunerne og regionen ud fra bedste faglige viden, der blandt andet baseres på tilgængelige "historiske" data samt konkrete og generelle vurderinger af indtægternes anvendelse på ruter. Midttrafik har tilstræbt at fordele disse indtægtskategorier mellem bestillernes rutetyper, ud fra den foreliggende viden og vurdering, der har været opnåelig. Dette er blevet drøftet med samtlige bestillere på administrativt niveau.

Salg af skolekort.

Indtægter fra salg af skolekort er i 2007 ca. 21,1 mio. kr. – heraf er der solgt skolekort til privatskoler for 6,9 mio. kr. Midttrafiks udstedelse af skolekort til kommunerne beløber sig til 14,2 mio. kr. Ikke alle kommuner har få et udstedt skolekort hos Midttrafik.

Midttrafik har fordelt indtægterne fra salg af skolekort efter følgende kriterier:

Skolekort faktureret til kommunerne.

Salg for hver kommunal skole er fordelt mellem lokalruter og regionalruter. Fordelingskriterierne er følgende:

- Udstedte skolekort er vurderet i forhold til påførte takstzoner og den enkelte skoles geografiske placering.
- Det er vurderet, om eleven anvender lokalrute eller regionalrute til transport mellem skole og hjem.
- Indtægterne er fordelt til hver enkelt bestiller i forhold til den relative andel, der benytter lokalrute/bybusrute henh. regionalruter.

Skolekort faktureret til privatskoler.

Salg for hver privat skole er fordelt mellem lokalruter og regionalruter. Fordelingskriterierne er følgende:

- Udstedte skolekort er vurderet i forhold til påførte takstzoner og den enkelte skoles geografiske placering.
- Det er vurderet, om eleven anvender lokalrute eller regionalrute til transport mellem skole og hjem.
- Indtægterne er fordelt til hver enkelt bestiller i forhold til den relative andel, der benytter lokalrute/bybusrute henh. regionalruter.

Salg af uddannelseskort.

Midttrafik sælger uddannelseskort til elever i ungdomsuddannelserne. Den samlede indtægt beløber sig til 58,8 mio. kr. og principielt bør indtægten fordeles i forhold til hvilken/hvilke ruter, hver enkelt elev foretager sin daglige rejse.

Elever i ungdomsuddannelser benytter fortrinsvis bybusser og regionale ruter til transport mellem hjem og uddannelsesinstitution. Uddannelseskortene er erfaringsmæssigt udstedt til rejser på gennemsnitligt 4-5 takstzoner, og erfaringsmæssigt anvendes langt hovedparten af kortene til rejser på de regionale ruter. Det er derfor fagligt forsvarligt, at lade den største andel af indtægterne fra uddannelseskortene tilfalde de regionale ruter – og dermed Regionen. Mange uddannelseskort benyttes dog også til omstigninger til bybusser. En væsentlig andel af indtægterne skal derfor henføres til de kommuner, hvor der er bybuskørsel. Endeligt kan der også være elever, der anvender en lokalrute samt en privatbane. En mindre andel af indtægterne skal derfor henføres til disse ruter.

Midttrafik har foretaget en vurdering af hvordan uddannelseskortene bør fordeles mellem de nævnte rutetyper. Langt hovedparten af rejserne i busser foretages på regionalruter. En mindre grad foretages på bybusruter og færrest på lokalruter samt privatbaner. Midttrafik har foretaget følgende relative fordeling mellem rutetyper.

Rutetype	Andel
Regionalruter	83%
Bybusruter	13%
Lokalruter	2 %
Privatbaner	2 %

Ved fordeling af indtægterne mellem bybusruter og lokalruter er anvendt køreplantimetotal. Det sikrer, at bybusruter med et stort kørselsomfang vægtes højere i fordelingen end lokalruter med færre køreplantimer.

Indtægter ved fri befordring af værnepligtige.

Midttrafik har i 2007 fået en indtægt på 1,2 mio. kr. for fri befordring af værnepligtige i kollektiv trafik. Beløbet skal fordeles i et forhold mellem bestillerne, der så rimeligt som muligt afspejler, hvor rejserne foretages. I Midttrafiks område er der kaserner inden for Forsvarskommandoen i Skive, Karup og Holstebro. Midttrafik har forfordelt 0,2 mio. kr. til Skive og Holstebro, fordi mange værnepligtige transporteres i dette område.

Dernæst antages, at de værnepligtige hovedsageligt anvender gratis transport til/fra kaserner på de regionale ruter og til rejser i bybusser. Den resterende indtægt fordeles efter køreplantimer mellem Region Midtjylland og kommuner med bybuskørsel.

Kompensation fra Trafikstyrelsen vedr. ændrede aldersregler

Fra Trafikstyrelsen har Midttrafik modtaget 30,7 mio. kr. i indtægtskompensation for fælles aldersregler i kollektiv trafik. Kompensationen gives for medtagelse af gratis børn i kollektiv trafik og for ændrede aldersgrænser for børn. Beløbet svarer til det udmeldte fra Trafikstyrelsen. Midttrafik har vurderet 2 måder som fordelingsgrundlag:

1. Antal køreplantimer
2. Tidligere modtaget kompensation (før strukturreformen)

Fordeling efter køreplantimer er fravalgt, fordi metoden giver en stor afvigelse i forhold til den kompensation, de tidligere takstmyndigheder modtog før Midttrafiks dannelse. I stedet er valgt en metode, hvorefter kompensationen, fordeles i samme relative forhold som de tidligere myndigheder (kommuner og trafikskaber) modtog kompensationsydelsen fra Færdselsstyrelsen i 2006. Midttrafik har modtaget oplysninger herom fra Trafikstyrelsen.

Andele fra VAT og VAFT er en samlet overførsel til Midttrafik. Af den overførte kompensation fra VAT og VAFT fremgår ikke, hvor stor en andel Viborg, Skive, Horsens og Hedensted kommuner udgør. Denne andel må beregnes.

En del regionale ruter i tidligere Århus og Ringkøbing amter er overgået til kommunal finansiering. Eksempelvis er rute 131 overgået til Samsø kommune. I fordelingen mellem bestillerne, skal der tages højde for de ændrede finansieringsforhold for sådanne ruter.

Hvis Midttrafiks alene anvender den fordeling, der hidtil har været og er oplyst af Trafikstyrelsen, vil nogle kommuner ikke få en andel af kompensationen, og andre vil få en urimelig stor andel. Midttrafik har derfor foretaget en korrektion for de kommuner, der tidligere har henhørt under VAT og VAFT (Skive, Viborg, Horsens og Hedensted), og Midttrafik har ligeledes foretaget en korrektion for de kommuner, i det tidligere Århus og Ringkøbing Amt, hvor nogle ruter er overgået til kommunal finansiering. Midttrafiks korrektion for disse forhold er beregnet i forhold til det antal køreplantimer, der er overført til Midttrafik fra de tidligere myndigheder, og som nu er kommunalt finansieret.

Der er i fordelingen ikke henført andel af kompensationen til Ikast-Brande kommune. Der er gratis kørsel i kommunen og både Ikast og Brande har i 2006 fravalgt kompensationen.

Indtægter fra Bus & Tog Takstsamarbejde.

Bus & tog takstsamarbejdet i Midttrafik består af følgende:

1. Takstsamarbejde for rejser i "Tilslutningsbus" på DSB eller Arriva billet/kort.
2. Takstsamarbejde for togrejser i et "prisområde" i Midttrafik.

I regnskabet for 2007 indgår takstsamarbejdet med togoperatørerne som et netto resultat og viser en samlet indtægt på ca. 27,6 mio. kr. fordelt på de to typer af samarbejde, der gennemgås nedenfor. Det skal bemærkes, at der er tale om en à conto afregning for 2007, og der kan komme en efterregulering. Den endelige afregning vil indgå i regnskabet for 2008.

1. Takstsamarbejde for rejser i "Tilslutningsbus" på DSB eller Arriva billet/kort.

Midttrafiks a conto indtægt i 2007 for omstigning til "tilslutningsbus" på DSB eller Arriva billet/kort er 22,5 mio. kr. Beløbet skal fordeles mellem bestillerne. Midttrafik har taget udgangspunkt i hvordan afregningerne for tilslutningsbus, har været for de tidligere takstmyndigheder, forud for dannelsen af Midttrafik. Der foreligger et brugbart fordelingsgrundlag for 2005 og 2006 som basisgrundlag.

Ved dannelse af Midttrafik er ca. 20 % af VAT's tidligere andel og ca. 80 % af VAFT's tidligere andel overført til Midttrafik. Andelene skal nu fordeles mellem henholdsvis Region Midtjylland og de berørte kommuner, dvs. Horsens, Hedensted, Viborg og Skive. Midttrafik har foretaget denne fordeling i forhold til den relative fordeling af køreplantimer mellem Regionen og kommunerne, der er overført til Midttrafik fra VAFT og VAT. Dog har Midttrafik vurderet, at der ikke henføres indtægter for "tilslutningsrejser" til Hedensted kommune, fordi der ikke kører bybusser i Hedensted. Andelen er i stedet henført til Region Midtjylland.

2. Takstsamarbejde for togrejser i et "prisområde" i Midttrafik.

Midttrafiks nettoindtægt fra salg af billetter og kort på DSB og Arriva stationer er i regnskab 2007 ca. 5,1 mio. kr. Indtægten vedrører Midttrafiks takstsamarbejde for togrejser inden for et prisområde i Midttrafik. Der er tale om togrejser, der i langt overvejende grad foregår mellem togstatio-

ner i Midttrafik og som karakteristisk foretages over længere afstande, eksempelvis over kommunegrænser.

Midttrafik har vurderet, at nettoindtægterne fra takstsamarbejdet inden for et prisområde alene henføres til Region Midtjylland. Udgangspunkt herfor er en konstatering af, at kunderne ikke har ændret adfærd som følge af strukturreformen og kundernes rejsemønster er uændret siden etablering af Midttrafik.

Fordeling af passagerindtægter i bus

Som omtalt udgør Midttrafiks øvrige passagerindtægter fra salg af billetter og kort til kunderne ca. 471 mio. kr. Beløbet skal fordeles mellem kommunerne og Region Midtjylland.

Som fordelingsgrundlag for 2007 har resultaterne fra prøvekørslerne af "indtægtsfordelingsmodellen" ikke været tilstrækkelige tilfredsstillende til, at denne model kan anvendes.

For at afslutte regnskabet for 2007, skal der findes et andet fordelingsgrundlag. Det bedst opnåelige resultat Midttrafik kan anbefale er, at anvende den relative fordeling mellem bestillerens budgettede passagerindtægter ved salg i bus, som fremgår fra budgettet for 2007.

Ved at anvende denne fordelingsnøgle til fordeling af de faktiske passagerindtægter i 2007, opnås et resultat, som er det mest anvendelige og forsvarlige for alle bestillerne, og som er det bedst opnåelige i den nuværende situation efter det første år i med Midttrafik.

Det har været nødvendigt, at foretage mindre individuelle korrektioner hos enkelte bestillere for uhensigtsmæssige placeringer af indtægter i budgettet for 2007. Hos enkelte bestillere er nogle passagerindtægter er flyttet fra kategorien "øvrige indtægter" til kategorien "salg i bus". Herved er der fremkommet et mere sandsynligt fordelingsgrundlag for Midttrafik.

Midttrafik erkender, at ved at benytte dette fordelingsgrundlag, indtræder der, på lige fod med anvendelse af en hvilken som helst anden fordelingsnøgler, en ubekendt usikkerhedsfaktor.

På nuværende tidspunkt arbejder Midttrafik på, at få tilrettet og præciseret alle parametre i indtægtsfordelingsmodellen med henblik på, at der fremadrettet fra 2008 og efterfølgende år skaffes et bedre og brugbart grundlag til indtægtsfordeling i Midttrafik.



midttrafik

Århus, 5. september 2008

**Bilag til åben dagsorden
til det planlagte møde i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 12. september 2008 kl. 9.30
*Mødet afholdes ikke, men dagsorden og bilag
sendes til skriftlig votering***

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



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
5. september 2008	1-21-1-08	Niels Næsselund	nhn@midttrafik.dk	8740 8239

Notat vedr. budget 2009

Budgetforslaget for 2009 og overslagsårene 2010 til og med 2012 er udarbejdet med baggrund i det tekniske budgetoplæg for 2009, som Bestyrelsen godkendte på mødet 20. juni 2008, samt de tilkendegivelser der blev modtaget i forbindelse med høringen af budgetoplægget.

Dette har betydet ændringer specielt på den del af budgettet der vedrører Region Midtjylland, idet der efter aftale med regionen er foretaget tekniske justeringer på busområdet samt for privatbanen.

I det følgende gennemgås de enkelte forretningsområder.

Busdriften

Erfaringerne fra regnskabet for 2007 viser, at indtægterne har været massivt overvurderede på busdriften. Dette forhold er der korrigeret for både i det justerede budget for 2008 og i oplægget til budgettet for 2009. Det betyder blandt andet, at takststigninger ikke forventes at slå igennem som merindtægter i budgetterne. Det bemærkes, at Bestyrelsen på sit møde 22. august 2008 besluttede et takstforslag med en gennemsnitlig takstforhøjelse på 3,1 %, svarende til statens takststigningsloft.

I forbindelse med justering af budgettet for 2008, blev indtægtssiden nedskrevet med 1 % i forhold til regnskabet for 2007, idet der forventes en yderligere passagertilbagegang. I budgetoplægget for 2009 er der ikke foretaget en yderligere nedskrivning af indtægterne som følge af en forventet passagertilbagegang.

På udgiftssiden budgetteres der med en større grad af forsigtighed end regnskabsresultatet for 2007 umiddelbart synes at retfærdiggøre. På busdriften har der i 2007 været tale om mindredgifter i forhold til det budgetterede, men det er generelt forudsat, at langt hovedparten af disse mindredgifter ikke er af permanent karakter.

Udgiftsbudgetterne er prisfremskrevet med 9,5 %, svarende til den senest udmeldte reguleringssats for kontrakterne med vognmændene. Denne markante prisfremskrivning kunne ikke nå at blive indarbejdet i det tekniske budgetoplæg, men i forbindelse med fremsendelse af det tekniske budget til høring, var der vedlagt en beregning af effekten for de enkelte kommuner og regionen.

En anden markant regulering på udgiftssiden er effekten af bortfald af fritagelse for dieselaafgiften. For 2009 og de efterfølgende år er det forudsat, at bortfaldet af fritagelsen vil få fuld effekt, og vil – i henhold til den indgåede aftale af 2. september 2008 – betyde en yderligere stigning på 9,8 % i udgifterne til vognmandsbetalingerne. Effekten af 'dieselaafgiften' er indeholdt i budgetoplægget, og det skal i den forbindelse bemærkes, at regionen og kommunerne kompenseres helt eller delvist for denne merudgift via DUT.

Der er i budgetoplægget ikke taget højde for projekter, ruteomlægninger eller lignende, som er udløbere af forslagene i projektkataloget. Det skyldes, at der for indeværende ikke er modtaget konkrete beslutninger fra bestillerne desangående. I det omfang der senere tilgår konkrete svar fra bestillerne, indarbejdes effekten i budgettet for 2009.

I tabel 1 forefindes en mere detaljeret opgørelse af budgetterne på busdriften, fordelt på de enkelte bestillere.

Privatbanerne

Økonomien i privatbanerne vedrører i overvejende grad kun Region Midtjylland.

Udgangspunktet for driftsbudgettet for 2009 er dels regnskabsresultatet for 2007, dels det justerede budget for 2008. På udgiftssiden er der foretaget en fremskrivning af det justerede 2008-budget med 4,1 %, mens det på indtægtssiden forudsættes, at der vil være en nettotilbagegang i indtægterne på 1 % i forhold til regnskabsresultatet for 2007. Budgetteringen af indtægterne svarer til den metode og de forudsætninger, der er anvendt ved indtægtsbudgetteringen på busdriften.

I tabel 2 vises en mere detaljeret opgørelse af det tekniske budget på området.

Handicapkørsel

Budgetoplægget på handicapområdet for 2009 er overordnet en fremskrivning af det justerede budget for 2008.

Det viste sig i starten af 2007, at de oprindelige budgetforudsætninger var forkerte, idet såvel udgifterne som indtægterne var overvurderede. Dette forhold blev der korrigeret for i forbindelse med udarbejdelsen af det oprindelige budget for 2008.

I budgetoplægget for 2009 er der således generelt kun foretaget pris- og lønfremskrivinger.

Der henvises til tabel 3 for en mere detaljeret opgørelse.

Trafikselskabet

I forbindelse med udarbejdelse af det oprindelige budget for 2008, nedjusteredes Trafikselskabets budget med 10 mio. kr. Baggrunden herfor var, at Trafikselskabet allerede ved opstarten blev pålagt en besparelse på ca. 10 % - svarende til de nævnte 10 mio. kr. – dog således at der blev afsat en etableringspulje på samme beløb. Denne etableringspulje bortfaldt fra og med 2008.

I forhold til det oprindelige budget for 2008, er budgetoplægget for 2009 overvejende en ren teknisk fremskrivning af samme.

Der henvises til tabel 4.

Usikkerhedsmomenter

Der er en række forhold der gør det vanskeligt at budgettere så præcist som ønskeligt.

'Dieselafgiften'

De økonomiske konsekvenser af 'dieselafgiften' er behæftet med en vis grad af usikkerhed, idet den konkrete, tekniske afregningsmetode endnu ikke er fuldt ud klarlagt. Dette forventes dog at ske i løbet af efteråret 2008.

Fremskrivningsprocenter

Fremskrivningen af udgifterne er ligeledes behæftet med usikkerhed. De udmeldte fremskrivningsprocenter fra Danske Regioner ligger foreløbig til grund for fremskrivningerne på busdriften samt handicapkørslen og Privatbanerne. Fremskrivningsprocenten er opgjort til 9,5 % fra 2008 til 2009.

Fremskrivningsprocenten er beregnet efter en ny metode, hvor der ikke mere anvendes et rullende gennemsnit af en periodes prisudvikling, men kun den seneste prisudvikling.

Såfremt man vælger at gå tilbage til den 'gamle metode' vil det kunne kræve justering af udgifterne.

Besparelser på ruter

Region Midtjylland har tidligere varslet større besparelser på det regionale rutenet, men de udsætter det formodentlige i et år. Den foreløbige opgørelse er anslået til en samlet besparelse på ca. 7,7 mio. kr. i 2009, hvilket er indregnet i regionens budget for busdriften.

Også en række kommuner overvejer besparelser pga. de stigende betalinger til busselskaber m.m.

Rejsekortet

Inden 8. maj 2009 skal der træffes en beslutning om det videre engagement i Rejsekortet, og hvis det besluttet at indgå i samarbejdet, vil det betyde merudgifter for bestillerne.

Bestyrelsen og bestillerne skal dog træffe en særskilt beslutning herom, inden en eventuel tilslutning til Rejsekortet kan effektueres, og der er derfor ikke indregnet økonomiske konsekvenser heraf i dette budget.

