

Århus, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 1



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

Regnskab 2007 for Midttrafik

Resumé

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

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

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

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

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

Foreløbigt regnskab 2007 for Midttrafik

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

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

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

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

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

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

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

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

* Incl. nettoeffekten af bus- og togsamarbejdet

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

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

+ = merudgift for bestilleren

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

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

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

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

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

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

Bemærkninger til de enkelte forretningsområder

Busdrift

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Revisionsanalysens hovedkonklusioner er i hovedtræk følgende :

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

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

Tendensen med faldende passagerindtægter er generel for alle trafikelskaber.

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

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

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

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

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

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

Privatbanerne

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

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

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

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

Handicapkørsel

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

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

Trafikselskabet

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

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

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

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

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

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

Effekten af regnskabsresultatet for bestillerne

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

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

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

Regulering af bestillerbidrag i h.t. regnskab 2007

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

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

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

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

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

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

Det videre forløb

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

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

Bilag 1

Midttrafik i alt

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

Bilag 2

Busdrift

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

Bilag 3

Privatbaner

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

Bilag 4

Handicapørsel

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

Bilag 5

Trafikselskabet, nettoudgifter

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

Bilag 6

**Busdrift,
bestillerbidrag**

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

Bilag 7

**Privatbaner,
bestillerbidrag**

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

Bilag 8

**Handicapkørsel,
bestillerbidrag**

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

Bilag 9

**Trafikselskabet,
bestillerbidrag**

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

Århus, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 2

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
16. maj 2008	1-21-3-07	Niels Næsselund	nhn@midttrafik.dk	8740 8239

Justeret budget for 2008

Som en udløber af regnskabsresultatet har det været nødvendigt at gennemgå forudsætningerne bag budgettet for 2008 og overslagsårene 2009 til 2011.

Selve regnskabsresultatet med en samlet manko på knap 31 mio. kr. for Midttrafik som helhed, betyder markante efterreguleringer i bidragene fra bestillerne. Dette forhold kan kun indarbejdes i budgetterne for 2008, da regnskabet for 2007 er afsluttet.

Desuden betyder den konstaterede fejlbudgettering i 2007, at styringsgrundlaget i 2008 ligeledes er behæftet med store fejl.

Det er derfor absolut nødvendigt at budgetterne for 2008 og efterfølgende år baseres på et realistisk og gennemskueligt grundlag.

Som det konkluderes i den foreløbige analyse fra revisionsfirmaet, giver det ikke megen mening at foretage yderligere analyser af budgetgrundlaget for 2007. Dette skyldes dels en usystematisk indmelding af budgetterne fra de enkelte kommuner og regionen, dels at de bagvedliggende data og den personkreds der har været involveret i processerne, ikke i fornødent omfang er til rådighed mere.

Udgangspunktet for en justering af budgettet for 2008 samt for de efterfølgende år, vil således være regnskabet for 2007.

Konkrete justeringer

Det oprindelige budget for 2008 foreslås justeret på såvel udgiftssiden som indtægtssiden på området der dækker busdriften.

På de øvrige forretningsområder, privatbanerne, handicapkørslen samt selve Trafikselskabet, er der ikke samme behov for korrektioner.

Privatbanernes budget for 2008 blev allerede i det oprindelige budget 2008 justeret i samarbejde med Region Midtjylland, og danner fortsat udgangspunkt for styringen i 2008.

Budgettet for handicapkørslen blev ligeledes i det oprindelige budget for 2008 justeret på baggrund af det forventede regnskab for 2007. Dette betød, at såvel udgifterne som indtægterne blev nedjusteret i det oprindelige budget.

Budgettet for Trafikselskabet er som udgangspunkt fastholdt uændret i forhold til det oprindelige budget for 2008, dog med det ændring, at der her er tillagt 4,5 mio. kr. som, i henhold til regnskabsnotatet søges overført fra 2007 til 2008. Der henvises til dagsordenspunktet vedr. regnskabsredøgørelsen for 2007.

Justeringerne er således primært koncentreret om busdriften, og er gennemgået nedenfor.

Busdrift – udgifter

Regnskabsresultatet for 2007 giver ikke umiddelbart anledning til justeringer af det oprindelige budget for 2008. Der er dog to andre forhold, som bør indarbejdes i budgettet.

For det første forventes der nu – på baggrund af udmeldingerne fra Danske Regioner – en noget større regulering af vognmandskontrakterne. I det oprindelige budget for 2008 var det forudsat, at kontraktudgifterne ville stige med 2,2 %. Danske Regioner har efterfølgende opjusteret denne fremskrivningsprocent til 4,7 %, hvorved de samlede udgifter til busdriften forventes at stige med et tilsvarende beløb.

Bestyrelsen har tidligere godkendt, at administrationen foretager en justering af det oprindelige budget på denne baggrund.

For det andet er der stadig usikkerhed omkring bortfald af fritagelse af betaling af dieselaftgift. Siden ultimo 2007 har der været arbejdet med et lovforslag, som har til hensigt at annullere denne fritagelse. Dette får umiddelbar effekt for Midttrafiks vognmænd, hvorved merudgiften i sidste ende udmøntes til bestillerne.

De enkelte bestillere kompenseres helt eller delvist for denne lovændring jf. principperne bag DUT, men set fra Midttrafiks side er der tale om en ren merudgift.

I det oprindelige budget var det forudsat, at lovændringen, og derved merudgiften, ville have fuld effekt i hele 2008. Loven er p.t. ikke vedtaget, hvorfor der under ingen omstændigheder fortsat skal regnes med en helårseffekt i 2008. Hvorvidt loven kan indføres med virkning for 3 – 5 måneder i 2008 er usikkert. Midttrafiks administration har dog i det justerede budgetforslag valgt at forudsætte, at loven vil få effekt i det sidste kvartal i 2008 (og fuld effekt fra og med 2009 og fremefter).

Justeringerne fordelt på bestillere vedr. udgifter til busdriften er vist nedenfor.

Busudgifter – justeret budget for 2008

	Regnskab 2007	Budget 2008 oprin- deligt	Justeringer	Nyt budget for 2008
Regionen	380.018.275	442.597.590	-18.706.241	423.891.349
Favrskov	9.020.442	12.538.999	-504.798	12.034.201
Hedensted	8.170.014	8.609.565	-328.032	8.281.533
Herning	39.567.759	41.758.876	-1.776.788	39.982.088
Holstebro	24.343.886	27.283.849	-1.160.894	26.122.955
Horsens	37.390.429	44.233.775	-1.824.651	42.409.124
Ikast-Brande	6.707.512	11.432.653	-419.006	11.013.647
Lemvig	4.605.259	8.095.927	-349.364	7.746.563
Norrdjurs	9.376.281	11.571.277	-492.343	11.078.934
Odder	3.916.881	5.311.219	-225.986	5.085.233
Randers	55.727.111	65.592.000	-2.790.857	62.801.143
Ringkøbing-Skjern	18.056.741	19.531.024	-818.256	18.712.768
Samsø	4.594.257	5.128.879	-218.227	4.910.652
Silkeborg	44.312.026	52.628.615	-2.239.282	50.389.333
Skanderborg	14.251.022	16.185.214	-663.131	15.522.083
Skive	19.877.220	22.671.111	-964.627	21.706.484
Struer	5.899.888	7.343.299	-302.959	7.040.340
Syddjurs	14.522.108	16.479.847	-735.236	15.744.611
Viborg	29.469.654	32.501.612	-1.361.629	31.139.983
Århus	359.319.031	403.030.000	-16.843.425	386.186.575
I alt	1.089.145.795	1.254.525.331	-52.725.734	1.201.799.597

Busdrift – indtægter

Justeringen der foreslås gennemført i indtægtsbudgettet for busdriften i 2008 beror på flere elementer.

For det første foreslås, at indtægterne som udgangspunkt nedjusteres til det konstaterede niveau i 2007. Heri ligger, at den, i det oprindelige budget, indregnede forventede stigning i indtægterne som følge af en opjustering af taksterne, nulstilles. Erfaringerne fra de seneste år inkl. 2007 tyder på at prisstigninger alt andet lige ikke slår igennem som merindtægter.

Herudover foreslås det at der foretages en generel nedjustering i kørselsindtægterne på ca. 1 % i forhold til regnskabet for 2007. Baggrunden herfor er blandt andet, at der fortsat må forventes et fald i antallet af passagerer, således som det generelt har været situationen på landsplan.

Samlet set betyder dette, at indtægtsbudgettet nedjusteres med i alt ca. 95 mio. kr. i forhold til det oprindelige budget for 2008.

Den samlede effekt er vist nedenfor.

Busindtægter – justeret budget for 2008

	Regnskab 2007	Budget 2008 op- rindeligt	Justeringer	Nyt budget for 2008
Regionen	266.817.515	305.452.573	-41.303.233	264.149.340
Favrskov	995.609	5.656.716	-4.671.063	985.653
Hedensted	868.096	1.467.610	-608.195	859.415
Herning	11.688.190	13.027.506	-1.456.198	11.571.308
Holstebro	6.834.735	7.616.163	-849.775	6.766.388
Horsens	15.514.908	17.298.886	-1.939.127	15.359.759
Ikast-Brande	0	408.969	-408.969	0
Lemvig	789.205	1.104.602	-323.289	781.313
Norrdjurs	531.435	519.414	6.707	526.121
Odder	63.222	671.681	-609.091	62.590
Randers	31.726.478	32.928.151	-1.518.938	31.409.213
Ringkøbing-Skjern	496.528	2.596.641	-2.105.078	491.563
Samsø	1.920.009	2.439.099	-538.290	1.900.809
Silkeborg	19.459.724	22.797.189	-3.532.062	19.265.127
Skanderborg	3.703.091	4.524.694	-858.634	3.666.060
Skive	7.008.524	9.586.253	-2.647.814	6.938.439
Struer	1.935.693	1.973.514	-57.178	1.916.336
Syddjurs	2.864.540	3.771.240	-935.345	2.835.895
Viborg	8.372.592	12.014.931	-3.726.065	8.288.866
Århus	237.703.360	262.579.622	-27.253.296	235.326.326
I alt	619.293.454	708.435.454	-95.334.935	613.100.519

Nedenfor vises den samlede effekt for den enkelte bestillers bidrag til busdriften.

Ud over nedenstående justeringer, øges det samlede bestillerbidrag desuden med 4,5 mio. kr. som bestyrelsen har besluttet overført fra 2007 til 2008.

Justering af bestillerbidrag vedr. busdriften for 2008

	Budget 2008 oprindeligt	Justeringer (jf. ovenfor)	Efterregulering i h.t. regnskab 2007 (se dagsordenspunkt desangående)	Forlods indbetalt fra 2007	Nyt bestillerbidrag for 2008 i alt
Regionen	137.145.017	22.596.992	9.200.915	0	168.942.924
Favrskov	6.882.283	4.166.265	2.978.814	0	14.027.362
Hedensted	7.141.955	280.163	1.898.916	0	9.321.034
Herning	28.731.370	-320.590	3.304.563	0	31.715.343
Holstebro	19.667.685	-311.117	576.148	0	19.932.716
Horsens	26.934.889	114.476	1.063.170	0	28.112.535
Ikast-Brande	11.023.684	-10.037	-1.694.489	0	9.319.158
Lemvig	6.991.325	-26.075	-2.441.947	0	4.523.303
Norrdjurs	11.051.863	-499.050	-988.156	0	9.564.657
Odder	4.639.538	383.106	-233.339	0	4.789.305
Randers	32.663.849	-1.271.920	-2.273.363	0	29.118.566
Ringkøbing-Skjern	16.934.383	1.286.822	2.912.209	0	21.133.414
Samsø	2.689.781	320.062	486.243	0	3.496.086
Silkeborg	29.831.426	1.292.780	211.303	0	31.335.509
Skanderborg	11.660.520	195.503	1.063.934	0	12.919.957
Skive	13.084.858	1.683.187	1.670.699	0	16.438.744
Struer	5.369.785	-245.782	-468.806	0	4.655.197
Syddjurs	12.708.607	200.109	-82.434	0	12.826.282
Viborg	20.486.681	2.364.436	3.857.058	0	26.708.175
Århus	140.450.378	10.409.870	30.507.674	36.500.000	144.867.922
I alt	546.089.877	42.609.201	51.549.112	36.500.000	603.748.190

Det skal bemærkes, at de tekniske korrektioner i forhold til, hvad bestillerne allerede på nuværende tidspunkt har indbetalt, opgøres særskilt pr. bestiller og fremsendes direkte til den enkelte kommune og til regionen.

Justeringerne af bestillerbidragene er forholdsvis omfattende, og henset til de fleste bestillers økonomi, skal det foreslås, at administrationen i Midttrafik drøfter mulighederne for at foretage eventuelle udjævninger af justeringerne til også at omfatte budget 2009 og budgetoverslagsårene.

Århus, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 3

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
16. maj 2008	1-21-2-08	Niels Næsselund	nhn@midttrafik.dk	8740 8239

Status på økonomi pr. 1. kvartal 2008

Ved opgørelse af det samlede forventede regnskabsresultat for Midttrafik skal der tages hensyn til, at der som udgangspunkt skal foretages en afregning med den enkelte bestiller indenfor hver af de forretningsområder, der dækker Midttrafiks virke.

Det betyder, at et sammendrag af samtlige udgifter og indtægter for Midttrafik som et selskab, skal tages med forbehold, idet et underskud på ét område, ikke kan forudsættes dækket af et overskud på et andet forretningsområde. Tilsvarende kan en merudgift for én bestiller ikke 'udlignes' med en merindtægt fra en anden bestiller.

Fordelt på hovedområder, kan det samlede forventede resultat for Midttrafik vises som nedenfor.

Budgetopfølgning pr. 31. marts 2008 (1.000 kr)

	Revideret Budget 2008 (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts 2008 (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts 2008 (%)	Forventet regnskab (1.000 kr.)	Forventet regnskab minus budget (1.000 kr.)
Udgifter i alt	1.413.950	328.754	23,3	1.413.950	0
Indtægter i alt	-634.842	-163.982	25,8	-634.842	0
Bestillers bidrag i alt	-779.108	-188.142	24,1	-779.108	0

* Bestillerbidraget er inkl. april måned og skal justeret jf. indstilling om regnskabet fro 2007.

Udgangspunktet er det reviderede budget for 2008. De indarbejdede justeringer af budgettet for 2008 er beskrevet under et andet dagsordenspunkt på bestyrelsesmødet.

Forbruget pr. 31. marts 2008 vises i 2. talsøjle, og er mere detaljeret gennemgået i det følgende.

Samlet set er der pr. 1. kvartal registreret udgifter godt 23 % og indtægter på knap 26 % af det reviderede budget.

På den baggrund forventes det reviderede budget for 2008 overholdt.

Økonomien og aktivitet i de enkelte hovedområderne

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

Busområdet

	Revideret Budget 2008 (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts 2008 (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts 2008 (%)	Forventet regnskab (1.000 kr.)	Forventet regnskab minus budget (1.000 kr.)
Busdrift – udgifter	1.201.800	278.045	23,1	1.201.800	0
heraf buskørsel i Århus Kommune	386.187	88.413	22,9	386.187	0
heraf buskørsel på Regionens ruter	423.891	91.703	21,6	423.891	0
heraf buskørsel på øvrige ruter	391.722	97.929	25,0	391.722	0
Busdrift – indtægter	-613.101	-157.777	25,7	-613.101	0
heraf buskørsel i Århus Kommune	-235.326	-64.828	27,5	-235.326	0
heraf buskørsel på Regionens ruter	-264.149	-63.391	24,0	-264.149	0
heraf buskørsel på øvrige ruter	-113.626	-29.558	26,0	-113.626	0
Busdrift - bestillers bidrag	-561.001	-181.904	32,4	-561.001	0

* Det bemærkes, at bestillerbidraget indeholder betalingerne for april måned.

Det reviderede budget vedrørende indtægterne fra busdriften er nedjusteret markant i forhold til det oprindelige budget for 2008. Ud over at budgetterne er lagt på niveau med indtægterne fra 2007, er der i forslaget til justerede budgetter for 2008 også indarbejdet en forventet passager-nedgang på ca. 1 % generelt. Disse reviderede budgetter for 2008 er gengivet ovenfor.

De foreløbigt registrerede afvigelser mellem de budgetterede og realiserede udgifter og indtægter ligger indenfor udsvingsrammer på området, og det forventes således, at budgetterne for 2008 overholdes.

Mulighederne for at følge op på specielt busdriften er betydeligt bedre i 2008, end tilfældet var i 2007. I det område udgør den absolut væsentligste del af økonomien, vil der fremover fortsat være fokus på området, ligesom der vil være fokus på de bestillerfordelte udgifter og indtægter.

I bilag 2 vises derfor de bestillerfordelte udgifter og indtægter for busdriften.

Togdriften

Budget og forventet regnskab for privatbanerne er vist i nedenstående tabel.

Budgetopfølgning pr. 31. marts 2008 (1.000 kr)

	Revideret Budget 2008 (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts 2008 (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts 2008 (%)	Forventet regnskab (1.000 kr.)	Forventet regnskab minus budget (1.000 kr.)
Togdrift - udgifter	49.500	9.524	19,2	49.500	0
Togdrift - indtægter	-15.200	-1.562	10,3	-15.200	0
Togdrift - bestillers bidrag	-34.300	-7.425	21,6	-34.300	0

På baggrund af fortsatte drøftelser med Regionen, kan der blive behov for justering af budgetterne, hhv. en yderligere opdeling af samme.

På baggrund af de foreliggende oplysninger omkring udgifter og indtægter vedrørende de 2 privatbaner, er det forudsat, at budgetterne for 2008 overholdes.

Handicapkørsel

	Revideret Budget 2008 (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts 2008 (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts 2008 (%)	Forventet regnskab (1.000 kr.)	Forventet regnskab minus budget (1.000 kr.)
Handicapkørsel - udgifter	48.038	20.228	42,1	48.038	0
Handicapkørsel - indtægter *	-6.541	-4.643	71,0	-6.541	0
Handicapkørsel - bestillers bidrag *	-41.497	-10.442	25,2	-41.497	0

I forbindelse med udarbejdelsen af budgetgrundlaget for 2008, blev der på baggrund af data fra den første måneders drift, foretaget en nærmere analyse af budgettet holdt op imod de konstaterede udgifter. Dette har givet anledning til en revurdering af udgifterne og i mindre omfang indtægterne for 2008.

Herudover er der indført en omlægning af betalingsmønstret for Århus Kommune, således at den hidtidige acontoafregning erstattes med en direkte afregning. Dette vil teknisk flytte nogle af Midttrafiks indtægter fra "bestillerbidrag" til "indtægter".

Der er tale om en teknisk korrektion der gennemføres uden det betyder ændringer i den samlede økonomi, og uden det betyder ændringer for andre bestillere end Århus Kommune.'

Trafikselskabet.

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

En mere detaljeret opgørelse af de administrative udgifter er gengivet nedenfor.

Budgetopfølgning pr. 31. marts 2008 (1.000 kr)

	Revideret Budget 2008 (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts 2008 (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts 2008 (%)	Forventet regnskab (1.000 kr.)	Forventet regnskab minus budget (1.000 kr.)
Trafikselskabet - udgifter	114.612	20.957	18,3	114.612	0
Trafikselskabet - bestillers bidrag *	-114.612	-50.007	43,6	-114.612	0

Det skal bemærkes, at bestillerbidragene omfatter mere end 1. kvartal.

I forhold til budgettet for 2007, er Trafikselskabets budget for 2008 reduceret med etableringspuljen på 10 mio. kr. Omvendt er der i budgettet indarbejdet overført mindreforbrug fra 2007 på 4,5 mio. kr. til færdiggørelse af igangsatte projekter. Der henvises til dagsordenspunktet vedr. regnskabet for 2007 og vedrørende forslag til justeret budget for 2008.

Bilag 1 Midttrafiks økonomi i hovedtal

**Budgetopfølgning pr. 31. marts 2008
(1.000 kr)**

	Revideret Budget 2008 (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts 2008 (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts 2008 (%)	Forventet regnskab (1.000 kr.)	Forventet regnskab minus budget (1.000 kr.)
Busdrift - netto	0	0	-	0	0
Busdrift - udgifter	1.201.800	278.045	23,1	1.201.800	0
Busdrift - indtægter	-613.101	-157.777	25,7	-613.101	0
Busdrift - bestillers bidrag *	-588.699	-120.268	20,4	-588.699	0
Togdrift - netto	0	537	-	0	0
Togdrift - udgifter	49.500	9.524	19,2	49.500	0
Togdrift - indtægter	-15.200	-1.562	10,3	-15.200	0
Togdrift - bestillers bidrag *	-34.300	-7.425	21,6	-34.300	0
Handicapkørsel - netto	0	5.143	-	0	0
Handicapkørsel - udgifter	48.038	20.228	42,1	48.038	0
Handicapkørsel - indtægter	-6.541	-4.643	71,0	-6.541	0
Handicapkørsel - bestillers bidrag *	-41.497	-10.442	25,2	-41.497	0
Trafikselskabet - netto	0	-29.050	-	0	0
Trafikselskabet - udgifter	114.612	20.957	18,3	114.612	0
Trafikselskabet - bestillers bidrag *	-114.612	-50.007	43,6	-114.612	0
Netto i alt	0	-23.370	-	0	0
Udgifter i alt	1.413.950	328.754	23,3	1.413.950	0
Indtægter i alt	-634.842	-163.982	25,8	-634.842	0
Bestillers bidrag i alt	-779.108	-188.142	24,1	-779.108	0

* Det skal bemærkes, at bestillerbidragene indeholder betalinger ud over marts måned.

Bilag 2 Busdrift fordelt på kommuner og Regionen

Busdriften pr. 31. marts 2008						
	----- Udgifter -----			----- Indtægter -----		
	Forbrug 31/3 2008	Årets budget	Forbrugs procent	Forbrug 31/3 2008	Årets budget	Forbrugs procent
Regionen	91.800.974	423.891.349	21,66	63.391.275	264.149.340	24,00
Favrskov	2.809.875	12.034.201	23,35	241.206	985.653	24,47
Hedensted	2.189.178	8.281.533	26,43	213.046	859.415	24,79
Herning	11.953.283	39.982.088	29,90	3.115.790	11.571.308	26,93
Holstebro	6.412.406	26.122.955	24,55	1.785.033	6.766.388	26,38
Horsens	9.670.069	42.409.124	22,80	4.060.803	15.359.759	26,44
Ikast-Brande	3.030.865	11.013.647	27,52	0	0	0,00
Lemvig	1.939.367	7.746.563	25,04	204.095	781.313	26,12
Norddjurs	2.775.090	11.078.934	25,05	135.129	526.121	25,68
Odder	1.266.600	5.085.233	24,91	12.946	62.590	20,68
Randers	15.002.249	62.801.143	23,89	8.082.272	31.409.213	25,73
Ringkøbing-Skjern	4.867.583	18.712.768	26,01	307.521	491.563	62,56
Samsø	1.090.988	4.910.652	22,22	160.153	1.900.809	8,43
Silkeborg	11.779.285	50.389.333	23,38	5.070.922	19.265.127	26,32
Skanderborg	5.192.972	15.522.083	33,46	966.819	3.666.060	26,37
Skive	4.969.213	21.706.484	22,89	1.797.105	6.938.439	25,90
Struer	1.880.039	7.040.340	26,70	476.857	1.916.336	24,88
Syddjurs	3.590.196	15.744.611	22,80	741.686	2.835.895	26,15
Viborg	7.411.249	31.139.983	23,80	2.185.840	8.288.866	26,37
Århus	88.413.411	386.186.575	22,89	64.828.024	235.326.326	27,55
I alt	278.044.892	1.201.799.599	23,14	157.776.520	613.100.521	25,73

Det skal bemærkes, at afvigelserne på udgiftssiden vedr. Skanderborg Kommune, samt på indtægtssiden vedrørende Ringkøbing-Skjern samt Samsø er ved at blive undersøgt nærmere. Midttrafik tager kontakt med de involverede kommuner.

Århus, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 4
Bilag nr. 1**

J. nr. 66-018001-1

ADVOKATHUSET ODDER
ADVOKAT N.C. STRAUSS
HOLSTEINSGDE 19
8300 ODDER
Tlf. 87 80 12 66

VEDTÆGTER

for

MIDTJYSKE JERNBANER A/S

Selskabets navn, hjemsted og formål.

§ 1.

Selskabets navn er Midtjyske Jernbaner A/S.

§ 2.

Selskabets hjemsted er Odder Kommune.

§ 3.

Selskabets formål er regional jernbandrift i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lovgivning.

Aktiekapital.

§ 4.

Selskabets aktiekapital udgør kr. 44.934.100,00. Aktiekapitalen er fordelt i aktier á kr. 100,00, kr. 200,00, kr. 1.000,00 og kr. 2.000,00 eller multipla heraf.

Ingen aktier har særlige rettigheder.

§ 5.

Aktierne udstedes til ihændehaber og kan noteres på navn. Påtegning af navn på aktier skal noteres i selskabets aktiebog.

§ 6.

Aktierne, der er frit omsættelige, er ikke omsætningspapirer.

§ 7.

Bortkommer der et aktiebrev, vil der i stedet for dette blive udstedt et ny, så snart det bortkomne er blevet lovligt mortificeret, og en udskrift af dommen er meddelt bestyrelsen.

Alle udgifter i forbindelse med udstedelse af det nye aktiebrev betales af den, aktiebrevet udstedes til.

Aktionærernes rettigheder og forpligtelser.

§ 8.

Enhver aktionær har ret til at få et bestemt emne behandlet på generalforsamlingen. Forslag til den ordinære generalforsamling skal være skriftlige og skal være indsendt til bestyrelsen inden udgangen af januar måned.

§ 9.

De til enhver tid gældende vedtægter for selskabet er umiddelbart bindende for aktionærerne.

Selskabets ledelse.

§ 10.

Selskabet ledes af

1. Generalforsamlingen.
2. Bestyrelsen.
3. Direktionen.

Generalforsamlingen.

§ 11.

Indenfor de ved lovgivningen, selskabets vedtægter og de for selskabet gældende koncessioner fastsatte grænser, har generalforsamlingen den højeste myndighed i selskabets anliggender.

§ 12.

Selskabets generalforsamling afholdes i Odder eller Lemvig. De ordinære generalforsamlinger afholdes hvert år senest i maj måned.

