

## Bilagsoversigt

---

### Pkt. Dagsordenoverskrift og bilagstitler (*klik på bilagstitlen*)

- 1 Forventet regnskab 2. kvartal 2010
  1. [notat om forventet regnskab for 2010](#)
- 2 Besparelser i Midttrafiks administration og fællesaktiviteter
  1. [notat med sammenligning af trafikselskabernes udgifter til administration og fællesudgifter](#)
  2. [notat med forslag til besparelser på Midttrafiks administration og fællesaktiviteter](#)
  3. [Medarbejdernes udtalelse](#)
- 3 Forslag til budget 2011
  1. [forslag til budgettet for 2011 og overslagsårene](#)
  2. [politiske høringsvar fra bestillerne](#)
  3. [notat om ændringer i budgettet fra budgetoplægget fra juni 2010](#)
- 4 Byrde- og indtægtsdeling på ruter med delt finansiering
- 5 Ændring af takster fra 16. januar 2011
  1. [takstabeller med takstforslag for 2011](#)
  2. [notat med sammenligning af Midttrafiks takster for 2010 med andre relevante trafikselskaber](#)
- 6 Forhøjelse af kontrolafgifter
- 7 Biletautomater på Odderbanen
- 8 Midttrafiks miljøstrategi
  1. [forslag til Midttrafiks miljøstrategi](#)
- 9 Udbud af bybuskørsel i Århus Kommune (Midttrafiks 25. udbud)
  1. [notat om valg af tildelingskriterium og udbudsform ved 2. udbud af bybuskørsel i Århus](#)
  2. [foreløbig tidsplan for gennemførelse af 2. udbud af bybuskørsel i Århus](#)
- 10 Emner til det ordinære møde i Repræsentantskabet for Midttrafik og efterfølgende politisk konference 5. november 2010
- 11 Orientering om regionale effektiviseringer af buskørsel
- 12 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
  1. [svar af 16. august 2010 fra Transportministeren vedrørende koordinering af bus og tog](#)
  2. [Trafikselskaberne i Danmarks høringsvar om tilladelser til offentlig service- trafik](#)
  3. [Ombudsmandens brev](#)
- 13 Eventuelt

*Århus, 3. september 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 10. september 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 1**



Dato                      Journalnr                      Sagsbehandler                      e-mail                      Telefon  
 1. september 2010    1-22-1-10                      Niels H. Næsselund                      nhn@midttrafik.dk                      87408239

## Forventet regnskab 2. kvartal 2010

Det samlede forventede regnskabsresultat for Midttrafik er gengivet nedenfor.

### Midttrafik, samlet oversigt over forventet regnskab efter 1. halvår 2010

	Budget 2010	Forventet regnskab 2010	Difference (budget-forventet regnskab)	Diff. i pct. af budget
<b>Busdrift</b>				
Udgifter	1.376.281.370	1.364.047.383	12.233.987	1%
Indtægter	-616.112.000	-633.528.160	17.416.160	-3%
<b>Netto</b>	<b>760.169.370</b>	<b>730.519.223</b>	<b>29.650.147</b>	<b>4%</b>
<b>Handicapkørsel</b>				
Udgifter	58.144.723	53.462.127	4.682.596	8%
Indtægter	-7.411.438	-7.439.961	28.523	0%
<b>Netto</b>	<b>50.733.285</b>	<b>46.022.166</b>	<b>4.711.119</b>	<b>9%</b>
<b>Kan-kørsel 1)</b>				
Udgifter	187.592.268	176.952.291	10.639.977	6%
Indtægter	-187.592.268	-176.952.291	-10.639.977	6%
<b>Netto</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Privatbaner</b>				
Udgifter	38.827.266	40.177.000	-1.349.734	-3%
Indtægter	-14.328.266	-13.200.000	-1.128.266	8%
Drift netto	24.499.000	26.977.000	-2.478.000	-10%
Anlæg	8.072.955	20.840.000	-12.767.045	-158%
<b>I alt netto</b>	<b>32.571.955</b>	<b>47.817.000</b>	<b>-15.245.045</b>	<b>-47%</b>
<b>Trafikselskabet</b>				
Trafikselskabet - netto udgifter	122.705.454	129.100.454	-6.395.000	-5%
<b>Letbanen</b>				
Letbanesekretariatet	2.500.000	23.445.920	-20.945.920	-838%
<b>X-BUS</b>				
<b>Netto</b>	<b>0</b>	<b>-298.453</b>	<b>298.453</b>	
<b>Rejsekortet</b>				
<b>Netto</b>	<b>2.230.159</b>	<b>2.230.159</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>
<b>Midttrafik i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>970.910.223</b>	<b>978.836.469</b>	<b>-7.926.246</b>	<b>-1%</b>

Note: 1) Midttrafiks bestyrelse har ikke vedtaget et kan-kørsel budget for 2010. Der er tale om interne budgettal som er offentliggjorte ifm. behandlingen af budget 2011.

Sammenligningsgrundlaget for det forventede regnskab er det godkendte budget for 2010, som blev endeligt vedtaget af Bestyrelsen på møde 12. februar 2010. Administrationen har ved prognosen taget udgangspunkt i forbruget pr. 1. halvår 2010 med henblik på at give et estimat for det samlede regnskab for 2010.

Som det fremgår i det følgende, er der tale om større forventede udsving på de enkelte forretningsområder, og større afvigelser for den enkelte bestiller.

Budgetlægningen for 2010 var i høj grad præget af væsentlige usikkerhedsmomenter. Den største usikkerhed omfattede effekten af cross border leasing. Ikke alene var de samlede merudgifter ikke kendt, det var desuden meget usikkert, hvordan merudgifterne ville fordele sig på de enkelte bestillere.