Tabel 1

Budsdrift total													
	Udgifter Regnskab 2007	Udgifter Justeret Budget 2008	Udgifter Budget 2009	Udgifter BO 2010	Udgifter BO 2011	Udgifter BO 2012	Indtægter Regnskab 2007	Indtægter Justeret Budget 2008	Indtægter Budget 2009	Indtægter BO 2010	Indtægter BO 2011	Indtægter BO 2012	Netto Budget 2009
Regionen	360.018.275	423.891.349	496.481.567	496.481.567	496.481.567	496.481.567	304.857.746	264.149.340	264.149.340	264.149.340	264.149.340	264.149.340	232.332.227
Favrskov	9.020.442	12.034.201	14.020.493	14.020.493	14.020.493	14.020.493	2.022.146	385.653	385.653	385.653	385.653	385.653	13.634.840
Hedensted	8.170.014	8.281.533	9.616.112	9.616.112	9.616.112	9.616.112	1.535.189	859.415	859.415	859.415	859.415	859.415	8.756.697
Herning	39.567.759	39.982.088	46.747.728	46.747.728	46.747.728	46.747.728	15.301.392	11.571.308	11.571.308	11.571.308	11.571.308	11.571.308	35.176.420
Holstebro	24.343.886	26.122.955	30.543.398	30.543.398	30.543.398	30.543.398	9.195.460	6.766.368	6.766.368	6.766.368	6.766.368	6.766.368	23.777.010
Horsens	37.390.429	42.409.124	49.485.267	49.485.267	49.485.267	49.485.267	19.225.442	15.359.759	15.359.759	15.359.759	15.359.759	15.359.759	34.125.508
Ikast-Brandø	6.707.512	11.013.647	12.759.708	12.759.708	12.759.708	12.759.708	852.072	0	0	0	0	0	12.759.708
Lerwig	4.605.259	7.746.563	9.065.946	9.065.946	9.065.946	9.065.946	1.499.658	781.313	0	0	0	0	9.065.946
Norddjurs	9.376.281	11.078.934	12.953.675	12.953.675	12.953.675	12.953.675	1.532.644	526.121	526.121	526.121	526.121	526.121	12.427.554
Odder	3.916.981	5.085.233	5.945.740	5.945.740	5.945.740	5.945.740	522.777	62.590	62.590	62.590	62.590	62.590	5.883.150
Randers	55.727.111	62.801.143	73.428.150	73.428.150	73.428.150	73.428.150	37.401.849	31.409.213	31.409.213	31.409.213	31.409.213	31.409.213	42.018.936
Ringkøbing-Skjern	18.056.741	18.712.768	21.857.017	21.857.017	21.857.017	21.857.017	2.160.499	491.563	491.563	491.563	491.563	491.563	21.365.455
Silkeborg	44.312.026	50.389.333	58.916.054	58.916.054	58.916.054	58.916.054	24.013.434	19.265.127	19.265.127	19.265.127	19.265.127	19.265.127	39.650.927
Skanderborg	14.251.022	15.522.083	18.104.149	18.104.149	18.104.149	18.104.149	5.051.607	3.666.060	3.666.060	3.666.060	3.666.060	3.666.060	14.438.069
Skive	19.877.220	21.705.484	25.379.565	25.379.565	25.379.565	25.379.565	8.970.150	6.936.439	6.936.439	6.936.439	6.936.439	6.936.439	18.441.146
Struer	5.899.868	7.040.340	8.215.132	8.215.132	8.215.132	8.215.132	2.551.779	1.916.336	1.916.336	1.916.336	1.916.336	1.916.336	6.298.796
Syddjurs	14.522.108	15.744.611	18.468.237	18.468.237	18.468.237	18.468.237	4.359.686	2.835.895	2.835.895	2.835.895	2.835.895	2.835.895	15.632.342
Viborg	29.469.654	31.139.983	36.372.283	36.372.283	36.372.283	36.372.283	11.141.543	8.288.866	8.288.866	8.288.866	8.288.866	8.288.866	28.083.417
Århus	359.319.031	386.186.575	451.003.826	451.003.826	451.003.826	451.003.826	271.955.447	235.326.326	235.326.326	235.326.326	235.326.326	235.326.326	215.677.499
I alt	1.089.145.795	1.201.799.597	1.405.105.684	1.405.105.684	1.405.105.684	1.405.105.684	726.514.306	612.500.519	611.719.207	611.719.207	611.719.207	611.719.207	793.386.477

Tabel 2

Privatbanerne													
	Udgifter Regnskab 2007	Udgifter Justeret Budget 2008	Udgifter Budget 2009	Udgifter BO 2010	Udgifter BO 2011	Udgifter BO 2012	Indtægter Regnskab 2007	Indtægter Justeret Budget 2008	Indtægter Budget 2009	Indtægter BO 2010	Indtægter BO 2011	Indtægter BO 2012	Netto Budget 2009
Regionen	41.578.877	49.500.000	44.676.597	45.213.233	43.066.691	43.066.691	0	15.200.000	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	28.738.424
heraf drift	35.700.000	35.700.000	37.163.700	37.163.700	37.163.700	37.163.700	0	15.200.000	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	22.835.434
heraf anlæg	13.800.000	13.800.000	7.512.897	8.049.533	5.902.991	5.902.991	0	0	0	0	0	0	5.902.991
I alt	41.578.877	49.500.000	44.676.597	45.213.233	43.066.691	43.066.691	0	15.200.000	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	28.738.424

Tabel 3

Handicapkørsel

	Udgifter Regnskab 2007	Udgifter Justeret Budget 2008	Udgifter Budget 2009	Udgifter BO 2010	Udgifter BO 2011	Udgifter BO 2012	Indtægter Regnskab 2007	Indtægter Justeret Budget 2008	Indtægter Budget 2009	Indtægter BO 2010	Indtægter BO 2011	Indtægter BO 2012	Netto Budget 2009
Regionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Favrskov	946.061	1.102.663	1.109.552	1.109.552	1.109.552	1.109.552	179.324	216.775	198.771	198.771	198.771	198.771	910.781
Hedensted	2.653.671	3.475.773	3.965.249	3.965.249	3.965.249	3.965.249	-12.281	570.675	661.004	661.004	661.004	661.004	3.324.245
Herning	1.905.502	2.082.252	2.568.526	2.568.526	2.568.526	2.568.526	378.856	417.977	445.804	445.804	445.804	445.804	2.112.722
Holstebro	1.401.002	1.330.319	1.567.756	1.567.756	1.567.756	1.567.756	281.136	279.443	293.675	293.675	293.675	293.675	1.274.062
Horsens	3.521.096	3.721.330	2.770.697	2.770.697	2.770.697	2.770.697	-16.296	709.336	492.440	492.440	492.440	492.440	2.278.257
Ikast-Brande	995.994	940.864	1.228.965	1.228.965	1.228.965	1.228.965	180.034	156.244	205.963	205.963	205.963	205.963	1.023.022
Lemvig	552.374	620.461	669.890	669.890	669.890	669.890	100.960	114.048	151.947	151.947	151.947	151.947	537.944
Norddjurs	643.177	798.953	946.228	946.228	946.228	946.228	96.306	163.254	179.531	179.531	179.531	179.531	766.697
Odsler	622.385	728.314	839.182	839.182	839.182	839.182	95.807	123.690	137.967	137.967	137.967	137.967	701.215
Randers	1.733.429	2.065.572	2.302.872	2.302.872	2.302.872	2.302.872	283.120	363.115	397.892	397.892	397.892	397.892	1.904.980
Ringkøbing-Skjern	1.358.944	1.528.313	1.692.158	1.692.158	1.692.158	1.692.158	239.664	282.897	305.972	305.972	305.972	305.972	1.366.246
Samsø	137.296	168.624	141.891	141.891	141.891	141.891	19.597	24.575	27.736	27.736	27.736	27.736	114.155
Silkeborg	1.864.396	2.042.566	2.259.634	2.259.634	2.259.634	2.259.634	353.765	404.144	464.940	464.940	464.940	464.940	1.794.694
Skanderborg	1.142.882	1.281.348	1.277.489	1.277.489	1.277.489	1.277.489	215.090	240.445	240.361	240.361	240.361	240.361	1.037.128
Skive	771.700	854.502	1.046.745	1.046.745	1.046.745	1.046.745	184.498	174.229	205.660	205.660	205.660	205.660	841.085
Struer	531.187	467.348	577.218	577.218	577.218	577.218	100.837	89.530	112.984	112.984	112.984	112.984	464.234
Syddjurs	552.711	630.486	810.153	810.153	810.153	810.153	81.298	103.805	125.080	125.080	125.080	125.080	685.073
Viborg	1.777.324	1.995.458	2.066.213	2.066.213	2.066.213	2.066.213	327.359	404.529	411.538	411.538	411.538	411.538	1.654.675
Århus	21.547.219	22.927.187	26.062.994	26.062.994	26.062.994	26.062.994	1.989.866	1.893.321	2.536.469	2.536.469	2.536.469	2.536.469	23.524.525
I alt	44.678.348	48.762.353	53.933.431	53.933.431	53.933.431	53.933.431	5.080.979	6.731.031	7.597.673	7.597.673	7.597.673	7.597.673	46.335.758

Tabel 4

Trafikselskabet

	Netto udgifter Regnskab 2007	Netto udgifter Budget 2008	Netto udgifter Budget 2009	Netto udgifter BO 2010	Netto udgifter BO 2011	Netto udgifter BO 2012
Regionen	47.286.618	45.497.734	47.824.165	47.824.165	47.824.165	47.824.165
Favrskov	572.547	715.587	971.162	971.162	971.162	971.162
Hedensted	327.023	774.619	758.676	758.676	758.676	758.676
Herning	2.697.953	2.723.443	2.851.042	2.851.042	2.851.042	2.851.042
Holstebro	2.112.768	2.119.985	2.239.557	2.239.557	2.239.557	2.239.557
Horsens	3.584.595	3.971.957	3.956.694	3.956.694	3.956.694	3.956.694
Ikast-Brande	774.357	764.309	869.407	869.407	869.407	869.407
Lerwig	696.186	744.258	807.504	807.504	807.504	807.504
Norddjurs	808.660	759.776	1.051.860	1.051.860	1.051.860	1.051.860
Odder	349.794	417.930	651.441	651.441	651.441	651.441
Randers	6.176.049	5.710.591	6.262.845	6.262.845	6.262.845	6.262.845
Ringkøbing-Skjern	1.458.029	1.642.272	1.740.993	1.740.993	1.740.993	1.740.993
Samsø	385.887	346.803	365.567	365.567	365.567	365.567
Silkeborg	4.610.167	4.249.001	4.566.043	4.566.043	4.566.043	4.566.043
Skanderborg	1.108.297	1.202.661	1.549.068	1.549.068	1.549.068	1.549.068
Skive	2.108.668	2.082.711	2.213.006	2.213.006	2.213.006	2.213.006
Struer	545.214	474.982	534.437	534.437	534.437	534.437
Syddjurs	1.028.924	981.227	1.279.546	1.279.546	1.279.546	1.279.546
Viborg	3.375.666	3.223.271	3.371.433	3.371.433	3.371.433	3.371.433
Århus	32.776.911	30.054.464	34.491.172	34.491.172	34.491.172	34.491.172
Overført fra 2007		4.500.000				
I alt	112.784.315	112.957.581	118.355.618	118.355.618	118.355.618	118.355.618



midttrafik

Århus, 5. september 2008

**Bilag til åben dagsorden
til det planlagte møde i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 12. september 2008 kl. 9.30
*Mødet afholdes ikke, men dagsorden og bilag
sendes til skriftlig votering***

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

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
5. september 2008	1-21-1-08	Flemming Mogensen	fm@midttrafik.dk	87 40 82 34

<p>Sammendrag af hørings svar vedr. budget 2009 samt oprettelse af en udviklingspulje</p>
--

Favrskov Kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Kan godkende budgetforslaget, under forudsætning af der ikke indregnes øgede udgifter i forbindelse med overdragelse af regionale ruter. • Man kan principielt tiltræde forslaget om oprettelse af en udviklingspulje. Man kan ikke anbefale at der indsættes lynbusser med særlig komfort. <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Kommunens kommentarer er taget til efterretning.</i></p>
Hedensted Kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Budgetforslaget godkendt af udvalget. • Man kan principielt tiltræde forslaget om oprettelse af en udviklingspulje. <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Ingen bemærkninger.</i></p>
Herning Kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Kan godkende budgetforslaget, underforudsætning om at der om nødvendigt gennemføres et ekstra køreplansskift i januar 2009 • Man kan ikke støtte en udviklingspulje. <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Midttrafik er indstillet på at bidrage til eventuelle løsninger, men vognmændene har i kontrakterne krav på 3 måneders varsel før ændringer.</i></p>
Holstebro Kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Kan godkende budgetforslaget . • Man kan ikke støtte en udviklingspulje. <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Ingen bemærkninger.</i></p>
Horsens Kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Budgetforslaget kan tiltrædes. • Man kan ikke støtte en udviklingspulje. <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Ingen bemærkninger.</i></p>
Ikast-Brande Kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Budgetforslaget tages til efterretning. • Man kan principielt tiltræde forslaget om oprettelse af en udviklingspulje. <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Ingen bemærkninger.</i></p>

Lemvig Kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Budgetforslaget kan tiltrædes. • Man kan støtte en udviklingspulje, hvis alle kommuner tilslutter sig. <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Ingen bemærkninger.</i></p>
Norrdjurs Kommune	Høringssvar mangler.
Odder Kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Budgetforslaget tages til efterretning. • Man kan ikke støtte en udviklingspulje. <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Ingen bemærkninger.</i></p>
Randers Kommune	Høringssvar mangler.
Ringkøbing-Skjern Kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Kan godkende budgetforslaget. • Man kan støtte en udviklingspulje. <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Ingen bemærkninger.</i></p>
Samsø Kommune	Høringssvar mangler.
Silkeborg Kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Kan ikke godkende budgetforslaget, der er en difference på 3.7 mio. kr. i forhold til det forventede budget. • Man kan ikke støtte en udviklingspulje. <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Midttrafiks administration har været i dialog med Silkeborg Kommunes administration. Der er enighed om årsagerne til differencen, som ligger i forudsætningerne for budgetlægning af busdriften. Midttrafik vil i dialog med kommunen finde en løsning. Løsningen vil ikke påvirke indtægter og udgifter for andre kommuner eller regionen.</i></p>
Skanderborg Kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Budgetforslaget tages til efterretning. • Man kan støtte en udviklingspulje. <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Ingen bemærkninger.</i></p>
Skive Kommune	Høringssvar mangler.
Struer Kommune	Høringssvar mangler.
Syddjurs Kommune	Høringssvar mangler.
Viborg Kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Budgetforslaget er taget til efterretning • Man kan støtte en udviklingspulje. <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Ingen bemærkninger.</i></p>
Århus Kommune	Høringssvar mangler.

Regionen	<ul style="list-style-type: none">• Under forudsætning af politisk godkendelse accepteres budgetforslaget med en række tekniske korrektioner.• Regionens stilling til oprettelsen af en udviklingspulje afventer politisk behandling. <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Midttrafik har i samarbejde med regionen 4. september 2008 foretaget de ønskede justeringer således som fremsat i høringsvaret.</i></p>
-----------------	--

Midttrafik tager kontakt til de kommuner, hvor høringsvaret giver anledning til yderligere dialog.



midttrafik

Århus, 5. september 2008

**Bilag til åben dagsorden
til det planlagte møde i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 12. september 2008 kl. 9.30
*Mødet afholdes ikke, men dagsorden og bilag
sendes til skriftlig votering***

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



Midttrafik

midttrafik@midttrafik.dk

Trafik og Anlæg
Torvegade 7
8450 Hammel

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

Høringssvar til Midttrafiks budgetforslag for 2009

Teknik og Miljøudvalget behandlede Midttrafiks forslag til budget 2009 samt etablering af en udviklingspulje på mødet den 12. august 2008.

29-08-2008

I brev af 17. juli 2008 til Midttrafik stiller Favrskov Kommune spørgsmål til udgifterne til buskørsel i kommunen og anmoder om specificerede oplysninger for at kunne vurdere det forslåede budget.

Sagsnr.
710-2008-45780

Cpr./CVR-nr.

Det kan oplyses, at Teknik og Miljøudvalget godkendte Midttrafiks budgetforslag under forudsætning af, at det specificerede budget ikke gav anledning til bemærkninger.

Dokument nr.
710-2008-87790

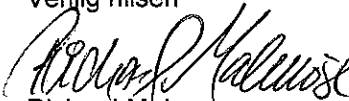
Midttrafik har den 28. august givet et generelt svar på henvendelsen af 17. juli 2008. Favrskov Kommune ser frem til, at Midttrafik får et tilstrækkeligt datagrundlag til at lave en økonomisk oversigt over ruter eller kontrakter.

Sagsbehandler
Karen Dalsgaard

Midttrafik oplyser, at såfremt kommunerne vil drive de regionale ruter videre, som Region Midtjylland planlægger at nedlægge, så skal dette indregnes i budgettet for 2009. Det kan oplyses, at Favrskov Kommune ikke kan godkende de planlagte besparelser, og at Midttrafik ikke skal indregne øgede udgifter til buskørsel i budgettet for Favrskov Kommune for overtagelse af regionale ruter eller strækninger.

Favrskov Kommune kan principielt tilslutte sig oprettelsen af udviklingspuljen, forudsat at udviklingsprojekterne er af generel interesse og ikke kun understøtter X-bus tankegangen. Favrskov Kommune kan ikke anbefale, at udviklingspuljen anvendes til indsættelse af lynbusser med særlig komfort, da dette allerede er et afprøvet tiltag bl.a. i de jyske X busser.

Venlig hilsen


Richard Malmose
Teknik og forsyningschef


Karen Dalsgaard
Fuldmægtig

Midttrafik
att. Niels H. Næsselund
Søren Nymarks Vej 3
8270 HøjbjergLars Storm Andersen
D: 7975 5641
M:
lars.storm@hedensted.dk
Sagsnr. 1737386
Doknr. 1766999

28. august 2008

Hørings svar for det tekniske budget 2009

Hedensted Kommunes teknik- og forsyningsudvalg behandlede det fremsendte tekniske budget for Midttrafik gældende for 2009 på deres møde medio august.

For Hedensted Kommunes vedkommende beløber det sig til 12.830.922 kr. for busdrift, handicapkørsel, omkostninger til trafikselskabet samt pris- og lønstigninger for busdrift.

Sammenholdt med Hedensted Kommunes budget i 2008, som er grundlaget for det fremskrevne budgetforslag 2009, er det en stigning på knap 2,3 mio. kr.

Dette set i lyset af Regionens varslede nedklassificering af regionale ruter har medført en kompliceret politisk behandling.

Udvalget besluttede, at anbefale det fremsendte budget overfor byrådet med bemærkning om, at der vil komme yderligere udgifter i det omfang nedlagte / nedklassificerede regionale ruter besluttes opretholdt som lokalruter.

Byrådet har medtaget beløbene i den foresatte politiske behandling af budgettet, som først forventes vedtaget medio oktober.

Ved samme lejlighed drøftede udvalget det fremsendte forslag til etablering af en pulje til særlige udviklingsprojekter - og områder.

Det besluttedes at anbefale en udviklingspulje afsat med høj prioritet på udvikling af den kollektive trafik i landdistrikterne.

Beløbsmæssig lagde man sig op af de 5 mio. kr., som bestyrelsen i Midttrafik anbefaler.

Med venlig hilsen

Lars Storm Andersen
Ingeniør



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

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

Dato:
27. august 2008

Høringssvar vedrørende budget 2009 samt oprettelse af en udviklingspulje

Sagsbehandler: Edith Blyning

Sagsnr.: 2007050580E
(bedes anvendt ved henvendelse)

Herning Byråd har på møde den 26. august 2008 behandlet Midttrafiks budgetforslag for 2009 samt forslag om oprettelse af en udviklingspulje.

Byrådet kan efter omstændighederne godkende budgetforslaget.

Byrådet gør samtidig opmærksom på, at Midttrafik skal acceptere om nødvendigt at gennemføre et ekstra køreplansskift til januar 2009, fordi de store omkostningsstigninger til den kollektive trafik kan medføre behov for så store besparelser på det kommunale bybusnet, at en hel ny køreplan fra januar 2009 er nødvendig.

En afklaring heraf kan først ske i forbindelse med den kommunale budgetlægning i september-oktober 2008.

Som svar på oprettelse af en udviklingspulje, henviser Herning Kommune til høringssvar fra 22. august 2007, hvor man som udgangspunkt er positiv over for, at Midttrafiks bestyrelse har mulighed for at kunne igangsætte udviklingsinitiativer og tiltag som fremmer den kollektive trafik til gavn for alle.

Herning Kommune kan ikke støtte en udviklingspulje, da midlerne bør prioriteres til den kollektive trafik.

Med venlig hilsen
på byrådets vegne


Lars Krarup
Borgmester


Ole Jespersen
Kommunaldirektør

4.1

Midttrafik
Søren Nymarksvej 3
8270 Højbjerg

Dato: 01-09-2008
Sagsnr.: 023662-2008
Henv. til: Jonas Brokholm
Tlf.: 9611 7694

Høringssvar vedr. det tekniske budget 2009 - samt udviklingspulje på 5. mio. kr.