Ekstraordinær generalforsamling afholdes:

- A. Når
 - a) bestyrelsen eller
 - b) revisor finder det hensigtsmæssigt.
- B. Når en tidligere generalforsamling har truffet beslutning herom.
- C. Når det med henblik på behandling af et bestemt angivet emne skriftligt forlanges af aktionærer, der ejer 1/20 af aktiekapitalen. Generalforsamlingen indkaldes i dette tilfælde senest 14 dage efter at begæring derom er meddelt bestyrelsen.

§ 13.

Generalforsamlingen indkaldes af bestyrelsen ved bekendtgørelse i Jyllands-Posten, Aarhus Stiftstidende, Horsens Folkeblad, Odder Avis og Lemvig Folkeblad med 14 dages varsel.

I indkaldelsen skal dagsordenen angives. Såfremt forslag til vedtægtsændringer skal behandles på generalforsamlingen, skal forslaget væsentligste indhold angives i indkaldelsen. I indkaldelsen skal endvidere anføres om nogen af de sager, der skal behandles, kræver kvalificeret majoritet.

§ 14.

Senest 8 dage før generalforsamlingen skal dagsordenen og de fuldstændige forslag, samt for den ordinære generalforsamlings vedkommende tillige årsregnskabet med revisionspåtegning og årsberetning ligge til eftersyn på selskabets kontor.

§ 15.

Såfremt alle foreliggende sager på en generalforsamling ikke behandles, skal et nyt møde afholdes inden 14 dage derefter. Mødet indkaldes med 8 dages varsel i de stedlige blade, som bestyrelsen måtte bestemme.

§ 16.

Enhver aktionær har så mange stemmer, som han har aktiebeløb á kr. 100,00.

§ 17.

På den ordinære generalforsamling behandles mindst følgende punkter:

1. Bestyrelsen aflægger beretning om selskabets virksomhed i det forløbne år.
2. Forelæggelse af årsregnskab med revisionspåtegning til godkendelse samt årsberetning, herunder beslutning om anvendelse af overskud eller dækning af tab i henhold til det godkendte regnskab.
3. Behandling af indkomne forslag.
4. Valg af bestyrelsesmedlemmer.
5. Valg af statsautoriseret eller registreret revisor.
6. Eventuelt.

§ 18.

Til generalforsamlingens afgørelse hører endvidere:

1. Forandring af vedtægterne.
2. Selskabets frivillige opløsning.
3. Ophævelse af tidligere generalforsamlingers beslutninger.
4. Bortforpagtning af banen.
5. Køb og salg af fast ejendom.
6. Forøgelse af aktiekapitalen.

Dispositioner nævnt i punkterne 1-2 og 4-6 kræver desuden Midttrafiks samtykke.

§ 19.

På generalforsamlingen afgøres alle anliggender ved simpelt flertal.

Til vedtagelse af beslutninger, som går ud på:

1. ændring af vedtægterne,
2. forhøjelse af aktiekapitalen,
3. selskabets frivillige opløsning

kræves dog, at mindst 2/3 af aktiekapitalen er repræsenteret på generalforsamlingen, og at mindst 2/3 af de afgivne stemmer, som af den på generalforsamlingen repræsenterede stemmeberettigede aktiekapital, tiltræder.

Er der ikke på generalforsamlingen repræsenteret 2/3 af aktiekapitalen, men forslaget er vedtaget med 2/3 af såvel af de afgivne stemmer som af den repræsenterede stemmeberettigede aktiekapital, indkaldes snarest muligt til en ny generalforsamling, hvor forslaget kan vedtages af 2/3 af de afgivne stemmer uden hensyn til den repræsenterede aktiekapitals størrelse.

Eventuelle fuldmagter til den første generalforsamling er gyldige også til den anden, med mindre der foreligger udtrykkelig tilbagekaldelse.

Bestyrelsen.

§ 20.

Bestyrelsen består af 6 medlemmer, der vælges af generalforsamlingen for et år ad gangen.

Derudover består bestyrelsen af 4 medarbejderrepræsentanter, der vælges i henhold til de derfor gældende regler.

§ 21.

Bestyrelsen har under ansvar for generalforsamlingen den overordnede ledelse af selskabet, dog med forbehold af den godkendelsesbeføjelse, som tilkommer Midttrafik.

§ 22.

Selskabet forpligtes ved retshandler, som på selskabets vegne indgås af den samlede bestyrelse eller af et medlem af bestyrelsen i forening med direktøren.

§ 23.

Midttrafik har ret til blandt de valgte bestyrelsesmedlemmer at udpege formanden for bestyrelsen. Bestyrelsen konstituerer i øvrigt sig selv og kan vedtage en forretningsorden. I tilfælde af stemmelighed er formandens stemme afgørende.

Direktionen.

§ 24.

Bestyrelsen udnævner en direktør til at forestå den daglige ledelse af selskabet. I kontrakten, der indgås med den pågældende eller i instrukser, bestyrelsen måtte meddele, fastsættes nærmere om stillingen, rettigheder og pligter. Valget af direktør skal godkendes af Midttrafik.

Regnskab og revision.

§ 25.

Selskabets regnskabsår løber fra den 01. januar til den 31. december. Regnskabet skal udarbejdes i overensstemmelse med Årsregnskabsloven.

§ 26.

Revision foretages af en statsautoriseret eller registreret revisor, som vælges på den ordinære generalforsamling for en periode af 2 år.

Almindelige bestemmelser.

§ 27.

Forandringer i disse vedtægter skal foruden at være vedtaget på generalforsamlingen på den i § 19 nævnte måde godkendes af Midttrafik.

Vedtaget på generalforsamlingen den 28. maj 2008.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.

Århus, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 4
Bilag nr. 2**

J. nr. 66-018001-1 NCS/akk

ADVOKATHUSET ODDER
ADVOKAT N.C. STRAUSS
HOLSTEINSGADE 19
8300 ODDER
Tlf. 87 80 12 66

AKTIONÆROVERENSKOMST

Mellem

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Lemvig Kommune
Rådhusgade 2
7620 Lemvig

Holstebro Kommune
Kirkestræde 11
7500 Holstebro

der alle er aktionærer i Midtjyske Jernbane A/S er d.d. indgået følgende overenskomst.

§ 1.

Ved overenskomstens indgåelse har vi følgende andele af selskabets aktiekapital på i alt kr. 44.934.100,00.

Midttrafik	87,66 %
Lemvig Kommune	11,60 %
Holstebro Kommune	<u>0,11 %</u>
I alt	99,37 %

§ 2.

Vi er enige om, at vil ved valg af selskabets bestyrelse vil stemme på de kandidater, som opstilles af Midttrafik med to, af Region Midtjylland med to, af Lemvig Kommune og Holstebro Kommune i fællesskab med to.

§ 3.

Vi er tillige enige om, at de generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer i selskabets datterselskab, Midtjyske Jernbaners Drift A/S skal være de samme, som vælges til moderselskabets bestyrelse.

Endelig er vi enige om at posterne som henholdsvis formand og næstformand for de to bestyrelser varetages af de to medlemmer, som er udpeget af Midttrafik.

§ 4.

Ønsker Lemvig Kommune eller Holstebro Kommune at afhænde deres aktier i selskabet, er de forpligtet til at tilbyde at sælge dem til Midttrafik uden at dette selskab dermed har nogen forpligtelse til at købe aktierne.

Nærværende overenskomst er uopsigelig så længe parterne fortsat bevarer deres nuværende andele at aktiekapitalen i Midtjyske Jernbaner A/S og så længe Lemvig Kommune og Holstebro Kommune yder investeringstilskud til Lemvigbanen i mindst samme omfang som hidtil.

Sker der ændringer deri ophører aftalen uden særskilt varsel.

§ 5.

Uoverensstemmelser vedrørende forståelsen af overenskomsten afgøres endeligt ved voldgift i henhold til den til enhver tid gældende lov om voldgift.

Parterne udpeger hver et sagkyndigt medlem. og disse udpeger i fællesskab en opmand, som skal være jurist og fungere som formand for voldgiftsretten.

Kan de to voldgiftsmænd ikke blive enige om en formand, udpeges denne af præsidenten for Retten i Århus.

Voldgiftsretten fastsætter selv reglerne for dens virke, og dens virke og dens kendelse er endelig og bindende for begge parter, således at den kan danne grundlag for eksekution i henhold til Retsplejelovens § 478.

Voldgiftsretten kan i sin kendelse fastsætte sagsomkostningerne, og hvem der skal afholde disse.

Sagens behandling for voldgiftsretten og dennes kendelse skal ikke være tilgængelig for offentligheden.

..... den 2008

.....
f/ Midttrafik

.....
f/ Lemvig Kommune

.....
f/ Holstebro Kommune

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.

Århus, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 5

Hovedcentret

Østbanegade 123
2100 København Ø

Telefon 72 22 18 18
E-mail via www.skat.dk/kontakt
www.skat.dk

Ean. nr. 5798000033788

15. maj 2008

J.nr. 08-067530
CVR-nr. 29943176

KPMG
Att.: Susanne Aakjær Holst
Bruun's Galleri
Værkmestergade 25
Postboks 330
8100 Århus C

Moms - Midttrafik A/S til Odderbanen – anmodning om vejledende udtalelse

I brev af 16. april 2008 har De i forbindelse med en påtænkt omstrukturering af Midttrafiks privatbaneselskaber på vegne af disse anmodet om en vejledende besvarelse af følgende spørgsmål:

Spørgsmål 1

Kan SKAT bekræfte, at tilskud ydet fra Midttrafik A/S til Midtjyske Jernbaner A/S på 120 mio. kr. til forbedring af infrastrukturen ikke skal medregnes til Midtjyske Jernbaner A/S' momsgrundlag, jf. momslovens § 27, stk. 1?

Sagsfremstilling

Midttrafik er et offentligt selskab, som er oprettet efter lov om trafikselskaber, jf. lov nr. 582 af 24. juni 2005. Som følge af strukturreformen blev den kollektive trafik samlet i trafikselskaber, og Midttrafik fik fra 1. januar 2007 til opgave at sørge for kollektiv trafik i Region Midtjylland.

Ud over fastlæggelse af rutenet, køreplaner, trafikplaner, fastsættelse af takstsystemer, skal Midttrafik forvalte trafik køb (operatør) og infrastruktur på privatbaneområdet.

I forbindelse med en omstrukturering, som er planlagt gennemført ultimo maj 2008, vil Midttrafik A/S blive hovedaktionær i selskabet Midtjyske Jernbaner A/S.

Dette selskab bliver ejer af baneinfrastrukturen på Odderbanen og Lemvigbanen. Som forvalter af infrastruktur bliver Midtjyske Jernbaner A/S ansvarlig for anlæg og vedligeholdelse af jernbaneinfrastrukturen samt ansvarlig for forvaltningen af regulerings- og sikkerhedssystemerne.

Selskabet vil endvidere blive eneaktionær i selskabet Midtjyske Jernbaner Drift A/S, som skal fungere som operatør af de to jernbaner.

Midtjyske Jernbaner A/S vil modtage betaling fra Midtjyske Jernbaner Drift A/S for dennes brug af infrastrukturen. Betaling forventes at ske efter de samme takster, som staten har fastsat for jernbanevirksomhed, som udføres på statens jernbaneinfrastruktur. Disse takster vil imidlertid ikke dække de løbende omkostninger samt investeringer i Midtjyske Jernbaner A/S. Selskabet vil derfor i lighed med landets øvrige infrastrukturselskaber være afhængig af offentlige drifts- og anlægstilskud.

Midttrafik planlægger at yde Midtjyske Jernbaner A/S et engangstilskud på 120 mio. kr. Formålet med tilskuddet er at forbedre infrastrukturen på Odderbanen.

Odderbanen har et årligt passagertal på ca. 1,2 mio. og er tiltænkt en væsentlig rolle i etablering af et letbanesystem i Århusområdet. Det er planen, at letbanesystemet kan sættes i drift i 2015. Mellem det tidligere Århus Amt og staten er der indgået en principaftale om samdrift af Odderbanen og Grenaa-banen, dog uden at der på nuværende tidspunkt foreligger nogen aftale om et starttidspunkt.

Odderbanens spor er nedslidte og skal udskiftes snarest på strækningen Odder-Tranbjerg. Der er konstateret blød bund på flere dele af strækningen, hvilket betyder omfattende fornyelse af bandedæmninger m.m. Endvidere er banens materiel nedslidt og modent til udskiftning. Gennemsnitsalderen på banens togsæt er 35 år.

Den anbefalede investering i infrastrukturen og driftsmateriel er nødvendig at gennemføre, såfremt Odderbanens drift skal opretholdes.

Bemærkninger til det stillede spørgsmål

Midttrafik har anført, at tilskuddet på 120 mio. kr. ikke skal medregnes til selskabets momsgrundlag, jf. momslovens § 27, stk. 1.

Midttrafik har bl.a. henvist til SKM.2008.308.SR, hvori det meget klart fastslås i den vejledende udtalelse, at tilskud af denne art er momsfri, hvis tilskuddene gives som forudsætning for, at selskabet kan levere infrastruktur til et operatørselskab. I den offentliggjorte udtalelse var der ganske vist tale om, at det skulle blive muligt at køre 100 km/t. Her er der tale om, at der skal udføres arbejde, der gør det forsvarligt at anvende jernbanestrækningerne – nu og på sigt.

Den pris, som operatørselskabet skal betale for infrastruktur, vil være upåvirket af de nævnte tilskud, idet der anvendes de satser for infrastruktur, som også anvendes på statens jernbanestrækninger. I forhold til den løbende underskudsgaranti/-dækning, som Midttrafik yder til Midtjyske Jernbaner A/S, så adskiller denne sig ikke væsentligt fra de nævnte anlægstilskud. Der er også her tale om midler, der formidles gennem Midttrafik til Midtjyske Jernbaner A/S til støtte af danske privatbaner og infrastrukturen i Danmark. I lighed med princippet som fastslået i TfS 2003, 183 LSR (Århus Købmandsskole) og førnævnte udtalelse, kan momspligt kun komme på tale, hvis prisen på infrastrukturen varierer efter de tilskud, der modtages. Her ligger prisen for infrastruktur fast, idet den opgøres efter statens takster.

I TfS 1996, 559 (Musikhus) blev det tilsvarende fastslået, at der ikke skal betales moms af kommunale anlægs- og driftstilskud, der ydes til en erhvervsdrivende fond, der skal opføre, eje og drive et musikhus. Det daværende momsnavn lagde ved afgørelsen til grund, at tilskuddene ikke direkte ville være forbundet med musikhusets priser på arrangementer m.v., og at der kun vil være delvis sammenfald mellem tilskudsgiverne og den kreds af borgere, der vil få glæde af musikhuset. Det samme vil gøre sig gældende her.

SKATs besvarelse af spørgsmålet

Det bemærkes, at det omhandlede tilskud ydes fra Midttrafik A/S til Midtjyske Jernbaner A/S, samt at Midtjyske Jernbaner A/S' leverancer alene består i at stille jernbanefaciliteter til rådighed for Midtjyske Jernbaner Drift A/S.

Af momslovens § 27, stk. 1, fremgår:

”Ved levering af varer og ydelser er afgiftsgrundlaget vederlaget, herunder tilskud, der er direkte forbundet med varens eller ydelsens pris, men ikke indbefattet afgiften efter denne lov.”

I henhold til Momsvejledningen 2008-2, pkt. G.1.1.1., kan det på baggrund af EF-domstolens domme i sagerne C-381/01, C-495/01, C-144/02 og C-463/02 lægges til grund, at et tilskud er direkte forbundet med prisen på en transaktion, når følgende betingelser er opfyldt:

- 1) Tilskuddet skal for det første særligt være blevet betalt til den tilskudsmodtagende erhvervsdrivende mod, at denne har leveret en bestemt vare eller udført en bestemt tjenesteydelse. Det er kun i dette tilfælde, at tilskuddet kan anses for at være et vederlag ("modværdi") for levering af en vare eller udførelse af en tjenesteydelse, og at det dermed er momspligtigt. Det må navnlig være godtgjort, at den ret til at oppebære tilskuddet, som tilkommer modtageren, anerkendes, når denne har udført en afgiftspligtig transaktion (se f.eks. præmis 29 i dommen i sag 381/01).

- 2) Desuden skal det undersøges, om køberne af varen eller aftagerne af tjenesteydelsen drager fordel af tilskuddet, der ydes tilskudsmodtageren. Dette kræver, at den pris, som køberen eller aftageren skal betale, fastsættes på en sådan måde, at den falder svarende til det tilskud, som er blevet ydet sælgeren af varen eller tjenesteyderen, og at tilskuddet således udgør en faktor ved fastsættelsen af den pris, som sælgeren eller tjenesteyderen forlanger. Det skal således undersøges, om sælgeren eller tjenesteyderen, fordi den pågældende får udbetalt et tilskud, objektivt set kan sælge varen eller udføre tjenesteydelsen til en lavere pris end den, den pågældende ville være nødt til at kræve, hvis der ikke var ydet noget tilskud (se f.eks. præmis 30 i dommen i sag 381/01).
- 3) Det vederlag, tilskuddet måtte udgøre, må i det mindste kunne fastsættes. Det er ikke nødvendigt, at tilskudsbeløbet nøjagtigt svarer til faldet i prisen på den leverede vare eller udførte tjenesteydelse. Det er tilstrækkeligt, at der er et klart forhold mellem prislefaldet og tilskuddet, som kan være et samlet beløb (se f.eks. præmis 31 i dommen i sag C-381/01).
- 4) Begrebet "tilskud, der er direkte forbundet med transaktionernes pris", i sjette momsdirektivs artikel 11, punkt A, stk. 1, litra a), skal således forstås sådan, at det kun omfatter tilskud, som udgør hele vederlaget eller en del af vederlaget for en levering af varer eller tjenesteydelser, og som tredjemand betaler sælgeren eller tjenesteyderen (se f.eks. præmis 32 i dommen i sag C-381/01).

Det bemærkes, at tilskuddet til Midtjyske Jernbaner A/S i henhold til de fremlagte oplysninger bliver ydet mod, at Midtjyske Jernbaner A/S forestår en modernisering af infrastrukturen på Odderbanen, således at der fortsat vil kunne køre tog på strækningen. Det er oplyst, at forbedringerne er nødvendige for fortsat drift af Odderbanen.

Efter en samlet vurdering må Midtjyske Jernbaner A/S' ret til at oppebære tilskuddet herefter anses for at være betinget af, at Midtjyske Jernbaner A/S bliver i stand til at levere tilfredsstillende infrastruktur til Midtjyske Jernbaner Drift A/S.

Det er imidlertid SKATs opfattelse, at der på baggrund af de forelagte oplysninger ikke er grundlag for at antage, at den pris, som Midtjyske Jernbaner Drift A/S skal betale til Midtjyske Jernbaner A/S for anvendelse af infrastrukturen, såfremt Midtjyske Jernbaner A/S modtager anlægstilskuddet, vil blive fastsat på en sådan måde, at prisen falder svarende til tilskuddet, samt at tilskuddet herved vil udgøre en faktor ved fastsættelsen af den pris, som Midtjyske Jernbaner A/S vil forlange. Der er herved henset til, at Midttrafik A/S har oplyst, at taksterne fortsat vil blive fastsat i henhold til statens takster, der svarer til markedsværdien af ydelserne.

Tilskuddet kan herefter ikke anses for at ville blive direkte forbundet med ydelsens pris, og Midtjyske Jernbaner A/S vil derfor ikke skulle medregne tilskuddet ved opgørelsen af afgiftsgrundlaget, jf. momslovens § 27, stk. 1.

Med venlig hilsen



Michael Bisgaard

Specialkonsulent
michael.bisgaard@skat.dk
Direkte telefon 72377389

Århus, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



midttrafik

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
29. april 2008	1-47-70-2-07	Casper Jul Nielsen/Grethe Hassing	cjn@midttrafik / gh@midttrafik.dk	87 40 82 48

Redegørelse om modtagne klager i 2008 over variabel kørsel udenfor Århus Kommune og hvad administrationen gør for at løse de problemer, der har resulteret i klagerne

Pr. 1. januar 2008 overtog Midttrafik udførelsen af handicapkørsel i det tidligere Ringkøbing Amt, som tidligere blev koordineret i et andet IT-system og administreret af regionen i Holstebro, og i Horsens Kommune overgik man fra en kuponløsning til koordineret kørsel gennem PLANET. Det betød, at alle kommuner i Region Midtjylland undtagen Århus og Hedensted nu indgår i PLANET. Denne redegørelse inkluderer ikke kørslen internt i Århus Kommune.

Udover handicapkørslen overtog Midttrafik også udførelsen af hele den siddende patientbefordring i det tidligere Ringkøbing Amt pr. 1. januar 2008. Endelig overtog Midttrafik udførelsen af liftkørsel med patienter bosiddende i det tidligere Viborg Amt og hele den siddende patientbefordring med borgere bosiddende i Horsens og Hedensted kommune, pr. 1. februar 2008. Udover disse er der en række kommunale kørsler, som også udføres gennem samme system. Viborg og Skive kommune fik også før 1. januar 2008 kørslerne koordineret i PLANET, mens Lemvig Kommune før 1. januar benyttede regionens IT-system.

Pr. 1. januar 2008 skete der endvidere det, at Region Midtjylland hjemtog opgaven med visitation og bestilling af kørslerne indenfor den siddende patientbefordring. Dette arbejde foregår nu centralt på et bestillingskontor i Holstebro og decentralt på de fleste af afdelingerne på sygehusene i regionen (i det tidligere Århus Amt indgår indtil primo 2009 kun liftkørsel med patienter).

Overtagelsen af disse nye opgaver betyder, at antallet af ture, der udføres af Midttrafik gennem PLANET, stiger fra ca. 180.000 ture i 2007 til budgetteret ca. 355.000 ture i 2008, altså ca. en fordobling.

I Planet systemet bliver bestillingen af ture foretaget decentralt – hos Region Midtjylland, hos tilsluttede kommuner og hos Midttrafik. Planet systemet finder ud fra servicekriterierne for den pågældende kørselstype billigste egnede ledige vogn til at udføre den enkelte tur. Her i indgår såvel den timepris, som vognmanden har budt med ved licitationen, samt vognens aktuelle geografiske placering, idet Planet systemet betaler for fremkørsel. Planlægningen/optimeringen sker fortløbende, indtil turen skal udføres. Servicekriterier er fx ventetid – hvor lang tid må patienten vente efter behandling, skal patienten køres alene, skal der bruges forsæde, skal der køres direkte osv. Der er også fastlagt en omvejsfaktor – hvor meget må omvejskørslen udgøre af direkte køretid. Men kunden/patienten får ved bestillingen oplyst et afhentningstidspunkt, som ikke ændres, idet der dog er en mindre forskydningsmulighed på -5 til + 15 minutter bl.a. for at kunne tage højde for trafikken. Det er bestilleren af kørselstypen – altså regionen, Midttrafik eller kommunen, der fastlægger dels generelle serviceniveauer, dels tager stilling til specifik service for den enkelte kunde ved bestillingen af den enkelte tur. Dette hænger godt sammen med princippet om, at den der betaler, bestiller. Region Midtjylland har fx ventetid på 30 minutter for dialysepatienter og 60 minutter som generel ventetid for øvrige patienter. For handicapkørslen er ventetiden -15 til + 45 minutter. Men systemet har mulighed for enten at bestille "være fremme" til et bestemt tidspunkt eller afhentning efter et bestemt tidspunkt – fx før og efter en tid hos frisøren, lægen, sygehusbehandlingen. Ventetiden kan altså ligge før eller efter formålet med turen.

I perioden 1/1 – 20/4 2008 har vi modtaget i alt 196 klager og henvendelser vedrørende kørslen, dertil kommer 21 forespørgsler mv. vedrørende den siddende patientbefordring, som er så forskellige i deres art og svære at både kategorisere og kommentere, at de ikke er behandlet yderligere i denne redegørelse. I samme periode har vi totalt udført ca. 100.000 ture gennem systemet. Til sammenligning havde vi i 2007 i alt ca. 400 klager med et ca. halvt så stort turantal, men rejsegaranti for handicapkørsel var i 2007 kun for de tidligere kommuner i Århus Amt, mens det i 2008 gælder hele Midttrafiks område, så tallene er ikke umiddelbart sammenlignelige.

Der er forskellige typer klager og henvendelser, derfor den ikke helt konsekvente brug af ordet klager, samtidig er hovedparten af henvendelserne vedrørende forsinkelser af en art, der ikke kan betegnes som en klage. Nedenfor er beskrevet typer af klager og henvendelser og hvor mange, der har været af hver:

- | | |
|---|---------|
| 1. Klager over udeblevne kørsler – rejsegaranti, taxibetaling | 68 stk. |
| 2. Klager og henvendelser vedrørende handicapordningen. | 19 stk. |
| 3. Klager over specifikke vognmænd. | 3 stk. |
| 4. For meget opkrævet egenbetaling. | 18 stk. |
| 5. Forsinkelser hvor egenbetaling for hancicapkørsler refunderet, men kørslen udført. | 88 stk. |

Overskrifterne forklarer, hvad de enkelte typer af klager og henvendelser drejer sig om, dog er det formålstjenligt at give en uddybende kommentar til to af typerne:

Ad. 2)

Dette er klager og henvendelser vedrørende det bestemt serviceniveau i handicapordningen, det kan f.eks. handle om at man er utilfreds med at chaufføren ikke automatisk kommer helt ind i hjemmet og henter kunden, eller at man skal bestille kørslerne minimum 2 timer før, man skal bruge den. Nogle af klagerne fra Horsens kommune kommer fra denne kategori, hvor serviceniveauet er ændret efter overgang til koordineret kørsel – fx visitation til turformål (ikke behandlingsformål) og overholdelse af bestillingstidsfrist på 2 timer, men totalt set ikke et stort antal klager.

Ad. 4)

I begyndelsen af januar havde vi enkelte problemer med overgangen fra zonebetaling til kilometerbetaling. Det medførte, at egenbetalingen på nogle ture blev for høj, og i de tilfælde, hvor vi har fået henvendelse vedrørende dette, har vi selvfølgelig refunderet den del, der er opkrævet for meget.

Ud over klagerne har der i været tilfælde, hvor chaufføren fx har ringet til Midttrafik og oplyst, at han fx leder efter en patient, med mindre forsinkelse til følge. Disse henvendelser er klaret telefonisk og ikke registreret.

En fordobling af volumen, en række nye vognmænd ud af i alt ca. 100 vognmænd, med utilstrækkeligt udstyr til kommunikation med os, en masse nye medarbejdere hos Region Midtjylland og på sygehusene, der skal lære og have erfaring med noget nyt og flere nye medarbejdere hos Midttrafik, har desværre medført problemer med at udføre kørslen helt op til den standard vi ønsker. Der er dog en faldende tendens i klagerne og henvendelserne, når vi ser bort fra påsken, hvor vi desværre blev ramt en række tekniske og andre problemer på samme tid, og 9. april 2008 hvor telefonsystemet hos Midttrafik var nede i ca. 6 timer pga. fejl hos IBM.