## Økonomien i de enkelte hovedområder

### Busområdet

Busdriften forventes samlet set at udvise et netto mindreforbrug i forhold til det samlede budget for Midttrafik på 29,7 mio. kroner. På udgiftssiden forventes regnskabet for 2010 at udvise et mindreforbrug på knap 12,3 mio. kroner. På indtægtssiden forventes der merindtægter på 17,4 mio. kroner.

Sidst i rapporteringen er der en samlet oversigt over udgifter og indtægter vedrørende busdriften, fordelt på de enkelte bestillere. Som det fremgår, er der store udsving for de enkelte kommuner og for regionen ved sammenligning med budgettet. Administrationen vil redegøre nærmere herfor overfor hver enkelt bestiller.

Mindreudgiften på busdriften vedrører 2 modsatrettede forhold. På den ene side er der et mindreforbrug som følge af, at cross border leasing samlet set forventes at ligge noget under de i alt 75,4 mio. kroner. På den anden side er der en højere indeksregulering samt konkrete budgetændringer for den enkelte bestiller.

Disse elementer givet en samlet forventet mindreudgift på 12,3 mio. kroner.

Sammenhængene er vist i nedenstående tabel, og gennemgået i det følgende.

	Mio. kroner
Forventet cross border effekt juni	75,4
Realiseret cross border effekt	-43,4
Besparelse ved cross border leasing	32,0
Effekt af nye indeksreguleringer	-9,5
Ændret betaling af husleje (Århus sporveje)	-11,8
Øvrige ændringer ved bestillerne	1,6
Samlet besparelse på busudgifter	12,3

Under budgetlægningen antog Midttrafik, at merudgiften vedrørende cross boder ville være på 74,5 mio. kroner. Dette beløb var på daværende tidspunkt den forventede, samlede DUT-kompensation for alle kommuner og Region Midtjylland.

På baggrund af de foreliggende indberetninger fra vognmændene vedrørende kompensationskravene i forbindelse med cross border leasing, kan de faktisk forventede udgifter opgøres til ca. 43,4 mio. kroner. Samlet set er der således en mindreudgift på ca. 32,0 mio. kroner for Midttrafik som helhed.

Mindreudgiften på 32,0 mio. kroner reduceres med 9,5 mio. kroner som følge af, at Trafikskaberne i Danmark har revideret sit reguleringsindeks vedrørende kontraktbetalingerne til vognmændene. I budgettet for 2010 opereredes med en negativ fremskrivning på - 1,9 %. Denne er senere nedskrevet til - 1,2 %, hvilket isoleret set betyder merudgifter på ca. 9,5 mio. kroner til busdriften.

En anden væsentlig ændring vedrører det forhold, at der for Århus Kommunes vedkommende ikke længere modregnes husleje for Busselskabet Århus Sporvejes leje af lokaler hos kommu-

nen via busdriften. Tidligere betalte busselskabet husleje via sin formue. Den er overført til Århus Kommune. Derfor optræder huslejen nu som en merudgift. Dette sker efter aftale med Århus Kommune og betyder merudgifter på ca. 11,8 mio. kroner i Midttrafik's budget.

Der er også for de andre bestillere foretaget ændringer i budgetforudsætningerne for 2010 på i alt 1,6 mio. kroner i mindreudgifter, som er indarbejdet i det forventede regnskab for 2010.

Derved bliver det samlede mindreforbrug på forventede 12,3 mio. kroner.

På indtægtssiden er der foretaget et forsigtigt skøn over udviklingen på baggrund af de registrerede indtægter i første halvår af 2010. Merindtægter forventes på nuværende tidspunkt at ligge på 17,4 mio. kroner. I forhold til de budgetterede indtægter er det specielt en forventet stigning på salg af uddannelses- og skolekort på i alt ca. 11,7 mio. kroner der er markant.

Passagerindtægterne forventes samlet set at ligge omtrent på niveau med det budgetterede.

Fordelingen af de forventede indtægter i forhold til det budgetterede er vist nedenfor.

Forventet regnskab Indtægter Busdrift 2010	Budget 2010	Forventet Regnskab 2010
<b>Hovedkategorier:</b>		
Passager indtægter	472.812.000	<b>473.000.000</b>
Erhvervskort	-	<b>2.800.000</b>
Uddannelseskort	60.800.000	<b>67.000.000</b>
Skolekort	29.070.000	<b>34.600.000</b>
Kompensation Trafikstyrelsen	31.530.000	<b>33.276.160</b>
Fragt, Gods og Post mm.	1.800.000	<b>1.600.000</b>
Fribefordring Værnepligtige	2.100.000	<b>2.152.000</b>
Andre indtægter (div. Kørsel)	-	<b>300.000</b>
	598.112.000	<b>614.728.160</b>
<b>Taktsamarbejde Bus &amp; Tog:</b>		
Nettoandel Bus&Tog "trafikselskabsrejser"	-	<b>800.000</b>
Nettoandel Bus&Tog "Omstign rejser"	18.000.000	<b>18.000.000</b>
<b>Samlet indtægter - Busdrift</b>	616.112.000	<b>633.528.160</b>

### Handicapkørsel og 'kan-kørsel'

Samlet set forventes der på handicapkørslen en mindreudgift på netto 4,7 mio. kroner i 2010.

Den overordnede forklaring på mindreudgiften er, at der ved budgetlægningen for 2010 er forudsat en for høj turpris i forhold til, hvad der på nuværende tidspunkt er realiseret ved den gennemførte kørsel.

Specielt skal nævnes, at det forventede regnskab for Hedensted Kommune ligger markant under de budgetterede udgifter. Alene for Hedensted er der tale om et forventet mindreforbrug på netto 771.628 kroner i 2010. Dette hænger sammen med, at det har været meget vanskeligt at vurdere omlægningen fra kuponkørsel, som Hedensted hidtil har anvendt.