Teknisk Udvalg for Holstebro Kommune har behandlet høringen af Midttrafiks oplæg til det tekniske budget for 2009, samt udviklingspulje på 5. mio. kr. På sit møde den 11. august 2008.

Teknisk Udvalg for Holstebro Kommune besluttede:

At Holstebro Kommune godkender det fremsendte forslag til budget 2009, med forbehold for ændringer, når Midttrafik fremsender de konkrete tal for Holstebro Kommune.

At Holstebro Kommune ikke kan tiltræde forslaget om oprettelse af en udviklingspulje på 5. mio. kr.

Med venlig hilsen

Eli Vium
Formand Teknisk Udvalg.

TEKNIK OG MILJØ

Trafik og Park

Rådhuset - 7500 Holstebro - Tlf: 9611 7500 - Fax: 9611 7602
Hjemmeside: www.holstebro.dk - E-post: teknik.miljoe@holstebro.dk
CVR: 29189927

-----0-----

Nr. 90 J.nr. /2008-008071

Kollektiv trafik, budgetforslag 2009 og forslag om oprettelse af en udviklingspulje**Sagsfremstilling:**

Midttrafiks forslag til budget 2009 og overslagsårene 2010 – 2012 samt forslag om oprettelse af en udviklingspulje er fremsendt i høring med svarfrist den 29. august 2008.

Forslaget er behandlet af Midttrafiks bestyrelse den 20. juni 2008.

Udgangspunktet for budget 2009 er regnskab 2007 og det justerede budget for 2008.

Indtægterne for busdriften er baseret på indtægterne i 2007 minus 1 % - svarende til de forventede indtægter i 2008.

Erfaringerne de sidste år har vist, at takststigninger er modsvaret af et mindst lige så stort passagerfrafald. Der forventes for 2009 en takststigning på 3,1 %, svarende til statens takststigningsloft, men der forventes et tilsvarende passagerfrafald.

På udgiftssiden er udgiftsniveauet fra 2007-budgettet fastholdt og justeret på baggrund af prisstigninger. Da budgettet blev behandlet i bestyrelsen, var de forventede prisstigninger fra 2008 til 2009 4,6 %, men efterfølgende har Danske Regioner udmeldt, at stigningen i stedet forventes at være 9,5 %. En foreløbig beregning viser, at dette betyder en merudgift for Horsens Kommune på knap 2 mio. kr.

Budgettet er endvidere justeret for bortfald af fritagelse for dieselaafgiften. Bestillerne – dvs. kommunerne og regionen – kompenseres helt eller delvist via DUT.

For handicapkørslen er der tale om en fremskrivning af det justerede 2008-budget, idet såvel indtægter som udgifter i 2007-budgettet viste sig at være overvurderede.

Vedr. bidrag til Trafikselskabet er der tale om en fremskrivning af 2008-budgettet.

Det samlede nettobudget for Horsens Kommune er på godt 34 mio. kr. med udgifter på knap 49,5 mio. kr. og indtægter på knap 15,5 mio. kr. – incl. ovennævnte ekstraudgift som følge af højere prisstigning.

Bestyrelsen fremsender endvidere forslag om oprettelse af en udviklingspulje på 5 mio. kr., og at brug af midler fra puljen kræver forhåndsgodkendelse fra bestyrelsen.

Horsens Kommunes forventede bidrag skønnes at være ca. 250.000 kr.

Et tilsvarende forslag for en udviklingspulje på 10 mio. kr. var sendt i høring i forbindelse med budget 2008. Dengang besluttede Teknik- og Miljøudvalget, at forslag om oprettelse af en udviklingspulje oversendes til budgetforhandlingerne. ¶

Indstilling:

Direktionen foreslår, at Udvalget indstiller til Byrådet,

at budgetforslag 2009 godkendes og indarbejdes i det foreliggende budgetforslag for 2009 samt overslagsårene 2010 - 2012, og

at forslag om oprettelse af en udviklingspulje på 5 mio. kr. indgår i budgetdrøftelserne for budget 2009.

Bilag:

Forslag til budget 2009 samt oprettelse af udviklingspulje

 budget 2009 + udviklingspuljen.pdf

Beslutning:

Tiltrådtes.

Fmd.init.: _____



Ikast-Brande
Kommune

Midttrafik

Søren Nymarksvej 3
8270 Højbjerg

28. august 2008

Midttrafik - busdrift i Ikast-Brande Kommune - budget 2009

Teknik- og miljøudvalget har den 27. august behandlet Midttrafik's forslag til budget 2009.

Udvalget besluttede, at tage budgetoplægget og oprettelsen af en udviklingspulje til efterretning.

Sagen er nærmere belyst i vedlagte udskrift fra udvalgets møde.

Med venlig hilsen


Uffe Henneberg
Formand for Teknik- og Miljøudvalget /


Hans Jørn Laursen
Teknisk direktør

Byggeafdeling
Centerparken 1
7330 Brande
Tlf.: 9960 4000
Fax: 9960 3209
E-mail:
nikem@ikast-brande.dk

Sagsbehandler:
Niels H. Kempf
Direkte telefon:
9960 3260
Sags ID:
2008/25812

Bilag:

- Udskrift fra udvalgets behandling af sagen

Dagsordenpunkt

Midttrafik - busdrift, budget 2009 - høring

Åben - 2008/25812

Beslutning

Udvalget tager budgetoplæg og oprettelsen af udviklingspuljen til efterretning. Sagen medtages i budget 2009.

Kommende behandlingsforløb

Økonomi- og Planudvalget 08-09-2008

Byrådet 15-09-2008

Indstilling

Teknisk direktør indstiller, at

- sagen drøftes.

Sagsbeskrivelse

Generelt

Midttrafik har fremsendt et budgetoplæg for 2009 til høring ved bestillerne: Kommunerne og regionen.

Oplægget blev behandlet i Midttrafiks bestyrelse den 20-06-2008. Budgetoplægget er fremsendt til høring med henblik på kommentering og eventuel justering.

Bestyrelsen forslår samtidig, at det oprettes en udviklingspulje på 5 mio. kr.

Høringssvaret skal fremsendes senest 29-08-2008.

Udvalget skal tage stilling til:

1. Midttrafiks forslag til budget for 2009.
2. Oprettelse af en udviklingspulje på 5 mio. kr.

Sagens økonomi

Budget:

I budgetoplægget indgår en række forudsætninger og antagelser.

Efter bestyrelsens behandling af budgettet den 20-06-2008 er der sket en markant ændring i den forudsatte reguleringstakst for kontraktafregningen med vognmændene.

Reguleringstaksten er steget fra 4,6 % til 9,5 %, jf. udmelding fra Danske Regioner fra den 03-07-2008.

Det betyder, at bestyrelsens oplæg for Midttrafiks samlede budget skal reguleres med ca. 65,4 mio. kr.

Midttrafiks budget omfatter busdrift, privatbaner, handicapkørsel og trafikskabet (administration m.v.) og udgør i hovedtal:

Udgifter	1.574.280.000 kr.
<u>Indtægter</u>	<u>543.517.000 kr.</u>
Nettoudgifter	930.763.000 kr.
<u>Ændring af reguleringstaksten</u>	<u>65.393.000 kr.</u>
Nettoudgifter, total	996.156.000 kr.

Ikast-Brande Kommunes andel til busdrift:

Udgifter til busdrift	12.250.000 kr.
Trafikskabet	860.000 kr.
<u>Ændring af reguleringstaksten</u>	<u>515.000 kr.</u>
Nettoudgifter (afrundet)	13.625.000 kr.

Der er taget udgangspunkt i Midttrafiks basisbudget for 2008.

Der er ikke taget højde for regnskab 2007, som var ca. 1,7 mio. kr. lavere end Midttrafik budget. Beløbet er ført tilbage.

Den nye rute 182, Klovborg - Ikast indgår ikke i dette budget: Pris ca. 670.000 kr./år

Den er vedtaget som en forsøgsordning i to år og skal finansieres af tilbagebetalingen fra Midttrafik for 2007.

Udviklingspulje

Bestyrelsen foreslår, at der oprettes en udviklingspulje på 5 mio.kr.

Hensigten med udviklingspuljen er, at der hvert år vil være den fornødne økonomi til at sikre finansiering af særlige udviklingsaktiviteter og udviklingsområder.

Puljen skal finansieres via bestillerbidraget.

Muligheder

Udvalget har blandt andet følgende muligheder:

Budget:

1. Udvalget kan godkende/acceptere/tage Midttrafiks forslag til efterretning.
2. Udvalget kan overveje at ændre på forudsætningerne/ruterne

Udviklingspulje:

1. Udvalget kan godkende Midttrafiks forslag til at oprette en udviklingspulje på 5 mio.

kr./år.

2. Udvalget kan indstille til Midttrafik, at beløbet ændres.
3. Udvalget kan indstille til Midttrafik, at der ikke oprettes en udviklingspulje.

Økonomi

Med baggrund i Midttrafiks reviderede budget, bliver resultatet:

Nettoudgifter (afrundet)	13.625.000 kr.
Midttut	50.000 kr.
<u>Rådighedsbeløb</u>	<u>25.000 kr.</u>
Nettoudgifter i alt	13.700.000 kr.
<u>Basisbudget</u>	<u>11.700.000 kr.</u>
Merudgifter (revideret budget)	2.000.000 kr.

På den baggrund skal budgettet for 2009 forøges med 2,0 mio. kr.

Nettoudgifterne indeholder bl.a. dieselaafgiften og den ekstraordinære regulering.

Ikast-Brande Kommune bliver kompenseret for dieselaafgiften gennem DUT.

Bilag

Ingen.

Åbent Møde.

13 Høring af Midttrafiks forslag til budget for 2009 samt forslag om oprettelse af en udviklingspulje

13.05.12Ø00-0001

Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse behandlede den 20. juni 2008 et oplæg til et budget for 2009 for Midttrafik. I lighed med tidligere år sendes budgetoplægget til høring hos bestillerne, med henblik på kommentering og eventuel justering af samme.

I perioden mellem den 20. juni 2008 og frem til den 3. juli 2008 er der sket en markant ændring i den forudsatte reguleringstakst for kontraktafregningen med vognmændene.

Reguleringstaksten er steget fra de forudsatte 4,6% til 9,5% jf. udmelding fra Danske Regioner fra den 3. juli 2008. Dette forhold var ikke kendt på det tidspunkt, hvor bestyrelsen behandlede budgetforslaget, og er derfor ikke indarbejdet i samme.

For Lemvig Kommunes vedkommende ser budgettallene fra Midttrafik inkl. ændring ud fra ovennævnte stigning i reguleringstaksten således ud:

Handicapkørsel	690.000 kr.
Busdrift	8.702.000 kr.
Trafikselskabet	<u>798.000 kr.</u>
I alt	<u>10.190.000 kr.</u>

Dette budget skal reguleres for følgende forhold:

Nedlæggelse af flexbussen	-500.000 kr.
Reduktion i køreplantimer fra skiftet juni 2008	<u>-800.000 kr.</u>
Korrigeret budgetbeløb Midttrafik	<u>8.890.000 kr.</u>

Til sammenligning er der i budgetforslaget for 2009 afsat følgende beløb i Lemvig Kommune:

Handicapkørsel, busdrift og trafikselskabet	7.500.000 kr.
Budgetmidler til skoleårskort (tilfalder T&M)	700.000 kr.
Kompensation via DUT-midler for bortfald af fradrag for dieselaftgiften	<u>700.000 kr.</u>
Budgetbeløb i alt Lemvig Kommune	<u>8.900.000 kr.</u>

Der er på nuværende tidspunkt balance mellem budgetterne. Da der på området har været store prisstigninger de sidste år og budgetterne ikke er fremskrevet tilsvarende, er balancen opnået ved hjælp af nedskæringer i serviceniveauet for så vidt angår køreplantimer. Budgetoplægget tager højde for gratis-kørsel, som er indført som forsøg foreløbig frem til sommeren 2009.

Midttrafik sender samtidig forslag om oprettelse af en udviklingspulje på 5 mio. kr. Bidrag til puljen er ikke indregnet i ovennævnte budgetbeløb og vil derfor, hvis det vedtages, medføre øget bidrag til Trafikselskabet, som ikke umiddelbart kan indeholdes i det eksisterende budgetoplæg.

Lovgrundlag

Lov om trafikskaber.

Relation til planstrategi og målsætninger

Ikke vurderet.

Økonomiske konsekvenser

Som det fremgår af sagsfremstillingen, er der balance mellem budgetoplægget fra Midttrafik og Lemvig Kommunes budgetoplæg for 2009. Hvis det besluttes at afsætte midler til udviklingspulje, vil det medføre et behov for tilførsel af midler til området, svarende til Lemvig Kommunes andel (beløbet kendes endnu ikke).

Økonomiafdelingen har ingen bemærkninger, hvis det besluttes ikke at afsætte midler til udviklingspuljen. Midlerne til udviklingspuljen bør eventuelt sendes som type 4 til budgetkonferencen.

Andre konsekvenser

Ikke vurderet.

Sagen afgøres endeligt af

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Direktøren for Teknik & Miljø indstiller, at der indsendes høringssvar til Midttrafik, hvori budgetoplægget for 2009 tiltrædes. Der skal samtidig tages stilling til, om udvalget vil støtte afsætning af midler til udviklingspulje.

Bilag

Budgetforslag 2009 samt beskrivelse af udviklingspulje (bilag til brev nr. 1)

Beslutning:

Indstillingen følges. Forslaget om afsætning af udviklingspuljen tiltrædes under forudsætning af alle kommuners tilslutning.

ODDER KOMMUNE

Byrådet

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
Hjemmeside www.oddernettet.dk

Midttrafik
Økonomi, Afregning og takster

ODDER, den 19. august 2008
Sags Id. 1025934

Att. Niels H. Næsselund

Sagsbeh. Anne-Mette Andersen
Dok. Id. 1066888

Høringssvar om Midttrafiks budget 2009 for kollektiv trafik

Midttrafik har i henhold til gældende aftaler sendt trafikskabets budget for 2009 for kollektiv trafik i høring. Der anmodes om bemærkninger og kommentarer til budgettet senest 29. august 2008. Samtidig bedes kommunen tage stilling til et forslag om oprettelse af en udviklingspulje. Budgettet behandles endeligt i Midttrafiks bestyrelse den 12. september 2008.

På den baggrund skal meddeles, at Odder Byråd har behandlet ovenstående på byrådsmødet den 18. august 2008. På mødet besluttede Byrådet at meddele Midttrafik, at Odder Kommune:

- tager det fremlagte budget til efterretning og
- i lyset af Midttrafiks økonomiske situation, ikke kan tilslutte sig oprettelse af en udviklingspulje på 5 mio. kr.

Med venlig hilsen



Niels Ulrik Bugge
Borgmester



Jesper Hjørt
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
18. august 2008
Sagsnummer
2007053990A

Udviklingspulje. Midttrafik.

Midttrafik har ved bestyrelsesmødet den 20. juni 2009 godkendt et teknisk budget for 2009, som skal danne grundlag for en drøftelse med det administrative niveau ved bestillerne (Regionen og kommunerne).

Samtidigt blev behandlet et forslag om oprettelse af en udviklingspulje på 10 mio. kr. ved Midttrafik. Formålet med udviklingspuljen er nærmere beskrevet i "Forslag til oprettelse af en udviklingspulje", som var forelagt Midttrafiks bestyrelse ved mødet den 20. juni 2008.

Formålet med puljen er at sikre, at udviklingsinitiativer og lignende kan igangsættes struktureret og målrettet, og at der er den fornødne økonomi til finansiering af disse særlige udviklingsinitiativer og udviklingsområder.

Ved bestyrelsesmødet besluttedes, at forslaget skulle sendes til høring ved bestillerne, og at administrationen ved Midttrafik skulle udarbejde et katalog over mulige udviklingsprojekter i 2009, så bestyrelsen på mødet den 22. august 2008 kan prioritere projekter for ca. 5 mio. kr. i 2009.

Det er efterfølgende præciseret af Midttrafik, at udviklingspuljen, der foreslås oprettet, andrager 5.0 mio. kr.

Teknik- og Miljøudvalget i Ringkøbing – Skjern kommune har behandlet forslaget i møde den 14. august 2008, og besluttet at det kan godkendes, at der oprettes en udviklingspulje med den bemærkning, at udviklingsinitiativerne skal komme hele regionen til gode.

Venlig hilsen

Lillian Kristensen
Chef for Teknik og Forsyning

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

Telefon 99 74 24 24



Silkeborg
K o m m u n e

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Att.: Niels Næsselund

Høring om Midttrafiks forslag til budget 2009

Midttrafik sendte med mail af 4. juli 2008 forslag til budget 2009 samt forslag om oprettelse af en udviklingspulje og anmodede om kommunens bemærkninger.

Teknik- og Forsyningsudvalget behandlede henvendelsen den 11. august 2008. Udvalget måtte konstatere, at der er væsentlig forskel på Midttrafiks forslag til budget 2009 og det forslag til budget for den kollektive trafik i Silkeborg Kommune, som udvalget allerede har fremsendt til økonomiudvalget.

Ifølge Midttrafiks forslag mangler der 11.409.331 kr. i udvalgets forslag, men tages der højde for den i regnskabet for 2007 konstaterede mindredgift vil differencen være 8.284.791 kr. Hertil kommer, at det må forventes, at Silkeborg Kommune bliver kompenseret for den planlagte dieselafgift. Bliver denne kompensation 100 %, og bliver den tilført området, vil differencen være 3.731.079 kr.

Teknik –og Forsyningsudvalget har på denne baggrund besluttet, at sagen vil blive inddraget i byrådets overvejelser om budget 2009 med henblik på en politisk drøftelse af, hvordan problemet med de manglende 3,7 mio. kr. i 2009 løses.

Udvalget kan således ikke tiltræde Midttrafiks forslag til budget 2009 og vil snarest meddele Midttrafik, hvilke ændringer, der tænkes gennemført.

På ovennævnte baggrund kan udvalget ikke tiltræde Midttrafiks forslag om oprettelse af en udviklingspulje.

Med venlig hilsen

Vagn Larsen
udvalgsformand

Hanne Ahrens
direktør

Teknik- og Forsyningsudvalget
Søvej 1
8600 Silkeborg

Sagsbehandler: Steen Stensgaard
Direkte tlf.: 89701530
E-mail: ss@silkeborg.dk
E-mail afd.: teknisk@silkeborg.dk

Fax nr.: 89701469
Sagsnr.: 08/30998

Dato: 14. august 2008

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

INDGÅET
25 AUG. 2008
MIDTTRAFIK

Dato: 18. august 2008

Sagsnr.: 08/49354

Teknisk budget 2009 for Midttrafik

Midttrafik har ved mail af 7. juli 2008 fremsendt følgende materiale, der er godkendt af bestyrelsen den 20. juni 2008:

1. Oplæg til teknisk budget for 2009.
2. Forslag om oprettelse af udviklingspulje på 5 mio kr.

Endvidere er vedlagt en beregning af konsekvenserne af at reguleringstaksten er steget fra 4,6 %, som er indregnet i det tekniske budget, til 9,5 %, jf. udmelding fra Danske Regioner.

Skanderborg Byråds Forsynings- og Miljøudvalg har i sit møde den 11. august 2008 behandlet det fremsendte materiale.

Udvalget vedtog at tage det tekniske budgetforslag inkl. efterfølgende prisregulering til efterretning. Udvalget vedtog endvidere at godkende forslaget til oprettelse af en udviklingspulje på 5 mio kr.

Med venlig hilsen



Carsten Jakobsen
Udvalgsformand



Jens Erik Jensen
Teknisk chef

Skanderborg Kommune
Adelgade 44
8660 Skanderborg
Tlf. 8794 7000
www.skanderborg.dk

Teknik og Miljø
Knudsvej 34
8680 Ry



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Økonomiudvalget
Rødevej 3
DK-8800 Viborg
Tlf.: 87 87 87 87
www.viborg.dk

Midttrafik har anmodet om Viborg Kommunes bemærkninger til trafikskabets forslag til budget 2009. Sagen har været behandlet på møder i Teknisk Udvalg og Økonomiudvalget.