De fejl, der løbende opstår, kan groft sagt opdeles i to hovedårsager, nemlig fejlbestillinger og vogne, der ikke udfører kørslerne, som de skal. Vi har ikke en nøjagtig opgørelse af dette på nuværende tidspunkt, men det er noget vi arbejder videre med. Det er dog vores umiddelbare vurdering, at fejlene omtrent fordeler sig ligeligt mellem de to hovedårsager.

Udover at konstatere en bedring af situationen foretager vi løbende en række aktiviteter med det formål at sikre en tilfredsstillende udførsel af kørslen. Disse er overordnet følgende:

- Sammen med Region Midtjylland gør vi en kontinuerlig indsats for at deres medarbejdere, både på kontoret i Holstebro og på sygehusene i regionen, har den nødvendige viden til at lave de rigtige bestillinger af kørsler. Vi arrangerer fx kurser efter behov. Vi har aftalt med regionen, at de vil finde en kontaktperson pr. Sygehus og ikke kun som i dag fælles for sygehusene i Vestjylland.
- Vi følger personligt op på alle fejlbestillinger og forklarer dem, der laver fejlene, hvordan de undgår at lave dem i fremtiden – fx bestille til konkret afdeling og ikke til "Horsens Sygehus" som er ganske stort – og til "Bredgade 47" – ikke kun i Herning kommune, men med korrekt postnummer, da Bredgade kan findes i både Aulum og Herning.
- Vi følger nøje med i om de udeblevne kørsler i højere grad sker hos bestemte vognmænd, i bestemte områder eller på bestemte tidspunkter og i bekræftende fald så fokuserer vi indsatsen der. Hvis der er vognmænd, der i særlig grad har problemer med at levere den vare, vi køber hos dem, sanktionerer vi med de redskaber, vi har til det formål. Vi har desuden været til møder med vognmænd enten hos dem selv eller hos Midttrafik for at forklare om systemet.
- I løbet af kort tid udsender vi en ny informationspakke til alle vognmænd og specielt målrettede foldere til alle chaufførerne, kortfattede foldere der SKAL forefindes i bilerne.
- Fra 1. maj 2008 tilfører vi en normering yderligere, finansieret af Region Midtjylland/kommunekørslen, til vores driftsstyring. Dette tiltag har både det formål at følge endnu bedre med i den daglige drift, men også at have flere ressourcer til opfølgning på de problemer, der opstår.
- Vi har fokus på køretiderne – for store køretider giver fx for tidlig aflevering, mens for kort køretid giver forsinkelser.

Det er os magtpåliggende at levere en udførsel af vores kørsler, som kan leve op til, hvad man med rimelighed må kunne forlange, både som borger og bestiller. Vi gør vores yderste i det daglige arbejde med at levere dette og er meget fokuserede på kontinuerligt at tage de nødvendige tiltag til at sikre dette.

Fra vognmænd hører vi af og til, at Planet systemet ikke virker. Men det gør det – ud fra de serviceparametre, tilbudspriser og bestillinger, der gælder og foretages. Biler kan fx blive sendt langt, fordi de er billigst. Det er måske billigere at sende en vogn fra Skive til Vestjylland for at køre en tur til Århus, da den er væsentligt billigere i timen. Hvis man betragter tilbudspriserne fra licitationen, som ligger på Midttrafiks hjemmeside, er der en tendens til, at vognmænd fra "nye" Planet-områder har højere timepriser end i de områder, som har længere erfaringer med Planet. Men Midttrafik holder licitationerne ca. en gang om året, for at give vognmændene mulighed for at justere priser. Det kan også forekomme, at der sendes 2 vogne til næsten samme tidspunkt – da serviceparameteren ville blive overskredet, hvis kunde 1 skulle vente yderligere 10 minutter på kunde 2. Eller der sendes to vogne fra Horsens til Odense, fordi der er bestilt solotransport til den ene patient eller forsæde til begge patienter af lægelige grunde. Det kan også være, at en vognmand har kørt på en "forvarsel" fra systemet, fremfor at sikre sig, at det er en kørselsordre fra systemet. Når vi får konkrete eksempler på tilsyneladende fejl i Planet, undersøger vi dem gerne og giver en forklaring.

Århus, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Horsens Folkeblad
Att. Kirsten Rudkjøbing

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
Telefax 87 40 82 01

www.midttrafik.dk

Svar vedr. læserbreve og artikler om handicapkørsel

Som reaktion på de sidste måneders debat i bl.a. Horsens Folkeblad omkring handicapkørsel i Midttrafik har vi valgt overordnet at se på de myter, som især fremkommer i diverse læserbreve.

Generelt er det et spørgsmål om at være opmærksom på forskellen mellem den tidligere kuponkørsel (én mands kørsel) og den koordinerede kørsel (samkørsel). I den tidligere kuponkørsel blev alle brugere kørt enkeltvis, og der var direkte kørsel mellem afhentningsadressen og til-adressen. Da der kun var mulighed for at ringe til to forskellige taxafirmaer i f.eks. Horsens by, blev personalet i disse firmaer ad åre jo ganske fortrolige med de enkelte brugere og vidste næsten på forhånd, hvor de skulle køres hen.

Når man sammenligner med den nuværende koordinerede kørsel ligger forskellen i, at der sker en koordinering af de bestilte ture, så bilerne har flere brugere med og/eller har returkørsel. Handicapkørsel er lovmæssigt beskrevet i Lov om trafikelskaber, hvor det beskrives, at det er et alternativ til offentlig transport. Det betyder, at der i Handicapkørsel kan samkøres med flere i en vogn (koordineret kørsel) på lige fod med al anden offentlig transport i busser og tog.

I vores pjece til vores brugere står der:

"Du må forvente, at der er andre kunder med i bilen, og at bilen derfor kører en omvej. Din rejsetid kan blive forlænget op til 100% af din direkte køretid. Hvis du oplyser, hvornår du skal være fremme på ankomstadressen, vil dit afhentningstidspunkt blive fastsat i forhold til dette."

Vi opfordrer derfor vores brugere til at oplyse hvilken ankomsttidspunkt, de har i stedet for at oplyse os om den tid, de gerne vil hentes på. Forskellen ligger i, at det kun er os – via vores IT-system - som kan beregne, hvornår de skal afhentes for at passe med det ønskede ankomsttidspunkt, da vi ved om der er andre brugere med i vognen.

Kun i det tilfælde hvor det ikke betyder noget, hvornår man er fremme, kan man vælge at oplyse, hvilken tid man er klar på.

Myter om handicapkørsel:

- **At brugeren ikke selv kan bestemme, hvornår vedkommende skal være fremme.**

Det KAN man godt, når det blot oplyses ved bestillingen af turen.

Det er især vigtigt ved kirkelige handlinger, ikke mindst begravelser/bistættelser. Det er svært at tage hensyn til situationen, hvis det ikke er oplyst til bestillingskontoret!

Dato

16. maj 2008

Journalnummer

1-47-70-2-07

Kontaktperson

Bettina Bonde

Mail

bbo@midttrafik.dk

Direkte telefon

87 40 83 83

- **At brugeren skal vente to timer med at komme hjem efter f.eks. indkøb.**
Når turen bestilles, skal brugeren blot oplyse, hvornår der ønskes hjemkørsel, og den først mulige vogn vil blive arrangeret. Det skal være forudbestilt senest to timer før – men det er ikke ensbetydende med to timers ventetid. Hvis der bestilles hjemkørsel til f.eks. kl. 15.00 fra Bilka i Horsens, vil den allersneste tid blive 15.45. Der kan aldrig være mere ventetid end 45 min. efter et ønsket afhentningstidspunkt - Ventetid som man er oplyst om ved bestillingen.
- **At brugerne ikke ved hvornår de bliver afhentet.**
Ved bestilling af turene får brugeren oplyst præcis de tidspunkter, afhentning vil ske. Hvis brugeren mod forventning oplever, at der ikke kommer en bil til tiden, skal kørselskontoret kontaktes og reglerne om Rejsegaranti træder i kraft. Det betyder, at man som minimum får godtgjort sin egenbetaling eller evt. kan vælge at rekvirere en taxa selv, og senere får kvitteringen godtgjort af Midttrafik.
- **At der er lang kø på telefonerne, og det er umuligt at komme igennem.**
Ifølge Midttrafiks egne mål er det vores hensigt, at der ikke må ventes udover fem min. og at 90% besvares inden for 1 minut. Dog vil vi i dage op til helligdage samt pga. vejrlig og ved telefonnedbrud ikke altid kunne fastholdes dette mål. Der laves statistikker på ventetid for brugerne, således at Midttrafiks mål nås flest mulige dage. I marts blev knap 4000 bestillinger besvaret med en gennemsnitlig ventetid på 84 sekunder. Yderligere bliver det i løbet af kort tid muligt for brugere med internetadgang selv at bestille kørslen over nettet og følge med i deres afhentningstidspunkter. Ordningen afprøves først som et testforløb, inden den permanent sættes i værk. Det forventes at give et mindre fald i antallet af opkald, da især den yngre generation og institutionspersonale vil benytte sig af denne mulighed. Omvendt har brugerne mulighed for at ringe til kørselskontoret mellem kl. 8 og 20 dagligt, hvilket dækker de flestes behov.
- **At chaufførerne ikke kender byen, og derfor ikke kan finde rundt.**
Da det ikke er lokale vognmænd/chauffører alle sammen, vil der indimellem opstå situationer, hvor chaufføren har brug for at orientere sig om ruten. De fleste vogne har i dag GPS og de øvrige klarer sig med eget kortmateriale. Det er chaufførens ansvar at have et tilstrækkeligt materiale i bilen, så denne kan manøvre rundt i f.eks. Horsens.

Alt i alt må vi konstatere, at der fortsat er nogle brugere, som endnu ikke har vænnet sig til den nye ordning. Debatten har indimellem også taget en negativ drejning, og der har været mange vrede læserbreve. Det er dog vigtigt at nævne, at der i januar-marts 2008 er udført godt 2000 handicapkørselsture med brugere fra Horsens Kommune og at det er en meget lille procentdel, som resulterer i en klage eller rejsegaranti udbetaling.

Midttrafik udfører handicapkørsel i hele Region Midtjylland (bortset fra Hedensted Kommune) og oplever ikke lignende utilfredshed andre steder, hvorfor vi tør konkludere, at forholdene forventes at normalisere sig, efterhånden som brugerne har vænnet sig til det nye serviceniveau og til koordineret kørsel.

Opstår der alligevel episoder med forsinkede vogne eller lignende, vil vi anbefale de berørte parter om at tage dialogen med os, da vi rigtig gerne vil drøfte sådanne oplevelser. Der er i øvrigt aftalt møde med Horsens Kommune 28. maj 2008, hvor situationen vil blive drøftet.

Venlig hilsen
Midttrafik

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Bettina Bonde".

Bettina Bonde

Århus, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
13. maj 2008	1-47-70-2-07	Grethe Hassing	gh@midttrafik.dk	87 40 82 48

<p>Notat om forbrug af handicapkørsel, Hedensted og Horsens Kommune, i 2007 og budget 2008</p>

I dette notat redegøres der for forbrug af og udgifter til handicapkørsel i Horsens og Hedensted kommuner.

Horsens Kommune har i 2007 haft et mindre forbrug af handicapkørsel end budgetteret. Hedensted Kommune har omvendt haft et lidt større forbrug. Dette var ikke uventet, idet en stikprøve for marts og april 2007 viste denne tendens, hvilket blev meddelt Horsens og Hedensted Kommuner i august 2007 via mails af hhv. 7. august og 28. august. I mailen af 7. august var der på baggrund af vognmandsafregninger for de første måneder foretaget en simpel opregning af afregning af nettoforbrug til vognmænd til årsniveau, idet dog en del vognmænd var bagefter med afregning overfor Midttrafik. I mailen af 28. august var alle kørselskuponer fra marts og april indtastet og opregnet til årsniveau, idet der var indregnet en vækstfaktor (eller usikkerhedsfaktor) på 10 % i forhold til forbrug i de to måneder.

Budget 2007 var udarbejdet af en arbejdsgruppe i Midttrafik under dannelse og beror på oplysninger fra afgivende myndighed – i dette tilfælde VAT.

For Horsens og Hedensted Kommuner var oplysningerne for kørslen ekskl. administration i budgettet, sammenholdt med opfølgninger i august 2007, regnskab 2007 og budget 2008:

Kommune	Budget 2007, nettoforbrug, mio. kr.	Foreløbig opfølgning 7. august 2007, nettoforbrug, mio. kr.	Opfølgning 28. august 2007, nettoforbrug, mio. kr.	Regnskab 2007, nettoforbrug, mio. kr.	Budget 2008, nettoforbrug, mio. kr.
Hedensted	2,44	2,48	2,68	2,71	2,91
Horsens	4,55	3,40	4,16	3,60	3,01

Turforbrug og gennemsnitspriser:

Kommune	Budget 2007, nettoturpris, kr.	Regnskab 2007, nettoturpris, kr.	Budget 2007, turantal, stk.	Regnskab 2007, turantal, stk.	Budget 2008, turantal, stk.	Budget 2008, nettoturpris, kr.
Hedensted	193*	334	12.656	8.118	9.376	310
Horsens	193*	189	23.559	19.020	14.645	206

* Som det ses har VAT budgetteret med gennemsnitlige turpriser – ikke med konkrete turpriser for den enkelte kommune.

Som det fremgår, blev Horsens og Hedensted kommuner i august 2007 på baggrund af en undersøgelse af en stikprøve for marts og april, som udgjorde i alt 4523 ture, gjort opmærksom på, at forbruget i 2007 forventedes at blive større end budgetteret for Hedensted og mindre for Horsens Kommune, og Midttrafik indregnede disse tendenser i budgettet for 2008, hvor der blev fremsendt budgetalternativer til kommunerne for hhv. koordineret og ikke koordineret kørsel.

Regnskab 2007 viser, at tendenserne holdt stik – dog med en anelse større forbrug for Hedensted Kommune og et lidt mindre forbrug for Horsens Kommune end forventet på baggrund af stikprøven.

Nedenfor er forbrug i årets 3 første måneder anført tillige med budget 2008. Kørselsomfanget og dermed nettokørselsudgifterne i vintermånederne er typisk lavt, så en simpel opregning på baggrund af januar-marts vurderes at give et for lille turforbrug og dermed netto-kørselsudgifter på årsplan. Det ser dog ud til, at der især i Horsens vil være et mindre forbrug end budgetteret i 2008.

For Hedensted kommune kan der komme afregninger fra vognmænd, som ikke pt. har indsendt afregning til Midttrafik for årets første 3 måneder.

Kommune	Turantal jan.-marts 2008	Turantal budget 2008	Netto-kørselsudgifter jan-marts, mio. kr.	Nettokørselsudgifter, budget 2008, mio. kr.
Horsens	2.172	14.645	0,41	3,01
Hedensted	Ikke opgjort	9.376	0,56	2,91

Det kan oplyses, at nettoturprisen i Horsens i perioden har været 188 kr., hvilket kan sammenlignes med 189 kr. i 2007 og 206 kr. i budget 2008. For Hedensted kommune foreligger ikke så præcise oplysninger for forbrug i 2008.

Administrationsudgifterne til handicapkørsel i Horsens er i budget 2008 steget med 0,8 mio. kr. i forhold til budget 2007, som følge af udgifter til bestillingsmodtagelse og IT-system, mens kørselsomkostningerne i budgettet er faldet med 1,5 mio. kr. i forhold til budget 2007. Ud fra forbruget af handicapkørsel i januar-marts 2008 ser det ud til, at forbruget af handicapkørsel i 2008 bliver noget mindre end budget 2008.

For Hedensted Kommune er der budgetteret med en mindre stigning fra på 0,3 mio. kr. i administration som følge af, at Hedensted nu er alene om at have handicapkørsel som kuponkørsel. Kørselsudgifterne er i budget 2008 0,2 mio. kr. større end i regnskab 2007 (og 0,4 mio. kr. større end budget 2007). Forbruget i de første 3 måneder af 2008 tyder på, at budgettet holder.

Vurdering.

Det er for tidligt på året til at foretage en egentlig vurdering af turantal og økonomi i 2008. Kunderne i Horsens Kommune kan have været tilbageholdende med at bruge handicapkørslen i årets første måneder, hvor de har skullet vænne sig til den koordinerede kørsel og Midttrafiks bestillingsprocedure med tidsfrister og vurdering af rejseformål. Samtidigt kan der være en tendens til længere og dermed dyrere rejser efter vinterperioden. Men på dette tidlige tidspunkt af året og med de usikkerheder, der naturligvis foreligger, må det vurderes, at budget 2008 skønnes at holde, med et mindre forbrug for Horsens Kommune i forhold til budgettet. Det kunne se ud til, at det mindre forbrug af antal ture på 30 % i forhold til ikke-koordineret kørsel, der var skønnet i budget 2008 holder, også i forhold til regnskabet for 2007, hvor forbruget af handicapkørsel var mindre end skønnet på det tidspunkt, hvor budgettet var udarbejdet. For Hedensted Kommune ser det ud til at budgettet holdes, men der kan som nævnt også her være tale om færre ture i vintermånederne – og vognmænd, som efterfølgende sender afregning til Midttrafik.

Der vil naturligvis løbende blive fulgt op på forbrug af handicapkørsel, og skønnet for forbrug i 2008 vil i sagens natur blive mere sikkert senere på året.

Det kan afsluttende oplyses, at det er Midttrafiks vurdering, at der kører mange biler fra fx Skive og Herning til Vejle Sygehus, hvorfor en del af handicapkørselen i Horsens kommune udføres af disse biler, koordineret med patientkørslen. Horsens Taxa har efter en indkøringsperiode fået erfaring i udførelse af koordineret kørsel. Der henvises i øvrigt til notatet "Kvalitet i koordineret kørsel".

Århus, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 7
Bilag nr. 1**

Danske Regioner
Kontoret for kollektiv trafik
Dampfærgevej 22
2100 København Ø

Dato

6. februar 2008

Journalnummer

1-25-5-07

Kontaktperson

Morten Kofoed

Mail

mk@midttrafik.dk

Direkte telefon

87 40 82 36

Vedrørende statslig medfinansiering i forbindelse med gennemførelse af rejsekortprojektet.

Midttrafiks bestyrelse har på mødet den 21. december 2007 givet sin fulde tilslutning til rejsekortprojektet.

Som grundlag for mødet forelå blandt andet en business case som beskriver de økonomiske konsekvenser ved Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet. Med udgangspunkt heri skønnes det, at tilslutningen vil indebære en samlet investeringsudgift på i størrelsesordenen i alt ca. 188 mio. kr. over en fireårig periode. Heraf vedrører de ca. 103 mio. kr. selve investeringen i rejsekortudstyr.

Hertil kommer afledte årlige udgifter til drift samt øvrige følgeudgifter og indtægter. Disse udgifter skønnes netto at udgøre i størrelsesordenen ca. 16 mio. kr. årligt fra og med 2013, såfremt det forudsættes, at rejsekortet ikke i sig selv vil påvirke omsætningen. Midttrafik vurderer, at dette er den mest realistiske forudsætning for Midttrafiks område under ét.

Samlet viser business casen, at en fuld tilslutning til rejsekortprojektet vil indebære et betydeligt nettofinansieringsbehov for Midttrafiks bestillere, kommunerne og Region Midtjylland. Det vil for bestillerne under ét være vanskeligt at finde de nødvendige midler inden for de gældende økonomiske rammer.

Dette gælder også selv om det fra statslig side er tilkendegivet, at der vil kunne opnås en selvstændig låneramme til formålet.

Der eksisterer en meget reel risiko for, at finansieringen af Rejsekortet vil ske ved, at man reducerer det kollektive trafiktilbud, og dermed bevæger sig mod mindre kollektiv trafik.

Midttrafiks bestyrelse skal på baggrund af ovenstående opfordre til, at spørgsmålet om statslig medfinansiering rejses over for Transportministeriet. Grundlaget herfor er den væsentlige udgift for Midttrafiks bestillere, rejsekortprojektets brede samfundsmæssige nytte samt statens klare prioritering af projektet, jf. bemærkningerne til lov om trafikelskaber.

Det er ønskeligt, at det bredt tematiseres, hvorledes staten kan være behjælpelig med at sikre finansieringen af rejsekortprojektet. Ud over spørgsmålet om en direkte statslig medfinansiering, kan og bør staten eksempelvis medvirke til at sikre trafikelskabernes indtægtsgrundlag i forbindelse med fortolkningen af takststigningsloftet.

Midttrafiks bestyrelse vil på mødet den 4. april 2008 træffe endelig beslutning om en mulig fuld tilslutning til rejsekortprojektet ud fra de tilbagemeldinger, vi får fra kommunerne og Region Midtjylland. Jeg skal venligst bede om en tilbagemelding i henhold til ovenstående i god tid forud for mødet.

Der er sendt en enslydende version af nærværende henvendelse til Kommunernes Landsforening.

Venlig hilsen

Poul Vesterbæk
Formand for Midttrafik

KL
Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

Dato

6. februar 2008

Journalnummer

1-25-5-07

Kontaktperson

Morten Kofoed

Mail

mk@midttrafik.dk

Direkte telefon

87 40 82 36

Vedrørende statslig medfinansiering i forbindelse med gennemførelse af rejsekortprojektet.

Midttrafiks bestyrelse har på mødet den 21. december 2007 givet sin fulde tilslutning til rejsekortprojektet.

Som grundlag for mødet forelå blandt andet en business case som beskriver de økonomiske konsekvenser ved Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet. Med udgangspunkt heri skønnes det, at tilslutningen vil indebære en samlet investeringsudgift på i størrelsesordenen i alt ca. 188 mio. kr. over en fireårig periode. Heraf vedrører de ca. 103 mio. kr. selve investeringen i rejsekortudstyr.

Hertil kommer afledte årlige udgifter til drift samt øvrige følgeudgifter og indtægter. Disse udgifter skønnes netto at udgøre i størrelsesordenen ca. 16 mio. kr. årligt fra og med 2013, såfremt det forudsættes, at rejsekortet ikke i sig selv vil påvirke omsætningen. Midttrafik vurderer, at dette er den mest realistiske forudsætning for Midttrafiks område under ét.

Samlet viser business casen, at en fuld tilslutning til rejsekortprojektet vil indebære et betydeligt nettofinansieringsbehov for Midttrafiks bestillere, kommunerne og Region Midtjylland. Det vil for bestillerne under ét være vanskeligt at finde de nødvendige midler inden for de gældende økonomiske rammer.

Dette gælder også selv om det fra statslig side er tilkendegivet, at der vil kunne opnås en selvstændig låneramme til formålet.

Der eksisterer en meget reel risiko for, at finansieringen af Rejsekortet vil ske ved, at man reducerer det kollektive trafiktilbud, og dermed bevæger sig mod mindre kollektiv trafik.

Midttrafiks bestyrelse skal på baggrund af ovenstående opfordre til, at spørgsmålet om statslig medfinansiering rejses over for Transportministeriet. Grundlaget herfor er den væsentlige udgift for Midttrafiks bestillere, rejsekortprojektets brede samfundsmæssige nytte samt statens klare prioritering af projektet, jf. bemærkningerne til lov om trafikelskaber.

Det er ønskeligt, at det bredt tematiseres, hvorledes staten kan være behjælpelig med at sikre finansieringen af rejsekortprojektet. Ud over spørgsmålet om en direkte statslig medfinansiering, kan og bør staten eksempelvis medvirke til at sikre trafikelskabernes indtægtsgrundlag i forbindelse med fortolkningen af takststigningsloftet.

Midttrafiks bestyrelse vil på mødet den 4. april 2008 træffe endelig beslutning om en mulig fuld tilslutning til rejsekortprojektet ud fra de tilbagemeldinger, vi får fra kommunerne og Region Midtjylland. Jeg skal venligst bede om en tilbagemelding i henhold til ovenstående i god tid forud for mødet.

Der er sendt en enslydende version af nærværende henvendelse til Danske Regioner.

Venlig hilsen

Poul Vesterbæk
Formand for Midttrafik

Århus, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 7
Bilag nr. 2**

Formand Poul Vesterbæk
Midttrafik

DANSKE
REGIONER



27-03-2008

Sag nr. 03/2228

Dokumentnr. 16684/08

Niels Mortensen

Tel. 35298255

E-mail: nm@regioner.dk

Statslig medfinansiering i forbindelse med gennemførelse af rejsekortprojektet

Midttrafik har med brev af 6. februar 2008 (modtaget den 11. marts) skrevet til KL og Danske Regioner om finansiering af Rejsekortet. Baggrunden er, at Midttrafik har beregnet, at tilslutning til Rejsekortet vil betyde en årlig merudgift for trafikselskabet på 16 mio.kr. Midttrafik ønsker derfor, at mulighederne for statslig medfinansiering undersøges.

Som det er Midttrafik bekendt, er de hidtidige parters tilslutning til Rejsekortet sket på grundlag af beregninger, der viser, at investeringen giver et positivt bidrag til den pågældende virksomhed. Det skyldes, at man forventer, at Rejsekortet vil bidrage til at forøge passagerindtægterne og effektivisere driften. Dette har Midttrafik ikke ønsket at inddrage i beregningerne.

Finansiering af Midttrafik påhviler Midttrafiks ejere, dvs. region og kommuner. Danske Regioner rejser spørgsmål vedrørende finansieringen af den regionale kollektive trafik på baggrund af indmeldingerne fra regionerne. Det vil således være på baggrund af deres samlede ønsker og dokumentation for særlige behov, at krav rejses.

Vi kan i øvrigt oplyse, at på baggrund af bl.a. Infrastrukturkommissionens betænkning, forventer vi, at Danske Regioner vil rejse spørgsmålet om finansiering af kollektiv trafik i økonomiforhandlingerne. Regeringen har tilkendegivet et behov for at styrke den kollektive trafik som led i miljø- og klimapolitikken.

Vi håber derfor, at Regeringen vil have en positiv holdning til at forbedre de økonomiske rammer for regioner og kommuner til at løfte deres opgaver

Dampfærgevej 22
Postboks 2593
2100 København Ø

T 35 29 81 00
F 35 29 83 00
E regioner@regioner.dk

inden for kollektiv trafik. Hvordan dette udmøntes i det enkelte trafiksel-
skab, f.eks. i forhold til Rejsekortet, vil afhænge af de politiske beslutninger
i den enkelte region.

