



midttrafik

Århus, 14. december 2007

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. december 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Business case - rejsekortet som reinvesteringsprojekt i Midttrafik

Indholdsfortegnelse

0	Indledning	3
1	Forhistorie for denne business case.....	3
2	Hvad er rejsekortet?	4
2.1	Uddybende om gevinster ved deltagelse i Rejsekortprojektet.	5
2.2	Passagertilvækst	6
2.3	Mindre snyd	6
2.4	Forbedret datagrundlag giver store fordele for Midttrafik	7
2.5	Mulighed for driftsbesparelser på sigt.....	7
3	Findes der et alternativ til rejsekortsystemet?	8
4	Tilslutning til det landsdækkende rejsekortprojekt.....	10
4.1	Tidsplanen vedrørende mulig tilslutning til rejsekortprojektet.	10
4.2	Aftalekomplekset i Rejsekortprojektet	11
4.2.1	Aktionæroverenskomsten	12
4.2.2	Tilslutningsaftalen	12
4.2.3	Back-to-back aftale	13
4.2.4	Rejsekortet som omtalt i lov om trafikkselskaber.	13
5	Rejsekortudstyr.....	13
5.1	Rejsekortudstyr til busser og tog.	13
6	Økonomiske konsekvenser ved Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet.....	14
6.1	Udgifter, likviditetsbehov og finansiering.	14
6.1.1	Aktiekapital	15
6.1.2	Lånekapital	16
6.1.3	Udgifter til indkøb af rejsekortudstyr.	17
6.1.4	Drifts- og vedligeholdelsesudgifter	18
6.1.5	Distributionsafgifter og distributionshonorar.	19
6.1.6	Omsætningseffekter for Midttrafik ved indførelse af rejsekortet.	19
6.1.7	Øvrige udgifter og indtægter.	20
6.1.8	Samlet likviditetsbehov for Midttrafik ved kontant betaling.	24
6.2	Årligt likviditetsbehov ved delvis lånefinansiering.....	26
6.3	Gradvis overgang til rejsekortet.....	28

0 Indledning

Midttrafiks bestyrelse har på møderne i juni og september 2007 drøftet Midttrafiks mulige tilslutning til Rejsekortprojektet.

Midttrafiks repræsentantskab har endvidere haft en temadrøftelse om spørgsmålet på mødet i oktober 2007.

Midttrafik har, i samarbejde med Sydtrafik og Nordjyllands Trafikselskab, udarbejdet en business case, som beskriver særligt de økonomiske konsekvenser for Midttrafik ved fuld tilslutning til rejsekortprojektet.

Der er i dagsordenspunktet til bestyrelsesmødet udarbejdet et resume af nærværende business case, herunder en indstilling til bestyrelsen som anbefaler at Midttrafik træffer beslutning om fuld tilslutning til Rejsekortprojektet.

1 Forhistorie for denne business case

Udgangspunktet for business casen og overvejelserne om rejsekorttilslutning er et påtrængende behov i Midttrafik for at investere i et nyt, moderne og ensartet billetteringsystem. Generelt er det eksisterende udstyr gammelt, utidssvarende, nedslidt og vedligeholdelseskrævende. Der er endvidere konstateret begyndende problemer med at skaffe reservedele. Et problem er endvidere, at der er uens udstyr rundt omkring i Midttrafik, hvilket blandt andet er problematisk i forhold til den prioriterede harmonisering mellem Midttrafiks takstområder. Hertil kommer, at det eksisterende mekanisk baserede udstyr ikke kan honorere tidssvarende krav til eksempelvis kundevenlighed og dataopsamling. Eksempelvis er billetteringsudstyret i Midttrafiks zoner Midt, Syd og Vest ca. 15-20 år gammelt, mens det i bybusserne i syd og vest er 25-30 år gammelt. For lokalruterne i vest er udstyret i visse tilfælde endnu ældre.

Med andre ord skal en tilslutning til rejsekortprojektet ses som et reinvesteringsprojekt, som et konkret bud på hvordan den nuværende uholdbare situation markant kan forbedres via anskaffelse af et moderne elektronisk baseret kortsystem. Der eksisterer et meget betydeligt investerings- efterslæb på området som følge af mangelfulde investeringer over en længere årrække. Den meget betydelige udgift til Rejsekortprojektet skal nødvendigvis ses i dette lys, som en konsekvens af, at der ikke er reinvesteret – eller opsparet til formålet – over en længere årrække.

Da Midttrafik blev dannet som led i strukturreformen overtog det en forpligtelse fra VAT vedrørende tilslutning til det landsdækkende rejsekortprojekt. Forpligtelsen omfatter de 40 pct. af det tidligere VAT, som er overført til Midttrafik. De resterende 60 pct. af VAT er overført til Sydtrafik. Det øvrige Midttrafik, er ikke aktuelt omfattet af kontraktuelle rettigheder og forpligtigelser i forhold til rejsekortprojektet.

Med det nuværende engagement følger udgifter for Midttrafik i perioden 2007-2011 på i alt ca. 10 mio. kr. Disse omkostninger dækkes i henhold til Midttrafiks nuværende byrdefordelingsmodel af Horsens og Hedensted kommuner og Region Midtjylland, da VAT's beslutning i sin tid blev truffet med udgangspunkt i en finansiering fra VAT's egenkapital, der ved VAT's nedlæggelse blev udloddet til Vejle Amt og kommunerne.

Det er som led i nærværende business case undersøgt prisniveauet for et alternativt elektronisk baseret kortsystem, jf. afsnit 3. Under alle omstændigheder er der behov for at foretage en reinvestering i et moderne billetteringssystem, som dækker hele Midttrafik område.

2 Hvad er rejsekortet?

Rejsekortet er en kontaktløst elektronisk rejsehjemmel for produkter der udløser en form for rabat. Systemet indeholder endvidere mulighed for udstedelse af kontantbilletter. Ved rejser med det elektroniske rejsekort foretages der et "check ind" ved rejsens start og et "check ud" ved rejsens afslutning. "Check ind" og "check ud" foretages ved at holde rejsekortet hen til en særlig kortlæser. Ved alle skift undervejs på rejsen skal der foretages fornyet "check-ind". Med rejsekortet er det muligt at rejse med bus og tog uden først at skulle købe en billet eller at sætte sig ind i pris- og zonesystemer. Rejsekortet betyder ét kort til betaling af rejser med busser og tog – uanset rejsens længde og antallet af personer.

For brugerne af den kollektive trafik vil rejsekortet indebære en række væsentlige fordele. Med et rejsekort vil kunden opnå en betydeligt forbedret tilgængelighed til det kollektive trafiksystem. Kunden behøver ikke foretage billetkøb ved hver eller hver tiende rejse, men kan blot rejse efter behag ved brug af det rejsekort, som kunden altid kan have på sig. Det er erfaringen fra eksisterende installationer, at indstigningen i busserne sker hurtigere med elektroniske kort end med anvendelse af papirbaserede rejsehjemler. Hermed er det muligt at nedsætte rejsetiderne, dog forudsat at fremkommeligheden ikke forringes. Dette gælder dog ikke i Århus bybusser, hvor der i dag ikke foregår billettering i forbindelse med indstigningen. Der er følgelig et behov for at nærmere at kigge på, hvordan der kan sikres en indstigning i busserne i Århus, som ikke skaber nævneværdige forsinkelser i forhold til i dag, herunder tæt at følge de erfaringer, der vil blive gjort i Movias område forud for en rejsekortudrulning i Midttrafik.

Systemet beregner automatisk den mest fordelagtige pris for kunden. Kunden skal ikke have kendskab til takstsystemet - systemet beregner selv den rigtige pris. Kunden behøver i de fleste tilfælde ikke bekymre sig om, hvilket trafikselskab, der er ansvarlig for en bestemt rejse, eller hvordan zone- og takstsystemerne fungerer. Prisen for en given rejse beregnes automatisk – også på tværs af trafikselskaberne – og en eventuel rabat og bonus i forbindelse med rejsen opgøres ligeledes automatisk.

Alle rejser på rejsekortet har en pris. I starten vil prisberegningen ske fra zone til zone, svarende til den eksisterende måde at beregne rejser på. På sigt er det imidlertid målet at gå over til et punkt til punkt princip, hvor rejsens pris beregnes på grundlag af afstanden mellem start- og slutpunktet. Den gradvise overgang er blandt andet bestemt for at sikre trafikselskaberne mod usikkerhed i provenuet, og tilsvarende at sikre kunderne imod væsentlige umiddelbare forskelle i forhold til dagens priser.

Visionen for rejsekortet er en udbredelse til hele den offentlige trafik i Danmark, hvor kunderne kun behøver en slags rejsehjemmel (rejsekortet), og hvor der overalt er opsat ens udstyr med ens anvendelse. Rejsekortet vil således fungere ens og se ens ud uanset, hvor og af hvem det er udstedt.

Det er slut med at kunderne skal huske penge/kreditkort og at købe billet. Kortet er altid klar til brug. For at kunne foretage en rejse på rejsekortet, skal rejsekortets såkaldte elektroniske pung dog være optanket. Dette kan ske i via en salgsautomat, et betjent salg, et af trafikselskabernes kundecentre eller via internettet. Der vil endvidere være mulighed for indgå en aftale om fast

optankning af rejsekortet, eksempelvis når beløbet i den elektroniske pung falder under et vist minimum.

Ved rejsens start ("check-ind") trækkes et a conto-beløb på rejsekortet. Ved rejsens afslutning ("check-ud") beregnes rejsens samlede pris, og der foretages et nyt træk på kortet som svarer til rejsens samlede pris minus a conto beløbet.

Det er målsætningen at rejsekortet over en årrække skal erstatte de eksisterende klippekort og periodekort. Klippe kortene erstattes relativt hurtigt, jf. afsnit 6.3, mens udfasningen af periode kortene vil ske over en længere periode. Det forudsættes umiddelbart, at der på en række ruter i Midttrafik ikke vil ske overgang til rejsekortet, uanset at Midttrafik træffes principiel beslutning om tilslutning til rejsekortet, jf. nærmere afsnit 5.1.

Der foretages løbende en registrering af den rejseaktivitet som foretages på rejsekortet. Der gives rabat ud fra antallet og længden af de rejser som er foretaget de seneste 3 måneder. Herudover vil der i øvrigt - som i dag - være særlige kundetyperabatter, eksempelvis til pensionister og børn.

Rejsekortet kan endvidere principielt anvendes som betalingsmiddel, til såkaldte accessoriske ydelser. Der vil dog sandsynligvis kun blive tale om "småkøb", da der ikke til rejsekortet er tilknyttet en PIN-kode.

Efter indførelsen af Rejsekortet vil det fortsat være muligt at købe enkeltbilletter til busser og tog. Enkeltbilletten, der implementeres i projektet, er en simpel løsning som "er kommet med" sammen med det øvrige udstyr. Løsningen kan bruges til at sælge trafik selskabernes egne kontantbilletter. Planen er, at der på sigt skal indføres et nyt landsdækkende takstsystem for kontantbilletter parallelt med rejsekortet. Det nuværende takstsystem for kontantbilletter forventes opretholdt i en overgangsperiode.

2.1 Uddybende om gevinster ved deltagelse i Rejsekortprojektet.

Med et (potentielt) landsdækkende billetterings- og takstsystem som Rejsekortprojektet vil der på en række punkter være aftalt fælles/obligatoriske tekniske løsninger og forretningsgange m.v. som alle tilknyttede trafik selskaberne skal følge. Dette for at sikre, at systemet kan fungere som en helhed, samt at kunderne møder samme funktionalitet og design m.v. uanset hvor i landet de bruger Rejsekortet. Det indebærer, at den enkelte trafik selskaberne ikke på alle punkter nødvendigvis får præcis det system, som det selv ville have valgt.

Hvis Rejsekortet skal være ét landsdækkende kort, er det imidlertid uomgængeligt, at der på en række punkter må aftales fælles standarder og retningslinjer m.v. Fordelene for Midttrafik ved rejsekortdeltagelse vurderes langt at overstige det principielle tab af frihedsgrader.

Hertil kommer, at Midttrafiks nødvendigvis må tage udgangspunkt i, at alle jernbaneoperatører samt de fleste andre trafik selskaber deltager i rejsekortsamarbejdet. Der henvises uddybende til afsnit 3.

I det følgende er uddybet en række af de enkelte punkter med betydning for Midttrafiks udgifter og omsætning. Der henvises endvidere til afsnit 6.1.6 og afsnit 6.1.7 vedrørende henholdsvis et overslag over omsætningseffekter ved introduktion af rejsekortet samt de mer- og mindredgifter samt forudsættes at knytte sig til indførelsen af rejsekortet i Midttrafik.

2.2 Passagertilvækst

Indførelsen af en ny og moderne type rejsehjemmel – som potentielt er landsdækkende – forudsættes positivt at påvirke benyttelsen af den kollektive trafik. Indførelsen af Rejsekortprojektet i Danmark er selvsagt et unikt projekt med ganske særlige forudsætninger og vilkår. Der må derfor udvises forsigtighed med helt ukritisk at overføre erfaringerne fra andre kortsystemer m.v.

Samlet forudsættes det, at Midttrafiks omsætning kan blive påvirket positivt med op til 3 pct. årligt for den del af midttrafiks omsætning, som overføres til rejsekortet, jf. nærmere afsnit 6.1.6.

Det forudsættes, at de betydelige kundefordele ved rejsekortet vil gøre den kollektive trafik mere attraktiv og tiltrække flere kunder. Det vil i givet fald styrke trafikkselskabernes omsætning og økonomi.

Der findes et dansk fortilfælde, hvor ændringen var landsdækkende, og det var ved indførelsen af Bus og tog samarbejdet. Da gjaldt det at togbilletterne også blev gyldig rejsehjemmel for tilbringetrafikken. Der er i forbindelse hermed realiseret en indtægtseffekt på godt et par procent. Tilvæksten tillægges det faktum, at det blev lettere at foretage en kombineret rejse uden kendskab til specielle forhold ved rejsemålet.

Interessant er endvidere især den skønnede omsætningseffekt i tilknytning til et rejsekortprojekt i Holland, som på en række væsentlige punkter ligner det danske projekt, herunder også er landsdækkende. Efter indførelsen af rejsekortet i Holland forventes en gennemsnitlig passagervækst på 1,5 pct. pr. år over 4-5 år – væksten forventes at være størst i de større byområder, op til 6 pct.

I tilknytning til rejsekortprojektet kan det endvidere oplyses, at der af HUR er forudsat stigende passagerindtægter på 4,5 pct. i HUR-området. Merindtægterne er først og fremmest begrundet i en øget tilgængelighed til den kollektive trafik samt i mindre snyd.

Midttrafik kan ikke garantere, at der kommer en passagertilvækst, så der vil være en risiko for, at business casen forringes med årligt ca. 15 mio. kr. i forhold til den maksimalt forudsatte passagerstigning, jf. afsnit 6.1.6.

2.3 Mindre snyd

Rejsekortet vil i højere grad medvirke til, at kunderne betaler fra de checker ind til de checker ud.

”Grågratister”, det vil sige kunder der kører flere zoner end der er klippet til eller er periodekort til, vil få det sværere. For at opnå samme effekt skal passageren gå hen til en ud kortlæser og holde kortet op foran for at tjekke ud. Det er ikke en handling som kan udføres diskret og lydløs, hvorfor denne form for snyd må forventes reduceret meget betragteligt.

Antallet af egentlige gratister forventes at falde. Det skyldes, at de personer, der i dag ikke lige har fået et nyt klippekort, i fremtiden vil have en gyldig rejsehjemmel med et Rejsekort.

Der må til stadighed forventes en meget lille gruppe af ”hard-core-gratister”, som vælger at ”tage chancen” og undgå at betale, uanset hvordan rejsehjemlen udformes. Øvrige trafikkselskaber regner med en given mængde af passagerer der rejser uden gyldig rejsehjemmel, altså direkte snyd. Denne form for snyd bliver formodentlig sværere, fordi det ikke kun bliver et mellemværende mellem chaufføren og passageren. Nu kan de øvrige medpassagerer høre om kortet læses og resultatet af læsningen. Denne effekt tillægges ikke stor værdi, men en effekt vil der være.

Risikoen for at blive snuppet i kontrollen er den samme som i dag, da kontrolløren kan se om kortet er checket ind eller ej.

Rejsekortet indebærer endvidere, at den form for snyd som beror på forfalskning af rejsehjemlen principielt vanskeliggøres, da den elektroniske rejsehjemmel vil være langt vanskeligere at forfalske end klippekort og periodekort.

2.4 Forbedret datagrundlag giver store fordele for Midttrafik

Med Rejsekortet fås mere detaljerede data om rejsemønstre. Det nye og væsentlige er, at alle rejser registreres med transportmiddel, tid og sted for hver læsning af rejsekortet. Det giver trafikelskaberne mulighed for at analysere kundernes adfærd, og her kan der komme interessante oplysninger frem, som eksempelvis kan anvendes til optimering af driftsplanlægning og ruteplanlægning. Det vil, alt andet lige, bidrage til en tilvækst i antallet af rejser og/eller en reduktion af omkostningerne.

Busser med rejsekortudstyr er blandt andet bestykket med GPS til at bestemme bussens nøjagtige position. Det derved opnåede kendskab til bussernes faktiske kørsel i forhold til køreplanerne, forventes at kunne give en effektiviseringsgevinst på driften på de strækninger, der betjenes af Rejsekort. Besparelsen fremkommer bl.a. ved, at det slæk, der er i køreplanerne bliver synligt og kan ændres til effektiv køretid. En fuldstændig registrering af passagerbevægelser, herunder skiftemønstre, frem for de nuværende stikprøver vil give et væsentligt forbedret datagrundlag til brug for planlægning m.v., dvs. køreplaner som i højere grad matcher passagerernes behov.

Sammenhængende hermed giver det forbedrede datagrundlag bedre muligheder for at justere linieføringer samt at gennemføre en optimering af stoppestedspaceringen.

Det forbedrede datagrundlag kan endvidere tænkes at give mulighed for "en optimering af takstfastsættelsen", så taksterne i højere grad differentieres i forhold til rejseomfang og tidspunkt. En sådan effekt forudsættes eksempelvis i Movias område.

2.5 Mulighed for driftsbesparelser på sigt.

Indførelse af rejsekortet giver mulighed for at udfase klippekort og periodekort, hvilket vil indebære besparelser til trykning, administration, distribution, betjent salg og salgshonorarer m.v. I en overgangsperiode vil der imidlertid være administrative udgifter m.v. i relation til både rejsekortet og de eksisterende billetteringssystemer, hvorfor det er væsentligt at understrege, at den mulige gevinst dels er langsigtet og dels at den forudsætter en målrettet indsats med henblik på at indhøste den potentielle besparelse. I overgangsperioden vil der tværtimod være visse merudgifter som følge af paralleldriften.

Isoleret set giver rejsekortet på sigt endvidere mulighed for driftsbesparelser som følge af, at kunderne i højere grad bruger selvbetjening (hjemmeside og automater), samt at kunderne – efter en overgangsperiode - generelt vil opleve en reduceret behov for betjening og rådgivning.

3 Findes der et alternativ til rejsekortsystemet?

Nærværende business case omhandler de økonomiske konsekvenser m.v. ved indførelse af rejsekortet i Midttrafik område.

Der er parallelt hermed foretaget et overslag af, hvad det vil koste at indføre et alternativt moderne elektronisk kortsystem i Midttrafik. Som det mest realistiske alternativ er valgt det eksisterende elektroniske kortbaserede system i Sydtrafik (Sydtrafik område syd).

Overslaget er baseret på indhentede priser fra leverandøren af Sydtrafik eksisterende kortsystem. Det alternative kortbaserede system vil indebære anskaffelsesudgifter til diverse udstyr på 92,5 mio. kr. inkl. Moms. De tilsvarende anskaffelsesudgifter for Rejsekortet beløber sig til 102,9 mio. kr., en forskel på ca. 10 pct. De årlige driftsudgifter er sværere umiddelbart at sammenligne. Ser man bort fra indfasningsperioden de første par år, så vil rejsekortprojektet koste godt 29 mio. kr. årligt at drive og vedligeholde for Midttrafik, mens det alternative system vil koste knap 14 mio. kr. Årligt., d.v.s. en forskel på godt 15 mio. kr. Det skal dog bemærkes, at leverandøren af rejsekortet har forpligtigelsen til at sikre udstyret funktionelt og kvalitetsmæssigt opretholdes på et sådant niveau, at der ingen funktionel og kvalitetsmæssig forringelse er på systemet. Forpligtigelsen for leverandøren af det alternative system er noget mindre vidtgående. Der er her kun tale om drift og vedligeholdelse i en mere traditionel forstand, som ikke på samme vidtgående måde inkluderer en forpligtigelse til at sikre imod den funktionelle og kvalitetsmæssige forringelse af udstyret.

Det kan supplerende bemærkes, at hvis en mulig større omsætningseffekt fra rejsekortsystemet indregnes, kan det i gunstigste fald reduceres det alternative systems mindredrift på driften fra godt 15 mio. kr. til ca. 8 mio. kr. årligt.

Helt afgørende for sammenligningen er det imidlertid, at den alternative kortløsning indebærer en række kritiske begrænsninger og u hensigtsmæssigheder i forhold til rejsekortprojektet.

Først og fremmest vil det være en begrænsning ved et alternativt kortbaseret system, at det netop ikke vil være en integreret del af det samlede potentielt landsdækkende rejsekortsystem med de fordele dette indebærer for kunder og trafik selskaber/togoperatører. Rejsekortet skulle gerne give flere og mere tilfredse kunder i kraft af især den større anvendelighed og gennemskuelighed der er forbundet med ét landsdækkende kort, særligt på rejser som omfatter en flerhed af trafik selskaber og togoperatører. Dette gælder også selv om rejsekortet ikke i første omgang fuldt ud bliver landsdækkende. Det alternative kort giver ikke mulighed for integration med rejsekortprojektet, hvorfor den alternative løsning ikke kan blive en integreret del af et samlet landsdækkende system med ens rejsehjemmel.

For indeværende er det besluttet, at jernbaneoperatørerne DSB og Arriva vil indføre Rejsekortet inden for Midttrafik område fra 2009, hvorfor der på et efterfølgende tidspunkt vil være to forskellige kortsystemer i drift inden for Midttrafik område, såfremt Midttrafik vælger det alternative system. Dette vil være u hensigtsmæssigt for kunderne, Midttrafik og DSB/Arriva. Det er tilsvarende givet, at det geografisk tilstødende trafik selskab NT vil indføre Rejsekortet, sandsynligvis fra 2009. Endelig vurderes der at være en overvejende sandsynlighed for, at det geografisk tilstødende trafik selskab Sydtrafik i 1. halvdel af 2008 vil træffe beslutning om fuld tilslutning til rejsekortsystemet. I så fald må det påregnes, at alt relevant samarbejde om takster og rejsehjemler som Midttrafik skal have med de nævnte parter vil tage udgangspunkt i Rejsekortet. I den situation vil det være forbundet med overordentlig store vanskeligheder for Midttrafik og for kunderne, blandt andet med hensyn til takst- og billetsamarbejdet, at stå uden for rejsekortprojektet.

Det lovgivningsmæssigt forudsatte takst- og billetsamarbejde (Bus & Tog samarbejdet) med de øvrige trafikskaber må forventes vanskeliggjort i kritisk grad, såfremt rejsekortet ikke vælges af Midttrafik som reinvesteringsprojekt. Takst- og billetsamarbejdet er et landsdækkende takstsamarbejde mellem trafikskaberne og togoperatørerne. Aftalen indebærer blandt andet at når kunden rejser inden for et takstområde gælder trafikskabets takster og rejsehjemler, uanset om kunden rejser med bus eller tog.

Med indførelsen af rejsekortet er det forudsat at samarbejdet fortsætter for de trafikskaber, der er tilsluttet rejsekortprojektet. Tilsvarende gælder det imidlertid ikke for de trafikskaber, som måtte fravælge Rejsekortprojektet. Kun på kontantbilletter, som også bliver et landsdækkende system, vil der umiddelbart være mulighed for at videreføre et regionsbaseret og landsdækkende samarbejde. I andre tilfælde vil det i givet fald ikke vil være muligt for kunderne at foretage en samlet rejse på den samme rejsehjemmel, hvis den samlede rejse omfatter selskaber, som ikke er en del af rejsekortprojektet.

Rejsekortet har været længe undervejs, og der er løbende sket en afklaring og reduktion af de væsentlige principielle usikkerheder vedrørende økonomi og tidshorisont, som der altid vil være ved større projekter. Opstart af et selvstændigt kortprojekt i Midttrafik vil i forhold hertil introducere en række væsentlige usikkerheder vedrørende økonomi, funktionalitet og gennemførelsestid m.v. Omvendt gælder det, hvis Midttrafik beslutter sig for at indføre rejsekortet - fra eksempelvis 2009 eller 2010. I så fald vil der på det pågældende tidspunkt være indhøstet værdifulde erfaringer fra Sjælland, hvor kortet forventes taget i ordinær drift i 2008. I Rejsekortprojektet vil Midttrafik have en meget betydelig fordel af at "ligge i baghjul" af implementeringen på Sjælland. Der vil uundgåeligt indebære en væsentlig reduktion af en lang række praktiske problemer m.v. for Midttrafik, når rejsekortet relativt kort forinden er rullet ud på Sjælland.

Det alternative projekt indebærer en længere og mere usikker tidshorisont, idet projektet i langt højere grad skal nyopstartes og forankres selvstændigt i Midttrafiks organisation. Valg af den alternative løsning vil kræve betydelige ekstra ressourcer i Midttrafik til opbygningen af en selvstændig projektorganisation. De nødvendige projektkomkostninger vil være uforholdsmæssigt store, fordi der ikke – som i rejsekortprojektet – er en række parter til at dele disse omkostninger. I Rejsekortprojektet kan Midttrafik drage fordel af de allerede eksisterende ressourcer og den ekspertise, som over en årrække er opbygget i Rejsekort A/S.

Midttrafik vil med det alternative projekt i langt højere grad stå alene med problemerne, når de opstår. I Rejsekortprojektet skal tekniske og øvrige problemer som udgangspunkt løses ved samarbejde og forhandling mellem Rejsekort A/S og leverandøren East-West. Ved det alternative projekt skal Midttrafik selv kunne løfte de tekniske og kontraktmæssige opgaver, eventuelt ved køb af ekstern konsulentbistand.

Betydningen af de særlige projektusikkerheder ved det alternative projekt kan kun vanskeligt prissættes, men der kan utvivlsomt være tale om ganske betydelige beløb, når og hvis projektet forsinkes og/eller løber af sporet. Såfremt de særlige projekt-risici ved det alternative projekt helt eller delvist aktualiseres, skønnes det, at den isolerede prismæssige fordel ved det alternative projekt meget nemt kan blive væsentligt reduceret eller helt forsvinde.

Det vurderes, at den alternative kortløsning indebærer så væsentlige funktionelle begrænsninger samt ulemper for kunderne og Midttrafik, at det i sig selv gør denne løsning uaktuel, uanset at denne løsning isoleret set har en lavere pris, i hvert fald når der foretages en ren prissammenligning og der ikke tages højde for de væsentlige og særlige projektrisici, som dette alternativ i givet fald vil indebære.

Sammenfattende vurderes det, at det alternative kort-projekt har en række meget kritiske mangler i forhold til rejsekortprojektet. Forhold vedrørende økonomi, tidshorisont, projektsikkerhed, kundehensyn m.v. peger entydigt i retning af, at ved forudsat investering i et moderne elektronisk kortbaseret kort-system, så er der reelt intet alternativ til Rejsekortet. Sat på spidsen kan det siges, at rejsekortet vil blive de facto standarden for større danske trafikskaber, som ønsker et moderne elektronisk billetteringssystem.

Supplerende bemærkes, at der ved investering i et alternativt kort-projekt ikke umiddelbart vil eksistere en låneadgang til finansieringen (til forskel for rejsekortprojektet, jf. afsnit 6.2). Investeringen i et alternativt kort-projekt skal derfor afholdes inden for bestillernes gældende lånerammer, med mindre Indenrigs- og Sundhedsministeriet på grundlag af en konkret ansøgning måtte vælge at give dispensation. Med en klar statslig præference for det landsdækkende rejsekortprojekt, skønnes det, at oddsene for en lånedispensation vedrørende et alternativt kort-projekt "ikke er de bedste".

4 Tilslutning til det landsdækkende rejsekortprojekt.

4.1 Tidsplanen vedrørende mulig tilslutning til rejsekortprojektet.

Den umiddelbare tidsmæssige milepæl for Midttrafik er en endelig bestyrelsesbeslutning om deltagelse i Rejsekortet på det planlagte møde den 29. februar 2008.

Det bemærkes, at der aktuelt er en tilbagemeldingsfrist fra Midttrafik til Rejsekort A/S pr. 1. marts 2008. Rejsekort A/S arbejder dog aktuelt på at få skubbet denne frist nogle måneder frem i tiden. Hvis dette lykkes, tilpasses tidsplanen, så høringsfristen for kommunerne og bestyrelsens efterfølgende behandling forlænges.

Træffes en principbeslutning om deltagelse inden for den angivne frist, kan Midttrafik undgå en merudgift på ca. 20 pct. af den del af den samlede rejsekortudgift som vedrører selve rejsekortudstyret i busser m.v. Det er principielt muligt for Midttrafik at foretage tilmelding til rejsekortsamarbejdet på et senere tidspunkt, men det vil indebære en unødvendig merudgift. Det skønnes, at ovennævnte rabat udgør i størrelsesordenen 20 mio. kr.

De nærmere kontraktlige detaljer, herunder præcis hvilket udstyr der skal installeres i hvilke busser m.v. skal først efterfølgende aftales mellem Rejsekort A/S og Midttrafik. Midttrafiks fulde indtræden i rejsekortsamarbejdet sker formelt ved at kalde en option i kontrakten mellem Rejsekort A/S og leverandøren East-West.

Midttrafik skal bidrage med oplysninger så vidt angår infrastruktur, præinstallationer på stationer, salgsudstyr i betjent salg, kortautomater, antal busser og bestyknings med kortlæsere, kortlæsere på stationer og inspektionsudstyr.

Samlet økonomi og tidsplan vil indgå heri. Det forudsættes, at en ændret leverandørkontrakt som følge af Midttrafiks fulde indtræden i rejsekortsamarbejdet kan ligge klar i andet halvår af 2008.

Pilot1 testen er startet den 5. december 2007 og den egentlige pilotdrift for rejsekortet er planlagt til start den 28. februar 2008. I henhold til den officielle tidsplan for Rejsekort A/S (dec. 2007) indføres rejsekortet øst for Storebælt i løbet af 2008, og vest for Storebælt – i det omfang der er truffet beslutning herom – fra og med 2009. Det kan med væsentlig sandsynlighed forventes, at der

kommer en revision af tidsplanen, som indebærer, at udrulningen i Jylland udskydes til 2010. Det skyldes dels at den eksisterende tidsplan for Jylland - uden hele Sydtrafik og Midttrafik - allerede er under et vist pres, samt at dette pres kun vil blive større hvis udrulningen i Jylland også skal omfatte Midttrafik og Sydtrafik.

Vedrørende aktuel status for de øvrige trafiksselskaber vest for Storebælt kan følgende oplyses:

Sydtrafik forudsætter en afklaring vedrørende fuld tilslutning til rejsekortet inden 1. marts 2008, det vil sige svarende til den tidsramme som forudsættes i Midttrafik.

Status for de øvrige trafiksselskaber er, at Nordjyllands Trafiksselskab allerede har truffet en principiel beslutning om at indføre rejsekortet. I NT udstår alene en "tillægsbeslutning" vedrørende den del af VAFT, som er blevet en del af NT som led i strukturreformen. Dette forventes at ske i løbet af 2009/2010. Fynbus har en afventende indstilling til rejsekortssamarbejdet, som blandt skyldes, at man i Fynbus har et relativt moderne og nyanskaffet billeteringsudstyr som kun har været i drift siden 2004. En mulig tilslutning fra Fynbus har følgelig "længere udsigter". Meldingen fra Fynbus går på, at når tidspunktet for den nødvendige større reinvestering indtræder, er det helt overvejende sandsynligt, at der vil blive foretaget en investering i rejsekortet og ikke i en opdatering af det eksisterende system.

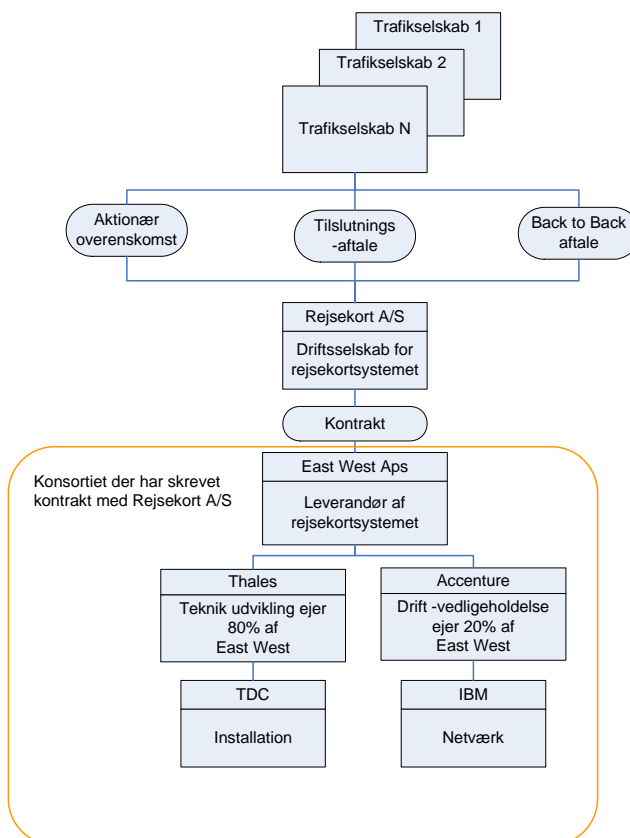
4.2 Aftalekomplekset i Rejsekortprojektet

Projektet Rejsekort er startet af DSB, HUR og ØSS (Ørestadsselskabet) og blev i 2003 solgt til Rejsekort A/S, som har til opgave at opbygge og drive det landsdækkende rejsekort.

Rejsekort A/S finansieres dels gennem tegning af aktier og dels ved at de tilsluttede trafiksselskaber indskyder lånekapital, som er afdragsfrie i etableringsfasen, men forrentes gennem hele forløbet. Aktiekapitalen udgør december 2007 i alt 195,8 mio. kr., som er fordelt på aktionærene på følgende måde: 32,8 % til Movia, 49,6 % til DSB, 8,7 % til ØSS, 1,4 % til Midttrafik, 2,1 % til Sydtrafik og 5,5 % til NT. Aktieposternes størrelse afspejler trafiksselskabers størrelse i forhold til rejse- og omsætningstal.

Det er samme fordelingsnøgle der bruges vedrørende indskud af lånekapital. Det samlede optagne lån udgør december 2007 i alt 296,1 mio. kr.

Der henvises i det følgende til figur vedrørende Rejsekort A/S.



I mellem Rejsekort A/S og trafikskaberne er der tre aftalekomplekser der definerer spillereglerne. Det drejer sig om Aktionæroverenskomsten, tilslutningsaftalen og Back to Back aftalen, jf. uddybende nedenfor.

Rejsekort A/S har skrevet kontrakt med East West Aps. East-West er et leverandørkonsortium, der består af det franske selskab Thales e-Transactions CGA (Thales) og Accenture Denmark I/S (Accenture). Thales er en førende leverandør af smart-card baserede rejsekortsystemer. Thales og Accenture indgår også p.t. i et konsortium om levering af et rejsekortsystem til Holland.

Thales og Accenture har indgået underleverandøraftaler med East-West, der er uopsigelige i kontraktens løbetid. Thales er primært ansvarlig for design, levering, implementering og installation af systemet og udstyret. Accenture er primært ansvarlig for drift og vedligeholdelse af systemet.

Thales ejer 80 % af aktierne i East West, mens Accenture ejer de resterende 20 %. Thales står for alt udstyr, såvel elektronik som programmerne i systemet.

4.2.1 Aktionæroverenskomsten

Aktionæroverenskomsten regulerer de indbyrdes forhold mellem ejerne af selskabet, herunder ejernes indskud af aktiekapital og ansvarlig lånekapital. Behovet for aktiekapital og lånekapital reguleres således, at dette kun netop modsvarer det løbende likviditetsbehov for Rejsekort A/S. Gennem aktionæroverenskomsten er det også fastlagt bl.a. bestemmelser omkring direktion, bestyrelse, evt. nye aktionærer etc.

Et trafikskab kan vælge mellem at deltage i projektet som fuldgyldig aktionær eller ved blot at tilslutte sig, uden at tegne aktiekapital. Aktionærerne vedtager i fællesskab en politik for udbyttebetaling. Aktionærerne forpligter sig til at stille ansvarlig lånekapital til rådighed for en given periode. Lånekapitalen tilbagebetales og forrentes.

Hele konstruktionen i Rejsekort A/S forudsætter, at alle offentligt ejede trafikskaber bliver aktionærer. Muligheden for at blive "tilsluttet" eksisterer for at kunne give fleksible tilslutningsmuligheder for private selskaber som eksempelvis togoperatøren Arriva. Selv om Midttrafik - ud fra en strengt formel betragtning - har muligheden for at spare aktiekøb og lånekapital (men dermed også mister forrentningen) ved blot at blive bruger, er det ikke en mulighed som reelt vurderes at foreligge for Midttrafik. Herunder kan henvises til de rimelige og berettigede forventninger fra de øvrige trafikskaber om, at Midttrafik indgår på lige og solidariske vilkår med de øvrige trafikskaber, herunder som alle andre trafikskaber bidrager til at sikre det nødvendige kapitalgrundlag for rejsekortprojektet.

Udover muligheden for et aktieafkast på sigt, har aktiekøb den meget væsentlige betydning, at Midttrafik "sidder med ved bordet", når der skal træffes væsentlige beslutninger om rejsekortprojektet i henhold til aktionæroverenskomsten. Væsentligheden heraf bør understreges, da der i kredsen af aktionærer løbende og til stadighed vil være behov for at træffe væsentlige beslutninger vedrørende rejsekortprojektet, eksempelvis vedrørende det såkaldte trin 4, som omfatter udrulningen af rejsekortet i Vestdanmark. Midttrafik har mulighed for fuldt ud at lånefinansiere udgiften til aktiekøb og lånekapital, jf. afsnit 6.2.

4.2.2 Tilslutningsaftalen

I Tilslutningsaftalen er det specificeret, hvorledes reglerne for samarbejdet mellem trafikskabet og Rejsekort A/S er fastlagt. Heri fastlægges de afgifter som trafikskaberne skal betale for

benyttelse af systemet, de honorarer, som trafikskaberne modtager for distribuering af kort, samt de indbyrdes afregninger mellem trafikskaberne, som skal afløse de eksisterende provisionsaftaler. Under tilslutningsaftalen er det ligeledes fastlagt, hvorledes samarbejdet omkring markedsføring, salgsorganisation, kommunikation, mv. skal reguleres.

4.2.3 Back-to-back aftale

Det grundlæggende princip for Back-to-back-aftalen er, at trafikskaberne skal have samme retsstilling i forhold til Rejsekort A/S som Rejsekort A/S har i forhold til leverandøren East-West. Aftalen indgås mellem det enkelte trafikskab og Rejsekort A/S og beskriver Rejsekort A/S's og trafikskabernes gensidige forpligtelser i forbindelse med køb, drift og vedligeholdelse af det decentrale rejsekortudstyr, herunder også tidsfrister, kommunikationsgange, mv. Trafikskabet køber således udstyret af Rejsekort A/S. Det er alene trafikskabet der hæfter for udgiften. Dette bevirker, at Rejsekort A/S ikke risikerer at indkøbe udstyr, som der ikke efterfølgende bliver behov for i de enkelte trafikskaber.

4.2.4 Rejsekortet som omtalt i lov om trafikskaber.

I forslaget til Lov om trafikskaber fra 2005 er det anført at:

"På længere sigt skal der arbejdes for, at der opnås et mere enkelt og ligetil takstsystem i den kollektive trafik. Målet er på sigt at etablere et fælles takstsystem for hele den kollektive trafik i landet. Denne målsætning skal ses i sammenhæng med planerne om etableringen af et landsdækkende elektronisk rejsekort".

Endvidere refereres i lovforslaget at *"..Parterne bag Rejsekort A/S planlægger, at rejsekortet udstrækkes til at blive en landsdækkende, elektronisk rejsehjemmel, der over en årrække vil kunne erstatte de nuværende billetteringssystemer i den kollektive trafik. Herved vil tilgængeligheden til den kollektive trafik kunne øges, idet rejsekortet, fuldt implementeret, vil kunne anvendes til al kollektiv trafik i Danmark".*

Det bemærkes supplerende, at det i regeringsgrundlaget fra februar 2005 er præciseret, at *"Regeringen ønsker at støtte udviklingen af et elektronisk rejsekort" samt at "Målet er at lette borgernes anvendelse af den kollektive trafik i hele landet".*

5 Rejsekortudstyr

5.1 Rejsekortudstyr til busser og tog.

Til rejsekort projektet er der nogle forskellige typer af udstyr, som bruges i busser, på togperroner og til kontrol af rejsehjemmel.

Princippet i busserne er at straks kunden kommer ind i bussen skal foretages check.in ved at føre rejsekortet hen til en kontantløs kortlæser. Chaufføren kan følge check ind på sit chaufførpanel. Når kunden står af bussen skal kortet læses igen, så turens pris kan beregnes. For at udstyret kan finde ud af, hvor passageren er stået henholdsvis på og af, skal positionerne angives og det sker via et GPS-system, der er installeret i bussen.

For Midttrafik er det valgt at bruge som beregningsforudsætning i business-casen, at der laves faste installationer i alle kontraktbusser, undtagen for de i alt 248 ruter, der er defineret som rabatruter. På dette grundlag er det beregningsmæssigt forudsat, at der skal installeres fast udstyr

i 1.010 busser i Midttrafik, inklusiv reservebusser. I skønnet indgår 294 bybusser, 469 regionale busser og 146 lokale busser samt et tillæg på ca. 10 pct. vedrørende reservebusser.

Afgrænsningen af det helt præcise antal busser med faste bus installationer forudsætter en gennemgang af antal busser og omsætning på den enkelte rute, et samlet overblik hvordan den enkelte bus anvendes på tværs af ruter, samt hvordan den enkelte rute hænger sammen med – eller ikke hænger sammen med – øvrige busruter og tog. På dette grundlag kan der være lokale ruter, hvor det skønnes uforholdsmæssigt dyrt af foretage en fast businstallation. Det har ikke været muligt at foretage denne ideelle gennemgang af alle busser og ruter forud for afslutningen af business-casen, hvorfor det understreges, at det endelige antal faste businstallationer kan afvige fra det beregningsmæssigt forudsatte antal. Midttrafiks bestillere vil blive bedt om en vurdering af det antal businstallationer, som findes relevant for de enkelte områder.

Det er i princippet muligt at bruge PDA-baserede scannere til "check-in" og "check-ud". Disse skannere – som relativt nemt kan flyttes fra bus til bus - giver mulighed for at give rejsekort-funktionalitet i busser, hvor det som udgangspunkt ikke skønnes hensigtsmæssigt at lave faste installationer fordi disse eksempelvis fortrinsvis betjener ruter med en beskeden omsætning og et beskedent passageantal. Udstyret vil kun blive installeret ved bussens indgangsdør, og ikke bussens øvrige døre. For chauffører og passagerer er denne "light-løsning" en mindre brugervenlig løsning med færre funktioner end de faste installationer. Løsningen er derfor alene brugbar i ruter, som eksempelvis åbne skolebusruter, lokalruter og måske som backup i reservebusser, som relativt sjældent tages i brug. Løsningen er imidlertid ikke anvendelig til bybusruter, regionale ruter samt de større lokale ruter.

For lokalbanernes vedkommende kan man i princippet vælge at placere billetteringsudstyret i togene eller på perronerne. I business-casen er det forudsat, at alt udstyret er monteret på perronerne, således at kunderne foretager check-ind og check-ud uden for toget. Denne løsning er blandt andet en fordel i forhold til kontrol af gyldig rejsehjemmel. Midttrafik overvejer dog, hvor vidt det i stedet bør vælges den model, hvor billetteringsudstyret installeres i toget. Dette vil blandt andet indebære et mere begrænset behov for udstyr, og dermed lavere anskaffelsesudgifter.

På udvalgte stationer opsættes kan der opsættes en kortautomat, hvor det er muligt at købe anonyme kort eller tanke de personlige kort op samt et par yderligere funktioner. Det er kun muligt at bruge betalingskort til betaling på automaterne, d.v.s. at det ikke bliver muligt at bruge sedler og mønter.

Til kontrolpersonalet er der udviklet en lille håndholdt enhed, som kan aflæse kortene og derved kan kontrollørerne se om et konkret rejsekort har gyldighed som rejsehjemmel.

Til salg af anonyme kort og opladning af kort via en agent er der udviklet en lille salgsterminal. Til salg fra trafikcentre og rutebilstationer leveres et program, som er udviklet til DSB. Programmet installeres på en almindelig pc.

6 Økonomiske konsekvenser ved Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet.

6.1 Udgifter, likviditetsbehov og finansiering.

En tilslutning til det landsdækkende rejsekortprojekt har en række væsentlige økonomiske konsekvenser for Midttrafik. Disse konsekvenser er beskrevet i det følgende.

Kapitaludgifterne til aktiekapital, lånekapital og indkøb af rejsekortudstyr er beskrevet i afsnit 6.1.1, 6.1.2 og 6.1.3, mens de centrale og decentrale drifts- og vedligeholdelsesudgifter er beskrevet i afsnit 6.1.4.

Den positive påvirkning for Midttrafiks omsætning som forudsættes ved ibrugtagning af rejsekortet, er beskrevet i afsnit 6.1.6.

Endelig er en række øvrige rejsekortafledte udgifter og indtægter for Midttrafik beskrevet i afsnit 6.1.7., herunder de konsekvenser som rejsekortprojektet har for Midttrafiks administration.

Det samlede likviditetsbehov for Midttrafik som følge af en tilslutning til rejsekortprojektet er beskrevet i afsnit 6.1.8.

I afsnit 6.2 er nærmere beskrevet den årlige likviditetsbelastning for Midttrafik, såfremt det lægges til grund, at der foretages en delvis lånefinansiering af den samlede udgift til rejsekortprojektet.

De økonomiske konsekvenser der er beskrevet i det følgende, er samtlige de økonomiske konsekvenser som fra og med 2008 skønnes at følge af en beslutning i Midttrafiks bestyrelse om fuld tilslutning til Rejsekortprojektet, dvs. inklusiv de eksisterende forpligtigelser fra det tidligere VAT. De indbetalinger, som er foretaget forud for 2008 – i alt ca. 7 mio. kr. - er ikke medregnet.

6.1.1 Aktiekapital

Det centrale grundlag for trafikelskabernes samarbejde om rejsekortprojektet er aktionæroverenskomsten, jf. afsnit. Aktionæroverenskomsten indeholder den overordnede regulering af aktionærernes indbyrdes forhold i Rejsekort A/S, herunder er der nærmere fastlagt størrelsen af de enkelte aktionærers kapitalindskud. De enkelte trafikelskabernes andel af den samlede aktiekapital er bestemt ud fra rejse- og omsætningstal, vægtet med 40 % på indtægterne og 60 % på antallet af rejser.

Der særskilte udgift til aktiekøb for Midttrafik ved fuld tilslutning til Rejsekortsystemet udgør ca. 33,3 mio. kr. (2007-priser). Der er i business casen forudsat, at der er et afkast på aktierne på 5 pct. p.a. fra og med 2017.

Indtægtsgrundlag for rejsekort A/S – og hermed grundlaget for at kunne udbetale et eventuelt udbytte - udgøres af rejse- og omsætningsafgifterne, jf. afsnit 6.1.4. Da der i praksis vil være fuld eller tilnærmelsesvis identitet mellem kredsen af aktionærer og indbetalerne af rejse- og omsætningsafgifter, er det imidlertid af en meget begrænset selvstændig interesse, hvor stort aktieafkastet isoleret set er. Det relevante er den samlede nettobetaling for det enkelte trafikelskab, på tværs af alle udgiftstyper, jf. opgørelserne i afsnit 6.1.8 og afsnit 6.2 nedenfor.

Forudsættes Midttrafiks fulde tilslutning til Rejsekortprojektet, forventes aktieudvidelsen på ca. 33,3 mio. kr. at ville ske i år 2008. Midttrafik kommer derved til at have aktier for et samlet beløb på ca. 36,0 kr. (2007-priser).

I tabel 1 er angivet Midttrafiks samlede årsfordelte finansieringsbehov vedrørende den aktiekapital, som forudsættes erhvervet.

Tabel 1. Årsfordelt finansieringsbehov – aktiekapital.

Mio. kr. (2007-priser)	2008	2009	2010	2011	2012	Efter 2012	I alt
Aktieerhvervelse (udvidelse)	33,3						33,3

6.1.2 Lånekapital

Rejsekort A/S står i henhold til kontraktgrundlaget for drift og vedligeholdelse af det centrale system, det vil sige alt det der er fælles for samtlige tilsluttede trafikskaber. Kort fortalt drejer det sig om det store centrale computersystem og de dertil hørende datanetværk.

Udgiften for rejsekort A/S skal som udgangspunkt betales af nogle afgifter som hvert enkelt trafikskaber betaler i form af rejseafgifter og omsætningsafgifter, jf. nedenfor vedrørende drifts- og vedligeholdelsesudgifter. Det enkelte selskabs indskud af lånekapital bestemmes ud fra selskabets relative aktieandel.

Da udgifterne for Rejsekort A/S i væsentligt omfang kommer før indtægterne i form af rejse- og omsætningsafgifter, er det nødvendigt for Rejsekort A/S med en midlertidig arbejdskapital. Denne arbejdskapital kommer fra lån der optages blandt aktionærerne.

Udlånet fra Midttrafik til Rejsekort A/S som følge af en Midttrafik-beslutning om fuld tilslutning til rejsekortprojektet vil indebære en indbetaling fra Midttrafik på ca. 51,6 mio. kr. i 2009, hvilket vil bringe den samlede lånekapital fra Midttrafik op på i alt ca. 55,5 mio. kr. (2007-priser).

Lånene optages af Rejsekort A/S i takt med selskabets løbende likviditetsbehov. Låneoptagelsen udskydes længst muligt, da Rejsekortselskabet i henhold til aktionæroverenskomsten betaler en relativt høj forrentning for selskabernes indlån. Lånekapitalen skal i henhold til aktionæroverenskomsten som udgangspunkt være tilbagebetalt fra Rejsekort A/S til aktionærerne senest medio 2020.

Rejsekort A/S forrenter i henhold til aktionæroverenskomsten den indskudte lånekapital fra aktionærerne på grundlag af den såkaldte CIBOR 12 måneders rentesats plus 1 pct. Medio november 2007 svarer CIBOR 12 + 1 pct. til en forrentning på i alt ca. 5,8 pct. p.a. Hermed vil Midttrafik opnå en forrentning af lånekapitalen som med stærkt overvejende sandsynlighed ligger over den rente som Midttrafik kan låne til, eksempelvis i Kommunekredit. Det betyder, indskud af ansvarlig lånekapital alene vil belaste Midttrafik likviditetsmæssigt, men at der samlet reelt vil være tale om en nettoindtægt og ikke en udgift.

Størrelsen af den forventede indtægt afhænger blandt andet af, i hvilken takt Rejsekort A/S tilbagebetaler lånekapitalen samt vilkårene for det lån som Midttrafik optager til finansiering af kapitalindskuddet, herunder eksempelvis om Midttrafik vælger en fast eller en variabel forrentning og om der ønskes mulighed for førtidig indfrielse af lånet m.v.

I tabel 2 er angivet Midttrafiks samlede årsfordelte finansieringsbehov vedrørende lånekapital, som Midttrafik stiller til rådighed for Rejsekort A/S, opgjort i 2007-priser.

Tabel 2. Årsfordelt finansieringsbehov – lånekapital.

Mio. kr. (2007-priser)	2008	2009	2010	2011	2012	Efter 2012	I alt
Lånekapital (udvidelse)		51,6					51,6

6.1.3 Udgifter til indkøb af rejsekortudstyr.

I forbindelse med tilslutning til Rejsekortet, skal Midttrafik investere i forskellige typer af udstyr. Dette omfatter både udstyr til busser, togperroner, garageanlæg og salgsudstyr til salgssteder.

Til busserne omfatter dette chaufførens rejsekortcomputer, betjeningskærm, printer, GPS kommunikation og kortlæsere ved hver dør. Ved større garageanlæg og på busterminaler, omsættes WLAN kommunikation, således at busserne kan tømmes for data og nye datafiler kan uploades til bussen.

På større togstationer kan der installeres en rejsekortautomat, hvori passagererne kan købe et anonymt rejsekort, optanke sit rejsekort eller se rejsehistorikken over tidligere foretagne rejser. Trafikkontrollørerne vil blive udstyret med en kontrolenhed (en PDA), således at de kan tjekke passagerernes rejsehjemmel.

Der skal også installeres rejsekortudstyr på diverse salgssteder. Det gælder både egne salgssteder, som busterminaler og lign., men også salgsudstyr til kiosker og salg via telefonsalg kræver udstyr.

Beregningsmæssigt er det antaget at der skal rejsekortudstyr i i alt 1.010 busser og at disse fordeles på 70 garageanlæg.

Til salg og optankning af rejsekort er det anslået at der skal opsættes 5 kortautomater, der etableres kortoptankningsfaciliteter i 50 kiosker og at der etableres 5 kortsalgssteder, hvor kunderne kan købe personlige kort.

De angivne udstyrmængder beror på et foreløbigt samlet overslag. Opgørelse af de helt eksakte udstyrmængder beror på en mere omfattende gennemgang af busser og busruter m.v., jf. nærmere afsnit 5.1.