Dato: 27. august 2008
Sagsnr.: 2008/07075
Sagsbehandler: pch

Direkte tlf.: 87 87 80 1450 01
Direkte e-mail:

Af det fremsendte materiale fremgår det, at der skal indarbejdes yderligere prisstigninger i budgetforslaget. Lokalruterne i Viborg Kommune har allerede fået en kraftig stigning, og mere kommer så til. Derfor ønsker Viborg Kommune oplyst, hvor meget af denne stigning, der skyldes bortfald af tilskud til "dieselafgiften", idet der forventes en statslig kompensation via øgede "DUT-tilskud".

I Midttrafiks regnskab for 2007 fremgår det, at der har været færre indtægter fra billetsalg i Viborg Kommunes område i forhold til tidligere år. Det kan skyldes, at arbejdsgangen med udstedelse af skolekort har været anderledes. Det kan i den sammenhæng oplyses, at Viborg Kommune fra og med skoleåret 2008 – 2009 omlægger udstedelsen af skolekortene, således at alle skolerne i Kommunen skal bestille buskort hos Midttrafik til både regionale og lokale ruter. Den nye måde at bestille skolekort på forventes at give stigende indtægter i Viborg Kommune. I 2007 udstedte Kommunen godt 2.000 buskort til de lokale ruter. Det vil give en indtægt på ca. 5 mio. kr. pr. år. Indregnes denne indtægt i Kommunens budgettal vurderes, at budgettet for den kollektive trafik i Viborg Kommune med Midtrafiks forslag kan holdes indenfor Kommunens foreløbige budgetramme for dette område.

I Viborg Kommunes igangværende overvejelser på dette område indgår dog, om nogle af rabatruterne i Kommunen skal ændres til lukkede skolebusser. Det kan måske gøre driften lidt billigere, uden at det går ud over ret mange passagerer. Det kræver imidlertid en nøjere analyse af, hvor mange der bruger de enkelte ruter. I den sammenhæng har Viborg Kommune et stort ønske om at få oplysninger om selvfinansieringen af de enkelte ruter i Kommunen. Det er også et stort ønske, at der snarest bliver iværksat passagertællinger på alle ruterne, herunder er der også behov for at få viden om belægningsgraden på de enkelte delstrækninger. Til den forestående trafikplanlægning og –omlægning m.v. er de foreliggende passagertal fra tidligere år ikke tilstrækkelig.

Til denne planlægningsopgave forventer Viborg Kommune også betydelig bistand fra Midttrafik på lige fod med de øvrige kommuner i Regionen. Kommunen har noteret sig, at især Regionen har anvendt Midttrafiks ekspertise til at iværksætte massive spareforslag på det regionale rutenet, og at det er sket i et sådant omfang, at det har været svært for kommunerne at få en tilsvarende bistand i den forløbne

periode. Det håber Viborg Kommune lykkes i det videre arbejde med at tilrettelægge et samlet og koordineret kollektivt trafiktilbud til vores borgere.

Viborg Kommune kan tilslutte sig Midttrafiks forslag om, at der afsættes et beløb på 5 mio. kr. om året til en udviklingspulje. Selvom den kollektive trafik er presset i disse år, er det fortsat vigtigt at udvikle og gøre den kollektive trafik mere attraktiv at benytte. I Viborg-området kan dele af en sådan pulje f.eks. anvendes til udvikling af bedre info-systemer til passagerer, videreudvikling af Midttur, således at den kan erstatte egentlige telebusordninger. Andre dele af puljen kan bruges til at udvikle mere miljøvenlige løsninger for kollektiv trafik både til glæde for brugerne og til gavn for det nærmiljø, ruterne omfatter.

Viborg Kommune ser frem til et fortsat godt samarbejde med Midttrafik om udvikling af gode kollektive trafikløsninger inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed.

Med venlig hilsen

Johannes Stensgaard
Borgmester

/

Lasse Jacobsen
Kommunaldirektør

Midttrafik

Søren Nymarks Vej 3

8270 Højbjerg



Dato 29-08-2008

Sagsbehandler Claus Meldgaard

Claus.Meldgaard@RU.RM.DK

Tel. +45 8728 5173

Sagsnr. 1-31-75-1-08

Administrativt høringssvar vedr. Midttrafiks forslag til budget 2009 og forslag om oprettelse af en udviklingspulje.

Midttrafik har pr. 4. juli 2008 udsendt et budgetforslag for 2009 i høring. Budgetforslaget indarbejder stigende udgifter og faldende indtægter med den konsekvens at bestillerbidraget vil stige væsentligt. Hvor driftsbudgettet i 2008 for den regionale kollektive trafik var 204,1 mio.kr. viser budgetforslaget for 2009 et regionalt bestillerbidrag på 300,6 mio.kr. ved uændret rutenet. Hertil kommer udgifter til anlæg på privatbanerne.

Midttrafik beder desuden bestillerne tage stilling til et forslag om etablering af en udviklingspulje – i høringmaterialet angivet til 10 mio.kr. årligt men puljen oplyses mundtligt, at være reduceret til 5 mio.kr.

Det økonomiske pres har været forudset og Region Midtjylland har i foråret 2008 anmodet Midttrafik om at udarbejde en plan for hvordan der kan opnås væsentlige besparelser på den regionale kollektive trafik. Planen indebærer samlede besparelser på 43 mio.kr. som indhentes over 4 år, heraf udmøntes 15 mio.kr. i 2009. Regionsrådet er orienteret om forslag til besparelser, som dags dato er indarbejdet i Regionens budgetforslag for 2009. Forretningsudvalget vil den 16. september behandle forslagene til ændringer i det regionale rutenet, og vil samme dag blive forelagt Midttrafiks tekniske budget 2009. Region Midtjylland vil herefter kunne afgive endeligt høringssvar.

Under forudsætning af politisk godkendelse accepterer Regionen Midttrafiks forslag til budget 2009 efter indarbejdelse af følgende ændringer:

- Der indarbejdes en besparelse på 15 mio.kr. i 2009 stigende til 43 mio.kr. årligt i 2012 og fremefter, jvn. "forslag til ændringer i det regionale rutenet".
- Det skal påpeges at letbanen ikke fremgår særskilt af budgettet, og heller ikke er indeholdt i fremskrivningen af administrationsbudgettet. Udgifterne til letbanen skal derfor indarbejdes.

- Driftsudgifterne til Midtjyske Jernbaner A/S er fremkommet ved en simpel fremskrivning af udgifterne i 2008 med 5%. Fremskrivningen skal efter aftale mellem Midttrafik og administrationen rettes til 4,1% svarende til hvad der tidligere er udmeldt til banen. Det foreslås desuden at Midttrafik og Midtjyske Jernbaner A/S undersøger hvilke rationaliseringsgevinster, der kan forventes som følge af fusionen af de to baner.
- Anlægsbudgettet for Midtjyske Jernbaner A/S skal tilpasses i henhold til de ændringer der er i investeringsplanen for privatbanerne som følge af Regionsrådsbeslutningen af 18. juni 2008 vedr. sporfornyelse på Odderbanen.

Regionens stilling til oprettelsen af en udviklingspulje afventer politisk behandling.

Herudover ønsker Region Midtjylland følgende tre teknisk prægede spørgsmål vedr. fremskrivningen besvaret:

- Det ønskes præciseret hvordan de besparelser på det regionale rutenet der blev vedtaget i 2007 indgår i fremskrivningen.
- Udgifterne til busdrift er i B2009 fremskrevet til pl. 2009 af to gange: Først anvendes et skøn på 4,6% i "det tekniske budget", siden opskrives "det tekniske budget" med det seneste udmeldte pl. skøn på 9,5% i appendikset. Fremskrivningen kan ikke følges, og ønskes forklaret.
- Endelig er der spørgsmålet vedr. de anvendte pl.satser i fremskrivning af busdriften. Midttrafiks anvender det seneste officielt udmeldte pl. skøn fra "Danske Regioner" på 9,5% som nøgletal til fremskrivningen af busudgifterne i overensstemmelse med hidtidig praksis. Den meget betydelige fremskrivning er en væsentlig årsag til den store udgiftsstigning i 2009. Det officielt udmeldte skøn for pl.udviklingen er omdiskuteret pga. en metodeændring. Det er oplyst fra "Danske Regioner", at den skønnede pl.udvikling i 2009 ville være 5,8% hvis den tidligere metode var anvendt. Såfremt der udmeldes et revideret officielt skøn forventes det at Midttrafik tilretter budget 2009.

Datagrundlaget for budget 2009 er utilfredsstillende. I 2008 og 2009 har Midttrafik fremskrevet åbningsbudgettet, som i sig selv er en fremskrivning af afgivende myndigheders regnskab 2005. Metoden er i stigende grad upræcis. Der vil være et stadigt større gab mellem det kørselsmønster der lå bag regnskab 2005 og det kørselsmønster der vil udløse de faktiske udgifter i 2009. Samtidigt har bestillerne i en situation med omlægninger af rutenettet behov for et ruteopdelt budget, for at kunne træffe faktabaserede beslutninger.

Budget 2010 bør laves ruteopdelt som en opgørelse af de faktiske omkostninger pr. køreplantime pr. rute.

Venlig hilsen

Lars Vilbrad
Vicedirektør



Århus, 5. september 2008

Bilag til åben dagsorden
til det planlagte møde i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 12. september 2008 kl. 9.30
Mødet afholdes ikke, men dagsorden og bilag
sendes til skriftlig votering

Vedr. punkt nr. 2
Bilag nr. 4

Til Midttrafiks bestyrelse

Midttrafiks Hoved-MEDudvalg har den 21. august 2008 drøftet oplægget til Teknisk Budget 2009, som administrationen har udarbejdet.

Medarbejdersiden finder, at de planlagte besparelser for den kollektive trafik reelt vil betyde, at mange udkantsområder og mindre byer reelt bliver ubeboelige for mennesker uden bil.

Hvis forslaget vedtages, vil mange af de regionale ruter fremover kun forbinde de største byer. Bor borgerne ikke her, eller på landevejen mellem dem, må de flytte, hvis de ikke kan eller vil køre bil. Kommunerne kan ganske vist oprette ruter, der dækker de byer, som mister deres regionale bus, men det skal kommunerne først finde penge til.

Reelt vil borgerne i mange mindre byer, hvis de er heldige, få lov at bruge en lokal skolebus, der bliver kaldt noget andet. Men den vil have så få afgange, at ældre mennesker uden kørekort og unge under 18 vil få svært ved at komme rundt, og mange familier vil ikke længere kunne klare sig med blot en enkelt bil.

En konsekvens bliver, at udkantsområderne får det endnu sværere, når det gælder om at fastholde og tiltrække beboere. En anden konsekvens bliver, at der kommer endnu flere biler på vejene, hvor de vil forurene vores miljø.

Det er ret skræmmende konsekvenser, og Medarbejdersiden i Hoved-Medudvalget for Midttrafik vil derfor kraftigt advare imod, at de planlagte besparelser bliver gennemført.

På medarbejdergruppens vegne
Jan Nonboe

Århus, 5. september 2008

Bilag til åben dagsorden
til det planlagte møde i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 12. september 2008 kl. 9.30
Mødet afholdes ikke, men dagsorden og bilag
sendes til skriftlig votering

Vedr. punkt nr. 3
Bilag nr. 1

Trafikstyrelsen
Adelgade 13
1304 København K.

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
Telefax 87 40 82 01

www.midttrafik.dk

Vedr. høring af Trafikplan for jernbanen, 2008-2018

Dato
12. september 2008

Midttrafik fremsender hermed bemærkninger til Trafikplan for Jernbanen 2008-2018 dækkende kommuner og Region Midtjylland.

Journalnummer
1-30-75-16-08

Generelt

Kontaktperson
Grethe Hassing

Midttrafik skal først og fremmest nævne, at forslaget til Trafikplan for Jernbanen ikke fremstår særligt ambitiøst på den kollektive trafiks vegne.

Denne første udgave byder ikke på nogle særlige perspektiver, som vi som trafikselskab kan lægge vores planer efter. Statens trafikplan skal danne grundstammen for de trafikplaner som trafikselskaberne er ved at udarbejde. Med manglende målsætninger og visioner er det vanskeligt at fastlægge videreføre principper og forhold, hvor de regionale og lokale busser skal matche planen for togtrafik.

Mail
gh@midttrafik.dk

Direkte telefon
87 40 82 48

I følge Midttrafiks vurdering er der ikke entydig sammenhæng mellem trafikplanens fremskrivning af antal rejser og trafikeringsmodellens resultater for togbetjeningen.

Som hovedregel lægges der op til reduceringer på jyske strækninger, hvor der samtidig forudses betydelige stigninger i antallet af rejser. Eksempelvis vil trafikken på strækningen Århus – Vejle stige med over 40 %, men trafikeringsmodellen foreslår en "måske reduceret betjening". Det er betænkeligt, at trafikudviklingen og byudviklingen i dette område ikke tænkes ind i den kommende trafikbetjening.

Midttrafik mener, at der bør være fokus på den forventede udvikling af Byregion Østjylland, dvs. bybåndet Randers – Kolding, jf. Infrastrukturkommissionens betænkning. I Landsplanredegørelse 2006 er et af de overordnede mål at opnå en fælles vision for Østjyllands fremtidige udvikling omkring bosætning, erhvervsliv og infrastruktur. Miljøministeriets vision om byudvikling af Østjylland harmonerer ikke med Trafikstyrelsens planer om at reducere i antallet af rejser på østjyske jernbanestrækninger.

Yderligere blev der i tråd med Landsplanredegørelsen fra Infrastrukturkommissionens side lagt op til, at der for Østjylland igangsættes en meget bred langsigtet strategisk planlægnings- og investeringsindsats, der sikrer, at den fremtidige bymæssige og trafikale udvikling i området tænkes sammen.

I kommissionens rapport nævnes det endvidere, at "en sådan samlet strategi bør omfatte både individuel og kollektiv trafik, herunder fjern-togtrafikken, lokal- og regionaltogetforbindelser og bustrafikken. En væsentlig opgave er således allerede nu at undersøge mulighederne for at understøtte en effektiv kollektiv trafik i regionen."

I trafikplanen benytter Trafikstyrelsen en trafikeringsmodel til at beregne en samfundsmæssigt velbegrundet trafikbetjening. Det anføres, at der er tale om en første udgave af modellen, og at der skal tages forbehold for modellens resultater. Trafikeringsmodellen vurderer de enkelte delstrækninger isoleret. Det indgår ikke, at de enkelte tog-systemer løser vidt forskellige opgaver i den samlede trafikering. Dette er et område, hvor der efter Trafikstyrelsens eget udsagn skal ske forbedringer i modellen. Dette kan Midttrafik kun tilslutte sig.

Tankerne fra Infrastrukturkommissionen om øget betjening i det Østjyske bybånd med genåbning af flere stationer, som betjenes af nye standsende systemer håndteres derfor efter Midttrafiks opfattelse ikke hensigtsmæssigt i de foresimplede kapacitetsvurderinger i trafikeringsmodellen.

Specifikke strækninger

Ålborg-Århus-København

Det forekommer overraskende, at Statens trafikplan for jernbaner kommer ud med overvejelser om reduktion af trafikken på strækninger i Østjylland, som har meget kraftig vækst i passagertallet. Planen burde i stedet følge op på Infrastrukturkommissionens anbefalinger og se på stationsåbninger og alternative betjeningsmuligheder i Østjylland.

Midttrafik foreslår, at der arbejdes frem mod øget frekvens og hastighed på strækningen København - Århus

Gennem de seneste år er der åbnet stationer i Viby, Hørning og Hedensted. På hovedstrækningen kunne følgende stationer måske overvejes genåbnet mellem Randers og Vejle: Stevnstrup, Laurbjerg, Søften, Mundelstrup, Brabrand, Åby, Stilling og Hovedgård.

Letbane i Østjylland

Letbaneprojektet er beskrevet som et projekt, der planlægges undersøgt med henblik på at danne grundlag for en politisk beslutning. Det er beskrevet, at staten bidrager til undersøgelserne. Midttrafik finder, at Staten bør påtage sig at bidrage til etablering og finansiering af letbanen, som vil være en god løsning på den kollektive trafikering af området.

Grenåbanen/Letbanen

Det er nævnt, at Midttrafik undersøger mulighederne for at tilpasse Grenåbanen til letbanetrafik i Århus.

Trafikplanen konkluderer i øvrigt følgende om Grenå-banen:

- Der forventes en fremgang på mere end 40 % på antal rejser (2018)
- Banekapaciteten på strækningen Århus-Hornslet er ikke tilstrækkelig, og kapaciteten på strækningen Ryomgård-Grenå er fuldt udnyttet (2018)
- På strækningen Århus-Hornslet er der måske behov for øget betjening i myldretidstimer (2018)
- På strækningen Århus-Ryomgård er der behov for øget betjening i weekenddagtimer og aftentimer (2018)
- Der er på flere stationer behov for yderligere standsninger i weekend og aftentimer

Den positive passagerudvikling på Grenåbanen bør fremmes. Den nuværende transporttid Århus-Grenå er 72 minutter. Ved at indføre højere hastighed på strækningen Ryomgård-Grenå og ved at indføre gennemgående tog på strækningen Århus-Hornslet vil transporttiden kunne reduceres til 60 minutter. Dette vil gøre det væsentligt mere attraktivt for borgere på det østlige Djursland at pendle til Århus med jernbanen frem for at benytte private biler. Derved vil en endnu større del af rejserne, end modellen forudsiger, kunne ske med offentligt transportmiddel, og de overbelastede indfaldsveje til Århus kan aflastes.

Den aktuelle maksimale hastighed på 75 km/t på strækningen Ryomgård-Grenå bør opgraderes til mindst 100 km/t. Dette kan ske ved forholdsvis små anlægsarbejder (opretning af spor og sikring af overkørsler).

Kapaciteten på strækningen Århus-Hornslet kan øges ved anlæg af flere krydsningsspor og indsættelse af flere tog, idet en del af togene kan gøres gennemgående. Herved kan behovet for en øget kapacitet (som beskrevet af modellen) kombineres med kortere transporttid for de borgere på det østlige Djursland.

Odderbanen-Letbanen

Odderbanen er en del af letbaneprojektet i og strækningen tilpasses p.t. letbanedriften, hvilket bør fremgå af trafikplan for jernbanen 2008-2018

Århus-Skanderborg-Silkeborg-Herning-Holstebro-Ringkøbing

Der er også ifølge Trafikstyrelsen sandsynlighed for, at der i 2018 vil være kapacitetsmangel på strækningen Skanderborg - Århus og Skanderborg - Silkeborg. Kapaciteten på strækningen Ryomgård - Grenå, Herning - Silkeborg og Holstebro - Ringkøbing er fuldt udnyttet. Et kommende regionshospital ved Herning øger behovet for udbygning af kapacitet og togbetjening. Hvis disse kapacitetsproblemer skal imødegås, skal planlægningen af kapacitetsudvidelser begynde nu.

For strækningen Silkeborg – Skanderborg bør det som et alternativ til kapacitetsudvidelser overvejes at etablere en helt ny hurtig direkte regional-/letbanespor mellem Silkeborg og Århus. Denne nye forbindelse har også været behandlet i forbindelse med Infrastrukturkommissionens arbejde.

Under koordineret køreplanlægning bør Trafikstyrelsen give et bud på en mere konkret planlægningsproces, herunder tidsplan for statens trafik. Af planen fremgår, at det er kommunerne, der skal tage stilling til den regionale busbetjening. Det er ikke korrekt. Her er regionerne trafikløberne.

Standsning ved Funder kunne måske overvejes.

Århus-Langå-Viborg-Skive-Struer

Fra 2005 er frekvensen på strækningen Århus-Langå-Viborg øget fra timedrift til ½ timedrift. Arriva har oplyst, at der fra 2003 til 2007 har været en udvikling i passagertallene på 38 % på denne strækning. Erfaringsmæssigt tager det tid, før kunderne i fuldt omfang benytter ny kollektiv trafik. Denne udvikling indgår ikke i trafikeringsmodellen, som anviser, at strækningen måske skal reduceres. Trafikeringsmodellen bør bygge på de nyeste tal og vurderinger af tendenser fremover som følge heraf.

Der indgår ikke forslag om forbedring af togbetjeningen. Flere direkte tog til København fra Struer-Langå-banen vil forbedre kundernes rejsemuligheder.