'Kan-kørslen' har ikke tidligere været budgetteret, da dette område hviler i sig selv. Selve kørslen afregnes således direkte med den enkelte bestiller 'efter regning' og indgår ikke i kommunens eller regionens bestillerbidrag.

### Privatbanerne

I forhold til budgettet forventes der merudgifter netto på driften af banerne på 2,5 mio. kroner.

På udgiftssiden er der i det forventede regnskab jf. aftale med Region Midtjylland indregnet merudgifter til lønsumsafgift og til pensionsforpligtelser på i alt 1,3 mio. kroner. Dette var ikke med i budgettet for 2010.

På indtægtssiden forventes der mindreindtægter i forhold til det budgetterede på godt 1,1 mio. kroner. Skønnet er baseret på de realiserede tal for første halvår 2010.

Investeringsbidraget (anlægsudgifterne) til Midtjyske Jernbaner er udarbejdet i samarbejde med Region Midtjylland.

Den store afvigelse mellem de budgetterede anlægsudgifter på 8,1 mio. kroner, og de forventede anlægsudgifter på 20,8 mio. kroner vedrører hovedsagligt afdrag på gældsbevilling til regionen (10,2 mio. kroner). Sporombygningen på Odderbanen er finansieret af regionen ved optagelse af et lån. Afdrag på lånet skal fremgå af Midttrafik's regnskab, og det er aftalt, at regionen yder tilskud til Midttrafik svarende til afdragene.

Herudover er der i det forventede regnskab indregnet en betaling til Midtjyske Jernbaner på godt 2,4 mio. kroner. Beløbet vedrører et forsinket bidrag fra Lemvig kommune til finansiering af anlægsudgifter på banen.

### **Trafikselskabet (administration og fællesaktiviteter)**

Overordnet er der balance i budgettet for Trafikselskabet, idet budgetafvigelsen vedrører ét specifikt forhold vedrørende kontrolafgifter i Århus Kommune.

Kontrolafgifterne var budgetlagt til en nettoindtægt på 5 mio. kroner. Nettoindtægten forventes reduceret som følge af at en væsentlig større overførsel af kontrolafgifter til opkrævning direkte ved Århus Kommune. I det forventede regnskab er det vurderet, at nettoindtægten vil ligge på 0,5 mio. kroner, hvilket er 4,5 mio. kroner mindre end budgetteret.

Den resterende budgetafvigelse hænger primært sammen med et overført mindreforbrug fra 2009. Overførslen kan ses som en opsparing, som forventes disponeret i 2010.

Det skal bemærkes, at der i 2010 er budgetteret med udgifter til lønsumsafgift.

### **Letbanen**

I det oprindelige budget for Letbanen, var der ikke taget endelig stilling til udgifter i forbindelse med letbanens etape 1.

En styregruppe for letbanens etape 1, med deltagelse af Århus Kommune, Transportministeriet og Region Midtjylland, besluttede primo 2010 at fortsætte projekteringen af 1. etape, idet Transportministeriet og Århus Kommune deler projekteringsomkostningerne, der afholdes inden der endeligt indgået en aftale. Alle parter deltager i færdiggørelsen af beslutningsgrundlaget for den endelige aftaleindgåelse.

Udgifterne til Letbanen styres af den nedsatte styregruppe, og i Midttrafik's budget og regnskab, vil omkostningerne blive fuldt udlignet deltagerne imellem, efter aftale med de involverede.

### **X-bus**

I henhold til den nye aftale omkring X-bus, administreres opgaven fremover af Nordjyllands Trafikselskab. Da Midttrafik indtil den 31. december 2009 har stået for X-bussekretariatet, skal der foretages en endelig regnskabsafslutning for samme i løbet af 2010. På nuværende tidspunkt forventes en indtægt på 298.453 kroner i forbindelse med den endelige opgørelse af regnskaberne for X-bus 2007 til 2009.

## **Rejsekortet**

Budgettet for Rejsekortsekretariatet forventes overholdt.

Det skal bemærkes, at der ikke er taget endelig stilling til, hvorvidt Midttrafik fremover deltager fuldt ud i rejsekortprojektet. Når dette er afklaret, kan der være betydelige merudgifter på dette område.

## **Detailopgørelser**

I det følgende er der dels en samlet oversigt over budget og forventet regnskab (netto) for hovedområderne, fordelt på bestillere.

Herudover er der detailoplysninger (brutto) om det forventede regnskab opgjort for den enkelte bestiller.

**Tabel 1: Midttrafik, samlet oversigt over forventet regnskab efter 1. halvår 2010**

	Budget 2010	Regnskab januar-juni 2010 1)	Prognose juli-december 2010	Forventet regnskab 2010	Difference (budget-forventet regnskab)	Diff. i pct. af budget
<b>Budrift</b>						
Udgifter	1.376.281.370	678.127.504	685.919.879	1.364.047.383	12.233.987	1%
Indtægter	-616.112.000	-325.502.985	-308.025.175	-633.528.160	17.416.160	-3%
Netto	760.169.370	352.624.519	377.894.704	730.519.223	29.650.147	4%
<b>Handicapkørsel</b>						
Udgifter	58.144.723	24.793.002	28.669.125	53.462.127	4.682.596	8%
Indtægter	-7.411.438	-3.722.441	-3.717.520	-7.439.961	28.523	0%
Netto	50.733.285	21.070.561	24.951.605	46.022.166	4.711.119	9%
<b>Kan-kørsel 2)</b>						
Udgifter	187.592.268	75.444.724	101.507.567	176.952.291	10.639.977	6%
Indtægter	-187.592.268	-75.444.724	-101.507.567	-176.952.291	-10.639.977	6%
Netto	0	0	0	0	0	
<b>Privatbaner</b>						
Udgifter	38.827.266	22.528.509	17.648.491	40.177.000	-1.349.734	-3%
Indtægter	-14.328.266	-2.919.353	-10.280.647	-13.200.000	-1.128.266	8%
Drift netto	24.499.000	19.609.156	7.367.844	26.977.000	-2.478.000	-10%
Anlæg	8.072.955	8.000.000	12.840.000	20.840.000	-12.767.045	-158%
I alt netto	32.571.955	27.609.156	20.207.844	47.817.000	-15.245.045	-47%
<b>Trafikskelskabet</b>						
Trafikskelskabet - netto udgifter	122.705.454	59.745.487	69.354.967	129.100.454	-6.395.000	-5%
<b>Letbanen</b>						
Letbanesekretariatet	2.500.000	7.887.880	15.558.040	23.445.920	-20.945.920	-838%
<b>X-BUS</b>						
Netto	0	-298.453	0	-298.453	298.453	
<b>Rejsekortet</b>						
Netto	2.230.159	1.328.902	901.257	2.230.159	0	0%
<b>Midttrafik i alt (Midttrafiks bestillere)</b>						
Netto	970.910.223	469.968.052	508.868.417	978.836.469	-7.926.246	-1%