I tabel 3 er angivet det samlede årsfordelte finansieringsbehov vedrørende indkøb af rejsekortudstyr i 2007-priser. Finansieringsbehovet er opgjort inklusiv reservedele, kaldte optioner, uddannelse og installation. Der er endvidere skønsmæssigt tillagt 5 pct. vedrørende uforudseelige udgifter.

Tabel 3. Årsfordelt finansieringsbehov – indkøb af rejsekortudstyr.

Mio. kr. (2007-priser)	2008	2009	2010	2011	2012	Efter 2012	I alt
Køb af rejsekortudstyr	20,2	77,6		5,2			102,9

6.1.4 Drifts- og vedligeholdelsesudgifter

Konceptet for rejsekort projektet kan kort beskrives som bestående af to dele, hvor den første del er dataopsamlingsdelen. Denne del omfatter det store centrale computersystem og det dertil hørende datanetværk. Omkostningerne til dataopsamlingsdelen dækkes som udgangspunkt af den lånekapital, som stilles til rådighed for Rejsekort A/S af de enkelte aktionærer. Lånekapitalen tilbagebetales til de enkelte aktionærer via opkrævningen af rejseafgifter og omsætningsafgifter.

Den anden del er det rejsekortudstyr ("hardware") der er monteret decentralt – "ude i marken". Den samlede mængde af rejsekortudstyr er entydigt opdelt på de enkelte trafikskaber, og betales følgelig af de enkelte selskaber på grundlag af givne udstyrspriser og de af trafikskabet ønskede udstyrmængder.

De forskellige typer af decentralt rejsekortudstyr - installeret i busser, på togperroner og i garageanlæg m.v. - skal det enkelte trafikskab selv afholde vedligeholdelsesudgiften til. Vedligeholdelse og service udføres af East-West.

Der er i tabel 4 skønnet over de samlede årsfordelte drifts- og vedligeholdelsesudgifter for Midttrafik ved fuld tilslutning til Rejsekortprojektet, fordelt på rejseafgifter og omsætningsafgifter vedrørende den centrale dataopsamlingsdel, samt på udgifter til reservedele samt vedligeholdelse til det decentrale rejsekortudstyr. Rejse- og omsætningsafgifterne aftales mellem aktionærerne og udgør pr. oktober 2007 forudsatte satser er en rejseafgift på 0,280 kr. pr. rejse samt en omsætningsafgift på 1,207 %.

For de decentrale udstyr er skønnet baseret på de erfaringstal som ligger i forbindelse VAT-tilslutningen. Afhængig af det konkrete udstyr som indkøbes, ligger den årlige decentrale drifts- og vedligeholdelsesudgift på 6-7 pct. af de samlede anskaffelsesudgifter, hvilket i henhold til Rejsekort A/S er det forventede niveau.

Tabel 4. Årsfordelt finansieringsbehov – drifts- og vedligeholdelsesudgifter.

Mio. kr. (2007-priser)	2008	2009	2010	2011	2012	Årligt efter 2012
<u>Det centrale udstyr:</u>						
Rejseafgift		0,1	8,5	16,5	16,7	16,7
Omsætningsafgift		0,1	3,3	6,4	6,4	6,4
<u>Det decentrale udstyr:</u>						
Vedligeholdelse i garantiperioden		2,5	4,9	2,5		
Vedligeholdelse efter garantiperioden				3,1	6,2	6,2
I alt		2,6	16,7	28,4	29,3	29,3

Vedligeholdelsesudgiften vedrørende det decentrale udstyr er større efter garantiperiodens udløb. Garantien dækker en reparation eller en ombytning af udstyret. Garantiperioden er 2 år efter driftstart.

Det bemærkes, at der i de samlede drifts- og vedligeholdelsesudgifter indirekte omfatter en udgift til afskrivning/genanskaffelse. Det skyldes, at det er systemleverandøren East-West som i henhold til kontrakten har ansvaret for, at systemet løbende vedligeholdes og ajourføres i en 15-årig periode, så det på et givet tidspunkt kan honorere de funktionskrav m.v. som er aftalt mellem East-West og Rejsekort A/S. Dette forhold er væsentligt ved vurdering af de relativt høje driftsomkostninger

6.1.5 Distributionsafgifter og distributionshonorar.

Rejsekort A/S opkræver en betaling fra trafikskaberne som skal dække udgifterne til markedsføring, salg og distribution m.v. af det fælles rejsekort. Opkrævningen sker i form af en distributionsafgift. Afgiften er fastsat til 2,8 % af de enkelte trafikskabers omsætning på rejsekortet. Der forudsættes ved beregningen en omsætning på 670 mio. kr. årligt, svarende til den senest opgjorte omsætning i Danske Regioner. Det forudsættes endvidere, at 75 pct. af Midttrafik omsætning overgår til rejsekortet fra og med 2013.

Den part som faktisk udfører arbejdet vedrørende markedsføring, salg og distribution m.v. modtager modsvarende en honorering i form af et distributionshonorar. Distributionshonoraret er fastsat i tilslutningsaftalen. Honoraret er en variabel procentdel af det beløb som der oplades med. Procentdelen er størst for betjent salg og mindst for selvbetjenings salg over nettet. Der betales endvidere et honorar for hvert nyt kort der sælges.

Det er forudsat, at Midttrafik som udgangspunkt modtager lige så store indtægter i form af distributionshonorarer som Midttrafik betaler til de øvrige i form af distributionsafgifter, med andre ord at Midttrafik netto hverken har en udgift eller en indtægt på dette punkt, jf. tabel 5 nedenfor.

Til orientering er angivet det forudsatte årlige niveau vedrørende distributionsafgifter og distributionshonorarer.

Tabel 5. Årsfordelt finansieringsbehov – distributionsafgifter og distributionshonorarer.

Mio. kr. (2007-priser)	2008	2009	2010	2011	2012	Årligt Efter 2012*
Distributionsafgifter	0	2,3	9,9	11,7	13,4	14,1
Distributionshonorarer	0	-2,3	-9,9	-11,7	-13,4	-14,1
I alt		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

* Svarende til det stabiliserede niveau fra og med 2013.

6.1.6 Omsætningseffekter for Midttrafik ved indførelse af rejsekortet.

Samlet forudsættes det, at Midttrafik omsætning vil blive påvirket med mellem 0 pct. og 3 pct. årligt for den del af midttrafik omsætning, som overføres til rejsekortet. Det forudsættes, at der i 2013 og i de følgende år er overført 75 pct. af Midttrafik nuværende omsætning til rejsekortet. Med en omsætning på forudsat 670 mio. kr. årligt svarer det til en maksimal omsætningsfremgang på i størrelsesordenen 15 mio. kr. årligt fra og med år 2013.

Den mulige opsætningseffekt ses som en konsekvens af den større tilbøjelighed til at benytte kollektiv trafik, som introduktionen af rejsekortet forudsættes at indebære samt de effekter der følger af at Midttrafik opnår bedre muligheder for driftsplanlægning og ruteplanlægning m.v. jf. nærmere diskussionen i afsnit 2.

I tabel 6 er angivet det samlede årsfordelte finansieringsbehov vedrørende omsætningseffekten for Midttrafik ved indførelse af rejsekortet.

Tabel 6. Årsfordelt finansieringsbehov – omsætningseffekt ved rejsekortintroduktion.

Mio. kr. (2007-priser)	2008	2009	2010	2011	2012	Årligt efter 2012*
Omsætningseffekt	0	0	0- -10,1	0- -12,1	0- -14,1	0- -15,1

* Svarende til det stabiliserede niveau fra og med 2013.

6.1.7 Øvrige udgifter og indtægter.

I det ovenstående er skønnet over de direkte økonomiske konsekvenser som følge af en implementering af rejsekortprojektet i Midttrafik.

Ud over de direkte økonomiske konsekvenser eksisterer der en række afledte økonomiske konsekvenser, som bør indregnes for at opnå et mere retvisende billede af de samlede økonomiske konsekvenser ved rejsekortprojektet.

De afledte økonomiske konsekvenser består af en række følgeudgifter til eksempelvis markedsføring, uddannelse og projektorganisering m.v. i Midttrafik. På sigt vil der også i et vist omfang være en række mindreudgifter ved indførelse af rejsekortprojektet, efterhånden som eksempelvis de eksisterende billetteringssystemer kan udfases.

Information og markedsføring.

Midttrafik kan i et ikke uvæsentligt omfang drage fordel af den samlede markedsførings- og informationsindsats som sker centralt. Når rejsekortet kommer til Jylland, vil der på det pågældende tidspunkt være et vist overordnet kendskab til produktet blandt Midttrafiks kunder. Der vil dog til stadighed være brug for en særlig indsats, som blandt andet orienterer kunderne om de særlige ændringer i forholdet mellem kunde og Midttrafik, som rejsekortet vil give anledning til, så som ændring af informationskanaler, ændrede forretningsgange med hensyn til anskaffelse og betaling af rejsehjemmel, overgangsbestemmelser etc. Der vil endvidere være behov for en særskilt informationsindsats i forhold til entreprenørerne. Der er skønnet en samlet merudgift til markedsføring på 1,0 mio. kr.

Kundeservice og betjent salg

Det skønnes, at der i en overgangsfase vil være et styrket behov for kundeservice som følge af det særlige informationsbehov, som kunderne vil opleve i forbindelse med overgangen fra et billetteringssystem til et andet. På længere sigt skønnes der et formindsket behov for kundeservice, herunder oplysninger om billetpriser og takstsystemer m.v., da en viden herom i princippet bliver overflødig ved overgang til rejsekortet.

På det "mellemlange sigt" skønnes der samlet en uændret ressourceindsats til kundeservice. Der er ikke indregnet en selvstændig effekt vedrørende kundeservice.

Med udgangspunkt i det aktuelle årlige udgiftsniveau på godt 10 mio. kr. forventes det, at der kan opnås en mindreudgift vedrørende betjent salg på rutebilstationer på i størrelsesordenen ca. 1 mio. kr. årligt fra og med 2011.

Klippekort og periodekort.

Ved overgangen til rejsekortet udfases klippekort og abonnementskort efter en periode. Visse abonnementskort - eksempelvis skolekort - skønnes dog umiddelbart at blive opretholdt. I det omfang og det tempo som de eksisterende klippekort og abonnementskort udfases, vil det

indebære en mindredgift til trykning, administration og distribution m.v. Hertil kommer de eksisterende udgifter til salgsprovision.

Det skønnes, at der kan opnås en mindredgift vedrørende *klippekort* på i størrelsesordenen årligt 1,75 mio. kr. fra og med 2011, fordelt med ca. 1,25 mio. kr. på trykkeudgifter og ca. 0,5 mio. kr. på lønsum, når klippekortene er fuldt udfaset.

Det skønnes endvidere, at der kan opnås en besparelse på årligt 0,3 mio. kr. på *abonnementskort* fra og med 2011. Skolekort og uddannelseskort indgår ikke. Der skønnes af denne grund ikke umiddelbart sparet lønsum.

Med udgangspunkt i det aktuelle niveau for udgifter til salgsprovenu, skønnes det endelig, at der fra og med 2011 kan opnås en mindredgift til *salgsprovenu* på i størrelsesordenen årligt ca. 3,75 mio. kr.

Samlet skønnes en årlig besparelse på 5,8 mio. kr. fra og med 2011.

Tilretning af edb-systemer m.v.

I forbindelse med rejsekortprojektet vil der som en del af "back-office" systemet blive tilbudt en række statistikfaciliteter. De vil dog herudover være behov for forskellige tilretning af eksisterende edb-systemer, herunder regnskabs- og planlægningsystemerne, så der kan ske udveksling og bearbejdning af de relevante data i rejsekortets "back-office-system". Der kan endvidere være behov for indkøb af ekstra serverkapacitet m.v.

Der skal ske særskilt ændring af det fælles system (system94 i NT), som foretager administration og planlægning vedrørende køreplaner og entreprenører for alle trafikselskaber uden for Sjælland. Midttrafiks andel til dette system skønnes at være i størrelsesordenen 0,7 mio. kr.

Rejsekortsystemet frembringer en meget stor og detaljeret mængde data. Data kan eksempelvis bruges til en mere målrettet markedsføring og til optimeringer på drifts- og køreplanområdet m.v. For at de rå data kan omsættes til praktisk anvendelig information, vil det endvidere være en forudsætning, at der kan ske indkøb af edb-baserede analyseværktøjer m.v.

De samlede merudgifter til edb-systemer m.v. skønnes at være i størrelsesordenen i alt 5 mio. kr.

Movia har oplyst, at de budgetterer med 1 mio. Kr. til dataeksport samt op til 10 mio. kr. til særlige analyseværktøjer/data warehouse m.v., i alt 11 mio. kr.

Uddannelse

Til supplement af den uddannelse, som er en del af den samlede rejsekortpakke ("train the trainer"), er der behov for uddannelse og kursusvirksomhed i relation til et meget bredt udsnit af Midttrafiks medarbejdere og samarbejdspartnere. Det drejer sig blandt andet om kursusvirksomhed i forhold til kundecenter, entreprenørhåndtering, økonomidel og chaufføruddannelse. Chaufføruddannelsen skønnes i et væsentligt omfang at kunne blive afholdt inden for de muligheder for efteruddannelse, som typisk ligger i kontrakterne med de enkelte vognmænd. Movia har valgt at gennemføre chaufføruddannelsen i samarbejde med AMU-centrene, og en tilsvarende model forudsættes anvendt i Midttrafik.

Det skønnes, at der samlet er behov for merudgifter på i alt ca. 0,8 mio. kr. til uddannelse.

Intern projektorganisering.

Planlægning og implementering af et så stort og gennemgribende projekt som rejsekortet kan ikke

hensigtsmæssigt baseres på de stærkt begrænsede muligheder for at løfte opgaven, som Midttrafiks eksisterende organisering giver. Dertil er opgaven for omfattende og for langstrakt. Det forudsættes derfor, at der laves en egentlig særskilt projektorganisering vedrørende rejsekortet, som kan sikre den nødvendige fremdrift og den nødvendige klarhed i ansvars- og opgaveplaceringen. Det er umiddelbart tanken, at der laves en projektorganisering i den form der i Midttrafik er valgt for letbaneprojektet i Århus. De trafikselskaber som allerede har valgt at gå fuldt med i rejsekortprojektet, har på tilsvarende måde valgt en projektorganisering med et fast sekretariat grundet opgavens omfang, kompleksitet og længde.

Af konkrete opgaver som forudsættes løst af projektsekretariatet kan eksempelvis nævnes:

- Afdækning af behov for og placering af rejsekortudstyr i Midttrafiks samlede område
- Planlægning og afvikling af udstyrsinstallation, test og godkendelse. Opfølgning og korrektion ved afvigelser.
- Afklare, beskrive og sikre implementering af alle relevante forretningsgange ved brug af rejsekortet, herunder kortdistribution, information og kundesupport, kundeklager, entreprenørtilpasninger, cash-flow, debitor/kreditorstyring etc.
- Driftsplaner og løbende driftsstatus. Håndtering af driftsproblemer. Driftanalyser.
- Markedsføring og salgsstrategi
- Sikre korrekte takstdata i rejsekort
- Koordinere og tilbyde uddannelse
- Sikre erfaringsopsamling og dokumentation
- Sikre relevante koblinger mellem rejsekortsystemet og de eksisterende edb-systemer, herunder økonomisystemerne
- Analysere og nyttiggøre rejsekortdata, herunder servicere kolleger med databehov
- Deltage i relevante arbejdsgrupper på tværs af trafikselskaberne samt med Rejsekort A/S og Bus & Tog, eksempelvis arbejdsgrupper omkring et kommende fælles kontantbilletsystem og arbejdsgrupper vedrørende projektudrulning og økonomi.
- Håndtering af kontraktmæssige spørgsmål m.v i forhold til rejsekort A/S

Det skønnes, at der til brug for bemanningen af projektsekretariatet vil være behov for en merudgift på skønsmæssigt i alt 7,5 mio. kr. i perioden 2008-2010. I de efterfølgende år afsættes skønsmæssigt et beløb på 1 mio. kr. i erkendelse af, at der også efter driftsstart vil være en række væsentlige men mere driftsorienterede opgaver. Udgiftsskønnet vedrørende projektorganisering samt "øvrige administration" tage udgangspunkt i de praktiske erfaringer i Movia.

Movia bruger aktuelt (ultimo 2007), hvad der svarer til i størrelsesordenen 5-6 mio. kr., årligt på medarbejdere, som udelukkende er beskæftiget med rejsekortprojektet. Movia understreger, at de selv og andre relevante selskaber konsekvent har undervurderet behovet for projektorganisering samt ressourcetrækket på "øvrige administration".

Øvrige administration.

Det skal, efter en beslutning om at rejsekortet udbredes i hele Midttrafiks område, foretages en detaljeret gennemgang af ruter, kontrakter og strækninger, for at klarlægge det endelige antal enheder der skal til, og den fysiske placering af disse enheder.

Der skal endvidere afklares forretningsgange internt og i forhold til kunder og entreprenører, herunder udarbejdes nye arbejdsgangsbeskrivelser og instruktioner, entreprenørkontrakter m.v. Dernæst skal der ske faktisk implementering af nye forretningsgange, eksempelvis vedrørende kortdistribution og kundeforhold. Der kan i en overgangsperiode forventes generelt flere henvendelse, herunder flere deciderede kundeklager.

De nævnte opgaver vil som udgangspunkt ligge i og vil blive koordineret af projektsekretariatet. Der vil imidlertid i vidt omfang være behov for at inddrage den øvrige del af Midttrafiks organisation, hvilket kan forventes at indebære et betydeligt ressourcetræk over en flerårig periode. Det skønnes, at i størrelsesordenen ca. 15 pct. af Midttrafiks samlede administrative ressourcer i en ca. 3-årig periode vil medgå til rejsekortrelaterede arbejdsopgaver. Den samlede administrative merbelastning svarer til en lønsum på i alt 20 mio. kr.

På baggrund af erfaringerne fra Movia vurderes det angivne skøn at være "i den lavere ende".

Bortfaldne driftsudgifter vedrørende det eksisterende system.

Når rejsekortet er fuldt indført i Midttrafik og de eksisterende systemer bliver udfaset fra 2009, vil driftsudgifterne for de eksisterende systemer bortfalde. Det skønnes at der samlet vil kunne opnås en besparelse på op til 5 mio. kr. årligt, når det eksisterende billetteringsudstyr er fuldt udfaset fra og med 2012. på grundlag af niveauet for de eksisterende driftsudgifter. Det svarer til det samlede årlige niveau for de eksisterende driftsudgifter.

Trafiktællinger og indtægtsfordeling.

De data som registreres ved kundernes brug af rejsekortet vil i princippet overflødiggøre behovet for trafiktællinger, herunder behovet for tilknyttede konsulentytelser m.v. Baseret på det erfaringsmæssige udgiftsniveau på området skønnes det, at der kan opnås en besparelse på årligt 2,5 mio. kr. fra og med 2013.

Kontrol og godkendelse af businstallationer.

Midttrafik skal som udgangspunkt selv foretage gennemgang og godkendelse af businstallationer samt øvrige installationer i garageanlæg m.v. Med forudsat installation i godt 1.000 busser er der tale om en ganske omfattende opgave. Det bør overvejes at anvende konsulentbistand til opgaven, evt. fra Movia, som på det relevante tidspunkt har været igennem processen og dermed har draget en række væsentlige og nyttige erfaringer.

Det skønnes, med udgangspunkt i, at en person kan gennemgå og godkende ca. 25 busser på en uge, at der vil medgå særskilte udgifter hertil på i størrelsesordenen samlet 0,75 mio. kr.

Merudgifter i Århus bybusser p.g.a. længere indstignings- og køretid.

I Århus sker indstigningen i dag uden at der foretages billettering. I forhold hertil vil brug af rejsekortet i en vis grad forsinke indstigningen, og hermed give længere køretider og højere udgifter. Der er behov for at nærmere at analysere, hvordan der kan sikres en indstigning i busserne i Århus, som i mindst muligt omfang indebærer forsinkelser, og hermed ekstra køretid og merudgifter i forhold til i dag, herunder tæt at følge de erfaringer, der vil blive gjort i Movias område forud for en rejsekortudrulning i Midttrafik. Forholdet vil endvidere blive rejst over for Rejsekort A/S. Der er ikke i nærværende sammenhæng forsøgt en prissætning af forholdet, idet det i første omgang ses som formålstjenligt at fokusere på de mulige initiativer til en reduktion af problemet. Umiddelbart kan man eksempelvis forestille sig at check-in scanneren placeres således i bussen, at selve indstigningen påvirkes minimalt i forhold til i dag.

I tabel 7 er angivet det samlede årsfordelte finansieringsbehov vedrørende "øvrige udgifter og indtægter".

Tabel 7 Årsfordelt finansieringsbehov – øvrige udgifter og indtægter.

Mio. kr. (2007-priser)	2008	2009	2010	2011	2012	Årligt efter 2012
Information og markedsføring		0,5	0,5			
Kundeservice og betjent salg				-1,0	-1,0	-1,0
Klippekort og periodekort				-5,8	-5,8	-5,8
Tilretning af edb-systemer m.v.	1,0	3,0	1,0			
Uddannelse		0,8				
Intern projektorganisering	1,5	3,0	3,0	1,0	1,0	1,0
Øvrig administration	2,5	7,0	7,0	3,5		
Driftsudgifter vedrørende det eksisterende system			-1,0	-3,0	-5,0	-5,0
Trafiktællinger og indtægtsfordeling						-2,5
Kontrol og godkendelse af businstallationer		0,8				
I alt	5,0	15,1	10,5	-5,3	-10,8	-13,3

6.1.8 Samlet likviditetsbehov for Midtrafik ved kontant betaling.

Det årlige likviditetsbehov for Midtrafik udgøres af de under punkterne 6.1.1 til 6.1.7 nævnte beløb. Det samlede årsopdelte likviditetsbehov er angivet i tabel 8. De angivne beløb svarer til den udgift som ville være gældende i det enkelte år, hvis alle udgifter betales kontant.

Tabel 8. Samlet årsfordelt likviditetsbehov ved tilslutning til Rejsekortet
– fuld kontantbetaling. (mio. kr.).

Mio. kr. (2007-priser)	2008	2009	2010	2011	2012	Årligt efter 2012
Aktiekapital (6.1.1)	33,3					
Lånekapital (6.1.2)		51,6				
Køb af rejsekortudstyr (6.1.3)	20,1	77,6		5,2		
Drifts- og vedligeholdelsesudgifter (6.1.4)		2,6	16,7	28,4	29,3	29,3
Distributionsafgifter og distributionshonorarer (6.1.5)						
Omsætningseffekter (6.1.6)			0- -10,1	0- -12,1	0- -14,1	0- -15,1
Øvrige udgifter og indtægter (6.1.7)	5,0	15,1	10,5	-5,3	-10,8	-13,3
I alt	58,5	146,9	17,2- 27,2	16,3- 28,3	4,4- 18,5	0,9- 16,0

Usikkerheder ved opgørelsen.

For det samlede skøn vurderes der ikke mindst en usikkerhed med hensyn til hvornår de enkelte udgifter og indtægter falder, primært sammenhængende med om projektet tidsmæssigt gennemføres som forudsat.

Udgiftstallene er herudover naturligvis betinget af de opstillede forudsætninger, herunder eksempelvis af hvor mange og i hvilke busser der skal installeres udstyr og af de øvrige udstyrsforudsætninger. Generelt vurderes der at være en forholdsvis moderat usikkerhed på de centrale udgiftsposter vedrørende aktiekøb, lånekapital og rejsekortudstyr, da der på disse punkter er tale om kontraktligt regulerede forhold. Der er dog mulighed for at aktionærerne indbyrdes kan aftale at regulere indbetalingen af aktiekapital og lånekapital, hvis der er den tilstrækkelige enighed herom, begrundet i den løbende vurdering af økonomien i Rejsekort A/S. Tilsvarende gælder for de centrale drifts- og vedligeholdelsesudgifter.

Vedrørende distributionsafgifter og distributionshonorarer er det forudsat, jf. afsnit 6.1.5, at Midttrafik netto hverken tjener på eller betaler til de øvrige selskaber. Forholdet vil i praksis være afhængig af, hvilken salgsstrategi Midttrafik implementerer i forbindelse med rejsekortet. Effekten vil også indirekte være påvirket af de øvrige selskabers salgsstrategi.

Den væsentligste principielle usikkerhed vedrører punktet om omsætningseffekten og punktet om "øvrige udgifter og indtægter". Omsætningseffekten har en væsentlig usikkerhed, fordi den beror på en adfærd hos kunderne, som kan være svær at forudsige. Af samme grund er det forsigtigt lagt til grund, at effekten skønnes at være mellem 0 pct. og 3 pct. af den omsætning som flyttes over på rejsekortet.

6.2 Årligt likviditetsbehov ved delvis lånefinansiering.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har tilkendegivet, at trafikskaberne har mulighed for at optage lån i forbindelse med deres deltagelse i Rejsekort A/S.

Ministeriet er indstillet på efter ansøgning at give dispensation til lånoptagelse til rejsekortprojektet med udgangspunkt i de retningslinier, hvorefter der tidligere er givet lånedispensation til trafikskaber, hvis trafikskaberne har behov for lånefinansiering i forbindelse med deltagelse i Rejsekortprojektet.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har oplyst, at Midttrafik har de samme lånemuligheder som tidligere er givet til HUR. Konkret forudsættes det at indebære, at der vil være mulighed for lånefinansiering af alle relevante følgeudgifter i tilknytning til rejsekortprojektet, både anlægsorienterede udgifter og driftsudgifter. Tilsagnet fra Indenrigs- og sundhedsministeriet indebærer konkret, at der kan opnås en selvstændig låneramme for Midttrafik.

Der vil, i umiddelbar forlængelse af en bestyrelsesbeslutning om Midttrafiks deltagelse i rejsekortprojektet, blive taget skridt til at sikre, at de nødvendige og tilstrækkelige lånetilsagn indhentes i Indenrigs- og Sundhedsministeriet samt at den nødvendige udbudsforretning iværksættes.

På grund af den store likviditetsbelastning særligt i 2008 og 2009, jf. tabel 8, forudsættes det, at Midttrafik lånefinansierer en del af rejsekortudgiften.

Konkret forudsættes det, at Midttrafik lånefinansierer aktiekøb, indskud af lånekapital, køb af rejsekortudstyr samt "øvrige udgifter og indtægter" til og med 2010, mens likviditetsbehovet som følge af driftsudgifter, omsætningseffekt samt "øvrige udgifter og indtægter" fra og med 2011 forudsættes betalt kontant.

Midttrafik har vide muligheder for selv at vælge den type finansiering, som vurderes som den mest hensigtsmæssige. Det være sig med hensyn til forhold vedr. fast eller variabel rente, mulighed for førtidig indfrielse af lånet, afdragsfrihed i den første kortere årrække o.s.v.

Movia og NT har valgt at der umiddelbart optages et afdragsfrit lån, som efterfølgende omlægges til lån med fuld ydelsesbetaling, når der efter en kortere årrække kan laves et mere sikkert skøn for det løbende likviditetsbehov, blandt andet under hensyntagen til, hvornår Rejsekort A/S beslutter at påbegynde tilbagebetalingen af den indskudte lånekapital, jf. afsnit 6.1.2. Det er umiddelbart forudsat, at der vælges en tilsvarende model for Midttrafik.

Forudsættes beregningsmæssigt en lånefinansiering, hvor Midttrafik vælger et lån med afdragsfrihed frem til medio 2012 og med efterfølgende tilbagebetaling frem til medio 2024, kan Midttrafiks årlige likviditetsbehov opgøres til det i [tabel 9](#) anførte.

I tabel 9 er endvidere indregnet effekten af, at Rejsekort A/S tilbagebetaler lånekapitalen med påløbne renter fra medio 2012 samt en forudsætning om, at Midttrafiks erhvervede aktier i Rejsekort fra og med 2017 giver et årligt afkast på 5 pct.

Tabel 9. Årsfordelt samlet likviditetsbehov ved tilslutning til rejsekortprojektet
– delvis lånefinansiering. (mio. kr.)

Mio. kr. (2007-priser)	2008	2009	2010	2011	2012	I alt efter 2012***
Lånefinansierede udgifter					6,4	170,4
Umiddelbart afholdte udgifter		2,6	6,7- 16,7	11,1- 23,1	4,4- 18,5	11,4- 207,5
I alt		2,6	6,7- 16,7	11,1- 23,1	10,7- 24,8	181,8- 377,9

*** til og med 2025

Det laveste sæt af udgifter modsvarer den situation, hvor der forudsættes en omsætningsfremgang på 3 pct. for den del af Midttrafiks omsætning, som lægges over på rejsekortet. Det højeste sæt af udgifter modsvarer den situation, hvor det forudsættes, at omsætningen ikke påvirkes som følge af Rejsekortets indførelse i Midttrafik.

De i tabel 9 anførte beløb svarer til de samlede ekstra beløb som forudsættes opkrævet hos bestillerne med de givne forudsætninger for en delvis lånefinansiering.

Der er i tabel 10 givet et skøn for den relative fordeling af det samlede likviditetsbebehov på Midttrafiks bestillere.

Tabel 10. Relativ fordeling på bestillere af det samlede likviditetsbehov (pct.)

Favrskov	0,5%
Hedensted**	0,2%
Herning	1,9%
Holstebro	1,6%
Horsens**	2,8%
Ikast-Brandø*	0,0%
Lemvig	0,3%
Norrdjurs	0,7%
Odder	0,3%
Randers	4,5%
Ringk/Skjern	0,7%
Samsø	0,5%
Silkeborg	5,0%
Skanderborg	1,5%
Skive	2,5%
Struer	0,7%
Syddjurs	1,2%
Viborg	2,2%
Århus	18,4%
Regionen**	54,7%
I alt	100,0%

* Der er gratis kørsel i Ikast-Brandø, og derfor ikke et behov for installation af billetteringsudstyr

** Der er ved beregningen taget højde for, at ca. 8,2 pct. af det samlede likviditetsbehov forlods fordeles på Hedensted og Horsens kommuner samt regionen, svarende til den del af Midttrafiks samlede investering som vedrører overførte rejsekortforpligtigelser fra det tidligere VAT.

Fordelingen er et ganske foreløbigt skøn med udgangspunkt i de umiddelbart tilgængelige data i Midttrafik vedrørende de enkelte busruter. Opgørelsen skal tages med forbehold og er medtaget for at give en foreløbig indikation af den relative bestillerbetaling ved tilslutning til rejsekortprojektet. Som led i den rejsekorthøring som Midttrafik vil foretage blandt bestillerne, vil bestillerne blive bedt om selv at vurdere behovet for rejsekortudstyrede busser på de busruter som hører under den enkelte bestiller.

6.3 Gradvis overgang til rejsekortet

I en periode efter indførelse af Rejsekortet vil trafikselskaberne skulle arbejde med to billetsystemer. Dels det nuværende og dels Rejsekortet. Implementeringsstrategien er fastlagt således, at implementeringen af Rejsekortet og udfasningen af eksisterende papprodukter (klippekort og periodekort), vil blive foretaget gennem en overgangsperiode.

Det er planen, at fra salget af Rejsekortet påbegyndes og til salget af klippekort ophører, vil der være en periode på 4 mdr. Ophøret af brugen af klippekortet vil først træde i kraft yderligere 6 mdr. senere. Tilsvarende vil der for periodekort være en overgangsordning, hvor ophøret af salget vil ske 10 mdr. efter ibrugtagningen af Rejsekortet og ophøret af brugen vil træde i kraft yderligere 6 mdr. senere. Denne implementeringsplan ligger dog ikke helt fast og kan justeres når tilsvarende erfaringer er opnået gennem indførelsen af Rejsekortet på Sjælland.

Århus, 14. december 2007

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. december 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Svar på spørgsmål på Midttrafiks repræsentantskabsmøde den 26. okt. 2007

1) *Hvorfor bruger Rejsekortprojektet ikke et dankort - eller et andet eksisterende elektronisk kort med stor udbredelse - i stedet for et særskilt rejsekort? Hvad er de relevante begrundelser herfor?*

I forlængelse heraf ønskes belyst om det er muligt for Midttrafik at vælge en anden kortløsning end det særskilte rejsekort? Hvis ikke, bedes dette begrundet nærmere.

Svar

Formålet med rejsekortet er at etablere et elektronisk billetteringssystem til betjening af offentligheden inden for transport med tog, busser, Metro og andre kollektive transportmidler og anden i forbindelse hermed stående virksomhed.

For at leve op til formålet og kunne give den nødvendige ubesværede og høje adgangshastighed anvendes de såkaldte "Kontaktfrie kort". Ingen af de eksisterende kort med stor udbredelse kan leve op til formålet.

Rejsekortsystemet er bygget op omkring en fælles vision: "Enkelt og let – overalt, altid", hvilket blandt andet indebærer følgende fordele for kunderne:

- Et kort til hele Danmark
- Til hele den kollektive transport
- Ensartet anvendelse – alle steder
- Samme udstyr alle steder
- Ensartede regler for benyttelse
- Én pris – for én rejse
- Kendskab til takstsystem og billetprodukter ikke nødvendig

Det er således et grundlæggende princip, at kunden møder samme kortløsning overalt.

Selve rejsekortet udstedes af Rejsekort A/S og er således ikke trafikskabspecifikt. De enkelte trafikskaber distribuerer rejsekortet på vegne af Rejsekort A/S og skal således ikke anskaffe "egne" kort.

Dette har den fordel for trafikskaberne, at det er Rejsekort A/S, der skal opfylde og indhente de nødvendige myndighedsgodkendelser ligesom det sikres, at rejsekortet kan anvendes overalt uanset, hvor selve kortet er anskaffet.

Teknisk og aftalemæssigt vil det ikke være muligt for Midttrafik at anvende et andet kort end det særlige rejsekort, da det dels er væsentligt at de præcise tekniske standarder overholdes, og dels at kontraktgrundlaget forudsætter, at det anvendte kort leveres via Rejsekort A/S.

2) I andre sammenhænge er der konstateret problemer med scannere, hvor disse hurtigt mister deres korrekte funktionalitet, herunder bliver forældede. Der ønskes en redegørelse for, hvorledes Rejsekortprojektet tager højde for denne problematik, herunder hvordan det tekniske og økonomiske ansvar er placeret i forbindelse med mulige scannerproblemer.

Svar:

Udbuddet af Rejsesystemet er formuleret som funktionskrav, der skal opfyldes. Leverandørens tilbud og den indgåede kontrakt indeholder således krav om, at systemet funktion vedligeholdes og opfyldes i en periode på 15 år. For den kontraherede beløb til drift og vedligeholdelse skal leverandøren således opretholde funktionaliteten fuldt ud i hele perioden.

3) Der ønskes en redegørelse for den organisatoriske opbygning af Rejsekort A/S. Hvorfor er denne opbygning valgt, og hvilke fordele og ulemper indebærer opbygningen set fra bl.a. trafiksekskabernes side?

I forlængelse heraf ønskes belyst, hvor vidt der er mulige EU-retlige (udbudsretlige) problemer i forbindelse med den valgte organisering. Kan Midttrafik eksempelvis risikere juridiske problemer (sagsanlæg) ved den forudsatte tætte binding til én given leverandør (east-west)?

Svar:

Opbygningen af Rejsekort A/S

Rejsekortselskabet blev dannet august måned 2003 med det formål at forestå etablering og drift af et elektronisk billetteringssystem til betjening af offentligheden inden for transport med tog, busser, Metro og andre kollektive transportmidler.

Rejsekortselskabet forestår anskaffelse og drift af systemet "Rejsekortet", mens de kundemæssige forbindelser (takstfastsættelse, markedsføring, kundekontakt etc.) er en opgave, som de enkelte trafiksekskaber fortsat har ansvaret for.

Rejsekort A/S blev etableret m.h.p. at sikre en kompetent udbudsproces og efterfølgende kontraktadministration. Der er aktuelt ansat 11 personer i Rejsekort A/S. Der foreligger vedtægter for selskabet.

Rejsekortselskabet er dannet som et aktieselskab, og er derfor underlagt den dertil knyttede lovgivning. Aktionærerne i Rejsekort A/S fastlægger således selv politikken i overensstemmelse med aktieselskabslovgivningens regler.

Imellem aktionærerne er der indgået en aktionæroverenskomst, som regulerer det indbyrdes forhold mellem aktionærerne. Rejsekort A/S ejes aktuelt af følgende selskaber: DSB, Ørestadsselskabet, Movia, Sydtrafik, Midttrafik, Nordjyllands Trafikselskab og Bornholms Trafikselskab.

Der er vedtaget en forretningsorden for bestyrelsen og direktionen i Rejse-

kort A/S. Beslutninger vedrørende Rejsekort A/S tages i bestyrelsen og på den årlige generalforsamling.

Bestyrelsens formand og næstformand vælges på skift for 2 år ad gangen af henholdsvis DSB, Movia og De-Vestlige-Trafikvirksomheder i fællesskab (Nordjyllands Trafikselskab, Sydtrafik og Midttrafik).

Rejsekortselskabets opbygning har været forelagt og er godkendt af konkurrencemyndighederne.

Forhold til trafikvirksomhederne

Trafikvirksomhederne tilslutter sig systemet ved at underskrive en Tilslutningsaftale med Rejsekort A/S.

Som bilag til Tilslutningsaftalen indgås Back-to-backaftale mellem Rejsekort A/S og Trafikvirksomheden vedrørende køb af decentralt udstyr og køb af ydelser i tilslutning hertil.

Det grundlæggende princip for Back-to-back-aftalen er, at trafikvirksomheden skal have samme retsstilling i forhold til Rejsekort A/S som Rejsekort A/S har i forhold til leverandøren.

Forhold til leverandøren

Rejsekort A/S har indgået kontrakt med leverandøren East-West om design, levering, implementering, vedligeholdelse og drift af rejsekortsystemet.

Leverandøren har herefter det totale ansvar for realiseringen af det samlede rejsekortsystem samt for ydelser og elementer knyttet til rejsekortsystemet.

Rejsekort er ansvarlig for alle brugere og disses leverancer og forpligtelser i henhold til kontrakten i samme omfang, som Rejsekort er ansvarlig for egne handlinger.

Udbud

Rejsekortselskabet har forestået det samlede udbud vedrørende anskaffelse og drift af systemet "Rejsekortet". Udbuddet er foretaget efter EU's udbudsregler.

En meget væsentlig fordel ved Rejsekort A/S-konstruktionen er, at det kun er nødvendigt at foretage ét udbud. Alle trafikvirksomheder kan benytte den resulterende kontrakt uden at skulle foretage eget udbud.

Kontrakten indeholder optioner på tilslutning til kontrakten fra andre trafikselskaber end de trafikselskaber, der tilsluttede sig i forbindelse med dens ikrafttræden. Rejsekort har sikret sig ved juridisk vurdering, at disse kan benytte optioner i kontrakten uden at foretage nyt udbud.



midttrafik

Århus, 14. december 2007

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. december 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Midttrafik
Søren Nymarksvej 3
8270 Højbjerg

Borgmesteren
Skovvej 20
8382 Hinnerup

Tlf. 8964 1010
Fax 8964 3399
favrskov@favrskov.dk
www.favrskov.dk

Vedrørende Region Midtjyllands planer om nedprioritering af busruter

Gennem Favrskov Kommunes repræsentant i Midttrafiks repræsentantskab og dagsordenen til bestyrelsesmødet i Midttrafik den 26. oktober 2007 har jeg erfaret, at Region Midtjylland har besluttet at reducere budgettet til kollektiv trafik med 10 mio. kr. i 2008.

06-12-2007

Sagsnr.
710-2007-5033

Ifølge bilagene til bestyrelsesmødet er der indgået en budgetaftale mellem de politiske partier i Regionsrådet den 10. september 2007, som har den konsekvens, at der skal nedlægges busruter i den midtjyske region allerede i 2008.

Dokument nr.
710-2007-62547

Sagsbehandler
Karen Dalsgaard

Favrskov Kommune finder af flere årsager den anvendte fremgangsmåde utilfredsstillende.

For det første, så har Favrskov Kommune den 9. oktober 2007 godkendt budgettet for 2008 – og der er ikke afsat ekstra ressourcer til kollektiv trafik.

Oplægget fra Midttrafik til gennemførelse af Region Midtjyllands sparekrav peger på nedklassificering af busruter i Favrskov Kommune. Det betyder i praksis, at udgifterne til de nævnte ruter i 2008 overgår fra regionen og til kommunerne. En sådan fremgangsmåde finder Favrskov Kommune ikke i overensstemmelse med almindelig god samarbejde.

I perioden juni-august var Midttrafiks budget i høring hos regionen og kommunerne. Det er Favrskov Kommunes opfattelse, at dialogen om det kommende års budget skulle være sket i denne periode.

For det andet, så finder Favrskov Kommune det generelt set uacceptabelt, at kommunerne ikke inddrages i beslutningsprocesser, som i høj grad vedrører kommunerne.

Det er vores opfattelse, at ingen bestiller – hverken regionen eller kommunerne - kan pålægges udgifter til kollektiv trafik, som de ikke har bestilt hos Midttrafik. Det anerkendes, at Region Midtjylland efter gældende regler kan nedlægge busruter og ture, men ikke at de kan "nedklassificere" disse til kommunerne.

Det registreres, at bestyrelsen for Midttrafik overfor Region Midtjylland præciserer, at nedklassificering skal ske efter aftale med kommunerne. Men det ville have været en god ide, at Midttrafik havde orienteret og inddraget kommunerne direkte vedr. Region Midtjyllands planer.

For det tredje finder Favrskov Kommune det ud fra en rejsestømsvurdering det meget mærkeligt, at rute 111 med et årligt anslået antal passagerer på 264.000, er indarbejdet i besparelsesforslaget.

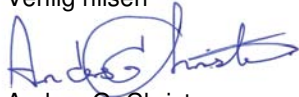
For det fjerde er det Favrskov Kommunes opfattelse, at DUT-forhandlingerne i forbindelse med strukturreformen blev foretaget bl.a. på grundlag af den aftalte fordeling af busruterne mellem kommunerne og regionen. Derfor er og bliver Region Midtjylland kompenseret i forhold til det regionale rutenet, som blev fastlagt i trafikplanen – det regionale rutenet pr. 1. januar 2007.

løvrigt er det Favrskov Kommunes generelle opfattelse, at Midttrafiks resurser i højere grad bør udnyttes til koordinere den kollektive trafik til gavn for passagererne - i stedet for til udarbejdelse af forslag om flytning af opgaver fra regionen til kommunerne.

Det skal derfor anbefales, at såfremt der i fremtiden skal drøftes forslag om flytning af opgaver fra regionen til kommunerne, så sker der en aktiv og direkte inddragelse af kommunerne.

Med baggrund i ovenstående ser Favrskov Kommune frem til i samarbejde med Midttrafik, kommunerne i den midtjyske region og Region Midtjylland at få tilrettelagt arbejdet med den fremtidige fælles trafikplan i 2008 - og i den forbindelse få aftalt nogle fornuftige spilleregler for det fælles samarbejde, så lignende situationer ikke opstår igen.

Venlig hilsen



Anders G. Christensen
Borgmester

Århus, 14. december 2007

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. december 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



Region Midtjylland
Skottenborg 26
8800 Viborg
Att: Regionsrådsformand Bent Hansen

KKR
MIDTJYLLAND

Kære Bent Hansen

På møde i Hinnerup den 26. november 2007 rejste vi med baggrund i den presseomtale, der har været omkring Midttrafiks spareforslag, en drøftelse af regionens besparelser på området for offentlig trafik for 2008.

De besparelsesforslag, som Midttrafik har udarbejdet, indeholder blandt andet forslag om nedklassificering af regionale ruter. Herved er der en betydelig risiko for overvæltning af udgifter til kommuner midt i en budgetperiode.

Den enkelte bestiller kan selvstændigt vælge at lukke en eller flere af de omkostningstunge ruter med få passagerer. Hvis regionen nedlægger en rute kan det imidlertid få den konsekvens, at kommunerne måske ved næste køreplansskifte kan blive nødt til at genåbne hele eller dele af ruten af hensyn til de berørte borgere. Derfor vil det være en god ide at søge eventuelle besparelser gennemført i et samarbejde mellem regionen og kommunerne.

På møde den 26. oktober 2007 opfordrede Midttrafiks bestyrelse også til, at man forhandler med kommunerne inden en ændring af rutenettet.

På mødet den 26. november 2007 stillede vi spørgsmålstejn ved, hvorvidt der var tilstrækkelige økonomiske begrundelser for besparelserne. Vi er siden mødet blevet bekendt med Skatteministeriets lovforslag om bortfald af afgiftsfritagelse for rutekørsel. Det er vores opfattelse, at der i lovforslaget tages højde for over- og underkompensation mellem de forskellige regioner i 2008. På denne baggrund skal vi derfor opfordre til, at regionen undlader at gennemføre de foreslåede besparelser i 2008.

Den 12. december 2007

Jnr 00.04.16 P35
Sagsid 000178823

Ref JHP
jhp@kl.dk
Dir 8964 6116

Favrskov Kommune
Skovvej 20
8382 Hinnerup

www.kl.dk/kkr-midtjylland

1/3

./ Der vedlægges bilag 1: "Uddrag af ændringsforslag til lov nr. 543".

Endelig vil vi gøre opmærksom på, at kommunerne gerne indgår i et samarbejde med såvel Midttrafik som regionen omkring tilrettelæggelse af processer for eventuelle kommende ændringer af rutenettet.

Med venlig hilsen

Anders G. Christensen
Formand for KKR-Midtjylland

Nicolai Wammen
Næstformand KKR-Midtjylland

Kopi til : Midttrafik
KKR Midtjylland

Bilag 1: Uddrag af ændringsforslag til lov nr. 543.

§ 7

I lov nr. 543 af 24. juni 2005 om regionernes finansiering, som ændret ved § 31 i lov nr. 449 af 7. juni 2006, foretages følgende ændring:

1. Efter § 23 indsættes:

»§ 23 a. For årene 2008-2009 gælder en overgangsordning, som indebærer, at regioner med en beregnet gevinst ved en bloktilskudskompensation for merudgifter til dieselaftgift ved buskørsel som følge af, at brændstof til offentlig lokal transport i Danmark fra 2008 ikke vil være afgiftsfritaget, betaler til regioner med et beregnet tab ved samme. Regioner med et beregnet tab vil i 2008 modtage et tilskud svarende til det beregnede tab og i 2009 et tilskud på halvdelen af det beregnede tab. Tilsvarende skal regioner med en beregnet gevinst betale et bidrag svarende til den beregnede gevinst i 2008, og i 2009 et bidrag på halvdelen af den beregnede gevinst.

<http://www.skat.dk/SKAT.aspx?old=1709315&vld=0>



midttrafik

Århus, 14. december 2007

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. december 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Dato

7. december 2007

Journalnummer

1-30-75-24-07

Kontaktperson

Jens Erik Sørensen

Mail

jes@midttrafik.dk

Direkte telefon

87 40 82 00

Region Midtjylland, Regional Udvikling
Skottenborg 26
8800 Viborg

Forslag til effektiviseringer på regional kollektiv trafik

Midttrafik har nu haft en række møder med kommunerne omkring omklassificering af nuværende regionale ruter til lokale ruter i 2008. De berørte kommuner har administrativt afvist forslagene.

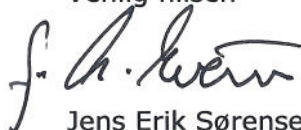
Den korte planlægningshorisont frem til køreplansskift 2008 gør det kun muligt at gennemføre et projekt vedr. bedre koordinering mellem lokale og regionale ruter i 2008. Resten må gennemføres fra 2009.

Derfor er der kun nu forslag om ruteudretning og nedlæggelse af de svagest benyttede ruter og ture tilbage som virkemiddel i 2008.

Der vedlægges et bilag over mulige forslag. Det vil give regionen en besparelse på ca. 4,6 millioner kr. netto i 2008 og ca. 7,6 millioner kr. i 2009.

Region Midtjylland bedes tage stilling til disse forslag, så Midttrafik kan informere offentligheden og inddrage borgere, kommuner og vognmænd i høring og planlægningen af gennemførelsen af disse forslag.

Venlig hilsen



Jens Erik Sørensen
direktør

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
7. december 2007	1-30-75-24-07	Annemarie Elverum	ael@midttrafik.dk	87 40 82 05

Bilag: Forslag til effektiviseringer

	B2008 mio.kr.	B2009 mio.kr.
Tekniske korrektioner		
• Rute 14 – ved en fejl ikke med i budget	0,4	0,4
• Ny Ringrute 101 – merindtægter	0,2	0,2
• Ny Ringrute 101 – reduktion af rute 109 udskudt	-0,8	0,0
• Rute 237 – budgetkorrektion, udgifter	0,6	0,6
I alt	<u>0,4</u>	<u>1,2</u>
X-bus		
Merudgifter ved køre-hviletid undgås ved flere skift og færre afgang på tynde ture	<u>1,5</u>	<u>1,5</u>
Reduktion i tilskud til rutebilstationer		
- heraf reduceret åbningstid på Viborg rutebilstation	<u>0,6</u>	<u>0,8</u>
- resten findes i løbet af 1 måned ved omlægning af salgs- og infostruktur	0,2	0,2
	0,4	0,6
Bedre koordinering mellem lokale og regionale ruter		
• Nedlæggelse af 111 – Århus Sporveje betjener Foldby (planlægges af Århus Kommune)	1,0	2,0
• Ny rute Hammel – Århus N	-1,0	-2,0
• Farvskov overtager Hadsten-Langå	0,3	0,6
I alt aftalt med Favrskov	<u>0,3</u>	<u>0,6</u>

	B2008 mio.kr.	B2009 mio.kr
Ruteændring		
• 306 Odder-Horsens (Uden om Gylling. Spørgeskema 4.-5. december)	0,2	0,4
• 53 Karup Lufthavn (Omlæggelse af halve ture til ny lokal rute Viborg-Karup)	0,075	0,15
I alt	<u>0,275</u>	<u>0,55</u>
Nedlæggelse af svagt benyttede ruter		
• 106 Horsens – Møgelkær	0,025	0,05
• 78 Kjellerup – Frederiks	0,2	0,4
• 501 Brædstrup – Hem – Skanderborg	0,15	0,3
I alt	<u>0,375</u>	<u>0,75</u>
Nedlæggelser af svagt benyttede ture		
• 331 Skanderborg - Odder	0,1	0,2
• 312 Silkeborg – Ejstrupholm (nedlægges som regional rute på strækningen Bryrup - Silkeborg)	0,0	0,0*
• 12 Herning – Aulm - Holstebro (nedlæggelse af morgen+aftentur)	0,075	0,15
• 77 Kjellerup – Bjerringbro (week-endkørsel)	0,05	0,1
• 77 Kjellerup – Bjerringbro (første og sidste tur)	0,07	0,15
• 45 Skive – Sjørup (sidste ture)	0,03	0,05
• 61 Viborg – Løvskaal – Randers (week-endkørsel)	0,05	0,1
• 55 Viborg – Bjerringbro (søndagskørsel)	0,025	0,05
• 54 Viborg – Engesvang (sidste 2 x 2 ture hverdage)	0,125	0,25
• 11 Herning – Arnborg – Brande (nedlæggelse af weekendkørsel)	0,050	0,1
• 19 Herning – Hammerum – Brande (nedlæggelse af weekendkørsel)	0,050	0,1
• 24 Holstebro – Linde – Lemvig (nedlæggelse af en aften-afgang)	0,050	0,1
• 26 Holstebro – Spjald – Skjern (nedlæggelse af formiddags-aften- og weekendkørsel)	0,2	0,4
• 29 Holstebro – Feldborg – Tvis (nedlæggelse af weekendkørsel og i sommerferie)	0,1	0,2

• 58 Ringkøbing - Hvide Sande - Nr. Nebel (omlægning af rute)	0,15	0,3
I alt	<u>1,125</u>	<u>2,25</u>
Total sum	4,575	7,65

* **Bemærkning:** *Der skal foregå en faglig vurdering af dette forslag og dets samlede besparelses-værdi*



midttrafik

Århus, 14. december 2007

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. december 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 3



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
13. december 2007	1-21-2-07	Niels Næsselund	nsn@midttrafik.dk	87 40 82 39

Status på økonomi pr. 3. kvartal 2007

I løbet af de seneste 2-3 måneder, har Midttrafik anvendt mange ressourcer på at omlægge specielt afregningsdata på busområdet fra de gamle systemer til en ny udgave af afregningssystemet i Trapeze.

Dette betyder, at det er nødvendigt at samle en række oplysninger omkring udgifter og indtægter i store klumper, således at de i forbindelse med det endelige regnskab kan opsplittes på de enkelte bestillere.

Denne proces indebærer, at det på nuværende tidspunkt ikke er muligt, at udarbejde prognoser for hhv. udgifterne og indtægterne på busdriften, ligesom at udtræk fra økonomisystemet vil give et forkert billede af situationen.

Hertil kommer, at der på en række områder stadig arbejdes på at indhente puklen af afregninger med busselskaberne, hvilket specielt gør sig gældende for områderne øst og syd. Dette svækker yderligere grundlaget for prognoser på busdriften.

Derfor er der ingen direkte vurderinger af det forventede regnskab på busdriften.

På de øvrige forretningsområder samt for Trafikselskabet er datagrundlaget mere sikkert, og disse områder er gennemgået i det følgende.

Økonomien og aktivitet i de enkelte hovedområder

I det følgende gennemgås lidt mere detaljeret de enkelte hovedområder indenfor Midttrafiks virke.

Busområdet

Ved halvårsrapporteringen anførte Midttrafik, at der kunne forventes mindreudgifter på busdriften på ca. 8 mio. kr. i 2007. Dette var dels en udløber af, at der var afholdt udbud for den regionale buskørsel i Østjylland samt i Vestjylland, dels at der er foretaget en regulering af Midttrafiks andel af ruten Randers-Mariager-Hadsund.