Banen er enkeltsporet med de problemer, det giver. Enkelte steder er man nødt til at køre med nedsat fart på grund af uregulerede overkørsler.

Etablering af en fast forbindelse over Kattegat

I et længere perspektiv anbefales etablering af en fast forbindelse over Kattegat til hurtigtog og biler. Kattegatforbindelsen skal kædes sammen med det øvrige jernbanenet, så der dannes en ringbane København-Kattegat-Århus-Odense-København. Ringbanen vil med hurtigtog i begge retninger være med til at sikre en rejsetid på under en time mellem landets tre største byer.

Konkrete bemærkninger

Udover ovenstående generelle bemærkninger har Midttrafik desuden en del konkrete bemærkninger og spørgsmål til teksten i Statens Trafikplan.

Under igangværende baneprojekter nævnes, at indførelsen af det internationale sikkerhedssystem ERTMS 2 og den kapacitetsgevinst det vil medføre, ikke er medregnet. Da beslutningen om systemet forventes i efteråret, bør det allerede nu nævnes, hvor meget det evt. vil betyde for kapaciteten.

Side 8: Det synes modstridende, at der på den ene side indikeres et vist behov for øget trafik i Trekantsområdet, samtidig med at betjeningen synes for omfattende mellem Fredericia og Vejle.

Side 18: Strækningen Århus – Langå omtales som en delstrækning med en mærkbar fremgang i passagertrafikken. Men fremgangen er klart større mellem Århus og Vejle, der ikke nævnes.

Figur 3.1 og 3.2 a/b, side 34-37, hænger ikke sammen. F. eks. siger en fremskrivning af antallet af rejser frem til 2018, at der vil være en stigning på over 40 % mellem Århus og Vejle, medens trafikeringsmodellen anbefaler en "måske reduceret betjening" (se også bemærkning til side 8).

Side 51: Der bør fremgå, at Odderbanen er en del af letbanedriften på samme måde som Grenåbanen

Side 65: Andelen af omstigere bus/tog i Århus virker for høj i betragtning af antallet af busser ved hovedbanegården.

Figur 5.8, side 66: Ved Hjørring er der angivet signatur for X bus. Der kører ingen X busser i Hjørring. Til gengæld mangler både X busser og regionalbusser ved Frederikshavn og bybusser i Århus og Herning.

Side 69: Omtalen af Rejsekortet bør tilpasses de seneste vurderinger fra Rejsekort A/S.

Side 70: Regionernes rolle nævnes ikke i forbindelse med den regionale offentlige servicetrafik. I stedet omtales kommunerne, der ikke er bestillere af den regionale trafik.

Midttrafiks ønsker til Statens servicetrafik

Midttrafiks egen trafikplan kommer til at indeholde ønsker til Statens servicetrafik. Nogle af ønskerne vil bl.a. være:

- Midttrafik har en forventning om at blive inddraget i planlægning af såvel årlige køreplaner som udbud, herunder fastlæggelsen af såvel serviceniveau som konkrete afgangstider for at fremme en god sammenhæng mellem bus- og togtrafik.
- Togenes køretider – på strækningen Århus-Silkeborg-Herning kunne overvejes "lyntog" i myldretiden – f.eks. hvert andet tog som lyntog, hvert andet tog som standsende.
- Udbygning til dobbeltspor mellem Skanderborg, Silkeborg og Herning og opgradering af hastigheden mellem Silkeborg og Herning. Alternativt ny regional-/letbane mellem Silkeborg og Århus i stedet for dobbeltspor mellem Silkeborg og Skanderborg.
- Flere direkte tog til København fra Langå-Struerbanen. Frekvensen er i dag den samme som i 1963, - nemlig to daglige afgangse hver vej. Væsentlige trafikforbedringer som Storebæltsforbindelsen har dermed ikke haft den fulde virkning på denne strækning i form af flere direkte forbindelser. I DSB's oprindelige forslag til projekt "Gode tog til alle" var der lagt op til flere direkte tog. Dette indgik også i DSB's tilbud i forbindel-

se med udbuddet af de midtjyske jernbanestrækninger. Flere direkte tog til København kunne evt. gennemføres i form af flere gennemkørende tog - uden forøgelse af frekvensen. Hermed ville kunderne få en bedre service.

- Bedre forbindelser mellem Ringkøbing/Skjern og København. Uanset rejsevejen (via Esbjerg eller Herning) er der som hovedregel tale om lange ventetider ved skift mellem tog, - til trods for, at der i udbudsmaterialet for togtrafikken i Midt- og Vestjylland oprindeligt var krav om gode forbindelser i Herning. Der er meget kundekritik af nuværende ventetider.
- Kommunale ønsker til genetablering af standsningssteder samt etablering af nye standsningssteder: Sparkær, Rindsholm, Ravnstrup, Tange, Funder, Hovedgård, Hatting, Hansted, Rønbjerg, Søften, Laurbjerg, FASTERHOLT, KØLKÆR, Mundelstrup, Brand og Åby. Hertil kommer ønsker om flere stop ved Hedensted Station.
- Høringsfrister m.m. for ændringer i togkøreplaner, så ønsket om koordinering af buskørsel er tidsmæssig mulig, herunder også samtidig køreplansskift. Buskøreplanerne ændres ved udgangen af juni, medens togkøreplanerne ændres medio december. Busplanernes ændringstidspunkt er bl.a. fastlagt af hensyn til skolerne, der ændrer planer og til tider struktur i forbindelse med skolenedlæggelser, - netop i forbindelse med sommerferien. Tidligere havde også jernbanerne køreplansskifte om sommeren. Selv om skiftet i december er internationalt vedtaget mellem jernbaneselskaberne, bør det være muligt at foretage lokale tilpasninger på andre tider. Fx har Sverige flere køreplansskift i løbet af året.
- Der er behov for statslig (med)finansiering af projekter vedr. stationer, hvor kunderne skifter mellem bus og tog. Det er en forudsætning for et velfungerende transportsystem, at der er moderne terminalforhold med gode faciliteter i og omkring rutebilstationer og togstationer.
- Bussernes rolle som tilbringer til toget gør, at en forringelse af bustrafikken også har negative konsekvenser for togtrafikken. Der er derfor en fælles interesse i rimelige økonomiske rammer for den kollektive trafik.

Venlig hilsen
Midttrafik

Jens Erik Sørensen
direktør

*Kopi til:
Kommunerne i Region Midtjylland, Region Midtjylland, NT og Sydtrafik
og Danske Regioner*



midttrafik

Århus, 5. september 2008

**Bilag til åben dagsorden
til det planlagte møde i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 12. september 2008 kl. 9.30
*Mødet afholdes ikke, men dagsorden og bilag
sendes til skriftlig votering***

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

Trafikstyrelsen
Att: Betina Søreide
Adelgade 13
1304 København K.

Borgmesteren
Skovvej 20
8382 Hinnerup

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

Høringssvar til Trafikplan for jernbanen 2008-2018

Favrskov Kommune modtog den 29. maj 2008 trafikplanen for jernbanen, 2008-2018 i høring. Trafikplanen har været behandlet i Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet. Favrskov Kommune har følgende bemærkninger til Trafikplanen:

27-08-2008

Sagsnr.
710-2008-44345

Dokument nr.
710-2008-87020

Sagsbehandler
Karen Dalsgaard

Trafikplanen er udarbejdet på grundlag af den nuværende og besluttede baneinfrastruktur. Det vil sige med de nuværende standsningssteder. Favrskov Kommune mener, at der er behov for 2 nye standsningssteder på Struer-Langå-Århus banens strækning inden for Favrskov Kommune.

1. Standsningssted i Søften.

Favrskov Kommune finder det helt nødvendigt, at der snarest muligt etableres et standsningssted for togene på Struer-Langå-Århus banen i Søften. I dette område er der sket en stor befolkningstilvækst gennem de senere år og kombineret med stadig stigende problematiske trafikforhold i Århus, vil et standsningssted i Søften bidrage til en mere miljøvenlig løsning, som samtidig vil medvirke til at løse trængselsproblemerne i og omkring Århus. Hertil kommer, at Søften-området forventes udbygget yderligere indenfor de kommende år, som en del af det østjyske bybånd.

2. Standsningssted i Laurbjerg.

Favrskov Kommune mener endvidere, at der er grundlag for en genåbning af Laurbjerg station. Også i dette område sker der udbygning, og en genåbning af stationen i Laurbjerg vil medvirke til at binde Favrskov Kommune sammen med kollektiv trafik. Favrskov Kommune har drøftet spørgsmålet på et samarbejds møde med Arriva, der kører den regionale togtrafik på strækningen. Arriva var positiv overfor planen om at skulle betjene et standsningssted i Laurbjerg.

Favrskov Kommune er beliggende i det østjyske bybånd, hvor der ifølge Miljøministeriets Landsplanredegørelse forventes en stor vækst i de kommende år.

Favrskov Kommune vil anmode Trafikstyrelsen om at indarbejde den forventede vækst i det østjyske bybånd mellem Randers og Kolding, som Miljøministeriets Landsplanredegørelse beskriver, i Trafikplanen og i trafikeringsmodellen.

Favrskov Kommune vil endvidere anmode Trafikstyrelsen om at genoverveje trafikeringsmodellen, da modellens resultater er i klar modstrid med den udvikling, der er og forventes at ville være fremover i det østjyske område.

Trafikstyrelsen anvender årstrafikoplysninger for 2005 som grundlag for trafikeringsmodellen. Herudover baseres udviklingen frem til år 2012 og 2018 på udviklingen i passagertal i perioden 1999-2005. På Trafikstyrelsens informationsmøde blev oplyst, at Trafikstyrelsen har benyttet Danmarks Statistiks fremskrivning af befolknings- og arbejdspladsprognose i trafikeringsmodellen, samt at trafikeringsmodellen er anvendt i forbindelse med udarbejdelsen af udbudsmaterialet for de midt- og vestjyske togstrækninger fra 2010.

Fra 2005 blev frekvensen på strækningen Århus-Langå-Viborg øget fra timedrift til ½ timedrift. Sædvanligvis opnås en tilgang af passagerer, når frekvensen fordobles, men det sker ikke fra dag ét, men gradvist over 1-2 år. Arriva har oplyst, at der fra 2003 til 2007 har været en udvikling i passagertallene på 38 % på strækningen Århus-Viborg (Vesttællingen).

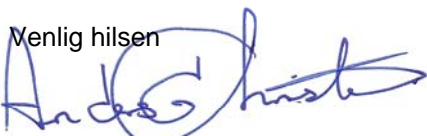
På den baggrund er det Favrskov Kommunes opfattelse, at det er en fejl, at udbudsmaterialet for de kommende års togbetjening i Midtjylland er baseret på den matematiske trafikeringsmodel i stedet for på udviklingen i passagertal de seneste år.

På længere sigt anviser trafikeringsmodellen, at togbetjeningen i 2012 på Århus-Langå-Viborg strækningen skal reduceres både i myldretidstrafikken, hverdagstrafikken og evt. i weekendtrafikken, og at betjeningen i år 2018 af stationen i Hadsten skal være 1-2 tog pr. time og kun 1 tog i timen i Hinnerup både i myldretiden og i hverdagstrafikken – dette er en halvering i forhold til idag. I forhold til ovennævnte udvikling i passagertal virker dette helt utilfredsstillende.

Trafikstyrelsen anmodes om, at vurdere trafikeringsmodellens resultater påny ud fra ovenstående forhold og ud fra, at strækningen Århus-Langå betjenes med 2 togsystemer - DSB's tog på strækningen Ålborg-Århus-København og Arriva's tog på strækningen Århus-Langå-Struer - hvor de to togsystemer løser vidt forskellige opgaver i regional- og fjerntrafikken.

Der henvises i øvrigt til Midttrafiks høringsvar, som er afgivet på vegne af alle kommunerne og Region Midtjylland.

Venlig hilsen



Anders G. Christensen
Borgmester



Teknisk Afdeling
Tjørnevej 6-10
7171 Uldum
T: 7975 5000
F: 7567 9621
www.hedensted.dk

Lars Storm Andersen
D: 7975 5641
M:
lars.storm@hedensted.dk
Sagsnr. 1708056
Doknr. 1768177

29. august 2008

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Høringssvar af Trafikplan for jernbanen, 2008 - 2018

Udvalget for Teknik og Forsyning har på sit møde i august måned behandlet den af Trafikstyrelsen fremsendte "Trafikplan for jernbanen, 2008 – 2018".

I sagsbehandlingen benyttede man sig kraftigt af Midttrafiks fremsendte udkast høringssvar, dateret den 23. juni 2008.

Udvalget besluttede at tilslutte sig Midttrafiks udkast til høringssvar med den bemærkning, at man ønsker flere stop ved Hedensted Station.

Med venlig hilsen

Lars Storm Andersen
Ingeniør





Trafikstyrelsen
Adelgade 13
1304 København

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

Dato:
27. august 2008

Høringssvar til Trafikplanen for jernbanen, 2008-2018

Sagsbehandler: Edith Blyning

Sagsnr.: 2008070165E
(bedes anvendt ved henvendelse)

Herning Kommune har på byrådsmødet den 26. august 2008 behandlet sagen om Trafikplanen for jernbanen 2008-2018.

Byrådet har besluttet, at støtte de bemærkninger trafikkselskabet Midttrafik har udarbejdet som høringssvar.

Herudover har Herning Kommune følgende bemærkninger:

I Trafikplanen er der oversigt over de kommende års kapacitetsudnyttelser, som viser, at der er fuldt udnyttet kapacitet på strækningen Århus – Silkeborg – Herning, og frem til 2018 endda manglende kapacitet på strækningen Silkeborg – Århus.

Det skal bemærkes, at man for at imødegå kommende kapacitetsproblemer skal påbegynde planlægning af kapacitetsudvidelser nu.

Der er i Trafikplanen en oversigt som angiver antal bus- og togafgange fra de 10 største stationer i hver region, herunder Herning.

Tilsyneladende er bybusserne ikke med i opgørelse, og dette slår således igennem i oversigten over korrespondancetider, hvor Herning er nævnt som det sted med de længste korrespondancetider.

Til orientering oplyses, at der er 321 daglige afgange med bybusserne fra terminalen.

Med et kommende nyt regionshospital ved Herning, skal togdriften fremadrettet kunne betjene dette, både med en station ved hospitalet og med ½ times drift såvel på banestrækningen Århus – Herning som på Vejle – Holstebro.

Derfor vil det være nødvendigt ved optimering at sikre en hurtigere transporttid samt at der på sigt oprettes dobbeltspor på strækningerne Århus – Herning og Vejle – Herning.

Genåbning af stationer:

Med udmelding om nedskæring af regionale busforbindelser, vil der være potentiale i at genåbne stationer på strækningen Brande - Herning, Fasterholt og Kølkær.

Med venlig hilsen
på byrådets vegne


Lars Krarup
Borgmester


Ole Jespersen
Kommunaldirektør

4.1

Trafikstyrelsen
Adelgade 13
1304 København K

Dato: 31-07-2008
Sagsnr.: 020232-2008
Henv. til: Annette Vognbjerg
Tlf.: 96117680

Høringssvar på Trafikplan for jernbanen, 2008-2018.

Teknisk Udvalg for Holstebro Kommune har behandlet høring af Trafikstyrelsens Trafikplan for jernbanen, 2008-2018 på sit møde den 11. august 2008.

Holstebro Kommune tilslutter sig det høringssvar Midttrafik fremsender, men kommunen har i øvrigt følgende bemærkninger.

Generelle bemærkninger:

Der savnes konkrete krav til serviceniveauet, som f.eks. en sammenhæng mellem antal rejsende og antal rejser. I Trafikplanen er alene anført at der i kontrakterne står mindste krav til antal rejser, mindstekravene er ikke anført i planen.

Den politisk fastlagte minimumsbetjening nævnes ikke i Trafikplanen.

Konkrete bemærkninger:

Figur 3.1 og 3.2 a/b, side 34-37, hænger ikke sammen som Midttrafik anfører i deres høringssvar.

Fremskrivning af antal rejser frem til 2018 påviser en fremgang i Vestjylland på 10-40 % mens trafikeringsmodellen anbefaler en uændret eller reduceret betjening.

Figur 5.8, side 66, Antal tog- og busafgange pr. hverdag. Ved Holstebro er det vanskeligt at se om data for bybus og X-bus er medtaget.

Med venlig hilsen

Eli Vium
Formand Teknisk Udvalg.

TEKNIK- OG MILJØ

Trafik og Park

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

Nr. 88 J.nr. /2008-005577

Trafikplan for jernbanen 2008-2018

Sagsfremstilling:

Trafikstyrelsen har fremsendt forslag til Trafikplan for jernbanen, 2008 – 2018, i høring med høringsfrist den 12. september 2008.

Med Lov om Trafikselskaber af 24. juni 2005 har Trafikstyrelsen fået til opgave at udarbejde en Trafikplan for passagertrafikken på det statslige banenet. Trafikplanen skal publiceres minimum hvert 4. år.

Trafikplanen udstikker i denne første udgave retningslinier for togbetjeningens omfang på de enkelte banestrækninger i perioden 2008-2018.

Trafikstyrelsen har udviklet en trafikeringsmodel til beregning af, hvilken trafikbetjening der kan anses for samfundsmæssigt velbegrunderet.

Trafikstyrelsen anmoder om kommentarer til forslaget.

Midttrafik bestyrelse har den 20. juni 2008 behandlet forslaget og vil gerne påtage sig opgaven med at koordinere bemærkninger fra kommunerne og regionen.

Midttrafik har udarbejdet et udkast til svar og anmoder om evt. supplerende bemærkninger og forslag senest den 27. august 2008.

Teknik og Miljø kan tilslutte sig, at Midttrafik koordinerer bemærkningerne, da det samlet set vil styrke argumenterne, hvis et helt område står bag.

Teknik og Miljø kan endvidere tilslutte sig Midttrafiks udkast til svar med følgende bemærkninger:

- Der arbejdes frem mod kvartersdrift København – Århus.
- I Midttrafiks notat er Hovedgård nævnt som en af de stationer, som kan overvejes genåbnet. Men planerne om en nærbane i Århusområdet samt en markant byudvikling i Horsens Kommune kan aktualisere overvejelser om genåbning af yderligere stationer i Horsens Kommune. Det kunne måske være Hatting og Hansted (dækkende Hansted-Egebjerg)

Indstilling:

Direktionen foreslår, at Udvalget indstiller til Byrådet,


at Horsens Kommune kan tilslutte sig Midttrafiks udkast til svar med bemærkning, at der stiles mod kvartersdrift København – Århus, og at alle tidligere stationer i Horsens-området vurderes med henblik på evt. genåbning, dog har Hovedgård fortsat 1. prioritet.

Bilag:

Midttrafiks udkast til svar

Teknik og Miljø's yderligere bemærkninger til Trafikplanen

 udkast til svar til statens trafikplan.doc

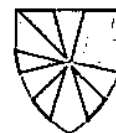
 Statens trafikplan-notat.doc

Beslutning:

Tiltrådtes.

Helle Frost deltog ikke i mødet.

Lone Ørsted deltog ikke i sagens behandling.



Ikast-Brande
Kommune

Midttrafik
Søren Nymarksvej 3
8270 Højbjerg

29. august 2008

Statens Trafikplan - høringssvar

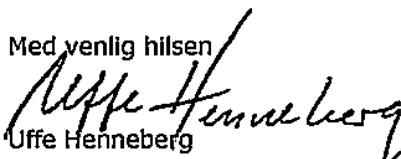
Teknik- og Miljøudvalget har den 27. august 2008 behandlet Statens Trafikplan: Trafikplan for jernbaner, 2008 - 2018.


Udvalget tilslutter sig Midttrafiks høringssvar, idet udvalget ønsker en sikker og stabil togdrift, som bliver udbygget i takt med behovet og bliver koordineret med den regionale og lokale busdrift for at sikre en god og effektiv offentlig kollektiv trafik.

Sagen er nærmere belyst i vedlagte udskrift fra udvalgets behandling af sagen.

Hvis der er spørgsmål til dette brev, er I velkommen til at ringe til Niels H. Kempf i Byggeafdelinger på 99 60 32 60.