Noter: 1) Regnskab for januar-juni 2010 er udgifter og indtægter, der er bogført pr. 30. juni 2010.

2) Midttrafiks bestyrelse har ikke vedtaget et kan-kørsel budget for 2010. Der er tale om interne budgettal som er offentliggjorte ifm. behandlingen af budget 2011.



**Table 2: Busdrift, forventet regnskab efter 1. halvår 2010**

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto	
	Budget 2010	Forventet regnskab 2010	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2010	Forventet regnskab 2010	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2010	Forventet regnskab 2010	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2010	Forventet regnskab 2010	Difference (budget minus forventet regnskab)
Favrskov	13.005.351	14.093.315	-1.087.964	844.902	1.097.589	-252.687	12.160.449	12.995.726	-835.277			
Hedensted	9.606.566	8.689.722	916.844	1.988.337	2.145.460	-157.123	7.618.229	6.544.262	1.073.967			
Herning	45.163.187	46.390.957	-1.227.770	10.813.676	11.534.306	-720.630	34.349.511	34.856.651	-507.140			
Holstebro	29.749.764	30.810.831	-1.061.067	7.261.159	7.619.687	-358.528	22.488.605	23.191.144	-702.539			
Horsens	42.529.776	44.490.740	-1.960.964	15.924.577	17.624.725	-1.700.148	26.605.199	26.866.015	-260.816			
Ikast-Brande	13.890.674	14.129.452	-238.778	0	0	0	13.890.674	14.129.452	-238.778			
Lemvig	7.920.470	8.579.610	-659.140	0	0	0	7.920.470	8.579.610	-659.140			
Norddjurs	14.433.915	15.018.412	-584.497	516.362	1.300.343	-783.981	13.917.553	13.718.069	199.484			
Odder	5.637.956	5.683.459	-45.503	365.892	92.564	273.328	5.272.064	5.590.895	-318.831			
Randers	74.615.506	77.752.537	-3.137.031	26.654.593	25.542.061	1.112.532	47.960.913	52.210.476	-4.249.563			
Ringkøbing-Skjern	19.067.211	20.462.289	-1.395.078	303.718	586.770	-283.052	18.763.493	19.875.519	-1.112.026			
Samsø	4.367.077	4.828.497	-461.420	1.410.791	1.256.880	153.911	2.956.286	3.571.617	-615.331			
Silkeborg	53.616.939	55.395.546	-1.778.608	21.343.811	21.521.144	-177.333	32.273.128	33.874.402	-1.601.275			
Skanderborg	16.526.799	17.307.979	-781.180	2.703.235	2.935.493	-232.258	13.823.564	14.372.486	-548.922			
Skive	23.450.632	24.243.186	-792.554	6.426.061	7.401.622	-975.561	17.024.571	16.841.564	183.007			
Struer	7.661.603	8.085.826	-424.223	837.661	923.573	-85.912	6.823.942	7.162.253	-338.311			
Syddjurs	16.379.732	17.340.308	-960.576	1.432.641	1.874.880	-442.239	14.947.091	15.465.428	-518.337			
Viborg	34.512.587	35.568.927	-1.056.341	10.033.416	12.707.635	-2.674.219	24.479.171	22.861.292	1.617.878			
Århus	431.919.280	454.158.000	-22.238.720	243.249.164	252.181.008	-8.931.844	188.670.116	201.976.992	-13.306.876			
Regionen	436.826.346	461.017.792	-24.191.446	264.002.004	265.182.420	-1.180.416	172.824.342	195.835.372	-23.011.030			
Cross boarder ufordelt	75.400.000		75.400.000			0	75.400.000	0	75.400.000			
<b>I alt</b>	<b>1.376.281.370</b>	<b>1.364.047.383</b>	<b>12.233.987</b>	<b>616.112.000</b>	<b>633.528.160</b>	<b>-17.416.160</b>	<b>760.169.370</b>	<b>730.519.223</b>	<b>29.650.147</b>			

Note: Udmøntningen af cross border leasing er indarbejdet i tabellen. I budgettet var der afsat én samlet, ufordelt post på forventede 75,4 mio. kr. til formålet. Derfor er det ud som der er merforbrug for den enkelte bestiller.