På indtægtssiden har Midttrafik tidligere anført, at der baggrund af de foreliggende data – som primært vedrører specifikke oplysninger fra det tidligere Århus Amt og kørslen i Århus Kommune – måtte forventes en nedgang i indtægter i størrelsesordenen 7,7 mio. kr. på busdriften, svarende til en nedgang på i alt ca. 1,1 % i forhold til de budgetterede indtægter.

En opdatering af dette datagrundlag tyder på, at indtægterne i Århus Kommune, målt ved det registrerede salg i kroner vedrørende kort og billetter, vil komme til at ligge på niveau med budgettet for 2007.

De nyeste tal for det tidligere Århus Amt tyder på en samlet nedgang på omkring 6% for de regionale ruter.

De nævnte tendenser beror på specifikt indsamlede data fra salgssteder og data fra forskellige slagssystemer så som automatoptællinger, registreringer i klippekortssystemet med videre.

Alle økonomiske transaktioner i Midttrafik bør løbende registreres i økonomisystemet. Af flere årsager har dette ikke været muligt i et omfang, der kan afspejle den samlede aktivitet målt i kroner.

Der arbejdes med alle til rådighed værende ressourcer på at få registreringerne på plads i forbindelse med det endelige regnskab for 2007, og det forventes nået i løbet af februar måned 2008.

Når den løbende registrering ikke har været optimal, skyldes det en række forskellige forhold, som kort er nævnt i det følgende.

Afregningen med busselskaberne, hvilket omfatter såvel udgifterne til kørslen som indtægterne i forbindelse med salg i busserne, har gennem hele 2007 været bagud. Busselskaberne har fået udbetalt de fastlagte aconto beløb, men den endelige afregning af den faktiske kørsel og de faktiske indtægter har været stærkt forsinket. Dette skyldes dels ressourcemangel, herunder fratrædelse af medarbejdere samt manglende mulighed for at rekruttere relevante personer til arbejdet, dels omlægninger/samling af data i ét nyt afregningssystem.

De personalemæssige ressourcer er nu på plads, og ved hjælp af eksterne konsulenter er Midttrafik ved at komme på omgangshøjde med den endelige afregning med busselskaberne.

I forhold til den registrerede økonomi på området forholder det sig således, at afregningen med busselskaberne gennemføres i større klumper – for at afvikle den opsamlede manko – hvilket gør, at den eller de manglende afregningsmåneder kan indeholde store udsving i forhold til den løbende afregning med acontobeløb. Så længe ikke alt er afregnet i økonomisystemet, vil der således være en meget stor usikkerhed på området.

Et andet forhold der forstyrrer billedet er, at visse af indtægterne ved salg i busserne direkte tilgår de respektive kommuner, hvilket vil sige at de ikke registreres i Midttrafiks systemer. Disse indtægter vil selvfølgelig indgå i beregningerne af den samlede sum af indtægter, der skal fordeles mellem bestillerne, men det giver en vis usikkerhed at disse afregnes uden om Midttrafik.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at Midttrafik flere gange har efterlyst disse oplysninger og senest har fremsendt skrivelser til alle kommuner vedr. indberetning af disse indtægter for året 2007. Sideløbende arbejdes der med at sikre en mere optimal opfølgning specielt på dette område.

Situationen som beskrevet ovenfor er utilfredsstillende og selvfølgelig ikke holdbar. Midttrafik har i løbet af 2007 koncentreret indsatsen på økonomiområdet omkring afregningen med busselskaberne for at sikre, at disse i videst muligt omfang får de beløb, de er berettiget til.

Med afvikling af de opsamlede pukler, som forventes at være gennemført op til regnskabsafslæggelsen for 2007, vil fokus fremover være på den løbende opfølgning og afrapportering. Det er Midttrafiks overbevisning, at arbejdet kan gøres mere optimal, ved at gennemføre en række initiativer, som allerede er ved at blive igangsat. Det drejer blandt andet om kortlægning af indtægtskilderne, tilpasning af kontoplaner til de reelle registreringsmuligheder, optimering af sagsgange internt i Midttrafik og mellem Midttrafik og bestillerne samt en optimal anvendelse af det nye afregningssystem.

Sideløbende hermed vil de oprindelige indberetninger fra bestillerne, som danner grundlaget for Midttrafiks driftsbudget for 2007, blive gennemgået detaljeret, idet der umiddelbart synes at være uklarheder i opgørelserne og uens brug af opgørelsesmetoder.

På udgiftssiden forventes der løbende at kunne udarbejdes en fuld udkontering af disse på bestillerne, mens indsatsen på indtægtssiden vil være at skabe en gennemskuelighed og budgetsikkerhed indenfor de enkelte indtægtskanaler.

Togdriften

På baggrund af drøftelser med Regionen, er der foretaget en justering af forventningerne til regnskabet for 2007.

På udgiftssiden er der foretaget en teknisk prisfremskrivning, ligesom der er indarbejdet en forhøjelse af udgifterne som følge af udgifter til fastholdelsestillæg og regulering for tjenestemænd, der overgår til overenskomstansættelse på Odderbanen.

På indtægtssiden forventes der mindreindtægter på i alt netto ca. 1,4 mio. kr.

Der er på det foreliggende grundlag ikke foretaget ændringer i forventningerne til regnskabet for 2007. Den samlede merudgift for Regionen forventes således fortsat at ligge på ca. 3 mio. kr.

Handicapkørsel

Ved halvårsrapporteringen forventedes en netto mindreudgift på ca. 10,7 mio. kr.

Denne vurdering er fastholdt på baggrund af data til og med september 2007.

Baggrunden for netto mindreudgiften er, at udgangspunktet for det oprindelige budget for 2007 har vist sig at indeholde en markant overvurdering af udgifterne til handicapkørslen; et forhold der løbende har været diskuteret med de involverede parter og i særdeleshed med Århus Kommune.

På udgiftssiden forventes der således i alt mindreudgifter på 13,1 mio. kr. i forhold til det oprindelige budget. Der forventes mindreindtægter af størrelsesordenen 2,4 mio. kroner, således at det samlede nettobudget forventes at blive ca. 10,7 mio. kr. mindre end forudsat ved budgetlægningen.

Trafikselskabet.

De centrale udgifter til personale og fællesområderne er samlet under betegnelsen Trafikselskabet, og omfatter udgifter på i alt knap 111 mio. kroner i 2007.

I forhold til budgettet for 2007 forventes der mindreudgifter på ca. 6 mio. kr. Dette skal ses i sammenhæng med, at der er en række initiativer, som er ved at blive opstartet i 2007, men hvor selve udgiften først afholdes hhv. konteres i 2008.

Det drejer sig konkret om følgende initiativer :

Konsulentanalyse af pendlingsstrømme til brug for en målretning af det regionale rutenet samt grundlag for de kommunale trafikplaner

Chaufførportal og chauffør imagekampagne jf. bestyrelsens tidligere beslutning om at udvikle fælles rekrutteringsportal og en fælles imagekampagne

Moderniseringsprogram for slagsstederne, herunder bl.a. anvendelse af Midttrafiks logoer, brochureholdere m.v.

Gennemførelse af etablering af web-butikken. Projektet er tidligere godkendt af bestyrelsen, men er blevet forsinket lidt.

I lyset af de seneste episoder med vold mod buschauffører og kontrollører, igangsættes en række kampagner som tidsmæssigt vil strække sig ind i 2008, og derved også først belaste økonomien til næste år.

Ovenstående initiativer forventes at betyde udgifter i 2008 på ca. 4,5 mio. kr.

Det foreslås, at Midttrafik i forbindelse med det endelige regnskab overfører mindreforbruget på Trafikselskabets budgetområde fra 2007 til 2008, således at midlerne går til gennemførelse af de fornævnte projekter og initiativer.



midttrafik

Århus, 14. december 2007

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. december 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Kasse- og Regnskabsregulativ
Midttrafik

INDHOLDSFORTEGNELSE

FORORD.....	2
1 INDLEDNING.....	3
2 OPGAVER OG ANSVAR.....	4
3 ÅRSBUDGET OG FLERÅRIGE BUDGETOVERSLAG.....	6
4 BEVILLINGER, BUDGET, BUDGETANSVAR OG BUDGETSKONTROL.....	7
5 ANVISNING OG ATTESTATION	8
6 BOGFØRINGSPROCES	12
7 REGNSKABSAFLÆGGELSE	13
8 LIKVIDITETSSTYRING OG FINANSFUNKTIONER	14
9 ANVENDELSE AF IT-SYSTEMER	16
10 ANDRE BESTEMMELSER	17
BILAG 1: ANVISNING	18
BILAG 2: PRINCIPPER FOR RETTIGHEDER I ØKONOMISYSTEMET	20
BILAG 3: INDTÆGTSBESKRIVELSER.....	23
BILAG 4 : ANSVARFORDDELING VEDR. IT-SYSTEMER.....	25
BILAG 5: REGLER FOR ANVENDELSE AF KREDITKORT	27
BILAG 6: AFSTEMNING AF BANK	28

FORORD

Kasse- og regnskabsregulativet er det regelsæt, der skal sikre, at den økonomiske forvaltning foregår på en betryggende måde.

Kasse- og regnskabsregulativet danner grundlag for den interne kontrol med de økonomiske transaktioner i Midttrafik.

Regulativet gælder ikke for de 2 privatbaner samt driftsselskabet Århus Sporvejes busselskab.

Formålet med kontrollen er at sikre en effektiv forvaltning og forhindre, at Midttrafik rammes af tab som følge af fejl, besvigelser eller andre uregelmæssigheder herunder sikre imod grundløse anklager om økonomisk misbrug.

Ansvar for de specifikke kontrolforanstaltninger påhviler ledelsen på alle niveauer, herunder at systemet fungerer som forudsat i kasse- og regnskabsregulativet.

De interne kontroller skal udformes så de opfylder deres formål og de økonomiske dispositioner skal også dokumenteres. Hvis dokumentationen mangler, er det ikke muligt senere at efterprøve de interne kontrollers effektivitet. En sådan efterprøvning har betydning både for ledelsestilsynets og revisionens muligheder for opfølgning og vurderinger.

Omstillinger, teknologiske fornyelser (ikke mindst på IT-området), decentralisering af opgaver og kompetence gør det nødvendigt løbende at vurdere og tilpasse de interne kontroller, således at de passer til de faktisk gældende forhold.

Det er derfor vigtigt, at de interne kontroller hele tiden er tilpasset ændringer i teknologi og organisation. Denne løbende tilpasning er også en ledelsesopgave på alle niveauer. Kontrollerne skal leve op til deres formål, men uden at være til unødige gene i det daglige arbejde.

1 INDLEDNING

1.1 Forhold til lovgivning m.v.

I henhold til Lov om Trafikselskaber, samt bemærkningerne til loven, er Midttrafik et offentligt organ, som henregnes til den offentlige forvaltning. Dette indebærer at de forvaltningsretlige regler som udgangspunkt finder direkte anvendelse på Midttrafik.

Midttrafik er således som udgangspunkt underlagt bl.a. de regler og retningslinier, der er udmeldt af Indenrigs- og sundhedsministeriet f.s.a. budget- og regnskabsudarbejdelsen samt reglerne for bogføring m.v.

I henhold til § 42, stk. 7 i lov om kommunernes styrelse fastsætter Bestyrelsen de nærmere regler for indretningen af Midttrafik's kasse- og regnskabsvæsen i et regulativ, hvori der tillige optages forskrifter vedrørende forretningsgangen inden for kasse- og regnskabsvæsenet.

Nærværende kasse- og regnskabsregulativ med tilhørende bilag fastsætter de overordnede regler og retningslinier for den løbende økonomiske forvaltning i Midttrafik.

I kasse- og regnskabsregulativet fastsættes blandt andet nærmere regler for de løbende transaktionsbaserede opgaver, herunder attestation og anvisning af løbende ind- og udbetalinger, fuldmagter og interne kontroller.

1.2 Formål

Formålet med reglerne i kasse- og regnskabsregulativet er at sikre en effektiv, betryggende og korrekt forvaltning af Midttrafiks økonomi og regnskabsaflæggelse.

1.3 Bilag til regulativet

Kasse- og regnskabsregulativet fastsætter de overordnede regler og retningslinier for den økonomiske forvaltning. På en række områder suppleres disse med mere detaljerede regler som bilag til regulativet.

1.4 Gyldighedsområde

Regulativet gælder for alle under Midttrafik henhørende regnskabsområder. Århus Sporveje Busselskabet udarbejder dog særskilt kasse- og regnskabsregulativ. Kasse- og regnskabsregulativet for Århus Sporveje Busselskabet skal udarbejdes under hensyntagen til og i overensstemmelse med Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ. Såvel regulativet for Midttrafik som regulativet for Århus Sporveje Busselskabet skal godkendes af bestyrelsen i Midttrafik.

Regulativet gælder ikke for de 2 privatbaner, Odderbanen og Lemvigbanen, der er selvstændige aktieselskaber.

I det omfang Midttrafik varetager kasse- og/eller regnskabsfunktioner for eksterne virksomheder eller institutioner, er regulativet tillige gældende for sådanne funktioner.

2 OPGAVER OG ANSVAR

2.1 Repræsentantskab

Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering

2.2 Bestyrelsen

Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for etablering af en økonomisk forsvarlig drift samt anliggender, der vedrører Midttrafik's kasse- og regnskabsvæsen samt løn- og personaleforhold.

Kompetencen til at godkende kasse- og regnskabsregulativet, samt godkende ændringer og justeringen af samme ligger ved Bestyrelsen. Administrationen opdaterer løbende bilagene til kasseregnskabsregulativet, som godkendes af direktøren. Ændringer af væsentlig betydning for bl.a. sikkerhed m.v. forelægges bestyrelsen til godkendelse.

2.3 Direktøren/ledelsen

Direktøren har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den øverste administrative og økonomiske ledelse inden for de af bestyrelsen udstukne rammer.

Områdecheferne har det overordnede ansvar for, at;

- kasse- og regnskabsregulativet med tilhørende bilag overholdes
- der etableres et hensigtsmæssigt system til styring af Midttrafiks forretningsmæssige og finansielle risici
- der findes velbeskrevne forretningsgange og interne kontrolsystemer og/eller vejledninger inden for alle ansvarsområder, og at disse ajourføres, når der skønnes behov.

2.4 "Kontrakter og indtægter"

Den ansvarlige for området "Kontrakter og indtægter" har med reference til direktøren det daglige ansvar for Midttrafiks bogføring og regnskabsafklæggelse herunder overholdelse af de i regulativet med tilhørende bilag fastlagte forretningsgange og kontrolforanstaltninger.

Den ansvarlige for "Kontrakter og indtægter" har ansvaret for, at der udarbejdes forslag til eventuelle ændringer og justeringer af kasseregnskabsregulativet, herunder bilagene, og har ansvaret for at udarbejde forslag til indstilling til Bestyrelsen vedrørende ændringer i kasseregnskabsregulativet.

Indstillingen til Bestyrelsen samt ændringsforslagene fremsendes via Direktøren.

"Kontrakter og indtægter" har dernæst ansvar for samarbejde med Midttrafiks valgte revisionsfirma.

2.5 Revisionen

Revisionen skal udføres i overensstemmelse med de krav, der følger af lovgivningen for kommuner, revisorlovgivningen samt god revisionsskik og god offentlig revisionsskik.

Regulativet og de tilhørende bilag tilstilles Midttrafiks revision, som tillige skal underrettes om alle ændringer af regulativet, herunder de tilhørende bilag, før de sættes i kraft.

2.6 IT-systemer

Midttrafiks kasse- og regnskabsvæsen er i vid udstrækning afhængig af hensigtsmæssige it-systemer, samt sikkerheden omkring etablering, drift og back-up af systemer og data.

Direktøren er øverste sikkerhedsansvarlige for Midttrafiks it-systemer.

Direktøren og områdecheferne fastlægger opgave- og ansvarsfordeling mellem de relevante systemejere.

De enkelte områdechefer er indenfor hvert funktionsområde ansvarlige for, at der fastlægges retningslinier for sikkerhedsprocedurer, brugeradministration og funktionsadskillelse m.v.

I bilag 4 fastlægges den nærmere ansvarsfordeling for it-systemerne i Midttrafik.

3 ÅRSBUDGET OG FLERÅRIGE BUDGETOVERSLAG

3.1 Generelt

Udarbejdelsen af Midttrafiks årsbudgettet og budgetoverslagsårene følger som udgangspunkt de til enhver tid gældende regler fastlagt af Indenrigs- og Sundhedsministeriet. Dette gælder for såvel indholdet af budgettet som for de tidsfrister, ministeriet overordnet fastlægger.

3.2 Budgetforløb fra forslag til vedtagelse

Direktøren har ansvaret for, at der udarbejdes forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår til Bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådet om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linieføring, frekvenser m.v.

Direktøren har det overordnede ansvar for udarbejdelse af en tids- og procesplan for udarbejdelse af budgettet. Kontrakter og Indtægter udarbejder planen, som forelægges Bestyrelsen til godkendelse ultimo året forud for året, planen vedrører.

Tids- og procesplanen skal bl.a. sikre

- At der medio året foreligger et budgetforslag for det efterfølgende år til første drøftelse i Bestyrelsen
- At budgetforslaget udsendes til høring ved kommunerne og regionen, således at disses kommentarer kan indgå i bestyrelsens og repræsentantskabets endelige vedtagelse af budgettet
- At budgettet for det efterfølgende år godkendes af bestyrelsen senest d. 15. september.

3.3 Budgetbemærkninger

Administrationens forslag til årsbudget og flerårige budgetoverslag skal ledsages af budgetbemærkninger, der i nødvendigt omfang forklarer baggrund og forudsætninger for budgettets poster, samt fastlægger bevillingsniveauet, jf. punkt 4.3.

3.4 Årsbudgettets funktion

Årsbudgettet angiver i den form, hvori det endeligt er vedtaget af Bestyrelsen, den bindende regel for størrelsen af næste års budget. De poster på årsbudgettet, hvortil Bestyrelsen ved årsbudgettets vedtagelse har taget bevillingsmæssig stilling, angiver tillige den bindende regel for næste års forvaltning. Bevillingsniveauet er som udgangspunkt fastlagt på de enkelte forretningsområder (bus, tog, handicapkørsel samt Trafikselskabet).

3.5 Budgetinstruktion

”Kontrakter og indtægter” udsender inden den årlige budgetlægning en intern budgetinstruktion med regler og vejledninger for budgetlægningen, herunder tidsplan.

3.6 Offentliggørelse

Det endeligt vedtagne årsbudget og de flerårige budgetoverslag skal være tilgængelige for offentligheden.

4 BEVILLINGER, BUDGET, BUDGETANSVAR OG BUDGETSKONTROL

4.1 Bevillingsmyndighed

Bevillingsmyndigheden er hos Bestyrelsen. Foranstaltninger, der vil medføre indtægter eller udgifter, som ikke er bevilget i forbindelse med vedtagelsen af årsbudgettet, må ikke iværksættes, før Bestyrelsen har meddelt den fornødne bevilling. Dog kan foranstaltninger, der er påbudt ved lov eller anden bindende retsforordning, om fornødent iværksættes uden Bestyrelsens forudgående bevilling; men bevilling må da indhentes snarest muligt.

4.2 Budgetniveau

Under iagttagelse af de af Indenrigs- og Sundhedsministeriet fastsatte regler træffer Bestyrelsen beslutning om specificationsgraden for posterne på årsbudgettet.

4.3 Bevillingsniveau

Senest i forbindelse med Bestyrelsens vedtagelse af budgettet, fastlægger Bestyrelsen ligeledes bevillingsniveauet gældende for Midttrafik. Bevillingsniveauet fastlægger den økonomiske ramme, indenfor hvilken Midttrafik rent administrativt kan foretage budgetomflytningen uden disse skal forelægges Bestyrelsen til godkendelse.

4.4 Tillægsbevillinger

Direktøren er ansvarlig for at der fremsendes en indstilling til Bestyrelsen hvis, yderligere bevillinger er ønskelige eller nødvendige.

Enhver tillægsbevilling skal angive dels til hvilket formål, bevillingen gives, og dels hvorledes den bevilgede udgift eller mindre indtægt dækkes.

4.5 Budgetansvar

Direktøren har overfor bestyrelsen det overordnede ansvar for, at Midttrafik's samlede budget overholdes.

Områdecheferne fører, med reference til direktøren, løbende tilsyn med egne budgetter og rådighedsbeløb, og er ansvarlige for, at budgetter og rådighedsbeløb, der er tildelt de enkelte afdelinger, ikke overskrides.

Ansatte i Midttrafik's administration, der er bemyndiget til at foretage dispositioner omkring overførsel af budgetbeløb inden for et budget, jvf. afsnit 4.3, er over for Bestyrelsen ansvarlige for, at rammerne for den meddelte bemyndigelse ikke overskrides.

4.6 Budgetkontrol

Bestyrelsen fastsætter regler om indberetninger fra Midttrafik's administration med henblik på udøvelsen af den under afsnit 4.5 nævnte budgetkontrol.

Det påhviler ”Kontrakter og indtægter” at påse, at de af Bestyrelsen fastsatte regler iagttages.

5 ANVISNING OG ATTESTATION

5.1 Direktørens og områdechefernes ansvar

Direktøren og de enkelte områdechefer har kompetencen til at anvise regnskabsbilag. Direktøren og områdecheferne drager omsorg for, at ingen udgift afholdes eller indtægt oppebæres uden fornøden budget og at udgifter og indtægter bogføres i overensstemmelse med de af Indenrigs- og Sundhedsministeriet og Bestyrelsens fastsatte regler.

Finder direktøren eller områdecheferne, at en disposition ikke har haft budgetmæssig hjemmel, forelægges spørgsmålet for Bestyrelsen.

5.2 Delegering af anvisningsbeføjelsen

Anvisningsbeføjelsen kan delegeres helt eller delvist i organisationen.

Direktøren godkender, hvilke af Midttrafiks ansatte, der kan anvise udgifter og indtægter inden for nærmere angivne områder og på hvilken måde anvisningen sker.

Underordnede medarbejdere kan ikke anvise regnskabsbilag for overordnede, dog kan Områdechefen for "Kontrakter og indtægter" anvise udgifter for direktøren.

Midttrafiks direktør godkender regler for i hvilket omfang og hvordan anvisning skal tilrettelægges.

5.3 Håndtering af bilag

Midttrafik modtager ikke papir bilag. I det omfang det alligevel finder sted, anmodes afsender om at fremsende bilaget elektronisk med angivelse af de nødvendige oplysninger. Er dette ikke muligt, følges samme procedure som ved elektroniske bilag jf. nedenfor, således at en attestationsberettiget medarbejder skriver under på bilaget og bogfører samme i en kassekladde, der ligesom de øvrige bilag efterfølgende sendes videre til en udbetalingskladde.

Håndtering af elektroniske bilag omfatter varemottagelse / attestation, kontering og anvisning.

5.3.1 Varemottagelse /attestation

Den, der efter elektronisk log-in kvitterer for varemottagelsen, indestår for

- a) at Midttrafik har modtaget den omhandlede vare
- b) at kvalitet og pris er kontrolleret
- c) at ydelser beroende på et kontraktforhold er i overensstemmelse med dette
- d) at elektroniske bilag er sammentalt og efterregnet

5.3.2 Kontering

Den, der efter elektronisk log-in, konterer bilaget, indestår for

- a) at der er kvitteret for varemottagelse
- b) at bilaget konteres i overensstemmelse med dets indhold og på det regnskabsår, det rettelig vedrører.

Det vil som udgangspunkt være den samme person, der kvitterer for varemottagelse / attestere og konterer bilaget, men det kan også besluttes, at de to faser skal opdeles, således to forskellige personer henholdsvis kvitterer for varemottagelse / atterer henholdsvis konterer bilaget.

5.3.3 Anvisning

Direktøren og områdecheferne har kompetencen til at anvise regnskabsbilag. Direktøren godkender, hvilke af Midttrafiks medarbejdere, der kan anvise udgifter og indtægter inden for deres ansvarsområde. Der henvises til beskrivelsen i afsnit 5.1 og 5.2.

Medarbejdere med anvisningsret kan ikke anvise bilag hvor medarbejderen selv har varemottaget/attesteret samt konteret, eller hvor udgiften vedrører den anvisningsberettigede.

Den, der efter anviser bilaget, indestår for

- a) at det anviste beløb har hjemmel i årsbudgettet eller anden gyldig beslutning
- b) at alle former for regnskabsbilag er behørigt attesteret. Såfremt bilaget ikke er attesteret, indestår den anvisningsbemyndigede tillige for attestationsforpligtelserne.

Anvisningen kan ske på følgende måder:

- a) Anvisning på enkeltbilag
- b) Efteranvisning: anvisningen sker på posteringsoversigter for en række bilag efter nærmere procedure godkendt af Midttrafiks direktør. Anvisningen sker som en del af ledelsestilsynet og den løbende budgetkontrol.

Anvisning i Midttrafik foretages som udgangspunkt som efteranvisning, jf. pkt. b). For at sikre mod misbrug m.v. foretages der - som en kompenserende kontrol - stikprøvekontrol på særligt kritiske udgiftsposter. Stikprøvekontrollen gennemføres månedligt af "Kontrakter og indtægter" på udgiftsområder omfattende repræsentation, rejser, udlæg m.v. og der udarbejdes en kort rapport om udfaldet af stikprøveundersøgelsen til direktøren og områdecheferne.

Vedr. efteranvisning henvises i øvrigt til særskilt udarbejdes vejledning desangående.

5.3.4 Udbetaling

Når et bilag er blevet elektronisk attesteret og konteret, sikrer opsætningen i Midttrafiks økonomisystem Prisme, at bilaget automatisk sendes videre til en udbetalingskladde, og betaling til leverandøren sker på det fastsatte tidspunkt. "Kontrakt og indtægter" er ansvarlig for økonomisystemets opsætning.

Alle betalinger foretages som udgangspunkt via Nemkonto systemet på baggrund af virksomheders CVR nr., Se.nr og evt. P.nr., eller personers CPR nr. Ønsker en leverandør pengene på en specifik konto har to personer i Kontrakter og Indtægter adgang til i Nemkonto systemet at oprette specifikke ydelsesarter og tilknytte de specifikke kontonumre. Sikkerheden med en specifik konto er således den samme, som ved anvendelse af en leverandørs 'almindelige' nemkonto.

Der udbetales ikke via bankkonto gennem økonomisystemet Prisme. Hvis der er behov for hurtigt at overføre penge, anvendes Netbank hvor navngivne medarbejdere i forening med navngivne ledere kan overføre penge direkte fra Midttrafiks konto til modtagerens konto. Kreditorer/leverandører kan oprettes af medarbejdere i de enkelte afdelinger, men skal 'låses op' af en anden medarbejder i Kontrakter og Indtægter, således der er en vis sikkerhed for, at det er en leverandør Midttrafik har en relevant årsag til at modtage fakturaer fra.

5.4 Omvendt fakturering

En væsentlig del af Midttrafiks udbetalinger sker på grundlag af kontrakter om rutekørsel indgået med vognmænd. Disse kontrakter fastlægger de retningslinier, hvorefter vognmanden skal afregnes for kørslen. Denne afregning og fastlæggelse af det nøjagtige beløb for en given måned opgøres af medarbejdere i Midttrafik på grundlag af kørslen udført i afregningsperioden.

Som udgangspunkt vil en person opgøre beløbet til den enkelte vognmand (varemodtage / attestere) og efterfølgende kontere og bogføre bilaget i en kassekladde, der ligesom øvrige bilag efterfølgende sendes videre til en udbetalingskladde. Men det kan i lighed med øvrige udbetalinger besluttes at de to faser adskilles, således at en person opgør beløbet til den enkelte vognmand (varemodtagelse / attestere) og en anden person bogfører bilaget.

Anvisningen foregår efter samme principper som ved elektroniske bilag.

5.5 Anvisning af lønudbetaling

Generelt kontrolleres den udbetalte løn (inklusive timelønsudbetalinger) i forbindelse med udbetaling af månedslønnen. Det sker ved, at der udskrives en fast rapport fra Datawarehouse, der viser en oversigt over den pågældende måneds lønforbrug og som samtidig viser, hvem lønnen er udbetalt til. Denne udskrift skal underskrives af HRchefen eller en anden dertil bemyndiget person og opbevares i min. 5 år.

Indberetningerne i Personaleweben kontrolleres af HR-afdelingen via en ugentlig udskrift af indberetningsoversigten fra Personaleweben inden indberetningerne køres i lønsystemet. Udskrifterne skal som andet lønmateriale opbevares i minimum 5 år, og skal ligeledes bære den pågældende leders underskrift.

Silkeborg Data er ikke i stand til at blokere den enkelte brugers adgang til at indberette for sig selv. De lister, der kan udskrives, angiver ikke, hvem der har indberettet, men Silkeborg Data kan til enhver tid finde frem til brugerens navn.

Indberetningerne via Personaleweben kan også kontrolleres via brugeradgangen. Brugere kan oprettes på flere forskellige niveauer. Det højeste niveau er, hvor brugeren har mulighed for både at indberette og godkende det indberettede. Et lavere niveau er, hvor brugeren kan indberette, men ikke godkende. Det er også muligt at oprette brugere, der udelukkende kan godkende samt brugere, der ikke har adgang til indberetningsdelen i PersonaleWeb, og derfor kun kan se i systemet.

Som sikkerhed beslutter Midttrafik, at ingen af brugerne må indberette i lønsystemet for sig selv. Kvartalsvis udskrives en indberetningsliste med angivelse af indberetterens initialer. Listen kontrolleres af en medarbejder i Kontrakter og Indtægter med henblik på, at der ikke er foretaget indberetning af egen løn.

5.6 Udlæg og kreditkort

Refusion af udlæg sker som udgangspunkt via lønudbetalingen. Der henvises til de foregående afsnit vedr. processen omkring attestation og anvisning samt afsnit 5.5 vedr. selve kontrollen af lønudbetalingen.

Ved større udlæg er der mulighed for at få disse refunderet direkte via overførsel til egen bankkonto. Dette skal dog skriftligt godkendes af områdechefen eller af direktøren.

Direktøren er bemyndiget til at godkende udstedelsen af kreditkort til en eller flere områdechefer. Anvendelsen af kreditkort er nærmere beskrevet i bilag 5.

6 BOGFØRINGSPROCES

Administrationen af Midttrafiks kasse- og regnskabsvæsen skal ske i overensstemmelse med god bogføringsskik.

Midttrafiks regnskabsføring skal ske løbende, dels af hensyn til mulighederne for effektiv økonomistyring og dels af hensyn til overholdelse af betalingsfrister.

Midttrafiks bogføring sker på grundlag af attesterede og originale regnskabsbilag. Bilagene er i vid udstrækning elektroniske bilag

Bogføringen skal i øvrigt opfylde de af Indenrigs- og Sundhedsministeriet stillede krav.

Midttrafiks bogføring og regnskabsaflæggelse skal kunne give oversigt over, hvorledes Midttrafiks midler er forvaltet, og om forvaltningen er i overensstemmelse med årsbudgettets og Bestyrelsens øvrige beslutninger.

Bogføringen skal vise, hvorledes saldiene på de enkelte konti er sammensat af enkeltposter, således at sammenhængen mellem årsregnskabet og de enkelte poster klart fremgår.

”Kontrakter og indtægter” fører på vegne af direktøren det overordnede tilsyn med, at Midttrafiks regnskabsføring er forsvarlig, og at regnskabssystemet tilrettelægges således, at det opfylder de gældende krav på området. Områdecheferne er indenfor eget ansvarsområde ansvarlig for en forsvarlig regnskabsførelse.

7 REGNSKABSAFLÆGGELSE

7.1 procedurer m.v. for udarbejdelse og offentliggørelse af årsregnskabet

Midttrafiks regnskabsår er kalenderår. Årsregnskabet aflægges af ”Kontrakter og indtægter” på vegne af direktøren til Bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslov.

Indenrigs- og Sundhedsministeriets foreskrevne krav vedrørende regnskabet indhold og opbygning skal overholdes. Midttrafiks årsregnskab skal udarbejdes indenfor de tidsfrister, der til enhver tid fastsættes af Indenrigs- og Sundhedsministeriet.

Midttrafik har valgt at aflægge en regnskabsberetning, der indeholder:

- Beretningsdel, der beskriver årets økonomiske resultat i ord
- Beskrivelse af anvendt regnskabspraksis
- Resultatopgørelse, balance, finansieringsoversigt og noter

Det påhviler ”Kontrakter og indtægter”, inden udgangen af december måned at udarbejde en detaljeret tids- og aktivitetsplan for den kommende regnskabsaflæggelse, der sikrer overholdelse af de foreskrevne tidsfrister og formkrav.

7.2 Afgivelse af årsregnskabet til revision

Som udgangspunkt afgiver administrationen årsregnskabet til bestyrelsen, som efterfølgende afgiver årsregnskabet til revision i overensstemmelse med Indenrigs- og Sundhedsministeriets tidsfrister.

Revisionen afgiver beretning om revisionen af årsregnskabet til bestyrelsen i overensstemmelse med Indenrigs- og Sundhedsministeriets tidsfrister.

Årsregnskabet og revisionens beretning samt Bestyrelsens afgørelse om denne, indsendes til Indenrigs- og Sundhedsministeriet i overensstemmelse med de derfra udmeldte tidsfrister.

8 LIKVIDITETSSTYRING OG FINANSFUNKTIONER

8.1 Konti i pengeinstitutter

Alle Midttrafik tilhørende bankkonti skal oprettes i selskabets navn. Alle konti skal oprettes af ”Kontrakter og indtægter”.

Direktøren er ansvarlig for, at det skriftlig fastlægges, hvilke personer der i forening kan disponere over konti i pengeinstitutter.

Der udstedes alene fuldmagt til to personer i forening.

8.2 Afstemninger

”Kontrakter og indtægter” skal sikre, at bogførte likvide midler og lån afstemmes løbende med beholdninger og lån ifølge pengeinstituttets notering

”Kontrakter og indtægter” fastsætter de nærmere retningslinier for afstemning og opfølgning af selskabets tilgodehavender, gæld og øvrige balancelkonti.

Der henvises til bilag 6 for en nærmere beskrivelse.

8.3 Likvide beholdninger og kassekontrol

Betalingseffektueringer af udgifter og indtægter forestås af ”Kontrakter og indtægter”. Ligeledes fører ”Kontrakter og indtægter” tilsyn med, at administrationen af Midttrafiks kasser med likvide beholdninger er forsvarlig.

Likvide beholdninger, der ikke skal anvendes i den daglige drift, skal anbringes til bedst mulig forrentning i form af aftaleindskud eller værdipapirer o.l. inden for de i lovgivningen fastsatte rammer.

Det påhviler ”Kontrakter og indtægter” at optimere og sikre at Midttrafik har den fornødne driftslikviditet til rådighed.

Det påhviler ”Kontrakter og indtægter” at udarbejde forretningsgang for kassekontrol samt tilsikre løbende og effektiv kassekontrol. Kassekontrollen skal være personmæssigt adskilt fra kassefunktionen.

Eventuelle kassedifferencer registreres straks i bogføringen/kasserapporten.

8.4 Postindgang

Postforsendelser til Midttrafik må ikke åbnes af personer, der er beskæftiget med bogholderi- eller kassetjeneste.

Posten til Midttrafik åbnes centralt. I den forbindelse føres en oversigt over de forsendelser, der indeholder kontante beløb, checks eller andre værdier.

Oversigten underskrives af den/de pågældende, der åbner posten.

Alle modtagne checks skal, uanset hvilken afdeling de er udstedt til, endosseres således, at de kun kan indsættes på Midttrafiks konto i pengeinstitut.

Oversigten afleveres dagligt sammen med de modtagne værdier til ”Kontrakt og indtægter”, der foranlediger bogholderimæssig notering og kvitteringsafgivelse.

8.5 Låneoptagelse m.v.

Det påhviler direktøren at sikre, at låneomlægning, låneoptagelse samt indgåelse af leje- og leasingaftaler, der har karakter af låneoptagelse (finansiel leasing), til enhver tid følger de regler, som er fastsat ved lov eller af Indenrigs- og Sundhedsministeriet, og at de er i overensstemmelse med bestyrelsens beslutninger herom.

9 ANVENDELSE AF IT-SYSTEMER

9.1 Generelt

Alle Midttrafiks ind- og udbetalinger, samt kunderegistreringer stammer fra IT-systemer, som understøtter opgaveløsningen inden for de forskellige områder, såsom handicapbefordring, buskørsel mv.

For alle IT-systemer udpeges en systemejer, dvs. en områdechef, som har det overordnede ansvar for systemets anvendelse. Den systemejer har ligeledes ansvaret for systemets forretningsmæssige anvendelse, det vil såvel sige at funktionalitet, forretningsgange og anvendelse er sammenhængende og i overensstemmelse med både den til enhver tid gældende lovgivning, samt politiske og administrative målsætning for det pågældende fagområde.

Systemejereren har ansvaret for at der bliver lavet en beskrivelse af de væsentligste forretningsgange, herunder interne kontroller samt at disse kan dokumenteres.

IT-udvalget fastsætter de fælles IT-sikkerhedsregler, som bl.a. skal sikre de forskellige IT-baserede systemer og dets data. Ligeledes udarbejder IT-udvalget de medarbejderpolitikker som skal gælde for de forskellige fagområder. IT-udvalgets tiltag skal godkendes af direktøren.

9.2 Kvalitetssikring og kontrol

Systemejereren har ansvaret for at der, i samarbejde med relevante medarbejdere, bliver beskrevet nogle rammer for arbejdet med det enkelte system og herunder tildelt rettigheder til de medarbejdere i Midttrafik, der skal have adgang til systemets forskellige funktioner.

Systemejereren skal have et dokumenteret overblik over datakvaliteten. Dette overblik tilvejebringes ved, eksempelvis at logge fejl eller ved en systematisk stikprøvekontrol. Kontrollen skal sikre den valgte kvalitet i det pågældende system. Alle kontroller skal tilrettelægges ud fra en vurdering af væsentlighed og risici.

9.3 Medarbejdere, i udsatte stillinger

Det er den systemejerens ansvar at medarbejdere ikke kontrollerer sig selv og at der er faste procedure for hvordan person følsomme data samt ind- og udbetalinger bliver kontrolleret således at ingen medarbejder udsættes for situationer som kan betvivle den pågældendes handling.

9.4 Kontroller mod svig

Anvendelse af IT-systemer, som håndterer betalinger, medfører risici for svig. Der skal derfor tilrettelægges kontroller, som reducerer disse risici og som sikrer medarbejderne mod uberettiget mistanke.

Personer med adgang til at opdatere det centrale register over bankkontonumre (NemKonto systemet) må derfor ikke have adgang til at oprette sager i andre IT-systemer, som håndterer udbetalinger. Såfremt et sådant tilfælde opstår i en periode, skal der foretages kontrol af indberetningerne. områdecheferne er ansvarlige for, at kontrollerne beskrives og for at udvalgte medarbejdere udmønter kontrollerne i praksis.

10 ANDRE BESTEMMELSER

10.1 Arkivalier

Direktøren og områdecheferne fører, på vegne af Bestyrelsen, tilsyn med, at Midttrafiks arkivalier, herunder adkomstpapirer og kontrakter, opbevares på betryggende måde og overensstemmelse med krav hertil.

10.2 Risikostyring og forsikringsforhold

Midttrafiks risikostyring og forsikringspolitik fastsættes af bestyrelsen efter indstilling af direktøren mindst en gang om året.

10.3 Ikrafttrædelse og opdatering

Kasse- og regnskabsregulativet træder i kraft 21. december 2007. Regulativet opdateres løbende i det omfang der er nødvendigt som følge af ændret lovgivning eller lignende. ”Kontrakter og indtægter” har ansvaret for, at der foretages vurdering af behovet for opdatering og præciseringer m.v. mindst en gang om året.

Ved større ændringer forelægges disse for Bestyrelsen til godkendelse. Ved mindre justeringer forelægges disse bestyrelsen til efterretning.

Regulativet er senest godkendt i bestyrelsen den 21. december 2007

Underskrift bestyrelsesformand og direktør

BILAG 1: ANVISNING

(Dato: 21. december 2007)

1.1 Anvisningsberettigede – den budgetansvarlige leder

Midttrafik består af fire afdelinger, hvoraf to afdelinger er underopdelt. Hver afdeling har et afdelingsnummer i Prisme, der gør det muligt at knytte grupperinger af konti eller enkeltkonti til den budgetansvarlige leder. Nedenstående beskriver det anvisningsområde, den enkelte leder er budgetansvarlig for.

Afdeling Kontrakter og indtægter (100)

Områdechef: Peter Feilberg Schjødt.

I afdeling 100's afgrænsning forefindes alle registreringskonti som vedrører bus- og togdrift generelt. Derudover er afdelingens IT konti tilknyttet.

I kontrakt og indtægter er der en underafdeling for **billetkontrol (150)**

Afdelingsleder: Ulla Lykke Pedersen

I afdeling 150's afgrænsning forefindes alle konti som vedrører billetkontrolfunktionen, både i og udenfor Århus kommune, samt tjenestebiler og billetteringsudstyr. Derudover er afdelingens IT-konti tilknyttet.

Afdeling Kunder og marked (200)

Områdechef: Mette Julbo-Nielsen:

I afdeling 200's afgrænsning forefindes alle konti vedrørende information og markedsføring, rutebilstationer (Randers, Viborg) + driftstilskud til de resterende rutebilstationer i Midttrafik's område. Tilsvarende er alle generelle administrative konti tilknyttet afdeling 200.

Afdeling Trafikplanlægning (300)

Områdechef: Grethe Hassing:

I afdeling 300's afgrænsning forefindes alle konti vedrørende driftstilskud til chaufførfaciliteter og trafikfaglig IT mv. Derudover er afdelingens IT-konti og konti vedrørende 'skal' og 'kan'-kørslen generelt tilknyttet.

I trafikplanlægningen er der en underafdeling for **handicapkørsel i Århus Kommune (350 - PASS)**

Afdelingsledere: Merete Lundgaard

I afdeling 350's afgrænsning forefindes alle konti som vedrører handicapkørsel i Århus kommune. Derudover er afdelingens IT konti tilknyttet.

I trafikplanlægningen er der en underafdeling for **handicapkørsel udenfor Århus Kommune (360 – Planet mv.)**

Afdelingsleder: Casper Jul Nielsen

I afdeling 360's afgrænsning forefindes alle konti som vedrører handicapkørsel i hele regionen. Derudover er afdelingens IT tilknyttet.

I trafikplanlægningen er der en underafdeling for **X bus (370)**

Afdelingsleder: Kristian Jahn

Under denne afdeling forefindes alle konti som vedrører X bus.

Afdeling HR (400)

Leder: Lise Terkildsen

I afdeling 400's afgrænsning forefindes alle lønkonti samt konti vedr. uddannelse, kurser og særlige personaleydelse.

Afdeling Videnscenter Videbæk (500)

Områdechef: Morten Christensen:

I afdeling 500's afgrænsning forefindes alle konti vedr. administration m.v., der henhører under afdelingen i Videbæk. Herudover har afdelingen det overordnede ansvar for Midttrafiks IT-konti.

BILAG 2: PRINCIPPER FOR RETTIGHEDER I ØKONOMISYSTEMET

(Dato: 21. december 2007)

2.1 Medarbejderens rettigheder i Prisme

I forbindelse med afgrænsningen af kontoplanen giver man brugeren tilladelse til forskellige ting såsom kontoændring, kontering mv. De forskellige afdelinger har alle, kun fået mulighed for at: se konto, se poster og postere. Ændring af konti og budgetindberetninger foretages af administratorerne i Kontrakt og Indtægter. Den fulde liste over afkrydsningsfelter kan se nedenfor.

- Se konto
- Ændre konto
- Slette konto
- Se poster
- Postere
- Anvise
- Budgetindberetning

Foruden disse afdelingsafgrænsninger er der lavet en opdeling af de forskellige funktioner i Midttrafik såsom: bogføring, debitorer/kreditorer mv. En samlet liste med beskrivelse kan ses nedenfor.

- **Bank:** Afstemning af bankkonti, afvise betalinger mv.
- **Basis:** Tildeler brugeren de basale rettigheder i Prisme.
- **Bogføring:** Bogføringen indenfor afdelingens del af kontoplanen.
- **Web-brugere:** Forespørgsler, attestation og kontering, i forbindelse med Prisme portalen.
- **Kreditor:** Oprettelse og vedligeholdelse af kreditor registeret.
- **Kreditor låsning:** Låse nye kreditorer op, i forbindelse med udbetaling.
- **Rapportering:** Oprette ny rapporter og vedligeholdelse af nuværende.
- **Budget:** Budgetindberetning mv.
- **Bogholderi:** Bogføring, afstemninger, ompostering mv. i hele kontoplanen
- **Debitor:** Oprettelse og vedligeholdelse af Midttrafiks debitorer generelt.

- **Kontoplan:** Opdatering, sletning og ændringer vedr. kontoplanen.
- **Udbetaling:** Rettighed til at sende betalinger til NemKonto.
- **Økonomi:** Diverse rapporter vedr. likviditet, økonomi, samt hovedbog med budget.
- **Administrator:** Alle rettigheder.

Disse funktioner kan derefter fordeles ud på de medarbejdere i de enkelte afdelinger, som har brug for disse. Midttrafiks interne Prismehåndbog viser, hvilke medarbejdere i den enkelte afdeling der har adgang til hvilke funktioner.

2.2 Systemer med integration til Prisme

Nedenstående perifere systemer har dataudveksling med Prisme.

- Navision: Klippekorssalg i Århus kommune.
- Trapeze PASS: Registrering af handicapkørsel i Århus kommune.
- KAS: Billetkontrollen i Århus kommune.
- Abonnementssystemet: Salg af Århus Sporvejes abonnementskort via internettet.

Disse fire systemers brug og udveksling af data med Prisme er beskrevet nedenfor. For en grafisk fremstilling af dette dataflow henvises der til Midttrafiks IT-driftshåndbog.

Navision

Bliver brugt til klippekortsalg i Århus Kommune. Alle forhandlere, kiosker m.fl., som har salg af klippekort, er registeret i systemet. Navision bruges i det daglige til at lagerstyre de nummererede klippekort og til at fakturere kunder, samt opfølgning på betalinger m.v.. Det daglige arbejde bliver foretaget af en medarbejder tilknyttet billetkontrollen/klippekorssalg i Kontrakter & Indtægter. De daglige indbetalinger bliver registreret i Navision og overføres sidst på dagen til Prisme via en snitflade mellem de to systemer.

Trapeze Pass

Bliver brugt til registrering af handicapkørslen i Århus kommune. Trapeze systemet sender månedligt en betalingsoversigt via Prisme til PBS, som står for udskrivning og forsendelse af opkrævninger til systemets brugere, det være sig både Århus kommune og de daglige kunder. PASS afdelingens økonomimedarbejdere skal via Prisme følge op på disse betalinger og via Prisme sende rykkere og lave aftaler i forbindelse med brugernes udestående. På sigt skal alle medarbejdere i

PASS afdelingen via Prisme kunne følge op på betalinger og lave aftaler i forbindelse med brugernes udestående.

KAS – (Kontrolafgiftssystem)

Billetkontrolsystemet bruges til at registrere bøder, som bliver udstedt i forbindelse med billetkontrollen i Århus kommune. Kontrolafgifterne bliver oprettet i KAS. Der sendes dagligt filer fra KAS til KMD. KMD står for den videre debitorbehandling af data. Kontante indbetalinger hos Midttrafik bogføres i PRISME hvorefter der sendes en fil til KMD, som registrerer det i KAS. Dette arbejde varetages af to medarbejdere i billetkontrollen.

Abonnementssystemet

Bliver brugt til det daglige salg af abonnementskort vedrørende Århus Sporveje. Opfølgning af betalinger mv. foretages af Elinor Wadsager i Kunder og Marked. Elinor bruger Prisme til at fakturere salgssteder i Århus så som Visit Aarhus, City Vest mv.

BILAG 3: INDTÆGTSBESKRIVELSER

(Dato: 21. december 2007)

Dette bilag er en oversigt over de forskellige indtægter som Midttrafik modtager. Indtægterne er opdelt i seks kategorier med hver deres sikringsprocedure.

- **Indtægter fra bestiller:** Midttrafik modtager et månedligt a conto beløb fra hver af de 19 bestillere (kommuner) samt et fra Region Midt. Disse a conto beløb er fordelt på administrationsomkostninger og to beløb til hhv. bus og handicap drift. Disse indtægter er budget bestemt og reguleres årligt.
- **Billetindtægter:** Disse indtægter er fordelt på de forskellige rejsehjemler, såsom: kontantbilletter, klippekort og abonnementskort. Indtægterne i denne kategori kommer hovedsagligt ind igennem salget af Århus Sporveje billettyper som varetages internt i Midttrafik, samt billetindtægter fra vognmændene (se næste punkt) og endelige fra rutebilstationerne (se punkt: Rutebilstationer). Kontantbilletsalget bliver kontrolleret igennem de kvitteringer som billetautomaterne genererer og de beløb som bliver sat ind på Midttrafik's bankkonto. Klippekorssalget foregår internt i Midttrafik og her er der en løbende kontrol af de forskellige kreditorer. Indtægterne vedr. abonnementskort genereres på flere forskellige måder. En del af salget foregår via de forskellige salgssteder såsom: Kvickly, Føtex mv. en anden del via internetsalg og den resterende via Århus kommune. Alle salgsdata foregår elektronisk og disse indtægter bliver der løbende ført regnskabsmæssigt kontrol af.
- **Vognmandsindtægter:** Billetindtægterne fra vognmændene stammer fra det salg som en pågældende vognmand har. Disse billetindtægter modregnes i de månedlige regninger som Midttrafik modtager fra vognmændene. Indtægterne fra vognmændene kan kontrolleres vha. de oversigter som laves for den enkelte billetmaskine, samtidig bliver diverse billetbilag mv. indsendt til Midttrafik en gang pr. måned.
- **Handicap-kørsel:** Disse indtægter stammer fra to forskellige systemer, et som varetager kørslen i Århus kommune og et for resten af regionen. Indtægterne fra Århus kommune genereres igennem Trapeze PASS og kundefakturaerne sendes elektronisk via PBS. I systemet som bruges uden for Århus (Planet) laves der en fakturering internt i Midttrafik til denne kundegruppe. I begge tilfælde er der en løbende kontrol af indtægterne.
- **Rutebilstationer:** Midttrafik modtager månedligt en opgørelse fra regionens rutebilstationer på salget af de forskellige billettyper. Indtægterne fra rutebilstationerne kan kontrolleres vha. de oversigter som laves for den enkelte billetmaskine.
- **Togoperatører:** Midttrafik modtager et månedligt a conto beløb fra Arriva i forbindelse med Fleramtsrejser (Tilslutningsbus = omstigning til busser). Denne indtægter bliver reguleret årligt igennem Bus & Tog samarbejdet og der bliver ligeledes foretaget en endelig

Kasse- og regnskabsregulativ

afregning i starten af et nyt budgetår. Tilsvarende modtager Midttrafik indtægter fra de billetmaskiner som står på forskellige stationer samt servicesteder hos Arriva og DSB. Disse indtægter er kontrollerbare ligesom dem som er omtalt under rutebilstationerne.

BILAG 4 : ANSVARFORDELING VEDR. IT-SYSTEMER

(Dato : 21. december 2007)

Systemejerne i Midttrafik er opridset nedenfor.

Mette Julbo, Kunder og Marked:

Kundehenvendelser

Driftsforstyrrelser præsentation på hjemmeside

TMS-Kort

Frikortsprogram fra ÅS

Chauffør i tiden

Businfo

Grafiske programmer/data

Buscheck

Abonnementssystem fra Århus Sporveje (UNIX ved ÅS Busselskabet indtil videre)

Infotavler med reklame/information

www.midttrafik.dk samt evt. fortsatte gamle hjemmesider

Lotus Notes inkl. databaser

Kontorprodukter – fx MS Office

Citrix, generelt miljø, filservere, printservere, hardware osv.

SBSYS

Intranet

Statistikprogram fra ÅS

Tværgående servicesystemer – fx CPR Søg

Telefoni

Generel kontakt til Frondata.

Lise Terkildsen, HR

Lønssystem

KADOT

Kasse- og regnskabsregulativ

Ledelsesinformationssystem

Grethe Hassing, Trafikplanlægning:

Trapeze-produkter

Driftsforstyrrelser – indsamling af data

Flybus (Kunder og Marked præsenterer på hjemmesiden)

Infotavler med afgang-/ankomsttider

Rejseplan

Databus

GIS

Handicapkørsel (Planet, PASS, MobiSoft, Horsens/Hedensted-løsning)

Call-center-telefoni

Peter Feilberg Schjødt, Kontrakter og Indtægter:

Prisme

Netbank

KFS-LAN

Takscan

Kontrolafgiftssystemet

Køreseddelprogram

Gå-seddel-program

Billetsystem

ÅST klippekort

BILAG 5: REGLER FOR ANVENDELSE AF KREDITKORT

(Dato: 21. december 2007)

Udstedelse af kreditkort kan kun ske af direktøren.

Det påhviler kreditkortindehaveren at sørge for, at der i forbindelse med enhver anvendelse af kortet hhv. koden foreligger et bilag for transaktionen. Bilaget afleveres til Kontrakter og Indtægter m.h.p. kontrol.

Træk på de udstedte kreditkort registreres på et særskilt kreditornummer (795). Udskrift af transaktionerne tilgår månedligt direktøren til godkendelse, og kopi gives til områdechefen for Kontrakter og Indtægter.

Den godkendte udskrift tilgår efter direktørens godkendelse Kontrakter og Indtægter. Ovenstående gælder såvel for alle typer af kreditkort.

Internetkreditkort

Der er et kreditkort i Midttrafik som bruges til køb på internettet hvor det ikke er muligt, eller billigere, at bestille den pågældende vare på anden måde, eksempelvis flybilletter. Der eksisterer ikke et fysisk kort og alle i Midttrafik kan bruge kortnummer samt kontrolciffer. Det påhviler medarbejderen i Midttrafik som bruger ”kortet” at bilaget for transaktionen afleveres til Kontrakter og Indtægter. Kontrollen af transaktionerne foregår på samme måde som beskrevet omkring almindelige kreditkort.