Med venlig hilsen


Uffe Henneberg
Formand for Teknik- og Miljøudvalget /


Hans Jørn Laursen
Teknisk direktør

Byggeafdeling
Centerparken 1
7330 Brande
Tlf.: 9960 4000
Fax: 9960 3209
E-mail:
nikem@ikast-brande.dk

Sagsbehandler:
Niels H. Kempf
Direkte telefon:
9960 3260
Sags ID:
2008/23062

Bilag:
Kopi af udskriften fra udvalgets behandling af sagen

Dagsordenpunkt

Statens Trafikplan for jernbanen 2008-2018 - til udtalelse

Åben - 2008/23062

Beslutning

Indstillingen godkendes.

Indstilling

Teknisk direktør indstiller, at

- udvalget tilslutter sig Midttrafiks høringssvar, idet udvalget ønsker en sikker og stabil togdrift, som bliver udbygget i takt med behovet og bliver koordineret med den regionale og lokale busdrift for at sikre en god og effektiv offentlig kollektiv trafik.

Sagsbeskrivelse

Generelt

Trafikstyrelsen har fremsendt Statens Trafikplan "Trafikplan for jernbaner, 2008-2118 til udtalelse hos trafikskaberne, kommunerne og regionerne.

Høringsfristen er 12-09-2008.

Midttrafik har behandlet Statens Trafikplan på sit møde den 20-06-2008.

Midttrafik vil gerne påtage sig at koordinere bemærkninger fra kommunerne og regionen.

Midttrafik har lavet et foreløbigt høringssvar med kommentarer til trafikplanen. Det endelige svar vil blive forelagt Midttrafiks bestyrelse den 12-09-2008. Hvis kommunerne ønsker at bidrage til et koordineret/samlet svar til Trafikstyrelsen skal Midttrafik have bidraget senest den 27-08-2008.

Udvalget skal tage stilling til:

1. Statens Trafikplan: Trafikplan for jernbaner, 2008-2018

Plan- og lovgivningsmæssige forhold

Trafikplanens resumé indledes med følgende:

"I den statslige trafikplan præsenteres et overblik over den offentlige servicetrafik, det vil si-

ge den passagertrafik på jernbane, som staten yder tilskud til og som udføres på kontraktvilkår. Planen skitserer retningslinjerne for statens indkøb af offentlig servicetrafik efter udløb af de gældende kontrakter. Desuden gives et samlet overblik over kapaciteten på det statslige banenet for at vurdere, hvor mange tog der er plads til at køre på længere sigt. Endelig beskrives sammenhængen med den lokale og den regionale planlægning med henblik på at fremme koordineringen mellem statsligt indkøbt banetrafik og den lokale og regionale offentlige servicetrafik.

Trafikplanen udarbejdes i henhold til Lov og trafikkselskaber fra år 2006. Trafikplanen gælder for perioden fra 2008-2018, og den vil blive revideret mindst hvert fjerde år. Trafikplanen sendes i høring hos regioner, kommuner og trafikkselskaber."

Ikast-Brande Kommune betjenes af to banestrækninger:

1. Vejle - Herning - Struer (DSB).
2. Herning - Silkeborg - Skanderborg (Arriva).

Planen siger blandt andet følgende:

Strækningen Vejle - Herning

Der forventes en fremgang i antal rejsende på 10 - 40 %.
Der er ledig kapacitet på strækningen.
Ingen planer om udvidelser af kapaciteten.

I 2012 forventer man:

Reduceret togbetjening i myldretider.
Uændret togbetjening i dagtimer på hverdage.
Uændret togbetjening i dagtimer weekend.
Uændret togbetjening i aftentimer.

I 2018 forventer man:

Reduceret togbetjening i myldretider.
Uændret togbetjening i dagtimer på hverdage.
Uændret togbetjening i dagtimer weekend.
Uændret togbetjening i aftentimer.

Strækningen Herning - Silkeborg

Der forventes en fremgang i antal rejsende på 10 - 40 %.
Der er fuld udnyttet kapacitet på strækningen.
Ingen planer om udvidelser af kapaciteten.

I 2012 forventer man:

Uændret togbetjening i myldretider.
Måske reduceret togbetjening i dagtimer på hverdage.
Uændret togbetjening i dagtimer weekend.
Uændret togbetjening i aftentimer.

I 2018 forventer man:

Uændret togbetjening i myldretider.

Uændret togbetjening i dagtimer på hverdage.

Uændret togbetjening i dagtimer weekend.

Uændret togbetjening i aftentimer.

Muligheder

Udvalget har blandt andet følgende muligheder:

1. Udvalget kan tilslutte sig Midttrafiks høringsvar med udgangspunkt i, at udvalget ønsker en sikker og stabil togdrift, som bliver udbygget i takt med behovet og bliver koordineret med den regionale og lokale busdrift for at sikre en god og effektiv offentlig kollektiv trafik.
2. Udvalget kan supplere eller ændre indholdet i høringsvaret.

Økonomi

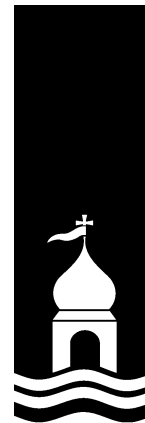
Ingen.

Bilag

Midttrafiks forslag til høringsvar.

4. september 2008

Trafikstyrelsen
Att.: Betina Søreide
Adelgade 13
1304 København K
email: bes@trafikstyrelsen.dk



TEKNIK & MILJØ

Rådhusgade 2, 7620 Lemvig

T: 9663 1200

T: Direkte 9663 1100

E: teknik@lemvig.dk

J: 13.05.16P17-0001

Høringssvar vedr. statens trafikplan for jernbaner

Lemvig Kommunes Teknik- og Miljøudvalg har den 25. august 2008 besluttet at tilslutte sig Midttrafikks høringssvar til trafikplanen for jernbaner. Herudover har udvalget følgende bemærkninger:

Der ønskes sammenhæng mellem statens jernbanenet og regionens (Midtjyske Jernbaner). Der udtrykkes betænkelighed ved at reducere togbetjeningen af Vestjylland, herunder Struer, da det er kommunens forbindelsesled til det landsdækkende jernbanenet.

Venlig hilsen

Annette Johansen
Fuldmægtig



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Miljø- og teknik

Dato:

Reference: Anders Brinch Larsen

Direkte telefon: 89 59 10 07

E-mail: anbl@norddjurs.dk

Journalnr.: 13.05.16K04

Acdre: 08/17767

Trafikplan for jernbanen, 2008 - 2018

Midttrafik har med skrivelse af 23. juni 2008 fremsendt forslag til høringssvar til Statens Trafikplan for jernbaner. Midttrafik anmoder kommunerne i regionen om at tilkendegive, om man kan tilslutte sig høringssvaret. Kommunerne opfordres til at indsende supplerende bemærkninger til Midttrafik.

Miljø- og Teknikudvalget i Norddjurs Kommune har den 15. august 2008 besluttet at anbefale nedennævnte høringssvar. Det bemærkes, at sagen behandles på kommunalbestyrelsens møde den 2. september 2008.

Midttrafiks forslag til høringssvar

Norddjurs Kommune kan tilslutte sig, at Midttrafik på vegne af regionens kommuner fremsender udkastet til svar, dateret den 23. juni 2008. Høringssvaret indeholder blandt andet en anbefaling af at opgradere hastigheden til 100 km/t på Grenaa-banen fra Ryomgård til Grenaa.

Supplerende høringssvar vedrørende Grenaa-banen.

Syddjurs og Norddjurs kommuner har udarbejdet disse supplerende bemærkninger om Grenaa-banen. Det foreslås, at bemærkningerne enten indarbejdes i Midttrafiks høringssvar eller vedlægges dette som bilag.

I trafikplanen benytter Trafikstyrelsen en trafikeringsmodel til at beregne en samfundsmæssigt velbegrunderet trafikbetjening. Det anføres, at der er tale om en første udgave af modellen, og at der skal tages forbehold for modellens resultater.

Trafikplanen konkluderer følgende om Grenaa-banen:

- Der forventes en fremgang på mere end 40 % på antal rejser (2018)
- Banekapaciteten på strækningen Århus-Hornslet er ikke tilstrækkelig, og kapaciteten på strækningen Ryomgård-Grenaa er fuldt udnyttet (2018)
- På strækningen Århus-Hornslet er der måske behov for øget betjening i myldretidstimer (2018)

- På strækningen Århus-Ryomgård er der behov for øget betjening i weekend-dagtimer og aftentimer (2018)
- Der er på flere stationer behov for yderligere standsninger i weekend og aftentimer

Den nuværende transporttid Århus-Grenaa er 72 minutter. Ved at indføre højere hastighed på strækningen Ryomgård-Grenaa og ved at indføre gennemgående tog på strækningen Århus-Hornslet vil transporttiden kunne reduceres til 60 minutter. Dette vil gøre det væsentligt mere attraktivt for borgere på det østlige Djursland at pendle til Århus med jernbanen frem for at benytte private biler. Derved vil en endnu større del af rejserne, end modellen forudsiger, kunne ske med offentligt transportmiddel, og de overbelastede indfaldsveje til Århus kan aflastes.

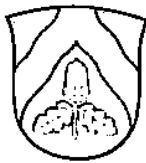
Den aktuelle maksimale hastighed på 75 km/t på strækningen Ryomgård-Grenaa bør opgraderes til mindst 100 km/t. Dette kan ske ved forholdsvis små anlægsarbejder (opretning af spor og sikring af overkørsler).

Kapaciteten på strækningen Århus-Hornslet kan øges ved anlæg af flere krydsningsspor og indsættelse af flere tog, idet en del af togene kan gøres gennemgående. Herved kan behovet for en øget kapacitet (som beskrevet af modellen) kombineres med kortere transporttid for de borgere på det østlige Djursland.

Med venlig hilsen

Torben Jensen
Borgmester

/ Jesper Kaas Schmidt
Kommunaldirektør



ODDER KOMMUNE

Teknisk Udvalg

Rådhusgade 3, 8300 Odder

Telefon 87 80 33 33
Selvvalg 87 80 34 58
Giro 3 04 87 80
E-mail odder.kommune@odder.dk
Sikker E-mail signatur@odder.dk
Hjemmeside www.oddernettet.dk

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

ODDER, den 7. august 2008
Sags Id. 1060158
Sagsbeh. Janne Berg
Dok. Id. 1061527

Vedr.: Høring af Trafikplan for jernbanen 2008 - 2018

Odder Kommune modtog fra Midttrafik den 23. juni 2008 udkast til høringssvar til Trafikstyrelsens "Trafikplan for jernbanen 2008 - 2018".

I brevet anmoder Midttrafik om en tilkendegivelse af, hvor vidt Odder Kommune kan tilslutte sig Midttrafiks svar, eller om kommunen fremsender eget svar.

Teknisk Udvalg i Odder har den 6. august 2008 behandlet Trafikplan for jernbanen 2008 - 2018 samt det af Midttrafik udarbejdede udkast til høringssvar til Trafikstyrelsen.

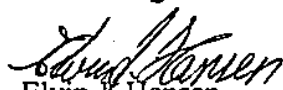
Teknisk Udvalg godkendte, at Odder Kommune tilslutter sig Midttrafiks høringssvar til Trafikstyrelsen med de beskrevne generelle og konkrete bemærkninger til Trafikplanen.

Det kan oplyses, at Teknisk Udvalg endvidere har besluttet at fremsende eget svar til Trafikstyrelsen. Svaret må gerne indarbejdes og/eller vedlægges Midttrafiks høringssvar.

I høringssvar til Trafikstyrelsen ønsker Odder Kommune at gøre Trafikstyrelsen opmærksom på følgende forhold:

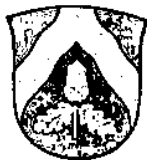
- I Landsplanredegørelse 2006 er et af de overordnede mål at opnå en fælles vision for Østjyllands fremtidige udvikling omkring bosætning, erhvervsliv og infrastruktur. Miljøministeriets vision om byudvikling af region Østjylland harmonerer ikke med Trafikstyrelsens planer om at reducere i antallet af rejser på østjyske jernbanestrækninger.
- Odderbanen er en del af letbaneprojektet i Århus, og strækningen tilpasses p.t. letbanedriften, hvilket bør fremgå af Trafikplan for jernbanen 2008 - 2018.

Med venlig hilsen


Elvin J. Hansen
Udvalgsformand


Søren Hjortsø Kristensen
Teknisk Direktør

Kopi vedlagt af Odder Kommunes høringssvar til Trafikstyrelsen.



ODDER KOMMUNE

Teknisk Udvalg

Rådhusgade 3, 8300 Odder

Telefon 87 80 33 33
Selvvalg 87 80 34 58
Giro 3 04 87 80
E-mail odder.kommune@odder.dk
Sikker E-mail signatur@odder.dk
Hjemmeside www.oddernettet.dk

Trafikstyrelsen
Adelgade 13
1304 København K.

ODDER, den 8. august 2008
Sags Id. 1060158
Sagsbeh. Janne Berg
Dok. Id. 1061653

Høringssvar vedrørende Trafikplan for jernbanen 2008 - 2018

Odder Kommune har gennemlæst Trafikplan for jernbanen 2008 - 2018.

Trafikplan for jernbanen 2008 - 2018 har været forelagt Teknisk Udvalg i møde d. 6. aug. 2008, hvor udvalget godkendte at tilslutte sig høringssvar udarbejdet af Midttrafik.

Odder Kommune ønsker derudover at fremhæve yderligere 2 forhold til Trafikplanen:

1. "Trafikplan for jernbanen 2008 - 2018" contra "Landsplanredegørelse 2006" og "Det Østjyske Bybånd".
2. Letbaneprojektet i Århus-området.

1.

Trafikstyrelsen lægger i "Trafikplan for jernbanen 2008 - 2018" op til reduceringer på østjyske banestrækninger, selv om der forudses betydelige stigninger i antallet af rejser på strækningen.

Miljøministeriet lægger i Landsplanredegørelse 2006 op til overordnede mål og visioner for byudvikling i Østjylland omkring bosætning, erhvervsliv og infrastruktur, dels af hensyn til arbejdskraftens mobilitet, dels borgernes behov for at komme til arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner.

Det er således betænkeligt, at trafikudviklingen og byudviklingen i det østjyske område ikke harmoniseres og tænkes ind i den kommende trafikplan for jernbanen 2008 - 2018.

2.

Odderbanen bliver en del af letbaneprojektet i Århus-området. Udover letbanestrækningen i Århus vil letbanen også komme til at omfatte Odderbanen, hvilket bør fremgå af hovedrapporten.

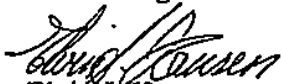
Odderbanen er - på samme måde som Grenåbanen - en del af letbaneprojektet, og Odderbanens strækning tilpasses p.t. letbanedriften.

Derfor bør der af hovedrapporten på side 51 fremgå, at Odderbanen er en del af letbanedriften i Århus - på samme måde som Grenåbanen.

Endvidere bør Odderbanen indgå i bilagsrapporten på oversigterne side 10 - 11, 16 - 17 og 22 - 23, der viser trafikeringsmodel, resultater samt banekapacitet og udnyttelse.

Afslutningsvis gøres opmærksom på, at navnet Odder bør fremgå på samtlige kort, der viser banestrækningen Odder-Århus.

Med venlig hilsen


Elvin J. Hansen
Udvalgsformand


Søren Hjortsø Kristensen
Teknisk Direktør

Trafikstyrelsen
Adelgade 13
1304 København K.

Statens Trafikplan 2008-2018

Trafikstyrelsen har sendt første udgave af Trafikplan 2008-2018 for jernbanen i høring hos trafiksekskaber, kommuner og regioner med henblik på kommentarer inden endelig udgivelse senere på året.

Midttrafiks bestyrelse har den 20. juni 2008 behandlet trafikplanen med henblik på fremsendelse af høringssvar. Region Midtjylland er bekendt med høringssvaret fra Midttrafik. Region Midtjylland er enig i Midttrafiks særdeles vigtige og relevante bemærkninger, og kan fuldt ud tilslutte sig høringssvaret fra Midttrafik i sin helhed.

Generelle bemærkninger

Region Midtjylland mener overordnet set, at trafikplanen mere har karakter af en statusbeskrivelse end en egentlig plan. En beskrivelse af den eksisterende togbetjening, de trafikale sammenhænge og samarbejder samt beregning af det mest hensigtsmæssige trafikomfang ved hjælp af en trafikeringsmodel, er for så vidt udmærket, men der savnes en beskrivelse af visioner, mål og initiativer for udviklingen af statens servicetrafik på jernbane.

Blandt Infrastrukturkommissionens hovedopgaver var at komme med forslag, der kan styrke grundlaget for de statslige investeringsbeslutninger på transportområdet. Det er Region Midtjyllands opfattelse, at Trafikplanen bør forholde sig til Infrastrukturkommissionens anbefalinger og komme med et bud på initiativer, der kan effektivisere og fremme brugen af den offentlige servicetrafik.

Vi står overfor store udfordringer på transportområdet. Trafikmængden forventes at stige markant i de kommende år samtidig med, at CO₂-udledningen ønskes reduceret. Stigende trængsel er en hindring for vækst og udvikling og trængsel har miljømæssige omkostninger. I den sammenhæng nævner regeringen ofte, at investeringer i mere effektiv og moderne kollektiv trafik er en blandt flere løsninger på disse udfordringer. Denne holdning samt beskrivelse af indsatsområder til styrkelse af den kollektive trafik bør fremgå af en statslig trafikplan.

Dato 03.09.2008

Sagsbehandler:

Tel. +45

navn@ru.rm.dk

Sagsnr.

Side 0/3

Regeringen har meddelt, at den, i forlængelse af infrastrukturkommissionens betænkning, i løbet af efteråret vil udarbejde en investeringsplan på infrastrukturuområdet. Statens oplæg til fremtidige investeringer på baneområdet bør indarbejdes i den statslige trafikplan.

Region Midtjyllands anbefalinger til staten

Region Midtjyllands vision for den kollektive trafik – som er beskrevet i regionens regionale udviklingsplan – er, at de regionale ruter og lokale ruter sammen med togtrafikken fremstår som et samlet net, som løser borgernes behov for hurtig og effektiv transport.

I forhold til togtrafikken skal banebetjente byer i og uden for regionen forbindes med et moderne net af jernbaneforbindelser med attraktive og direkte forbindelser. Hurtige og komfortable togforbindelser i regionen, mod Nordjylland, hovedstaden samt Hamburg skal sikres af et opgraderet hovedbanenet.

Det er regionens anbefaling til staten, at det regionale jernbanenet styrkes med sporudretninger, stationsåbninger og flere dobbeltsporede strækninger. Ligeledes skal elektrificering af jernbanenettet udvides til flere strækninger.

Der skal etableres en letbane i Århusområdet med hyppige afgange, kombineret med nærbaner og regionalbaner, og der skal foretages en generel opgradering og modernisering af jernbanenettet.

En forudsætning for et velfungerende transportsystem er ligeledes moderne terminalforhold med gode faciliteter i og omkring busterminaler og togstationer. Det skal være hurtigt og let at skifte mellem busser og tog, god plads til biler og cykler, gode venteforhold, let adgang til køb af billetter og til aktuel trafikinformation.

Set i et længere perspektiv anbefaler Region Midtjylland etablering af en fast forbindelse over Kattegat til hurtigtog og biler. Kattegatforbindelsen skal kædes sammen med det øvrige jernbanenet, så der dannes en ringbane København-Kattegat-Århus-Odense-København. Ringbanen vil med hurtigtog i begge retninger være med til at sikre en rejsetid på under en time mellem landets tre største byer.

Konkrete bemærkninger

Infrastrukturkommissionen fremhæver i sin betænkning den stadig stigende trafik i Østjylland og behovet for en samlet strategi for den langsigtede by- og infrastrukturudvikling i og omkring den østjyske byregion.

I den sammenhæng er det overraskende, at trafikplanen lægger op til uændret eller reduceret togbetjening på de østjyske banestrækninger, når der forventes stor fremgang i antal rejser, jfr. figur 3.1 og figur 3.2.