**Tabel 3: Handicapkørsel, forventet regnskab efter 1. halvår 2010**

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto	
	Budget 2010	Forventet regnskab 2010	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2010	Forventet regnskab 2010	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2010	Forventet regnskab 2010	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2010	Forventet regnskab 2010	Difference (budget minus forventet regnskab)
Favrskov	1.184.537	1.028.719	155.818	213.371	218.414	-5.043	971.166	810.304	160.862			
Hedensted	2.983.001	1.773.307	1.209.694	711.736	273.670	438.066	2.271.265	1.499.637	771.628			
Herning	2.338.254	1.812.318	525.937	434.313	415.649	18.663	1.903.942	1.396.668	507.274			
Holstebro	1.537.380	1.182.452	354.928	309.493	287.097	22.396	1.227.887	895.355	332.532			
Horsens	2.769.847	2.108.518	661.329	483.404	463.652	19.751	2.286.443	1.644.865	641.577			
Ikast-Brande	1.122.356	948.055	174.301	203.440	250.141	-46.701	918.916	697.913	221.003			
Lemvig	684.158	626.576	57.582	148.110	142.367	5.743	536.048	484.210	51.838			
Norddjurs	987.437	620.885	366.552	181.825	132.191	49.634	805.612	488.694	316.919			
Odder	838.101	703.018	135.083	130.534	139.296	-8.762	707.568	563.723	143.845			
Randers	2.579.612	2.332.288	247.325	423.125	451.629	-28.504	2.156.487	1.880.659	275.829			
Ringkøbing-Skjern	1.601.095	1.438.764	162.331	306.419	340.069	-33.650	1.294.677	1.098.695	195.981			
Samsø	117.531	123.035	-5.504	21.874	20.617	1.257	95.658	102.418	-6.760			
Silkeborg	2.379.479	1.875.853	503.626	467.258	423.826	43.432	1.912.222	1.452.028	460.194			
Skanderborg	1.547.419	1.087.584	459.835	273.515	233.584	39.931	1.273.904	854.000	419.904			
Skive	1.112.621	1.067.007	45.614	227.449	235.431	-7.983	885.172	831.575	53.597			
Struer	552.807	557.396	-4.589	115.658	140.520	-24.862	437.149	416.876	20.273			
Syddjurs	880.070	859.492	20.578	143.021	169.301	-26.280	737.049	690.191	46.858			
Viborg	2.142.516	1.929.541	212.975	425.463	463.102	-37.640	1.717.053	1.466.439	250.614			
Århus	30.786.500	31.387.319	-600.819	2.191.433	2.639.404	-447.971	28.595.067	28.747.915	-152.848			
Regionen												
<b>I alt</b>	<b>58.144.723</b>	<b>53.462.127</b>	<b>4.682.596</b>	<b>7.411.438</b>	<b>7.439.961</b>	<b>-28.523</b>	<b>50.733.285</b>	<b>46.022.166</b>	<b>4.711.119</b>			

**Table 4: Kan-kørsel, forventet regnskab efter 1. halvår 2010**

	Budget 2010	Forventet regnskab 2010	Difference (budget minus forventet regnskab)
Favrskov	26.242	211.662	-185.420
Hedensted			
Herning			
Holstebro			
Horsens	300.000	5.000.000	-4.700.000
Ikast-Brande	17.440	42.638	-25.198
Lemvig	315.121	326.648	-11.527
Norddjurs			
Odder			
Randers	5.906.307	11.576.960	-5.670.653
Ringkøbing-Skjern			
Samsø	114.700	223.756	-109.056
Silkeborg	1.939.994	2.647.696	-707.702
Skanderborg			
Skive	10.790.198	13.485.950	-2.695.752
Struer	29.724	12.466	17.258
Syddjurs			
Viborg	2.193.326	2.987.126	-793.800
Århus	1.860.642	1.911.692	-51.050
Regionen	121.268.574	111.628.012	9.640.562
<b>I alt vedr. bestillere</b>	<b>144.762.268</b>	<b>150.054.606</b>	<b>-5.292.338</b>
Sydtrafik	42.830.000	26.764.373	16.065.628
Morsø		133.312	-133.312
<b>I alt vedr. øvrige</b>	<b>42.830.000</b>	<b>26.897.685</b>	<b>15.932.316</b>
<b>I alt</b>	<b>187.592.268</b>	<b>176.952.291</b>	<b>10.639.977</b>

Note: 1) Kan-kørsel omfatter den del af den variable kørsel, hvor bestillerne kan indgå aftaler med Midttrafik, men ikke er forpligtet hertil jf. lovgivningen. Det drejer sig om patienttransport, specialskolekørsel og lign. ordninger. I beløbene er indeholdt overheadbetaling til dækning af administration.

2) Midttrafiks bestyrelse har ikke vedtaget et 'kan-kørsel' budget for 2010. Der er tale om interne budgettal som er offentliggjorte ifm. behandlingen af budget 2011. Fra og med budget 2011 indgår kan-kørslen i Midttrafiks samlede budget.

3) Beløbene er inkl. administration til 'kan-kørsel'.

**Tabel 5: Privatbaner, forventet regnskab efter 1. halvår 2010**

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto	
	Budget 2010	Forventet regnskab 2010	Difference (budget minus forventet regnskab)	Forventet regnskab 2010	Budget 2010	Forventet regnskab 2010	Difference (budget minus forventet regnskab)	Forventet regnskab 2010	Budget 2010	Forventet regnskab 2010	Difference (budget minus forventet regnskab)	Forventet regnskab 2010	Budget 2010	Forventet regnskab 2010
Regionen														
Driftstilskud	38.827.266	40.177.000	-1.349.734		14.328.266	13.200.000	1.128.266		24.499.000	26.977.000	-2.478.000			
Anlægstilskud	8.072.955	20.840.000	-12.767.045						8.072.955	20.840.000	-12.767.045			
- heraf ordinært anlæg		10.686.000								0	10.686.000			
- heraf ydelse vedr. spor på Odderbanen		10.154.000								0	10.154.000			
<b>I alt</b>	<b>46.900.221</b>	<b>61.017.000</b>	<b>-14.116.779</b>		<b>14.328.266</b>	<b>13.200.000</b>	<b>1.128.266</b>		<b>32.571.955</b>	<b>47.817.000</b>	<b>-15.245.045</b>			