Side 2

Med venlig hilsen



Bent Hansen

Århus, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 7
Bilag nr. 3**



Formand Poul Vesterbæk
Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Finansiering af rejsekortprojektet

KL har den 4. marts 2008 modtaget Midttrafiks brev, hvor Midttrafik opfordrer til, at KL arbejder for statslig medfinansiering af rejsekortprojektet. Baggrunden er, at Midttrafiks bestyrelse skal beslutte, hvorvidt de skal deltage i projektet, og at Midttrafik i den forbindelse har lavet beregninger, der viser betragtelige investerings- og driftsudgifter.

Rejsekort A/S blev stiftet af bl.a. en række trafikskaber i 2003. Der blev indført hjemmel til kommerciel anvendelse af rejsekortet med lov om trafikskaber. Det er efter KL's vurdering imidlertid vanskeligt at rejse økonomisk krav over for staten, da der fra statens side er indført en hjemmel, men ikke en pligt til at anvende rejsekortet.

I forhold til Midttrafiks beregning skal KL desuden bemærke, at andre deltagere i rejsekortet har lavet beregninger, som når frem til andre resultater. Sådanne beregninger indikerer, at rejsekortet på længere sigt ikke indebærer merudgifter, bl.a. på baggrund af positive konsekvenser i form af stigende passagerindtægter og effektiviseringsgevinster.

KL er opmærksom på, at den kollektive trafik er under pres. Regeringen skal efter KL's opfattelse generelt være fokuseret på at sikre gode rammer for den kollektive trafik. Højnelse af serviceniveauet i den kollektive trafik indgår derfor i KL's overvejelser om temaer, der skal rejses i de kommende økonomiforhandlinger.

Med venlig hilsen


Erik Fabrin


Peter Gorm Hansen

Den **10 APR. 2008**

Jnr 10.08.08 P21
Sagsid 000191669

Ref PRI
pri@kl.dk
Dir 3370 3223

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

Tlf 3370 3370
Fax 3370 3371

www.kl.dk

1/1

Århus, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 8

Tidsplan for køreplanprojekter og justeringer

Køreplanskifte 28. juni 2009

Hvornår	Hvem	Handling
2008:		
23. maj	Bestyrelsen	Status på projektkatalog, som indeholder alle kendte planlægningstemaer for større projekter og analyser for det kommende år. Forelægges bestyrelsen med en orientering om processen for håndtering af Region Midtjyllands ønsker til kommende projekter, som sigter på besparelser og effektiviseringer af det regionale rutenet.
23. maj	Repræsentantskab	Budgetforudsætninger for bl.a. driftsbudget.
9. juni	Midttrafik	Vurdering af de økonomiske og passagermæssige konsekvenser for de enkelte projekter, som indgår i projektkataloget. På nuværende tidspunkt vil overslagene være på et meget overordnet niveau.
9. juni	Midttrafik	Projektkataloget sendes i høring hos bestillere for at sikre, at alle projekter indgår i Midttrafiks oversigt.
20. juni	Bestyrelsen	Forslag til budget inkl. de overordnede økonomiske konsekvenser for de projekter, som er aftalt med bestillere.
Juni-juli		Præcisering af projekter i samarbejde med bestillerne. Evt. møder mellem bestillere og Midttrafik.
15. juli	Bestillere	Svarfrist, hvor bestillerne kan komme med nye projekter eller udsætte/slette projekter i kataloget. - Kørselsomfang m.v. for udbudsruter. - Afklaring om hvilke ruter der skal indgå i større projekter i området med henblik på ændringer ved køreplansskiftet i sommeren 2009.
22. august	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 2009.
22. Aug.	Bestyrelsen	Fastlæggelse af køreplaner, som skal i udbud.
Aug.-nov.	Midttrafik	Detailplanlægning af større projekter – drøftelser undervejs med bestillere.
15. sep.	Midttrafik	Brev til bestillere, entreprenører, DSB, Arriva og nabotrafikselskaber med opfordring til at komme med justeringsforslag til køreplanerne. Der indkaldes bemærkninger til de køreplaner, som indgår i projekt. Bemærkninger til øvrige køreplaner skal henføres til fejl eller større u hensigtsmæssigheder i køreplanen.
1. oktober	Bestillere m.fl.	Høringsfrist for bemærkninger/ønsker til ændringer til køreplanerne i projektkataloget.
1. oktober	Midttrafik	Opsamling af kundeførelser for de enkelte ruter (gerne via en database i Midttrafik)
1. oktober	Midttrafik	Høring af feriekalender for skoleåret/køreplanåret 2011/12 sendes til kommuner og regionen
nov.-dec.	Midttrafik	Evt. møder med entreprenører om ændringer i køreplanerne.
december	Bestillere	Projekter og køreplaner til godkendelse hos bestillere inden de sendes i høring.
januar	Kunder Uddannelsesinstitutioner	Offentlig høring af udkast til nye køreplaner. Høringen af køreplaner sker kun for køreplaner i projektkataloget.

	m.fl.	get, og der hvor der er sket væsentlige ændringer. Høringen sker ved fx hængeskilte i busser og på rutebilstationer og på www.midttrafik.dk . Drøftelser med de implicerede entreprenører.
--	-------	---

2009:		
Medio jan.	Kunder	Frist for bemærkninger til køreplanudkast
feb.	Midttrafik	Drøftelser med bestillere og justering i køreplanerne.
1. 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
1. April	Midttrafik	Vognløb og afregningsgrundlag til entreprenørerne.
Maj/Juni	Midttrafik	Køreplanerne trykkes og afleveres elektronisk til rejseplanen.dk og stoppesteder.dk, samt lægges på hjemmesiden midttrafik.dk . Udskrift af køreplaninformation til opsætning langs ruterne og på rutebilstationerne.
28. juni		Køreplanskifte.

Rabatruter

Køreplanlægning for rabatruter udføres af kommunerne efter følgende tidsplan:

Hvornår	Hvem	Handling
2008:		
Maj	Bestillere	Svarfrist. - Afklaring af ruter, der skal i udbud. (kørselsomfang, m.v.) - Afklaring om ruterne skal indgå i større projekter i området med henblik på ændringer ved køreplansskiftet i sommeren 2009. Såfremt ruterne indgår i et projekt følges proceduren for køreplanprojekter. Alternativt følges denne procedure.
2009:		
Marts	Bestillere	Såfremt kørslen indgår i en kontrakt, hvor det er aftalt, at køreplanerne skal være færdige 3 måneder før køreplansskiftet , så skal de endelige køreplaner være udarbejdet 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 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, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 9

Trafikplanprojekter - En oversigt

P.nr.	Prioritering	Projekt navn	Område	Rute	Beskrivelse	Bestiller
Projektkatalog for køreplanåret 2008/09						
87		Dataopretning i Trapeze	Region Midtjylland	Alle ruter under Midttrafik	Midttrafiks eksisterende datasystemer skal harmoniseres og fusioneres. Det er vigtig, at vi sikrer ensartede data, så vi altid leverer det optimale datagrundlag til information af kunderne, f.eks. Rejseplanen.dk, stoppestedstavler, elektronisk information på afgangstavler o.l.	Midttrafik
74	1	Udbud	Odder	Lokale ruter		Odder Kommune
75	1	Udbud	Horsens	Bybusser		Horsens Kommune
77	1	Udbud	Skive			Skive Kommune
78	1	Udbud	Randers	Lokale ruter + bybus		Randers Kommune
79	1	Udbud	Silkeborg	Lokale ruter	Ruter i Gjern, Them og Kjellerup	Silkeborg Kommune
80	1	Udbud	Viborg	Lokal ruter og bybusser		Viborg Kommune
81	1	Udbud	Syddjurs	Lokale ruter	Rosenholm og Rønde	Syddjurs Kommune
82	1	Udbud	Favrskov	Lokal ruter	Lokal ruter	Favrskov Kommune
83	1	Udbud	Skanderborg	Lokal ruter og bybusser	Ruterne i Ry, Hørning og Skanderborg	Skanderborg Kommune
84	1	Udbud	Norddjurs	Lokal ruter	Ruterne i Grenaa, Nr. Djurs, Rougsø, Sønderhald	Norddjurs Kommune
52	1	Gennemgang	Ringkøbing-Skjern	Lokale ruter	Vurdering af forbedring af forbindelserne mellem Ringkøbing-Lem-Dejbjerg-Stauning	Ringkøbing-Skjern Kommune/Midttrafik
54	1	Gennemgang	Holstebro	Lokale ruter og bybus	Vurdering af køreplanlægning med henblik på optimeringer samt besparelser	Holstebro Kommune
68	1	Udbud og gennemgang	Herning	Bybusser	Udbud og gennemgang af systemet til gennemførelse til K2010	Herning Kommune
69	1	Udbud og gennemgang	Ikast-Brande	Lokale ruter i tidl. Brande Kommune og tidl. Ikast Kommune + bybus	udbud og gennemgang for oprettelse af telebus kørsel	Ikast-Brande Kommune
5	2	Ny rute Hammel-Foldby-Søften-Århus	Favrskov/Århus	Ny Rute	Ny rute Hammel-Foldby-Søften-Århus. Se rute 111, 116 og 117. Ventes gennemført i januar 2009.	Region Midtjylland
24	2	Forlængelse af ruten	Århus		103 til Århus Nord.	Region Midtjylland
40	2	Tilpasning	Silkeborg - Århus	Rute 913X	Opsplitning af rute 913 Århus-Esbjerg (i Silkeborg) på hverdage m.h.p. tilpasning til pendlertrafikken Silkeborg - Århus.	Midttrafik
44	2	Bedre betjening	Syddjurs		Betjening af VUC og HF i Hornslet + gymnasiet i Rønde samt i Egå.	Syddjurs Kommune
57	2	Bedre betjening	Billund Lufthavn	Herning-Billund-Kolding	Udredning af mulighederne for en bedre kollektiv trafikbetjening af Billund Lufthavn	Midttrafik
59	2	Bedre betjening	Viborg	Rute 61, 62, 63 og 953X	Betjening af Dansk Jordbrugs forskningscenter i Foulum	Viborg Kommune / Region Midtjylland
60	2	Bedre betjening	Viborg	Bybusser	Udvidelse i takt med byudvikling. Kørslen kan udbydes i 2008 - obs. opsigelsesfrist	Viborg Kommune
62	2	Bedre betjening	Silkeborg	Bybus	Udvidelse af bybussernes dækningsområder, betjening af uddannelsesinstitutioner, (ringrute?)	Silkeborg Kommune
63	2	Gennemgang	Randers	Bybus/lokal	Rutenet i Randers kommune lokalruter og sammenhæng med bybussystemet	Randers Kommune
6	3	Ny rute Hammel-Foldby-Søften-Århus; Reduktion af rute 111	Favrskov/Århus	Rute 111	Reduktion af 111 Hinnerup-Århus til timedrift i forbindelse med ny rute fra Hammel. Ventes gennemført i januar 2009.	Midttrafik
85	3	Ny rute Hammel-Foldby-Søften-Århus; Ruteændring af rute 116	Skanderborg/Århus	Rute 116	Rute 116 Galten-Århus ændres til kørsel via Sabro. Skal ses i sammenhæng med rute 111. Ventes gennemført i januar 2009.	Midttrafik

Trafikplanprojekter - En oversigt

P.nr.	Prioritering	Projekt navn	Område	Rute	Beskrivelse	Bestiller
8	3	Ny rute Hammel-Foldby-Søften-Århus; rute 117 overgår til lokal kørsel ml. Hadsten-Langå	Favrskov	Rute 117	Strækningen Hadsten - Langå ændres til lokalkørsel i Favrskov Kommune mod at Region Midtjylland opretter en ny rute mellem Hammel-Foldby-Hinnerup-Århus. Ventes gennemført i januar 2009.	Midttrafik
27	3	Opfølgning	Skanderborg - Århus	Rute 101/107/109	Opfølgning på rute 101. Skal ses i sammenhæng med et tidligere ønske om at Region Midtjylland vil nedlægge rute 109 (dels fordi rute 101 øger kapaciteten/frekvensen Hørning-Århus - og fordi den øvrige 109-kørsel Galten-Hørning ligger internt i Skanderborg Kommune. Kan gennemføres til januar 2009, hvis Region Midtjylland/Skanderborg Kommune kan blive enige.	Midttrafik
39	3	Omlægning	Silkeborg	Lokalruter i Kjellerup, Gjern og Them K.	Omlægning af rabatruter til et koordineret lokalrutenet	Silkeborg Kommune
45	4	Tilpasning	Samsø/Odder/Århus	Rute 102/103/131	Nye sejlplaner i forbindelse med udbud af færgefarten - tilpasning af rute 102/103 Hou-Odder-Århus samt rute 131 på Samsø. Ventes gennemført den 1.10.2008.	Samsø Kommune
49	4	Gennemgang	Hedensted	Lokale ruter	Gennemgang af lokalkørslen i Hedensted Kommune m.h.p. besparelser/rationaliseringer.	Hedensted Kommune
21	5	Effektivisering af det regionale rutenet	Region Midtjylland	Regionale ruter	Gennemgang af det regionale rutenet med henblik på besparelser eller øgede	Region Midtjylland
86		Gennemgang	Samsø	Rute 131	Revision af køreplaner/busstørrelser/bustyper.	Samsø Kommune
26			Skanderborg	Ny lokalrute	Ny lokalrute mellem Galten og Ry	Skanderborg Kommune
10		Korrespondancer til Grenaabanen.	Djursland	Rute 121 og 352	Tilbringertrafik eller supplement til Grenaabanen.	Midttrafik
22		Tilpasning	Region Midtjylland	Regionale ruter X-bus ruter	Tilpasninger til nye køre-hviletidsbestemmelser	Midttrafik
33		Tilpasning	Norddjurs	Rute 214 og 121	Korrespondancer til Grenaabanen i Ryomgård. Betjening Ryomgård-Rønde-Århus	Norddjurs Kommune
34		Gennemgang	Norddjurs		Gennemgang af det lokale rutenet m.h.p. forbedringer/rationaliseringer	Norddjurs Kommune
42		Tilpasning	Syddjurs/Århus	Rute 101, 119, 120, 121, 122 og 123	Der bør overvejes en tilpasning på "Grenåvej" i forbindelse med etablering af ny motorvejsstrækning Skødstrup-Århus Nord. Kan formentlig først gennemføres, når resultatet af regionens eventuelle besparelsesforslag på Djursland kendes.	Midttrafik
43		Gennemgang	Syddjurs	Lokal/regional	Gennemgang af det lokale rutenet i Syddjurs Kommune m.h.p. forbedringer og rationaliseringer	Syddjurs Kommune
61		Evt. udvidelse	Viborg	Rute 895	Overvejelse om at udvide betjeningen til bybuskørsel mellem områderne Egeskov, Stenshede og Brokparken.	Viborg Kommune
64		Bedre betjening	Skive	Bybus 302	Forlænges til Marienlyst	Skive Kommune
65		Gennemgang	Skive		Tværgående rute mellem de nuværende råduse, forbedring af forbindelsen til Salling, vurder rutenet og telebetjening	Skive Kommune
66		Bedre betjening	Skive		Direkte forbindelse Vest-Salling - Holstebro, f.eks. genoplivelse af gl. rute	Skive Kommune

Århus, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 10

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
15. maj 2008	0-3-1-07	Eva Houmann Baungaard	eb@midttrafik.dk	87 40 82 76

Midttrafiks status som et selskab

Hvert regionsråd etablerer et eller flere trafikskaber, med henblik på at disse varetager lokal og regional offentlig servicetrafik. Trafikskaberne kan gå på tværs af regionsgrænserne, men en kommune må ikke deltage i mere end 1 trafikskab. En kommune kan ikke vælge at stå udenfor et trafikskab.

Statsforvaltningen er tilsynsmyndighed i forhold til trafikskaberne. Dette betyder, at klager over afgørelser truffet af trafikskabet, behandles her.

Trafikskabernes organisering

Trafikskabernes ledes af en bestyrelse, der udpeges af henholdsvis regionsrådet og kommunalbestyrelserne inden for trafikskabets område. Udgangspunktet er, at trafikskabet ledes af en bestyrelse på højst ni medlemmer, hvoraf de syv medlemmer vælges af repræsentantskabet og to vælges af regionsrådet.

Kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner vælger et repræsentantskab for trafikskabet. Trafikskabets repræsentantskab udpeger de kommunale medlemmer til bestyrelsen. Repræsentantskabet skal godkende trafikskabets vedtægter. Endvidere skal repræsentantskabet godkende trafikskabets finansieringsform, dvs. den måde, hvorefter de deltagende parter yder tilskud til trafikskabets drift. Det enkelte trafikskab kan derudover vælge at fastsætte bestemmelser i vedtægterne om, at repræsentantskabet skal have yderligere opgaver. I Midttrafik er valgt, at repræsentantskabet drøfter temaer, der har betydning for den kollektive trafik.

Trafikskabernes opgaver

Trafikskaberne står for opgaver vedrørende offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel inden for det enkelte trafikskabs område. Ved offentlig servicetrafik forstås trafik, som private virksomheder ikke ville påtage sig i egen forretningsmæssig interesse eller i hvert fald ikke i samme omfang eller på samme vilkår. Begrebet offentlig servicetrafik adskiller sig fra begrebet »kollektiv trafik«, der dækker alle former for samtrafik, dels de former, der planlægges eller drives af offentlige myndigheder, og som modtager offentlig støtte, dels de former, som ikke hører under offentlige myndigheders kompetence, og som ikke modtager offentlig støtte.

I forlængelse af varetagelse af opgaven vedrørende offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel varetager trafikskaberne også andre opgaver i tilknytning til den offentlige servicetrafik. Det drejer sig om fastlæggelse af takster og billetteringssystemer samt koordinering, planlægning, udbud, information og markedsføring. Derudover er det trafikskabernes opgave at varetage individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede.

Ved almindelig rutekørsel forstås kørsel, der er åben for alle. Kørslen skal udføres regelmæssigt i en bestemt trafikforbindelse. Typisk vil kørslen foregå i henhold til en forud fastsat og offentliggjort køreplan. Bestemmelserne om almindelig rutekørsel gælder for ethvert motorkøretøj uanset størrelse i modsætning til bestemmelserne om speciel rutekørsel, som kun gælder, for så vidt kørslen udføres med busser. Den almindelige rutekørsel, som trafikskaberne skal varetage, vil dog typisk foregå med bus, men som nævnt er det ikke et krav. Befordres der kun bestemte kategorier af personer, betegnes kørslen som "speciel rutekørsel". Offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel inden for et trafikskabs område er således en opgave som efter alene kan varetages af trafikskaberne. Loven berører derimod ikke kommunernes mulighed for køb af

transportydelser i form af taxakørsel eller speciel rutekørsel, hvor kørslen ikke er åben for alle og hvor der kun befordres bestemte kategorier af personer.

Endvidere kan trafikselskaberne på privatbaneområdet virke som trafik købere og infrastrukturforvaltere samt deltage i de selskaber, der udfører jernbanevirksomhed. Omfanget af opgaven på privatbaneområdet afhænger af, hvilke privatbaner der overføres til trafikselskaberne.

Det vil ikke længere være muligt for kommunerne selv at varetage opgaver vedrørende offentlig servicetrafik. Ansvaret for indkøb af offentlig servicetrafik er efter lovforslaget samlet i trafikselskaberne.

Det forventes, at den altovervejende del af den trafik, som trafikselskaberne skal varetage, fortsat vil blive udført på kontrakt med private busvognmænd. Når trafikselskaberne ønsker at indgå kontrakt med private vognmænd om, at de skal drive bustrafikken, følger det af EU's direktiver om offentlige myndigheders indkøb, at der skal foretages udbud, når kontraktens værdi overstiger et minimumsbeløb. Minimumsbeløbet er 499.000 euro, hvilket svarer til ca. 3.750.000 kr. Hvis kontraktens værdi er under ca. 3.750.000 kr., stiller EU's udbudsdirektiver ikke krav om udbud, men kontrakterne skal overholde bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlems staternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje. Det følger bl.a. af denne forordning, at den trafik, som der indgås kontrakt om, skal være klart beskrevet, og at der skal være regnskabsmæssig adskillelse mellem kontraktbetalingen og virksomhedernes øvrige indtægter og udgifter. Forordningen indeholder desuden regler om, hvordan kontraktbetalingen skal fastsættes.

Trafikselskaberne vil endvidere have mulighed for egenproduktion af bustrafik inden for egne rammer. Midttrafik har som bekendt Busselskabet Århus Sporveje. Trafikselskabernes eventuelle egenproduktion er undtaget fra forsynings- virksomhedsdirektivet og EU-forordningen fra 1969. Der er således ikke krav om, at al bustrafik i trafikselskaberne skal i udbud.

Trafikselskaberne har herudover ansvaret for fastlæggelse af rutenet og køreplaner med henblik på en lokal og regional busbetjening inden for trafikselskabets område. Oprettelse og fastlæggelse af lokale ruter i kommunerne vil ske efter ønske fra den enkelte kommune, idet kommunerne selv finansierer de lokale ruter. Oprettelse af og fastlæggelse af regionale ruter vil ske efter ønske fra den enkelte region, idet regionerne selv finansierer de regionale ruter.

Trafikselskaberne skal i samarbejde med de tilstødende trafikselskaber sørge for trafik, der krydser grænsen mellem to trafikselskaber. Dette gælder dog ikke for trafikselskabet på Sjælland, som hverken har pligt til eller mulighed for at samarbejde med de andre trafikselskaber om trafik, der krydser trafikselskabets grænse, dog undtaget individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede.

Omfanget og serviceniveauet af den bustrafik, som trafikselskabet tilbyder, fastlægges ud fra de kommunale og regionale ønsker. Trafikselskaberne har således til opgave at omsætte de kommunale og regionale ønsker til præcise køreplaner og praktisk offentlig servicetrafik betjening. Trafikselskaberne rådgiver kommuner og regioner med hensyn til optimal rutestruktur og serviceniveau, og trafikselskaberne koordinerer ønsker mellem kommuner indbyrdes samt mellem regioner og kommuner.

Kommunerne bestemmer selv serviceniveauet internt i kommunerne, mod at påtage sig finansieringsansvaret for de lokale ruter. Trafikselskabets bestyrelse har således ikke mulighed for at pålægge de enkelte kommuner udgifter. Alle kommuner har en plads i repræsentantskabet, men ingen kommuner er på forhånd sikret en plads i trafikselskabernes bestyrelse, bortset fra Århus kommune, som i Midttrafik er sikret en plads i bestyrelsen – jfr. vedtægternes § 12 "Selskabet ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer, heraf 2 udpeget af og blandt regionsrådet, 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til trafikselskabets finansiering". Trafikselskabet må først og fremmest ses som en koordinerende og samlende enhed, der muliggør, at kommunerne kan udnytte stordriftsfordelene ved at samle specialistfunk-

tioner, der kan anvendes på tværs af busruterne, ét sted. Det indebærer, at kommunerne ikke får mulighed for, i kommunalt regi, herunder i et kommunalt busselskab at varetage opgaver vedrørende offentlig service trafik.

Selskabet rådgiver beslutningstagerne og virker derved for den bedst mulige udnyttelse af de samlede ressourcer og for sammenhæng i bussystemet. De afgørende udgiftsmæssige dispositioner træffes dog af kommunerne, for så vidt angår det meste af bustrafikken. Tilsvarende træffer regionerne beslutning om privatbaner og busruter af regional karakter. Hvordan parterne i øvrigt vælger at tilrettelægge de administrative strukturer i trafikselskabet er op til parterne selv. Hvis nogle af kommunerne indenfor selskabets område måtte ønske at indgå mere forpligtende aftaler indbyrdes, står dette dem f.eks. frit for. Lov om trafikselskaber har ikke præciseret den eksakte opgavefordeling og ansvaret mellem kommuner, regioner og trafikselskaberne indbyrdes. Det overlades dermed til de deltagende parter selv at fastlægge præcise vedtægter for trafikselskaberne og deres aktiviteter. Der er lagt op til at kommunerne fastlægger det overordnede serviceniveau på busruterne i form af ønsket frekvens på forskellige tidsrum af dagen samt generelle betingelser. Den eksakte køreplan - dvs. hvilke minuttal som busserne skal køre efter - forudsættes derimod opstillet af trafikselskabet inden for de af kommunerne afstukne rammer. Trafikselskabet vil også få ansvaret for afstemningen af de samlede køreplaner mellem alle ruter indbyrdes, og alle parter i samarbejdet forventes at have en egen interesse i, at det kommer til at fungere så godt som muligt. For så vidt angår de regionale busruter, er det tilsvarende regionerne, som har ansvaret for fastlæggelse af serviceniveau og trafikselskabet for udarbejdelsen af den specifikke køreplan. Trafikselskabet skal koordinere trafikken af hensyn til en sammenhængende ydelse i forhold til borgerne.

Idet det er kommunerne der bestemmer serviceniveauet for den lokale offentlige servicetrafik og regionerne, der bestemmer serviceniveauet for den regionale trafik, er det også disse der har ansvaret for eventuelle forringelser i forhold til borgerne.

Trafikselskaberne står således for udformning og drift af takstsystemer, køreplanskoordinering, udbud, kontraktindgåelse, løbende kontraktovervågning, handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, information og generel passagerservice og opgørelse af de enkelte busruters økonomi og afregning af tilskud mellem de forskellige deltagere i trafikselskabet m.v.

Trafikselskabernes forpligtelse til at varetage almindelig rutekørsel indebærer ikke en forpligtelse til at udføre kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser.

Trafikselskaberne er forpligtet til at samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikselskabers område. Dette gælder således for al offentlig servicetrafik, også individuel handicapkørsel. Dog gælder det ikke for offentlig servicetrafik, der krydser trafikselskabet på Sjællands grænser. Trafikselskabet på Sjælland og det eller de trafikselskaber, der har grænse til dette, skal dog samarbejde om individuel handicapkørsel, der krydser grænsen til trafikselskabet på Sjælland. På den måde opretholdes den retstilstand, der er i dag, for så vidt angår forpligtelsen til at samarbejde om individuel handicapkørsel på tværs af Storebælt.

Trafikselskaberne må ikke selv drive ruter, der berører tre eller flere trafikselskabers område eller mere end trafikselskabet på Sjællands område. Trafikselskaberne kan dog søge om tilladelse til fjernbuskørsel, hvis ruten udbydes til private buskørselsvirksomheder, og hvis ruten ikke krydser Storebælt eller Kattegat.