BILAG 6: AFSTEMNING AF BANK

(Dato: 21. december 2007)

Afstemning af bankkonti foretages dagligt af Kontrakter og Indtægter.

For hver oprettet konto ved Midttrafiks bankforbindelse udarbejdes dagligt en udskrift af kontienes saldi.

Saldi på disse konti sammenlignes med udtræk fra Midttrafiks økonomisystem, således at det kontrolleres om der er overensstemmelse mellem saldi og dermed bevægelser på kontiene.

I det omfang der er åbne poster, bliver disse straks bogført.

Der udarbejdes en afstemning af konti, som bliver gemt til senere dokumentation overfor revisionen.



midttrafik

Århus, 14. december 2007

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. december 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



Midttrafik

Kasse- og regnskabsregulativ for Midttrafik af 13. august 2007

Som revisorer for Midttrafik har vi i overensstemmelse med lov om kommunernes styrelse § 42, stk. 7 fået tilstillet foreliggende udgave af kasse- og regnskabsregulativ forud for ikrafttræden.

Det er vores opfattelse, at den foreliggende udgave af kasse- og regnskabsregulativet, dateret 13. august 2007, udgør et fornuft udgangspunkt for sikring af hensigtsmæssig administration af Midttrafiks kasse- og regnskabsvæsen ud fra en afvejning af kontrolmæssige og administrative hensyn.

Århus, den 14. november 2007

KPMG C.Jespersen

Statsautoriseret Revisionsinteressentskab

Claus Hammer-Pedersen
statsaut. revisor

Jakob Westerdahl
statsaut. revisor



midttrafik

Århus, 14. december 2007

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. december 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 6



midttrafik

*Standard samarbejdsaftale mellem
Midttrafik, kommunerne
og Region Midtjylland*

december 2007

1. Indledning	4
1.1 Kommunernes og regionens bestillerfunktion.....	4
1.2 Midttrafiks ansvar.....	4
1.3 Samarbejdet mellem bestillerne og Midttrafik.....	4
2. Trafikplan	5
3. Køreplanlægning	6
3.1 Formål med sammenhæng i køreplanlægning.....	6
3.2 Kommuners og regionens opgave vedr. køreplanlægning.....	6
3.3 Definition af serviceniveau.....	6
3.4 Tidsplan for køreplanlægningen.....	7
3.4.1 Køreplanprojekter.....	7
3.4.2 Den årlige køreplanjustering.....	9
3.4.3 Særlige arrangementskørsler.....	9
Midttrafik kan aftale principper med bestillerne om arrangementskørsel, som er tilbagevendende hvert år, således at arrangementskørsel kan gentages uden fornyet godkendelse i hvert enkelt tilfælde	10
4. Infrastruktur og vejforhold	11
4.1.1 Standere/pyloner inkl. topskilte.....	11
4.1.2 Læskærme.....	12
4.1.3 Køreplankassetter og køreplantavler.....	12
4.1.4 Andet gadeinventar ved stoppesteder.....	13
4.1.5 Rutebilstationer/terminaler.....	13
4.1.6 Chaufførfaciliteter.....	13
4.1.7 Busbaner, busprioritering og hastighedsdæmpende foranstaltninger m.v.....	14
4.1.8 Publikumsinformation.....	14
4.1.9 Omlægninger i forbindelse med vejarbejde/arrangementer.....	14
4.1.10 Vinterberedskab.....	15
4.1.11 Driftsforstyrrelser.....	15
4.2 Kommunikation.....	15
5. Takster	16
5.1 Midttrafiks takstkompetence.....	16
5.2 Regulering af takster.....	16
5.3 Inddeling i prisområder.....	16
5.4 Ordning med kommunalt støttede kort.....	17
5.5 Mulighed for afvigende takster.....	17
5.6 Salgskanaler.....	17
5.7 Skolekort.....	17
5.8 Fremtidigt billetteringsudstyr.....	18
6. Udbud og kontrakter	18
6.1 Udbudsstrategi.....	18
6.2 Udbudsproces.....	19
6.3 Kontraktadministration.....	19
6.4 Kontraktlængde.....	19
6.5 Kvalitetsopfølgning i busdriften.....	20
7. Økonomi og budget	20
7.1 Byrdefordeling.....	20
7.2 Budgetproces.....	21
7.3 Budgetopfølgning.....	21
7.4 Regnskabsaflæggelsen.....	22
7.5 Særligt vedrørende indtægtsfordelingen.....	22
7.6 Yderligere forhold omkring økonomi.....	22
8. Markedsføring, information og kundehenvendelser	22
8.1 Overordnet markedsføring og information.....	22
8.2 Ønsker om lokal markedsføring.....	23
8.3 Kundehenvendelser.....	24

8.3.1 Servicemål for svar.....	24
8.3.2 Midttrafik og bestillernes rolle	24
8.3.3 Håndtering af en henvendelse	25
9. Behovsstyret kørsel, herunder handicapkørsel.....	26
9.1 Definition af behovsstyret trafik.....	26
9.2 Kompetencefordeling i behovsstyrede kørselsordninger.....	27
9.2.1 Midttrafiks opgaver	27
9.2.2 Kommunens opgaver	27
9.2.3 Regionens opgaver	28
9.3 Rollefordeling	28
9.4 Organisering af opgaven	28
9.5 Politisk beslutning	28
9.6 Koordinering.....	29
9.7 Udbud	29
9.8 Finansiering af behovsstyret trafik	29
9.9 Afregning	29
9.10 Erstatning for nedlagte busruter eller –ture	30
9.11 Serviceniveau	30
9.12 Markedsføring af behovsstyret trafik.....	30
10. Øvrige opgaver for bestillere	31
11. Lokalbaner	32
11.1 Planlægning på lokalbaner	32
11.2 Finansiering af togdriften	32
11.3 Serviceniveau	33
11.3.1 Årsager til ændring i lokalbanebetjening	33
12. Dokumentation.....	34
Bilag 1 Kontaktpersoner	35
Bilag 2 Forskellige rutetyper	40
Bilag 3 Rabatruter i Midttrafik	43
Bilag 4 Tidsplan for køreplanprojekter	67
Bilag 5 Tidsplan for køreplanjustering.....	69

1. Indledning

Det er Midttrafiks mission at skabe bedre mobilitet for borgerne i Region Midtjylland. På vegne af kommunerne og regionen skaber Midttrafik sammenhængende kollektiv trafik for kunderne. Det er Midttrafiks vision, at den kollektive trafik i Midtjylland skal være hurtig, sikker, komfortabel og miljøvenlig.

Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik får flere og mere tilfredse kunder og drives driftsøkonomisk effektivt.

Denne vision er nedbrudt i seksten overordnede mål og et strategiprogram for at nå disse mål. Disse mål kan kun nås i et tæt samarbejde med leverandører og de, der finansierer og afgør serviceniveauet for den kollektive trafik: kommunerne og regionen.

Kommunerne og regionen ønsker, at den kollektive trafik drives så økonomisk effektivt som muligt, at driften er stabil og kunderne tilfredse, og at den kollektive trafik bidrager til de sociale, miljø-, mobilitets- og udviklingsmæssige formål, som den enkelte bestiller vil have fremmet.

Skabelsen af et sammenhængende kollektivt trafiksystem kræver bl.a. et effektivt samarbejde mellem kommunerne, regionen og Midttrafik, hvor ansvars- og byrdefordelingen mellem parterne er tydelig. Derfor denne samarbejdsaftale.

1.1 Kommunernes og regionens bestillerfunktion

Det er kommunerne og regionen, der afgør omfanget af serviceniveauet for den kollektive trafik og bestiller den hos Midttrafik.

1.2 Midttrafiks ansvar

Midttrafik har ifølge lov om trafikkselskaber en række opgaver:

- Offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel
- Fastsættelse af takster og billetteringssystem
- Koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik
- Privatbaner
- Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede

Det er Midttrafiks ansvar at omsætte bestillernes ønsker til sammenhængende kollektiv trafik, herunder sikre den nødvendige koordination mellem de berørte kommuner og regionen.

For at lette bestillernes indgang er der udpeget kontaktpersoner fra både Midttrafik og bestillernes side, som har ansvaret for samarbejdet. Listen over kontaktpersoner er Bilag 1. Specifikke spørgsmål omkring økonomi, udbud, markedsføring vil blive sendt videre til de ansvarlige i Midttrafik gennem kontaktpersonerne.

1.3 Samarbejdet mellem bestillerne og Midttrafik

Det er vigtigt, at kunderne oplever en sammenhængende ydelse, og at der er et effektivt samarbejde mellem bestillerne og Midttrafik - både politisk og administrativt.

Midttrafiks bestyrelse har vedtaget at tildele det kommunale repræsentantskab en udvidet rolle, så alle kommuner har indflydelse på Midttrafiks mål, strategi og budget.

Bestyrelsesformanden deltager med mellemrum i møder i Kommune Kontaktrådet og andre politiske fora, der kan styrke samarbejdet.

På administrativt niveau skal der etableres effektive dialogstrukturer. Det væsentligste er det daglige samarbejde mellem relevante kontaktpersoner.

Fagligt Forum er et samarbejdsorgan for de 20 bestillere og Midttrafik, hvor tværgående initiativer omkring kollektiv trafik drøftes. Samarbejdet kan også omfatte direktørniveauet.

Midttrafik lægger vægt på, at bestilleren inddrages og høres, når det har betydning for bestillerens økonomi og serviceniveau, og at bestilleren oplever faglig god rådgivning, dokumentation for målopfyldelse og effektive resultater. Derfor er det vigtigt, at samarbejdet evalueres med mellemrum, og at nærværende aftale revideres med jævne mellemrum. Samarbejdet er et instrument til at give borgerne en sammenhængende ydelse.

2. Trafikplan

Transport- og energiministeren skal ifølge Lov om Kollektiv Trafik mindst hvert 4. år udarbejde en trafikplan for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten. Den første plan fra staten forventes i høring i slutningen af 2007.

Midttrafik skal med udgangspunkt i den statslige trafikplan mindst hvert 4. år udarbejde en plan for serviceniveauet for den trafik, som Midttrafik varetager. Trafikplanen udarbejdes af Midttrafik i samarbejde med bestillerne, som er Region Midtjylland og de 19 kommuner.

I Trafikplanen lægges rammerne for den kollektive trafik i Midttrafiks område. Midttrafik laver udkast til indsatsområder og serviceniveau for de forskellige trafiktyper for en 4 års periode eller hyppigere. Det er den enkelte bestiller, der fastlægger serviceniveau og betjeningsomfang for de ruter, som de er bestiller for. Midttrafik skal varetage den koordinerende rolle for at sikre en sammenhængende kollektiv trafik for kunderne, heri indgår også koordinering med de trafikselskaber, som Midttrafik har fælles ruter med.

Region Midtjylland beslutter, hvilket serviceniveau der skal være på det regionale rutenet. Til brug for Regionens fastsættelse af serviceniveau og ændringer i det regionale rutenet udarbejder Midttrafik en statusredegørelse for den regionale trafik, herunder en vurdering af de enkelte ruters rolle i opfyldelsen af regionens målsætninger for det regionale trafiknet. Statusredegørelsen vil have karakter af en midtvejsstatus forud for hver revision af Trafikplanen dvs. den vil blive udført hvert 2. år.

Med udgangspunkt i den regionale trafikbetjening udarbejder Midttrafik et oplæg til lokal betjening på baggrund af kommunernes ønsker til serviceniveauet. Kørslen koordineres, så kunderne oplever et sammenhængende kollektiv trafiksystem – uanset arbejdsdeling mellem bestillerne.

Bestillerne skal fastsætte planer / servicemål for deres ruter i forbindelse med udarbejdelse af Trafikplanen. I forbindelse med udmøntning af Trafikplanen er det kommunens og Regionens ansvar, at de opsatte mål for ruterne opfyldes i det løbende arbejde.

Trafikplanen vil indeholde mål for samarbejde med vejmyndigheder om infrastruktur, busprioritering, busbaner, busholdepladser og vejadgang til stoppesteder, terminaler og rutebilstationer samt evt. udbygning og ændring af disse. Trafikplanen vil desuden indeholde mål for billetteringssystemer, markedsføring mv.

3. Køreplanlægning

3.1 Formål med sammenhæng i køreplanlægning

Den lokale trafikbetjening bør så vidt muligt hænge sammen med den overordnede kollektive trafik og tilbyde borgerne transportmulighed til lokale rejsemål. Midttrafik og bestillerne samarbejder og er i tæt dialog om planlægning og bestilling af den lokale og regionale kollektive trafik for at sikre sammenhæng og helhed i betjeningen.

Samarbejdet skal sikre at:

- Bestillingen så vidt muligt tilgodeser det serviceniveau og de transportbehov de enkelte bestillere ønsker at stille til rådighed for borgerne
- Bestillingen koordineres med øvrige berørte kommuner og regioner
- Ændringers konsekvens for kunderne og dermed for økonomien er kendt af kommuner og region
- Bestillingen er driftsøkonomisk effektiv.

I Midttrafik findes en del ruter, som er planlagt ud fra skoleelevers behov og hvor der ikke er en tilsigtet, systematisk sammenhæng med den øvrige kollektive trafik. For disse ruter er der behov for en kort planlægningshorisont, da de skal kunne tilpasse sig ændringer i fx skoleelevers bopæl. Men det er af kommunen besluttet, at øvrige borgere skal have mulighed for at benytte ruterne, hvorfor kommunen har overdraget ruterne til Midttrafik, frem for selv at administrere ruterne som speciel rutekørsel med skoleelever. Disse ruter betegnes "rabatruter", idet de får rabat på administrationsudgifterne hos Midttrafik til gengæld for, at kommunen påtager sig flere af arbejdsopgaverne med ruterne. Se Bilag 3.

3.2 Kommuners og regionens opgave vedr. køreplanlægning.

Det er kommunerne, som bestemmer serviceniveauet i den lokale kollektive trafik og finansierer underskuddet i form af de udgifter, der ikke dækkes af kunderne. Regionen har en tilsvarende opgave for de regionale busruter og for lokalbanerne.

Det betyder, at bestilleren hvert år bestiller den mængde kørsel, bestilleren ønsker at stille til rådighed for kunderne. Lokal kollektiv trafik indgår i den kommunale prioritering på linie med de øvrige kommunale opgaver. Tilsvarende indgår regional kollektiv trafik i regionens prioritering af regionale udviklingsopgaver.

3.3 Definition af serviceniveau

Midttrafik har udarbejdet en klassifikation af forskellige rutetyper med tilhørende forskellige formål. Midttrafik vil i samarbejde med bestillerne kategorisere ruterne, hvorefter de indgår i planlægningen med hver deres formål. I Bilag 2 er vist forslag til kategorisering af rutetyper.

Serviceniveau bør afpasses efter rutens formål, og er defineret af:

- Ruteføring
- Driftsperiode
- Frekvens

Ruteføring – hvor skal bussen køre?

Midttrafik koordinerer bussernes ruteføring i samarbejde med berørte kommuner og regionen. Af hensyn til nuværende samt potentielle kunder er det afgørende, at bussernes ruteføringer hænger sammen med den øvrige kollektive trafik.

Især for regionalruter, hvor rejselænden typisk er relativt lang, er rejsetiden afgørende for, hvor attraktiv den kollektive trafik er. Jo flere omvejskørsler for at betjene en mindre by, jo mindre attraktiv for øvrige kunder. Gode forbindelser til lokal trafikbetjening kan give borgere i mindre byer kollektive trafikmuligheder til større rejsemål. Kompetencen til fastlæggelse af ruteforløb for de regionale ruter ligger hos regionen.

Driftsperiode – i hvilket tidsrum skal bussen køre?

Bussernes belægningsgrader (passagerer pr. tidsenhed/tur) varierer henover dagen. I ydertimerne er der færre i bussen end i myldretiderne. Midttrafik anbefaler, at den viden, der indhentes om kundernes fordeling over driftsperioden, anvendes.

Frekvens – hvor ofte skal bussen køre?

Frekvens er et udtryk for, hvor ofte bussen kører i løbet af en given tidsperiode (pr. time eller pr. dag). Højfrekvente busruter i byområder kører nogle steder i myldretiden med f.eks. 10 minutters frekvens. I parcelhusområder er frekvensen typisk lavere grundet det mindre kundeunderlag – eksempelvis halvtimesdrift, mens frekvensen i landområder kan være fra 1-1½ times drift til få afgang om dagen eller direkte behovsstyret betjening. Større regionale pendler-ruter har typisk kvarter-drift eller ½ times betjening i myldretiden. Lange X bus ruter, som har mange besøgsrejsende, kan have relativt lav frekvens og stadig være attraktive for kunderne. Mindre regionalruters kørsel er typisk tilrettelagt efter at give uddannelsessøgende tilstrækkelige rejsemuligheder.

Frekvensen har betydning for, hvor attraktiv den kollektive trafik er for borgerne. For busruter med lav frekvens er det afgørende for kunderne, at der er gode korrespondancer til andre dele af den kollektive trafik, så skiftetiden holdes på et absolut minimum.

3.4 Tidsplan for køreplanlægningen

Køreplanændringer sker som hovedregel til køreplansskiftet ved sommerferiens begyndelse for folkeskolerne, og køreplanerne skal af hensyn til kontrakter med vognmændene og trykning være færdige 3 måneder før køreplansskiftet, dvs. ultimo marts.

Der kan også være et køreplansskifte i januar måned samtidig med DSB og Arriva for de køreplaner, som er tæt koordineret med togene. I øvrigt kan det aftales mellem bestillerne og Midttrafik, at der gennemføres projekter for andre ruter ved køreplansskiftet i januar eller et andet aftalt tidspunkt.

3.4.1 Køreplanprojekter

Hvert år i april måned sender Midttrafik et katalog med forslag til det kommende års projekter i høring hos bestillerne. Se tidsplan herfor i Bilag 4. Bestillerne skal i maj måned give Midttrafik en tilbagemelding på, hvilke projekter de ønsker, der skal indgå i det kommende arbejdsprogram for Midttrafik og dermed i det kommende års budgetlægning.

Kataloget vil indeholde en beskrivelse af de større køreplanprojekter og oplæg til analyser af betjeningsprincipperne i et givet område. Kataloget indeholder også de projekter, der løbende er drøftet med bestillerne, men ikke fastlagt til gennemførelse på et bestemt tidspunkt og de køreplanprojekter og analyser, der er programsat til et senere køreplanskifte. Endelig indeholder kataloget de projekter, der tænkes gennemført i henhold til den første trafikplan for Midttrafik, som er under udarbejdelse.

Projekter i kataloget kan f.eks. være kørsel i et område, som ønskes analyseret før et udbud, etablering af et nyt bybussystem eller omlægning af regional buskørsel til hurtigere pendlerruter mellem byer og større virksomheder/uddannelsesinstitutioner.

For de projekter i kataloget, som er foreslået medtaget i det kommende års arbejdsprogram, er der endvidere en overordnet vurdering af de økonomiske og passagermæssige konsekvenser. Vurderingerne vil være foreløbige, men vil kunne danne baggrund for kommunernes og regionens prioritering af den kollektive trafik og vil kunne indgå i budgetlægningen.

Midttrafik har pligt til at foreslå bestillerne den løsning, som Midttrafik anser for at være den bedste samlede løsning på det serviceniveau bestillerne ønsker. I tilfælde af en konflikt har Midttrafiks bestyrelse det afgørende ord i følge brev af 18. september 2007 fra Transport og Energiministeriet.

Såfremt Midttrafiks forslag til køreplanprojekter involverer flere bestillere, tager Midttrafik initiativ til en drøftelse med de berørte parter. Konsekvenser for byrdefordeling drøftes med de berørte parter.

Bestillerne er forpligtet til senest primo juni måned så vidt muligt at orientere Midttrafik om planer for eventuelle ændringer i serviceniveauet for den kollektive trafik og eventuelle budgetændringer, som skal indgå i den kommende køreplanlægning

Ultimo juni måned beslutter Midttrafiks bestyrelse på baggrund af tilbagemeldingerne fra bestillerne et arbejdsprogram for køreplanlægningen frem til det kommende køreplanskifte, der så vidt muligt omfatter ønskerne fra bestillerne. Bestyrelsen for Midttrafik tager stilling til arbejdsprogrammet ud fra de ressourcer Midttrafik har til rådighed, og det kan blive nødvendigt at programsætte et eller flere køreplanprojekter til et senere køreplanskifte, men dette vil kun ske efter drøftelse med de berørte bestillere.

Såfremt bestillerne ønsker at gennemføre større ressourcekrævende projekter - eksempelvis gennemgribende omlægning af bybustrafikken i en kommune - kan det være nødvendigt at inddrage ekstern konsulentassistance. Bestilleren bidrager til finansieringen heraf efter nærmere aftale med Midttrafik.

Bestillerne får efterfølgende det samlede budget i høring, med svarfrist august. Projektkatalogets økonomiske konsekvenser indgår i budgetforslaget, som revideres efter kommunernes og regionens bemærkninger til projektkatalogets økonomiske konsekvenser.

Efter bestyrelsens budgetvedtagelse i september, udsendes arbejdsprogrammet til bestillerne. Samtidigt offentliggøres arbejdsprogrammet på Midttrafiks hjemmeside.

I perioden fra juli til november udarbejdes de detaljerede projektbeskrivelser, køreplanforslag, konsekvenser for kunderne og mere detaljerede vurderinger af de økonomiske konsekvenser for hvert enkelt projekt i arbejdsplanen. I dette arbejde indgår passagertællinger og kundeforhold. I perioden indgår bestillerne i et tæt samarbejde med Midttrafik og bidrager til projekterne efter aftale, og de berørte vognmænd inddrages i planlægningen. I november og december skal projekterne og de konkrete køreplaner forelægges bestillerne til godkendelse.

I januar måned gennemføres en offentlig høring for de større køreplanprojekter, hvor også uddannelsesinstitutioner og andre interesseorganisationer høres. Midttrafik behandler evt. indkomne bemærkninger og reviderer køreplanerne. Bestillerne skal tage stilling til det reviderede oplæg til køreplaner senest medio marts.

Midttrafik tilrettelægger ved gennemførelse af større køreplanprojekter en opfølgning på resultaterne. Opfølgningen kan afhængig af projektet bestå af passagertællinger, kundeundersøgelser og økonomiske konsekvenser. Opfølgningen kan strække sig over et eller flere år afhængig af de forventninger, der er til indkøringsperioden, og indgår i projektplanen for hvert enkelt projekt.

Såfremt projekter er programsat til gennemførelse ved køreplansskiftet i januar måned, forskydes tidsplanen for disse projekter med ca. et halvt år.

3.4.2 Den årlige køreplanjustering

De ruter, som ikke indgår i større køreplanprojekter, fortsætter enten uændret, eller der foretages mindre justeringer. Arbejdsdelingen mellem bestillere og Midttrafik er forskelligt for rabatruter og øvrige ruter. Midttrafik udarbejder en tidsplan for køreplanjustering forud for et køreplansskifte. Tidsplanen for Rabatruterne indgår i Midttrafiks samlede årlige tidsplan for køreplanjustering for øvrige ruter.

Kommunen indsamler bemærkninger for skolerne, institutioner m.v og prioriterer mellem disse for alle ruter, og kommunen skal være opdateret med hensyn til ringetiderne på skolerne – uanset om der er tale om rabatruter eller ruter, hvor Midttrafik justerer køreplanerne.

Den ordinære køreplanjustering for ruter, som ikke indgår i rabatordningen, udføres af Midttrafik i samarbejde med bestillere. Det er Midttrafik, der tager initiativ til og undersøger, om der er ønsker eller behov for at gennemføre justeringer i køreplanerne – her indgår forslag fra bestillerne, kundeforhøring, forslag fra uddannelsesinstitutioner, chauffører og vognmænd samt passagertællinger.

Midttrafik koordinerer køreplanerne, så der opnås gode forbindelser mellem de enkelte ruter og tog, således at kunderne får et sammenhængende tilbud .

Midttrafik udarbejder køreplanerne i Trapeze Trafiksystemet og leverer herfra data til www.rejseplanen.dk og www.stoppesteder.dk, så kunderne har elektroniske søgemuligheder. Dette gælder ikke rabatruterne.

Den detaljerede tidsplan og opgavefordeling fremgår af Bilag 5. For rabatruterne er det kommunerne, der står for køreplanlægningen. Arbejdsfordeling i forhold til rabatruterne fremgår af Bilag 3.

3.4.3 Særlige arrangementskørsler

Kørsel til særlige arrangementer kan aftales i forbindelse med køreplanlægningen og lægges ind i de ordinære køreplaner. Bestillerne kan også løbende - normalt 3 måneder før et arrangement for at give tid til planlægning, godkendelse hos bestiller, bestilling af kørsel ved vognmand og markedsføring - bestille særlig kørsel til et arrangement.

Midttrafik kan indsætte dubleringskørsel og ekstrakørsel på strækninger og tidspunkter, hvor der i forvejen udføres rutekørsel. Behov for dubleringskørsel skal varsles tidligst muligt og ved store arrangementer, bør det varsles 3 måneder i forvejen.

Ifølge busloven skal rutekørsel udføres mindst 3 dage, såfremt kørsel på en rute kun skal udføres i 1 eller 2 dage, er kørslen omfattet af loven om turist- og bestillingskørsel. Midttrafik kan kun påtage sig arrangementskørsel, som kan udføres som rutekørsel – dvs. at kørslen skal minimum omfatte kørsel i 3 dage.

Midttrafiks bestyrelse vedtog på sit møde i maj måned 2007 et forslag til Midttrafiks politik i forbindelse med arrangementskørsel. Midttrafik tilbyder rutekørsel, dvs. kørsel til 3-dages arrangementer og til arrangementer, hvor kørselsbehovet kan opfyldes ved dublering af eksisterende ruter.

Såfremt Midttrafik har kendskab til eller modtager henvendelser om særlig arrangementskørsel, aftales disse konkret med den enkelte bestiller. Midttrafik og bestiller aftaler samtidig, hvordan markedsføringen af tilbuddet skal udformes.

Midttrafik udarbejder forslag til køreplaner, som tilgodeser bestillerens krav og aftaler kørselens udførelse med en entreprenør. Bestilleren skal godkende kørslen og de økonomiske konsekvenser før kørslen etableres.

Midttrafik kan aftale principper med bestillerne om arrangementskørsel, som er tilbagevendende hvert år, således at arrangementskørsel kan gentages uden fornyet godkendelse i hvert enkelt tilfælde.

4. Infrastruktur og vejforhold

I forbindelse med strukturreformen har kommunerne i regionen og Vejdirektoratet overtaget ansvaret for infrastruktur. Det drejer sig om veje, stoppesteder, rutebilstationer m.m.

Der er endnu ikke indgået en aftale med Staten om vedligeholdelse af stoppesteder langs statsvejene, men spørgsmålet er forelagt Indenrigsministeriet.

Infrastrukturen er afgørende for kvaliteten af det produkt Midttrafik kan levere og derfor præciseres ansvaret for de opgaver, der omhandler publikumsfaciliteterne og de fysiske forhold samt arbejdsfordelingen mellem Midttrafik og kommunerne nedenfor.

Midttrafik rådgiver gerne kommunerne i kommende vej-projekter. Bedre forhold for kunderne i forbindelse med skift og ventetid kan tiltrække flere kunder og dermed give øgede indtægter. Kortere køretid giver færre driftsudgifter og vil også tiltrække flere kunder og dermed give flere indtægter.

Arbejdsopgaverne, som Midttrafik kan rådgive om er:

- Standere/pyloner inkl. topskilte
- Læskærme
- Køreplankassetter
- Køreplantavler
- Andet gadeinventar ved stoppesteder (f.eks. bænke, skraldespande, cykelstativer, belægning osv.)
- Rutebilstationer/terminaler
- Chaufførfaciliteter
- Busbaner, busprioritering, hastighedsdæmpende foranstaltninger m.v.
- Publikumsinformation
- Omlægninger i forbindelse med vejarbejde/arrangementer
- Vinterberedskab/driftsforstyrrelser

4.1.1 Standere/pyloner inkl. topskilte

Vejmyndigheden er ansvarlig for opsætningen af standere/pyloner i forbindelse med etablering af nye stoppesteder, uanset om disse er placeret på lokale eller regionale ruter. Midttrafik har ikke midler til anlæg og drift af infrastruktur, så alle udgifter til stoppesteder, infrastruktur etc. betales af kommunerne og staten fra 1. januar 2007.

Den enkelte vejmyndighed, Midttrafik og politiet bestemmer i samarbejde placeringen af nye stoppesteder. Midttrafik kan komme med ønsker til vejmyndigheden om valg af stander/pylon for at sikre mulighed for at arbejde for ens designlinie i hele regionen.

Beslutning om flytningen/nedlæggelsen af et stoppested tages efter samråd med Midttrafik. Selve flytningen eller nedlæggelsen af eksisterende stoppesteder er vejmyndighedens ansvar.

I forbindelse med oprettelse eller flytning af et stoppested er det nødvendigt at foretage en positionering, da stoppestedernes eksakte placering er vigtig. Vejmyndigheden indberetter information om position, inventar og foto samt status på oprettelsen/flytningen til Midttrafik, som bruger informationerne i administrationen og til informationsgivning.

Topskiltet er kommunens ansvar som vejmyndighed. Topskiltet skal udformes i overensstemmelse med afmærkningsbekendtgørelsen, og Midttrafik ønsker så vidt muligt en ens designlinje for hele regionen og udarbejder en designmanual for topskiltets udseende.

Vedligeholdelse af standere, pyloner og topskilte er vejmyndighedens ansvar. Midttrafik indberetter fejl og mangler, som kommer til selskabets kendskab, hvor vejmyndigheden står for udbedringen så hurtigt som muligt.

4.1.2 Læskærme

Vejmyndigheden er ansvarlig for opsætning og vedligeholdelse af læskærme uanset om disse er placeret på lokale eller regionale ruter. Vejmyndigheden beslutter, hvor mange midler, der skal afsættes til læskærme og dermed også, hvor mange læskærme, der skal opsættes. Midttrafik kan komme med ønsker til opsætning.

Henvendelser fra kunder om opsætning af læskærme til Midttrafik bliver videresendt til vejmyndigheden med Midttrafiks anbefaling på baggrund af det antal af kunder, der benytter stoppestedet.

Midttrafik ønsker så vidt muligt en ensartet designlinje for udformningen af stoppesteder og læskærme, og udarbejder derfor en designmanual omkring stoppesteder samt evt. indkøbsaftaler. Dette er ikke en hindring for, at vejmyndigheden generelt kan fastlægge udseendet af byinventar og indgå aftaler om reklamefinansierede læskærme.

Vejmyndigheden beslutter i samråd med Midttrafik placering og størrelse på læskærme.

Vedligeholdelsen af læskærmene varetages af vejmyndigheden. Såfremt vejmyndigheden har reklamefinansierede læskærme, har vejmyndigheden selv ansvaret for den samarbejdsaftale, der er indgået med det firma, der er ansvarlig for læskærmene.

Læskærme med mulighed for reklame styres af vejmyndigheden. Midttrafik har kun krav på pladsen til køreplantavlerne, hvis de er indbyggede i læskærmen. I modsat fald opsætter vejmyndigheden stoppestedstandere med køreplantavler i forbindelse med læskærmen.

Midttrafik indberetter fejl og mangler, som kommer til selskabets kendskab til vejmyndigheden, som herefter står for udbedringen så hurtigt som muligt.

4.1.3 Køreplankassetter og køreplantavler

Vejmyndigheden er ansvarlig for betaling, opsætning og vedligeholdelse af køreplankassetter. Da Midttrafik blev dannet, bibeholdt kommunerne penge til dette formål. Hvis Midttrafik får opgaver af en kommune på dette område, afregnes der særskilt for ydelsen. Det gælder ligeledes for stoppestedstavler.

Ved opsætning af nye køreplankassetter eller læskærme med indbygget mulighed for opsætning af køreplantavler, skal vejmyndigheden anvende et af de formater, som Midttrafik anviser.

Midttrafik er ansvarlig for udarbejdelse og levering af køreplantavlerne i forbindelse med køreplansskift, hvor Midttrafik har ansvaret for at udarbejde køreplaner. For rabatruterne er kommunen ansvarlig for udarbejdelse af køreplantavler. Kommunen er ansvarlig for opsætning af køreplantavlerne.

Normalt vil det være vognmanden på den enkelte rute, som sætter køreplantavler op, hvis dette indgår i kontrakten med vognmanden. Da Midttrafik fremstiller køreplantavlerne er det nødvendigt, at Midttrafik er bekendt med vejmyndighedens anvendelse af forskellige formater af køreplankassetter.

Vejmyndigheden er ansvarlig for, at Midttrafik og vognmændene har rådighed over specialværktøj (specialværktøj anvendes eksempelvis ved pyloner) i forbindelse med udskiftningen af køreplantavler. Vejmyndigheden stiller ekstra glas og evt. andre reservedele til rådighed i forbindelse med udskiftning af køreplantavlen.

Normalt indberetter Midttrafik dog fejl og mangler, som kommer til selskabets kendskab til kommunen, som herefter står for udbedringen så hurtigt som muligt.

4.1.4 Andet gadeinventar ved stoppesteder

Gadeinventar er vejmyndighedens ansvar. Vejmyndigheden opstiller og vedligeholder gadeinventar. Gadeinventar omfatter f.eks. bænke, skraldespande, cykelstativer og belysning. Midttrafik kan henvende sig til vejmyndigheden i forbindelse med opstillingen af gadeinventar, da det ofte vil være gennem Midttrafik, ønskerne fra kunderne kommer. Vejmyndigheden beslutter i samråd med Midttrafik, hvilket inventar der skal opstilles. Beskæring af træer og buske i forbindelse med stoppestederne og på de veje, hvor busserne kører, er vejmyndighedens ansvar.

4.1.5 Rutebilstationer/terminaler

Terminaler binder det kollektive trafiknet sammen, og terminalernes udformning, indretning og virkemåde har stor betydning for den samlede rejseoplevelse.

Midttrafik går i dialog med kommunen for at finde ud af, hvordan de lokale behov i byen kan dækkes med terminaler, rutebilstationer eller andre former for services til kunderne (f.eks. salgssteder), og hvordan finansieringen af disse skal ske. Udgifter til rutebilstationer m.m. fordeles på de ruter (bestillere), der anvender stederne

Der udarbejdes en særskilt aftale mellem kommunen, Region Midtjylland og Midttrafik om evt. rutebilstationer/terminaler.

Kommunen inddrager Midttrafik, såfremt der planlægges ændringer i og omkring rutebilstationerne. F.eks. vedrørende:

- Pladsbehov til busser i rute og i depot nu og i fremtiden
- Valg af materialer
- Udformning og indretning af terminalen i forhold til skifte- og venteforhold samt bussernes fremkommelighed
- Informationstavler, henvisningstavler
- Informations- og salgspersonale
- Behov for chaufførlokale og parkeringspladser til chaufførbiler
- Håndtering af busdriften i ombygningsperioden

Midttrafik er ansvarlig for, at der i udbudsmaterialet stilles krav om, at vognmanden skal indgå i evt. private rutebilstations-selskaber.

4.1.6 Chaufførfaciliteter

Kommunen har ansvar for at tilvejebringe chaufførfaciliteter i forbindelse med rutebilstationer/terminaler. Busselskaberne/Midttrafik er forpligtet til at leje sig ind i kommunens faciliteter. Midttrafik og kommunen beslutter i samråd, hvilke krav der skal stilles til de chaufførfaciliteter, som kommunen og Midttrafik stiller til rådighed for entreprenørerne, samt hvor og hvor store faciliteter, der skal stilles til rådighed.

Midttrafik forpligter entreprenørerne til at leje de chaufførfaciliteter, der er tilknyttet de enkelte ruter/linjer gennem udbudskontrakterne.

4.1.7 Busbaner, busprioritering og hastighedsdæmpende foranstaltninger m.v.

Anlæggelsen og vedligeholdelsen af buslommer, vendepladser, busveje og busluser er vejmyndighedens ansvar. Midttrafik kan komme med ønsker omkring anlæg.

Kommunen samarbejder med Midttrafik om busfremkommelighed, vejombygninger og hastighedsdæmpende foranstaltninger. Kommunen sender projekter, der har betydning for bustrafikken, til udtalelse hos Midttrafik.

Busbaner forbedrer alt andet lige bussens fremkommelighed og driftsøkonomi. Beslutter en kommune at etablere busbaner, bør det ske i samarbejde med Midttrafik.

Midttrafik leverer forslag til etablering af busbaner, busprioritering og forbedringer af de fysiske forhold for bustrafikken til Vejdirektoratet og til kommunerne med henblik på, at disse forslag kan indgå i Vejdirektoratets og kommunens vejplanlægning. Midttrafik leverer i den forbindelse en vurdering af de besparelser i form af reducerede driftsudgifter og forøgede indtægter, som bestillerne kan opnå, hvis projektet gennemføres.

4.1.8 Publikumsinformation

Kommunen er ansvarlig for at tilvejebringe og vedligeholde de fysiske muligheder for opsætning af informationstavler i forbindelse med rutebilstationer, terminaler, banegårde og stationer medmindre, der er indgået aftaler med DSB eller Arriva. Fremstillingen af selve informationstavlerne er Midttrafiks ansvar.

Kommunen er ansvarlig for elektroniske informationssystemer (tavler, computere m.v.), der anvendes i forbindelse med elektronisk publikumsinformation. Midttrafik leverer data-udtræk til systemerne.

Ved evt. fremtidig anvendelse af elektronisk skiltning ved stoppestederne er kommunen ansvarlig for det fysiske udstyr, mens Midttrafik er ansvarlig for levering af data/information.

Elektroniske stoppestedannonceringssystemer i busserne ejes af Midttrafik. Midttrafik er ansvarlig for vedligeholdelsen af den elektroniske stoppestedannoncering. Omkostningerne herved betales af den enkelte bestiller.

Etablering af nye systemer sker i et samarbejde mellem den enkelte kommune og Midttrafik.

4.1.9 Omlægninger i forbindelse med vejarbejde/arrangementer

Kommunen er forpligtet til at informere Midttrafik om vejarbejde og arrangementer, der har betydning for bustrafikken og som kommunen har kendskab til. Vejarbejder bør om muligt planlægges, så det er til mindst mulig gene for bustrafikken.

Ved vejarbejde/arrangementer, hvor ruter skal midlertidigt omlægges, er det af stor vigtighed for kunderne, at stoppestederne dækkes af, køreplantavlerne udskiftes, og materiale om midlertidigt ruteforløb samt evt. midlertidige stoppestandsstandere opsættes.

Midttrafik planlægger omlægningen i samarbejde med kommunen. Midttrafik er ansvarlig for udarbejdelse af informationsmateriale, dvs. oplysninger om ændret ruteforløb i perioden med vejarbejde/arrangementer. Kommunen er ansvarlig for opsætningen og afdækningen.

Kommunen modtager informationer om omlægninger og midlertidige stoppestedstavler fra Midttrafik og sørger selv for udskrivning af tavler og for opsætning m.m. For rabatruter har kommunen hele opgaven med planlægning og information af vognmænd og kunder om vejarbejde og arrangementskørsel. Midttrafik lægger gerne informationerne på hjemmesiden, hvis kommunen leverer disse til Midttrafik.

Publikumsinformation i forbindelse med vejarbejde for øvrige ruter er Midttrafiks ansvar. Omlægningerne bliver annonceret på Midttrafiks hjemmeside, hængeskilte i busserne, lokalradio m.v.

4.1.10 Vinterberedskab

Kommunen har ansvaret for at rydde kommunale veje, buslommer og områderne omkring rutebilstationer og terminaler.

Midttrafik har en forventning om, at vejmyndigheden prioriterer de veje, hvor der kører busser samt rutebilstationer og terminaler, højt.

Hvis kommunen skønner, at vejene er ufremkommelige, skal den kontakte de vognmænd, som kører på de pågældende veje samt Midttrafik så tidligt som muligt. Kommunen orienterer skoler og institutioner om kørselssituationen.

Hvis kommunen skønner, at en skole skal lukkes på grund af ufremkommelige veje, kan kommunen vælge at indstille kørslen på lokalruten (skoleruten) til denne skole. Kommunen skal i så fald kontakte vognmanden og Midttrafik kl. senest 06.30.

Såfremt en lokal vognmand skønner, at busdriften bør indstilles på en rute eller på en del af en rute, skal Midttrafik og den ansvarlige i kommunen kontaktes så tidligt som muligt.

Midttrafik har ansvaret for, at kommunen har en opdateret liste med rutekort, telefonnummer og mail-adresser på alle vognmænd i kommunens område samt relevante telefonnumre i Midttrafik.

Kommunen har ansvaret for, at Midttrafik har en opdateret liste med relevante telefonnumre og mailadresser på de ansvarlige for den kollektive trafik og vintertjeneste i kommunen.

4.1.11 Driftsforstyrrelser

Entreprenørerne er forpligtet til at indberette driftsforstyrrelser (udgåede ture, forsinkelser og indstillet kørsel) på alle regionale ruter, bybusser og lokalruter til Midttrafik. Oplysningerne vil med det samme fremgå på www.midttrafik.dk.

Midttrafik stiller gerne webservices til rådighed, hvis bestillerne ønsker at vise oplysninger på enkelte ruter på egne hjemmesider.

Entreprenørerne indberetter efter aftale driftsforstyrrelser for rabatruter til kommunen. Kommunen kan om ønsket anmode Midttrafik om at lægge oplysningerne om rabatruter på hjemmesiden.

4.2 Kommunikation

Kommunen stiller telefonnumre og mailadresser på de ansvarlige for kommunes drift af vejene til rådighed for Midttrafik. Midttrafik stiller relevante telefonnumre og mailadresser i Midttrafik og på entreprenører til rådighed for den enkelte kommune.

Skriftlig kommunikation skal kunne sendes på mail. Med henblik på en sikker afvikling af driften er kommunen og Midttrafik forpligtet til at stille en mailadresse til rådighed, der med sikkerhed checkes for indgående post mindst en gang dagligt på arbejdsdage.

5. Takster

5.1 Midttrafiks takstkompetence

Midttrafik har takstkompetencen for den offentlige servicetrafik, som er omfattet af trafik-selskabets område. Takstkompetencen omfatter fastsættelse af priser og rabatter samt zoneantal og zonestørrelse. Kompetencen gælder også beslutninger om billettyper, rejsebestemmelser m.m.

Midttrafik er dog forpligtet til at indgå aftaler om takstsamarbejde med områdets togoperatører. Det indebærer, at ændringer af takster og af takstsystemet skal aftales mellem Midttrafik og togoperatørerne.

Etableringen af Midttrafik indebærer en omfattende harmonisering af de hidtidige takster i den midtjyske region. Det er besluttet, at denne takstharmonisering ikke gennemføres på én gang, men over perioden 2007-2009.

Midttrafik arbejder fortsat med at harmonisere taksterne og konkrete forslag til nye priser i kollektiv trafik sendes til høring hos bestillerne. Når Midttrafik kommer i besiddelse af data, som muliggør en bestillerspecifik beregning af ændringer i takstindtægterne, vil Midttrafik udføre og informere om en sådan beregning. Dette kan ske fra budget 2009 og herefter hvert år fremover.

5.2 Regulering af takster

Takstniveauet i kollektiv trafik er bestemmende for passagerindtægterne og dermed for bestillerens nettotilskud til kollektiv trafik.

Reguleringen af taksterne er underlagt begrænsninger. Loven om trafikkselskaber fastlægger, at billetpriserne i gennemsnit ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen. Trafikstyrelsen udmønter de nærmere regler for, hvordan takstudviklingen beregnes. Midttrafiks muligheder for takstreguleringer er således begrænsede.

5.3 Inddeling i prisområder

På grund af tekniske begrænsninger i det eksisterende (overtagne) billetteringsudstyr i hele Midttrafiks område, og de begrænsninger indgåede aftaler med togoperatørerne giver, har det ikke været muligt at lave et sammenhængende takstområde fra 1. januar 2007. Midttrafik er derfor inddelt i 4 prisområder svarende til de tidligere geografiske områder for de hidtidige amter og trafikkselskaber.

5.4 Ordning med kommunalt støttede kort

I forbindelse med harmonisering af taksterne i Midttrafik får kunderne i nogle områder uundgåeligt ganske store prisstigninger. Det er besluttet, at 3 kommuner i prisområde Øst (Århus, Randers og Silkeborg), som alle har omfattende bybuskørsel, kan tilbyde kommunalt støttede kort til kunderne i bybustrafikken. Århus og Randers Kommuner har benyttet sig af muligheden.

Ordningen med de kommunalt støttede kort er oprindeligt forudsat at være en "overgangsordning", og evalueres i 2007. Ordningen indebærer, at kommunerne på udvalgte korttyper kan tilbyde kunderne disse kort til lavere priser end Midttrafiks officielle takster. Kommunerne bærer selv det fulde indtægtstab i forbindelse hermed.

5.5 Mulighed for afvigende takster

Midttrafik fastsætter taksterne for kollektiv trafik i trafiksselskabets område.

Det er dog besluttet, at kommunerne kan anvende enten 0-takst eller "garderobe-billetter" med afvigende takster i forhold til Midttrafiks generelle takster. Det er især på lokalruter med simpelt billetteringsudstyr eller helt uden billetteringsudstyr, det er relevant for kommunerne at vælge denne løsning. Det fastlægges i samarbejde mellem Midttrafik og den enkelte bestiller, på hvilke ruter dette skal være gældende.

Som en konsekvens af 0-takst eller "garderobe-billet" med afvigende takst på en lokalrute, er der med disse billettyper ikke adgang til omstigning til ruter med normal takst. Det skyldes billetteringsudstyrets manglende mulighed for at angive dato, tidspunkt og zonebetegnelse på billetten. Det er dog muligt på en billet udstedt til normal takst at stige om til en rute med reduceret takst.

5.6 Salgskanaler

Midttrafik fastlægger salgs- og distributionssystemet for kundernes adgang til at købe billetter og kort til kollektiv bustrafik.

Som udgangspunkt skal der kunne købes billet/kort i busserne. Hvor det er hensigtsmæssigt, tilrettelægges et billetsalg uden for busserne. Det gælder især i intensiv kollektiv trafik, hvor der både kan opnås bedre fremkommelighed og et sikkerhedshensyn for personalet med så få kontanter som muligt i busserne.

Midttrafik aftaler med bestillerne, hvorledes salgssystemet tilrettelægges bedst muligt under hensyntagen til kundernes adgang til at købe billet/kort og billetteringsudstyret. Midttrafik arbejder for at gøre den kollektive trafik mere tilgængelig ved at gøre det lettere at skaffe sig billet/kort – bl.a. ved at forbedre kundernes mulighed for at købe billet/kort via internettet – en webbutik.

5.7 Skolekort

Midttrafik tilbyder at udstede skolebuskort til de skoleelever, som kommunen skal tilbyde transport.

Midttrafik afventer en redegørelse fra Kommunernes Landsforening vedr. skolekorts gyldighed i fritiden og indkalder herefter kommunerne til møde m.h.p. at fastlægge en ensartet praksis, som er nem at administrere.

5.8 Fremtidigt billetteringsudstyr

I Midttrafiks område anvendes en lang række forskelligt billetteringsudstyr. En forenkling og harmonisering af dette vil give fordele for kunderne og give mulighed for rationaliseringer. Hertil kommer, at dele af det nuværende billetteringsudstyr er gammelt og trænger til at blive udskiftet.

Midttrafik vil arbejde på at forny og harmonisere billetteringsudstyret og vil i forbindelse hermed følge fremdriften i det landsdækkende projekt med indførelse af elektroniske rejsekort.

Midttrafik vil forud for beslutninger om anskaffelse af nyt billetteringsudstyr drøfte dette med de berørte bestillere.

6. Udbud og kontrakter

Det er Midttrafiks ansvar at udbyde og administrere almindelig rutekørsel for kommunerne i Region Midtjylland og for Regionen.

Ifølge lov om trafikkselskaber kan Midttrafik efter aftale med en kommune eller regionen varetage opgaver vedrørende indkøb af anden trafik, som bestillerne skal varetage efter anden lovgivning. Det kan dreje sig om speciel rutekørsel, som f.eks. lukkede skoleruter, eller forskellige former for patientbefordring, som dog kræver en særskilt bestyrelsesbeslutning.

6.1 Udbudsstrategi

Midttrafik laver udbuddet af kollektiv buskørsel på den måde, der er mest hensigtsmæssig for den konkrete opgave. Ifølge forsyningsvirksomhedsdirektivet kan man vælge mellem offentligt udbud, udbud efter forhandling og begrænset udbud.

Midttrafik udarbejder en udbudsstrategi, som omfatter den samlede offentlige kollektive trafik for Midttrafiks område. Udbudsstrategien fastlægger de nærmere vilkår og hensyn, som Midttrafik vil lægge vægt på ved udbud af kollektiv bustrafik. Strategien vedtages af bestyrelsen.

Udbud af kollektiv trafik i Midttrafik sker i en kontinuerlig proces, hvor udbud afholdes årligt og opdeles i passende geografiske områder. Midttrafik vil i forbindelse med udbudsstrategien anskueliggøre i en udbudsplan, hvorledes Midttrafiks samlede kørsel vil blive udbudt over en årrække.

Midttrafik forventer bl.a. at tage følgende hensyn i udbuddene:

- Den offentlige buskørsel skal løses bedst muligt inden for de gældende økonomiske rammer.
- Kravene skal udformes, så det sikres, at borgerne får et attraktivt kollektivt transporttilbud.
- Udbuddene udformes, så der understøttes et velfungerende marked blandt busvognmænd, hvor både små og store vognmænd kan gøre sig gældende.
- Der lægges vægt på miljøforhold og arbejdsmiljøforhold.
- Der anvendes så vidt muligt standardiseret busmateriel.

- Vindende tilbud vælges normalt som 'økonomisk mest fordelagtige', så der ikke kun lægges vægt på pris.

Det tilstræbes, at udbudsbetingelserne er forholdsvis standardiserede. Det sker for at sikre størst mulig kontinuitet, konkurrence i udbudssituationen og administrative ressourcensyn i administration af kontrakterne.

6.2 Udbudsproces

Ved planlægningen af et udbud vil Midttrafik lægge vægt på, at der sker detaljeret planlægning af den kørsel, der skal med i et udbud. Planlægningen skal analysere omfang og kørselsbehov.

Midttrafik tager initiativ til og udarbejder en tidsplan, hvor der tages højde for den gennemgang, der skal ske for de køreplaner, som er omfattet af udbuddet. Tidsplanen drøftes med bestillerne. Tidsplanen skal indeholde og omhandle de arbejdsopgaver, som Midttrafik henholdsvis bestillerne udfører i udbudsprocessen.

Midttrafik udarbejder et oplæg til udbudsbetingelser for den kørsel der udbydes. Det drøftes med bestillerne, hvilke krav og vilkår der ønskes indarbejdet i udbudsbetingelserne.

Midttrafik tilretter udbudsprocessen, så bestillerne kan høre om konkrete forslag og ønsker på et detaljeret niveau. Der afsættes i den forbindelse tid til eventuel politisk behandling hos bestillerne.

I visse tilfælde vil et udbud omhandle mere end én bestiller. Midttrafik drøfter i disse tilfælde udbudsvilkår mv. med alle involverede bestillere. Det vil normalt også med flere involverede bestillere være muligt at indrette udbudsvilkårene, så der tages højde for de involverede bestillers ønsker. Såfremt der er modstridende ønsker mellem bestillerne, kan bestyrelsen inddrages.

Midttrafik udarbejder udbudsmaterialet og gennemfører udbuddet. Midttrafiks bestyrelse træffer endelig beslutning om hovedprincipper i de enkelte udbud og træffer beslutning om tildeling af kørsel på baggrund af tildelingskriterier fastlagt i samarbejde med bestillerne.

6.3 Kontraktadministration

Midttrafik har overtaget en lang række kontrakter med vognmænd, der hidtil har kørt offentlig kollektiv trafik for kommuner, amter og trafikselskaber. Der er stor variation i disse kontrakter, og ved kommende udbud vil Midttrafik have fokus på forenkling i kontrakt- og afregningsadministration.

Midttrafik anvender en anderledes kontraktadministration for rabatruter (se Bilag 3).

6.4 Kontraktlængde

Midttrafik anvender ikke en "standardkontraktlængde" for de aftaler om kørsel, der indgås med vognmændene. Midttrafik aftaler med bestillerne varigheden af kontrakterne for den aktuelle kørsel, der skal i udbud. Midttrafik inddrager desuden bestillerne i forbindelse med beslutning om eventuel udnyttelse af option på kontraktforlængelse.

Ved fastlæggelse af kontrakternes varighed skal den plan, der er lagt i udbudsstrategien for kommende udbud tages med i betragtning.

Kontraktlængden har betydning for den pris, busvognmænd byder med. Er kontrakten kort, har vognmændene færre år til at afskrive busser og visse øvrige omkostninger, og de vil typisk vælge at lægge disse omkostninger på tilbudsprisen. Længere kontraktperioder vil omvendt oftest betyde relativt lavere priser, p.g.a. længere afskrivningsperiode og større sikkerhed for markedsandel. Midttrafik vil derfor som udgangspunkt udbyde kontrakter med en varighed på mindst 6 år.

6.5 Kvalitetsopfølgning i busdriften

Kundernes oplevelse af kvalitet afgør, om de kollektive trafiktilbud er attraktive. Det er derfor vigtigt, at de fastsatte kvalitets- og serviceniveauer er synlige og stemmer overens med bestillerens krav.

I kontraktperioden foretager Midttrafik kontrol og tæt opfølgning af busdriftens kvalitet. Midttrafik ønsker, at kontrol foregår i samarbejde og konstruktiv dialog med vognmændene og med effektiv udnyttelse af ressourcer. Vognmændene skal tilskyndes til at levere høj kvalitet ved hjælp af et godt og konstruktivt samarbejde. Midttrafik har desuden gennem kontrakterne mulighed for at sikre kvaliteten gennem økonomiske instrumenter (bod, incitamentsordninger mv.)