**Table 6: Trafikskelskabet, forventet regnskab efter 1. halvår 2010**

	Budget 2010			Forventet regnskab 2010			Difference (budget minus forventet regnskab)		
	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt
Favrskov	447.397	384.673	832.070	630.898	395.232	1.026.130	-183.501	-10.559	-194.060
Hedensted	193.148	608.123	801.270	255.835	639.534	895.369	-62.687	-31.411	-94.098
Herning	2.295.488	737.848	3.033.337	2.942.528	693.042	3.635.570	-647.040	44.807	-602.233
Holstebro	1.829.789	556.916	2.386.705	1.814.298	568.759	2.383.057	15.490	-11.843	3.648
Horsens	2.598.978	1.106.063	3.705.041	3.422.609	961.220	4.383.829	-823.631	144.843	-678.788
Ikast-Brande	579.588	339.000	918.588	618.964	273.827	892.791	-39.375	65.173	25.798
Lemvig	635.387	238.400	873.787	467.237	222.451	689.688	168.150	15.949	184.099
Norddjurs	585.219	312.113	897.332	526.487	259.118	785.605	58.732	52.995	111.728
Odder	198.861	275.487	474.348	220.571	249.951	470.522	-21.710	25.536	3.826
Randers	5.623.330	863.523	6.486.854	5.785.712	887.140	6.672.852	-162.382	-23.617	-185.999
Ringkøbing-Skjern	1.395.937	495.571	1.891.508	1.311.720	489.563	1.801.283	84.217	6.008	90.225
Samsø	307.283	78.735	386.018	352.705	63.953	416.659	-45.422	14.782	-30.640
Silkeborg	3.932.364	933.788	4.866.152	4.234.644	969.107	5.203.752	-302.281	-35.319	-337.600
Skanderborg	902.977	530.104	1.433.081	977.592	518.342	1.495.935	-74.616	11.762	-62.854
Skive	2.011.060	379.340	2.390.400	2.103.968	432.751	2.536.719	-92.908	-53.411	-146.319
Struer	386.724	178.439	565.163	485.464	202.519	687.984	-98.741	-24.080	-122.821
Syddjurs	902.943	245.260	1.148.203	1.045.387	299.515	1.344.903	-142.444	-54.255	-196.699
Viborg	2.854.309	759.758	3.614.067	2.678.785	723.100	3.401.885	175.524	36.658	212.182
Århus	29.693.667	6.705.140	36.398.807	35.603.782	6.140.855	41.744.637	-5.910.115	564.285	-5.345.830
Regionen	49.602.722		49.602.722	48.631.287		48.631.287	971.436	0	971.436
<b>I alt</b>	<b>106.977.172</b>	<b>15.728.282</b>	<b>122.705.454</b>	<b>114.110.474</b>	<b>14.989.980</b>	<b>129.100.454</b>	<b>-7.133.302</b>	<b>738.301</b>	<b>-6.395.000</b>

Note: Budgetafvigelsen hænger bl.a. sammen med at der ved byrdefordelingen er taget udgangspunkt i køreplan timer fra 2009-regnskabet. Bestillerens relative andel af køreplan timer har ændret sig i 2010 og derfor vil udgifterne også ændre sig.

Stigningen i nettoudgifterne for Århus Kommune hænger sammen med overførsel af kontrolafgifter til kommunens opkrævningskontor, hhv. afskrivninger af kontrolafgifter.

**Tabel 7: Trafikskabet udspecificeret, forventet regnskab efter 1. halvår 2010**

	Lønudgifter	Div. administration	Billetkontrol	Kontrol-afgifter	Rutebil-stationer inkl. moms	Information og markedsføring	Lønsums-afgift	I alt forventet regnskab for Bus-admin
Favrskov	330.091	185.785			0	99.133	15.888	630.898
Hedensted	124.456	89.347			0	37.377	4.655	255.835
Herning	1.474.351	844.010			125.355	442.780	56.032	2.942.528
Holstebro	862.860	522.644			125.355	259.136	44.304	1.814.298
Horsens	1.406.262	1.017.088			501.420	422.331	75.507	3.422.609
Ikast-Brande	323.567	184.114			0	97.174	14.109	618.964
Lemvig	167.187	109.098			125.355	50.210	15.386	467.237
Norddjurs	271.984	153.081			0	81.683	19.739	526.487
Odder	112.821	63.499			0	33.883	10.368	220.571
Randers	2.675.348	1.663.169			501.420	803.465	142.310	5.785.712
Ringkøbing-Skjern	512.523	298.464			313.388	153.922	33.424	1.311.720
Samsø	185.128	104.696			0	55.598	7.283	352.705
Silkeborg	2.014.122	1.269.010			250.710	604.885	95.917	4.234.644
Skanderborg	470.073	276.172			62.678	141.173	27.496	977.592
Skive	896.349	576.493			313.388	269.193	48.544	2.103.968
Struer	254.261	145.106			0	76.360	9.738	485.464
Syddjurs	488.123	320.531			62.678	146.594	27.462	1.045.387
Viborg	1.195.995	741.443			313.388	359.183	68.776	2.678.785
Århus	12.628.114	7.107.494	9.895.074	-500.000	1.880.326	3.792.498	800.276	35.603.782
Regionen	18.348.392	12.745.644			10.780.538	5.510.422	1.246.291	48.631.287
<b>I alt</b>	<b>44.742.007</b>	<b>28.416.889</b>	<b>9.895.074</b>	<b>-500.000</b>	<b>15.355.999</b>	<b>13.437.000</b>	<b>2.763.505</b>	<b>114.110.474</b>