Kommunernes forpligtelse til at tilbyde deres borgere trafik i henhold til anden lovgivning, fx folkeskoleloven, giver kommunerne mulighed for at vælge at aftale med trafikselskabet, at trafikselskabet på kommunernes vegne står som trafikfører for sådan trafik. Bestemmelsen giver endvidere regionerne mulighed for at bruge trafikselskaberne som trafikførere for trafik, som regionerne er forpligtet til i henhold til anden lovgivning, fx patientbefordring i henhold til sundhedsloven. I det der er tale om en mulighed for at indgå en aftale, kan trafikselskabet vælge at takke nej til opgaven. Kommunerne eller regionerne har selv finansieringsansvaret for sådan trafik.

I Region Midtjylland har Viborg og Skive kommune overdraget forskellige former for kommunal kørsel til at blive varetaget af Midttrafik. Tilsvarende har region Midtjylland overdraget patienttransporten til Midttrafik.

Trafikselskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne. Kommunens mulighed for selv at drive færgefart eller for at yde betaling til andre for færgedrift efter reglerne i lov om færgefart berøres ikke, men bestemmelsen giver kommunen mulighed for at vælge at aftale med trafikselskabet, at trafikselskabet på kommunens vegne står som trafik køber for sådan trafik. Kommunen har selv finansieringsansvaret for sådan trafik. Færgedriften vil således mere enkelt kunne koordineres med den øvrige offentlige servicetrafik inden for trafikselskabets område, herunder vedrørende takster og billetsystemer.

Selskabsform

Trafikselskaberne er omfattet af § 60 i lov om kommunernes styrelse, hvilket bl.a. har den konsekvens, at de almindelige kommunale styrelsesregler gælder i det omfang, lov om trafikselskaber ikke giver hjemmel til fravigelse.

Trafikselskaberne er selvstændige formueretssubjekter og dermed ikke ejet af nogen. De er offentligretlige organer, som henregnes til den offentlige forvaltning bl.a. således, at forvaltningsretlige regler, herunder forvaltningsloven og offentlighedsloven, finder direkte anvendelse på deres virksomhed.

Trafikselskaber kan betragtes som en art "specialkommune" hvis kompetence i modsætning til de almindelige kommuner er begrænset til løsning af de opgaver, som trafikselskaberne har fået tillagt i medfør af loven. Trafikselskaberne har mulighed for at oprette tværgående samarbejde om forhold, der relaterer sig til løsning af trafikselskabernes opgaver, fx samarbejde om IT.

§ 60 selskab:

Ved stiftelse af et § 60 selskab, overføres der kompetence fra kommunerne til selskabet. Selskabet har selvstændig kompetence og udfører ikke opgaver på kommunernes vegne i henhold til delegation. De opgaver, som ved aftalen om etablering af et kommunalt fællesskab er overført til dette, er overført til selvstændig varetagelse af fællesskabet.

§ 60 selskaber er undergivet det almindelige kommunale tilsyn.

Hæftelse overfor 3-mand: Er der ikke i selskabets vedtægter taget stilling til hæftelsen overfor fællesskabets gældsforpligtelser i forhold til tredjemand, antages det, at enhver af fællesskabets deltagere efter fællesskabets opløsning må hæfte for hele dennes gæld. Der er således tale om solidarisk hæftelse i forhold til tredjemand.

Århus, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 11
Bilag nr. 1**

DSB
DSB S-tog
Arriva Tog
Metroselskabet
Movia
Bornholms Trafikselskab
FynBus
Sydtrafik
Midttrafik
Nordjyllands Trafikselskab

09-04-2008
Sag.nr.: 00/574
Dokumentnr. 21321/08
Sagsbehandler
Birgitte Deigaard
Tel. 35298328
Email: bid@regioner.dk

Høring om tilslutning til Ankenævn for Bus, Tog og Metro

Bus & Tog styregruppen har på sit møde den 6. marts 2008 behandlet vedlagte vedtægter for Ankenævn for Bus, Tog og Metro samt ligeledes vedlagte budget og finansieringsplan for etableringen.

Endvidere er vedlagt et kort resumé af vedtægterne samt finansieringsmodellen.

Bus & Tog Styregruppen anbefaler, at alle selskaber tilslutter sig Ankenævnet på de beskrevne vilkår.

Selskaberne bedes melde tilbage til Bus & Tog sekretariatet senest den 20. maj 2008, hvorvidt man slutter op bag Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.

Venlig hilsen
Birgitte Deigaard

Bilag:

- Resumé af vedtægter og finansieringsmodel
- Ankenævn for Bus, Tog og Metro – vedtægter version 1.1
- Budget og finansieringsmodel

Bus & Tog sekretariatet
Dampfærgevej 22
Postbox 2593
2100 København Ø

Tel. 3529 8100
Fax 3529 8300

Århus, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 11
Bilag nr. 2**

RESUMÉ

Bilag til Høring om tilslutning til Ankenævn for Bus, Tog og Metro

Ankenævn for Bus, Tog og Metro

Bus & Tog samarbejdet har i samarbejde med Forbrugerrådet udarbejdet et sæt vedtægter for Ankenævn for Bus, Tog og Metro. Ankenævnet behandler alle forbrugerhenvendelser vedrørende rejser, der falder indenfor vedtægternes definition.

09-04-2008

Sag.nr.: 00/574

Dokumentnr. 21341/08

Sagsbehandler

Birgitte Deigaard

Tel. 35298328

Email: bid@regioner.dk

Vedtægterne – i overskrifter

Klagebehandling

- En sag skal være (færdig)behandlet af trafikskabet, før kunden kan løfte den for Ankenævnet.
- Alle sager, hvor kunden kan opføre et økonomisk tab, kan behandles, herunder også sager om kontrolafgifter. Undtagelsen er sager om personskade, der er omfattet af selskabernes lovpligtige ansvarsforsikringer.
- Kunden skal betale et gebyr ved indgivelse af klagen; gebyr tilbagebetales i en række tilfælde, f.eks. hvis klager får helt eller delvist medhold.
- Før klagen føres til nævnsbehandling gennemføres en proces for afgivelse af udtalelser. Forlig kan indgås.

Afgørelser

- Såfremt et selskab ikke ønsker at følge en afgørelse – og f.eks. ønsker en domstolsafgørelse - skal dette meddeles ankenævnets sekretariat inden 30 dage. I modsat fald er afgørelsen bindende for selskabet.
- Alle afgørelser offentliggøres på Ankenævnets hjemmeside.

Nævnets sammensætning og drift

- Ankenævnet stiftes af Forbrugerrådet og trafikvirksomhederne i fællesskab.
- Stifterne nedsætter et forretningsudvalg. Selve Ankenævnet består af en dommer (formand) og repræsentanter fra begge sider af stifterkredsen. Der tilknyttes et sekretariat.

Økonomien – i overskrifter

Selskaberne bag Ankenævnet finansierer driften via

1. en grundfinansiering (aftalt til i alt kr. 500.000 incl. moms) og
2. en forbrugsfinansiering (aftalt til kr. 5.000 pr. vundet sag og kr. 10.000 pr. tabt sag).

Bus & Tog sekretariatet

Dampfærgevej 22

Postbox 2593

2100 København Ø

Tel. 3529 8100

Fax 3529 8300

Tilslutning vs. ikke-tilslutning til Ankenævnet

Selskaber, der står bag nævnet, kan anvende nævnet aktivt i forhold til processer for håndtering af kundehenvendelser (imagemæssigt og i praksis ved at henvise en kunde til nævnet, når selskabet selv mener, at en sag er afsluttet).

Kundehenvendelser vedrørende selskaber, der ikke har tilsluttet sig nævnet – men hvis virke falder indenfor definitionerne – vil også kunne løftes i Ankenævnet. Enten ved at kunden selv finder vej til Ankenævnet. Eller ved at kunden henvender sig til Forbrugerklagenævnet. Forbrugerklagenævnet vil nemlig henvise til Ankenævn for Bus, Tog og Metro, hvis henvendelsen omhandler en sådan rejse.

Ikke-tilsluttede selskaber skal betale for sagsbehandling og er i øvrigt omfattet af samme regelsæt som tilsluttede selskaber.

Århus, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 11
Bilag nr. 3**

Ankenævn for Bus, Tog og Metro - vedtægter version 1.1

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

A. Afgrænsning

§ 1 Ankenævnet for Bus, Tog og Metro er oprettet af Forbrugerrådet og virksomhederne der repræsenterer den kollektive trafik, DSB, DSB S-tog A/S, Arriva Tog, Nordjylland Trafikselskab, Midttrafik, Sydtrafik, FynBus, Movia, Bornholms Trafikselskab og Metroselskabet. Ankenævnet er oprettet i henhold til lov nr. 456 af 10. juni 2003 om forbrugerklager med senere ændringer.

Stk. 2 Andre selskaber inden for ankenævnets område kan tilslutte sig ankenævnet.

B. Ankenævnets kompetence

§ 2 Ankenævnet behandler civile tvister angående rejser med kollektiv trafik i Danmark mellem forbrugere og udbydere af Bus, Tog og Metro. En klage kan angå samtlige omstændigheder i et retsforhold imellem parterne.

Stk. 2 Ved kollektiv trafik forstås trafik, der udføres regelmæssigt og efter en køreplan og med almen adgang og kørsel der træder i stedet herfor, herunder individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, jf. Lov om Trafikselskaber § 19, stk. 2, nr. 1.

Stk. 3 Ankenævnet behandler ikke tvister om personskader, der er dækket af det pågældende selskabs eller dets entreprenørs lovpligtige ansvarsforsikring.

Stk. 4 Klage kan rejses mod den, der efter retsplejelovens regler kan sagsøges ved dansk domstol om de spørgsmål, som klagen omfatter.

Stk. 5 Ankenævnet behandler kun en klagesag, såfremt klager forinden har rettet skriftlig henvendelse til trafikselskabet jf. stk. 2, og forgæves har søgt at få en tilfredsstillende ordning med trafikselskabet. Ankenævnet kan ikke behandle sager, der er afgjort ved endelig dom eller retsforlig.

Stk. 6 Så længe en ankesag behandles ved ankenævnet kan klagesagens parter ikke anlægge sag ved domstolene eller voldgiftsret om de spørgsmål, som klagen omfatter. Når der er truffet afgørelse i Ankenævnet i en sag, kan begge sagens parter indbringe sagen for domstolene.

Stk. 7 Ankenævnet kan også behandle klager angående grænseoverskridende rejser med kollektiv trafik og rejser med tog i udlandet, solgt af udbydere med sæde i Danmark.

C. Ankenævnets sammensætning

§ 3 De stiftende organisationer nedsætter et forretningsudvalg. Forretningsudvalget er ansvarlig for ankenævnets drift, udpegning af formand samt ansættelse og afskedigelse af sekretariatets personale.

§ 4 Ankenævnet består af en formand, som skal være dommer, og to repræsentanter for henholdsvis forbruger- og erhvervsinteresser. Repræsentanterne udpeges af henholdsvis Forbrugerrådet og de tilsluttede trafikselskaber. Ankenævnets medlemmer udpeges for 3 år ad gangen med mulighed for genudnævnelse. Ankenævnet kan udpege en stedfortrædende formand.

Ankenævn for Bus, Tog og Metro - vedtægter version 1.1

§ 5 Til ankenævnet knyttes et sekretariat. Sekretariatet har til opgave at besvare skriftlige og mundtlige henvendelser til ankenævnet samt at forberede klagesagerne til ankenævnsbehandling.

Stk. 2 Såfremt det er nødvendigt for bistand ved klagebehandlingen, udpeger ankenævnet efter indstilling fra Forbrugerrådet og de tilsluttede trafikselskaber et antal sagkyndige.

D. Indgivelse af klage og klagebehandling

§ 6 Klagen skal indgives på ankenævnets klageformular, som kan hentes på ankenævnets hjemmeside eller fås ved henvendelse til ankenævnet eller de deltagende selskaber.

Stk. 2 Ved indgivelse af klage til ankenævnet opkræves et gebyr pr. klage. Gebyrets størrelse svarer til det tilsvarende gebyr for klager indsendt til Forbrugerklagenævnet; aktuelt klagegebyr kan ses af bilag A til disse vedtægter.

Stk. 3 Såfremt klagers krav udgør et beløb, der er mindre end klagegebyret jf. stk. 2 opkræves 50% af klagegebyret pr. klage; aktuelt nedsat klagegebyr kan ses af bilag A til disse vedtægter.

Stk. 4 Klagegebyret tilbagebetales til klageren, såfremt

- klagen trækkes tilbage inden nævnsbehandlingen,
- nævnsbehandlingen giver klageren helt eller delvist medhold,
- sagen afsluttes ved forlig inden nævnsbehandling eller
- ankenævnet ikke kan behandle klagen.

Stk. 5 Så længe klagen behandles af ankenævnet stiller trafikselskabet den fortsatte behandling vedrørende denne klage, herunder betalingsopkrævning, i bero.

Stk. 6 Sekretariatet påser, at følgende betingelser for behandling i ankenævnet er opfyldt:

- at klageren forinden har henvendt sig til det berørte trafikselskab jf. §2, stk. 5,
- at klagen indgives på ankenævnets klageskema og
- at klagegebyret er indbetalt.

Stk. 7 Sekretariatet sender klagen til det indklagede trafikselskab til udtalelse. Når sekretariatet har modtaget udtalelsen, forelægges denne for klageren til udtalelse. Sekretariatet drager i øvrigt omsorg for, at hver af parterne får kendskab til oplysninger om den konkrete sag fra modparten og til skriftlige sagkyndige erklæringer, der måtte være indhentet til brug for ankenævnets behandling. Dette gælder dog ikke, hvis en parts interesse i at kunne benytte kendskab til oplysninger findes at burde vige for afgørende hensyn til private interesser.

Stk. 8 Sekretariatet fastsætter en frist på 10 arbejdsdage for trafikselskabets afgivelse af udtalelse. Fristen regnes fra datoen for sekretariatets anmodning om en udtalelse. Sekretariatet kan forlænge fristen efter anmodning. Hvis trafikselskabet ikke er fremkommet med en udtalelse inden fristens udløb, kan sekretariatet afgive sagen til behandling i ankenævnet, der kan træffe afgørelse i sagen på det grundlag, der måtte foreligge.

Stk. 9. Sekretariatet afslutter sagen, hvis trafikselskabet under sagens forberedelse opfylder klagerens krav. Det samme gælder, hvis klageren frafalder sin klage.

Ankenævn for Bus, Tog og Metro - vedtægter version 1.1

Stk. 10 Sekretariatet kan søge sagen forligt mellem parterne. Ved fremsættelse af forligsforslag skal det fremgå, at sagen er behandlet af sekretariatet, og at den kan kræves forelagt ankenævnet. Til hvert nævnsmøde fremlægger sekretariatet en oversigt over de indgåede forlig siden sidste møde.

Stk. 11 Sager, der ikke er blevet afsluttet under den forberedende sekretariatsbehandling, afgives af sekretariatet til behandling i ankenævnet med en sagsfremstilling og en indstilling til afgørelse. Ankenævnets formand kan bestemme, at den sagsbehandler, der har forberedt sagen i sekretariatet, skal forelægge sagen ved behandlingen i ankenævnet.

Stk. 12 Sekretariatet har ansvaret for at fremskaffe de nødvendige oplysninger, herunder at vejlede klager, før sagen føres til nævnsbehandling.

Stk. 13 Klager, der indsendes til ankenævnet, men som henhører under et andet godkendt privat klage- eller ankenævn eller under Forbrugerklagenævnet, videresendes af sekretariatet hertil. Enhører klagen ikke under et godkendt privat klage- eller ankenævns eller Forbrugerklagenævnets virksomhedsområde, giver klagenævnet en almindelig vejledning om klagebehandling.

E. Ankenævnets afgørelser

§ 7 Ankenævnet er beslutningsdygtigt, når formanden og et medlem repræsenterende forbrugerinteresser og et medlem repræsenterende erhvervsinteresser er til stede. Er et nævnsmedlem, der repræsenterer erhvervs- eller forbrugerinteresser, forhindret i at deltage i et møde, tillægger formanden den pågældende stemme til det tilstedeværende nævnsmedlem, der repræsenterer henholdsvis erhvervs- eller forbrugerinteresser. Dette skal ske inden mødets begyndelse.

Stk. 2 Der føres protokol over ankenævnets møder.

Stk. 3 Sager, der ikke har principiel karakter eller ikke har videregående betydning, kan afgøres af formanden sammen med 1 forbrugerrepræsentant og 1 erhvervsrepræsentant. Enhver af de deltagende kan dog kræve sagen behandlet af 5 medlemmer, jf. stk. 1.

Stk. 4 Ankenævnet holder møder en gang hvert kvartal, eller når der er et passende antal sager.

Stk. 5 Sekretariatet skal søge at behandle sagerne således, at sagsbehandlingstiden - regnet fra sekretariatets registrering af modtagelse af klagegebyr til ankenævnets afsigelse af kendelse - ikke bør overstige 6 måneder.

Stk. 6 Ankenævnet træffer afgørelse på det af sekretariatet tilvejebragte grundlag, herunder spørgsmål om betaling af gebyr. Ankenævnet kan beslutte at udsætte sagens behandling med henblik på indhentelse af yderligere oplysninger.

Stk. 7 Ankenævnet kan tilkalde såvel sagkyndige som sagens parter, hvis særlige omstændigheder taler herfor.

Stk. 8 Afgørelsen træffes efter en juridisk bedømmelse af sagens omstændigheder.

Ankenævn for Bus, Tog og Metro - vedtægter version 1.1

Stk. 9 De tilstedeværende medlemmer af ankenævnet deltager i afgørelsen. Afgørelser i ankenævnet træffes ved almindelig stemmeflerhed. Sekretariatets medarbejdere har adgang til uden stemmeret at deltage i sagens drøftelse.

Stk. 10 Nævnets formand kan afgøre en klagesag, hvis det - på baggrund af nævnets hidtidige praksis m.v. - må anses for sikkert, hvorledes sagen skal afgøres. Sagen fremlægges til gennemsyn på det førstkommende nævnsmøde. Hvert af nævnets medlemmer kan på dette møde beslutte, at sagen skal undergives sædvanlig nævnsbehandling.

§ 8 Afgørelser skal være skriftlige og skal være ledsaget af en begrundelse. Afgørelser skal underskrives af ankenævnets formand eller den, han bemyndiger hertil. Der fastsættes en frist på normalt 30 dage til opfyldelse af afgørelsen.

Stk. 2 Hvis en afgørelse beror på en flertalsbeslutning, skal mindretallet i afgørelsen begrunde sin stilling. Mindretalsafgørelsen udfærdiges af sekretariatet på baggrund af nævnsmødet.

Stk. 3 Hvis klagegebyret skal tilbagebetales, jf. § 6, stk. 4 skal dette fremgå af afgørelsen.

Stk. 4 Trafikselskabets betaling for sagens behandling, jf. § 18, stk. 2 og 3, skal fremgå af afgørelsen.

Stk. 5 Parterne skal have en kopi af afgørelsen, ligesom de skal underrettes om muligheden for indbringelse af sagen for domstolene, om retshjælp, fri proces, dækning af sagsomkostninger gennem eventuel retshjælpsforsikring og/eller andre retshjælpsordninger.

Stk. 6 Trafikselskabet giver afkald på at anfægte rigtigheden af en afgørelse i ankenævnet, medmindre selskabet inden 30 dage efter kendelsens afsigelse skriftligt har meddelt ankenævnets sekretariat, at selskabet ikke ønsker at være bundet af afgørelsen.

Stk. 7 Hvis en afgørelse ikke efterleves, oversender ankenævnet på forbrugerens anmodning sagen til Forbrugerstyrelsen, der kan indbringe sagen for domstolene på forbrugerens vegne.

§ 9 De bag ankenævnet stående parter kan bemyndige ankenævnets formand til på ankenævnets vegne at afvise sager, som ikke skønnes egnede til behandling ved ankenævnet.

Stk. 2 Afvisninger i henhold til stk. 1 ledsages af en begrundelse sammen med oplysning om mulighed for at indbringe sagen for domstolene samt om muligheden for at få retshjælp og/eller søge fri proces.

Stk. 3 Der føres en oversigt over afviste sager.

Stk. 4 Bestemmelserne i § 7, stk. 8 og § 8, stk. 1, 2, 4, 5, 6 og 7 finder tilsvarende anvendelse på formandsafgørelser efter stk. 1.

§ 10 Ankenævnet tilsender efter hvert kvartal Forbrugerstyrelsen kopi af de af ankenævnet truffne afgørelser, herunder afvisninger.

Ankenævn for Bus, Tog og Metro - vedtægter version 1.1

F. Information og offentliggørelse

§ 11 Enhver kan ved henvendelse til ankenævnets sekretariat forlange at blive gjort bekendt med ankenævnets afgørelser. Ankenævnet kan i forbindelse med sagens afgørelse bestemme, at navnene på trafikselskaberne skal tilbageholdes, såfremt særlige forhold taler herfor. På trafikselskabernes anmodning udelades oplysninger, som trafikselskabet har en berettiget interesse i ikke kommer til offentlighedens kendskab. Navne på klagerne må aldrig offentliggøres. Sekretariatet bestemmer, om den, der har fremsat begæringen, skal gøres bekendt med ankenævnsafgørelsen ved at gennemse den i sekretariatet eller ved at der gives ham en afskrift eller fotokopi af afgørelsen. Sekretariatet kan til dækning af omkostningerne fastsætte et gebyr for udlevering af afskrifter eller fotokopier

§ 12 Ankenævnet opretter en hjemmeside.

Stk. 2 Informationer om kompetence, sammensætning, klageadgang, sagsbehandlingstid, samt ankenævnets tidligere afgørelser findes på ankenævnets hjemmeside.

§ 13 Ankenævnet udarbejder en liste med navne på de trafikselskaber, som ikke efterlever ankenævnets afgørelser. Listen skal offentliggøres på ankenævnets hjemmeside.

Stk. 2 Såfremt en afgørelse er indbragt for domstolene, kan offentliggørelse efter stk. 1 ikke ske, før endelig afgørelse fra domstolene foreligger.

Stk. 3 Såfremt der er sket offentliggørelse af navnet på et trafikselskab, og afgørelsen efterfølgende efterleves, skal oplysningerne om trafikselskabet slettes fra listen.

Stk. 4 Oplysninger om en sag kan ikke fremgå af listen i mere end et år.

§ 14 Alle afgørelser offentliggøres.

§ 15 Ankenævnet udarbejder en årsberetning, der efter regnskabsårets udløb tilsendes Forbrugerstyrelsen og offentliggøres.

G. Genoptagelse

§ 16 Ankenævnet kan beslutte, at en sag, hvori ankenævnet har truffet afgørelse, eller hvori forlig er indgået for ankenævnet, skal genoptages, hvis særlige grunde taler herfor, herunder navnlig i tilfælde af

- lovligt forfald hos en part, som ikke har ytret sig i sagen,
- nye oplysninger, som – hvis de havde foreligget under ankenævnsbehandlingen - må antages at ville have medført et andet udfald af sagen.

H. Ankenævnets habilitet

§ 17 Ingen må deltage i behandlingen af en sag, når

Ankenævn for Bus, Tog og Metro - vedtægter version 1.1

- vedkommende selv har en særlig personlig eller økonomisk interesse i sagens udfald eller tidligere i samme sag har været repræsentant for nogen, der har en sådan interesse,
- vedkommendes ægtefælle, beslægtede eller besvogrede i op- eller nedstigende linie eller i sidelinien så nær som søskendebørn eller andre nærtstående har en særlig personlig eller økonomisk interesse i sagens udfald, eller er repræsentant for nogen, der har en sådan interesse.
- der i øvrigt foreligger omstændigheder, der er egnede til at vække tvivl om vedkommendes fuldstændige upartiskhed

Stk. 2 Den, for hvem nogen af de i stk. 1 nævnte forhold foreligger, skal omgående underrette ankenævnets formand herom.

Stk. 3 Ankenævnets formand træffer beslutning om, hvorvidt en person ikke kan medvirke i behandlingen af en sag som følge af bestemmelsen i stk. 1.

I. Omkostninger

§ 18 Trafikselskaberne, som nævnt i § 1 og trafikselskaber, der tilslutter sig ankenævnsbehandlingen, afholder de omkostninger, der er forbundet med ankenævnets virksomhed, herunder udgifter til honorar til Forbrugerrådet. Finansieringen består af grundfinansiering suppleret med finansiering pr. sag, jf. stk. 3. Grundfinansieringen består ved ankenævnets stiftelse af kr. 500.000 incl. moms; aktuelt aftalt grundfinansiering kan ses af bilag A til disse vedtægter. De af klagerne indbetalte gebyrer indgår ligeledes i finansieringen af ankenævnet.

Stk. 2 Trafikselskaber, der ikke har tilsluttet sig ankenævnet, bidrager til finansieringen af ankenævnet ved betaling af gebyr differentieret efter sagens udfald, jf. stk. 3 samt ved indbetaling af et bidrag for sagens behandling, svarende til 1% af grundfinansieringen, jf. stk. 1. Ved ankenævnets stiftelse er sidstnævnte bidrag på kr. 5.000 incl. moms pr. sag; aktuelt bidrag kan ses af bilag A til disse vedtægter.

Stk. 3 Trafikselskaber jf. stk. 1 og 2 betaler et gebyr for sagens behandling. Hvis klager får medhold i ankenævnet, eller hvis klagen i det væsentligste forliges til klagers fordel, betales ved ankenævnets stiftelse et gebyr på kr. 10.000 incl. moms pr. sag. For øvrige sager betales ved ankenævnets stiftelse et gebyr på kr. 5.000 incl. moms pr. sag. Gebyrerne reguleres årligt svarende til udvikling i lønindekset, og aktuelle gebyrer kan ses af bilag A til disse vedtægter.

Stk. 4. Ved sekretariatets videresendelse af klagen til trafikselskabets udtalelse, jf. § 6, stk. 7, skal trafikselskabet samtidig orienteres om, at trafikselskabet ved klagesagens afslutning ved forlig eller afgørelse fra ankenævnet, faktureres for klagens behandling ved ankenævnet samt om beløbets størrelse.

§ 19 Beløbet kan inddrives ved udpantning hos trafikselskabet, jf. lov om forbrugerklager § 17, stk. 4.

J. Regnskab og drift

§ 20 Der føres regnskab over de med ankenævnets behandling forbundne indtægter og udgifter. Ankenævnet udarbejder årligt et regnskab og en årsrapport om aktiviteten i det forløbne år og

Ankenævn for Bus, Tog og Metro - vedtægter version 1.1

administrationen i øvrigt. Kopi sendes til Økonomi- og erhvervsministeren, Forbrugerstyrelsen og Trafikselskaberne, jf. § 1.