Kunder skal så vidt muligt inddrages i kontrol-/opfølgingsfasen. Det kan eksempelvis ske via kundeundersøgelser og opsamling af kundeforhold.

Midttrafiks kvalitetskontrol i busserne indebærer desuden billetkontrol.

Midttrafik vil analysere kvalitetsopfølgningen nærmere med henblik på at fastlægge procedurer for samarbejde med vognmændene, omfanget af og indholdet af kvalitetskontrollen i busserne og andre aspekter af kvalitetsopfølgning. Heri vil indgå målsætninger for omfanget af kontroller i de forskellige bussystemer.

Midttrafik vil på baggrund heraf fremlægge en mere detaljeret plan for kvalitetsopfølgning for bestyrelsen efter forudgående inddragelse af bestillerne.

7. Økonomi og budget

7.1 Byrdefordeling

Midttrafiks omkostninger fordeles efter et byrdefordelingsprincip, der vedtages af bestyrelsen inden for rammerne af bestemmelserne i trafikelskabsloven. Ændringer af byrdefordelingen forelægges repræsentantskabet til beslutning.

Midttrafik finansieres dels af indtægter i form af billetsalg m.v., dels af bidrag fra de enkelte bestillere – de såkaldte bestillerbidrag. Sidstnævnte bidrag kan for størstepartens vedkommende henføres til specifikke driftsområder, idet omkostningerne til busdrift, variabel kørsel og privatbanedrift henføres direkte til den bestiller, som den pågældende aktivitet vedrører.

En mindre del af bestillerbidraget vedrører selve driften af trafikelskabet. Indtægterne i form af bestillerbidrag til selve trafikelskabet er baseret på et estimat over de forventede udgifter på de enkelte områder i trafikelskabet. Udgifterne til trafikelskabet fordeles overordnet på de enkelte bestillere efter 2 fordelingsnøgler: Ruterelaterede udgifter og udgifter der er fordelt efter køreplantimer.

Ruterelaterede omkostninger omfatter bl.a. udgifter til terminaler og rutebilstationer, udgifter til billetteringsudstyr, udgifter vedr. passagertællinger og udgifter til Rejsekort A/S. Såfremt rejsekortet indføres i hele Midttrafik, skal det overvejes at gøre udgiften hertil køreplanteffordelt.

Alle øvrige omkostninger fordeles efter køreplantimer, dog således, at rabatruter som nærmere angivet i Bilag 3 kun vejer 50%. Fordelingen efter køreplantimer kan erstattes af et time-sagsstyringssystem, som kan anvendes til at fordele omkostningerne mellem bestillerne. Der er allerede indført timesagsstyring for personalet i Midttrafik. Den vil blive brugt i byrdefordelingen for budget 2009.

7.2 Budgetproces

Udarbejdelsen af budgettet for Midttrafik sker i et samspil mellem Midttrafik og bestillerne.

For at sikre en grundig budgetbehandling, påhviler det Midttrafik - via bestyrelsen - årligt at fastlægge en detaljeret tids- og procesplan for forløbet af budgetudarbejdelsen. Tids- og procesplanen sendes til bestillerne til orientering.

Der tages udgangspunkt i nedenstående hovedelementer:

Budgetforslaget for Midttrafik drøftes første gang i bestyrelsen i juni måned. I dette budgetforslag indgår bestillerens ønsker vedrørende serviceniveauet i den trafik, den enkelte bestiller selv finansierer, ligesom de økonomiske effekter af de aftalte projekter så vidt muligt indgår i budgetgrundlaget.

Efter bestyrelsens drøftelse af budgetforslaget, udsendes dette til de enkelte bestillere til høring og kommentering. Svarfristen er som udgangspunkt på mindst 8 uger.

Såfremt der fra bestillers side er væsentlige indvendinger mod budgetforslaget, tager Midttrafik initiativ til en nærmere drøftelse af budgettet med den/de relevante bestillere forud for den endelige vedtagelse af budgettet.

Høringssvarene forelægges Midttrafiks bestyrelse forud for den endelige vedtagelse af budgettet senest den 15. september.

7.3 Budgetopfølgning

Midttrafik foretager en kvartalsvis opfølgning på budget og forbrug. Denne opfølgning behandles af Midttrafiks bestyrelse og sendes i kopi til bestillerne. Som en del af den kvartalsvise budgetopfølgning rapporterer Midttrafik om udviklingen i passagerindtægter og en række aktivitetstal.

Midttrafiks budget er baseret på de aftalte køreplantimer, de aftalte ruter og de i øvrigt aftalte aktivitetstal. For at give et så nøjagtigt billede af Midttrafiks økonomi og aktivitet som muligt, er det nødvendigt, at der løbende foretages en ajourføring af disse baggrundsdata.

Det betyder, at der er en gensidig forpligtelse mellem Midttrafik og bestillerne om at orientere om væsentlige ændringer i de materielle forudsætninger bag budgetterne. Midttrafik tager initiativ til eventuelle større budgetjusteringer, der kan tilskrives udefra kommende forhold. Såfremt disse justeringer har betydning for den enkelte bestiller, orienterer Midttrafik snarest de berørte parter herom.

7.4 Regnskabsaflæggelsen

Det revisionspåtegnede regnskab for Midttrafik forelægges bestyrelsen og repræsentantskabet for Midttrafik på disses møder i april/maj måned.

Regnskabet fremsendes efterfølgende til bestillerne til orientering.

Såfremt der i forbindelse med bestillernes politiske behandling af egne regnskaber ønskes bidrag fra Midttrafik, står Midttrafik til disposition.

På baggrund af et godkendt budget udsender Midttrafik månedlige aconto opkrævninger. Når årsregnskabet foreligger, vil der blive foretaget en korrektion, således at bestillere, der har betalt større acontobidrag end det endelige nettobidrag, får differencen retur og modsat med bestillere, der har betalt for lille acontobidrag.

7.5 Særligt vedrørende indtægtsfordelingen

Midttrafiks billetindtægter går til den bestiller, hvis aktivitet har skaffet den konkrete indtægt. F.eks. går alle indtægter, der genereres på en bestemt lokalrute, til den kommune, der finansierer den pågældende lokalrute. Denne indtægtsfordeling foregår gennem en model, som er udarbejdet af et konsulentfirma. Modellen indebærer, at der tælles passage-rer og registreres billetter på basis af stikprøver, og på grundlag heraf fordeles indtægterne mellem bestillerne. Tællingerne foregår i første halvår, således at Midttrafik i løbet af andet halvår kan rapportere til bestillerne, hvordan indtægterne forventes fordelt i indeværende år.

7.6 Yderligere forhold omkring økonomi

Midttrafik er som udgangspunkt underlagt samme regelsæt vedrørende økonomi, budgetlægning regnskabsaflæggelse m.v. som gælder for kommuner og regionen, og som er fastlagt i styrelsesloven, budget- og regnskabssystemet med videre.

Det indebærer bl.a., at der er udarbejdet et kasseregnskabsregulativ for Midttrafik.

Kasseregnskabsregulativet omfatter en beskrivelse af forretningsgange, procedurer og andre administrative rutiner gældende for Midttrafik. Der henvises til kasseregnskabsregulativet for eventuelle supplerende procedurebeskrivelser.

8. Markedsføring, information og kundehenvendelser

8.1 Overordnet markedsføring og information

Midttrafik har ansvar for den overordnede markedsføring og information af den kollektive trafik i Midtjylland. Målet med markedsføringen er at tiltrække nye kunder og sikre fortsat tilfredshed blandt eksisterende kunder.

Midttrafik har ansvar for at udarbejde og udgive basisinformation om busser og lokalbaner. Basisinformation dækker for eksempel information om køreplaner, takster, zoner og billettyper.

Midttrafik står også for generelle omdømmekampagner i forbindelse med den kollektive trafik i Midtjylland. Det kan f.eks. være kampagner der dækker hele Midttrafik, og som oplyser om miljøfordele eller fremhæver rejseoplevelser.

Markedsføring af nye produkter, f.eks. en helt ny rute, er bestillernes ansvar. Midttrafik tilbyder vejledning i forhold til produktion og distribution af særlig produktmarkedsføring.

Al markedsføring og informationsmateriale udarbejdes og gennemføres i henhold til designmanual og marketingplan besluttet af Midttrafiks bestyrelse. Udgifter til den overordnede markedsføring og information dækkes via Midttrafiks administrationsbudget.

Midttrafik råder over følgende medier til markedsføring og information:

- I busserne. Midttrafik råder over kassetter til linjekøreplaner og folder om rejsegaranti. Hertil kommer foldere med særlige kampagner og anden information. I busserne benyttes ligeledes hængeskilte, plakater og streamere til markedsføring og information.
- Stoppesteder. Ved stoppestederne findes oftest tavler med information om afgangstider i form af køreplantavle eller en køreplankassette. Tavlen på standen kan også benyttes til information om planlagte omlægninger og ændringer.
- Midttrafiks hjemmeside. Al information om køreplaner, priser, billettyper, regler, attraktioner, men også rute/zonekort og oplysninger om driftsforstyrrelser og anden service.
- Rutebilstationer, salgs- og informationssteder. Information om køreplaner, priser, regler og kampagnefoldere kan fås fra Midttrafiks salgssteder.

Herudover anvender Midttrafik følgende medier:

- Aviser, blade, TV
- Annoncer, kampagner, tv-spots
- Internet og henvisninger på byportaler og andre centrale hjemmesider.

8.2 Ønsker om lokal markedsføring

Midttrafik forventer et samarbejde med bestillerne om lokal markedsføring. Det grundlæggende princip er, at Midttrafik varetager den overordnede markedsføring og information herunder omdømmemarkedsføring, mens markedsføring af lokale tiltag er bestillerens ansvar, men at opgaverne varetages i et samarbejde mellem Midttrafik og bestillerne.

Et initiativ til lokal markedsføring kan tages af den enkelte bestiller eller af Midttrafik. Typisk vil lokal markedsføring ligge i naturlig forlængelse af bestillernes generelle samarbejde med Midttrafik i forbindelse med nye tiltag – for eksempel i forbindelse med lancering af en ny lokalrute, bybusrute eller telebusrute, hvor bestillerne ønsker at skabe særlig opmærksomhed om det nye tiltag.

Bestillerne betaler alle udgifter knyttet til lokal markedsføring – f.eks. køb af medieplads (eksempelvis annoncer), grafisk arbejde, tryk og distribution. Midttrafik bistår gerne med rådgivning omkring markedsføring og kommunikation, når en kampagne skal lanceres.

Desuden tilbyder Midttrafik vejledning i forhold til produktion og distribution af kampagner.

I særlige tilfælde kan Midttrafik stille medieplads til rådighed i busserne for lokal markedsføring, hvis ikke mediepladsen er optaget af trafikinformation, overordnede kampagner. I alle tilfælde vil Midttrafiks egen markedsføring have fortrinsret.

Midttrafik skal tidligst muligt adviseres om forestående projekter, der ønskes markedsført lokalt. Dette er afgørende for, at Midttrafik kan yde faglig rådgivning med henblik på at optimere planlægning, effektivering og evaluering af den pågældende markedsføringskampagne. Midttrafik udarbejder skabeloner målrettet lokal markedsføring.

8.3 Kundeoplevelser

Alle kunder og borgere, som henvender sig med spørgsmål, forslag eller ris eller ros omkring den kollektive trafik skal kunne forvente en god og ensartet behandling. Det kræver et samarbejde mellem Midttrafik og bestillerne, og at samarbejdet er klart beskrevet. Samarbejdet omkring kundeoplevelserne skal desuden sikre, at Midttrafik kan opsamle viden fra kundeoplevelserne og herved kvalificere udviklingsarbejdet og sikre det fastlagte serviceniveau, og at bestillerne til enhver tid kan følge kundernes og borgernes ønsker og reaktioner.

Grundprincippet i arbejdsdelingen omkring kundeoplevelserne er, at Midttrafik har ansvaret for henvendelser og klager omkring kørsels udførelse, regler og takster. Midttrafik har en koordinerende rolle omkring henvendelser om serviceniveau, planlægning og fysiske forhold i tæt samarbejde med bestillerne.

Kommunerne vil være den primære modtager af telefoniske og skriftlige henvendelser fra kunder på rabatrufterne. Det vil overvejende være fra elever eller deres forældre.

Der kan være henvendelser, hvor kommunerne og Midttrafik skal samarbejde omkring besvarelsen, f.eks. hvor Midttrafik bidrager med et fagligt input eller helt står for sagsbehandlingen., jvnf. Bilag 3.

8.3.1 Servicemål for svar

Målet er, at alle kunder får svar på deres henvendelse omkring den kollektive trafik senest efter 14 dage. For henvendelser vedrørende rejsegaranti skal 95 % været svaret inden for 7 dage.

8.3.2 Midttrafik og bestillerens rolle

Midttrafik har ansvar for at behandle henvendelser og klager om følgende emner:

- Driftssvigt
- Kvalitet og komfort
- Chaufførservice
- Rejseregler
- Takster
- Kørselsordninger
- Konkrete køreplansspørgsmål

Midttrafik og bestillerne samarbejder omkring kundeoplevelser, der omfatter serviceniveau, overordnet planlægning og fysiske forhold, f.eks.:

- Antal afgang på en rute
- Ændring af ruter og tider
- Geografisk dækning
- Prioritering af korrespondancer
- Generel kapacitet

- Placering eller flytning af stoppesteder
- Ønsker omkring læskærme og andre faciliteter ved stoppestederne

Midttrafik vil som udgangspunkt svare direkte, hvis et svar indgår indenfor rammerne af en godkendt trafikplan, eller på anden vis er afklaret med bestillerens beslutning.

Med hensyn til henvendelser, der omhandler nye emner, kan Midttrafik have en koordinerende rolle. Det forventes, at bestillerne medvirker aktivt med input til besvarelsen. En henvendelse kan sendes til den relevante bestiller med ønske om høringssvar, hvorefter Midttrafik kan indsætte høringssvaret og herefter sende det endelige svar, eller den enkelte bestiller kan svare kunden direkte. Det sidste er specielt relevant omkring henvendelser af politisk karakter.

8.3.3 Håndtering af en henvendelse

- Kundehenvendelser besvares ud fra ovenstående principper.
- Når henvendelser videresendes fra bestiller til Midttrafik eller omvendt, så skal kunden have en kvittering, hvor det fremgår hvem henvendelsen er sendt til og hvornår der kan forventes svar.
- Når henvendelser videresendes mellem bestiller og Midttrafik skal det tydeligt fremgå, hvem der gør hvad, f.eks. om en henvendelse er sendt til høring, om der skal svares direkte, kopi af svar eller bare en orientering.
- Bestillerne sender altid kopi af deres direkte besvarelser til kunderne til Midttrafik.
- Det er vigtigt for alle parter at bemærke og tage hensyn til svarfristerne.

8.3.4 Dokumentation

Midttrafik har som opgave, at have et samlet overblik over alle kunde- og borgerhenvendelser omkring den kollektive trafik i det midtjyske område. Det sker ved at Midttrafik registrerer alle henvendelser, inkl. kopi af henvendelser indsendt af bestillere og øvrige samarbejdspartnere. Videnbanken skal bruges aktivt til produktforbedring, udvikling og dokumentation.

Midttrafik udarbejder generel kvartals- og års statistik på baggrund af alle kundehenvendelser. Der kan udarbejdes særlig statistik og dokumentation efter nærmere aftale.

9. Behovsstyret kørsel, herunder handicapkørsel

Individuel handicapkørsel er en "skal-opgave" for trafikskaberne. Midttrafik tilbyder herudover at udføre øvrig behovsstyret kørsel for bestillere, hvis det passer ind i Midttrafiks sortiment.

9.1 Definition af behovsstyret trafik

Behovsstyret kørsel betyder, at der kun køres, når der er bestilt en tur, i modsætning til den rutebundne kørsel, hvor bussen kører, uanset om der er kunder eller ej.

Kunderne hentes normalt på en adresse i stedet for ved et stoppested. Behovsstyret trafik dækker både over almindelige kollektive trafiktilbud til borgerne med telebusser eller teletaxier – kaldet åben kørsel - og regioners og kommuners lovpligtige offentlige specialkørselsordninger, der normalt betragtes som taxa- eller minibuskørsel – kaldet specialkørsel. Telebusser og servicebusser ligger dog i en gråzone mellem behovsstyret og rutebundne trafik, da telebussen f.eks. normalt skal bestilles, men kun betjener et afgrænset område.

Fordelen med behovsstyret trafik er, at flere kørselsordninger kan koordineres i ét IT-system, så vogne og ressourcer udnyttes optimalt. De vogne, som i forvejen er betalt for at køre specialkørsel, kan udnyttes til også at skabe nye fleksible kollektive trafiktilbud, der er til rådighed for alle borgere.

Teletaxi er et behovsstyret produkt, hvor kunden har mulighed for at bestille kørsel – ofte begrænset til bestemte tidsrum og bestemte geografiske områder. Teletaxi anvendes ofte som erstatning for nedlagte busafgange på tidspunkter med få kunder.

Telebus og servicebusser kan være behovsstyret trafik. Der findes telebusser, som kører med faste afgang fra fixpunkter, men hvor ruten planlægges ud fra en kombination af de indkomne bestillinger og faste stoppesteder. Faste afgang koordineres f.eks. med ringetider på skoler eller korresponderer med øvrig kollektive trafik.

Kørslen i behovsstyret trafik udføres som almindelig rutekørsel i Buslovens forstand. Det gør det muligt at samle de forskellige specialkørselsordninger på tværs af kommuner og regioner. Samtidigt er det muligt at udføre kørslen med en kombination af taxier og minibusser.

Der findes en lang række lovbundne og ekstra tilbud om kørsel, der er behovsstyret kørsel. Disse tilbud kan enten bestilles og koordineres i et fælles IT-system, hvorved vogne og ressourcer udnyttes optimalt, eller bestilles decentralt. Midttrafik vil i de tilfælde, hvor det er muligt og ønskes, samle de forskellige kørselstilbud og koordinere kørslerne i tilbuddene via et IT-system.

Midttrafik råder i dag over et IT-system, der anvendes i forbindelse med udførelse af kørsel i den individuelle handicapordning. Midttrafik benytter IT-systemet til at koordinere handicapkørslen med andre kørsler, herunder patientbefordring, som Midttrafik udfører for regionen.

Midttrafik tilbyder MIDTTUR, der er et dør til dør kørselstilbud, til alle i Midttrafiks område. Bestillingen af kørsel sker til Midttrafiks Kørselskontor. Bestillinger i MIDTTUR koordineres og samkøres med øvrige kørsler, der varetages af Kørselskontoret, herunder: kørsler i Handicapordningen, den siddende patientbefordring og KAN-kørsler for kommunerne.

MIDTTUR tilbydes af Midttrafik, men de enkelte kommuner kan vælge en medfinansiering, således at egen-betalingen for kunden vil være ca. det halve af den normale takst. Om-

kostningen for kommunen vil være kørselens faktiske omkostning - brugerbetalingen + et administrations bidrag. Den reducerede takst tilbydes alene ture, der foretages indenfor den enkelte kommune, eller mellem 2 kommuner, der har aftalt den lave takst.

Når en kommune tilslutter sig MIDTTUR vil Kommunerne kunne få udført KAN-kørsler. KAN-kørsler er kommunalt betalte individuelle kørsler, der kan samkøres med de øvrige kørsler i Midttrafik.

9.2 Kompetencefordeling i behovsstyrede kørselsordninger

Midttrafik har ansvar for den individuelle handicapkørsel og åbne kørselsordninger. Kommuner og region har ansvar for forskellige specialkørsler som f.eks. patientbefordring.

9.2.1 Midttrafiks opgaver

Midttrafik har ansvar for den lovpligtige individuelle handicapbefordring til fritidsformål. Kørslen i handicapordningen er behovsstyret, da de handicappede selv bestiller de ture, de ønsker at køre.

Bestillerne kan få udbudt sin specialkørsel af Midttrafik, og Midttrafik sørger for afregning af vognmænd og fakturering til kommuner og region. Kommunen/regionen lettes altså administrativt ved, at Midttrafik varetager udbudsforretning og afregning.

Midttrafik driver og vedligeholder IT-systemet til koordinering af kørsler.

9.2.2 Kommunens opgaver

Kommunerne har ansvaret for en del behovsstyret trafik. Der er ofte tale om lukkede ordninger, der kun henvender sig til en bestemt gruppe borgere, men der eksisterer ikke noget centralt overblik over, hvilke kørselsordninger og kørselstilbud en kommune er forpligtet til at tilbyde sine borgere. Nedenfor vises typiske eksempler på kommunale kørselsopgaver:

- Kørsel til læge – Lov om offentlig sygesikring §§ 17-18
- Kørsel til dagcentre og genoptræning – Lov om social service
- Skolebuskørsel – 'Folkeskoleloven' § 26
- Kørsel til specialklasse og specialdaginstitution
- Kørsel af bevægelseshæmmede til skoler og uddannelsesinstitutioner
- Befordring af handicappede lærlinge og elever under faglig uddannelse
- Kørsel til kommunale sundhedscenter
- Kørsel til specialinstitutioner og bosteder for fysisk og psykisk udviklingshæmmede.

Ikke alle specialkørsler egner sig til behovsstyret trafik. Hvis turene i forvejen foregår i lukkede ruteforløb, vil denne praksis ofte med fordel kunne fortsættes. Midttrafik vejleder kommunerne i, hvilke ordninger der egner sig til behovsstyret trafik.

Midttrafik tilbyder kommunerne et web-baseret bestillingsmodul, som kan bruges alle steder på kommunen, hvor der findes pc med internetadgang. Det betyder, at enhver forvaltning eller afdeling, som jvnf. ovenstående har ansvaret for en specialkørselsordning, selv kan foretage bestillingen af denne, direkte i koordineringssystemet.

For den individuelle handicapkørsel, som Midttrafik har ansvaret for, er det kommunen, der visiterer til optagelse, udmelding og omvisitering i ordningen, og dermed har kommunen ansvaret for klager over visiteringen. Kommunerne har yderligere mulighed for at visitere alle eller udvalgte kunder til de tilkøb til Midttrafiks grundserviceniveau, som fremgår af Midttrafiks harmoniserede regler for handicapkørsel.

9.2.3 Regionens opgaver

Regionerne har ansvar for kørsel med patienter til sygehuse (siddende patientbefordring) i medfør af Sygehusloven §§ 6 og 9. Patientbefordringen til sygehusene er særligt velegnet til koordineret kørsel, da kørslen går til et forholdsvis begrænset antal centrale steder, altså sygehusene. Regionen tilbydes mulighed for at bestille kørsel fra enhver sygehusafdeling, og der kan tilbydes begrænsede bestillingsmoduler, så en sekretær på en afdeling fx kun kan bestille hjemkørsel til en patient, som patientkontoret har visiteret til kørsel ind til sygehuset.

Regionens og Midttrafiks samarbejdsaftale om koordineret kørsel fra 1. januar 2008 er under udarbejdelse.

9.3 Rollefordeling

Indenfor behovsstyret trafik er hovedreglen, at den, der betaler, bestiller. Hvis en kommunes læge- og speciallægekørsel med pensionister skal integreres med Midttrafiks individuelle handicapkørsel, så skal kommunen selv stå for visitering af borgere samt bestilling af ture. Det er den enkelte kommune selv, der bedst kan bedømme, hvilke borgere der har ret til kørsel efter loven og administrere den enkelte kommunes serviceniveau.

Det er aftalt, at regionen står for visitering og bestilling af ture, dels på kørselskontoret i Holstebro, dels på de enkelte afdelinger af sygehusene.

9.4 Organisering af opgaven

Som nævnt er hovedreglen, at den der betaler også bestiller behovsstyret trafik. Det betyder, at den myndighed, der skal betale for specialkørslen, også står for visitering og bestilling af specialkørslen.

Midttrafik har en central funktion i forhold til behovsstyret trafik, da det er Midttrafik, som har ansvaret for IT-systemet til kørselsplanlægning samt sørger for driftsovervågning af vognene, support til bestillingsmodtagere i kommuner/region, udbyder kørslen, er kontraktholder i forhold til vognmændene samt sørger for afregning af vognmænd og fakturering til kommuner og region.

9.5 Politisk beslutning

De enkelte bestillere skal træffe politisk beslutning om at bruge Midttrafik til at indkøbe og planlægge de behovsstyrede kørsler. Midttrafik har hjemmel til at varetage behovsstyret trafik for bestillere i Lov om trafikskaber § 5, stk. 3., der fastslår, at trafikskaber kan varetage opgaver vedrørende indkøb af trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning.

Da Midttrafik ikke kan byde på bestillers kørsel, kræver det politisk beslutning at lade Midttrafik varetage udbud af specialkørsel for kommunen eller regionen. Opstart af nye behovsstyrede kørselsordninger skal passes ind i de udbud af behovsstyret trafik, som Midttrafik i forvejen varetager. Samtidig kræver det grundig planlægning hos bestilleren samt tid til oplæring af det personale, der skal foretage visitering og bestilling til de behovsstyrede kørselsordninger hos bestilleren.

Bestillerens kørselsopgaver, der ønskes varetaget af Midttrafik som behovsstyret kørsel, fremgår af tillægget til standardaftalen med den enkelte kommune.

9.6 Koordinering

Det er typisk på lange ture til sygehuse eller speciallæger, at ture fra forskellige kommuner og regionen kan koordineres med hinanden. Integreret behovsstyret trafik giver også kommunen mulighed for at få koordineret sine egne kørsler på tværs af forvaltninger. Midttrafiks bestyrelse afgør om KAN-kørsel kan passes ind i Midttrafiks sortiment.

9.7 Udbud

Midttrafiks ejere (kommuner og region) kan lade Midttrafik varetage udbud af kørslen. Midttrafik står for udbuddet af al kørsel.

Midttrafik kan samle flere kommuners kørsel, Midttrafiks individuelle handicapkørsel og teletaxikørsel samt regionens patientbefordring i et fælles udbud, hvilket giver byderne mulighed for at byde på en meget stor kørselsvolumen. Midttrafik bliver kontraktholder i forhold til vognmændene. Kørslen udbydes normalt én gang om året.

Udbud af behovsstyret kørsel er forskellig fra udbud af rutebundne busser, fordi mængden af kørsel ikke er kendt ved udbuddet. Udbudsformen betyder, at mindre lokale vognmandsforretninger har gode muligheder for at byde, da der ikke kræves en bestemt vognkapacitet for at kunne håndtere kontrakterne, og fordi den geografiske placering af vognene i forhold til kunderne også er et væsentligt konkurrenceparameter. Små lokale vognmænd får altså mulighed for at deltage og byde efter evne, og de bliver dermed ikke udelukket fra eksempelvis at køre siddende patientbefordring eller lægekørsel, blot fordi de ikke selv har kapacitet til at køre hele patientbefordringen eller lægekørslen alene.

Midttrafik udbyder dog også en vis mængde faste vogne, som er garanteret betaling, og som Midttrafik vurderer at der er brug for i det udbudte antal timer om dagen.

9.8 Finansiering af behovsstyret trafik

Kommunerne betaler for den individuelle handicapkørsel for egne, visiterede borgere, men det er Midttrafik, som udfører den. Bestillerne betaler også for kørslen for evt. andre behovsstyrede specialkørsler og åbne kørselsordninger – f. eks. teletaxi-, som indgår i IT-koordineringen hos Midttrafik.

Ved at bruge det samme IT-system får kommunen mulighed for at koordinere sine specialkørsler med handicapkørslen, som kommunen i forvejen betaler for. Bestilleren skal betale for licenser og serviceomkostninger til IT-systemet og til Midttrafiks administration, support og driftsovervågning, forholdsmæssigt fordelt ud fra tur-antal og faktisk forbrug.

Der betales allerede for disse dele via betalingen for den individuelle handicapkørsel, men udgiften bliver større, når flere ture skal afvikles i IT-systemet. Bestilleren lettes dog administrativt af, at Midttrafik står for afregning af kørslen til vognmændene samt for udbud af kørslen.

Kommunen får mulighed for at reducere i rutebetjeningen på tyndt belagte busruter/afgange, da den behovsstyrede trafik kan bruges til at erstatte noget af rutebetjeningen.

9.9 Afregning

Midttrafik har ansvar for afregning af vognmænd og fakturering til bestillere. Hver måned fremsendes opgørelser for specialkørslen over bestilt kørsel, og der faktureres pr. konto og herunder fordelt på f.eks. CPR-nummer. Midttrafik afregner samtidig vognmændene for

det kørselsforbrug, som Midttrafik eller bestilleren har haft. Vognmanden skal altså ikke sende taxaboner, da IT-systemet har omvendt fakturering, så en turs pris beregnes ud fra den systemafsatte køretid og den bestilte servicetid til kunden ganget med de budte priser på vognen. Køretid er den tid, som erfaringsmæssigt bruges til at køre turen, og servicetid er den tid, som chaufføren bruger på at hjælpe kunden, og som Midttrafik eller bestilleren har tildelt den enkelte kunde ved bestillingen. En kundegruppe kan også tildeles fælles servicetid – f.eks. 5 minutter til at hjælpe en kørestolsbruger ind i vognen.

9.10 Erstatning for nedlagte busruter eller –ture

Ved at deltage i Midttrafiks integrerede behovsstyrede trafik, får en kommune mulighed for at tilbyde forskellige teletaxiprodukter til borgerne. Udgifterne til kørsel med teletaxikunder kan reduceres ved, at teletaxi-ture koordineres med de lovpligtige behovsstyrede kørsler. Hvis en kommune ønsker at reducere i rutebetjeningen med busser, kan kommunen tilbyde de berørte borgere en teletaxiløsning. Kommunen får altså via den behovsstyrede trafik mulighed for at finde den rette balance mellem rutebetjening og behovsstyret betjening.

I tyndtbefolkede landområder kan det især være interessant at se på rutebetjeningen aften og weekend og på ikke-skoledage, fordi behovsstyret trafik kan være et godt alternativ eller et godt supplement, tilpasset det enkelte områdes behov og geografi.

Behovsstyret trafik bør kun overvejes som erstatning for busruter, hvis antallet af kunder er så lavt, at bussen med fordel kan udskiftes.

9.11 Serviceniveau

De lovpligtige behovsstyrede kørsler, som bestilleren får udført med taxi, vil normalt opleve en serviceforringelse, hvis kørslen overgår til behovsstyret trafik. Det skyldes, at koordinering af turene vil medføre, at kunderne ikke vil blive kørt direkte, da flere skal samles op eller sættes af undervejs. Redskaberne til koordinering af kørsler er

- Flexibilitet i afhentningstider
- Flexibilitet i den tid, kunden må sidde i vognen, samt
- Flexibilitet i det tidsrum kunden skal afleveres i.

Bestillerne tilbydes forskellige serviceniveauer til deres forskellige specialkørsler. Selvom behovsstyret trafik ikke er taxakørsel, kan servicen i høj grad fastlægges af de enkelte bestillere. Midttrafik vejleder bestillerne i at vælge blandt de tilgængelige serviceniveauer i systemet Midttrafik har oprettet et videnscenter hvor et af formålene er at vejlede kommunerne i betjeningen af tyndtbefolkede områder.

Serviceniveau for en kommunes behovsstyrede kørsel fremgår af tillæg til denne aftale og kan altid, efter forudgående aftale med Midttrafik og med forudgående orientering af borgere og vognmænd – ændres til et andet af de tilgængelige serviceniveauer i systemet.

9.12 Markedsføring af behovsstyret trafik

I behovsstyret trafik er der sjældent køreplaner, men kunderne skal have en bestillingsvejledning samt telefonnummer på bestillingskontoret.

Mht. teletaxi-produkter bør de indgå i køreplanerne. Det kan tage et par år, inden teletaxi-produktet bliver alment kendt og brugt af borgerne.

Kommunen/regionen har ansvar for at informere borgere, der skal visiteres til kørsel på kommunens/regionens regning. Midttrafik hjælper med indhold i informationen mv. men det er kommunen/regionen, som står som afsender på informationen.

10. Øvrige opgaver for bestillere

Midttrafik har mulighed for at påtage sig en række opgaver for bestillerne, som ligger ud over, hvad der er krav om i lov om trafikkselskaber. Fælles for disse opgaver er, at der for hver enkel opgave aftales en særskilt finansiering, således ingen bestiller betaler mere end en forholdsmæssig andel af Midttrafiks administrations budget.

Århus Kommune, en række omkringliggende kommuner, Region Midtjylland og Midttrafik har indgået en aftale om et forarbejde vedrørende etablering af en letbane i Århus. Projektet finansieres efter en særskilt aftale og indgår ikke i Midttrafiks budget. Der etableres et letbanesekretariat hos Midttrafik, som normeringsmæssigt ikke er en del af Midttrafiks administration.

11. Lokalbaner

De overordnede rammer for samarbejdet mellem regionen og Midttrafik i forbindelse med lokalbanedrift er:

- Regionen udmelder en økonomisk ramme, som Midttrafik kan købe trafik for –evt. opdelt på anlæg og drift
- Midttrafik indkøber trafik på regionens vegne
- Regionen indhenter og koordinerer ønsker fra kunder/borgere og kommuner fx forslag til nye stationer, ændrede køreplaner, ombygning af stationer etc. Midttrafik koordinerer disse ønsker med andre informationer, der kommer til Midttrafik
- Midttrafik laver 4-årige trafikhandlingsplaner i samarbejde med regionerne. Trafikhandlingsplanerne viser overordnede planer og intentioner for de enkelte bane-strækninger og tager udgangspunkt i strategi- og masterplaner for de enkelte baner
- Midttrafik medvirker til at opnå sammenhæng mellem kommunale busplaner, Midttrafiks Trafikplan, regioners strategi/planer/ønsker til betjening samt de vedtagne strategiplaner
- Midttrafik sikrer i samarbejde med kommuner og driftsselskaber/entreprenører, at bussers linjeføringer supplerer lokalbanerne
- Midttrafik samarbejder med driftsselskaberne om en god og gunstig udvikling af lokalbanernes økonomi, kvalitet og kundernes forventninger.
- Midttrafik vurderer sammen med driftsselskaberne, om det kan betale sig at lukke eksisterende stationer eller åbne nye. Hvis der lukkes stationer, skal der indstilles forslag til regionen og kommunerne – hvorledes tidligere togkunder kan tilbydes anden kollektiv transport.

11.1 Planlægning på lokalbaner

Midttrafik og regionen samarbejder om planlægning af driften på lokalbanerne for at sikre helhed og sammenhæng i betjeningen. Samarbejdet mellem region og Midttrafik sikrer, at:

- Bestillingen er driftsøkonomisk effektiv
- Bestillingen tilgodeser det serviceniveau og de transportbehov, regionen ønsker
- Bestillingen koordineres med berørte kommuner. Det er specielt vigtigt, at der ved køreplanændring eller nedlæggelse/oprettelse af stationer koordineres med kommunernes ønsker til busbetjening
- Konsekvenser for passager og dermed for økonomi er kendt af regionen
- Bestillingen harmonerer med/forholder sig til det overordnede serviceniveau, som Midttrafiks bestyrelse vedtager

Regionernes opgave i forbindelse med køreplanlægning
Regionerne beslutter serviceniveauet i lokalbanetrafikken.

Bestilling af kørsel
Regionen bestiller og betaler for lokalbanetrafik hos Midttrafik.

Bestillerfunktion
Regionen informerer Midttrafik om den lokalbanedrift, regionen ønsker at stille til rådighed for borgere fra det kommende køreplansskift.

11.2 Finansiering af togdriften

Udgifterne til driftsselskaberne dækkes delvist af billetindtægter. Den resterende del af betalingen ydes som offentligt tilskud af regionen.

11.3 Serviceniveau

Regionen fastlægger det regionale serviceniveau på lokalbanetrafik. Regionens årlige bestilling udmøntes i en køreplan, der baseres på det ønskede serviceniveau. Lokalbanedriftens serviceniveau består af:

- Driftsperiode: I hvilket tidsrum skal lokalbanen køre?
- Frekvens: Hvor ofte skal lokalbanen køre?
- Kapacitet: Hvor mange siddepladser udbydes til kunderne ?
- Hvor skal lokalbanerne standse?

Regionens bestilling skal som minimum indeholde den ønskede frekvens og driftsperiode. Bestillingen udarbejdes i samarbejde med Midttrafik.

Nuværende betjening

Midttrafik anbefaler, at regionens bestillinger tager afsæt i den nuværende betjening og dermed i den gældende køreplan. Det er Midttrafiks ansvar at sikre sammenhæng i den endelige linje- og køreplanlægning.

11.3.1 Årsager til ændring i lokalbanebetjening

Udover regionens bestillinger kan andre faktorer påvirke Midttrafiks planlægning af lokalbanedrift:

Ændringer i andre dele af det kollektive trafiksystem

Hvis der ændres i banebetjeningen, tilpasser Midttrafik busserne, så bus og tog korresponderer bedst muligt. Midttrafik tilpasser bussernes køreplaner til ændringer i banebetjeningen for at opretholde korrespondancer og sammenhæng i nettet. Regionen og kommuner orienteres om sådanne justeringer og inddrages, hvis korrespondancer ikke kan opretholdes eller der sker ændringer i forhold til det serviceniveau, regionen har fastlagt.

Ændring i kunders rejsemønstre

Midttrafik og driftsselskabet har ansvar for at analysere kundernes rejsemønstre. Regionen og kommuner forventes at have kendskab til væsentlige rejsemål for deres borgere og ændringer i disse – fx tilrejsende pendlere, større arbejdspladser, mødetider, skolers ringetider etc. Midttrafik og driftsselskabet sikrer, at ønsker til ændringer koordineres.

12. Dokumentation

Samarbejdsaftalen skal rumme dokumentation for opfyldelsen af målsætninger for ydelsen og for samarbejdet.

- a) Bestilleren får oversigt over økonomi og aktivitet i driften af den kollektive trafik: Antal køreplantimer, antal busser og driftsudgifter; passagertal, billetindtægter og fordeling af øvrige indtægter. Disse oplysninger sammenholdes med budgettal.
- b) Bestilleren får oversigt over sin andel af Midttrafiks budget og ydelser: Forbrug sammenlignes med budget på fællesaktiviteterne som f.eks. information og markedsføring, personaleadministration. Der indføres et time-sags styringssystem i Midttrafik, som muliggør en mere præcis fordeling af den tid, administrative opgaver fordeles på opgaver.
- c) Bestilleren får oversigt over større projekter, der evalueres ud fra de opstillede succeskriterier.
- d) Bestilleren får oversigt over overholdelse af servicemål for kørsel:
 - Driftsstabilitet – udgåede ture, rettidighed
 - Midttrafiks kvalitetskontrol i busserne
 - Kundehenvendelser
 - Kundeundersøgelser
- e) Bestilleren får oversigt over Midttrafiks overholdelse af servicemål for administration f.eks. ekspeditionstid for henvendelser
- f) Bestilleren får oversigt over tilfredshedsmålinger i Midttrafik
 - Medarbejder- og ledertilfredshed i Midttrafik
 - Leverandørers tilfredshed med Midttrafik
 - Bestillernes tilfredshed med Midttrafik
 - Kundernes tilfredshed
- g) Bestilleren får oversigt over den benchmarking Midttrafik foretager med andre trafikelskaber
- h) Kvalitets- og kontrolstatistik i forhold til opstillede mål

Midttrafik er i gang med at opbygge et kvalitetsstyringssystem efter TQ-modellen, som fastlægger mere præcise mål og metoder til evaluering.

Bilag 1 Kontaktpersoner

Oversigten ændres løbende og kan i øvrigt ses på www.midttrafik.dk

Kommuner:	Navn:	E-mail:	Telefon:	Mobil:	Midttrafik:	E-mail:	Telefon:	Mobil:
Favrskov Kommune Skovvej 20 8382 Hinnerup		favrskov@favrskov.dk						
Fagligt Forum:	Richard Malmose Karen Dalsgaard	rma@favrskov.dk kada@favrskov.dk	8964 5305	8964 5309				
Køreplanlægning:					Niels R. Gylling (Frits Hedegaard) (Karin Sørensen)	ng@midttrafik.dk fnh@midttrafik.dk kso@midttrafik.dk	8740 8263 8740 8250 8740 8326	2920 8918
Vejmyndighed:					Jørgen Ruskjær Niels Chr. Bisgaard Drift - fællesmail	jr@midttrafik.dk nch@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8266 8740 8262	2920 8902
Vejarbejde/arrangementer:					Jørgen Ruskjær Niels Chr. Bisgaard Drift - fællesmail	jr@midttrafik.dk nch@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8266 8740 8262	2920 8902
Vinterberedskab:					Jørgen Ruskjær Niels Chr. Bisgaard Drift - fællesmail	jr@midttrafik.dk nch@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8266 8740 8262	2920 8902
Handicapørsel:	Richard Malmose	rma@favrskov.dk	8964 5305		Anne-Lise Hedegaard	alh@midttrafik.dk	8742 2200	

Kommuner:	Navn:	E-mail:	Telefon:	Mobil:	Midttrafik:	E-mail:	Telefon:	Mobil:
Hedensted Kommune Niels Espesvej 8 8722 Hedensted		mail@hedensted.dk	7975 5000					
Fagligt Forum:	Carl Erik Petersen	carl.petersen@hedensted.dk	7975 5604					
Køreplanlægning:	Carl Erik Petersen	carl.petersen@hedensted.dk	7975 5604		Leif Nielsen (Poul Masud)	len@midttrafik.dk pom@midttrafik.dk	8740 8254 8740 8225	
Vejmyndighed:					Niels Chr. Bisgaard Jørgen Ruskjær Drift - fællesmail	nch@midttrafik.dk jr@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8262 8740 8266	2929 8902
Vejarbejde/arrangementer:					Niels Chr. Bisgaard Jørgen Ruskjær Drift - fællesmail	nch@midttrafik.dk jr@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8262 8740 8266	2929 8902
Vinterberedskab:	Tørring-Uldum Hedensted Juelsminde Tidligere amtsveje		7580 1197 207476 29/30 7983 3088 7582 3377		Niels Chr. Bisgaard Jørgen Ruskjær Drift - fællesmail	nch@midttrafik.dk jr@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8262 8740 8266	2929 8902
Handicapørsel:	Carl Erik Petersen	carl.petersen@hedensted.dk	7975 5604		Bettina Bonde	bbo@midttrafik.dk	8740 8284	

Kommuner:	Navn:	E-mail:	Telefon:	Mobil:	Midttrafik:	E-mail:	Telefon:	Mobil:
Herning Kommune Torvet 7400 Herning		kommunen@herning.dk						
Fagligt Forum	Edith Blyning	vejeb@heming.dk	9628 8326					
Køreplanlægning	Edith Blyning	vejeb@heming.dk	9628 8326		Karin Sørensen	kso@midttrafik.dk	8740 8326	
Vejmyndighed	Tommy Jonassen	vejti@herning.dk	9628 8320		Karin Sørensen Mette Storgaard	kso@midttrafik.dk ms@midttrafik.dk	8740 8326 8740 8327	
Vejarbejde/arrangementer	Børge Nielsen	vejbn@heming.dk	9628 8324		Karin Sørensen Mette Storgaard	kso@midttrafik.dk ms@midttrafik.dk	8740 8326 8740 8327	
Vinterberedskab	Kjeld Hvolgaard	vejkh@herning.dk	2277 5234		Karin Sørensen Mette Storgaard	kso@midttrafik.dk ms@midttrafik.dk	8740 8326 8740 8327	
Handicapørsel	Jane Svanborg Pedersen Edith Blyning	jnkip@herning.dk vejeb@heming.dk			Bettina Bonde	bbo@midttrafik.dk	8740 8284	
		vejarn@heming.dk						

Kommuner:	Navn:	E-mail:	Telefon:	Mobil:	Midttrafik:	E-mail:	Telefon:	Mobil:
Holstebro Kommune Kirkestræde 11 7500 Holstebro			96 11 75 00					
Fagligt Forum	Annette Vognbjerg Jonas Brokholm	Annette.Vognbjerg@holstebro.dk Jonas.Brokholm@holstebro.dk	96 11 76 80					
Køreplanlægning	Jonas Brokholm	Jonas.Brokholm@holstebro.dk	96 11 76 94		Karin Sørensen	kso@midttrafik.dk	8740 8326	
Vejmyndighed					Jette Kousgaard Ulfkjær Marta Johansen	jk@midttrafik.dk mj@midttrafik.dk	8740 8324 8740 8329	
Vejarbejde/arrangementer					Jette Kousgaard Ulfkjær Marta Johansen	jk@midttrafik.dk mj@midttrafik.dk	8740 8324 8740 8329	
Vinterberedskab					Jette Kousgaard Ulfkjær Marta Johansen	jk@midttrafik.dk mj@midttrafik.dk	8740 8324 8740 8329	
Handicapørsel	Heidi Sivebæk Nielsen	heidi.sivebaek.nielsen@hdstebro.dk			Bettina Bonde	bbo@midttrafik.dk	8740 8284	

Kommuner:	Navn:	E-mail:	Telefon:	Mobil:	Midttrafik:	E-mail:	Telefon:	Mobil:
Horsens Kommune Rådhusstorvet 4 8700 Horsens								
Fagligt Forum:	Ole Helboe Nielsen	teohn@horsens.dk	7629	2610				
Køreplanlægning:					Leif Nielsen (Poul Masud)	leif@midttrafik.dk pom@midttrafik.dk	8740 8254 8740 8225	
Vejmyndighed:					Niels Chr. Bisgaard Jørgen Ruskjær Drift - fællesmail	ncb@midttrafik.dk jr@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8262 8740 8266	2929 8902
Vejarbejde/arrangementer:					Niels Chr. Bisgaard Jørgen Ruskjær Drift - fællesmail	ncb@midttrafik.dk jr@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8262 8740 8266	2929 8902
Vinterberedskab:					Niels Chr. Bisgaard Jørgen Ruskjær Drift - fællesmail	ncb@midttrafik.dk jr@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8262 8740 8266	2929 8902
Handicapørsel:	Inger Buhl Foged	ssibf@horsens.dk			Bettina Bonde	bbo@midttrafik.dk	8740 8284	

Kommuner:	Navn:	E-mail:	Telefon:	Mobil:	Midttrafik:	E-mail:	Telefon:	Mobil:
Ikast-Brande Kommune Rådhusstrædet 6 7430 Ikast								
Fagligt Forum	Karin Schneder Niels Kempf	kasch@ikast-brande.dk nikem@ikast-brande.dk	99 60	32 66				
Køreplanlægning					Karin Sørensen	kso@midttrafik.dk	8740 8326	
Vejmyndighed	Helle Lunding-Møller	helun@ikast-brande.dk	99 60	32 42	Karin Sørensen Mette Storgaard	kso@midttrafik.dk ms@midttrafik.dk	8740 8326 8740 8327	
Vejarbejde/arrangementer	Anette Sivebæk Pedersen	anped@ikast-brande.dk	99 60	32 48	Karin Sørensen Mette Storgaard	kso@midttrafik.dk ms@midttrafik.dk	8740 8326 8740 8327	
Vinterberedskab	Birgit Schou Hansen	bihan@ikast-brande.dk	99 60	32 41	Karin Sørensen Mette Storgaard	kso@midttrafik.dk ms@midttrafik.dk	8740 8326 8740 8327	
Handicapørsel	Solveig Jakobsen Karin Schneder	sojak@ikast-brande.dk kasch@ikast-brande.dk	99 60	31 23	Bettina Bonde	bbo@midttrafik.dk	8740 8284	

Kommuner:	Navn:	E-mail:	Telefon:	Mobil:	Midttrafik:	E-mail:	Telefon:	Mobil:
Lemvig Kommune Rådhusgade 2 7620 Lemvig								
Fagligt Forum	Annette Johansen	Annette.johansen@lemvig.dk	96 63	12 00				
Køreplanlægning					Karin Sørensen	kso@midttrafik.dk	8740 8326	
Vejmyndighed	Finn Skovbakke	finn.skovbakke@lemvig.dk	96 63	11 40	Jette Kousgaard Ulfkjær Marta Johansen	jk@midttrafik.dk mi@midttrafik.dk	8740 8324 8740 8329	
Vejarbejde/arrangementer	Otto Berggren	otto.berggren@lemvig.dk	96 63	11 68 29 61 82 30	Jette Kousgaard Ulfkjær Marta Johansen	jk@midttrafik.dk mi@midttrafik.dk	8740 8324 8740 8329	
Vinterberedskab	Otto Berggren	otto.berggren@lemvig.dk	96 63	11 68 29 61 82 30	Jette Kousgaard Ulfkjær Marta Johansen	jk@midttrafik.dk mj@midttrafik.dk	8740 8324 8740 8329	
Handicapørsel	Annette Johansen Britta Kristensen	Annette.johansen@lemvig.dk Britta.kristensen@lemvig.dk			Bettina Bonde	bbo@midttrafik.dk	8740 8284	

Kommuner:	Navn:	E-mail:	Telefon:	Mobil:	Midttrafik:	E-mail:	Telefon:	Mobil:
Norddjurs Kommune Torvet 1 8500 Grenå								
Fagligt Forum:	Jytte Skiffard	js@norddjurs.dk						
Køreplanlægning:	Jytte Skiffard	js@norddjurs.dk			Niels R. Gylling (Frits Hedegaard) (Karin Sørensen)	ng@midttrafik.dk fnh@midttrafik.dk kso@midttrafik.dk	8740 8263 8740 8250 8740 8326	2920 8918
Vejmyndighed:					Jørgen Ruskjær Niels Chr. Bisgaard Drift - fællesmail	jr@midttrafik.dk ncb@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8266 8740 8262	2920 8902
Vejarbejde/arrangementer:					Jørgen Ruskjær Niels Chr. Bisgaard Drift - fællesmail	jr@midttrafik.dk ncb@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8266 8740 8262	2920 8902
Vinterberedskab:					Jørgen Ruskjær Niels Chr. Bisgaard Drift - fællesmail	jr@midttrafik.dk ncb@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8266 8740 8262	2920 8902
Handicapørsel:	Jytte Skiffard	js@norddjurs.dk			Anne-Lise Hedegaard	alh@midttrafik.dk	8742 2200	

Kommuner:	Navn:	E-mail:	Telefon:	Mobil:	Midttrafik:	E-mail:	Telefon:	Mobil:
Odder Kommune Rådhusgade 3 8300 Odder		odder.kommune@aarhus.dk						
Fagligt Forum:	Anne-Mette Andersen Annelise Kurtzmann	anne-mette.andersen@odder.dk Annelise.kurtzmann@odder.dk	8780 3360 8780 3459					
Køreplanlægning:					Leif Nielsen (Poul Masud)	leif@midttrafik.dk pom@midttrafik.dk	8740 8254 8740 8225	
Vejmyndighed:					Jørgen Ruskjær Niels Chr. Bisgaard Drift - fællesmail	jr@midttrafik.dk ncb@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8266 8740 8262	2920 8902
Vejarbejde/arrangementer:					Jørgen Ruskjær Niels Chr. Bisgaard Drift - fællesmail	jr@midttrafik.dk ncb@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8266 8740 8262	2920 8902
Vinterberedskab:					Jørgen Ruskjær Niels Chr. Bisgaard Drift - fællesmail	jr@midttrafik.dk ncb@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8266 8740 8262	2920 8902
Handicapkørsel:	Anne-Mette Andersen Annelise Kurtzmann	anne-mette.andersen@odder.dk Annelise.kurtzmann@odder.dk	8780 3360		Anne-Lise Hedegaard	alh@midttrafik.dk	8742 2200	

Kommuner:	Navn:	E-mail:	Telefon:	Mobil:	Midttrafik:	E-mail:	Telefon:	Mobil:
Randers Kommune Odinsgade 14 8900 Randers		mail@nvranderskommune.dk						
Fagligt Forum:	Nana Andersen Rune Asmussen	Nana.andersen@randers.dk Rune.asmussen@randers.dk	8915 1655 8915 1661					
Køreplanlægning:					Bente N. Kristensen (Frits Hedegaard)	bnk@midttrafik.dk fnh@midttrafik.dk	8740 8259 8740 8250	2920 8926
Vejmyndighed:					Jørgen Ruskjær Niels Chr. Bisgaard	jr@midttrafik.dk ncb@midttrafik.dk	8740 8266 8740 8262	2920 8902
Vejarbejde/arrangementer:					Jørgen Ruskjær Niels Chr. Bisgaard	jr@midttrafik.dk ncb@midttrafik.dk	8740 8266 8740 8262	2920 8902
Vinterberedskab:					Jørgen Ruskjær Niels Chr. Bisgaard	jr@midttrafik.dk ncb@midttrafik.dk	8740 8266 8740 8262	2920 8902
Handicapkørsel:	Pia Weiersø Jørgensen Nana Andersen	Pia.weiersoe.jorgensen@randers.dk na@randers.dk			Anne-Lise Hedegaard	alh@midttrafik.dk	8742 2200	

Kommuner:	Navn:	E-mail:	Telefon:	Mobil:	Midttrafik:	E-mail:	Telefon:	Mobil:
Ringkøbing-Skjern Kommune Ved Fjorden 6 6950 Ringkøbing								
Fagligt Forum	Dorthe Vestergaard	dorthe.vestergaard@rksk.dk	99 74 11 44					
Køreplanlægning					Karin Sørensen (Frits Hedegaard)	kso@midttrafik.dk fnh@midttrafik.dk	8740 8326 8740 8250	
Vejmyndighed	Heidi Vang Grosman	heidi.grosman@rksk.dk	99 74 13 90		Karin Sørensen Mette Storgaard	kso@midttrafik.dk ms@midttrafik.dk	8740 8326 8740 8327	
Vejarbejde/arrangementer	Jens Cordius	jens.cordius@rksk.dk	99 74 15 48	21 49 69 04	Karin Sørensen Mette Storgaard	kso@midttrafik.dk ms@midttrafik.dk	8740 8326 8740 8327	
Vinterberedskab	Michael H. Jensen	michael.jensen@rksk.dk	99 74 15 57	40 34 51 26	Karin Sørensen Mette Storgaard	kso@midttrafik.dk ms@midttrafik.dk	8740 8326 8740 8327	
Handicapkørsel	Dorthe Vestergaard	dorthe.vestergaard@rksk.dk	99 74 11 44		Bettina Bonde	bbo@midttrafik.dk	8740 8284	