Tabel 8: Letbane, forventet regnskab efter 1. halvår 2010

Tabel 8a: Letbanesekretariat

	Budget 2010	Forventet regnskab 2010	Difference (budget minus forventet regnskab)
Favrskov	100.000	100.000	0
Hedensted			
Herning			
Holstebro			
Horsens			
Ikast-Brande			
Lemvig			
Norddjurs	100.000	100.000	0
Odder	100.000	100.000	0
Randers	100.000	100.000	0
Ringkøbing-Skjern			
Samsø			
Silkeborg	100.000	100.000	0
Skanderborg	100.000	100.000	0
Skive			
Struer			
Syddjurs	100.000	100.000	0
Viborg			
Århus	1.350.000	1.350.000	0
Regionen	450.000	450.000	0
<b>I alt</b>	<b>2.500.000</b>	<b>2.500.000</b>	<b>0</b>

Tabel 8b: Færdiggørelse af beslutningsgrundlag 2010

	Budget 2010	Forventet regnskab 2010	Difference (budget minus forventet regnskab)
Region Midtjylland		350.000	-350.000
Århus		300.000	-300.000
Staten		1.353.500	-1.353.500
<b>I alt</b>		<b>2.003.500</b>	<b>-2.003.500</b>

Tabel 8c: Letbane Etape 1

	Budget 2010	Forventet regnskab 2010	Difference (budget minus forventet regnskab)
Århus		9.471.210	-9.471.210
Staten		9.471.210	-9.471.210
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>18.942.420</b>	<b>-18.942.420</b>

Projektet er sat til 18,9 mio. kr. Der er indtil videre frigjort 8 mio. kr.

Frigørelsen af beløb herudover vil afhænge af indgåelse af aftaler i efteråret 2010

**Tabel 9: Rejsekort, forventet regnskab efter 1. halvår 2010**

	Budget 2010	Forventet regnskab 2010	Difference (budget minus forventet regnskab)
Favrskov			
Hedensted			
Herning			
Holstebro			
Horsens	557.540	557.540	0
Ikast-Brande			
Lemvig			
Norddjurs			
Odder			
Randers			
Ringkøbing-Skjern			
Samsø			
Silkeborg			
Skanderborg			
Skive			
Struer			
Syddjurs			
Viborg			
Århus			
Regionen	1.672.619	1.672.619	0
<b>I alt</b>	<b>2.230.159</b>	<b>2.230.159</b>	<b>0</b>



*Århus, 3. september 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 10. september 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
24. august 2010	1-21-3-09	Danni Giørtz-Jørgensen	dgj@midttrafik.dk	87 40 82 04

## Sammenligning af trafiksekskabernes udgifter til administration og fællesudgifter

Trafikstyrelsen offentliggør hvert år en rapport med sammenligning af nøgletallene fra de danske trafiksekskaber. Rapporten findes på [www.trafikstyrelsen.dk/DA](http://www.trafikstyrelsen.dk/DA) (under fanebladet "Trafikplanlægning", underpunktet "Statistik fra regionale trafiksekskaber").

De seneste offentliggjorte nøgletal baserer sig på regnskab 2008. Et uddrag af nøgletallene for buskørsel ses nedenfor. I den mørke ramme er tal taget direkte fra Trafikstyrelsens rapport, og nedenfor rammen er en beregning på baggrund af tallene.

Trafikstyrelsens nøgletal for buskørsel 2008							
	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands Trafiksekskab	Alle
Driftsudgifter (mio. kr.)	2.668,9	39,7	463,6	491,6	1.230,6	518,5	5.412,9
Salgsudgifter (mio. kr.)	126,2	1,2	15,7	18,1	38,7	41,3	241,2
Administration/personale (mio. kr.)	136,0	2,5	25,0	21,4	43,5	22,3	250,7
<i>Bruttoudgifter (mio. kr.)</i>	<i>2.931,1</i>	<i>43,4</i>	<i>504,3</i>	<i>531,1</i>	<i>1.312,8</i>	<i>582,1</i>	<i>5.904,8</i>
<b>Antal køreplantimer i alt</b>	<b>4.549.215</b>	<b>79.948</b>	<b>771.205</b>	<b>924.277</b>	<b>2.172.838</b>	<b>961.530</b>	<b>9.459.013</b>
Driftsudgifter %	91,1 %	91,5 %	91,9 %	92,6 %	93,7 %	89,1 %	91,7 %
Salgsudgifter %	4,3 %	2,8 %	3,1 %	3,4 %	2,9 %	7,1 %	4,1 %
Administration/personale %	4,6 %	5,8 %	5,0 %	4,0 %	3,3 %	3,8 %	4,2 %
Bruttoudgifter %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Driftsudgifter pr. køreplantime	587	497	601	532	566	539	572
Salgsudgifter pr. køreplantime	28	15	20	20	18	43	25
Administration/personale pr. køreplantime	30	31	32	23	20	23	27
Bruttoudgift pr. køreplantime	644	543	654	575	604	605	624

Tabellen viser, at Midttrafik bruger den laveste andel af sine samlede udgifter til administration/personale sammenlignet med de øvrige trafiksekskaber, og kun BAT (Bornholms trafiksekskab) bruger en lige så lille andel som Midttrafik på salgsudgifter.

Tilsvarende er udgiften set i forhold til aktiviteterne lave – Midttrafik bruger 20 kr. pr. køreplantime på administration/personale, og 18 kr. på salgsudgifter. Kun BAT bruger mindre pr. køreplantime på salgsudgifter.

Trafikstyrelsens rapport giver mulighed for at sammenligne på de enkelte omkostningstyper, og det viser, at Midttrafik ikke er det billigste trafiksekskab på IT, hvilket underbygger, at der kan spares på dette område. På de øvrige foreslåede besparelsesområder ligger Midttrafik på niveau øvrige trafiksekskaber.

Midttrafik forventer, at nøgletallene baseret på regnskab 2009 offentliggøres af Trafikstyrelsen i slutningen af september 2010. Midttrafik har ikke grund til at tro, at disse tendenser har ændret sig væsentligt.