Stk. 2 Regnskabsåret er kalenderåret.

K. Generelle bestemmelser

§ 21 Forbrugerrådet og Trafikselskaberne jf. § 1 fastsætter en forretningsorden for ankenævnet.

§ 22 Til vedtagelse af ændringer af nærværende vedtægter kræves enighed mellem Forbrugerrådet, trafikselskaberne jf. § 1 og de trafikselskaber, som har tilsluttet sig ankenævnet.

Vedtægtsændringerne skal godkendes af Økonomi- og erhvervsministeren.

§ 23 Vedtægterne vurderes løbende, første gang, senest ved udgangen af 2009 i lyset af de indhøstede erfaringer.

§ 24 Forbrugerrådet og Trafikselskaberne jf. § 1 kan med 1 års varsel til en 1. april opsige aftalen, hvorved ankenævnet opløses. Vedtægterne er dog bindende for så vidt angår ydelser leveret inden udtrædelsesdatoen. Der fastsættes betryggende vilkår for afvikling af verserende sager mv.

Ankenævn for Bus, Tog og Metro - vedtægter version 1.1

BILAG A

Aktuelle priser/gebyrer, gældende pr. [dato]:

D. Indgivelse af klage og klagebehandling

§ 6, stk. 2 og 3:

Klagers gebyr for indgivelse af klage	kr.	160,00
Klagers nedsatte gebyr for indgivelse af klage	kr.	80,00

Beløb er incl. moms

I. Omkostninger

§ 18, stk. 1, 2 og 3:

Grundfinansiering	kr.	500.000,00
Bidrag fra trafikselskab udenfor Ankenævnet	kr.	5.000,00
Trafikselskabs gebyr for tabt sag	kr.	10.000,00
Trafikselskabs gebyr for vundet sag	kr.	5.000,00

Beløb er incl. moms

Århus, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 11
Bilag nr. 4**

BUDGET og FINANSIERINGSMODEL

Bilag til Høring om tilslutning til Ankenævn for Bus, Tog og Metro

Budget og finansieringsmodel

Bus & Tog styregruppen har fastlagt et budget på kr. 1.250.000 under følgende forudsætninger:

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro forventes at skulle behandle ca. 100 sager årligt. Derudover forventes ca. det dobbelte antal henvendelser/sager – 200 – at kunne løses af Ankenævnets sekretariat uden behandling i selve ankenævnet (forlig).

09-04-2008

Sag.nr.: 00/574

Dokumentnr. 21354/08

Sagsbehandler

Birgitte Deigaard

Tel. 35298328

Email: bid@regioner.dk

Budget

På baggrund af ovenstående opstilles følgende budget (incl. moms):

Honorar til nævnet:

1 dommer	kr.	250.000
2 repræsentanter for Forbrugerrådet	kr.	75.000
2 repræsentanter for branchen	kr.	0*

Drift af sekretariat:

1 sekretariatschef	kr.	0**
3/4 juridisk sagsbehandler	kr.	562.500
½ administrativ medarbejder	kr.	250.000
Kontorhold, ekskl. husleje	kr.	112.500

Total, ekskl. husleje kr. 1.250.000

* repræsentanterne fra branchen finansieres af de selskaber, der varetager funktionen

** sekretariatschefen forudsættes omkostningsneutral, idet det er målet at få Forbrugerrådet til at acceptere, at Niels Mortensen varetager denne rolle

Budgettet er forbundet med stor usikkerhed.

Bus & Tog sekretariatet
Dampfærgevej 22
Postbox 2593
2100 København Ø

Tel. 3529 8100
Fax 3529 8300

Finansieringsmodel

Side 2

Bus & Tog styregruppen vedtog på sit møde den 4. december 2007, at finansieringen skulle bestå af:

- en grundfinansiering (aftalt til kr. 500.000), hvor det enkelte selskabs betaling beregnes i forhold til selskabets passagerindtægter (samme princip for betaling som for bidrag til Rejseplanens drift)
- en forbrugsfinansiering, hvor der betales pr. sag ført til Ankenævnsbehandling med differentieret betaling for tabt hhv. vundet sag.

Selskaber, der ikke har tilsluttet sig Ankenævnet bidrager til finansieringen pr. sag, idet betalingen udgøres af den forbrugsbestemte betaling + et ekstra bidrag svarende til 1% af grundfinansieringen (dvs. kr. 5.000).

Finansieringsmodellen ser herefter således ud:

		Ankenævn for Bus, Tog og Metro	
		- parternes betaling	
		Bidrag incl. moms	
		Grundbetaling	Forbrugsbetaling
	Fordeling af parternes bidrag til Rejseplanen beregnet udfra Passagerindtægter		
DSB	55,6%	278.000	5.000 pr. vundet sag 10.000 pr. tabt sag
Arriva Tog	2,2%	11.000	
Metroselskabet	3,3%	17.000	
Movia	19,7%	98.000	
Bornholms Trafikselskab	0,4%	2.000	
FynBus	2,9%	14.000	
Sydtrafik	3,4%	17.000	
Midttrafik	9,0%	45.000	
Trafikselskab Nordjylland	3,6%	18.000	
I alt	100,0%	500.000	

* kilde: Bidrag Rejseplanen 2008

Det gebyr, klagerne betaler for at få behandlet en klage er så beskedent, at det er uden nævneværdig betydning for budgettet (anslås til ca. kr. 5-10.000 pr. år).

Århus, 16. maj 2008

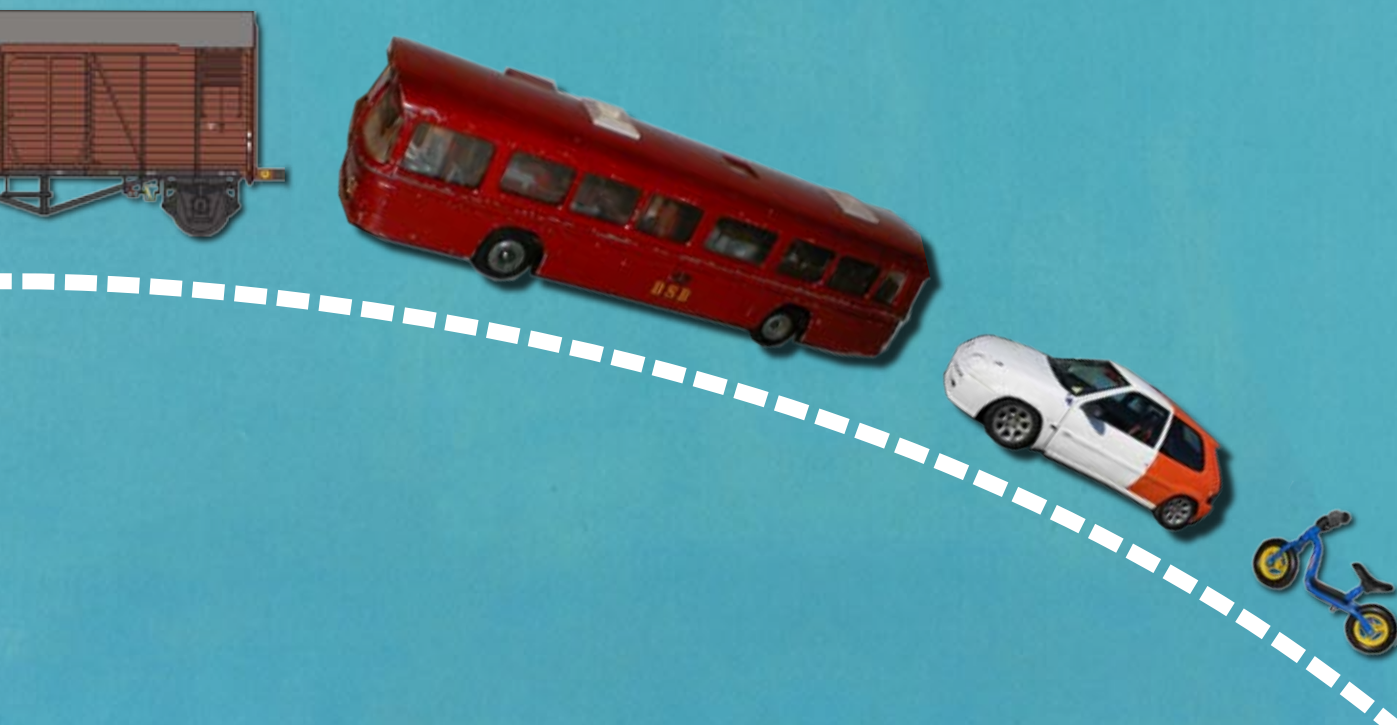
**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 12



Effektiv mobilitet

– øget konkurrenceevne
og bedre miljø



Indhold

5	Forord Vækst gennem øget mobilitet
6	Anbefalinger Hvad skal der til?
8	Del I Behov for effektiv mobilitet
11	Del II Hvad er mobilitetsplanlægning?
17	Del III Effektiv mobilitet – hvordan?



Vækst gennem øget mobilitet

Regeringen vil på baggrund af Infrastrukturkommissionens betænkning udarbejde en investeringsplan for infrastruktur og vil samtidig fremlægge en strategi for reduktion af transportsektorens CO₂ udledning.

Danske Regioner vil med dette debatoplæg gerne bidrage til dette arbejde ved at foreslå, at der udarbejdes en mobilitetsplan for både person- og godstransport, **der kombinerer løsningen af transportens stigende trængselsproblem med en løsning af dens miljøproblemer.**

Den stigende trængsel risikerer at blive en af de helt store barrierer for vækst og udvikling, og Danmark har derfor ikke råd til at lade være med at tage trængslen alvorligt. En mobilitetsplan skal medvirke til at understøtte vækstbetingelserne og den regionale udvikling ved at sikre arbejdskraftens mobilitet, virksomhedernes adgang til arbejdskraft og erhvervslivets behov for mobilitet af gods. **Lad os gøre effektiv mobilitet til en af Danmarks konkurrencemæssige styrker.**

Tilgængelighed, sammenhængskraft og arbejdskraftens mobilitet er helt afgørende for vækst og regional udvikling, og der sammen med ansvaret for den regionale kollektive transport er et af regionernes kerneområder. Gode transportforhold er derfor centrale. Natur og miljø er også stærke konkurrenceparametre for Danmark. Regeringen har sat et ambitiøst pejlemærke om, at trafikken CO₂ udledning skal reduceres med 25 pct. frem til år 2030. For at indfri dette mål, bliver det **nødvendigt at opprioritere den kollektive trafik og anvende alle muligheder for at skabe en mere effektiv transport.** Det kan en mobilitetsplan medvirke til.

Formålet med en mobilitetsplan er at sikre en effektiv, sikker og bæredygtig mobilitet. Adfærden skal påvirkes, så brugen af transportmidler og infrastruktur bliver mere effektiv. Mobilitet

er ikke kun et nationalt anliggende. Der skal også udarbejdes mobilitets tiltag på det regionale og kommunale niveau, i et samarbejde mellem regioner og kommuner.

Mobilitetsproblemerne er meget forskellige i forskellige dele af landet. **En mobilitetsplan giver mulighed for at løse de regionale og lokale udfordringer.** En mobilitetsplan vil behandle forskellige problemer og opstille forskellige løsningsforslag og konkurrenceflader mellem transportmidlerne alt efter, om den vedrører de store byer med trængselsproblemer, de mellemstore byer, hvor tilgængelighed til virksomheder og uddannelsesinstitutioner er vigtig eller landdistrikter, hvor mobiliteten for uddannelsessøgende, erhvervsaktive og ældre stiller særlige krav. I alle områderne er formålet at sikre mobiliteten for den enkelte ved den rette kombination mellem transportformerne bil, cykel og kollektiv trafik.

Danske Regioner vil med dette debatoplæg konkretisere det mulige indhold i en mobilitetsplan og lægge op til en debat om mulighederne for gennem en helhedsorienteret indsats – mobilitetsplanen – at kombinere den økonomiske fremgang med et godt miljø og gode trafikale vilkår. Men det betyder ikke, at alt skal sættes i stå, mens planerne udarbejdes. **Problemerne med trængslen er så presserende, at det haster med at få besluttet de nødvendige statslige infrastrukturinvesteringer.**

Carl Holst

Formand for Danske Regioners Udvalg for Regional Udvikling

Hvad skal der til?

1. Danske Regioner anbefaler, at der opstilles mål for reduktion af transportens trængsels- og miljøproblemer

Trængselsproblemerne er allerede nu en alvorlig barriere for vækst og udvikling. Samtidig er trafikken miljø- og klimapåvirkning stigende. Der er derfor behov for at opstille en vision og konkrete mål for trafikken og miljøet. Der bør opstilles mål for trængsel og rettidighed, transportens fordeling på transportformer, trafikulykker og miljøpåvirkning. Nationale mål kan give en ramme for at opstille regionale og lokale mål, der er tilpasset de konkrete forhold.

2. Danske Regioner anbefaler, at regeringen udarbejder en national mobilitetsplan, der omfatter både person- og godstransport, og som giver rammer og flere virkemidler til arbejdet med regionale og lokale mobilitets tiltag

Mobilitetsplanen skal tage udgangspunkt i transportbehovet i stedet for de enkelte transportmidler. Den skal omfatte både personer og gods og skal skabe rammer for en effektiv, sikker og bæredygtig mobilitet nationalt, regionalt og lokalt. Formålet er at påvirke adfærden, så brugen af transportmidler og infrastruktur bliver mere effektiv. Tiltagene kan være nationale, regionale, kommunale eller lokale. Den nationale mobilitetsplan bør give det regionale og kommunale niveau de nødvendige rammer og redskaber i hænde til arbejdet med mobilitet og bør understøtte det regionale og kommunale arbejde økonomisk.

3. Danske Regioner anbefaler, at alle de nødvendige virkemidler kombineres i løsningen af trafikken trængsels- og miljøproblemer

Trafikkens trængsels- og miljøproblemer har et omfang, som gør, at et eller få tiltag ikke kan løse problemerne. Det er nødvendigt at overveje alle de virkemidler, der er til rådighed, og anvende dem, der passer bedst på de konkrete problemer.

De virkemidler, der er til rådighed i mobilitetsplanlægningen, omfatter:

- Mere konkurrencedygtig kollektiv trafik
- Bedre sammenhæng mellem transportformerne
- Økonomiske incitamenter
- Fysisk planlægning
- Trafikledelse (ITS)
- Bedre vilkår for cyklister
- Tiltag over for gods.

4. Danske Regioner anbefaler, at der oprettes et innovativt program til mobilitet og miljø på 200 mio. kr. årligt i 5 år, som kan understøtte arbejdet med regionale og lokale mobilitetsplaner og bidrage til konkrete mobilitetsfremmende foranstaltninger og derved øge fremkommeligheden og mindske trafikken klimapåvirkning

De europæiske erfaringer med mobilitetsplanlægning viser, at nationale initiativer har spillet en stor rolle for det lokale arbejde. Et statsligt program til økonomisk støtte regionale og lokale mobilitets tiltag vil være et meget væsentligt element i at understøtte arbejdet, og gøre sammenhængen i den nuværende infrastruktur bedre, samt til at sikre en bedre udnyttelse af infrastrukturen. 1 km motorvej koster skønsmæssigt 100 mio. kr. Kan et mobilitetsprogram til 200 mio. kr. årligt spare vejinvesteringer svarende til blot 2 km motorvej, er pengene tjent hjem samtidig med, at trængsel og miljø er forbedret.

5. Danske Regioner anbefaler, at løsninger på behovet for mobilitet og på trafikken miljøproblemer tilpasses de regionale og lokale udfordringer, og at den nationale mobilitetsplan derfor følges op af regionale/kommunale tiltag

Mobilitetsproblemerne er meget forskellige i forskellige dele af landet. Løsningerne skal derfor tilpasses de regionale og lokale udfordringer. Mobilitetstiltagene vil være forskellige i de store byer med trængselsproblemer, de mellemstore byer, hvor tilgængelighed til virksomheder og uddannelsesinstitutioner er vigtig og landdistrikter, hvor mobiliteten for uddannelsessøgende, erhvervsaktive og ældre stiller særlige krav.

Den nationale mobilitetsplan skal derfor følges op af regionale og lokale mobilitetstiltag, der kan tilpasses de lokale vilkår, og den nationale plan bør give det regionale og kommunale niveau de nødvendige incitamenter og rammer hertil.

6. Danske Regioner anbefaler, at mobilitetsarbejdet sker i partnerskab og netværk med andre relevante aktører, bl.a. lokale erhvervsorganisationer, trafikselskaber, større arbejdspladser og institutioner samt lokale foreninger. Det kan sikre lokal forankring og bred opbakning til mobilitetsarbejdet

De fleste steder i EU, hvor der arbejdes med mobilitetsplanlægning, involveres mange aktører med henblik på at fastlægge mål og tiltag, og for at forankre politikken. Et vigtigt element i lokale mobilitetsplaner er, at store lokale virksomheder og institutioner med mange ansatte og mange daglige brugere/kunder også selv arbejder med en effektiv mobilitet for de ansatte, for brugere/kunder og for gods.



Behov for effektiv mobilitet

Danske Regioner har i forbindelse med Infrastrukturkommissionens arbejde peget på behovet for, at der udarbejdes en national mobilitetsplan efter hollandsk forbillede, og Danske Regioner og KL har i fællesskab rettet henvendelse til Transportministeren bl.a. med en opfordring til at udarbejde en sådan plan.

Udgangspunktet for en mobilitetsplan er, at den enkelte borgers og erhvervslivets mobilitetsbehov skal opfyldes, samtidig med at de negative trængsels- og miljøeffekter, som transport i dag er forbundet med, reduceres. Den fysiske planlægning kan understøtte dette ved at mindske behovet for transport og sikre, at transportbehovet kan opfyldes med mindre miljøbelastende transportmidler. I nogle områder er bilen det bedste transportmiddel – i landområderne er to biler ofte en forudsætning for, at begge parter i en familie kan arbejde. I andre områder har andre transportmidler som bus og tog en styrke. Formålet er således ikke at mindske befolkningens mobilitet eller godsets bevægelse, men at sikre, at transportbehovet dækkes mere hensigtsmæssigt. En velfungerende infrastruktur er desuden en konkurrenceparameter i sig selv, og et velfungerede transport-system vil kunne sikre nationale og internationale investeringer.

Trængselsproblemerne er allerede nu en alvorlig barriere for vækst og udvikling – og det bliver kun værre. Det samfundsmæssige tab, ved at både personer og varer sidder i kø, er i Hovedstadsområdet på 5,7 mia. kr. årligt (Projekt Trængsel, COWI m.fl. 2004), svarende til i omegnen af 10 mia. kr. årligt på landsplan. I tabte arbejdstimer svarer det til ca. 25.000 fuldtidsstillinger på landsplan. Ikke alle timerne vil blive brugt på arbejdsmarkedet, men

en mindskning af tidstabet vil kunne øge arbejdsudbuddet og dermed bidrage til at løse problemerne med arbejdskraftmangel.

Samtidig er transportens påvirkning af klimaet stigende. Transportens andel af Danmarks samlede udledning af CO₂ er steget fra 15% i 1980 til 33% i 2005. Ifølge en fremskrivning fra Transportministeriet vil CO₂ emissionen stige med omkring 20% frem til 2030 ift. 2005 (Infrastrukturkommissionen).

Danmark har i mange år haft en fremtrædende rolle på klimaområdet og skal være vært ved FN's klimatopmøde i 2009. I den forbindelse vil det være et stort aktiv for Danmark, hvis vi også er et foregangsland inden for transport, der kan vise, hvordan en langsigtet planlægning kan kombinere effektiv mobilitet med klimahensyn.

I forbindelse med velstandsstigningen i samfundet er kravene til den offentlige transport blevet større. Bilerne er blevet større og mere komfortable. Samtidig er der sket en spredning af boliger og arbejdspladser, så pendlingen er blevet længere. Den kollektive transport har også oplevet et kvalitetsløft med nye tog og busser. Men standarden svarer ikke altid til det, kunden forventer, bl.a. er punktligheden på



nogle strækninger for lille og hastigheden for lav ift. bil. Det stiller store krav til den kollektive trafik, hvis den skal matche den velstandsudvikling, der er sket.

Regionerne har til opgave at tage initiativer til at formidle samarbejdet mellem de forskellige regionale og lokale parter i forhold til at styrke regional udvikling og vækst. Den regionale udviklingsplan er et centralt omdrejningspunkt i denne opgave. Alle regioner har prioriteret infrastruktur højt i de nye regionale udviklingsplaner. En effektiv og bæredygtig infrastruktur ses som en afgørende forudsætning for fortsat vækst og udvikling i regionen. I forbindelse med Infrastrukturkommissionens arbejde er der i alle regioner vedtaget oplæg, hvor regioner og kommuner i fællesskab peger på indsatsområder og behov for investeringer i de respektive regioner. De regionale udviklingsplaner tager afsæt i disse fælles indspil til infrastrukturkommissionen. Den regionale udviklingsplan har dermed mulighed for at fungere som koordinerende instrument mellem de lokale ønsker/behov i forhold til de overordnede rammer, som det statslige niveau sætter. Med denne funktion kan udviklingsplanen leve op til lovens krav, nemlig at beskrive den fremtidige sammenhæng mellem de statslige og de kommunale planer.

De konkrete temaer i de regionale udviklingsplaner er bl.a., hvordan der kan skabes bedre sammenhæng mellem byerne, hvordan arbejdskraftens mobilitet kan styrkes i forhold til pendlingsoplande, samt hvordan yderområdernes infra-

struktur kan styrkes, og der kan skabes en bedre sammenhæng mellem by og land. Der peges desuden på, hvordan den kollektive transport bør opprioriteres, samt hvordan den fremtidige regionale infrastrukturudvikling kan ske på et bæredygtigt grundlag, og dermed kan medvirke til at nedbringe transportens andel af CO₂ udledningen.

Udover ansvaret for den regionale udviklingsplan er regionerne ansvarlige for planlægning og driftsstøtte til den regionale busstrafik og for drift af lokalbanerne.

Kollektiv trafikbetjening af landdistrikter er en selvstændig udfordring. Der er ikke økonomi i busruter med kun få passagerer dagligt, ligesom den ikke er miljømæssig optimal. Derfor må der tænkes i alternativer som supplement til individuel bilkørsel, f. eks. samkørsel, telebusser, kobling mellem almindelig persontransport og sygetransport, skolebusser, handicapkørsel mv. Dette kan også indgå i en mobilitetsplan.





DEBAT

Hvordan kan der arbejdes videre med Infrastrukturkommissionens anbefaling om, at der er behov for en sammenhængende helhedsplanlægning for både persontransport og godstransport?

Vil debatten op til Klimatopmødet i København i 2009 skærpe fokus på klima, så der bliver en bred forståelse for nødvendigheden af en indsats for at reducere transportens CO₂-udledning?



Hvad er mobilitetsplanlægning?

Inspireret af Holland kan en mobilitetsplan indeholde følgende elementer:

- En **vision** for hvordan vores transport skal se ud i fremtiden
- Forslag til hvordan vi fremover får langt flere personer til at benytte **kollektiv transport**
- Forslag til hvordan der skabes en bedre sammenhæng mellem **fysisk planlægning** (bolig- og erhvervslokalisering) og transport, så fremtidens transportbehov bliver mindre
- Forslag til hvordan der skabes en **bedre sammenhæng mellem transportformerne** – dvs. gør det let at skifte mellem bil, tog, bus osv. Eksempelvis i form af Parkér og Rejs anlæg
- Forslag til hvordan **miljøbelastningen** som følge af transport bliver mindre
- Forslag til hvordan **økonomiske incitament**er kan bruges til at reducere trængsel, f.eks. trængselsafgifter og skatter
- Flere konkrete forslag til hvordan **intelligent trafikstyring** kan reducere trængsel.

De europæiske erfaringer

Der er mange steder internationalt taget initiativer til mobilitetsplaner. En vigtig forudsætning for mobilitetsplanlægningen i Europa har været samspillet mellem politiske og administrative organer på nationalt, regionalt og lokalt niveau. De nationale myndigheder har således stimuleret samarbejdet i mange lande med direkte økonomiske tilskud, finansiering af konsulenter og rådgivere, tilpasning af lovgrundlag og udarbejdelse af retningslinier for mobilitetsarbejdet (TØI, "Mobility Management" 2003, s 47).

Mobilitetsplanlægning lægger op til et samarbejde mellem en offentlig og en privat indsats og indgåelse af partnerskaber for at nå de miljømæssige og transportmæssige mål. I mange af de europæiske lande deltager en lang række aktører i det lokale samarbejde, bl.a. kommunale myndigheder, trafikelskaber, arbejdsgivere, firmaer/klubber der organiserer delebiler, organisationer der organiserer samkørsel, nationale og lokale interesseorganisationer, f.eks. cyklistorganisationer,

FAKTA

EU støtter en mindre bilafhængig livsstil i byerne

EU har i 2007 fremlagt en grønbog om mobilitet i byer, "På vej mod en ny kultur for mobilitet i byer" (KOM (2007) 551). I denne skriver Kommissionen, at erfaringerne på området mobilitet viser, at trafikal overbelastning ikke kan afhjælpes med ét enkelt virkemiddel. Men alternativer til privatbilisme, f.eks. transport til fods, på cykel, med kollektiv transport mv., bør gøre attraktive og sikre. Borgerne bør kunne optimere deres rejse med effektive forbindelser mellem de forskellige transportformer.

Kommissionen skriver:

At de regionale og lokale myndigheder bør sikre, at den gående og cyklende trafik er fuldt integreret i politikkerne for mobilitet i byerne.

At en mindre personbilafhængig livsstil kan fremmes ved:

- Delebiler og samkørsel
- Ved en hensigtsmæssig parkeringspolitik, hvor differentierede parkeringsafgifter anvendes som instrument, der afspejler den begrænsede disponible plads i det offentlige rum (f.eks. gratis p-pladser i periferien og højere afgifter i centrum)
- Attraktive Parkér og Rejs anlæg
- Undersøge, om den eksisterende infrastruktur kan anvendes mere effektivt, før der bygges nye veje. Det kan bl.a. være ved trængselsafgifter og intelligente trafiksystemer (ITS)
- Ved med mobilitetsstyring at påvirke rejseadfærd, før rejsen begynder og øge borgernes bevægenhed overfor mere bæredygtige transportløsninger
- At sikre effektive grænseflader for gods mellem fjerntransport og lokaltransport.