Kommuner:	Navn:	E-mail:	Telefon:	Mobil:	Midttrafik:	E-mail:	Telefon:	Mobil:
Samsø Kommune Langgade 1 8305 Samsø		kommune@samsoe.dk						
Fagligt Forum:	Robert V. Rasmussen Jørgen Teller Susanne Beck	Aurvr@samsoe.dk ajt@samsoe.dk ausb-hj@samsoe.dk	8792 2202 8792 2225 9659 1000					
Køreplanlægning:					Leif Nielsen (Frits Hedegaard)	leif@midttrafik.dk fnh@midttrafik.dk	8740 8254 8740 8250	
Vejmyndighed:					Niels Chr. Bisgaard Jørgen Ruskjær Drift - fællesmail	ncb@midttrafik.dk jr@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8262 8740 8266	2929 8902
Vejarbejde/arrangementer:					Niels Chr. Bisgaard Jørgen Ruskjær Drift - fællesmail	ncb@midttrafik.dk jr@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8262 8740 8266	2929 8902
Vinterberedskab:					Niels Chr. Bisgaard Jørgen Ruskjær Drift - fællesmail	ncb@midttrafik.dk jr@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8262 8740 8266	2929 8902

Kommuner:	Navn:	E-mail:	Telefon:	Mobil:	Midttrafik:	E-mail:	Telefon:	Mobil:
Silkeborg Kommune Søvej 1 - 3 8600 Silkeborg		kommunen@silkeborg.dk						
Fagligt Forum:	Steen Stensgaard	Steen.stensgaard@silkeborg.dk	8920 8567					
Køreplanlægning:	Yvonne Hjort Sørensen	Yvonnehjort.sorensen@silkeborg.dk			Henrik E. Jørgensen (Poul Masud)	hei@midttrafik.dk pom@midttrafik.dk	8740 8251 8740 8225	2920 8920
Vejmyndighed:					Niels Chr. Bisgaard Jørgen Ruskjær Drift - fællesmail	ncb@midttrafik.dk jr@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8262 8740 8266	2929 8902
Vejarbejde/arrangementer:					Niels Chr. Bisgaard Jørgen Ruskjær Drift - fællesmail	ncb@midttrafik.dk jr@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8262 8740 8266	2929 8902
Vinterberedskab:	Carsten Thomsen Leder af vinterarbejde Brand og redning	8970 1536 8920 9110 8682 3599			Niels Chr. Bisgaard Jørgen Ruskjær Drift - fællesmail	ncb@midttrafik.dk jr@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8262 8740 8266	2929 8902
Handicapørsel:	Ella Christensen Ulla Vester Petersen	Ella.christensen@silkeborg.dk uwp@silkeborg.dk			Anne-Lise Hedegaard	alh@midttrafik.dk	8742 2200	

Kommuner:	Navn:	E-mail:	Telefon:	Mobil:	Midttrafik:	E-mail:	Telefon:	Mobil:
Skanderborg Kommune Rådhuset, Adelgade 44 8660 Skanderborg		skanderborg.kommune@skanderborg.dk						
Fagligt Forum:	Erik Jul Nysom	erik.nysom@skanderborg.dk	8989 1512					
Køreplanlægning:					Leif Nielsen (Poul Masud)	len@midttrafik.dk pom@midttrafik.dk	8740 8254 8740 8225	2920 8902
Vejmyndighed:	Torben Foged Hansen	torben.foged.hansen@skanderborg.dj	87947765		Jørgen Ruskjær Niels Chr. Bisgaard Drift - fællesmail	jr@midttrafik.dk ncb@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8266 8740 8262	2920 8902
Vejarbejde/arrangementer:	Poul Handberg	poul.handberg@skanderborg.dk	87942925		Jørgen Ruskjær Niels Chr. Bisgaard Drift - fællesmail	jr@midttrafik.dk ncb@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8266 8740 8262	2920 8902
Vinterberedskab:	Poul Handberg	poul.handberg@skanderborg.dk	87942925		Jørgen Ruskjær Niels Chr. Bisgaard Drift - fællesmail	jr@midttrafik.dk ncb@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8266 8740 8262	2920 8902
Handicapørsel:	Rikke Romlund Jensen Annette Bekker Nora Jensen Birgit Juhlín	rikke.romlund.jensen@skanderborg.dk annette.bekker@skanderborg.dk nora.jensen@skanderborg.dk Birgit.Juhlin@skanderborg.dk			Anne-Lise Hedegaard	alh@midttrafik.dk	8742 2200	

Kommuner:	Navn:	E-mail:	Telefon:	Mobil:	Midttrafik:	E-mail:	Telefon:	Mobil:
Skive Kommune Rådhuset Torvegade 10 7800 Skive								
Fagligt Forum:	Niels Mathiesen	nima@skivekommune.dk	9915 3632					
Køreplanlægning:					Poul Masud (Anders Rasmussen)	pom@midttrafik.dk awr@midttrafik.dk	8740 8225 8740 8249	
Vejmyndighed:					Niels Chr. Bisgaard Jørgen Ruskjær Drift - fællesmail	ncb@midttrafik.dk jr@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8262 8740 8266	2929 8902
Vejarbejde/arrangementer:	Alex Kjær	alkj@skivekommune.dk	9915 3662		Niels Chr. Bisgaard Jørgen Ruskjær Drift - fællesmail	ncb@midttrafik.dk jr@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8262 8740 8266	2929 8902
Vinterberedskab:					Niels Chr. Bisgaard Jørgen Ruskjær Drift - fællesmail	ncb@midttrafik.dk jr@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8262 8740 8266	2929 8902
Handicapørsel:	Lykke Nyborg Madsen	lnma@skivekommune.dk	9915 6660		Anne-Lise Hedegaard	alh@midttrafik.dk	8742 2200	

Kommuner:	Navn:	E-mail:	Telefon:	Mobil:	Midttrafik:	E-mail:	Telefon:	Mobil:
Struer Kommune Østergade 11 - 15 7600 Struer		teknisk@struer.dk						
Fagligt Forum	Elo Breumlund	eib@struer.dk	96 84 84 84					
Køreplanlægning	Elo Breumlund	eib@struer.dk	96 84 84 34		Karin Sørensen	kso@midttrafik.dk	8740 8326	
Vejmyndighed	Hanna Mikkelsen	ham@struer.dk	96 84 84 32		Jette Kousgaard Ulfkjær Marta Johansen	jk@midttrafik.dk mj@midttrafik.dk	8740 8324 8740 8329	
Vejarbejde/arrangementer	Hanna Mikkelsen	ham@struer.dk	96 84 84 32		Jette Kousgaard Ulfkjær Marta Johansen	jk@midttrafik.dk mj@midttrafik.dk	8740 8324 8740 8329	
Vinterberedskab	Michael Andreasen Frederik Sørensen			21 24 15 95 21 24 15 92	Jette Kousgaard Ulfkjær Marta Johansen	jk@midttrafik.dk mj@midttrafik.dk	8740 8324 8740 8329	

Kommuner:	Navn:	E-mail:	Telefon:	Mobil:	Midttrafik:	E-mail:	Telefon:
Syddjurs Kommune Lundbergsvej 2 8400 Ebeltoft		syddjurs@syddjurs.dk					
Fagligt Forum:	Carsten Rasmussen Arne Gynther	cra@syddjurs.dk ag@syddjurs.dk	8753 5232 8753 5228				
Køreplanlægning:					Niels Gylling Hedegaard	Frits ng@midttrafik.dk fnh@midttrafik.dk	8740 8263 8740 8250
Vejmyndighed:					Jørgen Ruskjær Niels Chr. Bisgaard Drift - fællesmail	jr@midttrafik.dk ncb@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8266 8740 8262
Vejarbejde/arrangementer:					Jørgen Ruskjær Niels Chr. Bisgaard Drift - fællesmail	jr@midttrafik.dk ncb@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8266 8740 8262
Vinterberedskab:					Jørgen Ruskjær Niels Chr. Bisgaard Drift - fællesmail	jr@midttrafik.dk ncb@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8266 8740 8262
Handicapørsel:	Kirsten Baisner	kba@syddjurs.dk	87 53 51 26		Anne-Lise Hedegaard	alh@midttrafik.dk	8742 2200
Kommuner:	Navn:	E-mail:	Telefon:	Mobil:	Midttrafik:	E-mail:	Telefon:
Viborg Kommune		viborg@viborg.dk					
Fagligt Forum:	Thorkild Vestergaard Svend Aage Pedersen	tv@viborg.dk sp1@viborg.dk	8787 5104 8787 1024	4056 7308			
Køreplanlægning:					Poul Masud (Anders Rasmussen)	pom@midttrafik.dk awr@midttrafik.dk	8740 8225 8740 8249
Vejmyndighed:	Thorkild Vestergaard	tv@viborg.dk	8787 5104	4056 7308	Niels Chr. Bisgaard Jørgen Ruskjær Drift - fællesmail	ncb@midttrafik.dk jr@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8262 8740 8266
Vejarbejde/arrangementer:				2099 0107	Niels Chr. Bisgaard Jørgen Ruskjær Drift - fællesmail	ncb@midttrafik.dk jr@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8262 8740 8266
Vinterberedskab:					Niels Chr. Bisgaard Jørgen Ruskjær Drift - fællesmail	ncb@midttrafik.dk jr@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8262 8740 8266
Handicapørsel:	Karin Pedersen	kap@viborg.dk	8787 6119		Anne-Lise Hedegaard	alh@midttrafik.dk	8742 2200
Kommuner:	Navn:	E-mail:	Telefon:	Mobil:	Midttrafik:	E-mail:	Telefon:
Århus Kommune Grøndalsvej 1 8260 Viby J.		aarhus.kommune@aarhus.dk					
Fagligt Forum:	Rigmor Korsgaard	rk@vej.aarhus.dk	8940 1040	2920 8946			
Køreplanlægning:	Ango Winther	aw@vej.aarhus.dk	8940 1042		Frits Hedegaard Bente N. Kristensen	fnh@midttrafik.dk bnk@midttrafik.dk	8740 8250 8740 8259
Vejmyndighed:	Trafik og Veje - Jens Bruun Jensen	jbj@vk.aarhus.dk	8940 4400 8940 4930	2920 8675	Lars Kruse Jørgen Ruskjær Drift - fællesmail	lkr@midttrafik.dk jr@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8261 8740 8266
Vejarbejde/arrangementer:	Jørgen Madsen Akut Århus Brand	jm@vk.aarhus.dk	8940 1051 8676 7676	2920 8910	Lars Kruse Jørgen Ruskjær Drift - fællesmail	lkr@midttrafik.dk jr@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8261 8740 8266
Vinterberedskab:	Vagtformand		2920 8863		Lars Kruse Jørgen Ruskjær Drift - fællesmail	lkr@midttrafik.dk jr@midttrafik.dk drift@midttrafik.dk	8740 8261 8740 8266
Handicapørsel:	Anne Bang, Mag. 3 Jørgen Hau Line Raadshøj	aba@mag3.aarhus.dk jh@mag3.aarhus.dk lraa@mag3.aarhus.dk	8940 6583		Merete Lundgaard	ml@midttrafik.dk	8740 8314
Regionen:	Navn:	E-mail:	Telefon:	Mobil:	Midttrafik:	E-mail:	Telefon:
Region Midtjylland Skøttenborg 26 8800 Viborg							
Buskørsel og privatbaner	Henrik Brask	henrik.brask@ru.rm.dk	8728 1750		Grethe Hassing	gh@midttrafik.dk	8740 8248
	Peter Hermansen	peter.hermansen@ru.rm.dk	8728 5180		Karin Sørensen	kso@midttrafik.dk	8740 8326
	Hanne-Marie Sørensen	hanne-marie.soerensen@ru.rm.dk			Poul Masud	pom@midttrafik.dk	8740 8225
	Per Holm	per.holm@ru.rm.dk	8728 5175		Frits Hedegaard	fnh@midttrafik.dk	8740 8250
	Claus Meldgaard	claus.meldgaard@ru.rm.dk					
Handicapørsel	Morten Helleberg	morten.helleberg@stab.rm.dk	8728 4471				

Bilag 2 Forskellige rutetyper

Formål, definition på forskellige rutetyper

I forbindelse med udarbejdelse af Trafikplan for Midttrafik samt samarbejdsaftaler med bestillerne er der behov for en definition af de forskellige rutetyper. Ruters formål og serviceniveau er forskelligt og derfor har Midttrafik foreslået følgende opdeling:

Regional bus

Skal binde bysamfund og kommuner sammen. Har desuden en funktion i transport af uddannelsessøgende til ungdomsuddannelserne og pendlere til arbejdspladser og regionale rejsemål. Føderuter til det landsdækkende togsystem og skal supplere det eksisterende toget.

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

Til Trafikplanen foreslås det regionale rutenet opdelt i forskellige typer med udgangspunkt i analyser af pendlerstrømme:

Type RX:

X bus nettet, der betjener større regionale rejse- og pendlerstrømme mellem større byområder. X bus nettet er karakteriseret ved gennemgående busser med få stop og ofte regionsoverskridende.

Type R1:

Det primære regionale net, der betjener store mellemkommunale rejse- og pendlerstrømme mellem store byområder i hver sin kommune.

Type R2:

Det sekundære regionale rutenet eller strækninger, som betjener mindre mellemkommunale rejse- og pendlerstrømme.

Type R3:

Mindre (nuværende) regionale ruter og strækninger, der fortrinsvis betjener lokale rejsestrømme – herunder også telebetjening.

Bybus

Skal transportere kunderne rundt mellem de forskellige bydele i en by.

Betjening af pendlere mellem de enkelte bydele, men også de pendlere, som ankommer til byen med tog eller andre busruter. Bybusbetjening af større arbejdspladser i industriområderne.

Transportere uddannelsessøgende og skoleelever til uddannelsesinstitutioner og skoler – mellem de forskellige bydele. Mange uddannelsessøgende benytter regionale/lokale busruter og tog til rutebilstationen/togstationen og derefter bybus til uddannelsesstederne.

Lokalrute koordineret med anden trafik

En lokalrute fungerer dels som skolebus for folkeskoleeleverne, dels en funktion som føderute for uddannelsessøgende og pendlere til det øvrige kollektive system i form af evt. bybus, regionale busser og tog. Endvidere skal den lokale rute bringe kunderne fra de mindre bysamfund i kommunen ind til centerbyen/byerne. Lokalruten skal binde kommu-

nen sammen rent trafikalt. I det følgende foreslås de lokale ruter opdelt i ruter med høj koordinering / integreret del af den kollektive trafik, mindre lokale ruter samt skoleruter:

Type L1:

Lokale ruter med kørsel alle hverdage og evt. også lørdage og søndage (typisk regionale ruter og større lokale ruter indtil strukturreformen). Kørslen på disse ruter er i høj grad tilrettelagt efter pendlere og uddannelsessøgende. Køreplanerne er koordineret, så der er korrespondancer til øvrige ruter og tog. Ruterne kan også indgå i betjeningen af folkeskoleelever, hvor skolerne tilrettelægger ringetiderne efter bussernes køreplaner.

Type L2:

Lokale ruter med kørsel alle skoledage og evt. med reduceret drift eller telebetjening på skolefridage. Der er typisk kørsel ud over det, folkeskolerne har behov for. Kørslen er i høj grad tilrettelagt efter folkeskolerne, men er koordineret med øvrige ruter/tog, således at uddannelsessøgende og pendlere kan bruge lokalruten som en del af transporten. Skolerne og Kommunen skal være villige til tilrettelægge ringetiderne, så kørslen kan koordineres med øvrige ruter. Midttrafik skal sammensætte kørslen og foreslå ringetider, så skoledagen kan hænge sammen og opfylde kravene til frikvarterer og ventetider.

Type S (Skolerute):

I forbindelse med etableringen af Midttrafik overdrog kommunerne en del åbne skolebusruter til Midttrafik, idet de ønskede at bevare muligheden for, at kunder med bopæl/rejsemål i tilknytning til skolebussens rute kunne benytte busserne. I forbindelse med vedtagelsen af Midttrafiks budget for 2007 blev en del af de lokale ruter defineret som rabatruter ud fra oplysninger om køreplantimer og med en lavere bidragsprocent til Midttrafiks administration. Der er behov for en ny definition, hvor rabatrute begrebet hænger mere snævert sammen med rutens betjeningsomfang og målgrupper. Der foreslås følgende definition:

En skolerute har til formål at transportere folkeskoleeleverne til/fra skolen. Den kører i et isoleret ruteforløb og har ingen planlagt koordinering eller udveksling af kunder med andre ruter eller tog.

Kun kørsel på skoledage og køreplanerne er tilrettelagt efter én eller flere skolers ringetider. Der er ikke kørsel udover det behov, som skolerne har. Ruterne forventes kun i ringe omfang benyttet af andre kunder end skoleelever. Kommunerne har selv planlægningsansvaret for disse ruter.

Køreplanerne oprettes ikke i Trapeze og kan ikke findes på www.rejseplanen.dk.

Telebetjening

Typisk kun indenfor én kommune – dog visse undtagelser, hvor telekørsel er etableret på regionale ruter. Kørslen erstatter buskørsel, hvor passagerunderlaget er for lille til traditionel buskørsel. Telekørsel kan etableres på alle tidspunkter og alle ugens dage.

På bestyrelsesmødet i Midttrafik i juni 2007 blev følgende 3 former for telekørsel godkendt:

Type T1:

Telekørslen kan udføres i stedet for rutekørsel med almindelig bus

Type T2:

Telekørslen skal fungere som til / frabringer til anden kollektiv trafik (rutekørsel) eller til kommune / bycentre

Type T3:

Telekørslen er et ekstra fladedækkende tilbud til borgerne i form af behovsstyret kørsel, som gør det muligt for dem at bruge tilbuddet inden for de rammer, koordineret kørsel giver.

Den videre proces med opdeling af ruter efter definitionen

Midttrafik laver udkast til fordeling af alle ruterne ud fra ovenstående definition i forbindelse med udarbejdelsen af Trafikplanen. Det er den enkelte bestiller, der beslutter serviceniveau på den enkelte rute.

Såfremt en kommune ønsker at udvide serviceniveauet på en skolerute til også at betjene uddannelsessøgende, skal ruten koordineres med andre ruter. Den pågældende rute ændres til en type L2, og det kan betyde, at det bliver nødvendigt at ændre på ringetiderne for skolerne.

Det er en forudsætning, at kommunerne har vilje til at ændre på f.eks. ringetider for at få kørslen koordineret med den øvrige kollektive trafik. Kørslen på rabatruterne vil måske ændres – omdannes til type L2, mens kørslen på andre dele måske vil overgå til ren skolekørsel / speciel rutekørsel administreret af kommunen.

Midttrafik yder ved projektgennemgangen en stor planlægningsindsats og kan derfor ikke gennemgå samtlige kommuner på et år – vil strække sig over 2- 4 år før alle kommuner kan analyseres. Den ordinære køreplanjustering foretages af kommunerne, hvor Midttrafik indsats er minimal. Det er kommunerne, der bestiller ønskede ændringer af ruter f.eks. ændring af skolebusruterne. Midttrafik yder rådgivning.

Bilag 3 Rabatruter i Midttrafik

I 2006 blev der vedtaget byrdefordelingsprincipper for Midttrafiks fællesaktiviteter og personalerelaterede omkostninger, som indebar at:

- *Udgifter knyttet til bestemte ruter finansieres via disse ruter.* Dette gælder eksempelvis drift af billetteringsudstyr som finansieres af den bestiller på hvis rute det benyttes. Omkostninger til rutebilstationer finansieres af de ruter, der betjener den pågældende rutebilstation.
- *Generelle udgifter fordeles via køreplantimer.* Dette gælder eksempelvis lønudgifter i Midttrafik, som således finansieres efter hvor mange køreplantimer, den enkelte bestiller har – dog bortset fra visse lønudgifter, der vedrører visse specifikke aktiviteter (f.eks. X bus og privatbaner betales af regionen, billetkontrol i Århus Kommune af kommunen)
- Ved opgørelsen af hver bestillers køreplantimer vejer åbne skoleruter (rabatruter) kun 50%

Rabatruterne har følgende centrale kendetegn:

- Ruten er tilrettelagt efter skolernes behov og køreplanen følger skolernes ringetider og ferieplan
- Ingen billetindtægter eller yderst minimale billetindtægter fra andre kundegrupper end skolebørn

Baggrunden for, at rabatruteprincippet blev indført, var især, at det kunne øge udbuddet af kollektiv trafik i Midttrafiks område, således at også andre kunder end skolebørn kan bruge disse ruter. Alternativet vil være lukkede skolebusruter, som ifølge loven kun må bruges af skolebørn og alene administreres af kommunerne.

På baggrund af erfaringer fra de første måneder af 2007 har administrationen forsøgt at præcisere arbejdsdelingen mellem Midttrafik og kommunerne vedrørende rabatruterne. I 2007 er der i Midttrafik i alt 249 rabatruter.

Midttrafik har på baggrund af Repræsentantskabets drøftelser på mødet den 26. oktober 2007 af et notat om de åbne skolebusruter nu fået faglig kompetence til at afgøre:

- hvilke ruter der er rabatruter dvs. åbne skoleruter
- hvad arbejdsdelingen er mellem Midttrafik og kommunerne, således man får en ensartet praksis i alle kommuner.

Kommunen har således ikke mulighed for at beslutte, at en rute skal være lokalrute i stedet for skolerute. Det afgørende er rutens karakter.

Senere i dette bilag findes en nærmere oversigt over de rabatruter, som er afgjort efter rutens karakter.

Det fremgår, at en meget stor del af lokalruterne på nuværende tidspunkt er rabatruter. Det er efter Midttrafiks opfattelse en forudsætning for, at potentialet i at kombinere skoletransport med øvrige lokale transportbehov kan realiseres. Det bør også indgå i overvejelserne, at det i nogle tilfælde kan være en fordel at lukke visse ruter for almindelige kunder, hvis den pågældende rutes potentiale som egentlig kollektiv trafikrute er helt ubetydeligt. For Midttrafik vil det samlet set være en fordel, hvis administrationen i højere grad kan koncentrere sine ressourcer på de ruter, hvor der er et reelt potentiale for at tiltrække kunder og effektivisere kørslen. Det svarer til bestyrelsens beslutning. I den forbindelse skal det bemærkes, at Midttrafik ikke fra kommunerne i Århus og Ringkøbing amter har

fået overført medarbejderressourcer, som modsvarer opgaver forbundet med lokal busstrafik eller skolebuskørsel i disse områder

Opgavefordeling mellem kommuner og Midttrafik

I det følgende gennemgås vilkår for rabatruter inden for følgende områder:

1. Takster og billetteringsudstyr
2. Omstigninger mellem rabatruter og ikke rabatruter
3. Kontraktadministration
4. Udbud
5. Kvalitetskrav
6. Indtægtsfordelingsmodel
7. Markedsføring og generel information
8. Køreplaner – distribution og information
9. Kundehenvendelser
10. Driftsforstyrrelser
11. Trafikplan
12. Køreplanlægning
13. Rejseplanen og stoppesteder.dk

1. Takster og billetteringsudstyr

Takster

En rabatrute skal som udgangspunkt enten have 0-takst eller 'simpel takst' (garderobebillet). 0-takst indebærer, at transport er gratis for såvel skoleelever som øvrige kunder. Simpel takst (garderobe billetter) gælder for medtagelse af andre kunder end skolebørn. Garderobebilletter er en kontantbillet og forsynes ikke med tid, zone, dato eller pris. Takster for "garderobe billetter" fastsættes af kommunen. Rabatruter, hvor der hidtil har været elektronisk billetteringsudstyr, vil også fremover kunne benytte dette udstyr. Det vil således ikke være et krav, at det elektroniske billetteringsudstyr fjernes, for at ruten kan være en rabatrute.

Billetteringsudstyr

På rabatruter med 0-takst skal der ikke fremstilles og distribueres billetter/kort. På rabatruter med "garderobe billetter" står kommunerne som udgangspunkt selv for fremstilling og distribution af billetter til busselskaberne. Udgifterne til anskaffelse og vedligeholde billetteringsudstyret for både rabatruter og ikke-rabatruter påhviler i henhold til byrdefordelingsmodellen den enkelte kommune.

2. Omstigninger mellem rabatruter og ikke rabatruter

Fra rabatrute til ikke rabatrute:

Såfremt rabatruter ikke er udstyret med "fuldt" billetteringsudstyr er der ikke omstigningsmulighed mellem rabatruten og øvrige ruter. Garderobebilletter kan således ikke bruges til omstigning til andre ruter.

Fra ikke rabatrute til rabatrute:

Kunder fra ordinære ruter kan foretage omstigninger til rabatruter. I det omfang, kunderne er billetteret på den ordinære rute, og billetteringen dækker hele rejsen (også rejsen på rabatruten), skal der ikke foretages ny billettering på rabatruten. Mod forevisning af billet/kort vil kunden blive medtaget uden fornyet billettering.

3. Kontraktadministration

Det er Midttrafiks ansvar at forestå kontraktafregning af den udførte kørsel i offentlig servicetrafik. Opgaven omfatter også den kørsel, der udføres på rabatruter. På nuværende tidspunkt er den normale administration af kontraktbetalingen til busselskaberne tilrettelagt

således, at Midttrafik foretager en beregning af kontraktbetalingen (omvendt fakturering) og sender betalingen til busselskaberne. Rabatruter vil ikke administreres gennem Trapeze IT-systemet. Rabatruter vil derfor fremover i forbindelse med genudbud eller ændringer af nuværende kontrakter blive baseret på, at vognmanden beregner afregningsgrundlaget. Busselskaberne der betjener rabatruter skal således fremsende månedlige fakturaer for kørslen. Midttrafik skal administrativt tilse og kontrollere, at busselskaberne ikke foretager overfakturering.

4. Udbud

Midttrafik planlægger og gennemfører udbud af buskørsel på rabatruter. Udbud af rabatruter vil som oftest ske efter en simpel kontraktform svarende til den nuværende B-kontrakt (standardkontrakt, der typisk anvendes på lokalruter) eller en mere forenklet kontrakt, men arbejdsdelingen mellem kommunen og Midttrafik i forbindelse med selve udbudsprocessen vil være den samme, uanset om der udbydes rabatruter eller ikke-rabatruter. Kommunerne bidrager med konkrete køreplaner for rabatruter. Hvis rabatruterne, som skal i udbud, indgår i Midttrafiks arbejdsprogram for større projekter og analyser, udarbejder kommunerne et projekt/analyse for den fremtidige rutestruktur samt konkrete køreplaner, som efter godkendelse i kommunen danner grundlag for udbuddet. Midttrafik yder generel faglig rådgivning.

Såfremt der i et udbud indgår rabatruter, der ikke tjener egentlige kollektiv trafikformål (f.eks. svømmekørsel og lign.) vil Midttrafik i samarbejde med den enkelte bestiller søge at udforme udbuddet, så den del af den udbudte kørsel kan overgå til kommunal administration. Hensigten hermed vil være, at det af hensyn til effektivisering muliggøres, at de samme busser kan anvendes både i den kontrakt, der administreres af Midttrafik, og i den kontrakt der administreres af kommunen.

5. Kvalitetskrav, kvalitetsopfølgning og billetkontrol

For rabatruter forventes mere lempelige kvalitetskrav til busmateriel mv. – som f.eks. til bussens alder. For både rabatruter og ikke-rabatruter gælder dog, at kvalitetskrav fastlægges generelt af Midttrafik og kommunerne i fællesskab. Midttrafiks trafikkontrollører vil som udgangspunkt ikke udføre kvalitetskontrol på rabatruter, men Midttrafik vil dog i samarbejde med kommunen sikre, at vognmænd, der betjener rabatruter også på disse ruter leverer den kvalitet, som de er forpligtet til.

Samme vilkår vil være gældende for billetkontrol. Rabatruterne kører hovedsageligt med skolebørn, og der laves derfor ingen billetkontrol udover den billetkontrol der gennemføres af chaufføren.

6. Indtægtsfordelingsmodel

Billetindtægterne på en rabatrute består i det væsentligste af "garderobe billetter" og skolekort. Der vil forekomme situationer, hvor kunder fra ikke-rabatruter stiger om til en rabatrute og foretager en kortere rejse på en rabatrute. Der vil også være rejser foretaget på Midttrafiks uddannelseskort på en rabatrute.

Rabatruterne vil indgå i indtægtsfordelingen i en mere forenklet form, hvor chaufførerne på rabatruterne foretager en tælling af øvrige rejser end skolerejser. På grundlag heraf foretages en tildeling af indtægter til ruten efter principper i indtægtsfordelingsmodellen.

7. Markedsføring og generel information

Rabatruterne indgår ikke i Midttrafiks generelle markedsføringsprogram, der bl.a. omfatter generel information og kampagner, som normalt bliver distribueret gennem foldere, hæneskilte og bannere på bagrude. Kommunerne og Midttrafik kan i fællesskab aftale en lokal markedsføring, hvor Midttrafik kan tilbyde faglig rådgivning, men hvor kommunen har ansvaret.

8. Køreplaner – distribution og information

For rabatruter er det kommunens opgave at trykke og distribuere køreplaner. Midttrafik udarbejder skabeloner til køreplaner for rabatruter, aftaler tidsplan med kommunerne og offentliggør køreplaner for rabatruterne på Midttrafiks hjemmeside. Kundeservice fra Midttrafiks salgssteder omkring rabatruterne omfatter udelukkende information, som fremgår af køreplanen. Det er også kommunens opgave at udarbejde og opsætte evt. køreplantavler evt. i form af kopi af køreplanen på stoppesteder. Hvis det fremgår af kontrakten, kan opsætningen foretages af vognmanden.

9. Kundehenvendelser

Det er kommunerne som fastlægger serviceniveau og laver køreplaner på rabatruterne. Kommunerne vil derfor være den primære modtager af telefoniske og skriftlige henvendelser fra kunder på disse ruter. Det vil overvejende være fra elever eller deres forældre.

Der kan være henvendelser, hvor kommunerne og Midttrafik skal samarbejde omkring besvarelsen, f.eks. hvor Midttrafik bidrager med et fagligt input eller helt står for sagsbehandlingen. Det kan være henvendelser om emner, der vedrører kontrakterne med de busselskaber som udfører kørslen, f.eks. henvendelser om bussernes indretning og alder, klager over chauffører, eller andre kvalitetsforhold som busselskabet skal leve op til.

10. Driftsforstyrrelser og arrangementskørsel

Entreprenørerne har pligt til at indberette driftsforstyrrelser (udgåede ture, forsinkelser og indstillet kørsel) på rabatruter til kommunen. Kommunen kan anmode Midttrafik om at få driftsforstyrrelserne på Midttrafiks hjemmeside.

Kommunen har ansvaret for planlægning af og information til vognmænd og kunder, herunder skoler og institutioner, for driftsforstyrrelser (vejarbejder, arrangementer m.m) på rabatruter. Kommunen kan anmode Midttrafik om at få driftsforstyrrelserne på Midttrafiks hjemmeside.

11. Trafikplan

Trafikplanen skal udarbejdes af Midttrafik i samarbejde med Regionen og kommunerne. Her skal alle ruter indgå, og rabatruterne er en del af den samlede trafikplan. Kommunerne skal indmelde deres planer og service mål for rabatruterne i forbindelse med udarbejdelse af trafikplanen. I forbindelse med udmøntning af Trafikplanen er det kommunens ansvar, at de opsatte mål for rabatruterne opfyldes i arbejdet med køreplanlægningen.

I trafikplanen kan f.eks. angives antallet af ture, en skole (rute) kan have pr. dag, eller afstandskriterier eller maksimal køretid for elever.

12. Køreplanlægning

Kommunen har ansvaret for udarbejdelse af køreplaner for rabatruterne. Midttrafik inddrages i det omfang ændringer kan have indflydelse på kontraktmæssige forhold. Her skal kommunen være opmærksom på tidsfristerne i de enkelte kontrakter med entreprenørerne. Kommunen har kontakten med skoler og uddannelsesinstitutioner og ansvaret for, at bemærkninger og ønsker til køreplanerne indarbejdes. Rabatruterne oprettes og vedligeholdes ikke i Trapeze-trafiksystemet i Midttrafik.

Midttrafik udarbejder en tidsplan for køreplanlægning forud for et køreplansskifte. Der udarbejdes en generel tidsplan for rabatruter og en særlig tidsplan for rabatruter, der skal i udbud. Tidsplanen for rabatruterne indgår i Midttrafiks samlede årlige tidsplan for køreplanlægning for øvrige ruter. Kommunen har kontakten til entreprenøren i forbindelse med udarbejdelse af køreplanerne på rabatruterne. Kommunen har pligt til skriftligt at meddele ændringer i køreplaner til entreprenøren ved at fremsende nye køreplaner efter den angivne frist for ændringer i den pågældende kontrakt med entreprenøren. Samtidig skal Midttrafik orienteres ved tilsendelse af de nye køreplaner af hensyn til afregning og evt. kundeinformation.

Da kommunen har ansvaret for udarbejdelse af køreplanerne for rabatruterne, er det ligeledes kommunens opgave at samle forslag til køreplanændringer for disse ruter. Det er kommunens ansvar at samle bemærkninger for skolerne og prioritere mellem disse for alle ruter – uanset om der er tale om rabatruter eller ruter, hvor der betales fuldt bidrag til fællesomkostninger, samt være opdateret med hensyn til ringetiderne på skolerne både af hensyn til egen og Midttrafiks køreplanlægning. Kommunen skal endvidere sørge for at indsamle relevante bemærkninger vedr. køreplanerne fra chauffører og vognmænd.

Kommunen skal sikre, at der etableres korrespondancer til andre ruter, herunder de regionale ruter, hvis dette er aftalt med Midttrafik.

For rabatruter vil kommunerne selv skulle stå for at tilvejebringe oplysninger om passager-tal.

13. Rejseplanen og stoppesteder.dk

Køreplanerne for rabatruterne udarbejdes af kommunerne i regneark i et design udarbejdet af Midttrafik. Midttrafik opretter ikke disse ruter i Trapeze-trafiksystemet. Køreplaner og stoppestederne for rabatruter kan derfor ikke fremsøges på www.rejseplanen.dk og www.stoppesteder.dk.

Favrskov Kommune								
Rute	Rute	bybus	lokalrute					
nr.	navn		L1	L2	S	Natbus	Tele	RABAT
117	Langå-Hadsten		X					
1	Hinnerup-Haldum-Vitten-Haar				X			X
1	Ulstrup-Rønge-Danstrup				X			X
2	Hadsten-Hadbjerg-Ødum-Hadsten				X			X
2	Hinnerup-Søften-Foldby-Solkær				X			X
2	Tungelund-Drøsbro-Borre-Futting				X			X
2	Langå-Houlbjerg-Granslev-Bøstrup - andel 29,8				X			X
3	Hadbjerg-Voldum-Hadbjerg				X			X
3	Hinnerup-Grundfør-Søften				X			X
3	Langå-Laurbjerg-Jebjerg-Værum - andel 29,8				X			X
4	Hadsten-Vivild-Volstrup-Hadsten				X			X
11	Lerbjerg-Vissing-Galten-Hadsten				X			X
12	Svejstrup Hede-Lerbjerg-Hadsten				X			X
314	Hammel-Hadsten		X					
851	Ulstrup-Thorsø-Bjerringbro, andel 94%			X				
1	Hammel				X			X
1	Lading-Skjoldlev-Hammel (A1)				X			X
2	Svenstrup-Lyngby-Farre-Hammel				X			X
2	Hammel-Svenstrup-Voldby (B2)				X			X
3	Røddikevej-Voldby-Hammel				X			X
4	Hammel-Haurum-Sal				X			X
5	Vadsted-Anbæk-Hammel-Regnbueskolen				X			X
	Svømmekørsel - Hammel				X			X

Hedensted Kommune														
Rute nr.	Rute navn	bybus	lokalrute					RABAT						
			L1	L2	S	Natbus	Tele							
660	Lindved-Grejs-Holtum-Lindved				X			X						
661	Rask Mølle-Homborg-Rask Mølle				X			X						
662	Rask Mølle-Flemming-Rask Mølle				X			X						
690	Merring-Korning-Hedensted				X			X						
691	Løsning-Kragelund-Løsning				X			X						
692	Hedensted-Øster Snede-Hedensted				X			X						
693	Hedensted-Urlev-Hedensted				X			X						
694	Hedensted-Ørum-Daugård				X			X						
696	Hedensted-Uldum-Tørring			X										
698	Løsning-Ølsted-Bottrup-Eriknauer				X			X						
701	Stouby-Hornum-Belle-Stouby				X			X						
702	Stouby-Barrit-Stouby				X			X						
703	Rårup-Skjold-Bisholt-Rårup				X			X						
704	Rårup-Bjerre-Hornsyld-Rårup				X			X						
705	Brund-Rårup-Hornsyld--Klejs-Juelseminde						X							
	Områdedækkende teletaxi, Juelseminde						X							

Herning Kommune								
Rute nr.	Rute navn	bybus	lokalrute					RABAT
			L1	L2	S	Natbus	Tele	
1	Aulum-Hodsager-Feldborg-Haderup			X				
1	Kølkær-Fasterholt-Arnborg				X			X
1	Ørrhøj-Fejgsø-Ømhøj				X			X
1	Kibæk-Olling-Troldhede-Assing-Kibæk				X			X
2	Stoubæk-Varhede-Kilde-Ljørring-Aulum				X			X
2	Kollund-Lind-Højild				X			X
2	Ørrhøj-Abildå				X			X
2	Kibæk-Assing-Skarrild				X			X
3	Skavevej-Tohøje-Hodsager-Skærbæk-Aulum				X			X
3	Hammerum				X			X
3	Ørrhøj-Vind-Sørvad				X			X
3	Skarrild-Karstoft-Skarrild-Sdr. Felding				X			X
3A	Skarrild-Karstoft-Barlund-Højgårdsvej				X			X
4	Feldborg-Gindeskov-Hodsager-Felsborg				X			X
4	Sunds-Linå				X			X
4	Vind-Stråsø-Vind				X			X
4	Sdr. Felding-skovvejen-Skarrild-Sdr. F.				X			X
5	Nr. Feldborg-Vistorp-Fårbæk-Haderup				X			X
5	Ilskov-Sunds				X			X
5	Sørvad-Vejvad-Løggagervej				X			X
5	Sdr. Felding-Stakroge-Sdr. Felding				X			X
6	Feldborg-Grove-Egelund-Fårbæk-Haderup				X			X
6	Simmekjær-Sunds				X			X
6A	Aulum-Hodsager-Feldborg-Høstrup-Haderup				X			X
6	Kildebakkeskolen-Merrild-Hjortsballe				X			X
6+7	Vildbjerg-Rødding-Merrild-Nøvling				X			X
7	Sinding-Tjørring				X			X
7	Vildbjerg-Rødding-Moselund				X			X
8	Snebjerg-Tanderupkær-Studsgård				X			X
8	Vildbjerg-Timring-Lundager				X			X
9	Snebjerg-Haunstrup				X			X
9	Vildbjerg-Skibbild-Timring				X			X
10	Engbjerg-Gødstrup-Snebjerg				X			X
11	Engbjerg-Haunstrup				X			X
12	Gjellerup				X			X
51	Herning-Vildbjerg-Ørrhøj		X					
	Bybusser	X						
	Teletaxa		X					
	Shuttlebus		X					

Holstebro Kommune														
Rute nr.	Rute navn	bybus	lokalrute					RABAT						
			L1	L2	S	Natbus	Tele							
1	Vinderup-Sevel-Mogenstrup-Vinderup				X			X						
3	Vinderup-Ryde-Herrup-Vinderup				X			X						
4	Vinderup-Sevel-Sahl-Vinderup				X			X						
5	Vinderup-Handbjerg-Ryde-Vinderup				X			X						
7	Vinderup-Egebjerg-Vinderup			X										
8	Vinderup-Geddal-Ejsing-Vinderup				X			X						
10	Vinderup-Handbjerg-Struer			X										
25	Holstebro-Ulfborg-Thorsminde		X											
27	Holstebro-Vinderup-Ejsing			X										
241	Linde-Sir-Naur-Holstebro				X			X						
252	Holstebro-Idom-Råsted-Holstebro				X			X						
281	Holstebro-Mejrup-Skave-Hogager		X											
282	Mejrup-Hornshøj-Mejrup				X			X						
283	Holstebro-Borbjerg-Skave-Hogager		X											
284	Skave-Borbjerg-Skave				X			X						
291	Mejdal-Tvis-Nr. Felding				X			X						
292	Tvis-Gedbo-Tvis				X			X						
293	Nr. Felding			X										
294	SKOVLUND(Banegård-Slotsgade)	x		X										
	Bybusser	x												
	Bybustaxa	x												
	Svømmekørsel													
	Ulfborg-Ulfborg Kirkeby-Ulfb. Skole				X			X						
	Gørding-Vemb				X			X						
	Bur-Råsted-Vemb				X			X						
	Staby-Ulfborg-Madum-Staby				X			X						
	Bur-Vemb-Ulfborg svømmekørsel													
	Teletaxa						X							

Horsens Kommune								
Rute nr.	Rute navn	bybus	lokalrute				RABAT	
			L1	L2	S	Natbus	Tele	
112	Horsens- Voerladegård - Andel 98%		x					
518	Horsens-Træden-Brædstrup			x			Delvis	
620	Brædstrup-Tønning-Træden-Brædstrup				x			x
621	Brædstrup-Tyrsting-Hårup-Brædstrup				x			x
622	Brædstup-Grædstup-Davding-Brædstrup				x		Delvis	x
623	Nim-Træden-Gammelstrup				x			x
624	(Brædstrup)-Nim-Sdr. Vissing				x			x
625	Brædstrup-Voerladegård, andel 98%				x			x
630	Vestbirk-Gedved-Østbirk				x			x
631	Østbirk-Yding-Vestbirk				x			x
633	Hovedgård-Søvind-Hovedgård				x			x
635	Hovedgård-Gangsted-Grumstrup				x			x
670	Kørup-Molger-Lund-Egebjerg				x			x
671	Lund-Lundum-Egebjerg-Horsens			x			Delvis	
673	Dallerup-Sejet-Tyrsted				x			x
674	Blejd-Nebel-Stensballe				x			x
851	Julenatbus: Horsens-Stensballe					x		
854	Julenatbus: Horsens-Egebjerg-Hovedgård-Søvind					x		
870	Permanent natbus: Horsens-Brædstrup					x		
871	Permanent natbus: Horsens-Stensballe					x		
	Horsens Bybusser	x						

Ikast-Brande Kommune								
Rute	Rute	bybus	lokalrute					
nr.	navn		L1	L2	S	Natbus	Tele	RABAT
171	Ikast - Faurholt - Ikast				X		delvis	X
172	Bording - Munklinde - Bording		X				delvis	
173	Bording - Christianshede - Bording		X				delvis	
174	Engesvang - Pårup - Skygge - Engesvang			X			delvis	
175	Ikast - Bording - Engesvang - Ikast				X		delvis	X
177	Bording - Engesvang - Bording				X		delvis	X
178	Ikast - Munklinde - Bording - Faurholt - Ikast				X		delvis	X
179	Ikast - Isenvad - Bording - Ikast				X		delvis	X
180	Ikast - Isenvad - Ikast			X			delvis	
170 (600)	Ejstrupholm-Nr. Snede-Ejstrupholm				X			X
181 (601)	Klovborg-Boest-Nr. Snede				X			X
184 (604)	Klovborg-Nr. Snede-Klovborg				X			X
185 (605)	Ejstrupholm-Gludsted-Ejstrupholm				X			X
186 (606)	Ejstrupholm-Hygild-Ejstrupholm				X			X
190	Ikast-Brande-Uhre-Blåhøj			X				
191	Brande-Ejstrupholm-Nr. Snede			X				
192	Brande-Blåhøj-Uhre-Brande				X			X
193	Brande-Uhre-Brande				X			X
194	Brande-Blåhøj-Uhre-Brande (ungd.)				X			X
195	Brande-Blåhøj-Brande				X			X
196	Brande-Drantum-Brande				X			X
197	Brande-Drantum-Blåhøj-Brande (sommerrute)			X				
	Bybus - Brande	X						
	Bybusser - Ikast	X						

Lemvig Kommune								
Rute	Rute	bybus	lokalrute				RABAT	
nr.	navn		L1	L2	S	Natbus	Tele	
393	Harbøre-Engbjerg-Harbøre			X				
490	Lemvig-Røm				X			X
491	Lemvig-Bøvling		X					
492	Klinkby-Tørring				X			X
494	Lomborg-Bonnet-Klinkby				X			X
495	Ramme-Dybe-Klinkby				X			X
496	Bøvling-Nees-Bøvling				X			X
497	Møborg-Flynder-Bøvling				X			X
498	Lemvig-Nr. Nissum			X				
498A	Lemvig-Nr. Nissum-Remmerstrand			X				
499	Gudum-Remmerstrand-Gudum				X			X
860(49)	Lemv.-Thybor.-Harbø.-Røm-Lomb.-L.			X				
450	Lemvig-Bøvling-Bækmebro-Bøvling-L.			X			Flex	

Norddjurs Kommune								
Rute nr.	Rute navn	bybus	lokalrute				RABAT	
			L1	L2	S	Natbus	Tele	
1	Ørum skole-Stenvad-Fjellerup				X			X
2	Ørum skole-Ramten-Stenvad				X			X
3	Ørum skole-Ginnerup				X			X
4	Glesborg-Rimsø-Villersø-Voldby				X			X
	Bybuskørsel - Grenaa	X						
	Telebuskørsel - Grenaa							
5	Søndre, Østre og Vestre skoler i Grenå				X			X
6	Vejlby-Trustrup-Glatved-Mølleskolen				X			X
7	Kærby-Lyngby-Trustrup-Toubroskolen				X			X
	Grenå, Dagcenter-, specialskolekørsel mv.							
8	Rougsø-, Langhøj- og Allingåbroskolen-Lystrup Strand				X			X
9	Langhøj- og Allingåbroskolen-Gjesing-Nørager				X			X
10	Langhøjskolen-Georgsminde-Tustrup-Lystrup				X			X
11	Rougsøskolen-Kare-Voer				X			X
?	Special- og lokalkørsel mv. -Rougsø							
13	Auning skole-Frausing				X			X
12	Auning skole-Øster Alling-Vester Alling				X			X

Odder Kommune								
Rute nr.	Rute navn	bybus	lokalrute				RABAT	
			L1	L2	S	Natbus	Tele	
108	Odder-Hov-Odder				X			X
1002	Odder-Snærid-Fensholt-Odder				X			X
1003	Odder-Rørth-Boulstrup-Randlev-Odder				X			X
1004	Odder-Assedrup-Nølev-Hov-Odder				X			X
1005	Odder-Oldrup-Hundslund-Ørting-Odder				X			X
1006	Odder-Hundslund-Trustrup-Odder				X			X
1007	Odder-Ørting-Gylling-Alrø-Odder				X			X
1,2,3	Odder Bybus	X						

Randers Kommune								
Rute nr.	Rute navn	bybus	lokalrute				RABAT	
			L1	L2	S	Natbus	Tele	
1	Langå-Torup-Dagsvad-Langå				X			X
2	Langå-Houbjerg-Granslev-Bøstrup- andel 70,2				X			X
2	Havndal-Skrødstrup, andel 31%				X			X
2	Teletaxa, Mar.-Havndal, andel 31%						X	
3	Langå-Laurbjerg-Jebjerg-Værum - andel 70,2				X			X
4	Havndal-Norup-Havndal, andel 72%				X			X
6	Øster Velling-Helstrup-Munkholmsskolen				X			X
12	Randers Busterminal - Borup		X					
13	Rytterskolen-Skelvangen-Rytterskolen		X					
14	Randers Busterminal - Lem		X					
15	Randers Busterminal - Romalt		X					
16	Randers Busterminal - Sdr. Borup		X					
21	Blommevej - Randers Busterminal		X					
231	Randers-Langå		X					
238	Randers - Øster Tørslev - Udbyhøj		X					
1	Hald-Kærby skole				X			X
1	Gjerlev-Enslev skole				X			X
1	Kærby-Mostrup-Stouby-Korshøjskolen				X			X
2	Lindbjerg-Møllerup-Østrup-Korshøjskolen				X			X
3	Linde-Tvede-Skårup-Korshøjskolen				X			X
1	Vinstrup-Dalbnyeder-Råby-Grønhøjskolen				X			X
2	Sødring-Udbyhøj-Tørring-Grønhøjskolen				X			X
3	Stangerum-Enslev-Gjerlev-Grønhøjskolen				X			X
1	Fårup-Ørrild-Terp-Purhus-Fårup				X			X
2	Gassum-Kåtrup-Ejstrup-Asferg				X			X
3	Hvidsten-Asferg-Vender				X			X
4	Fårup-Nørnbæk-Sønderbæk-Fårup				X			X
5	Gjandrup-Ålum-Sønderbæk				X			X
6	Jennum-Spentrup				X			X
	Randers Bybusser	X						
	Svømmekørsel, Randers				X			X
1	Frausing-Viring-Uggelhuse-Assentoftskolen				X			X
2	Høming-Årslev-Assentoftskolen				X			X
1/5 N	Natbusser i Randers by	X				X		
1 S	Natbusser i Randers by	X				X		
3/4 N	Natbusser i Randers by	X				X		
5 S	Natbusser i Randers by	X				X		
6 N	Natbusser i Randers by	X				X		
6 Ø	Natbusser i Randers by	X				X		

Ringkøbing-Skjern Kommune								
Rute nr.	Rute navn	bybus	lokalrute				RABAT	
			L1	L2	S	Natbus	Tele	
571	Grønbjerg-Spjald				X			X
572	Spjald-Opsund-Vesterbæk				X			X
573	Videbæk-Vørgod-Spjald			X				
574	Vørgod-Friskolen				X			X
575	Herborg-Videbæk-Fjelsestervang				X			X
576	Nr. Vium-Skærbæk-Fjelsestervang				X			X
577	Videbæk-Herborg-Troldhede			X				
578	Videbæk-Vørgod-Fjelsestervang				X			X
52	Ringkøbing-Spjald			X				
67	Skjern-Videbæk			X				
565	Skjern-Borris			X				
564	Rækker Mølle-Finderup-Hanning				X			X
515	Vedersø-Tim-Ringkøbing			X				
516	Hee-Muldbjerg				X			X
517	Stadil-Tim				X			X
518	Thorsted-Tim				X			X
561	Ringkøbing-Lem-Ølstrup			X				
562	Ølstrup-Højmark-Lem				X			X
563	Skjern-Stauning-Dejbjerg-Lem			X				
566	Skjern-Stauning-Mejlby				X			X
581	Ringkøbing-Søndervig-Ringkøbing			X				
551	Skjern-Faster-Ejstrup-Skjern				X			X
568	Rækker Mølle-Bølling-Rækker Mølle				X			X
591	Tarm-Lønborg-Vostrup-Tarm				X			X
592	Tarm-foersum-Sdr. Vium-Hemmet				X			X
593	Skrunsager-Hemmet-Bork				X			X
594	Tarm-Ådum-Gundesbøl				X			X
595	Hoven-Påbøl-Knaplund-Hoven				X			X
596	Tarm-Ådum-Tarm						X	
597	Tarm-Sdr. Vium-Tarm						X	

Samsø Kommune								
Rute nr.	Rute navn	bybus	lokalrute					
			L1	L2	S	Natbus	Tele	RABAT
131	Nordby-Tranebjerg-Koby Kås		X					

Silkeborg Kommune								
Rute nr.	Rute navn	bybus	lokalrute				RABAT	
			L1	L2	S	Natbus	Tele	
1	Fårvang - Truust - Fårvang				X			X
2	Grauballe - Fårvang				X			X
3	Gjem - Fårvang				X			X
4	Gjem - Fårvang - Gjem - Ellerup				X			X
5	Sorring - Gjem - Sorring				X			X
6	Gjem - Voel - Gjem				X			X
313	Silkeborg-Fårvang		X					
801	Kjellerup-Vium-Hvam			X				
802	Kjellerup-Gråmose-Vinderslev				X			X
802	Teletaxa Kjellerup-Gråmose-Vinderslev						X	
803	Kjellerup-Mausing-Vinderslev				X			X
804	Kjellerup-Sjørsløv-Demstrup				X			X
804	Teletaxa Kjellerup-Sjørsløv-Demstrup						X	
805	Kjellerup-Nørskovlund-Ans			X				
806	Kjellerup-Levring-Ans				X			X
	Lynbussen - Gjern				X			X
	Ungdomsskoleruten - Gjern				X			X
	Svømmekørsel mm. - Gjern				X			X
31	Silkeborg-Skægkær-Serup			X				
32	Silkeborg-Resdal-Skægkær			X				
33	Tørvet-Funder-Frederiksdal		X					
34	Sejs Skole-Laven				X			X
35	Funder Skole-Frederiksdal				X			X
36	Funder Skærkær-Gymnasiet				X			X
37	Hvinningdal-Balle-Gymnasiet				X			X
	Silkeborg Bybusser	X						
	Citybus - C1	X						
	Citybus - C2	X						
	Natbusser					X		
	Svømmekørsel				X			X
	Teletaxi						X	
	Skolebuskørsel - Them				X			X
	Vinding ruten - Teletaxa				?			
	Hjøllund ruten - minibus				?			
	Hjøllund ruten - teletaxa				?			