I det hele taget må der stilles spørgsmålstejn ved trafikmodellens validitet og grundlag for konklusionerne i planen. Region Midtjylland har noteret sig, på baggrund af Trafikstyrelsens orienteringsmøde den 26. juni 2008, at styrelsen vil revurdere trafikmodellens resultater.

Set i lyset heraf finder Region Midtjylland det uheldigt, at trafikmodellen, som oplyst på orienteringsmødet, udgør grundlaget for udbudet af offentlig trafik i Midt- og Vestjylland.

Det nævnes i trafikplanen, at Herning har de længste korrespondancetider, jfr. side 67. Regionen finder, at tallene ikke tager højde for, at mange uddannelsessøgende om morgenen kan skifte direkte fra tog til busser, der kører til uddannelsesinstitutionerne.

Region Midtjylland skal i øvrigt bemærke en fejl i figur 3.3a, idet der i noten ikke er helt overensstemmelse mellem anførte farvemarkeringer og signaturforklaringen.

Endvidere skal gøres opmærksom på, jfr. side 70, at det er regionen som har bestillerrollen i forhold til regional kollektiv trafik og ikke kommunerne.



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Høring af Trafikplan for Jernbanen, 2008 - 2018
Deres jr. nr. 1-30-75-16-08

Midttrafik har ved brev af 23. juni 2008 fremsendt et forslag til koordineret høringssvar til Trafikstyrelsen på dennes forslag til Trafikplan for jernbanen, 2008-2018.

Silkeborg Kommune tilslutter sig Midttrafiks udkast til høringssvar med enkelte bemærkninger, som nævnt efterfølgende.

Silkeborg Kommune orienterer desuden Trafikstyrelsen om, at Silkeborg Kommune tilslutter sig Midttrafiks høringssvar.

Høringssvaret foreslås tilrettet/suppleret på følgende punkter:

- Det foreslås, at der i høringssvaret nævnes, at forslaget til trafikplan ikke er særlig ambitiøst på den kollektive trafiks vegne.
- s. 1, næstnederste afsnit.
"...Midttrafik mener, at der *f.eks.* bør være fokus på den forventede udvikling af Byregion Østjylland...". Ordet *f.eks.* foreslås udeladt.
- s. 3, næstnederste afsnit vedr. figur 5.9, side 68.
Teksten "...Urealistisk at angive omstigningstider mellem bus og tog under 2 min...." foreslås udeladt, da der på s. 67, 3. øverste afsnit i forslag til trafikplanen under korrespondancetid er nævnt, at denne er "...(eksklusiv selve skiftetiden)...". Den tid, der går med at bevæge sig fra det ene stoppested til det andet stoppested er altså ikke indregnet i korrespondancetiden.
- s. 4, næstnederste punkt.
"...Kommunale ønsker til etablering af nye standsningssteder..." ønskes for Silkeborg Kommunes vedkommende uddybet, så der specifikt nævnes, at det i Silkeborg Kommune drejer sig om et standsningssted ved Funder.

Med venlig hilsen


Vagn Larsen
Udvalgsformand


Hanne Ahrens
Direktør

Teknik- og Forsyningsudvalget
Rådhuset
Søvej 1
8600 Silkeborg

Sagsbehandler: Carsten Møller
Direkte tlf.: 8970 1532
E-mail: cm@silkeborg.dk

Sagsnr.: 08/29768

Dato: 12. august 2008



SKIVEKOMMUNE

MIDTTRAFIK
Søren Nymarksvej 3
8270 Højbjerg

Den 21. august 2008

Midttrafik – høringssvar trafikplan for jernbanen.

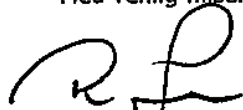
Trafikstyrelsen har fremsendt trafikplan 2008 – 2018 for jernbanen i høring.

MIDTTRAFIK har fremsendt bemærkninger hertil fra bestyrelsesmøde den 20. juni 2008 og samtidigt meddelt kommunerne, at man gerne påtager sig at koordinere bemærkninger fra kommuner og regionen i et samlet, fælles regionalt høringssvar.


Skive Byråds udvalg for Teknik og Miljø har behandlet sagen i møde den 13. august 2008 og tiltrådt et fælles høringssvar idet man ønsker påpeget, at der gennem en årrække, af beboere i Rønbjerg har været fremført ønsker om en genetablering af Rønbjerg Station som stoppested på jernbanestrækningen Struer – Skive.

Skive kommune støtter dette ønske.

Med venlig hilsen



Per B. Jeppesen
Udvalgsformand



Ole Jørgen Jensen
Teknisk direktør

Udvalget for teknik
og miljø
Teknisk Forvaltning

Kirke Alle 1
7860 Spøttrup
Tlf. 99155500
Fax: 99156205
CVR-nr.: 29189579
tel@skivekommune.dk
www.skive.dk

Reference: 111119

Henvendelse til:
NJFA
Tlf. lokal 99153622



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg
att.: Grete Hassing

Rådhuset
Teknisk Drift og Anlæg
Telefon 96848437
Telefax 96848409

teknisk@struer.dk

Dato: 20. august 2008
J.nr.: 13.05.00-G01-2-08
1/1

Høring af Trafikplan for Jernbanen, 2008-2018

Struer Kommune tilslutter sig Midttrafiks høringssvar og vil gerne indgå som part i det foreliggende svar til Staten. Nedenstående behøver ikke at indgå ordret i det fælles svar.

Struer Kommune har følgende ønsker til servicetrafikken.

Hjerm Station i Struer Kommune benyttes alene af Arriva, hvilket betyder at alle DSB-tog kører gennem stationen uden at stoppe. Der er stor frustration fra kommunens borgere forbundet med denne ordning. Der burde genåbnes for stop af alle togselskaber på alle stationer.

Endelig ønsker Struer Kommune flere gennemgående tog fra Struer til København. Pt. er der kun få valgmuligheder for togforbindelse uden skift. Hvis man ønsker at fremme den kollektive trafik er det et af de punkter der skal udbygges.

Med venlig hilsen

Lise Lundsager



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Økonomiudvalget

Rødevej 3
DK-8800 Viborg

Tlf.: 87 87 87 87
Fax.: 87 87 90 00

viborg@viborg.dk
www.viborg.dk

Dato: 15. august 2008

Sagsnr.: 2008/22693

Sagsbehandler: tv

Direkte tlf.: 87 87 80 1451 04

Direkte e-mail:

Midttrafik har sendt sit forslag til Trafikplan for Midttrafik til høring hos kommunerne i Region Midtjylland.

Det kan oplyses, at Byrådet først kan behandle sagen på sit møde den 3. september 2008. Derfor udgør dette brev Viborg Kommunes foreløbig svar under hensyntagen til Midttrafiks udmeldte høringsfrist den 15. august 2008. Byrådets endelige svar vil blive sendt straks efter den 3. september 2008.

Det er en stor udfordring at skabe en plan for den fremtidige kollektive trafik. Der sker i disse år store ændringer i den måde, vi bevæger os rundt på i samfundet. Der pendles længere, og der er kommet flere biler på vejene.

Samtidig har den kollektive trafik - og specielt busserne - fået et dårligt image, så der mistes kunder i den kollektive trafik i disse år. Borgerne synes også, at det tager for lang tid at komme frem med den kollektive trafik, herunder at der er for mange omveje og for mange stop undervejs.

Der bliver også efterspurgt mere dynamisk information om køretid og realtidsoplysninger. Brugere vil vide, hvornår bussen kommer, og hvornår bussen er fremme ved et givent stoppested.

De nuværende informationssystemer virker ofte slidte og for gammeldags til det moderne menneske, der f.eks. gerne vil være effektiv og bruge tiden i bussen til at forberede sig, studere Internettet, nyde den daglige avis, en kop kaffe eller måske se en film på en medbragt Pc'er.

I Viborg Kommune er mulighederne for den kollektive trafik blevet drøftet ud fra følgende overskrifter:

- status
- bybusserne
- lokalruter uden for Viborg by
- togtrafikken
- de regionale ruter, hvor Kommunen gerne vil samarbejde med Regionen
- teknologi i den kollektive trafik
- godstransport
- sammenhæng med anden planlægning, og
- initiativer til fremme af brugen af den kollektive trafik.

Udarbejdelsen af en realistisk plan for den kollektive trafik i Viborg Kommune bliver omfattende og forudsætter et større analysearbejde i form af økonomiske overslag for nye idéer og forbedringer, ligesom mulighederne for at effektivisere det nuværende net skal undersøges nøjere ud fra passagertal, selvfinansieringsgrad, pendleranalyser og planerne for den fremtidige byudvikling. Dette arbejde er først ved at blive iværksat.

Status

Som grundlag for at udarbejde "den gode plan" for den fremtidige kollektive trafik skal der laves en egentlig beskrivelse af den nuværende situation.

Grundlaget bør være opdaterede data over passagermængder og økonomifordeling på de enkelte ruter, ligesom der skal foreligge et fuldt overblik over pendlingsmønstre og dermed behov for og ønsker om/til den kollektive trafik.

Den første udgave af trafikplanen kan ikke afvente disse analyser og beregninger og bliver dermed mest visioner og ønsker til fremtiden. Det vil også være vanskeligt hurtigt at lave en meget konkret plan med de massive udfordringer, der er på området med hensyn til faldende antal passagerer og krav om relativt omfattende besparelser i den kollektive trafik.

Bybusser i Viborg Kommune

I dag er der halvtimes drift med bybusserne i Viborg. Byen er gennem de seneste år vokset, således at bybusserne ikke længere når ud i alle dele af byen. Skal hele byen dækkes af bybusser, kræver det, at der indføres 20 minutters drift, hvis man vil bevare samme serviceniveau som i dag, idet den enkelte bus vil være længere om at køre en tur fra terminalen i midtbyen til et givet område og retur.

Der vil i den videre planlægning af et nyt bybusnet være behov for at tage stilling til,

- om** omegnsbyerne og forstæderne kan og skal inddrages i bybusnettet. Det vil i givet fald afhænge af, hvor langt der er i køretid til de enkelte områder,
- om** der skal være bybusser i Bjerringbro. I dag er der en enkelt busrute, der næsten kan opfattes som sådan. Alternativt kan nogle af lokalruterne på Bjerringbro-egnen "optræde" som en slags bybusruter,
- om** nogle af lokalruterne kan ændres, således at de giver en hurtigere og mere effektiv betjening af de større byområder som f.eks. Stoholm, Mølstrup, Ørum, Hammershøj og Karup og dermed agere som en art bybus, og
- om** nogle af de regionale ruter kan indgå i bybusnettet i Viborg og i Bjerringbro på turen mellem bygrænsen og den større terminal i centrum.

Planlægningen af et nyt bybusnet i Viborg forventes sat i gang i indeværende år i samarbejde med Midttrafik, idet der er afsat et beløb hertil i det kommunale budget.

Planlægningen af det nye bybusnet forventes at få indvirkning på det øvrige busnet, idet Viborg Kommunes sigte er, at brugerne skal opleve den kollektive trafik som et sammenhængende og koordineret tilbud, der i videst muligt omfang imødekommer borgernes behov og forventninger inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed.

Lokalruter uden for Viborg by

Målet for de lokale ruter er et godt og velfungerende rutenet i Viborg Kommune. I den videre planlægning foreslår Viborg Kommune, at man bygger nettet op omkring de "hurtige" regionalruter samt jernbanen, der passerer gennem Kommunen. Lokalruternes funktion bliver dels at være tilbringere til det overordnede net, dels at klare den interne transport fra de små lokale byer og ind til de større byer i Kommunen. Det betyder, at ruterne skal planlægges i et tæt samarbejde mellem Midttrafik, Regionen og Kommunen.

For at få en egentlig planlægning af lokalruterne skal der laves nogle forundersøgelser, der skal afklare,

- om** skolebusserne, de åbne ruter - også kaldet rabatruterne - kan være rammen i nettet,
- om** hvilken frekvens der skal være til og fra den enkelte landsby. Kan man eventuelt undvære busserne midt på dagen?

- om nogle af de eksisterende ruter kan nedlægges, og skal nogle af de nye lokalruter måske være lynbusser mellem de større byenheder i Kommunen med få eller kun et enkelt stop i hver landsby?
- om der kan laves nogle velfungerende knudepunkter, hvor lokalruter, regionalruter og eventuelt tog kan mødes, uden at det giver store ventetider ved skifte fra den ene rute til den anden.

Togtrafikken

Jernbanen tværs gennem Viborg Kommune udnyttes ikke fuldt ud. Det skyldes flere forhold:

- Banen er enkeltsporet med de problemer, det giver.
- Enkelte steder er man nødt til at køre med nedsat fart på grund af uregulerede overkørsler.
- Viborg mangler bedre og hurtigere togforbindelse ud mod resten af Danmark. Der er et stort behov for direkte forbindelser mellem København og Langå - Viborg – Struer-banen, således at borgerne kan bruge den kollektive trafik mellem landsdelene. Med de manglende forbindelser er det vanskeligt at arrangere møder og seminarer i Viborg.

Med den fremdrift og udvikling, der foregår i Viborg Kommune, er ønsket og behovet, at jernbanen får en markant større rolle i Kommunens infrastruktur. Det kan ske ved:

- at genåbne eller åbne flere stationer langs banen gennem Kommunen
- at Sparkær Station åbnes i nær fremtid, idet byen har en passende størrelse allerede nu
- at det undersøges, om også andre nye stationer kunne åbnes, eksempelvis:
 - Rindsholm, hvor der er muligheder for byudvikling
 - Erhvervsområderne og handelsområderne i Viborg Vest, hvor der er muligheder for at hente passagerer til arbejdspladser og butikker
 - Ravnstrup, hvor der vil kunne byudvikles i de kommende år
 - Tange Byudvikling, samt adgang til Tangeværket,
- at det undersøges, om det er muligt at benytte banen til både lyntog med få stop og lokal tog med stop ved ovennævnte nærstationer, og
- at potentialet i banen tænkes ind i den fremtidige udvikling, herunder også inddrages i det samlede net for den kollektive trafik.

Regionale ruter gennem Viborg Kommune

Der er behov for et tæt og godt samarbejde mellem Trafikselskabet, Regionen og Kommunen i udarbejdelse af det regionale rutenet, så der kan skabes et velfungerende og samlet tilbud af regionale og lokale busser.

Regionalruterne er vigtige tilbringere af pendlere til de store erhvervsområder, gymnasierne samt de større bycentre i regionen, mens lokalruterne specielt i landområder kan være tilbringere til de regionale ruter.

Viborg Kommunes forventninger og krav til de regionale ruter er,

- at der er forskellige typer regionale busruter:
 - X-busser, der er hurtige forbindelser ad de større veje mellem regionale rejsemål med få stop

- R1-busser (som kunne være lynbusser), der er direkte forbindelser mellem de større rejsemål i region og kommuner med lidt flere stop end X-busserne
- R2- og R3-busser, der er mere "snoede" ruter på de lidt mindre vejanelæg mellem rejsemål på tværs af kommunegrænserne,
- at** X-busserne fortsat har et stort krydsningspunkt i Viborg, der ligger godt som udgangspunkt og samlingssted for hele den kollektive trafik i regionen og i Jylland i det hele taget, og
- at** X-buskonceptet udvikles, så det fortsat opleves som et godt alternativt tilbud til togene med hurtige forbindelser til de andre landsdele

Teknologi i den kollektive trafik

I den videre udvikling af et kollektivt trafiktilbud, der skal udgøre et moderne transportsystem, må fokus også sættes på tilgængelighed.

Det skal være let at orientere sig om rejsemulighederne, og det skal være hurtigt, sikkert og behageligt at rejse mellem de forskellige rejsemål, både som pendler og som "turist".

Nogle af de væsentligste elementer, der indgår i et sådant brugervenligt og effektivt trafiksystem, er:

- dynamisk realtidsinformation på de større terminaler, på de større stoppesteder samt i busser og tog
- oplysninger i bus og tog om, hvilke busser eller tog man kan komme videre med ved det næste stop
- anvendelse af materiel, der fremtræder moderne, vedligeholdt, rent og behageligt at opholde sig i, og hvor man på de længere strækninger kan læse aviser, have adgang til Internet og måske drikke en kop kaffe/vand
- en god fremkommelighed i byområderne, hvor der er ved at være trængsel på det almindelige vejnet
- komfortable og sikre terminaler og stoppesteder, der gør det attraktivt at anvende bus eller tog frem for bilen.

Der er behov for at få disse forhold drøftet nøjere i hele Regionen, så hver enkelt kommune ikke selv skal finde de smarte og "smalle" løsninger, der kan øge passagertallet i den kollektive trafik. I forbindelse med bestræbelserne på at indføre et elektronisk rejsekortsystem med en tilhørende GPS-navigation vil det blive meget lettere at gennemføre en moderne og dynamisk information af passagererne på stoppesteder, i terminaler og busser.

Det styresystem, der er etableret på rutebilstationen i Viborg, er ved at være forældet, så der vil være behov for, at systemet opdateres inden alt for længe. Det er allerede ved at være vanskeligt at få reservedele til systemet, der er en vigtig bestanddel i hele afviklingen af den kollektive trafik på stationen.

Godstransport

Det er en gammel tradition, at der kan sendes mindre pakker videre med busserne. Dette system vil Viborg Kommune gerne anbefale fastholdt, idet man på den måde hurtigt kan få f.eks. reservedele ud til automekanikere i de mindre bysamfund i Kommunen. På den måde bidrager den kollektive trafik til at holde liv i de mindre virksomheder i landsbyerne.

Måske kan man bruge busserne til andre lignende opgaver i fremtiden, men det kræver en analyse af sådanne muligheder.

Sammenhæng med anden planlægning

Det anbefales, at trafikplanen koordineres med den kommuneplanlægning, der foregår i kommunerne netop i denne tid.

Trafikplanen bør udformes, så den yder et godt bidrag til en sammenhængende fysisk planlægning i de enkelte kommuner. Fokus mellem de to typer planer er især:

- at** de nye bydele sikres en god kollektiv trafikbetjening,

- at** det klarlægges, om der er et potentiale i at udvikle byerne langs med nærbaner og de regionale ruter, hvor der kan anlægges gode standsningsmuligheder for de hurtige busser og tog,
- at** der i udvikling af de enkelte bydele også planlægges for den kollektive trafik med hensyn til gode stoppesteder, gode fremkommeligheder for busserne, evt. ved hjælp af busluser,
- at** der er en god sammenhæng mellem boligområderne og skolerne og fritidsområderne, så man sikrer, at så mange som muligt anvender cykel eller bus til og fra skole frem for biler, og
- at** boligområder udformes og placeres, så der kan etableres et godt lokalrutenet med udgangspunkt i de åbne skolebusser.

Initiativer til fremme af brugen af den kollektive trafik

Målet på langt sigt må være at gøre den kollektive trafik bedre, så det lette valg for borgerne bliver bussen og toget frem for privatbilen. Der kan være flere måder at gøre det på, og her skal bare nævnes nogle forhold, som bør undersøges nærmere:

- Udformning af terminaler med moderne og sikre opholdsfaciliteter. Borgerne skal føle sig trygge, og faciliteter skal give dem lyst til at gøre ophold på disse steder.
- Valg af busser, der er miljørigtige, og som er behagelige at sidde i, alt efter hvor lang tid man skal være i bussen. Der er en klar forskel mellem en bybus og en regional bus.
- Etablering af systemer, der kan give dynamiske informationer om rejsetid m.v.
- Læ- og siddemuligheder ved stoppesteder.
- Cykelparkering ved de større stoppesteder, så man kan kombinere cykel og bus/tog.
- Undersøge mulighederne for at kunne tage sin cykel med i nogle af busserne og togene.
- Behov for et hurtigt, smidigt og sammenhængende system af forskellige typer busser og tog.

Afsluttende bemærkninger

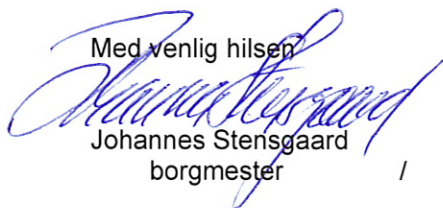
Viborg Kommune synes, det er godt at få sat gang i en planlægning af den kollektive trafik, selv om der er et relativt langt tidsperspektiv for en sammenhængende og konkret plan for alle kommuner i Regionen.