Kilde: EU, Grønbog om mobilitet i byer, "På vej mod en ny kultur for mobilitet i byer" 2007 (KOM (2007) 551)

FAKTA

Mobilitetsplanlægningen i Göteborg

I Göteborg ønsker kommunen – for at tage højde for en forventet stigning i såvel person- som lastbiltrafikken – at påvirke og forandre borgernes daglige rejsevaner. Trafikstigningen vil ellers gøre det umuligt at opnå såvel miljø- som fremkommelighedsmål.

Trafikkontoret i kommunen har bl.a. opstillet følgende konkrete mål:

- Reduktion af CO₂ med 4% i 2010
- Miljøkvalitetsnorm for partikler og NO_x skal overholdes
- Højest 65 dB(A) på facade 2015
- Arealforbruget til infrastruktur i den tætbebyggede del (tätorten) af Göteborg Kommune må ikke stige.

Blandt de mange midler kan nævnes, at der skal arbejdes for, at:

- Virksomheder lokaliseres ved trafikknudepunkter
- Reduktion af trafikken og hastighedsbegrænsende foranstaltninger skal være bærende elementer i trafikplanlægningen
- Kollektiv trafik og cykel prioriteres frem for biltrafik
- Større virksomheder på sigt udarbejder transportplaner
- Offentlige og private arbejdsgivere anvender bildeling
- Attraktive parkeringspladser anvendes til delebiler.

Kilde: Göteborg Stad, Trafikkontoret, "Miljöprogrammet För trafikken i Göteborg" 2006.



miljøorganisationer, sundhedsorganisationer og erhvervslivets organisationer. Dette samarbejde er en vigtig forudsætning for, at lokalsamfundet støtter op om og føler sig ansvarlig for tiltagene (TØI, "Mobility Management" 2003, s 48).

I Holland er der gennemført en national mobilitetsplan med en klar målsætning om, at den kollektive transport skal være et attraktivt alternativ til privatbilismen. Der er desuden gennemført mobilitetsplanlægning i Malmö og Göteborg samt i en række franske byer. I England giver regeringen tilskud til mobilitetskonsulenter, som kan udarbejde mobilitetsplaner for de enkelte virksomheder eller kommuner. Der har tidligere været et mobilitetskontor i HUR (det nuværende MOVIA). Det havde som overordnet formål at undersøge, om virksomheder og institutioner i Hovedstaden havde en interesse i at udarbejde transportplaner og at undersøge, hvilken effekt planerne havde på medarbejdernes transportvaner.

En dansk mobilitetsplan

En mobilitetsplan udgør en ramme, inden for hvilken organisering og valg af mål og midler kan besluttes og tilpasses lokalt og regionalt i forhold til, hvem der tager initiativet, og hvem der deltager. Styrken i tilgangen er, at den er fleksibel, og at den kan tilpasses de regionale og lokale forhold. De politiske målsætninger kan være forskellige, og infrastrukturen og trafikproblemerne vil være forskellige i forskellige områder.

En dansk mobilitetsplan kan udarbejdes og gennemføres på mange forskellige geografiske niveauer. Det kan være en statslig plan, som udstikker langsigtede mål og visioner på transportområdet. Den statslige plan bør give det regionale og lokale niveau de nødvendige redskaber i hænde og understøtte det regionale og lokale arbejde økonomisk. I England kan de lokale myndigheder f.eks. kræve, at virksomhederne udarbejder transporthandlingsplaner (TØI, "Mobility Management" 2003, s 47).

De europæiske erfaringer med mobilitetsplanlægning viser, at de nationale initiativer har spillet en stor rolle for arbejdet. Statslige programmer til økonomisk at støtte mobilitetsinitiativ vil være et meget væsentligt element i at kunne fremme processen på lokalt og regionalt niveau. Der er derfor behov for et statsligt, innovativt program til fremme af mobilitet og miljø. 1 km motorvej koster skønsmæssigt 100 mio. kr. Kan et mobilitetsprogram til 200 mio. kr. årligt spare vejinvesteringer svarende til blot 2 km motorvej, er pengene tjent hjem, samtidig med at trængsel og miljø er forbedret.

Det kan også være en plan på regionalt niveau, hvor det regionale og det lokale transportmønster ses i sammenhæng, og hvor de kollektive transportmidler tænkes sammen på tværs af organisationsformer. De regionale og de kommunale myndigheder kan gå sammen om at tilret-

telægge et velfungerende kollektivt transportsystem på tværs af kommunerne med henblik på at løse trængselsproblemer i forbindelse med bl.a. pendling. Det kan sikre virksomhederne større arbejdskraftoplåde og sikre velplacerede og velfungerende Parkér og Rejs anlæg for omstigning mellem individuel og kollektiv trafik. De regionale og kommunale myndigheder kan også gå sammen for at sikre mobiliteten i landområderne, bl.a. ved at understøtte samkørsel, tilbringerkørsel til overordnede ruter, og ved koordinering af telekørsel med anden offentligt betalt kørsel, bl.a. siddende patienttransport, lægekørsel, dag-centerkørsel mv.

Mobilitetsplanen kan også udarbejdes på det lokale niveau i de enkelte byer, hvor der tages udgangspunkt i de lokale transportmønstre, som ses i sammenhæng med parkeringspolitik, infrastruktur i form af cykelstier og busbaner. Kommunerne har allerede nu en række virkemidler til rådighed, som kan anvendes til at fremme en mobilitetsplanlægning.

En vigtig del af mobilitetsplanlægningen er samarbejdet med lokale virksomheder og institutioner som hospitaler, universiteter og offentlige kontorer, hvor den enkelte arbejdsgiver udarbejder mobilitetsplaner som bidrager til, at de ansattes transport til arbejde og brugeres/kunders transport kan ske mere miljøvenligt. Mobilitetsplanen kan også omfatte virksomhedens transport af gods. Ved samarbejde med virksomheder og store institutioner kan desuden sikres en hensigtsmæssig lokalisering ved nyetablering og et velfungerende transportnet til eksisterende virksomheder.

Både de trafikale problemer og løsninger vil være forskellige i forskellige dele af landet og i forskellige områder lokalt. Mobilitetsplanerne skal derfor indrettes på at løse de konkrete udfordringer, der er lokalt. Statens investeringer i infrastruktur i vej og bane udgør en vigtig ramme for mobilitetsplanlægningen. Det er vigtigt, at investeringer placeres der, hvor der er størst behov, og hvor de bedst kan bidrage til at løse de overordnede problemer, både trafikalt og klimamæssigt.

FAKTA

Eksempel på lokal planlægning fra Groningen, Holland

Mål

- Nulvækst i biltrafik pr indbygger
- Beholde cykelandel på 50%
- Øge antallet af kollektivt rejsende med 25-30% fra 1999 til 2010.

Tiltag

- Parkér og Rejs anlæg til bytte fra bil til cykel
- Cykel og rejs: Knudepunkter for bytte mellem cykel og kollektiv trafik.

Erfaring

Programmet udvikles stadig. Der er mere end 145 km cykelsti. Cykling går i snit 30% hurtigere end at køre i bil. Der findes 35 overvågede cykelparkeringspladser i Groningen.

Kilde: Göteborg Stad, Trafikkontoret "Miljöprogrammet För trafikken i Göteborg" 2006

FAKTA

Aftaler med lokale virksomheder

Som en del af en plan for at bekæmpe trængsel i Rotterdam-området har de lokale og regionale myndigheder indgået aftaler med virksomheder lokaliseret i industrizoner, hvor virksomheden gennemfører mobilitetsplanlægningstiltag, mod at myndighederne til gengæld forbedrer infrastruktur og den offentlige transport. Virksomhederne har forpligtet sig til at reducere de ansattes bilbrug med 10%.

Kilde: Ministry of Transport, Public Works and Water Management "Transportation Demand Management Policy Document" 1999, s 9

Forskellige roller i mobilitetsplanlægningen

For at dansk mobilitetsplanlægning kommer fra start, er der behov for en indsats på mange niveauer.

Staten kan f.eks.:

- Opstille nationale mål for mobiliteten, der kan indgå i en national mobilitetsplan
- Sætte fokus på mobilitet og miljø i den kommende landsplanredegørelse, herunder hvordan den fysiske planlægning og infrastrukturplanlægningen kan hænge bedre sammen
- Etablere et innovativt program for mobilitet og miljø, som kan understøtte regional og kommunal mobilitetsplanlægning og nationale, regionale og lokale initiativer, der kan bidrage til at reducere trængsel og mindske trafikens miljø- og klimapåvirkning
- Opprioritere den kollektive trafik med henblik på at styrke dens konkurrenceevne
- Overveje statens afgiftspolitik på transport og tilskud til kollektiv transport med henblik på at reducere trængsel og mindske trafikens miljø- og klimapåvirkning
- Forbedre regelgrundlaget for det lokale og regionale arbejde med mobilitetsplanlægning.

Regionerne kan f.eks.:

- Initiere regionalt samarbejde om mobilitetsplanlægning med kommuner, trafikselskaber, trafikoperatører, virksomheder, ansvarlige for bestilling og levering af handicapkørsel, sygetransporter m.fl.
- Lade mobilitetsplanlægning indgå i den regionale udviklingsplan i forhold til den i planloven fastlagte opgave med at sikre sammenhæng mellem statens og kommunernes infrastrukturplanlægning
- Have fokus på, hvordan landdistrikterne kan trafikbetjenes på en mere fleksibel, økonomisk rentabel og miljøvenlig måde, f.eks. ved tilbringeordninger til regionale ruter
- Pege på behovet for bedre omskiftningsmuligheder mellem de forskellige transportformer, herunder etablering af Parkér og Rejs anlæg og forbedring af terminaler og regionale stoppesteder.

Kommunerne kan f.eks.:

- Arbejde med principper i den fysiske planlægning, der kan mindske transportbehovet og gøre kollektiv transport til et mere attraktivt alternativ til bilen
- Anvende virkemidler som parkeringspolitik, miljøzoner, ITS, bedre vilkår for cyklister m.v.
- Etablere mobilitetskontorer og samarbejde med store virksomheder og institutioner om etablering af mere attraktiv kollektiv trafikbetjening og brug heraf, samt om miljø- og klimavenlig godstransport
- Understøtte mobiliteten i landdistrikter
- Understøtte cykel og gang på kortere ture
- Etablere bedre Parkér og Rejs faciliteter.

Et godt udgangspunkt vil være en statslig mobilitetsplan. Regioner og kommuner har allerede nu en række værktøjer som kan anvendes til at starte mobilitetsarbejdet, men en indsats i større skala fordrer, at der er økonomiske incitamenter, f.eks. i form af et statsligt mobilitets- og miljøprogram.

DEBAT

Hvad kan Danmark lære af andre landes erfaringer med mobilitetsplanlægning?



Eksempler på mulige elementer i en mobilitetsplan

Mere konkurrencedygtig kollektiv trafik

- Hurtigere og mere rettidige tog
- Hurtigere busser
- Telebusser på landet
- Busbaner og busprioritering

Bedre sammenhæng mellem transportformerne

- Parkér og Rejs (for biler og cykler)
- Bedre skifteterminaler

Økonomiske incitamenter

- Samkørsel
- Delebiler
- Miljøvenlige biler
- Parkeringspolitik
- Trængselsafgifter
- Miljøzoner

Fysisk planlægning

- Byfortætning
- Stationsnærhed

Trafikledelse (ITS)

- Elektronisk information
- Variable hastigheder
- Hastighedsstyring

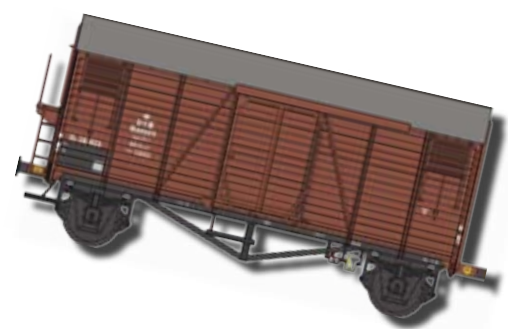
Bedre vilkår for cyklister

- Mere sikker cykeltrafik
- Cykelparkering
- Cykelstisystemer

Tiltag over for gods

- Udvikling af intermodale godsknudepunkter
- Mere effektiv godshåndtering og -distribution
- Samdistribution i bycentre
- Mere gods med jernbane og skib





Effektiv mobilitet – hvordan?

I det følgende konkretiseres det mulige indhold i de enkelte elementer i en mobilitetsplan.

1 En vision for transporten

Reduktion af trængsel og øget rettidighed

I forbindelse med en mobilitetsplan kan opstilles mål for trængsel, hastighed, forsinkelser, rettidighed og anden kvalitet både i individuel og kollektiv trafik.

For den kollektive trafik vil der ofte være krav til maksimal antal aflysninger og rettidighed i kontrakterne, og der vil typisk indsamles oplysninger herom. Der kan således stilles mål for antal aflysninger, rettidighed for kollektiv trafik samt for den gennemsnitlige hastighed af kollektiv trafik i forskellige områder, f.eks. for rejsetider for tog og bus mellem de store bycentre og i forskellige typer byer. Der kan også stilles mål for komfort, f.eks. i form af siddepladser i forhold til antal passagerer.

Der kan også opstilles mål for rettidighed/forsinkelser på vejnettet. Traditionelt måles forsinkelser i forhold til den maksimale hastighedsgrænse, hvilken kan være misvisende, da der nogle steder må forventes lavere hastighed på mange tider af døgnet. Desuden indretter trafikanterne sig i mange tilfælde på den forventede rejsetid og ikke den optimale rejsetid. Der kan derfor f.eks. opstilles mål for minimal hastighed på vejnettet efter geografi og tidspunkt.

Især erhvervslivets godstransport og servicerejser lider under den store trængsel på vejnettet, idet omkostningerne knyttet til disse transportformer er langt højere end ved privatpersoners transport – uanset om det er pendling eller fritidsrejser. Det betyder, at en reduktion af trængslen på vejnettet i høj grad vil komme erhvervslivet til gode, da deres ture i mange tilfælde kan være vanskelige at overflytte til andre transportformer.

Mindskes trængslen, eller etableres der busbaner, vil bussernes fremkommelighed også øges, og rejsetiden forkortes. Det vil reducere omkostningerne ved busdriften, idet antallet af køretimer mindskes. Samtidig vil busserne kunne tiltrække flere passagerer.

Vision for transportmønstret

Der kan opstilles et nationalt mål for andelen af personer, der bruger forskellige transportformer. Da fordelingen på transportformer varierer kraftigt i forskellige områder, kan de nationale mål kombineres med mål, der er differentieret geografisk på områder eller trafikkorridorer.

Målene kan f.eks. formuleres som andel af rejsende, der bruger kollektiv trafik eller cykel, som en del af en rejse opdelt efter turformål og på geografiske områder, f.eks. andel af kollektive rejsende på arbejdsture til de store byer. Målene kan også formuleres i forhold til omfanget af den nuværende vejtrafik, f.eks. at den kun må stige med en vis procentdel af hensyn til generne ved vejtrafikken.

Tilsvarende kan det overvejes at opstille mål for andelen af gods med skib eller bane, nationalt og internationalt.

Mål for transportens miljø- og klimapåvirkning

Regeringen har i sit debatoplæg til en bæredygtig udvikling fra 2002 lagt op til, at trafikens CO₂-udledninger skal reduceres med 25% i 2030 ift. 1988. CO₂-udledningen fra vejtrafikken er steget ca. 40% siden 1988, og Transportministeriet har vurderet, at vejtrafikens CO₂-emissioner vil stige med omkring 50% frem til 2030 ift. 1988, hvis den individuelle kørsel får lov til at udvikle sig, som den har gjort hidtil.

Da vejtrafikens CO₂-udledning udgør 80% af trafikens samlede udledning, betyder det, at skal pejlemærket overholdes forholdsmeæssigt, skal vejtrafikens CO₂-udledning skønsmæssigt være omkring 45% lavere på nuværende tidspunkt. Og at CO₂-udledningen skal være omkring det halve af det forventede niveau i 2030 for at opfylde målet, dvs. en kæmpe udfordring.

EU har i januar 2008 fremlagt et udspil til en klima- og energipakke til forhandling med Parlamentet og medlemslandene: "20 20 by 2020 Europe's climate change opportunity" (COM(2008)30 final). I udspillet lægges der op til, at Danmark skal reducere udledningen af klimagasser fra transportsektoren med 20% i 2020 målt i forhold til 2005. Målet kan ændres i forbindelse med forhandlingerne.

FAKTA

Hollandske mål for transportpolitikken

- 95% af alle rejsende skal i 2020 nå deres mål til tiden
- Trængslen skal være reduceret med 40%
- Antal ulykker pr kørt kilometer skal halveres
- Den kollektive trafik skal være pålidelig og komfortabel
- Transportens andel af luftforurening skal være halveret.

Kilde: "Infrastrukturkommissionens betænkning" 2008, s 263

FAKTA

Grænseværdierne for luftkvalitet overskrides i Danmark

OECD vurderer, at 1/5 af den danske befolkning er udsat for en uacceptabel luftkvalitet. Bl.a. udgør udledning og koncentration af NO_x og PM₁₀ (partikler) en udfordring. I København overskrides PM₁₀ grænseværdierne.

OECD anbefaler derfor bl.a., at Danmark indfører miljøzoner i byerne og opfordrer til, at der fortsat udbydes et økonomisk og miljømæssigt attraktivt, offentligt transportsystem i byerne. OECD anbefaler desuden, at det ved mobilitetsplanlægning sikres, at brugen af personbiler mindskes i trængselsramte områder. OECD peger på brug af kørselsafgifter, parkeringsafgifter, fysisk planlægning og ITS som virkemidler hertil.

Kilde: "OECD Performance Review of Denmark 2007, conclusions", s 3-4



DEBAT

Bør der være nationale mål for mobiliteten i Danmark og bør der også – eller i stedet – opstilles regionale og lokale mål?

Partikler fra dieselmotorer medfører sundhedsskader, specielt i byområder. Skaderne skyldes både person- og godstransport med dieselmotorer. Ifølge Det Miljøøkonomiske Råds formandskabs rapport "Økonomi og Miljø 2008" forværres partikelkoncentrationen, og rådet anbefaler, at "biltrafikens udledning af skadelige partikler og kvælstofdioxid i byrum begrænses yderligere med helhedsorienterede løsninger, så løsning af enkelte problemer ikke øger andre" (s. 5). Der kan opstilles visioner for yderligere reduktion af partikelemissionen og reduktion i antallet af døde som følge af partikelforureningen. Reduktion kan dels ske ved montering af partikelfilter på de enkelte motorer og ved at indføre miljøzoner med krav om partikelfilter.

Der er omkring 700.000 boliger, som er støjbelastede med vejstøj, dvs. med over 55 dB(A), heraf er ca. 150.000 stærkt støjbelastede (over 65dB(A)). Omkring 90% af de støjbelastede boliger ligger langs kommunale veje. I "Forslag til strategi for begrænsning af vejtrafikstøj" (2003 Miljøstyrelsen) vurderes det, at det i mange tilfælde ud fra en samfundsøkonomisk vinkel er fordelagtigt at reducere vejstøj pga. store gevinster i form af færre gener og mindre sundhedsskadelig belastning af befolkningen.

Mål for ulykker

Antallet af dødsulykker i vejtrafikken har i mange år været faldende, og lå i 2006 på 306. Men i 2007 er der sket en kraftig stigning på omkring 1/3 til 409 dødsfald (foreløbigt tal, Vejdirektoratet). Antal tilskadekomne er ikke steget tilsvarende kraftigt. Der var 6.515 tilskadekomne i 2006 og 6.668 (foreløbigt tal) i 2007.

Rådet for Større Færdselssikkerhed har en handlingsplan "Hver ulykke er en for meget" med mål om at reducere antallet af dræbte og kvæstede i trafikken med 40 % i perioden 1998 til 2012, svarende til 300 dræbte på landsplan. Det bør sættes lavere under henvisning til antal dødsfald i 2006. Tilsvarende kan opstilles målsætninger for geografiske delområder.

Regionale og lokale visioner og mål

Da de trafikale problemer og miljøproblemerne er meget forskellige i forskellige dele af landet og i forskellige områder lokalt, skal visioner og mål tage hensyn til de lokale forhold. F.eks. vil et mål for udviklingen i transportmønster kunne afhænge af, om det vedrører et landdistrikt, en stor pendlingskorridor eller et bycenter.

Mobilitetsplanerne vil kunne kobles til de mål og strategier for infrastruktur, som indgår i regionernes udviklingsplaner. Ved at inddrage regionale og lokale aktører vil visioner og mål kunne forankres regionalt og lokalt, og der kan tages højde for de forskelligheder, der er.

Eksempler på mulige nationale mål

Trængsel og rettidighed

- 95% af alle rejsende skal i 2020 nå deres mål til tiden
- Rejsetiden skal være kortere både for bus og tog, målt ift. gennemsnitlig rejsetid
- Trængslen på vejnettet reduceres med 40%, idet der opstilles mål afhængig af geografi og tidspunkt.

Transportmønstret

- Mindst 50% af stigningen i trafikken frem til 2020 skal ske i kollektiv trafik, cykeltrafik og gang, idet den individuelle trafik i landområder kan stige
- Andelen af gods med skib og bane nationalt og internationalt skal øges.

Miljø og trafikulykker

- Opfyldelse af regeringens pejlemærke om reduktion af trafikens CO₂ emissioner med 25% frem til 2030 med et delmål om at opfylde omkring halvdelen af pejlemærket i 2020
- Overholdelse af luftkvaliteten for NO_x og PM₁₀
- Reduktion af antal boliger udsat for vejstøj
- Antallet af trafikuheld pr km halveres.



FAKTA

Den svenske firetrinsmodel

Det svenske Vägverket har udviklet den såkaldte firetrinsmodel, hvor med alternativer overvejes før vejudbygning:

1. Tiltag som påvirker efterspørgslen efter transport og valg af transportmiddel
2. Tiltag som optimerer udnyttelsen af vejkapaciteten
3. Tiltag som forbedrer vejene
4. Udbygning af vejen eller anlæg af en ny vej.

Kilde: Göteborg Stad, Trafikkontoret, "Miljöprogrammet För trafikken i Göteborg" 2006

FAKTA

Udviklingen i den kollektive trafik

Trafikselskaberne har oplevet et fald i passagertallet på 9% i perioden 2003 til 2007. Passagerindtægterne er samtidig faldet med 10% i faste priser, og kørslen er reduceret med 6%. Underskuddet i driften er i samme periode steget.

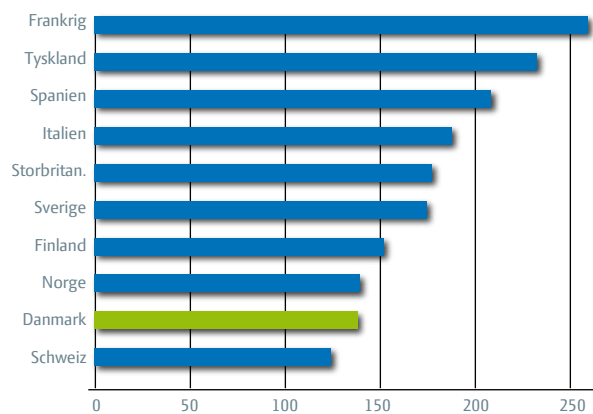
Kilde: Danske Regioner, KL og trafikelskaberne 2008, "Passagerudvikling 2003-2007"

FAKTA

Det tager længere tid at rejse med tog i Danmark

29 minutter. Så meget længere tager det at tage toget fra København til Aalborg i 2007 i forhold til i 1997. Det er en forlængelse af transporttiden på 12%.

Rejsetiden i Danmark ligger i bund internationalt set. Danmark har nogle af de langsomste tog i Europa. Kun det bjergrige Schweiz er langsommere. Men de lande, vi ellers gerne vil sammenligne os med, har hurtigere tog.



Kilde: Henrik Sylvan, Alex Landex og Otto Anker Nielsen, "6-byernes banepan - behov og vision", Trafikdage i Aalborg 2007 www.trafikdage.dk

2 Flere personer skal benytte kollektiv transport

For at øge andelen af personer, som bruger kollektiv transport, er der behov for, at den kollektive transport bliver hurtigere og mere fleksibel. Den kollektive transport kan kun være konkurrencedygtig med bilen i områder med store trafikmængder, hvor der er basis for høj frekvens. Det vil først og fremmest sige trafikken mellem de store byer, trafikken til arbejdspladser i byerne og trafikken i byerne. Der er endvidere behov for, at den kollektive trafik er sammenhængende, så det er muligt at komme fleksibelt til og fra sit bestemmelsessted.

Det vil oftest være omkostningseffektivt at sikre, at de eksisterende transportmuligheder udnyttes mere optimalt, før der bygges nyt. Det svenske Vägverket har udviklet en model – firetrinsmodellen – så alternativer overvejes, før vejudbygning besluttet.

I øjeblikket falder antallet af buspassagerer med det resultat, at taksterne øges (inden for takstloftet), underskuddet i busdriften øges og kørslen reduceres. Der er således tale om en negativ spiral, som medfører et øget fald i antallet af buspassagerer og en stigning i biltrafikken. Der er behov for at vende denne udvikling. Der er derfor behov for at afklare, hvilke serviceniveauer, der er mulige og nødvendige på forskellige strækninger for at sikre en større andel kollektiv rejsende. Især i korridorer med stor trængsel vil der være mulighed for et kollektivt trafiktilbud, som kan overflytte mange.

Da investeringer i ny infrastruktur tager lang tid, fra behovet opstår, til anlægget står klart, er der behov for en langsigtet vision og strategi, som er robust over for eventuelle ændringer i forudsætningerne. Der er allerede nu trængsel ikke kun på vejnettet, men også på banenet, bl.a. i Københavnsområdet og i Østjylland, som både medfører, at det overordnede skinnenet er overbelastet med forsinkelser til følge, og at mange tog er overfyldte i myldretiden.

Der er behov for, at den kollektive transport bliver hurtigere, så den opfattes som konkurrencedygtig med biltrafikken. Forbedringer kræver fornyelse af infrastrukturen – skinnevedligeholdelse, sikringssystemer, sporudvidelser og overhalingsspor. Udvidelse af metronettet, etablering af lokalbaner ved de store byer, udvidelse med letbaner samt bedre bustrafik vil være måder til at forbedre den kollektive trafik.