Skanderborg Kommune								
Rute nr.	Rute navn	bybus	lokalrute				RABAT	
			L1	L2	S	Natbus	Tele	
1	Teletaxa, Hørning-Blegind						X	
1	Ry-Alken-Ry				X			X
1	Skanderborg-Virring-Hylke-Brørup				X			X
2	Teletaxa, Hørning-Veng- Nørre Vissing						X	
2	Ry-Gl.Rye-Emborg-Ry				X			X
2	Skanderborg-Virring-Vitved-Fruering				X			X
3	Nr. Vissing-Veng-Hørning, ungdomsskole				X			X
3	Låsby-Alling-Låsby				X			X
3	Ejner Baunehøj Skolen-Tåning-Tebstrup				X			X
4	Låsby-Jaungyde-Knudsøskolen-Ry				X			X
5	Byruten - Ry	X						
112	Horsens- Voerladegård - Andel 2%		X					
330	Skanderborg-Jeksen-Låsby		X					
625	Brædstrup-Voerladegård, andel 2%				X			X
450	Galten-Skjørring-Herskind-Skovby				X			X
	Skolebuskørsel Galten - 13 ruter				X			X
	Teletaxa Ry / minibussen				X?		X?	X?
	Bybuskørsel - Skanderborg	X						
	Teletaxa, Skanderborg-Hylke-Brørup						X	
	Teletaxa, Skanderborg-Hvolbæk						X	
	Teletaxa, Skanderborg-Vitved						X	
	Teletaxa, Skanderborg-Forlev						X	
	Teletaxa, Skanderborg-Tåning-Riis						X	
	Teletaxa, Hylke-Tebstrup						X	
	6 ovenstående teletaxa ruter samlet							

Skive Kommune								
Rute nr.	Rute navn	bybus	lokalrute				RABAT	
			L1	L2	S	Natbus		Tele
41	Teletaxa Skive-Oddense						X	
42	Skive-Breum-Fur		X					
43	Skive-Balling-Rødding-Skive		X					
44	Skive-Rødding-Balling-Skive		X					
301	Bybus: Resen Øst	X						
302	Bybus: Resen Vest	X						
303	Bybus: Vinde	X						
304	Bybus: Glattrup	X						
305	Bybus: Egeris Torv	X						
306	Bybus: Dalgas Torv	X						
309	Industriområdet (supplerende)	X						
310	Uddannelsesinstitutioner	X						
311	Skive-Højslev-Virksund			X				
312	Højslev-Lundø			X				
401	Breum-Sundsøre-Selde-Harre			X				
402	Breum-Jøbjerg-Lyby				X			X
402	Teletaxa Breum-Jøbjerg-Lyby						X	
451	Balling-Oddense-Rødding			X				
1042	Skive-Breum-Branden					X		
1043	Skive-Balling-Oddense					X		
1044	Skive-Lihme-Rødding					X		

Struer Kommune								
Rute nr.	Rute navn	bybus	lokalrute				RABAT	
			L1	L2	S	Natbus	Tele	
232	Struer-Sdr. Hjerm-Struer			X				
233 A	Langhøjskolen-Vejrum Kirkeby				X			X
233C	Langhøjsk.-V.K.-Vejrumstad-Ølby				X			X
242	Struer-Linde		X					
242	Teletaxa -Struer-Linde						X	
243	Langhøjskolen-Vejrumstad				X			X
341	Resen-Bremdal-Struer			X				
342	Struer-Humlum-Struer			X				
346	Venøbussen		X					
Bybus	Struer st.-Gimsing sk.-Baunevænget-St	X						
Bybus	Struer st.-Ølbyvej-Voldgade-Struer st.	X						
Bybus	Str.st.-Stentofterne-Voldhøjparken-Str.s	X						
1	Hvidbj.-Tambøh.-Uglev-Oddes.-Hvidbj.			X				
2	Hvidbjerg-Lyngs-Hvidbjerg				X			X
3	Hvidbjerg-Jegindø-Hvidbj.-(Struer)			X				
4	Hvidbj.-Jegindø-Uglev-Hv.bj.-Lyngs-H.						X	

Syddjurs Kommune								
Rute nr.	Rute navn	bybus	lokalrute				RABAT	
			L1	L2	S	Natbus	Tele	
1	Kolind-Nimtofte-Kolind				X			X
1	Ebeltoft-Knebel-Studshoved			X				
2	Tjerrild-Pindstrup-Ryomgård				X			X
2	Ebeltoft-Handrup-Knebel			X				
3	Kolind-Nødager-Pederstrup-Kolind				X			X
3	Ebeltoft-Rosmus-Ørup/Fugslev-Tirstrup			X				
3	Rodskov-Hornslet skole				X			X
4	Ryomgård-Nimtofte-Ryomgård				X			X
5	Ryomgård-Kolind-Ryomgård				X			X
5	Mørke-Ommestrup-Dagsstrup				X			X
6	Pindstrup-Kolind, ungdomsskolekørsel				X			X
6	Hejlskov-Lihme-Skærring-Ådalsskolen				X			X
7	Ryomgård-Kolind, ungdomsskolekørsel				X			X
7	Søby-Halling-Skærring-Ådalsskolen				X			X
361	Rønde-Helgenæs		X					
	Svømmekørsel - Rosenholm				X			X
1	Rønde-Thorsager-Rostved-Feldballe				X			X
2	Rønde-Thorsager skole-Skovang-Hedskov				X			X

Viborg Kommune								
Rute nr.	Rute navn	bybus	lokal rute				RABAT	
			L1	L2	S	Natbus	Tele	
71	Bjerringbro-Hammershøj		X					
501	Vridsted-Iglsø-Fly				X			X
503	Vridsted-Resen-Kjeldbjerg				X			X
601	Tastum-Kobberup-Stoholm				X			X
601	Skals-Nr. Rind-Ulbjerg			X				
601	Teletaxa Skals-Nr. Rind-Ulbjerg						X	
602	Mønsted-Daubjerg-Kongenshus				X			X
603	Sparkær-Mønsted-Lånrum-Stoholm				X			X
652	Hammershøj-Voming-Hviding			X				
654	Ørum-Foulum-Rødding			X				
711	Viborg-Hald Ege-Birgittelyst		X					
712	Viborg-Dollerup-Finderup		X					
713	Hald Ege-Lysgård-Almind				X			X
781	Frøderiks-Havredal-Grønhøj				X			X
851	Ulstrup-Thorsø-Bjerringbro, andel 6%			X				
891	Rødkærsbro-Vindum-Bjerringbro				X			X
895	Pendlerbussen i Bjerringbro	X						
	Hjørthede-Lee-Korreborg-Løvskaal-Skjern				X			X
	Dalsgårde-Mammen-Hjermind-Egeskov-Bøgeskov				X			X
	Rødkærsbro-Højbjerg-Vindum				X			X
	Nøddelund-Sahlgullev-Bøgeskovskolen				X			X
	Løgstrup-Hjarbæk				X			X
1	H.C. Andersensvej / Ellekonebakken	X						
2	Odshøj / Viborg Storcenter	X						
3	Skaldejøj / Liseborg	X						
4	Vestervang / Hedevangenget	X						
5	Lundvej / Houlkær	X						
6	Amtmandshøj / Fuglebakke	X						
14	Handelsskole / Amtsgymnasiet	X						
15	EUC-midt / Katedralskolen	X						
1055	Viborg-Rødkærsbro-Bjerringbro					X		
1701	Viborg bybusser	X				X		

Århus Kommune									
Rute nr.	Rute navn	bybus	lokalrute						
			L1	L2	S	Natbus	Tele	RABAT	
	Århus bybusser	x							

Bilag 4 Tidsplan for køreplanprojekter

Tidsplan for analyser og større planlægningsopgaver, som indgår i Midttrafiks arbejdsprogram for 2008.

Tidsplan for køreplanprojekter ajourføres hvert år med aktuelle tidsfrister for det kommende års arbejdsprogram og sendes til høring hos kommunerne og Region Midtjylland hvert år i april måned. For projekter, der er programsat til gennemførelse ved køreplansskiftet i januar år, forskydes tidsplanen med ca. et halvt år.

Midttrafik gennemfører hvert år et antal større projekter og analyser i forhold til Trafikplanen og aftalte temaer med bestillerne. Kommunerne og Region Midtjylland indgår i et tæt samarbejde med Midttrafik. Det er hensigtsmæssigt at større omlægninger i den kollektive trafik gennemføres i forbindelse med udbud af kørslen og dermed indgår i et projekt det pågældende år.

Køreplansskifte 29. juni 2008

Hvornår	Hvem	Handling
2007:		
13. april	Bestyrelsen	Forslag til projektkatalog, som indeholder planlægningstemaer for større projekter og analyser for det kommende år, forelægges bestyrelsen.
13. april	Midttrafik	Projektkataloget sendes i høring hos bestillere for at sikre, at alle projekter indgår i Midttrafiks oversigt.
April-maj		Præcisering af projekter i samarbejde med bestillerne. Møder mellem bestillere og Midttrafik.
20. april	Repræsentantskab	Budgetforudsætninger for bl.a. driftsbudget.
7. maj	Bestillere	Svarfrist, hvor bestillerne kan komme med nye projekter eller udsætte/slette projekter i kataloget. - Kørselsomfang m.v. for udbudsruiter. - Afklaring om hvilke ruter der skal indgå i større projekter i området med henblik på ændringer ved køreplansskiftet i sommeren 2008.
25. maj	Bestyrelsen	Det reviderede projektkatalog forelægges til godkendelse på grundlag af tilbagemeldingen fra bestillerne. Eventuel prioritering mellem projekter, såfremt Midttrafik ikke har ressourcer til alle de ønskede projekter til køreplansskiftet i sommeren 2008.
Maj-juni	Midttrafik	Vurdere de økonomiske og passagermæssige konsekvenser for de enkelte projekter, som indgår i projektkataloget.
22. juni	Bestyrelsen	Forslag til budget inkl. de overordnede økonomiske konsekvenser for de projekter, som er aftalt med bestillere.
Aug.	Bestyrelsen	Fastlæggelse af køreplaner, som skal i udbud.
Juli-okt.	Midttrafik	Detailplanlægning af større projekter – drøftelser undervejs med bestillere.
nov.-dec.	Bestillere	Projekter og køreplaner til godkendelse hos bestillere

Januar	Kunder Uddannelsesinstitutioner m.fl.	Offentlig høring 1. udkast til nye køreplaner – fx hængeskilte i busser og på rutebilstationer, annoncer, streamers og på www.midttrafik.dk . Drøftelser med de implicerede entreprenører.
2008:		
15. jan.	Kunder	Frist for bemærkninger til køreplanudkast
Feb.- Marts	Midttrafik	Drøftelser med bestillere og justering i køreplanerne.
15. Marts	Bestillerne	Godkendelse af de reviderede køreplaner som følge af indkomne bemærkninger i den offentlige høring.
25. marts	Midttrafik	De endelige køreplaner sendes i korrektur hos bestillere og entreprenører
April/Maj	Midttrafik	Vognløb og afregningsgrundlag til entreprenørerne.
Maj/Juni	Midttrafik	Køreplanerne trykkes og afleveres elektronisk til www.rejseplanen.dk og www.stoppesteder.dk , samt lægges på hjemmesiden www.midttrafik.dk . Udskrift af stoppestedstavler til opsætning langs ruterne og på rutebilstationerne.
29. juni		Køreplanskifte.

Bilag 5 Tidsplan for køreplanjustering

Tidsplan for ordinær køreplanjustering ajourføres med aktuelle tidsfrister for det kommende års køreplanlægning hvert år i april måned.

Denne tidsplan gælder for planlægning af de ruter, som Midttrafik udarbejder konkrete køreplaner for; regionale ruter, X busruter, bybusruter og de lokale ruter, som ikke er omfattet af rabatordningen.

De ruter, som indgår i større køreplanprojekter, følger tidsplanen i Bilag 4.

Køreplanskifte 29. juni 2008 – Mindre justeringer i køreplanerne

Hvornår	Hvem	Handling
2007:		
24. aug.	Midttrafik	Brev til bestillere, entreprenører, DSB, Arriva og nabotrafikselskaber med opfordring til at komme med justeringsforslag til køreplanerne.
Okt.	Kunder, uddannelsesinstitutioner, m.fl.	Offentlig høring om forslag til ændringer i køreplanerne – fx hængeskilte i busser og på rutebilstationer, annoncer, streamers og på www.midttrafik.dk .
15. okt.	Bestillere m.fl.	Høringsfrist for justeringsforslag til køreplanerne.
Oktober	Midttrafik	Opsamling af kundehenvendelser for de enkelte ruter (gerne via en database i Midttrafik)
Nov.-dec.	Midttrafik	Møder med entreprenører om ændringer i køreplanerne.
Nov.-dec.	Midttrafik	Behandling af indkomne forslag og udarbejdelse af 1. udkast.
2008:		
Januar	Midttrafik	1. udkast til nye køreplaner, som indeholder mindre justeringer, offentliggøres på www.midttrafik.dk
Feb.-marts	Midttrafik	Udarbejdelse af de endelige køreplaner – evt. møder med bestillere / løbende kontakt til bestillere.
Marts	Bestillere	Endelige køreplaner godkendes af bestillere.
25. marts	Midttrafik	De endelige køreplaner til korrektur hos bestillere og entreprenører.
April/Maj	Midttrafik	Vognløb og afregningsgrundlag til entreprenørerne.
Maj/Juni	Midttrafik	Køreplanerne trykkes og afleveres elektronisk til www.rejseplanen.dk og www.stoppesteder.dk , samt lægges på hjemmesiden www.midttrafik.dk . Udskrift af stoppestedstavler til opsætning langs ruterne og på rutebilstationerne.
29. juni		Køreplanskifte.

Rabatruter

Køreplanlægning for rabatruter udføres af kommunerne efter følgende tidsplan:

Hvornår	Hvem	Handling
2007:		
Maj	Bestillere	Svarfrist. - Afklaring af ruter, der skal i udbud. (kørselsomfang, m.v.) - Afklaring om ruterne skal indgå i større projekter i området med henblik på ændringer ved køreplanskiftet i sommeren 2008. Såfremt ruterne indgår i et projekt følges proceduren i Bilag 3. Alternativt følges denne procedure.
2008:		
Marts	Bestillere	Såfremt kørslen indgår i en kontrakt, hvor det er aftalt, at køreplanerne skal være færdige 3 måneder før køreplanskiftet, så skal de endelige køreplaner udarbejdes ultimo marts. Såfremt køreplanerne først er gyldige fra medio august kan fristen forlænges til medio maj måned.
Maj-juni	Bestillere	Udarbejder de endelige køreplaner (evt. i samarbejde med skolerne) og trykker disse til omdeling i busserne og på skolerne.
13. juni	Bestillere	Afleverer filer med køreplaner til Midttrafik. Filerne lægges på www.midttrafik.dk som lokalruter under den enkelte kommune.
Løbende	Bestillere	Såfremt der ændres i kørslen i løbet af gyldighedsperioden meddeles dette til Midttrafik før iværksættelse, så korrekt information kan være til rådighed på hjemmesiden og til afregning med entreprenøren.

Århus, 14. december 2007

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. december 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 7

Midttrafiks mission

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

Midttrafiks visioner

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

Midttrafik vil være Danmarks bedste trafiksselskab.

Kommunerne og regionen ønsker...

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







Kunderne ønsker...


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

Bestyrelsen ønsker...

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

Midttrafiks mål

-  Midttrafik skal sørge for, at det bliver let for kunderne at bevæge sig mellem lokalruter, bybusser, regionale ruter og tog
-  Midttrafik skal have en vifte af kollektive trafiktilbud, der spænder fra letbane, hurtigruter for pendlere, bybusser og lokalruter til telebusser/teletaxi – betjening af borgerne tilpasses kundeunderlag og politiske prioriteringer
-  Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik drives så økonomisk effektiv som mulig
-  Midttrafik har viden om de forhold, der har betydning for planlægning af kollektiv trafik, pendling, erhvervsudvikling m.m. og tilbyder effektive transportløsninger
-  Midttrafik skaber et sammenhængende, enkelt og letforståeligt takst- og billetteringssystem, som gør det muligt for kunderne at bevæge sig rundt med én billet
-  Midttrafik sikrer sammen med leverandørerne, at den kollektive trafik er pålidelig, rettidig og tryk

-  Midttrafik sikrer sammen med leverandørerne, at informationen før, under og efter rejsen er i overensstemmelse med kundernes behov
-  Midttrafik arbejder sammen med vejmyndighederne for bedre fremkommelighed og gode publikumsfaciliteter
-  Midttrafik sørger for, gennem brug af moderne informationsteknologi, at sikre kunderne let adgang til køb af billetter og til aktuell trafikinformation
-  Midttrafik understøtter leverandøren i at have kompetente chauffører, der sikrer flere og mere tilfredse kunder
-  Midttrafik arbejder for effektive udbud, som også rummer mulighed for, at leverandørernes incitament i at styrke den kollektive trafik understøttes (f.eks. større tilfredshed og flere kunder)
-  Midttrafik arbejder for partnerskaber med alle, der kan støtte den kollektive trafik
-  Midttrafik er både en driftssikker og innovativ organisation, som er optaget af at blive bedre og målt på dens resultater
-  Midttrafik måles på sin evne til at levere resultater – faktabaseret. Heri indgår tilfredshedsmålinger (bestillere, kunder, leverandører, borgere med flere), økonomisk effektivitetsmål, og evnen til at "overgå forventninger". Midttrafik vil indgå i enhver form for benchmarking – for at lære og blive bedre
-  Midttrafik vil bygge et kvalitetsstyringssystem, som understøtter virksomhedsgrundlaget – eksternt og internt
-  Midttrafik arbejder for, at de driftsselskaber (Århus Sporvejes Busselskab, Odder- og Lemvigbanen), der indgår i organisationen, stræber efter at være konkurrencedygtige på fair vilkår, og leverer god trafik til kunderne

Midttrafiks værdier

Midttrafik er kundeorienteret

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

Midttrafik bygger på partnerskab

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

Midttrafik bygger på udvikling

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

Midttrafik bygger på helhed

Ledere og medarbejdere arbejder efter en fælles retning og fælles mål. Vi deler

viden, er effektive, er loyale og har respekt for hinandens forskellige bidrag til helheden.

Middtrafik skaber værdi

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

Middtrafik er troværdig

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

Århus, 14. december 2007

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. december 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 8



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
13. december 2007	1-13-3-3-07	Danni Giørtz-Jørgensen	dgj@midttrafik.dk	87 40 82 04

Handleplan til sikring af buschaufførers og billetkontrollørers sikkerhed og tryghed

To meget voldsomme episoder mod en buschauffør og en billetkontrollør har resulteret i en stor utryghed blandt buschauffører og kontrollører.

På den baggrund laves følgende handle af ledelsen i Busselskabet Århus Sporveje og Midttrafik med henblik på at øge sikkerheden og trygheden for buschauffører og billetkontrollører.

Fælles for Busselskabet og Midttrafik

0 – Tolerance – fælles for hele Midttrafik.

Midttrafik og Busselskabet accepterer ikke vold eller trusler om vold mod ansatte. Alle volds-episoder politianmeldes.

Det er helt klart, at både chauffører og kontrollører har Midttrafiks og Busselskabets opbakning til at undgå voldelige episoder eller utrygge situationer – også hvis dette betyder, at en tur ikke køres færdig, eller at en kontrolafgift ikke opkræves som planlagt.

Hvis en buschauffør eller en billetkontrollør således ikke kan fortsætte sit arbejde efter en episode vurderer medarbejderen selv om man vil hjem eller fortsætte tjenesten senere.

Video i busserne

Det sikres, at alle busser, der kører om aftenen, er video udstyret. Fra september 2008 er alle busser installeret med video. Der skal laves en informationsindsats, der sikrer en bedre "reklame" for videoerne, så det har den ønskede præventive effekt.

Kampagner – fælles for hele Midttrafik

Busselskabet indgår aktivt i begyndelsen af 2008 i konkrete "RESPEKT" – og "STOP VOLDEN" kampagner i samarbejde med Midttrafik. Der laves desuden særlig kampagne i forhold til forståelse af og respekt for billetkontrollørernes opgave (se senere).

Generelt skal der derudover arbejdes med initiativer, der sikrer at der er en positiv kontakt mellem kunderne og billetkontrollører og chauffører. Der skal bygges på de 99,9 % der aldrig er problemer med.

Specielt for buschauffører i Busselskabet Århus Sporveje

Vagtselskab

Busselskabet tilknytter et vagtselskab til at mindske utrygheden for buschaufførerne. Der er tale om et autoriseret selskab der i kortere perioder, efter behov indsættes i busserne. Indsatsen koordineres med busselskabets personaleledere og evalueres løbende mellem Busselskabets ledelse og sikkerheds- og tillidsrepræsentanter. Vagtselskabet skal alene skabe tryghed i busserne, og skal betragtes som et ekstra stykke værktøj der kan anvendes i specielle situationer.

Risikosituationer

I det omfang der opstår risikosituationer med større konfrontationer, stenkastepisoder m.v., har Busselskabet et beredskab der sikrer at busserne ikke kommer ind i områder hvor der er en aktuel risiko. Risikoen vurderes af personalelederne på baggrund af chaufførpåkald, i et tæt samarbejde med politiet i hvert enkelt tilfælde.

Telefon- og alarm system

Telefon- og alarmsystemet fungerer i hele driftsdøgnet. Telefon- og alarmsystem effektiviseres. Hensigten er at der skal etableres et sikkert kommunikationsmiddel og et sikkert og troværdigt alarmsystem. I dag er der både telefon- og alarmsystem i busserne. Men det skal evalueres i volds- og sikkerhedsudvalg med henblik på effektivisering. Arbejdet iværksættes ved voldsudvalgs møde den 19. december 2007.

Konfliktuddannelse

Konfliktuddannelse fortsættes, effektiviseres og evalueres. Arbejdet iværksættes straks i voldsudvalget ved Busselskabet.

Information i busserne

Det skal overvejes om en skiltning med: "Alle chikaner, trusler og voldsepisoder politianmeldes" – skal opsættes i busserne.

Yderligere tiltag

Evt. yderligere tiltag drøftes i voldsudvalget på mødet den 19. december.

Information

Information om episoder udsendes fortsat til alle ledere samt sikkerheds- og tillidsrepræsentanter. Information om ovennævnte initiativer udsendes på opslag og lægges på Busselskabets hjemmeside.

Statistik

Der laves forsat statistik på alle episoder der registreres af den enkelte chauffør.

Specielt for billetkontrollører i Midttrafik

Billetkontrollørernes sikkerhed har altid været prioriteret højt, og at det gennem de senere år er lykkedes at nedbringe antallet af 'nul-tolerance' episoder væsentligt, som det fremgår af tabellen herunder. I henhold Midttrafiks 'nul-tolerance' politik registreres alle episoder, hvor en billetkontrollør føler sig krænket af trusler, overfusning, skub, spytning eller egentlige slag eller spark. Tallene i nedenstående kategori dækker således over 'nul-tolerance'-episoder efter ovenstående definition. Ca. 20-30 % af nul-tolerance episoderne kan karakteriseres som slag eller spark.

År	Antal nul-tolerance episoder
2004	29
2005	23
2006	12
2007	10

Med henblik på at øge sikkerheden for billetkontrollørernes iværksættes følgende initiativer:

- *Billetkontrollørernes identitet.* Billetkontrollørernes identitet er ikke offentlig. Midttrafik drøfter med billetkontrollørerne om sikkerheden omkring billetkontrollørernes identitet kan strammes yderligere.
- *Vagt/Politi.* Midttrafik har en vagtaftale med Dansikring. Ved truende situationer sikres billetkontrollørernes sikkerhed gennem en alarmknap, de bærer på sig. Ved aktivering registreres via GPS, hvor knappen er aktiveret, og alarmknappens position følges herefter, så eksempelvis en kørende bus løbende registreres. Midttrafik gennemgår nu en række tests for at sikre, at alarmknappen virker hver gang. Leverandøren udskiftes, hvis stabiliteten ikke er tilfredsstillende. Dansikring tilkalder ved aktivering af alarmknappen altid Politiet, og det skal gennem dialog med Politiet sikres, at Politiet har tilstrækkelig fokus på billetkontrollørernes sikkerhed i disse situationer. Billetkontrollørerne har udover alarmknappen også mobiltelefon.

- *Konflikthåndtering.* De nuværende konflikthåndteringstrategier og 0-tolerance politikken er formuleret i samarbejde med Arbejdstilsynet og Politiet. Politikkerne og strategierne skal have et gennemsyn, og der gennemføres snarest en ny runde med efteruddannelse i konflikthåndtering for hele billetkontrollørkorpset
- *Turplanlægning.* Principperne for turplanlægning gennemgås. Allerede i dag anvendes på visse tidspunkter (især natbusser) stort set udelukkende 3-mandshold. Det skal overvejes om denne praksis skal udvides til bestemte øvrige tidspunkter og områder. Midttrafik er enig med FOA og 3F om, at billetkontrollørerne skal føle sig sikre, når de udsteder afgifter. FOA har foreslået, at der ikke skal uddeles afgifter på bestemte linier eller dele af byen. Dette må dog afvises, da det vil sende et meget uheldigt signal om, at det lønner sig at optræde truende/voldeligt over for billetkontrollørerne.
- *Kampagner og samarbejde med organisationer.* Midttrafik gennemfører i 1. halvår 2008 en informationskampagne i busserne om billetkontrolløren. Billetkontrollørerne inddrages i arbejdet. Formålet er at skabe større forståelse for og respekt om billetkontrollørernes opgave. Formålet er desuden at øge kendskabet til reglerne for billettering i Århus og at skabe øget forståelse for, at man ikke bør forsøge at snyde billetkontrolløren. Dette kan reducere konfliktniveauet.

Eksempel: Kunderne er ifølge reglerne forpligtet til at stemple klippekort eller købe billet umiddelbart efter påstigning. I modsat fald skal kontrolløren give en bøde. Chaufføren vil normalt blive spurgt af billetkontrolløren, om nogle først har købt/stemplet efter at have set billetkontrollørerne ved næste stoppested. Der opstår af og til konflikter med kunder, der ikke har købt/stemplet hurtigt nok.

Eksempel: Billetkontrollørerne oplever også af og til konflikter i forbindelse med, at kunder forsøger at opgive falsk navn. Billetkontrollørerne har en række metoder til at afsløre dette.

Midttrafik vil overveje om man gennem andre former for kampagner kan skabes øget gensidig respekt mellem billetkontrollører og de forskellige kundegrupper.

Midttrafik samarbejder med forskellige grupper og organisationer om at sikre ro og tryghed i busserne. Det gælder eksempelvis 'Unge til Unge'-gruppen. Midttrafik undersøger muligheden for at udvide samarbejdet med eksempelvis indvandrerorganisationer.



midttrafik

Århus, 14. december 2007

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. december 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 9
Bilag 1**

Vi tager forbehold for eventuelle fejl og misforståelser og opfordrer til at kontrollere egne oplysninger på listen.

I tilfælde af spørgsmål eller kommentarer til listen kontakt venligst Midttrafik på udbud@midttrafik.dk

Byder nr.	Bud nr.	Byder/ Vognmand	Vogn Type	Til-slutning	Antal	Stationering	Opstart	Køretid Dag	Ventetid Dag	Køretid Øvrig	Ventetid Øvrig
1	1	Bryrup Turistfart ApS	5	Enkelt	1	Lystrupmindevej 5, 8654 Bryrup	50,00	400,00	400,00	420,00	420,00
2	2	Bryrup Taxi	2	Enkelt	1	Lystrupmindevej 5, 8654 Bryrup	50,00	330,00	330,00	345,00	345,00
3	3	Hammel Taxi	1	Enkelt	1	Højdedraget 2, 8450 Hammel	0,00	306,00	253,00	361,00	297,00
3	4	Hammel Taxi	1	Enkelt	1	Højdedraget 2, 8450 Hammel	0,00	306,00	253,00	361,00	297,00
3	5	Hammel Taxi	1	Enkelt	1	Højdedraget 2, 8450 Hammel	0,00	306,00	253,00	361,00	297,00
3	6	Hammel Taxi	1	Enkelt	1	Højdedraget 2, 8450 Hammel	0,00	328,00	253,00	361,00	297,00
3	7	Hammel Taxi	3	Enkelt	1	Højdedraget 2, 8450 Hammel	0,00	315,00	253,00	375,00	296,00
3	8	Hammel Taxi	3	Enkelt	1	Højdedraget 2, 8450 Hammel	0,00	310,00	253,00	375,00	296,00
3	9	Hammel Taxi	3	Enkelt	1	Højdedraget 2, 8450 Hammel	0,00	315,00	253,00	375,00	296,00
3	10	Hammel Taxi	5	Enkelt	1	Højdedraget 2, 8450 Hammel	0,00	318,00	265,00	382,00	307,00
3	11	Hammel Taxi	5	Enkelt	1	Højdedraget 2, 8450 Hammel	0,00	323,00	265,00	382,00	307,00
3	12	Hammel Taxi	4	Enkelt	1	Højdedraget 2, 8450 Hammel	0,00	317,00	260,00	378,00	302,00
3	13	Hammel Taxi	4	Enkelt	1	Højdedraget 2, 8450 Hammel	0,00	317,00	260,00	378,00	302,00
4	14	Hinnerup Limo/Taxi	4	Enkelt	1	Snerlevej 10, 8382 Hinnerup	50,00	360,00	330,00	495,00	350,00
5	15	Veggerslev Taxi	5	Enkelt	1	Birkedalvej 22, 8500 Grenå	0,00	240,00	240,00	300,00	300,00
6	16	Frederiks Taxi	2	Enkelt	1	Søndergade 35, 7470 Karup	0,00	396,00	396,00		
6	17	Frederiks Taxi	4	Enkelt	1	Søndergade 35, 7470 Karup	0,00	420,00	420,00		
6	18	Frederiks Taxi	3	Enkelt	1	Søndergade 35, 7470 Karup	0,00	400,00	400,00		
7	19	Morsø Taxi	2	Enkelt	1	Strandparken 45, 7900 Nykøbing	0,00	280,00	280,00	300,00	300,00
7	20	Morsø Taxi	4	Enkelt	1	Strandparken 45, 7900 Nykøbing	0,00	285,00	285,00	300,00	300,00
7	21	Morsø Taxi	5	Enkelt	1	Strandparken 45, 7900 Nykøbing	0,00	350,00	350,00	350,00	350,00
8	22	Dybvad Taxi og Minibus	5	Enkelt	1	Gl. Ålborgvej 100, 8800 Viborg	20,00	279,00	279,00	279,00	279,00
8	23	Dybvad Taxi og Minibus	5	Enkelt	1	Brendstrupgårdsvej 100, 8200 Århus	20,00	279,00	279,00	279,00	279,00
9	24	Sønderballes Biler ApS	2	Enkelt	1	Sønderballevej 4, 8832 Skals	0,00	300,00	300,00	330,00	300,00
9	25	Sønderballes Biler ApS	2	Enkelt	1	Fasanvej 14, 8832 Skals	0,00	300,00	300,00	330,00	300,00
9	26	Sønderballes Biler ApS	3	Enkelt	1	Sønderballevej 4, 8832 Skals	0,00	336,00	336,00	369,00	336,00
9	27	Sønderballes Biler ApS	3	Enkelt	1	Virksundvej 81, 8831 Løgstrup	0,00	336,00	336,00	369,00	336,00
9	28	Sønderballes Biler ApS	5	Enkelt	1	Søparken 23, 9500 Klejtrup	20,00	348,00	325,00	405,00	325,00
9	29	Sønderballes Biler ApS	5	Enkelt	1	Sønderballevej 4, 8832 Skals	20,00	348,00	300,00	405,00	300,00
10	30	Karup Taxi	2	Enkelt	1	Viborgvej 49, 7470 Karup	0,00	364,00	364,00	420,00	420,00
10	31	Karup Taxi	3	Enkelt	1	Viborgvej 49, 7470 Karup	0,00	390,00	364,00	440,00	440,00
11	32	LM Taxi og Turist	3	Enkelt	1	Hjemdalvej 2, 8950 Ørsted	20,00	300,00	280,00	320,00	300,00
12	33	Per Splidsboel	2	Enkelt	1	Kærvænget 15, 7800 Skive	0,00	275,00	275,00	275,00	275,00
13	34	John's Taxi	4	Enkelt	1	Langgade 39, 8305 Samsø	20,00	315,00	315,00	325,00	325,00
14	35	Auning Taxi og Turist	5	Enkelt	1	Industrivej 1, 8963 Auning	20,00	320,00	320,00	450,00	450,00
14	36	Auning Taxi og Turist	4	Enkelt	1	Industrivej 1, 8963 Auning	20,00	320,00	320,00		
14	37	Auning Taxi og Turist	2	Enkelt	1	Industrivej 1, 8963 Auning	20,00	320,00	320,00		
15	38	Hurup Taxi	1	Enkelt	1	Ny Refsvej 4, 7760 Hurup Thy	0,00	290,00	290,00	290,00	290,00
15	39	Hurup Taxi	2	Enkelt	1	Ny Refsvej 4, 7760 Hurup Thy	0,00	310,00	310,00	290,00	290,00
15	40	Hurup Taxi	4	Enkelt	1	Ny Refsvej 4, 7760 Hurup Thy	0,00	380,00	380,00	300,00	300,00
16	41	Randers Taxa	4	Vogngr.	2	Byområde	0,00	320,00	320,00	420,00	420,00
16	42	Randers Taxa	3	Vogngr.	5	Byområde	0,00	273,00	273,00	397,00	397,00
16	43	Randers Taxa	2	Vogngr.	5	Byområde	0,00	273,00	273,00	397,00	397,00

16	44	Randers Taxa	1	Vogngr.	10	Byområde	0,00	273,00	273,00	397,00	397,00
17	45	Odder Taxa	4	Vogngr.	4	Byområde	20,00	385,00	385,00	529,00	439,00
17	46	Odder Taxa	2	Vogngr.	7	Byområde	20,00	375,00	365,00	429,00	385,00
18	47	Thise Taxi	5	Enkelt	1	Sundsørevej 73, Thise	0,00	348,00	348,00		
18	48	Thise Taxi	5	Enkelt	1	Sundsørevej 73, Thise	0,00	348,00	348,00		
19	49	Thisted Taxa	1	Vogngr.	3	Byområde	50,00	277,00	277,00	277,00	277,00
19	50	Thisted Taxa	2	Vogngr.	8	Byområde	50,00	277,00	277,00	277,00	277,00
19	51	Thisted Taxa	4	Vogngr.	6	Byområde	50,00	292,00	277,00	292,00	277,00
19	52	Thisted Taxa	5	Vogngr.	3	Byområde	50,00	327,00	277,00	327,00	277,00
20	53	Højslev Taxa	5	Enkelt	1	Hobrovej 16, 7840 Højslev	0,00	350,00	350,00	350,00	350,00
21	54	Hinnerup Taxi, vogn 5	5	Enkelt	1	Navervej 5, 8382 Hinnerup	50,00	425,00	425,00	525,00	525,00
22	55	Asia Taxi	5	Enkelt	1	Skivevej 62a, 7500 Holstebro	0,00	245,00	180,00	255,00	180,00
22	56	Asia Taxi	5	Enkelt	1	Vilhelmsborgvej , Linge, 7620 Lemvig	0,00			230,00	180,00
23	57	Grenaa Taxa	1	Vogngr.	2	Byområde	20,00	320,00	320,00	350,00	350,00
23	58	Grenaa Taxa	2	Vogngr.	9	Byområde	20,00	320,00	320,00	350,00	350,00
24	59	Mønsted Turistbusser	5	Enkelt	1	Fuglevænget 22, Mønsted , 8800 Viborg	20,00	340,00	290,00	360,00	320,00
24	60	Mønsted Turistbusser	5	Enkelt	1	Fuglevænget 22, Mønsted , 8800 Viborg	20,00	360,00	325,00	400,00	350,00
24	61	Mønsted Turistbusser	5	Enkelt	1	Fuglevænget 22, Mønsted , 8800 Viborg	20,00	330,00	300,00	360,00	325,00
24	62	Mønsted Turistbusser	3	Enkelt	1	Fuglevænget 22, Mønsted , 8800 Viborg	20,00	310,00	285,00	350,00	325,00
24	63	Mønsted Turistbusser	2	Enkelt	1	Fuglevænget 22, Mønsted , 8800 Viborg	20,00	300,00	275,00	325,00	300,00
25	64	Hadsten Taxa	1	Enkelt	1	Søndergade 56, 8370 hadsten	20,00	345,00	330,00	360,00	330,00
25	65	Hadsten Taxa	1	Enkelt	1	Søndergade 56, 8370 hadsten	20,00	345,00	330,00		
25	66	Hadsten Taxa	4	Enkelt	1	Søndergade 56, 8370 hadsten	20,00	370,00	330,00	390,00	330,00
25	67	Hadsten Taxa	1	Enkelt	1	Søndergade 56, 8370 hadsten	20,00	350,00	330,00	260,00	330,00
26	68	Sønderbæk Turistbusser APS	5	Enkelt	1	Rejstrupvej 14, Sønderbæk, 8900 Randers	20,00	330,00	330,00	340,00	340,00
26	69	Sønderbæk Turistbusser APS	5	Enkelt	1	Rejstrupvej 14, Sønderbæk, 8900 Randers	20,00	375,00	375,00	385,00	385,00
26	70	Sønderbæk Turistbusser APS	5	Enkelt	1	Rejstrupvej 14, Sønderbæk, 8900 Randers	20,00	330,00	330,00	340,00	340,00
27	71	Oles Taxa	5	Enkelt	1	Mastrupvej 1, 8500 Grenaa	20,00	250,00	250,00	260,00	260,00
27	72	Oles Taxa	1	Enkelt	1	Mastrupvej 1, 8500 Grenaa	20,00	230,00	230,00	240,00	240,00
27	73	Oles Taxa	3	Enkelt	1	Mastrupvej 1, 8500 Grenaa	20,00	230,00	230,00	240,00	240,00
28	74	Nørager Taxi og Turist	3	Enkelt	1	Markedsplads 6, 8961 Allingåbro	0,00	240,00	240,00	260,00	260,00
28	75	Nørager Taxi og Turist	3	Enkelt	1	Markedsplads 6, 8961 Allingåbro	0,00	245,00	245,00	265,00	265,00
28	76	Nørager Taxi og Turist	5	Enkelt	1	Markedsplads 6, 8961 Allingåbro	0,00	260,00	260,00	280,00	280,00
29	77	Løsning Hedensted Taxi	2	Vogngr.	1	gl. præstegårdsvej 8a, 8723 Løsning	0,00	370,00	370,00	400,00	400,00
29	78	Løsning Hedensted Taxi	5	Vogngr.	3	gl. præstegårdsvej 8a, 8723 Løsning	0,00	410,00	410,00	450,00	450,00
30	79	Ikast Taxa	1	Vogngr.	5	Lyngtoften 30, 7430 Ikast	50,00	332,00	332,00	432,00	432,00
30	80	Ikast Taxa	2	Vogngr.	2	Lyngtoften 30, 7430 Ikast	50,00	332,00	332,00	432,00	432,00
30	81	Ikast Taxa	4	Vogngr.	4	Lyngtoften 30, 7430 Ikast	50,00	344,00	344,00	454,00	454,00
31	82	Aages Taxa	4	Enkelt	1	Apotekerhaven 6, 3 MF, 8722 Hedensted	20,00	399,00	300,00	429,00	300,00
32	83	Byens Taxi Hedensted	4	Enkelt	1	Saturnvej 11, 8723 Løsning	20,00	295,00	295,00	400,00	400,00
33	84	Rougsø Buslinier	4	Enkelt	1	Rougsøvej 73, 8950 Ørsted	0,00	290,00	275,00	300,00	275,00
33	85	Rougsø Buslinier	4	Enkelt	1	Rougsøvej 73, 8950 Ørsted	0,00	290,00	275,00	300,00	275,00
34	86	Vestjyskbusser	5	Enkelt	1	Lemvig Sygehus, 7620 Lemvig	20,00	250,00	315,00	250,00	315,00
35	87	Nørhald Taxi	3	Enkelt	1	Rolighedsvej 22, 8970 Havndal	20,00	300,00	300,00	350,00	350,00
35	88	Nørhald Taxi	2	Enkelt	1	Rolighedsvej 22, 8970 Havndal	20,00	270,00	270,00	330,00	330,00
35	89	Nørhald Taxi	5	Enkelt	1	Vintersvej 3, 9550	20,00	350,00	350,00	400,00	400,00
36	90	Assentoft Taxi	5	Enkelt	1	gl. Grenåvej 22, Drastrup 8900 Randers	50,00	340,00	330,00	440,00	365,00
37	91	Henry's Taxi	4	Enkelt	1	Industriparken 10, 8832 Skals	0,00	350,00	315,00	425,00	315,00
37	92	Henry's Taxi	5	Enkelt	1	Sct. Laurentisvej 7, 8800 Viborg	0,00	375,00	315,00	450,00	315,00
37	93	Henry's Taxi	2	Enkelt	1	Sct. Laurentisvej 7, 8800 Viborg	0,00	315,00	315,00	390,00	390,00

37	94	Henry's Taxi	4	Enkelt	1	Sct. Laurentisvej 7, 8800 Viborg	0,00	350,00	315,00	425,00	315,00
37	95	Henry's Taxi	1	Enkelt	1	Ågade 16, 8820 Kjellerup	0,00	315,00	315,00	390,00	315,00
37	96	Henry's Taxi	5	Enkelt	1	Sct. Laurentisvej 7, 8800 Viborg	0,00	375,00	315,00	450,00	315,00
37	97	Henry's Taxi	2	Enkelt	1	Rødkløvervej 2, 8830 Tjele	0,00	315,00	315,00	390,00	315,00
37	98	Henry's Taxi	2	Enkelt	1	Industriparken 10, 8832 Skals	0,00	315,00	315,00	390,00	315,00
37	99	Henry's Taxi	2	Enkelt	1	Sct. Laurentisvej 7, 8800 Viborg	0,00	315,00	315,00	390,00	315,00
37	100	Henry's Taxi	3	Enkelt	1	Sct. Laurentisvej 7, 8800 Viborg	0,00	325,00	315,00	400,00	315,00
37	101	Henry's Taxi	4	Enkelt	1	Industriparken 10, 8832 Skals	0,00	350,00	315,00	425,00	315,00
37	102	Henry's Taxi	5	Enkelt	1	Sct. Laurentisvej 7, 8800 Viborg	0,00	375,00	315,00	450,00	315,00
37	103	Henry's Taxi	5	Enkelt	1	Ågade 16, 8820 Kjellerup	0,00	375,00	315,00	450,00	315,00
37	104	Henry's Taxi	2	Enkelt	1	Sct. Laurentisvej 7, 8800 Viborg	0,00	315,00	315,00	390,00	315,00
38	105	Brunos Taxi	3	Enkelt	1	Mørup Møllevej 16, 7755 Bredsted	0,00	310,00	300,00	310,00	300,00
38	106	Brunos Taxi	5	Enkelt	1	Mørup Møllevej 16, 7755 Bredsted	0,00	380,00	300,00	380,00	300,00
39	107	Hadsund Taxi	3	Enkelt	1	Rosendalsvej 17, 9560 Hadsund	50,00	267,00	267,00	317,00	317,00
39	108	Hadsund Taxi	5	Enkelt	1	Landevejen 2, 9560 Hadsund	50,00	317,00	317,00	497,00	497,00
39	109	Hadsund Taxi	3	Enkelt	1	Landevejen 2, 9560 Hadsund	50,00	267,00	267,00	317,00	317,00
40	110	Hobro Taxa	2	Enkelt	1	H.I. Biersgade 4, 9500 Hobro	0,00	320,00	320,00	350,00	350,00
40	111	Hobro Taxa	2	Enkelt	1	H.I. Biersgade 4, 9500 Hobro	0,00	320,00	320,00	350,00	350,00
40	112	Hobro Taxa	5	Enkelt	1	H.I. Biersgade 4, 9500 Hobro	0,00	350,00	350,00	350,00	350,00
40	113	Hobro Taxa	5	Enkelt	1	H.I. Biersgade 4, 9500 Hobro	0,00	350,00	350,00	350,00	350,00
41	114	Kaj's Taxi	1	Enkelt	1	Sandholt 10, 9560 Hadsund	50,00	270,00	270,00	295,00	295,00
41	115	Kaj's Taxi	2	Enkelt	1	Sandholt 10, 9560 Hadsund	50,00	270,00	270,00	295,00	295,00
42	116	SL-Bus	5	Enkelt	1	Nørreskov bakke 89, 8600 Silkeborg	0,00	288,00	280,00	298,00	280,00
42	117	SL-Bus	5	Enkelt	1	Nørreskov bakke 89, 8600 Silkeborg	0,00	288,00	280,00	298,00	280,00
42	118	SL-Bus	5	Enkelt	1	Præstevangen 41, Grønbæk , 8643 Ans By	0,00	288,00	280,00	298,00	280,00
42	119	SL-Bus	4	Enkelt	1	Nørreskov bakke 89, 8600 Silkeborg	0,00	285,00	285,00	324,00	324,00
42	120	SL-Bus	3	Enkelt	1	Nørreskov bakke 89, 8600 Silkeborg	0,00	275,00	275,00	298,00	298,00
42	121	SL-Bus	4	Enkelt	1	Nørreskov bakke 89, 8600 Silkeborg	0,00	285,00	285,00	324,00	324,00
43	122	DA-NI Busser	5	Vogngr.	2	Byområde	0,00	448,40	448,40	448,40	448,40
44	123	Byens Taxi Hadsten	2	Enkelt	1	Vegavej 5, 8370 Hadsten	0,00	234,00	300,00	270,00	300,00
44	124	Byens Taxi Hadsten	4	Enkelt	1	Vegavej 5, 8370 Hadsten	0,00	285,00	300,00	295,00	300,00
44	125	Byens Taxi Hadsten	2	Enkelt	1	Vegavej 5, 8370 Hadsten	0,00	265,00	300,00	270,00	300,00
44	126	Byens Taxi Hadsten	4	Enkelt	1	Vegavej 5, 8370 Hadsten	0,00	285,00	300,00	295,00	300,00
44	127	Byens Taxi Hadsten	2	Enkelt	1	Vegavej 5, 8370 Hadsten	0,00	250,00	300,00	270,00	300,00
45	128	Malling Turistbusser	5	Vogngr.	4	Byområde	50,00	408,75	342,50		
46	129	Nykøbing Taxi	5	Vogngr.	1	Byområde	0,00	280,00	280,00	300,00	300,00
46	130	Nykøbing Taxi	4	Vogngr.	1	Byområde	0,00	280,00	280,00	300,00	300,00
46	131	Nykøbing Taxi	3	Vogngr.	3	Byområde	0,00	275,00	275,00	295,00	295,00
46	132	Nykøbing Taxi	2	Vogngr.	7	Byområde	0,00	275,00	275,00	295,00	295,00
46	133	Nykøbing Taxi	1	Vogngr.	1	Byområde	0,00	275,00	275,00	295,00	295,00
47	134	John's Busser Asferg	5	Enkelt	1	Vestergade 28, Asferg 8990 Fårup	0,00	339,00	339,00	489,00	489,00
48	135	Morten's Busser	5	Enkelt	1	Tingstedvej 45, 8850 Bjerringbro	0,00	330,00	330,00	350,00	350,00
48	136	Morten's Busser	5	Enkelt	1	Tingstedvej 45, 8850 Bjerringbro	0,00	330,00	330,00	350,00	350,00
49	137	Østergaards Biler , Hjallerup	5	Enkelt	1	Østerbrogade 148, 9400 Nørresundby	0,00	345,00	290,00	345,00	290,00
50	138	Toptrafik Danmark, APS	2	Enkelt	1	Holstebro Sygehus	20,00	260,00	260,00	260,00	260,00
50	139	Toptrafik Danmark, APS	2	Enkelt	1	Viborg Sygehus	20,00	260,00	260,00	260,00	260,00
50	140	Toptrafik Danmark, APS	2	Enkelt	1	Viborg Sygehus	20,00	260,00	260,00	260,00	260,00
50	141	Toptrafik Danmark, APS	2	Enkelt	1	Viborg Sygehus	20,00	260,00	260,00	260,00	260,00
50	142	Toptrafik Danmark, APS	5	Enkelt	1	Silkeborg Sygehus	20,00	295,00	295,00	295,00	295,00
50	143	Toptrafik Danmark, APS	5	Enkelt	1	Viborg Sygehus	20,00	305,00	305,00	305,00	305,00

51	144	TaxaMotor Århus A/S	1	Vogngr.	18	Byområde	0,00	365,00	365,00	365,00	365,00
51	145	TaxaMotor Århus A/S	2	Vogngr.	8	Byområde	0,00	365,00	365,00	365,00	365,00
51	146	TaxaMotor Århus A/S	3	Vogngr.	2	Byområde	0,00	365,00	365,00	365,00	365,00
51	147	TaxaMotor Århus A/S	4	Vogngr.	2	Byområde	0,00	365,00	365,00	365,00	365,00
52	148	KAS-Biler	1	Enkelt	1	Langmosevej 3, Bjerregrav 9632 Møldrup	20,00	295,00	295,00	500,00	500,00
53	149	Stoholm Taxi	3	Enkelt	1	Bakkevej 38, 7850 Stoholm	0,00	260,00	260,00	330,00	330,00
54	150	Kolind Taxi	2	Enkelt	1	Vesterågade 36, 8560 Kolind	20,00	260,00	255,00	275,00	255,00
54	151	Kolind Taxi	5	Enkelt	1	Vesterågade 36, 8560 Kolind	20,00	295,00	255,00	305,00	255,00
55	152	Roslev Turist og Taxi	2	Enkelt	1	Rosenvvej 3, 7870 Roslev	50,00	265,00	240,00	280,00	250,00
55	153	Roslev Turist og Taxi	2	Enkelt	1	Rosenvvej 3, 7870 Roslev	20,00	265,00	265,00	280,00	280,00
55	154	Roslev Turist og Taxi	2	Enkelt	1	Rosenvvej 3, 7870 Roslev	20,00	265,00	240,00	280,00	280,00
55	155	Roslev Turist og Taxi	4	Enkelt	1	Rosenvvej 3, 7870 Roslev	20,00	278,00	278,00	280,00	280,00
55	156	Roslev Turist og Taxi	5	Enkelt	1	Rosenvvej 3, 7870 Roslev	50,00	350,00	300,00	350,00	300,00
55	157	Roslev Turist og Taxi	3	Enkelt	1	Rosenvvej 3, 7870 Roslev	20,00	280,00	240,00	280,00	240,00
55	158	Roslev Turist og Taxi	3	Enkelt	1	Rosenvvej 3, 7870 Roslev	20,00	300,00	300,00	300,00	300,00
56	159	Byens Taxa Hadsund	1	Enkelt	1	Hedevej 22, 9560 Hadsund	50,00	245,00	245,00	285,00	285,00
57	160	Fjordens Taxa og Bus	2	Enkelt	1	Sognevej 61, Gjerlev 8983 Gjerlev	50,00	267,00	267,00	317,00	317,00
57	161	Fjordens Taxa og Bus	5	Enkelt	1	Sognevej 61, Gjerlev 8983 Gjerlev	50,00	317,00	317,00	367,00	367,00
58	162	Terndrup Taxa og Turistbusser A/S	5	Enkelt	1	H.I. Biersgade 4, 9500 Hobro	0,00	650,00	650,00	650,00	650,00
58	163	Terndrup Taxa og Turistbusser A/S	5	Enkelt	1	H.I. Biersgade 4, 9500 Hobro	0,00	650,00	650,00	650,00	650,00
59	164	Viborg Taxa	1	Vogngr.	5	Byområde	0,00	300,00	300,00	330,00	330,00
59	165	Viborg Taxa	2	Vogngr.	8	Byområde	0,00	312,00	312,00	342,00	342,00
59	166	Viborg Taxa	3	Vogngr.	4	Byområde	0,00	336,00	336,00	369,00	369,00
59	167	Viborg Taxa	4	Vogngr.	8	Byområde	0,00	342,00	342,00	375,00	375,00
59	168	Viborg Taxa	5	Vogngr.	4	Byområde	0,00	348,00	348,00	405,00	405,00
60	169	Durup Taxi	2	Enkelt	1	Tønderingvej 21, 7870 Roslev	0,00	270,00	260,00	270,00	260,00
60	170	Durup Taxi	5	Enkelt	1	Tønderingvej 21, 7870 Roslev	0,00	300,00	260,00	300,00	260,00
60	171	Durup Taxi	2	Enkelt	1	Tønderingvej 21, 7870 Roslev	0,00	270,00	260,00	270,00	260,00
60	172	Durup Taxi	5	Enkelt	1	Tønderingvej 21, 7870 Roslev	0,00	300,00	260,00	300,00	260,00
61	173	Fly Taxi	3	Enkelt	1	Åkjærvej 11, Fly 7800 Skive	0,00	320,00	300,00	340,00	300,00
61	174	Fly Taxi	3	Enkelt	1	Åkjærvej 11, Fly 7800 Skive	0,00	320,00	300,00	340,00	320,00
61	175	Fly Taxi	5	Enkelt	1	Åkjærvej 11, Fly 7800 Skive	0,00	345,00	300,00	365,00	320,00
62	176	Fuur Taxi	5	Enkelt	1	Søndergårdvej 19, 7884 Fur	0,00	345,00	345,00	345,00	345,00
62	177	Fuur Taxi	5	Enkelt	1	Furvej 1, Selde 7870 Roslev	0,00	325,00	325,00	325,00	325,00
63	178	Skive Taxa	1	Vogngr.	10	Byområde	0,00	271,00	271,00	271,00	271,00
63	179	Skive Taxa	2	Vogngr.	13	Byområde	0,00	271,00	271,00	271,00	271,00
63	180	Skive Taxa	3	Vogngr.	3	Byområde	0,00	280,00	280,00	280,00	280,00
63	181	Skive Taxa	4	Vogngr.	8	Byområde	0,00	280,00	294,00	280,00	294,00
63	182	Skive Taxa	5	Vogngr.	6	Byområde	0,00	280,00	294,00	280,00	294,00
64	183	Taxamotor Randers	1	Vogngr.	3	Byområde	0,00	290,00	140,00	330,00	300,00
64	184	Taxamotor Randers	2	Vogngr.	11	Byområde	0,00	290,00	140,00	330,00	300,00
65	185	Silkeborg Taxa	1	Vogngr.	7	Byområde	0,00	310,00	310,00	310,00	310,00
65	186	Silkeborg Taxa	2	Vogngr.	20	Byområde	0,00	310,00	310,00	310,00	310,00
65	187	Silkeborg Taxa	3	Vogngr.	4	Byområde	0,00	310,00	310,00	310,00	310,00
65	188	Silkeborg Taxa	5	Vogngr.	3	Byområde	0,00	310,00	310,00	310,00	310,00
66	189	Rosenvoldvejens Taxi	4	Enkelt	1	Rosenvoldvej 13, 7140 Stouby	20,00	410,00	410,00	450,00	450,00
66	190	Rosenvoldvejens Taxi	2	Enkelt	1	Rosenvoldvej 13, 7140 Stouby	20,00	370,00	370,00	400,00	400,00
67	191	Herborg Turistfart	5	Enkelt	1	Møllevvej 7, Herborg, 6920 Videbæk	0,00	320,00	320,00	360,00	360,00
68	192	Ans Bussen	5	Enkelt	1	Lyngbakkevej 10, 8643 Ans	0,00	300,00	300,00	300,00	300,00
68	193	Ans Bussen	5	Enkelt	1	Angelkærvej 6, 8850 Bjerringbro	0,00	330,00	330,00	330,00	330,00