Det er vigtigt, at der er et godt og tæt samarbejde mellem alle parter på tværs af de organisatoriske grænser. Skal det lykkes at lave en helstøbt kollektiv trafikplanlægning, der er realistisk og anvendelig i arbejdet med at få skabt et koordineret og sammenhængende kollektivt trafiktilbud til borgerne, kræver det også respekt for hinandens rolle på området. Der skal holdes fokus på helheden.

Viborg Kommune vil gerne deltage i dette samarbejde, så den kollektive trafik kan blive et godt alternativ til privatbilen. En god kollektiv trafik vil være med til at løse trængselsproblemerne i bykerne, ligesom den vil være med til at skabe gode udfoldelsesmuligheder i de mindre bysamfund.

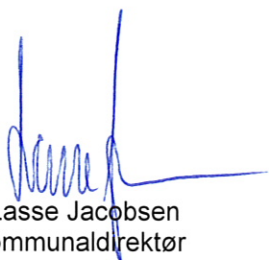
Viborg Kommune ser derfor frem til et godt samarbejde om trafikplanen i den kommende tid.

Med venlig hilsen



Johannes Stensgaard
borgmester

/



Lasse Jacobsen
kommunaldirektør



Trafikstyrelsen
Adelgade 13
1304 København K.

Att. Betina Søreide
bes@trafikstyrelsen.dk

Den Dato

UDKAST TIL HØRINGSSVAR

Århus Kommune
Rådmand
Teknik og Miljø

Høring om Statens trafikplan for jernbanen 2008-2018.

Århus Byråd har behandlet Statens Trafikplan, som er sendt til høring ved kommuner, regioner og trafikskaber.

Generelt tilslutter Århus Kommune sig fuldt ud indholdet i Midttrafiks høringssvar vedr. Statens trafikplan. Århus Kommune lægger i den forbindelse særligt vægt på nedenstående emner, og har følgende yderligere bemærkninger til disse.

Letbaneprojektet

Det noteres, at Midttrafiks letbaneprojekt for Århus-området indgår i Statens trafikplan som et projekt, der planlægges undersøgt med henblik på at danne grundlag for en politisk beslutning. Letbaneprojektet er dog beskrevet som et lokalt projekt med statslig deltagelse.

Århus Kommune finder, at Staten i højere grad bør indgå som drivkraft i letbaneprojektet, herunder i forhold til at etablere det nødvendige regelgrundlag.

Letbanen vil indgå som en god løsning på den kollektive trafikering af landets næststørste samlede byområde, og letbanekonceptet vil efterfølgende kunne anvendes andre steder i landet. Projektet bør derfor ikke kun anses for "et lokalt projekt".

Baneinfrastrukturen i Jylland

I forhold til planer for baneinfrastrukturen på sigt er i trafikplanen alene nævnt, at der forventes en fuldstændig afvikling af efterslæbet på bane-nettet i 2014. Endvidere nævnes projekter til kapacitetsforbedringer på konkrete strækninger.

Århus Kommune savner i høj grad planer for udvikling af baneinfrastrukturen i Jylland. Den manglende elektrificering og modernisering af banein-

Peter Thyssen
Rådhuset
Postboks 36, 8100 Århus C

Telefon: 8940 2000
Direkte: 8940 2330

E-post:
raadmand@teknikogmiljo.aarhus.dk
www.aarhuskommune.dk

frastrukturen nord for Fredericia er en væsentlig hindring, dels i forhold til udviklingen af den landsdækkende trafik, og dels for etablering af sammenhængende betjening af det østjyske bybånd. Endvidere indskrænkes mulighederne for direkte internationale forbindelser mellem Centraleuropa og Jylland nord for Fredericia.

Manglende sammenhæng med Infrastrukturkommissionens betænkning

Der savnes sammenhæng mellem Statens trafikplan og anbefalingerne i Infrastrukturkommissionens nylige betænkning.

Der savnes herunder visioner for udviklingen af "Byregion Østjylland" (bybåndet Randers-Kolding), som jf. betænkningen bør understøttes af effektiv kollektiv trafik.

Betænkningens anbefalinger, om at se på genåbning af stationer samt at se på alternative betjeningsmuligheder i Østjylland, er desværre heller ikke nævnt i trafikplanen jf. nedenstående.

Genåbning af stationer

Der har tidligere været tale om, at undersøge muligheden for at genåbne en række tidligere stationer på den jyske længdebane, herunder Mundelstrup, Brabrand og Åby i Århus Kommune.

Århus Kommune finder, at muligheden for at udnytte eksisterende banestrækninger til nærbanedrift i tættere bebyggede områder, og herunder genåbne relevante stationer, naturligt bør indgå i Statens trafikplan for jernbanedrift.

Ny banestrækning Århus-Silkeborg

Jf. trafikplanen kan der på længere sigt forventes manglende banekapacitet på strækningen Århus-Skanderborg-Silkeborg. Infrastrukturkommissionen har anbefalet at undersøge alternative betjeningsmuligheder i Østjylland. Endvidere arbejdes med visioner for udbygningsmuligheder for Midttrafiks letbaneprojekt.

Århus Kommune finder på den baggrund, at muligheden for at undersøge etablering af en ny (evt. let-) banestrækning Århus-Galten-Silkeborg bør indgå i Statens trafikplan.

Betjeningsniveau på strækninger omkring Århus

Århus Kommune har med nogen undren konstateret, at der i trafikplanen lægges op til reduktion af betjeningen på strækningen Skanderborg-Århus samt på strækningen Århus-Langå. Samtidig forventes nemlig i trafikplanen frem til 2018 en stor fremgang i antal rejser primært på strækningen syd for Århus på mere end 40% samt på strækningen nord for Århus på 10-40%.

Umiddelbart synes disse opgørelser og prioriteringer ikke at være sammenhængende og koordineret. Århus Kommune er på den baggrund bekymret for, at en evt. beslutning om reduktion i betjeningsniveauet vil ske på et forkert grundlag.

Afslutningsvis gøres opmærksom på en faktisk fejl i trafikplanen, idet det af figur 5.8 på side 66 fremgår, at antal bybusafgange ved Århus H på hverdage er yderst beskedent - anslået ud fra figuren under 50 bybusafgange/dag. Det korrekte tal ligger nærmere på godt 2100 bybusafgange.

Med venlig hilsen

Peter Thyssen

/

Carl Nielsen

Kopi til: Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg



midttrafik

Århus, 5. september 2008

**Bilag til åben dagsorden
til det planlagte møde i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 12. september 2008 kl. 9.30
*Mødet afholdes ikke, men dagsorden og bilag
sendes til skriftlig votering***

Vedr. punkt nr. 4

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
4. september 2008	1-34-75-7-1-07	Per Elbæk	pel@midttrafik.dk	8740 8328

Status efter første halve år med Midttur

Baggrund:

Siden 1. januar 2008 har alle borgere i Midttrafiks område, haft mulighed for at bestille dør til dør kørsel med Midttur. Som udgangspunkt skulle ordningen være 100 % brugerfinansieret, men kommunerne har haft mulighed for at give tilskud på en måde, så brugerne selv skulle finansiere ca. 50 % af de samlede udgifter. Til dato har: Lemvig, Struer, Skive, Viborg, Ikast – Brande og Randers kommuner valgt at tilbyde borgerne kørsel til 7,- kr. pr. km. Taksten er 14,- kr. pr. km. i de øvrige kommuner og for ture der kører over en kommunegrænse.

Der er udført godt 3.000 ture i første halvår af 2008.

Information:

Udover at informationen om Midttur kan findes på Midttrafiks hjemmeside har Midttrafik udarbejdet en folder, der er udsendt til borgerservice i alle kommuner, med anmodning om videre udsendelse til fx ældrecentre, dagcentre og borgerservice. Derudover har Randers Kommune selv lavet en udgave af folderen.

Benyttelse:

Efter de første 6 måneder af 2008 ser benyttelsen således ud.

Midttur 2008 fordelt på kommuner for perioden 1/1-08 til 30/6-08

Kommune	Tilskud	Antal ture							I alt	Nettoomkostning inkl. adm.	Egen- betaling
		Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun				
Herning	nej	36	19	22	27	16	18	138	-413	15.876	
Holstebro	nej	37	22	22	39	20	16	156	1.988	19.870	
Horsens	nej	4	3	1	4	0	0	12	360	1.708	
Ikast-Brande	ja	0	8	30	15	11	6	70	3.334	3.276	
Ikast-Brande	nej	2	0	0	1	1	1	5	-137	882	
Lemvig	ja	5	7	2	4	2	10	30	1.980	1.890	
Lemvig	nej	1	1	0	0	1	0	3	-611	1.218	
Norddjurs	nej	0	2	0	0	0	0	2	-30	140	
Odder	nej	0	0	0	0	0	1	1	-1.068	1.862	
Randers	ja	7	9	5	11	34	25	91	5.204	3.689	
Randers	nej	0	0	0	1	0	1	2	-140	966	
Ringkøbing-Skjern	nej	18	0	0	1	0	10	29	-176	5.880	
Samsø	nej	0	2	0	0	0	0	2	144	140	
Silkeborg	nej	0	0	0	3	4	0	7	228	630	
Skanderborg	nej	1	0	0	0	0	1	2	-763	1.988	
Skive	ja	175	185	201	254	217	207	1.239	65.149	65.107	
Skive	nej	0	0	1	1	4	0	6	-951	2.198	
Struer	ja	9	8	5	5	6	2	35	3.349	1.862	
Struer	nej	4	6	5	7	8	6	36	-1.397	7.304	
Syddjurs	nej	0	0	0	0	2	0	2	-29	420	
Viborg	ja	157	202	207	236	219	217	1.238	64.266	65.522	
Viborg	nej	5	0	0	0	7	2	14	-2.168	4.585	
Århus	nej	4	0	0	1	1	0	6	-519	1.582	
I alt		465	474	501	610	553	523	3.126	137.600	208.595	
I alt ture med tilskud		353	419	450	525	489	467	2.703	143.282	141.346	
I alt ture uden tilskud		112	55	51	85	64	56	423	-5.682	67.249	

Note: Der har ikke været bestilt ture, der er startet i Favrskov eller Hedensted kommuner.

Ud af de 417 ture uden tilskud, er de 66 pga. rejser over kommunegrænse fra kommuner, der yder tilskud til ture i egen kommune. 290 ture er foretaget inden for kommunegrænsen i kommuner, der ikke yder tilskud.

Den gennemsnitlige længde af ture inden for kommunegrænsen er på ca. 7,5 km i både kommuner, der yder tilskud, og kommuner der ikke yder tilskud. Den gennemsnitlige længde af alle ture uden tilskud (inden for kommuner uden tilskud og over kommunegrænser) er på 10,9 km.

På ture over kommunegrænserne fra kommuner, der yder tilskud, har Midttur givet et overskud på ca. 82 kr. pr. tur, da det har været muligt at lave samkørsel. På turene inden for kommunerne har Midttur levet op til forudsætningerne om enten 100 % egenfinansiering eller 50 % egenfinansiering. Hvor der har været 50 % egenfinansiering har tilskuddet være ca. 53 kr. pr. tur.

Af de 2.703 ture med tilskud tegner Viborg Kommune sig for 1.238 ture og Skive Kommune for 1.239 ture. Det er således langt den største benyttelse (92 %) i Viborg og Skive kommuner, et område hvor der tidligere har været lavet en markedsføring af VAFTTUR, der nu er omdannet til Midttur.

Af de 417 ture uden tilskud tegner Holstebro Kommune sig for de 156 ture og Herning Kommune sig for de 138 ture. Disse 2 kommuner har således langt den største benyttelse (70 %). Borgerne i disse kommuner kender til tilbuddet fra det tidligere Plustur.

Langt de fleste af turene er foretaget af kunder, der rejser alene. 4 % af turene er foretaget af 2 kunder (139 ture), der rejser sammen; 0,1 % af 3 kunder sammen (3 ture) og 0,3 % af fire kunder sammen (10 ture). Med de nuværende regler betaler hver kunde fuld pris, selvom de har samme af- og påstigning. Det oplever kunderne som dyrt.

Sammenligning med forventningerne

På bestyrelsesmødet 26. oktober 2007 fremsatte administrationen forventninger til økonomien for Midttur baseret på tal fra de kommuner, der tidligere har været med i PlusTur eller VAFT-tur.

Ovenstående resultater fra første halvår 2008 viser følgende:

Sammenligning af forventninger og faktisk aktivitet og økonomi for de fem kommuner, der har valgt Midttur og tidligere havde VAFTtur eller PlusTur

Kommune	Antal ture		Nettoomk. inkl. adm.		Nettoomk. pr. tur	
	Forventet	Faktisk (1. halvår x 2)	Forventet	Faktisk (1. halvår x 2)	Forventet	Faktisk (1. halvår x 2)
Ikast-Brande	75	140	5.500	6.668	73	48
Lemvig	230	60	24.751	3.960	108	66
Struer	131	70	12.195	6.698	93	96
Skive	2.638	2.478	184.466	130.298	70	53
Viborg	1.570	2.480	103.222	128.532	66	52
I alt	4.644	5.228	330.134	276.156	71	53

Der var ikke udarbejdet forventet omkostning for Randers Kommune, da kommunen ikke tidligere havde haft en ordning som Midttur.

Det fremgår af tabellen, at antallet af ture i Ikast-Brande og Viborg kommuner er højere end forventet, mens det i Skive stort set er som forventet og Lemvig og Struer kommuner er mindre end forventet. Samlet er antallet af ture højere i de fem kommuner end forventet, og udgifterne er lavere end forventet. Det skyldes, at nettoomkostningen pr. tur er lavere i næsten alle kommuner, hvilket hænger sammen med bedre muligheder for koordinering end i tidligere ordninger.

En analyse af årsagen til, at turprisen er lidt højere end forventet Struer Kommune, viser at 80 % af turene er kørt internt på Thyholm og der har ikke været mulighed for samkørsel eller kædekørsel med andre kunder / ture. Dermed bliver turene forholdsvis dyre.

Det videre forløb

Midttrafiks administration vil kontakte de seks kommuner, der i dag yder tilskud til Midttur og gennemgå økonomien med dem samt evaluere erfaringerne med ordningen. Det drøftes med kommunerne, om der eventuelt skal gøres yderligere for at gøre ordningen mere attraktiv og fremme brugen af Midttur, fx at nedsætte egenbetalingen. Taksten kunne fx sættes ned til 6 kr. pr. km i de kommuner, der yder tilskud, hvilket vil kræve en ændring af den oprindelige beslutning om, at tilskuddet skulle være på 50 % af udgifterne. En ændring af takster vil i givet fald blive forelagt Bestyrelsen.

Administrationen vil i forbindelse med evaluering igen gøre kommunerne opmærksom på, at de kan vælge at udvide serviceniveauet inden for den nuværende ordning, så der også gives tilskud til ture, der går ind i nabokommuner, hvis disse nabokommuner også giver tilskud.



midttrafik

Århus, 5. september 2008

**Bilag til åben dagsorden
til det planlagte møde i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 12. september 2008 kl. 9.30
*Mødet afholdes ikke, men dagsorden og bilag
sendes til skriftlig votering***

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

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
Telefax 87 40 82 01

www.midttrafik.dk

Dato
30.6.2008

Journalnummer
1-47-70-2-07

Kontaktperson
Grethe Hassing

Mail
gh@midttrafik.dk

Direkte telefon
87 40 82 48

DSB Handicappanel
Charlotte Callesen
cc@dsb.dk

Bestillingsfrist for DSB Handicapservice

Midttrafiks bestyrelse har på møde den 20. juni 2008 drøftet serviceniveau for den individuelle handicapkørsel. Bestyrelsen blev herunder orienteret om, at DSB har besluttet, at rejsen skal bestilles senest 5 hverdage før, hvis DSB Handicapservice skal sende billetterne ud til kunden. Bestillingsfristen er 48 timer før rejsen påbegyndes, hvis kunden selv henter billetten på billetkontoret eller i en billetautomat. Midttrafik skal også have tid til at tilrettelægge rejsen – altså skal kunden bestille rejsen hos Midttrafik 24 timer før DSB's bestillingsfrist.

Den lange og forøgede bestillingsfrist gør det vanskeligt for kunder at deltage i mere spontant planlagte arrangementer i forhold til kunder, der ikke er afhængige af handicapservice. Den forøgede bestillingsfrist kan fx betyde, at en kunde ikke har mulighed for at deltage i en begravelse.

Midttrafik ønsker hermed at opfordre DSB til generelt at nedsætte bestillingsfristen igen. Den har hidtil været 3 hverdage. Samtidigt vil vi gerne opfordre DSB til at være fleksible med bestillingsfristen, hvis der fx er tale om en kunde, som har et mere akut rejsebehov – fx sygebesøg, begravelse mv. Midttrafik hører gerne DSB's bemærkninger hertil.

Venlig hilsen
Midttrafik

Jens Erik Sørensen
Direktør
Midttrafik

Kopi til Claus Steenberg, Bus/Tog sekretariatet



midttrafik

Århus, 5. september 2008

**Bilag til åben dagsorden
til det planlagte møde i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 12. september 2008 kl. 9.30
*Mødet afholdes ikke, men dagsorden og bilag
sendes til skriftlig votering***

**Vedr. punkt nr. 10
Bilag nr. 2**

Midttrafik
Att. Direktør Jens Erik Sørensen
Søren Nymarksvej 3
8270 Højbjerg

Angående bestillingsfrist for DSB Handicapservice.

Kære Jens Erik Sørensen,

Tak for dit brev af 30. juni 2008 vedrørende bestillingsfristen for DSB Handicapservice i forbindelse med den landsdækkende Dør-til-Dør befordring for kunder der er visiteret til de kommunale handicapkørselsordninger, og hvor de regionale trafikselskaber står som rejsearrangør for kundens samlede rejse.

I aftalen om Landsdækkende Dør-til-Dør befordring er indskrevet den gældende aftale om en bestillingsfrist for kunden på 72 timer, når rejsen bestilles gennem et trafikselsskab. Det er den tidsfrist, der arbejdes efter hos DSB Handicapservice og under normale forhold, er der ikke problemer med at ekspedere rejsen inden for tidsfristen.

DSB Handicapservice har efterfølgende orienteret trafikselsskaberne om, at man fremover bliver nødt til at arbejde med en tidsfrist på 5 hverdage (mod de normale 3 dage), hvis togbilletterne skal sendes med post fra DSB til kunden.

Dette skyldes, at PostDanmark ikke kan garantere at udbringe post fra dag til dag. Den længere tidsfrist er naturligvis ikke tilfredsstillende for nogen parter og slet ikke for vores fælles kunder. DSB vil derfor snarest tage kontakt til PostDanmark for at finde en løsning, så de aftalte 72 timer kan opfyldes.

DSB skal samtidig gøre opmærksomt på, at man fra DSB Handicapservice er indstillet på at fremsende togbilletterne elektronisk til de af vores fælles kunder, der har mulighed for at modtage billetten som E-ticket, ligesom kunden har mulighed for at få et bestillingsnummer, så de kan afhente togbilletten på et af DSB's salgssteder eller i en billetautomat.

Angående ønsket om en yderligere fleksibilitet omkring bestillingsfristen, kan DSB oplyse, at den nuværende bestillingsfrist for Dør-til-Dør befordring blev fastsat til 72 timer efter ønske fra amtstrafikselsskaberne, og i dag indgår som et parameter i DSB's trafikkontrakt med trafikministeren. Men såfremt det er muligt, i forhold til de presserende situationer som nævnes i brevet fra Midttrafik, er DSB Handicapservice naturligvis indstillet på at søge alternative løsninger i et snævert samarbejde med såvel Midttrafik som de øvrige regionale trafikselsskaber.

Med venlig hilsen


Hans Chr Kirketerp-Møller
Formand DSB Handicappanel

DSB Handicappanel

21. august 2008

DSB Fjern- & Regionaltog
Sølvgade 40
DK-1349 København K

Telefon 33 54 44 02

Lokal 4 44 02

Mobil 24 68 87 89

Fax

hck@dsb.dk

www.dsb.dk

Afsender Hans Chr Kirketerp-
Møller

Vores ref. hck

Deres dato 30.06.2008