Busserne spiller en vigtig rolle i den kollektive trafik. Trafikarbejdet med bus udgør knap 40% af trafikarbejdet i kollektiv trafik. Busserne er desuden meget fleksible: De anvender den eksisterende vejinfrastruktur; busdriften kan derfor dække større områder end den skinnebårne trafik, og den kan udvides og indskrænkes hurtigt. Hurtigere busser kan bl.a. sikres ved flere busbaner og ekspresbusser. Ekstra busbaner vil betyde en reduktion af pladsen til biltrafikken eller nedlæggelse af parkeringspladser langs vejene. Der er derfor behov for en bevidst prioritering mellem trafikformerne. Derudover vil bustrafikken

kunne komme hurtigere frem, hvis trængslen på vejnettet mindskes. Investeringer i busfremkommelighed (busbaner og signalprioritering) vil typisk være billigere end tiltag for at udvide hastighed og kapacitet for togene. Højere bushastigheder vil øge antal passagerer og vil samtidig reducere udgiften til busdrift, da der vil være behov for færre kørte bustimer.

Hvis man eksempelvis forestiller sig en vision om, at antallet af passagerer i den kollektive trafik skal fordobles ved overflytning af bilister, skal kapaciteten i størstedelen af den kollektive trafik i København og den nationale jernbanetrafik i Danmark, fordobles. Det vil for togenes vedkommende forudsætte tog, der kan medtage flere passagerer og en udbygning af sporkapaciteten. Biltrafikken vil blive reduceret med omkring 25% i forhold til, hvad den ellers ville have været. Vurderingen er baseret på, at de overflyttede bilister fordeler sig tidsmæssigt som trafikken i dag – så myldretidstrafikken i den kollektive trafik fordobles (jf. Teknologirådets projekt: "Perspektiver ved indførelse af gratis offentlig transport" 2006).

Mobilitet i landdistrikterne er også vigtig. Her er det ikke trængslen, der er problemet, men muligheden for mobilitet for de, der ikke kan eller ønsker at bruge bil. Nogle muligheder er en større samordning af den kollektive transport, der kører i forvejen som betalt kørsel – skolekørsel, en del af transporten af ældre, siddende sygetransport, handikapkørsel – og telekørsel.



DEBAT

Hvor er det vigtigst at sætte ind for at gøre den kollektive transport til et mere attraktivt alternativ til bilen?

Hvordan kan regionerne sammen med staten og kommunerne bidrage til, at den kollektive trafik bliver mere konkurrencedygtig?

FAKTA

Større samordning af betalt kørsel og telekørsel

Det er muligt ved anvendelse af ny teknologi at forbedre den kollektive trafik. Det kan ske ved at give passagererne bedre oversigt over de kollektive trafikudbud på Internettet og direkte på mobiltelefonen. Det gælder ikke mindst i de tyndtbefolkede områder, hvor betjeningen i dag er sporadisk og omkostningstung. Der arbejdes i flere regioner med at justere betjeningen i disse områder. En af ideerne er, at betjeningen af yderområderne skal ske med telebusser, delebiler og privat kørsel, som kan bestilles via mobiltelefon. Passagererne transporteres til terminaler, hvorfra de kører videre med højfrekvente, hurtige busser mellem de større regionale centre. Betjeningen af de tyndtbefolkede områder kan også gøres billigere ved at koordinere den kørsel, der er offentligt betalt/støttet. Det drejer sig bl.a. om kommunernes skole- og handicapkørsel samt patientkørsel til hospitalerne.

FAKTA

Flere passagerer i Helsingborg

Busserne i den svenske by Helsingborg har øget passagertallet med 30% på to år. Der er kommet busbaner, så den kollektive trafik slipper for bilkøer, og når antallet af passagerer stiger, indsættes flere busser. Busserne kører hvert tiende minut eller hvert kvarter i myldretiden. Busselskabet får del i overskuddet, hvis der kommer flere passagerer. Det har betydet, at chaufførerne får en ekstra månedsløn, hvis bussen kommer til tiden, er varm og ren osv. Servicen er derfor blevet meget bedre.

Kilde: Jydske Vestkysten 7. februar 2008, 1. sektion, s 9

FAKTA

Cykeltrafik i Odense og København

Odense - Danmarks Nationale Cykelby - brugte i perioden 1999-2002 20 mio. kr. på at øge cykeltransporten. Over 50 projekter blev gennemført, omfattende fysiske forbedringer, regelændringer og kampagner. Resultatet var 20% flere cykelture (når der korrigeres for eksterne faktorer), antallet af cyklistulykker blev reduceret med 20%, og der kom besparelser på sundhedsområdet, især på sygedagpenge, der var større end udgifterne til cykelprojekterne.

I København har der været en stigning i cykeltrafikken siden midten af 1970'erne, især i indre by og brokvartererne. 36% cykler til og fra arbejde. Københavns Kommune har udarbejdet en cykelpolitik med mål for 2012, bl.a. at andelen der cykler til arbejde skal stige til 40%, og risikoen for at komme alvorligt til skade eller blive dræbt skal halveres. Kommunen har også øget investeringerne til forbedringer af cyklisternes forhold, så de samlede investeringer når op på næsten 250 mio. kr.

Kilder: Odense Kommune: "Evaluering af Odense - Danmarks nationale cykeltrafik," og København Kommune: "Cykeltrafik 2002-2012, Cykelregnskab 2006" og www.kk.dk

Eksempler på konkrete virkemidler til forbedring af den kollektive trafik

- Statslige programmer med økonomisk støtte til mobilitet og miljø
- Busbaner og busprioritering prioriteres kraftigt, så bussernes hastighed øges markant
- Informationen til buspassagerer om ventetid til næste bus forbedres på centrale ruter
- Tognettet udbygges, så der er kapacitet til forøgede gods- og passagemængder
- Togenes hastighed øges
- Vilkårene for cyklister forbedres.



3 Bedre sammenhæng mellem fysisk planlægning og transport

Den fysiske planlægning kan bidrage til at gøre den kollektive trafik mere konkurrencedygtig. Ifølge regeringens debatoplæg til strategi for bæredygtig udvikling "Grønt Ansvar" vil regeringen understøtte en bæredygtig byudvikling i retning af mere kompakte byer og ønsker at undgå utilsigtet byspredning i det åbne land for blandt andet herigennem at reducere transport- og energibehovet og give mulighed for en miljørigtig forvaltning af byens ressourcestrømme.

Alle kommuner og regioner har i samarbejde udarbejdet regionale bidrag til Infrastrukturkommissionen. Disse er udtryk for en samordning af lokale og regionale ønsker til de fremtidige infrastrukturinvesteringer og bliver brugt som grundlag både for kommuneplanstrategierne og de regionale udviklingsplaner, der udformes i et tæt samarbejde mellem regioner og kommuner. Disse planer søger at samordne erhvervsudvikling og infrastruktur på en måde, så planerne understøtter hinanden.

Placering af større nye erhvervs- og boligbebyggelser i nærheden af kollektiv trafik vil øge andelen af rejsende med disse transportformer, og en udbygning af eksisterende områder – en byfortætning – vil gøre det lettere at sikre den kollektive trafikbetjening. Ifølge Fingerplan 2007 kan alle kontorejendomme over 1.500 m² uden videre lokaliseres i det stationsnære kerneområde inden for 600 m. fra stationen. De kan desuden under særlige betingelser lokaliseres i det øvrige stationsnære område. Undersøgelser viser, at lokalisering af kontorarbejdspladser op til 500-600 m fra en station indebærer en fordobling af antallet af ansatte, som dagligt benytter kollektiv transport.

I Ørestaden i København blev en del af indtægten ved grundsalget brugt til at bygge en metro til området. Der blev samtidig – for at understøtte brugen af metroen – stillet maksimumgrænser for antal parkeringspladser pr. bebygget areal i stedet for som normalt i Danmark minimumsgrænser.

FAKTA

Det Østjyske bybånd og Fingerplanen

Det Østjyske bybånd er defineret i Landsplanredegørelse 2006. De jyske regioners udkast til udviklingsplaner peger på, at bybåndet bør udvides. I forbindelse med en mobilitetsplan vil en planlægning ud fra bybåndet give mulighed for at mindske trængslen og trafikens miljøbelastning ved at understøtte højklasset kollektiv trafik mellem byerne i bybåndet.

Den fysiske planlægning i Hovedstadsregionen har gennem de sidste 60 år bygget på ideen om fingerplanen. Fingerplanen understøtter, at udviklingen sker i fingrene, hvilket gør det muligt at sikre både gode vej og kollektiv trafikforbindelser i fingrene. Fingerplanen understøtter således en velfungerende kollektiv trafik i Hovedstaden. I forbindelse med den regionale udviklingsplan har der vist sig behov for at styrke de tværgående forbindelser mellem fingrene, både med vej og skinnetransit.

Kilde: Miljøministeriet, "Landsplanredegørelsen 2006" og "Forslag til Fingerplan" 2007

FAKTA

Parkeringspolitik

Parkeringsforholdene påvirker trafik- og byudviklingen. Ændringer i parkeringsudbuddet (antal og pris) påvirker transportmiddelvalg, rejsetidspunkt og destination. Høje parkeringsafgifter vil mindske antallet af pendlere, der bruger dem, mens den hurtigere omsætning af pladserne vil sikre pladser til bl.a. kunder. Gratis parkeringspladser til ansatte øger tilsvarende antallet, som pendler i bil.

Parkeringspladser, især parkeringshuse/kældre, er dyre at etablere. Stilles de gratis til rådighed for beboere/ansatte/kunder, vil flere anskaffe/bruge bil.

Kilde: Transportrådet: "Kommunal parkeringspolitik - mål og virkemidler" 2002

FAKTA

Eksempel på lokaliseringsplanlægning i Holland

I Holland er der udviklet det såkaldte ABC-princip. Gennem en koordineret areal- og transportplanlægning sikres virksomhedernes og samfundets behov for trafikale mobilitet, tilgængelighed og fremkommelighed. Samtidig nedbringes miljøbelastningen fra transporten.

A-lokaliteter har høj tilgængelighed med kollektiv transport, cykel og gang, men har begrænset tilgængelighed med bil, bl.a. som følge af parkeringsrestriktioner.

B-lokaliteter har høj tilgængelighed med kollektiv transport, cykel og gang, og har også god tilgængelighed med bil. Bilanvendelsen reguleres med parkeringsrestriktioner.

C-lokaliteter har høj tilgængelighed med bil. De ligger tæt ved det overordnede vejnet med gode tilkørselsforhold til motorvejsnettet.

Virksomheder med høj arbejdsplads- eller besøgsintensitet, men med lav vejafhængighed for godsleverancer lokaliseres mest hensigtsmæssigt i en A- eller B-lokalitet. Virksomheder med lav arbejdsplads- eller besøgsintensitet, men med høj vejafhængighed for godsleverancer, lokaliseres mest hensigtsmæssigt i en C-lokalitet.

Kilde: Miljøstyrelsen og Skov- og Naturstyrelsen "Håndbog om miljø- og planlægning" 2004



DEBAT

Lokaliseringen af boliger og erhverv har stor betydning for transportbehovet og mulighederne for at tilfredsstille det med offentlig transport

Kan vækst og udvikling kombineres med en bevidst lokaliseringspolitik?

Er det muligt lokalt at opnå enighed om en lokaliseringspolitik, som mindsker biltrafikken?

Eksempler på konkrete virkemidler der skaber bedre sammenhæng mellem fysisk planlægning og transport

- Støtte til virksomheders og institutioners arbejde med mobilitetsplanlægning
- Bevidst anvendelse af lokaliseringsstrategi
- Bevidst anvendelse af parkeringspolitik
- Stationsnær placering af erhverv og institutioner med mange ansatte og brugere/kunder/besøgende
- Planlægning af kollektiv trafik samtidig med udlægning af nye arealer til bolig og erhverv
- Øget byfortætning ved reovering af centrale byområder.

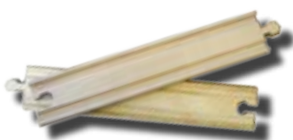


FAKTA

Parkér og Rejs

Formålet med Parkér og Rejs er at facilitere pendlere, der bor i forstæder/omegn og kører i bil til og fra arbejde. Parkér og Rejs anlæg gør det muligt at flytte langtidsparkeringsanlæg fra bycentre til udkanten af byen, hvor etableringsomkostningerne er meget mindre. Parkér og Rejs anlæggene bør placeres op ad det overordnede vejnet, før man kommer til de trafikbelastede områder. Der bør være højfrekvente tog med tilstrækkeligt med siddepladser.

I Cambridge er der etableret Parkér og Rejs anlæg rundt om byen og direkte buslinier herfra og ind til bymidten. Betaling for bussen dækker samtidig betaling for parkering. I bymidten er der etableret restriktioner for gennemkørende biltrafik, og der er kun et begrænset antal parkeringspladser.



DEBAT

Hvor er det vigtigst at sætte ind for at sikre en bedre sammenhæng mellem transportformerne?

Hvilke typer incitamenter bør staten tilvejebringe for, at der kan etableres flere Parkér og Rejs anlæg?

4 Bedre sammenhæng mellem transportformerne

Det er vigtigt, at rammebetingelserne for borgerens valg af transportmiddel støtter det valg, som miljømæssigt og samfundsmæssigt er det mest hensigtsmæssige. Det betyder, at borgernes omkostninger til transport, samordning af transportmidlerne og de tidsmæssige konsekvenser af transportvalget så vidt muligt skal pege mod det transportmiddel med de færreste eksterne effekter.

Erfaringen viser, at skift og ventetider – og dermed risiko for forsinkelser – reducerer brugen af den kollektive transport. Rettidighed og koordinering af køreplaner er derfor særdeles vigtig, og også vigtigere end tilsvarende hurtigere rejsetider. Placering og udformning af skifteterminaler mellem tog, bus og metro vil være med til at gøre den kollektive trafik konkurrencedygtig. Der er desuden behov for gode terminaler til at skifte fra individuel transport – bil og cykel til kollektiv transport. Der er også behov for flere bil- og cykelparkeringspladser ved centralt beliggende stationer og for flere Parkér og Rejs anlæg beliggende hensigtsmæssigt i forhold til det overordnede vejnet. Erfaringen viser imidlertid, at bilisterne skal have incitamenter til at skifte, specielt hvis prisen på kollektiv trafik er højere end de variable omkostninger ved at bruge bilen, og bilen er hurtigere ift. bestemmelsesstedet. Incitamentet kan f.eks. være lavere billetpriser, kørselsafgifter, undgå køkørsel eller andet.

Lige nu er mange aktører involveret ved etablering af Parkér og Rejs anlæg. Arealerne kan være kommunale, de er placeret langs statsveje eller ved stationer, og trafikskaberne er ansvarlig for viderebefordring af de rejsende. Der er behov for en klarere ansvarsfordeling med flere incitamenter til at etablere Parkér og Rejs anlæg, og der er behov for, at staten påtager sig et større finansieringsansvar.

Sammenhængen mellem transportformerne er også vigtig i forhold til godstrafikken. Infrastrukturkommissionen peger i sine anbefalinger på behovet for en strategi for udvikling af de vigtigste intermodale godsknudepunkter, herunder behov i forhold til udvikling af baglandsinfrastruktur og terminaler samt forbedring af samspillet mellem transportformerne.

Godstrafikken er stærkt domineret af lastbilerne, men havnene har dog især på den internationale godstransport en væsentlig rolle (ca. 75% af tonnagen af eksport/import sker via søtransport med fragtskib og færge). Godstransport på jernbane er derimod nærmest marginal nationalt og internationalt, og det hænger i høj grad sammen med, at omlastning mellem lastbil og tog er tidskrævende og forbundet med høje omkostninger. Det er derfor helt nødvendigt, at der ændres på de nuværende betingelser for, at der rent faktisk kan overflyttes gods fra vej til bane og skib. Udvikling af intermodale godsknudepunkter er en naturlig del af en mobilitetsplan for gods.

Eksempler på konkrete virkemidler for **en bedre sammenhæng mellem transportformerne**

- Flere Parkér og Rejs anlæg placeret central på det overordnede vejnet
- Flere parkeringspladser ved de eksisterende stationer
- Øgede incitamenter til samarbejde om etablering af Parkér og Rejs anlæg ved eksisterende stationer og på det overordnede vejnet
- Udvikling af intermodale godsknudepunkter.



FAKTA

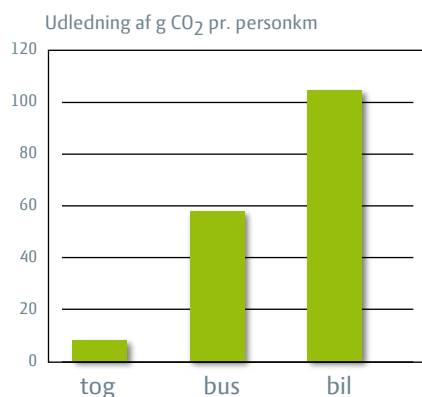
Effekt af 50% overflytning af stigningen i biltrafikken til kollektiv transport

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik har lavet en beregning af effekten af at overflytte 50% af den forventede trafikstigning frem til 2030 til kollektiv trafik. Væksten i CO₂ stiger samlet fra persontransporten med ca. 15,6% frem til 2030 i forhold til i dag, hvis det antages, at EU's mål for nye personbil-emissioner i 2020 på 95 g CO₂ pr. bilkm. nås, og biltrafikken stiger med 2,2% om året. CO₂ emissionen er omkring 160 g pr bilkm i dag. Hvis 50% af stigningen i personbiltrafikken substitueres til kollektiv trafik, vil stigningen i CO₂ blive 85% mindre, så CO₂ emissionen kun stiger med omkring 2% ift. 2006.

Kilde: DKT, HTS: "Kollektiv transport: en gevinst for samfundssøkonomien", 2007

FAKTA

Biltrafik udleder mere CO₂ end kollektiv trafik



Transport i bil udleder over 10 gange så meget CO₂ som transport i tog. Tog udleder således 10 gram CO₂ pr personkm, bus 60 g og personbil 107 g. Der vil derfor være en CO₂ gevinst ved at flytte transport fra vej til kollektiv trafik.

Kilde: DKT, HTS: "Kollektiv transport - en gevinst for samfundet" 2007 og egne beregninger

DEBAT

Hvilken rolle kan regionerne spille for at mindske klimapåvirkningen fra trafikken?

5 Hvordan bliver miljøbelastningen ved transport mindre?

Der er et stort behov for at mindske miljøbelastningen fra trafikken. En del af forureningen kan mindskes ved teknologiske forbedringer, dels ved partikelfiltre på dieselmotorer og dels ved bedre energieffektivitet. Men en række af de øvrige miljøbelastninger, bl.a. støj, kan kun begrænses i mindre omfang ved tekniske løsninger på køretøjer og infrastruktur. Desuden kan klimapåvirkningen fra trafikken ikke forventes at blive reduceret kraftigt ved teknologiske tiltag på kort sigt. På lidt længere sigt afhænger udviklingen af den teknologiske udvikling. En større andel af brændstoffer baseret på vedvarende energi, bl.a. vindmøller, vil på lang sigt formodentlig kunne medvirke til at reducere klimapåvirkningen. Med hensyn til de langsigtede muligheder for brug af biobrændstoffer til at nedbringe CO₂ emissionen, vil det være af stor betydning, hvad der anvendes som energikilde i produktionen.

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik har vurderet, at overflyttes halvdelen af biltrafikken til kollektiv trafik, og opnås EU's mål om udledning fra den enkelte bil, vil CO₂ emissionerne i 2030 være nogenlunde på niveau med udledningerne i dag.

Der dør hvert år omkring 4.000 personer af forurening fra biler. Miljøministeriet har påpeget, at der hvert år dør ca. 3.400 mennesker for tidligt af partikelforurening skabt af biler. De dør af hjertekarsygdomme, luftvejssygdomme, allergi og kræft. Det svarer til en gennemsnitlig tabt middellevetid på 9 måneder for alle danskere. Endvidere dør 2-500 personer hvert år for tidligt pga. støj, der forårsager hjertesygdomme og forhøjet blodtryk (Natur & Miljø, "Tema Grønt ansvar" 2007).

Miljøzoner med særlige krav til de køretøjer, der kører ind i zonen, er en måde at forbedre luftkvaliteten i bycentre på. Der kan f.eks. stilles krav til køretøjets alder, Euronorm eller krav om partikelfilter. I Danmark stilles der krav til lastbiler i forbindelse med miljøzoner, mens der i Tyskland i en række byer, bl.a. Berlin, også stilles krav om partikelfilter på dieselpersonbiler. Et skift til mere kollektiv trafik vil også reducere miljøbelastningen.

Det skal dog sikres, at der er så stor kapacitetsudnyttelse i den kollektive trafik, at den samlede forurening reduceres.



Eksempler på konkrete virkemidler for at

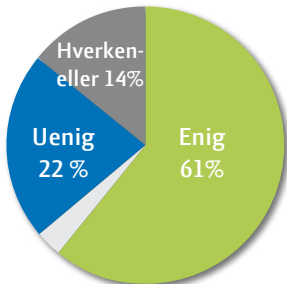
mindske trafikens miljøbelastning

- Forstærkede incitamentter til at købe energieffektive biler
- Krav om partikelfilter på alle typer biler i de større byer
- Støtte til forsøg med elbiler og plug-in hybridbiler, som tilpasses el-systemet
- Fortsat støtte til forskning og udvikling af andengenerations biobrændstoffer.

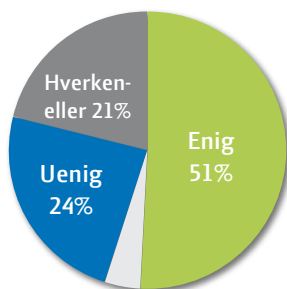


Danskerne kræver grøn trafik

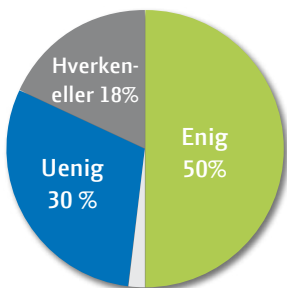
“Der er brug for en omlægning af bilafgifterne, så det bliver billigere at købe en miljørigtig bil, men dyrere at køre i bil pr km”



“Der bør indføres forhøjede CO₂-afgifter på alle flyrejser, også selvom det øger billetpriserne”



“I fremtiden skal der satses mere på den kollektive trafik snarere end en udbygning af vejnettet”



Kilde: Ugebrevet Mandag Morgen 3. marts 2008

6 Hvordan kan økonomiske incitamenters bruges til at reducere trængsel?

Der anvendes allerede nu en lang række økonomiske virkemidler nationalt og lokalt til at påvirke den trafikale udvikling: Bilafgifter, benzinafgifter, kørselsfradrag, broafgifter, parkeringsafgifter og tilskud til tog og busstrafik.

Det er en politisk diskussion, om der i højere grad skal anvendes økonomiske incitamenters til at påvirke trafikudviklingen og reducere trængslen, eller om der skal anvendes andre incitamenters. Erfaringerne viser, at de økonomiske incitamenters i høj grad påvirker adfærden.

Regeringen har nedsat en Skattekommission, der skal komme med forslag til en skattereform, der kan "fremme regeringens ambitioner på klima- og energiområdet ved at tilskynde privatpersoner og virksomheder til at handle på en miljørigtig og energibesparende måde", jf. kommissoriet for Skattekommissionen. Det er en god anledning til, at drøfte mulighederne for at gøre bilejerskab billigere og bilbrug dyrere.

I en række byer i udlandet opkræves trængselsafgifter, bl.a. i Stockholm og London. I Stockholm er prisen mellem 0 og 16 dkk pr passage både ind og ud af zonen, afhængig af tidspunkt på døgnet, og i London er prisen 80 kr. for kørsel en dag i betalingszonen. Trafikken i betalingszonen er faldet med 15-20% i de to byer. I London og Stockholm er en del af indtægten brugt til at forbedre den offentlige trafik. I London har trafikfaldet i zonen medført, at rejsehastigheden i den kollektive trafik er steget.

Indførelse af trængselsafgifter i de store byer er således en måde at mindske trængslen i og omkring byerne og mindske miljøbelastningen fra trafikken. I Hovedstaden er en del af kommunerne ved at gennemføre en undersøgelse af konsekvenserne af at indføre trængselsafgifter.



DEBAT

Er der behov for i højere grad at anvende økonomiske incitamenters til at reducere trafikken miljøpåvirkning og trængsel?



7 Hvordan kan intelligent trafikstyring reducere trængsel?

Øget intelligent trafikstyring (ITS) kan anvendes til at øge informationen om trafikforsinkelser, om dirigere trafikken, mindske trængslen og øge trafiksikkerheden. ITS kan desuden bruges til at give informationer mellem individuel og kollektiv trafik. Der er behov for generelt at opprioritere viden om og anvendelse af ITS.



Der kan indføres trafikovervågning, så der kan gives oplysning om de aktuelle køretider på forskellige ruter. ITS kan også anvendes til, at trafikken kan vælge de veje med mindst forsinkelser. Der kan gennemføres variable hastighedsgrænser afhængig af trafikmængder, som kan sikre en mere glidende trafikafvikling. Infrastrukturkommissionen vurderer, at ITS kan være med til at sikre en smidig anvendelse af vejnettet og øge kapaciteten med 5-10% og samtidig bidrage til at reducere antallet af uheld med 25-30%.

ITS anvendes allerede nu til at angive ledige parkeringspladser i en del byer. Det kan udvides til Parkér og Rejs anlæg, hvor der samtidig gives information om togtider. Det sker f.eks. ved togstationen ved Øresundsbroen på den svenske side.

Tilsvarende kan ITS anvendes til at øge bussernes fremkommelighed ved busprioritering af lyskryds og til at give øget information om den kollektive trafik, bl.a. om forsinkelser og om ankomst af næste bus, som det sker i Ålborg og København. Dette peger i øvrigt på vigtigheden af, at ansvaret for indretning af stoppesteder ses i sammenhæng med ansvaret for buskørslen og betaling af busdrift.

Der er i Infrastrukturkommissionens betænkning givet en række frugtbare anbefalinger til, hvordan brugen af ITS kan intensiveres.

DEBAT

Hvilke incitament er nødvendige for at sikre, at ITS bliver anvendt i større udstrækning?





Eksempler på konkret anvendelse af ITS

- Anvendelse af det elektroniske rejsekort i alle dele af den kollektive trafik
- Øget information om ankomsttid og forsinkelser på stationer og busstoppesteder
- Brug af ITS til øget fremkommelighed for busser
- Brug af ITS til bedre udnyttelse af infrastrukturen og for at mindske trængsel og ulykker
- Øget brug af ITS til at sikre spillet mellem transportformerne, både for personer og gods.



DANSKE
REGIONER



Dampfærgevej 22
Postboks 2593
2100 København Ø

T 35 29 81 00
F 35 29 83 00
E regioner@regioner.dk
www.regioner.dk