68	194	Ans Bussen	2	Enkelt	1	Lyngbakkevej 10, 8643 Ans	0,00	260,00	260,00	275,00	275,00
68	195	Ans Bussen	2	Enkelt	1	Lyngbakkevej 10, 8643 Ans	0,00	260,00	260,00	275,00	275,00
69	196	Thorning Taxi & Turist	2	Enkelt	1	Møllevvej 8, Thorning, 8620 Kjellerup	20,00	340,00	330,00	380,00	330,00
69	197	Thorning Taxi & Turist	5	Enkelt	1	Møllevvej 8, Thorning, 8620 Kjellerup	20,00	380,00	330,00	420,00	330,00
70	198	Herning Taxa	1	Vogngr.	12	Byområde	50,00	360,00	360,00	400,00	400,00
70	199	Herning Taxa	2	Vogngr.	21	Byområde	50,00	370,00	370,00	410,00	410,00
70	200	Herning Taxa	4	Vogngr.	11	Byområde	50,00	400,00	400,00	450,00	450,00
70	201	Herning Taxa	5	Vogngr.	1	Byområde	50,00	450,00	450,00	500,00	500,00
71	202	Roslev Taxi	4	Enkelt	1	Kærvej 14A, 7870 Roslev	20,00	280,00	260,00	290,00	275,00
72	203	KAS Biler Aps	1	Enkelt	1	Astrupvænget 24, 9632 Møldrup	20,00	300,00	300,00	500,00	500,00
72	204	KAS Biler Aps	2	Enkelt	1	Håndværkervej 13, Hvam, 9620 Aalestrup	20,00	312,00	312,00	500,00	500,00
72	205	KAS Biler Aps	5	Enkelt	1	Astrupvænget 24, 9632 Møldrup	20,00	348,00	348,00	550,00	550,00
72	206	KAS Biler Aps	5	Enkelt	1	Håndværkervej 13, Hvam, 9620 Aalestrup	20,00	348,00	348,00	550,00	550,00
73	207	Methas Biler	2	Vogngr.	8	Byområde	0,00	334,00	334,00	334,00	334,00
73	208	Methas Biler	1	Vogngr.	3	Byområde	0,00	330,00	330,00	330,00	330,00
73	209	Methas Biler	5	Vogngr.	3	Byområde	0,00	390,00	390,00	390,00	390,00
73	210	Methas Biler	1	Vogngr.	10	Byområde	0,00	334,00	334,00	334,00	334,00
73	211	Methas Biler	2	Vogngr.	3	Byområde	0,00	330,00	330,00	330,00	330,00
73	212	Methas Biler	5	Vogngr.	2	Byområde	0,00	380,00	380,00	380,00	380,00
74	213	Mørups Turistfart	3	Enkelt	1	Drewsensvej 5, 8600 Silkeborg	20,00	309,00	250,00	300,00	250,00
74	214	Mørups Turistfart	3	Enkelt	1	Drewsensvej 5, 8600 Silkeborg	20,00	269,00	250,00	280,00	250,00
74	215	Mørups Turistfart	3	Enkelt	1	Vestergade 23b, 8620 Kjellerup	20,00	275,00	250,00	270,00	250,00
74	216	Mørups Turistfart	3	Enkelt	1	Vestergade 23b, 8620 Kjellerup	20,00	259,00	250,00	270,00	250,00
74	217	Mørups Turistfart	3	Enkelt	1	Vestergade 23b, 8620 Kjellerup	20,00	250,00	250,00	250,00	250,00
74	218	Mørups Turistfart	5	Enkelt	1	Banegårdspladsen 1, 8800 Viborg	20,00	275,00	240,00	275,00	240,00
74	219	Mørups Turistfart	3	Enkelt	1	Resenvej 25, 7800 Skive	20,00	265,00	240,00	270,00	240,00
74	220	Mørups Turistfart	5	Enkelt	1	Ved Banen 5, 7470 Karup	20,00	261,00	241,00	264,00	241,00
74	221	Mørups Turistfart	3	Enkelt	1	Banegårdspladsen 1, 8800 Viborg	20,00	300,00	250,00	315,00	250,00
74	222	Mørups Turistfart	3	Enkelt	1	Banegårdspladsen 1, 8800 Viborg	20,00	252,00	241,00	252,00	241,00
74	223	Mørups Turistfart	3	Enkelt	1	Frisenborgparken 32, 7430 Ikast	20,00	270,00	249,00	290,00	249,00
74	224	Mørups Turistfart	5	Enkelt	1	Klostervej 65, 6900 Skjern	20,00	260,00	249,00	280,00	249,00
74	225	Mørups Turistfart	3	Enkelt	1	Stationsvej 1, 7330 Brande	20,00	280,00	249,00	305,00	249,00
74	226	Mørups Turistfart	3	Enkelt	1	Holstebro Sygehus, 7500 Holstebro	20,00	285,00	249,00	290,00	249,00
74	227	Mørups Turistfart	5	Enkelt	1	Holstebro Sygehus, 7500 Holstebro	20,00	300,00	249,00	300,00	249,00
74	228	Mørups Turistfart	3	Enkelt	1	Holstebro Sygehus, 7500 Holstebro	20,00	270,00	249,00	300,00	249,00
74	229	Mørups Turistfart	3	Enkelt	1	Herning Sygehus, 7400 Herning	20,00	250,00	249,00	300,00	249,00
74	230	Mørups Turistfart	3	Enkelt	1	Herning Sygehus, 7400 Herning	20,00	270,00	249,00	290,00	249,00
74	231	Mørups Turistfart	5	Enkelt	1	Herning Sygehus, 7400 Herning	20,00	290,00	249,00	305,00	249,00
75	232	Bjerringbro Taxi	3	Enkelt	1	Konvalvej 5, 8850 Bjerringbro	20,00	336,00	336,00	369,00	369,00
75	233	Bjerringbro Taxi	2	Enkelt	1	Stærkærvej 22, 8850 Bjerringbro	0,00	312,00	312,00	342,00	342,00
75	234	Bjerringbro Taxi	3	Enkelt	1	Stærkærvej 22, 8850 Bjerringbro	0,00	336,00	336,00	369,00	369,00
75	235	Bjerringbro Taxi	2	Enkelt	1	Skovbrynet 9, 8850 Bjerringbro	0,00	312,00	312,00	342,00	342,00
75	236	Bjerringbro Taxi	2	Enkelt	1	Skovbrynet 9, 8850 Bjerringbro	0,00	312,00	312,00	342,00	342,00
75	237	Bjerringbro Taxi	3	Enkelt	1	Banegårdspladsen 12, 8850 Bjerringbro	0,00	336,00	336,00	369,00	369,00
75	238	Bjerringbro Taxi	3	Enkelt	1	Skovbrynet 9, 8850 Bjerringbro	0,00	336,00	336,00	369,00	369,00
75	239	Bjerringbro Taxi	1	Enkelt	1	Skovbrynet 9, 8850 Bjerringbro	0,00	300,00	300,00	330,00	330,00
75	240	Bjerringbro Taxi	2	Enkelt	1	Skovbrynet 9, 8850 Bjerringbro	0,00	312,00	312,00	342,00	342,00
75	241	Bjerringbro Taxi	2	Enkelt	1	Skovbrynet 9, 8850 Bjerringbro	0,00	312,00	312,00	342,00	342,00
76	242	Aros Bus ApS	5	Vogngr.	2	Byområde	0,00	324,75	324,75		
76	243	Aros Bus ApS	5	Vogngr.	4	Byområde	0,00	324,75	324,75		

76	244	Aros Bus ApS	5	Vogngr.	2	Byområde	0,00	324,75	324,75		
77	245	Grund Taxi	2	Enkelt	1	Grundvej 49, 8961 Allingåbro	20,00	270,00	270,00	300,00	300,00
78	246	Juelsminde Taxi	4	Enkelt	1	Vibevej 14, 8721 Daugård	0,00	285,00	185,00	285,00	185,00
79	247	Mols Taxa	3	Enkelt	1	Ø.Bakkevej 12, 8420 Knebel	20,00	400,00	400,00	600,00	600,00
79	248	Mols Taxa	3	Enkelt	1	Ø.Bakkevej 12, 8420 Knebel	20,00	400,00	400,00	600,00	600,00
79	249	Mols Taxa	2	Enkelt	1	Ø.Bakkevej 12, 8420 Knebel	20,00	400,00	400,00	600,00	600,00
80	250	Gasbjerg Taxa	5	Enkelt	1	Langkjærvej 35, 7330 Brande	20,00	420,00	370,00	455,00	405,00
81	251	Brødstrup Turistfart	5	Enkelt	1	Vestergade 13, 8740 Brødstrup	50,00	405,00	405,00	405,00	405,00
82	252	Brande Buslinjer ApS	5	Enkelt	1	Langkjærvej 35, 7330 Brande	20,00	430,00	380,00	465,00	415,00
83	253	Farsø Taxi	2	Enkelt	1	Industrivej 1, 9640 Farsø	0,00	224,00	220,00	314,00	250,00
83	254	Farsø Taxi	2	Enkelt	1	Industrivej 1, 9640 Farsø	0,00	224,00	220,00	314,00	250,00
83	255	Farsø Taxi	1	Enkelt	1	Industrivej 1, 9640 Farsø	20,00	233,00	220,00	327,00	250,00
83	256	Farsø Taxi	5	Enkelt	1	Industrivej 1, 9640 Farsø	20,00	264,00	220,00	396,00	250,00
83	257	Farsø Taxi	2	Enkelt	1	Industrivej 1, 9640 Farsø	0,00	228,00	220,00	320,00	250,00
83	258	Farsø Taxi	5	Enkelt	1	Industrivej 1, 9640 Farsø	0,00	294,00	240,00	441,00	270,00
83	259	Farsø Taxi	3	Enkelt	1	Industrivej 1, 9640 Farsø	0,00	233,00	220,00	327,00	250,00
84	260	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Drewsensvej 5, 8600 Silkeborg	0,00	360,00	325,00	410,00	375,00
84	261	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Hvidelvej 10A, 7400 Herning	0,00	295,00	285,00	345,00	335,00
84	262	Skjern Bilen	2	Enkelt	1	Lægårdsvej 12, 7500 Holstebro	0,00	297,00	297,00	327,00	327,00
84	263	Skjern Bilen	2	Enkelt	1	Lægårdsvej 12, 7500 Holstebro	0,00	317,00	317,00	367,00	367,00
84	264	Skjern Bilen	2	Enkelt	1	Hvidelvej 10A, 7400 Herning	0,00	280,00	280,00	320,00	320,00
84	265	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Hvidelvej 10A, 7400 Herning	0,00	295,00	285,00	345,00	335,00
84	266	Skjern Bilen	2	Enkelt	1	Vejlen 5, 6900 Skjern	0,00	295,00	295,00	345,00	345,00
84	267	Skjern Bilen	2	Enkelt	1	Vejlen 5, 6900 Skjern	0,00	305,00	305,00	305,00	305,00
84	268	Skjern Bilen	2	Enkelt	1	Vejlen 5, 6900 Skjern	0,00	320,00	300,00	370,00	350,00
84	269	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Hvidelvej 10A, 7400 Herning	0,00	340,00	300,00	390,00	350,00
84	270	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Gl.Landevej 61, 7400 Herning	0,00	350,00	320,00	400,00	370,00
84	271	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Lægårdsvej 12, 7500 Holstebro	0,00	295,00	285,00	345,00	335,00
84	272	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Lægårdsvej 12, 7500 Holstebro	0,00	360,00	320,00	410,00	370,00
84	273	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Lægårdsvej 12, 7500 Holstebro	0,00	310,00	295,00	360,00	345,00
84	274	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Lille Torv 3, 7430 Ikast	0,00	295,00	285,00	345,00	335,00
84	275	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Lægårdsvej 12, 7500 Holstebro	0,00	320,00	300,00	370,00	350,00
84	276	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Vejlen 5, 6900 Skjern	0,00	320,00	300,00	370,00	350,00
84	277	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Skovgårdvej 3, 6990 Ulfborg	0,00	320,00	300,00	370,00	350,00
84	278	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Lægårdsvej 12, 7500 Holstebro	0,00	295,00	285,00	345,00	335,00
84	279	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Nørregade 11, 7540 Haderup	0,00	330,00	300,00	380,00	350,00
84	280	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Lægårdsvej 12, 7500 Holstebro	0,00	295,00	285,00	345,00	335,00
84	281	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Lægårdsvej 12, 7500 Holstebro	0,00	295,00	285,00	345,00	335,00
84	282	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Byskellet 20, 6971 Spjald	0,00	330,00	300,00	380,00	350,00
84	283	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Vejlen 5, 6900 Skjern	0,00	330,00	300,00	380,00	350,00
84	284	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Lille Torv 3, 7430 Ikast	0,00	295,00	285,00	345,00	335,00
84	285	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Ilskov Hovedgade, 7451 Sunds	0,00	320,00	300,00	370,00	350,00
84	286	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Badevej 1, 6950 Ringkøbing	0,00	295,00	285,00	345,00	335,00
84	287	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Gl. Landevej 12, 7400 Herning	0,00	295,00	285,00	345,00	335,00
84	288	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Lægårdsvej 12, 7500 Holstebro	0,00	347,00	310,00	397,00	360,00
84	289	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Vejlen 5, 6900 Skjern	0,00	310,00	295,00	360,00	345,00
84	290	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Bredgade 71, 7600 Struer	0,00	305,00	295,00	355,00	345,00
84	291	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Hvidelvej 10A, 7400 Herning	0,00	295,00	285,00	345,00	335,00
84	292	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Lægårdsvej 12, 7500 Holstebro	0,00	295,00	285,00	345,00	335,00
84	293	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Jernbane Alle 7, 7480 Vildbjerg	0,00	295,00	285,00	345,00	335,00

84	294	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Lægårdsvej 12, 7500 Holstebro	0,00	330,00	310,00	380,00	360,00
84	295	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Hvidelvej 10A, 7400 Herning	0,00	329,00	301,00	379,00	351,00
84	296	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Lægårdsvej 12, 7500 Holstebro	0,00	325,00	295,00	375,00	345,00
84	297	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Nørredige 3A, 6950 Ringkøbing	0,00	320,00	297,00	370,00	347,00
84	298	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Stationsvej 1, 7330 Brande	0,00	309,00	289,00	359,00	339,00
84	299	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Hvidelvej 10A, 7400 Herning	0,00	340,00	320,00	390,00	370,00
84	300	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Jernbanegade 2, 7490 Aulum	0,00	307,00	297,00	357,00	347,00
84	301	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Vejlen 5, 6900 Skjern	0,00	370,00	340,00	420,00	390,00
84	302	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Strøget 11, 7280 Sdr.Felding	0,00	325,00	295,00	375,00	345,00
84	303	Skjern Bilen	4	Enkelt	1	Vejlen 5, 6900 Skjern	0,00	350,00	310,00	400,00	360,00
84	304	Skjern Bilen	2	Enkelt	1	Lægårdsvej 12, 7500 Holstebro	0,00	277,00	277,00	327,00	327,00
84	305	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Kirkevej 5, 6880 Tarm	0,00	324,00	297,00	374,00	347,00
84	306	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Nørredige 3A, 6950 Ringkøbing	0,00	324,00	297,00	374,00	347,00
84	307	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Gl.Landevej 61, 7400 Herning	0,00	324,00	297,00	374,00	347,00
84	308	Skjern Bilen	5	Enkelt	1	Østergade 30, 7620 Lemvig	0,00	324,00	297,00	374,00	347,00
85	309	Horsens Taxa	1	Vogngr.	3	Byområde	20,00	340,00	310,00	350,00	310,00
85	310	Horsens Taxa	2	Vogngr.	7	Byområde	20,00	340,00	310,00	350,00	310,00
85	311	Horsens Taxa	3	Vogngr.	1	Byområde	20,00	350,00	330,00	400,00	330,00
85	312	Horsens Taxa	4	Vogngr.	1	Byområde	20,00	360,00	350,00	400,00	350,00
85	313	Horsens Taxa	5	Vogngr.	10	Byområde	20,00	360,00	350,00	400,00	350,00
86	314	Aarhus Taxa	1	Vogngr.	25	Byområde	20,00	355,00	330,00	355,00	330,00
86	315	Aarhus Taxa	2	Vogngr.	10	Byområde	20,00	355,00	330,00	355,00	330,00
86	316	Aarhus Taxa	3	Vogngr.	10	Byområde	20,00	375,00	330,00	400,00	330,00
86	317	Aarhus Taxa	4	Vogngr.	4	Byområde	20,00	395,00	350,00	425,00	350,00
86	318	Aarhus Taxa	5	Vogngr.	4	Byområde	20,00	395,00	350,00	425,00	350,00
37	319	Henry's Taxi	2	Enkelt	1	Sct. Laurentisvej 7, 8800 Viborg	0,00	315,00	315,00	390,00	315,00
37	320	Henry's Taxi	2	Enkelt	1	Sct. Laurentisvej 7, 8800 Viborg	0,00	315,00	315,00	390,00	315,00
37	321	Henry's Taxi	5	Enkelt	1	Sct. Laurentisvej 7, 8800 Viborg	0,00	375,00	315,00	450,00	315,00
87	322	Skanderborg Taxa	2	Vogngr.	17	Byområde	20,00	396,00	330,00		
87	323	Skanderborg Taxa	2	Vogngr.	5	Byområde				450,00	350,00
87	324	Skanderborg Taxa	5	Vogngr.	5	Byområde	20,00	496,00	350,00		
87	325	Skanderborg Taxa	5	Vogngr.	2	Byområde				580,00	400,00
88	326	Balling-Turist-Taxi	2	Enkelt	1	Posthusvej 36, 7860 Balling	20,00	248,00	248,00	276,00	276,00
88	327	Balling-Turist-Taxi	2	Enkelt	1	Posthusvej 36, 7860 Balling	20,00	248,00	248,00	276,00	276,00
88	328	Balling-Turist-Taxi	1	Enkelt	1	Posthusvej 36, 7860 Balling	20,00	248,00	248,00	276,00	276,00
88	329	Balling-Turist-Taxi	3	Enkelt	1	Posthusvej 36, 7860 Balling	20,00	248,00	248,00	276,00	276,00
88	330	Balling-Turist-Taxi	3	Enkelt	1	Posthusvej 36, 7860 Balling	20,00	248,00	248,00	276,00	276,00
88	331	Balling-Turist-Taxi	4	Enkelt	1	Posthusvej 36, 7860 Balling	20,00	266,00	266,00	286,00	286,00
88	332	Balling-Turist-Taxi	4	Enkelt	1	Posthusvej 36, 7860 Balling	20,00	266,00	266,00	286,00	286,00
88	333	Balling-Turist-Taxi	5	Enkelt	1	Posthusvej 36, 7860 Balling	20,00	266,00	266,00	286,00	286,00
89	334	Holstebro Taxa	1	Vogngr.	2	Byområde	0,00	303,00	303,00	303,00	303,00
89	335	Holstebro Taxa	2	Vogngr.	8	Byområde	0,00	303,00	303,00	303,00	303,00
89	336	Holstebro Taxa	4	Vogngr.	2	Byområde	0,00	316,00	316,00	316,00	316,00
89	337	Holstebro Taxa	4	Vogngr.	1	Byområde	0,00	368,00	368,00	368,00	368,00
90	338	Vinderup Taxi	2	Enkelt	1	Engtoften 3, 7800 Vinderup	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	339	Vinderup Taxi	2	Enkelt	1	Engtoften 3, 7800 Vinderup	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	340	Vinderup Taxi	4	Enkelt	1	Engtoften 3, 7800 Vinderup	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	341	Vinderup Taxi	4	Enkelt	1	Engtoften 3, 7800 Vinderup	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	342	Harboøre Taxi	2	Enkelt	1	Vandværksvej 5, 7673 Harboøre	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	343	Harboøre Taxi	2	Enkelt	1	Vandværksvej 5, 7673 Harboøre	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00

90	344	Harboøre Taxi	4	Enkelt	1	Vandværksvej 5, 7673 Harboøre	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	345	Harboøre Taxi	4	Enkelt	1	Vandværksvej 5, 7673 Harboøre	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	346	Frydensbjergs Taxi	2	Enkelt	1	Ejstrupholmvej 6, 7330 Brande	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	347	Frydensbjergs Taxi	4	Enkelt	1	Ejstrupholmvej 6, 7330 Brande	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	348	Hershøj Taxa	2	Enkelt	1	Huggergårdvej 23, 7620 Lemvig	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	349	Hershøj Taxa	4	Enkelt	1	Huggergårdvej 23, 7620 Lemvig	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	350	Jens' Taxi	3	Enkelt	1	Engdraget 7, 6900 Skjern	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	351	Thyholm Taxi	4	Enkelt	1	Østergade 36, 7790 Thyholm	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	352	FN. Taxi	2	Enkelt	1	Birkmosevej 2, 6950 Ringkøbing	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	353	FN. Taxi	2	Enkelt	1	Birkmosevej 2, 6950 Ringkøbing	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	354	FN. Taxi	4	Enkelt	1	Birkmosevej 2, 6950 Ringkøbing	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	355	FN. Taxi	2	Enkelt	1	Birkmosevej 2, 6950 Ringkøbing	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	356	Iversen Taxi	5	Enkelt	1	Bredgade, 6900 Skjern	20,00	392,00	342,00	442,00	392,00
90	357	Iversen Taxi	5	Enkelt	1	Vennelystvej 9, 6880 Tarm	0,00	392,00	342,00	442,00	392,00
90	358	Iversen Taxi	2	Enkelt	1	Vennelystvej 9, 6880 Tarm	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	359	Iversen Taxi	2	Enkelt	1	Vennelystvej 9, 6880 Tarm	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	360	Ejstrupholm/Hampen Taxi	2	Enkelt	1	Ahornvej 8-10, 7361 Ejstrupholm	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	361	Ejstrupholm/Hampen Taxi	2	Enkelt	1	Ahornvej 8-10, 7361 Ejstrupholm	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	362	Ejstrupholm/Hampen Taxi	2	Enkelt	1	Ahornvej 8-10, 7361 Ejstrupholm	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	363	Ejstrupholm/Hampen Taxi	5	Enkelt	1	Ahornvej 8-10, 7361 Ejstrupholm	0,00	392,00	342,00	442,00	392,00
90	364	Ejstrupholm/Hampen Taxi	4	Enkelt	1	Ahornvej 8-10, 7361 Ejstrupholm	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	365	Ejstrupholm/Hampen Taxi	2	Enkelt	1	Ahornvej 8-10, 7361 Ejstrupholm	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	366	Lemvig Taxa	5	Enkelt	1	Alahärmåvej 13, 7620 Lemvig	0,00	392,00	342,00	442,00	392,00
90	367	Lemvig Taxa	5	Enkelt	1	Alahärmåvej 13, 7620 Lemvig	0,00	392,00	342,00	442,00	392,00
90	368	Lemvig Taxa	4	Enkelt	1	Alahärmåvej 13, 7620 Lemvig	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	369	Lemvig Taxa	2	Enkelt	1	Alahärmåvej 13, 7620 Lemvig	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	370	Hvide-Sande Taxi	3	Enkelt	1	Gytjevej 48, 6960 Hvide-Sande	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	371	Hvide-Sande Taxi	4	Enkelt	1	Gytjevej 48, 6960 Hvide-Sande	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	372	Hvide-Sande Taxi	4	Enkelt	1	Gytjevej 48, 6960 Hvide-Sande	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	373	City Taxi	3	Enkelt	1	Vilhelmsborgvej 164, 7620 Lemvig	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	374	City Taxi	2	Enkelt	1	Vilhelmsborgvej 164, 7620 Lemvig	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	375	City Taxi	2	Enkelt	1	Vilhelmsborgvej 164, 7620 Lemvig	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	376	Skjern Egnens Taxi	4	Enkelt	1	Holstebrovej 34, 6900 Skjern	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	377	Skjern Egnens Taxi	2	Enkelt	1	Holstebrovej 34, 6900 Skjern	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	378	Tørring - Uldum Taxi	2	Enkelt	1	Ege Alle 18, 7160 Tørring	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	379	Tørring - Uldum Taxi	4	Enkelt	1	Ege Alle 18, 7160 Tørring	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	380	Tørring - Uldum Taxi	2	Enkelt	1	Ege Alle 18, 7160 Tørring	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	381	Tørring - Uldum Taxi	5	Enkelt	1	Ege Alle 18, 7160 Tørring	0,00	392,00	342,00	442,00	392,00
90	382	Tørring - Uldum Taxi	3	Enkelt	1	Ege Alle 18, 7160 Tørring	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	383	Tørring - Uldum Taxi	5	Enkelt	1	Ege Alle 18, 7160 Tørring	0,00	392,00	342,00	442,00	392,00
90	384	Jespers Taxi	5	Enkelt	1	Torvet, 7620 Lemvig	0,00	392,00	342,00	442,00	392,00
90	385	Jespers Taxi	2	Enkelt	1	Torvet, 7620 Lemvig	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	386	Vildbjerg Taxi & Bus	2	Enkelt	1	Nørregade 42, 7480 Vildbjerg	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	387	Vildbjerg Taxi & Bus	2	Enkelt	1	Nørregade 42, 7480 Vildbjerg	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	388	Vildbjerg Taxi & Bus	5	Enkelt	1	Nørregade 42, 7480 Vildbjerg	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	389	Vildbjerg Taxi & Bus	4	Enkelt	1	Nørregade 42, 7480 Vildbjerg	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	390	Vildbjerg Taxi & Bus	3	Enkelt	1	Nørregade 42, 7480 Vildbjerg	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	391	Vildbjerg Taxi & Bus	5	Enkelt	1	Nørregade 42, 7480 Vildbjerg	0,00	392,00	342,00	442,00	392,00
90	392	Vildbjerg Taxi & Bus	5	Enkelt	1	Nørregade 42, 7480 Vildbjerg	0,00	392,00	342,00	442,00	392,00
90	393	Vildbjerg Taxi & Bus	5	Enkelt	1	Nørregade 42, 7480 Vildbjerg	0,00	392,00	342,00	442,00	392,00

90	394	Vildbjerg Taxi & Bus	2	Enkelt	1	Nørregade 42, 7480 Vildbjerg	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	395	Tim Taxi	2	Enkelt	1	Nørredige 22, 6950 Ringkøbing	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	396	Tim Taxi	5	Enkelt	1	Vesterkær 22, 6950 Ringkøbing	0,00	392,00	342,00	442,00	392,00
90	397	Tim Taxi	1	Enkelt	1	Vesterkær 22, 6950 Ringkøbing	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	398	Tim Taxi	5	Enkelt	1	Vesterkær 22, 6950 Ringkøbing	0,00	392,00	342,00	442,00	392,00
90	399	Tim Taxi	4	Enkelt	1	Vesterkær 22, 6950 Ringkøbing	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	400	Tim Taxi	5	Enkelt	1	Vesterkær 22, 6950 Ringkøbing	0,00	392,00	342,00	442,00	392,00
90	401	Gunners Taxi	4	Enkelt	1	Burvej 2, 7570 Vemb	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	402	Gunners Taxi	4	Enkelt	1	Harbogade 2, 6990 Ulfborg	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	403	Gunners Taxi	2	Enkelt	1	Harbogade 2, 6990 Ulfborg	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	404	Gunners Taxi	2	Enkelt	1	Holstebrovej 8, 6990 Ulfborg	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	405	Tommy´s Taxi	4	Enkelt	1	Ljørringvej 14, 7490 Aulum	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	406	Eriks Taxi	3	Enkelt	1	Storegade 22, 8765 Klovborg	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	407	Lem Taxi	2	Enkelt	1	Svalevej 10, 6940 Lem St.	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	408	Lem Taxi	4	Enkelt	1	Svalevej 10, 6940 Lem St.	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	409	Lem Taxi	2	Enkelt	1	Svalevej 10, 6940 Lem St.	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	410	Byens Taxi, Ringkøbing	2	Enkelt	1	Holstebrovej 33, 6950 Ringkøbing	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	411	Byens Taxi, Ringkøbing	2	Enkelt	1	Vesterkær 22, 6950 Ringkøbing	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	412	Byens Taxi, Ringkøbing	5	Enkelt	1	Kronager 9, 6950 Ringkøbing	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	413	Byens Taxi, Ringkøbing	2	Enkelt	1	Herningvej 80, 6950 Ringkøbing	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	414	Videbæk Taxi	4	Enkelt	1	Stjernetorvet, 6920 Videbæk	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	415	Leifs Taxi	3	Enkelt	1	Troldhedevej 24, 6933 Kibæk	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	416	Videbæk Taxi	4	Enkelt	1	Dalgasgade 32, 6920 Videbæk	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	417	Leifs Taxi	4	Enkelt	1	Blåhøjvej 13, 6933 Kibæk	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	418	Leifs Taxi	4	Enkelt	1	Troldhedevej 24, 6933 Kibæk	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	419	Leifs Taxi	3	Enkelt	1	Klinten 42, 6933 Kibæk	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	420	Leifs Taxi	1	Enkelt	1	Strøget 10, 7280 Sdr.Felding	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	421	Leifs Taxi	2	Enkelt	1	Strøget 10, 7280 Sdr.Felding	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	422	Leifs Taxi	2	Enkelt	1	Troldhedevej 24, 6933 Kibæk	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	423	Struer Taxa	1	Vogngr.	1	Byområde	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	424	Struer Taxa	2	Vogngr.	6	Byområde	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	425	Struer Taxa	3	Vogngr.	1	Byområde	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
90	426	Struer Taxa	4	Vogngr.	1	Byområde	0,00	342,00	292,00	392,00	342,00
91	427	Vagns Turist	5	Enkelt	1	Kirkedalsvej 23, 7130 Juelsminde	20,00	375,00	245,00	400,00	270,00
92	428	Hedensted Bilen	2	Enkelt	1	Horsensvej 8A, 8722 Hedensted	20,00	370,00	370,00	400,00	400,00
93	429	Hornslyd Taxi	1	Enkelt	1	Lindevej 14A, 8783 Hornslyd	50,00	390,00	390,00	450,00	450,00
94	430	Villy Taxi	2	Enkelt	1	Vejlevej 106, 7330 Brande	20,00	375,00	300,00	375,00	300,00
95	431	Brande Taxi	3	Enkelt	1	Gl. Thyregodvej 16, 7330 Brande	20,00	375,00	300,00	375,00	300,00
96	432	Juelsminde Bilen	3	Enkelt	1	Industrivej 28, 7130 Juelsminde	20,00	485,00	485,00	685,00	685,00
96	433	Juelsminde Bilen	5	Enkelt	1	Industrivej 28, 7130 Juelsminde	20,00	695,00	695,00	895,00	895,00
96	434	Juelsminde Bilen	4	Enkelt	1	Industrivej 28, 7130 Juelsminde	20,00	653,00	653,00	853,00	853,00
96	435	Juelsminde Bilen	4	Enkelt	1	Industrivej 28, 7130 Juelsminde	20,00	653,00	653,00	853,00	853,00
97	436	Arriva Skandinavien A/S	5	Vogngr.	10	Byområde	20,00	342,98	342,98	383,76	383,76
97	437	Arriva Skandinavien A/S	5	Vogngr.	2	Byområde	20,00	351,13	351,13	391,91	391,91
97	438	Arriva Skandinavien A/S	5	Vogngr.	2	Byområde	20,00	351,13	351,13	391,91	391,91
97	439	Arriva Skandinavien A/S	5	Vogngr.	2	Byområde	20,00	375,55	375,55	416,33	416,33
97	440	Arriva Skandinavien A/S	5	Vogngr.	1	Byområde	20,00	362,63	362,63	403,41	403,41



midttrafik

Århus, 14. december 2007

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. december 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 9
Bilag 2**

Midttrafiks 2. udbud af koordineret kollektiv trafik i Region Midtjylland 2008

Tilbud på Garantivogne

Afgørelsen er som beskrevet i udbudsmaterialet på baggrund af billigste pris, hvor prisen på køretid tæller 70% og prisen på ventetid tæller 30%.

VINDERLISTE

<u>Udbudspakke</u>	<u>Vogntype</u>	<u>Vognmand</u>	<u>Pris Køretid</u>	<u>Pris Ventetid</u>	<u>Gns. Timepris</u>
Århus	5	Dybvad Taxi og Minibus	269,00	269,00	269,00
Århus, inkl. trappetjener	5	Arriva Skandinavien A/S	334,79	334,79	334,79
Silkeborg	5	Mørups Turistfart	270,00	250,00	264,00
Viborg	5	Farsø Taxi	242,00	220,00	235,40
Viborg, inkl. trappetjener	5	TopTrafik ApS	305,00	305,00	305,00
Viborg	2	Farsø Taxi	228,00	220,00	225,60
Viborg	2	Mørups Turistfart	260,00	250,00	257,00
Viborg	2	TopTrafik ApS	260,00	260,00	260,00
Horsens	5	Vagns Turist Raarup A/S	360,00	245,00	325,50
Horsens	2	Vagns Turist Raarup A/S	295,00	245,00	280,00
Horsens	2	Horsens Taxa	340,00	310,00	331,00
Lemvig	5	Vestjyskbusser	270,00	250,00	264,00
Holstebro, inkl. trappetjener	5	Vestjyskbusser	299,00	299,00	299,00
Holstebro	2	TopTrafik ApS	260,00	260,00	260,00
Herning	5	Mørups Turistfart	275,00	239,00	264,20
Ringkøbing	5	Vestjyskbusser	280,00	250,00	271,00
Tarm	5	Vestjyskbusser	280,00	275,00	278,50

Århus, 14. december 2007

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. december 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 10



Midttrafik
Att. Jens Emil Sørensen
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Rådhusstorvet 4
8700 Horsens
Telefon :76 29 29 29
Telefax: 76 29 30 09
k
www.horsenskom.dk

Horsens Kommune ønsker at benytte Midttrafiks tilbud om udstedelse af buskort til skoleelever, men er af den opfattelse, at tilbuddet ikke lovligt kan benyttes i den nuværende udformning.

Dato: 23. oktober 2007

De skolekort, Midttrafik aktuelt tilbyder, er identiske med de abonnementskort, der i øvrigt udstedes til andre borgere. Det betyder, at de giver ret til bustransport i alle døgnets timer og på alle ugens dage i den kalenderperiode, hvor de er gyldige.

Horsens Kommune er af den opfattelse, at skolekort jævnfør lovgivningen alene må gælde på hverdage og inden for et bestemt tidsrum. Juridisk afdeling ved Horsens Kommune har udarbejdet vedlagte notat fra 9. marts 2007, som beskriver problemstillingen, og dette notat har været sendt til udtalelse hos Statsforvaltningen Midtjylland. Statsforvaltningens udtalelse fra 23. maj 2007, der støtter Horsens Kommunes opfattelse, vedlægges.

Det er ikke holdbart, hvis Horsens og regionens øvrige kommuner ikke lovligt kan benytte Midttrafiks tilbud på området. Derfor opfordres Midttrafik til hurtigst muligt at ændre tilbuddet om skolekort, så de gælder på hverdage og inden for et bestemt tidsrum.

Med venlig hilsen

Niels Aalund
Kommunaldirektør

Kjeld Kristensen
Direktør, Børn og Unge



Til: Kjeld Kristensen
Emne: Buskort til elever på skole uden for skoledistrikt

Børn og Unge-området
Administrationen

Rådhusvej 4
8700 Horsens
Telefon : 76 29 29 29
Telefax: 76 29 30 09
www.horsenskom.dk

9. MARTS 2007

Vurdering af lovligheden af fortsat buskort til elever der hidtil har fået buskort til kørsel til skole uden for skoledistriktet

Sammenlægningsudvalget har besluttet at harmonisere reglerne for tildeling af buskort og i den forbindelse besluttet at kriterierne i folkeskolelovens § 26 for tildeling af buskort skal være gældende. Der er således ikke længere mulighed for at kommunen sørger for befordring mellem skole og hjem, når eleven har valgt en skole uden for skoledistriktet.

Det skal dog i den sammenhæng bemærkes, at § 26 er en minimumsbestemmelse og forhindrer derfor ikke en kommune i at beslutte yde befordring i videre omfang end loven tilskriver.

Problemstillingen er, hvorvidt Horsens Kommune lovligt kan tildele buskort til elever, der har valgt en skole uden for skoledistriktet og som hidtil har fået tildelt buskort af Brædstrup og Gedved Kommune efter de retningslinier der var gældende i disse kommuner.

Ved fortsat at tildele buskort til en gruppe elever (som hidtil har fået tildelt buskort til skole uden for eget skoledistrikt) stilles disse elever bedre end elever der fremadrettet vælger en skole uden for skoledistriktet.

Hvis der lovligt skal tildeles buskort til en gruppe elever skal spørgsmålet afgøres efter almindelige kommunalretlige grundsætninger om kommuners opgavevaretagelse – de såkaldte kommunalfuldmagtsregler, idet der ikke er hjemmel herfor i den skrevne lovgivning.

Efter kommunalfuldmagtsreglerne antages en kommunes adgang til uden lovhjemmel at gennemføre foranstaltninger blandt andet at være afgrænset af, hvad der traditionelt er

5.

betegnet som et almennyttækriterium. Dette kriterium indebærer, at en kommune som udgangspunkt kun kan gennemføre foranstaltninger, der kommer det kommunale fællesskab til gode. Dette udgangspunkt indebærer, at en kommune normalt ikke uden lovhjemmel kan gennemføre foranstaltninger, der udelukkende eller i det væsentligste er motiveret i varetagelse af individuelle interesser hos enkeltpersoner eller grupper af enkeltpersoner.

Almennyttækriteriet er ikke udtryk for en særlig præcis afgrænsning af kommunernes kompetence. Kriteriet kan dog medvirke til en afgrænsning af, hvilke kommunale hensyn der i en samlet afvejning af interesser kan begrunde, at en kommune lovligt kan varetage en opgave.

I den konkrete sag er det spørgsmålet om det er et sagligt kommunalt formål fortsat at bevilge buskort til en afgrænset gruppe elever.

Konklusion

Kommunen kan ikke lovligt tildele buskort til elever der har valgt en skole uden for skoledistriktet, idet der ikke synes at være en saglig grund til forskelsbehandling i forhold til de børn, der fremadrettet vælger en skole uden for skoledistriktet.

Det forhold at de elever der tidligere har fået tildelt buskort har valgt en skole uden for skoledistriktet i tillid til at få tildelt buskort, findes ikke alene at kunne begrunde en fortsat tildeling af buskort.

Spørgsmålet er herefter om det forhold at eleverne har indrettet sig på, at der vil blive udstedt buskort gør, at der skal udstedes buskort i en overgangsperiode.

Det vurderes at være lovligt at udstede buskort til den gruppe elever der tidligere har fået bevilget buskort, for en kortere periode med baggrund i indrettelsessynspunktet. Eleverne må formodes at have haft en forventning om fortsat tildeling af buskort, og da eleverne ikke er blevet bekendtgjort med den ændrede situation har de ikke haft et rimeligt varsel til at rindrette sig på den nye situation og træffe beslutning om, hvorvidt de fremover selv vil betale for transporten eller hvorvidt de vil skifte skole.

Det vurderes derfor, at der i en kortere overgangsperiode kan udstedes buskort. Ved vurderingen af periodens længde vurderes der at kunne tages hensyn til, at et skoleskift sædvanligvis og mest hensigtsmæssigt sker ved skoleårets start, hvorfor overgangsperioden kan udstrækkes til at gælde skoleåret 2007/2008.

Retsgrundlag

§ 26. Kommunalbestyrelsen skal sørge for befordring mellem skolen og hjemmet eller dets nærhed af

1)

børn, der har længere skolevej end 2 1/2 km i børnehaveklasse og på 1.-3. klassetrin, 6 km på 4.-6. klassetrin, 7 km på 7.-9. klassetrin og 9 km i 10. klasse, og

2)

børn, der har kortere skolevej, hvis hensynet til børnenes sikkerhed i trafikken gør det særlig påkrævet.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen skal endvidere sørge for befordring til og fra skole af syge og invaliderede elever.

Stk. 3. Under de i stk. 1 angivne betingelser skal kommunalbestyrelsen sørge for befordring af elever til og fra de af regionsrådet drevne lands- og landsdelsdækkende undervisningstilbud m.v., jf. § 20, stk. 3 og 4. Det samme gælder for de af Borgerrepræsentationen drevne landsdelsdækkende undervisningstilbud i Københavns Kommune, jf. § 48 a.

Stk. 4. Bestemmelserne i stk. 1-3 finder tilsvarende anvendelse på befordring mellem skole og dagtilbud i henhold til lov om social service af elever, der uden for skoletiden er anbragt i daginstitution m.v.

Stk. 5. Forpligtelsen til at sørge for befordring efter stk. 1 kan opfyldes ved at henvise eleverne til offentlige trafikmidler eller ved at godtgøre deres udgifter til egen befordring.

Stk. 6. Bestemmelserne i stk. 1 omfatter ikke elever, som undervises i en anden skole end distriktsskolen, bortset fra elever, der er henvist til undervisning i henhold til § 5, stk. 7 og 8, og § 22. Bestemmelserne i stk. 1 omfatter også elever, der fortsætter skolegangen i en skole, hvortil eleven har været henvist i henhold til § 5, stk. 8. Elever, der ved optagelsen i en skole i en anden kommune end bopælskommunen, jf. § 36, stk. 3, er henvist til undervisning i henhold til § 5, stk. 8, er ikke omfattet af stk. 1.

Stk. 7. Undervisningsministeren kan fastsætte nærmere regler om befordring.

Marianne Flinch Skjødt
Jurist

Telefon direkte: 76 29 30 56
Mail: mfs@horsens.dk



Horsens Kommune
Byrådssekretariatet
Rådhusstorvet 4
8700 Horsens

BØRN OG UNGE		
NR. 172101 G01	SAGS NR.	20071381-C
MOBT. 24 MAJ 2007		
LÆST:	SAGSBEH.: EKH	KONTIL: MFS

23-05-2007

Vedr.: Horsens Kommunes anmodning om en vejledende udtalelse angående buskort til skolebørn.

TILSYNET

Horsens Kommune anmodede ved brev af 15. marts 2007 statsforvaltningen om en vejledende udtalelse vedrørende Horsens Kommunes mulighed for at købe buskort til skolebørn gældende udover kørsel til og fra skole og på skolefridage.

STATSFORVALTNINGEN MIDTJYLLAND
ST. Blichers Vej 6
POSTBOX: 151
6950 RINGKØBING

Det fremgår af et af Horsens Kommune udarbejdet notat af 9. marts 2007, at det regionale trafikselskab ikke tilbyder buskort, der alene gælder på hverdage inden for et bestemt tidsrum. De buskort der kan udstedes af det regionale trafikselskab gælder hele døgnet alle ugens syv dage.

JOURNAL NR.: 2007-613/147
SAGSBEHANDLER: MKLAAR
DIREKTE TELEFON: 7256 8555

TELEFON: 7256 8300
TELEFAX: 9732 4517
GIRO: 887 3747

Det fremgår videre af notatet:

EAN-NR. 5798000362314
midtjylland@statsforvaltning.dk
www.statsforvaltning.dk

"Retsgrundlaget"

Folkeskolelovens § 26 er rammen for kommunens forpligtelse til at sørge for befordring af skoleelever:

§ 26. Kommunalbestyrelsen skal sørge for befordring mellem skolen og hjemmet eller dets nærhed af

- 1) børn, der har længere skolevej end 2 ½ km i børnehaveklasse og på 1.-3. klassetrin, 6 km på 4.-6. klassetrin, 7 km på 7.-9. klassetrin og 9 km i 10. klasse, og
- 2) børn, der har kortere skolevej, hvis hensynet til børnenes sikkerhed i trafikken gør det særligt påkrævet.

TELEFON TID:

MANDAG - ONSDAG: 09.00-15.00

TORS DAG: 12.30-17.00

FREDAG: 09.00-12.00

EKSPEDITIONSTID:

MANDAG - ONSDAG 09.00-15.00

TORS DAG 09.00-17.00

FREDAG 09.00-12.00

Stk. 4. Bestemmelserne i stk. 1-3 finder tilsvarende anvendelse på befordring mellem skole og dagtilbud i henhold til lov om social service af elever, der uden for skoletiden er anbragt i daginstitution m.v.

Stk. 5. Forpligtelsen til at sørge for befordring efter stk. 1 kan opfyldes ved at henvise eleverne til offentlige trafikmidler eller ved at godtgøre deres udgifter til egen befordring.

Ifølge denne bestemmelse er kommunen alene forpligtet til at afholde udgiften til og fra skole/daginstitution og kun på skoledage.

...

Ydelse af tilskud skal have hjemmel i lov. Det kan enten være egentligt lovreguleret eller hjemlet i kommunalfuldmagten. Når der er tale om tilskud til buskørsel uden for skoletiden skal grænserne for kommunalt tilskud findes i kommunalfuldmagtens regler. Som udgangspunkt kan en kommune ikke med hjemmel i kommunalfuldmagtens regler tildele ydelser til enkeltpersoner eller grupper af enkeltpersoner med mindre der kan anføres kriterier, der er saglige i forhold til det kommunale formål med tildelingen. Kommunalfuldmagten er således undergivet en lighedsgrundsætning.

Det er almindeligt anerkendt, at trafikøkonomiske grunde kan være en saglig begrundelse for f. eks. takst differentiering, idet man derved søger at opnå en bedre udnyttelse af buskapaciteten uden for myldretiden. Der vil dog i den situation være tale om takstdifferentiering i forhold til "hele" persongrupper såsom børn og ældre, hvilket ikke er tilfældet i den konkrete sag.

Indenrigsministeriet har i en sag, hvor en kommune udstedte buskort til en gruppe børn i forbindelse med en skolenedlæggelse udtalt, at netop denne buskortordning ikke havde til formål udelukkende eller i det væsentligste at varetage individuelle interesser, men var begrundet i almene hensyn – en hensigtsmæssig gennemførelse af skolenedlæggelserne med mindst mulig gener for de berørte borgere. Samme hensyn foreligger ikke i denne sag.

Normalt vil kommunens økonomiske eller administrationsmæssige byrde ikke kunne anføres som en saglig begrundelse for tildeling af ydelser til en gruppe af personer frem for andre. Umiddelbart synes der heller ikke at være andre saglige hensyn – udover det folkeskolelovens § 26 varetager, og som det må antages at være gjort op med i loven – der kan begrunde tildeling af ydelser til den særlige gruppe af skolebørn.

Konklusion

Kommunen kan ikke lovligt tildele skolebørn buskort, der giver dem mulighed for at køre gratis ud over til / fra skole på skoledage, idet der ikke synes at være en saglig grund til forskelsbehandling i forhold til andre børn, der ikke modtager buskort iht. Folkeskolelovens § 26.

Horsens Kommune må således selv udstede buskort til skolebørn omfattet af folkeskolelovens § 26, således at der alene er adgang til gratis buskørsel til / fra skole på skoledage.

..."

Horsens Kommune har efterfølgende telefonisk oplyst, at regionen ikke vil udstede buskort med begrænsning. Sådanne buskort må udstedes af Horsens Kommune, men vil efterfølgende kunne benyttes til transport med regionens trafikselskab med den begrænsning, der følger af buskortet. Dette vil dog kræve en del administrativt arbejde for kommunen.

Statsforvaltningens vejledende udtalelse

Der er i lovbekendtgørelse nr. 1195 af 30. november 2006 om folkeskolen, § 26, hjemmel til, at kommunen afholder udgiften til transport til og fra skole for de af bestemmelsen omfattede børn og på den af bestemmelsen omfattede strækning.

Der er ikke i folkeskoleloven hjemmel til at yde tilskud til transport, der går ud over det i § 26 hjemlede. Eventuel hjemmel må således findes i kommunalfuldmagten.

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

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

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

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

Hovedformålet med den økonomiske ydelse, må således ikke være at berige den enkelte eller en gruppe, hovedformålet med ydelsen skal være at varetage en kommunal interesse.


Horsens Kommune har i notat af 9. marts 2007 og efterfølgende telefonisk den 14. maj 2007 oplyst, at kommunen selv kan udstede buskort med begrænsninger. Dette vil dog kræve en del administrativt arbejde for kommunen.

Statsforvaltningen udtaler vejledende, at hensynet til den eventuelle administrationsbyrde der i kommunen vil være forbundet med udstedelse af buskort med begrænsning, som udgangspunkt ikke vil kunne begrunde køb af buskort uden begrænsning.

Statsforvaltningen finder herefter ikke, at der er hjemmel til, at Horsens Kommune køber buskort til skolebørn gældende ud over til / fra skole og på ikke skoledage.

Med venlig hilsen


Martin Basse
kontorchef


Malene Kleist
Fuldmægtig
Tlf. 72568555



midttrafik

Århus, 14. december 2007

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. december 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 12

6. december 2007

Pressemeddelelse

Omorganisering af privatbanerne under Midttrafik – Odderbanen og Lemvigbanen

Odderbanens bestyrelse har i dag tilsluttet sig, at de to privatbaner omorganiseres. Omorganiseringen styrker banernes sikkerhedsorganisation og udnytter, at de to baner nu er samlet under Midttrafik.

Direktør Knud Vigsø bliver direktør for begge baner. Overbanemesteren fra Lemvigbanen og sikringsmesteren fra Odderbanen får delt ansættelse på de to baner. Herudover kommer Knud Vigsø til at råde over ekstern ekspertise på sikkerhedsområdet.

Odderbanens nuværende direktør Mikael Langager fratræder. Mikael Langager har hidtil haft en tidsbegrænset ansættelse. Han har efter eget ønske stillet sin direktørpost til rådighed allerede nu.

Yderligere informationer: Bestyrelsesformand Bjarne Schmidt Nielsen tlf.: 86 11 23 42



midttrafik

Århus, 14. december 2007

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. december 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 13

NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 6. december 2007
J. nr. 559-27

Kollektiv trafikkontoret

Kim Pimenta
Telefon 33 92 34 41
kpi@trm.dk

Vedr.: Henvendelse af 21. november 2007 fra Kristian Pihl Lorentzen vedr. samdrift af Odderbanen og Grenåbanen.

For at kunne etablere samdrift mellem Grenåbanen og Odderbanen vil det være nødvendigt, at der anskaffes moderne materiel i en sådan mængde, at samdriften kan etableres. Det nuværende materiel besidder ikke en tilstrækkelig accelerationsevne til at holde køreplanen ved samdrift. De fysiske anlæg, der er nødvendige for samdrift, er imidlertid etableret.

Etableringen af samdrift mellem Odderbanen og Grenåbanen forudsætter, at der mellem de to trafik købere (på hhv. Odderbanen og Grenåbanen) indgås et teknisk samarbejde, der sikrer gennemgående tog fra Grenå til Odder. Der vil efterfølgende skulle tages politisk stilling hertil.

Samdriften af Grenåbanen og Odderbanen vil kunne betjenes af de Desiro-tog, som i dag betjener Svendborgbanen, når disse bliver frigjort af leveringen af IC2-tog. Leveringen af IC2-tog er imidlertid forsinket. Den seneste status for leveringen er fra november 2005, hvor det blev forventet at IC2 kunne begyndes indsat i drift i 2007. Dette er jo som bekendt ikke sket, og der foreligger ikke nogen opdateret status for leveringen af IC2.

Det blev med aktstykke 95 af 17. januar 2006 besluttet, at lejeaftalen på 12 Desiro-tog, der betjener Svendborgbanen, blev forlænget i 4 år. Desuden blev det besluttet, at de midler, der skulle være anvendt til anskaffelse af moderne materiel til Grenåbanen, i stedet blev anvendt på at forlænge lejen på Desiro-togene. Ordførerne er alle i forlængelse heraf tidligere blevet informeret om dette ved brev af 27. september 2006.

Der er igangsat et forberedende arbejde med henblik på en efterfølgende VVM-analyse vedr. etableringen af et eventuelt letbanesystem i Århusområdet. Analysen er forankret i Midttrafik. Staten bidrager som følge af Aftale om trafik for 2007 økonomisk til denne VVM-analyse. Det er forudsat at statens bidrag skal beslattes i forbindelse med udmøntningen af anlægspuljen. Grenåbanen og Odderbanen tænkes inddraget som en del af et eventuelt kommende letbanesystem. Hvis det efter VVM-analysen bliver besluttet, at der skal etableres et letbanesystem, vil både Grenåbanen og Odderbanen skulle betjenes af letbane materiel, og der vil også derigennem blive etableret samdrift. En sådan beslutning vil skulle ske i enighed mellem staten og de relevante lokale og regionale parter.