*Århus, 3. september 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 10. september 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
26. august 2010	1-21-3-09	Jens Erik Sørensen	jes@midttrafik.dk	8740 8202

## Forslag til besparelser på Midttrafiks administration og fællesaktiviteter

Alle udgiftsposter i Midttrafiks budget på 102,1 mio. kr. i 2011 for kollektiv trafik er gennemgået.

Spareforslagene er delt op i 4 blokke og beskrevet med helårsvirkning.

### 1. Ledelse og personale – 2,5 mio. kr.

Direktionen indførte ansættelsesstop 1. januar 2010 for at lette en mulig kommende besparelse. Dette er ikke tilstrækkeligt, da ingen forlader Midttrafik. Forslaget går ud på at nedlægge 2 lederstillinger i forbindelse med en kommende organisationsjustering, hvor ledelsen bliver slanket, samt 4 administrative stillinger ud fra kriteriet "relativt mest undværlig".

Midttrafik har ikke en størrelse, der muliggør en jobbank, og for at sikre nødvendig omstilling og udvikling, vil det generelle ansættelsesstop ikke forhindre nyansættelser i strengt nødvendige funktioner.

### 2. Udgifter til IT - 1 mio. kr.

Udgifter til IT – både grundlæggende og trafikfagligt – udgør 15,1 mio. kr. (ekskl. handicapkørsel). Næsten al IT er outsourcet, og en række systemer gøres løbende til genstand for udbud.

Besparelsen skal opnås ved at forenkle en række særsystemer og ved at justere kvaliteten af systemer til det strengt nødvendige.

### 3. Udgifter til rutebilstationer m.v. – 1 mio. kr.

Udgiften udgør pt. 15,7 mio. kr. Midttrafik har arvet et stort antal uens aftaler fra afgivende myndigheder med en række rutebilstationer og salgssteder.

I efteråret 2010 fremlægges en ny salgs- og informationsstrategi for Bestyrelsen, som indebærer etablering af nogle færre fyrtårne for salg og information, og som også tager højde for, at stadig mere salg foregår via nettet i Midttrafiks webbutik.

### 4. Diverse – 0,5 mio. kr.

Der vil bl.a. blive gennemført besparelser på porto, forsendelse, trykning af diverse pjecer, forplejning m.m.

Hvis forslagene betyder væsentlige ændringer i serviceniveauet for kunderne, vil de blive forelagt Bestyrelsen.

*Århus, 3. september 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 10. september 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Bestyrelsen for Midttrafik

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
3. september 2010	1-21-3-09	Flemming Mogensen	fm@midttrafik.dk	87 40 82 34

**Udtalelse fra LokalMED-udvalget vedr.  
besparelsesforslaget for 2011 og de efterfølgende år**

Medarbejderne har forståelse for, at der skal findes besparelser i Midttrafik i forbindelse med, at kommuner og regionen skal spare.

I ledelsens oplæg er der lagt op til at spare 6 stillinger med helårsvirkning fra 2014 – 2 ledelsesstillinger og 4 administrative.

Fra medarbejderside opfordrer vi til at det kommer til at ske ud fra følgende kriterier:

**1. Naturlig afgang**

Vi må opfordre til, at det undersøges blandt medarbejderne, hvor mange stillinger der til og med år 2014 vil kunne spares ved naturlig afgang (efterløn/pension), og at besparelserne i videst muligt omfang findes her og blandt andre, der siger sine stillinger op.

**2. Nye eller ledige stillinger besættes internt**

Såfremt en stilling genbesættes, må vi fra medarbejderside, af hensyn til ro og tryghed på arbejdspladsen, opfordre til at nye eller ledige stillinger besættes internt – og kun hvis det viser sig helt umuligt - opslås eksternt.

*Århus, 3. september 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 10. september 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
1. september 2010	1-21-3-09	Niels H. Næsselund	nhn@midttrafik.dk	8740 8239

## Forslag til budget 2011

### Budgetprocessen for Budget 2011

Det foreliggende oplæg til budget for 2011 er baseret på oplægget til budget for 2011 der blev behandlet på bestyrelsesmødet 18. juni 2010, og på de høringsvar, Midttrafik har modtaget fra bestillerne.

Idet der stadig er store usikkerhedsmomenter forbundet med budgettet for 2011, vil administrationen forelægge et revideret budget for 2011 for Bestyrelsen primo 2011.

I henhold til lovgivningen skal budgettet dog være vedtaget senest den 15. september.

### Samlet budget 2011 for Midttrafik

Hovedtallene i det foreliggende budgetforslag er gengivet i nedenstående tabel, hvor det er opdelt på forretningsområder.

Herudover er der en særskilt angivelse af de forventede nettoudgifter til 'kan-kørslen', hvilket omfatter siddende patienttransport for regionen og særlig variabel kørsel for kommunerne.

'Kan-kørslen' hviler i sig selv, og har ikke tidligere været indregnet i budgetterne.

Oversigten viser de samlede udgifter for Midttrafik som helhed. Sidst i budgettet er der vist en opdeling af bruttoudgifterne og bruttoindtægterne på de enkelte bestillere. Disse fordelinger danner udgangspunkt for bestillernes månedlige acotobidrag til Midttrafik.

De specifikke opgørelser fremsendes efter bestyrelsesmødet til bestillerne.

I det foreliggende budgetoplæg er der en række væsentlige usikkerhedsmomenter, som samlet set har stor betydning for budgettet, ikke mindst for den enkelte bestiller.

Administrationen i Midttrafik har på baggrund af de foreliggende data foretaget en foreløbig opgørelse af nogle af usikkerhedsmomenterne, men det er for indeværende ikke muligt at give et skøn over alle effekterne på budgettet.

I budgettet er der således indarbejdet et skøn over merudgiften i forbindelse med cross border leasing, baseret på de foreløbige opgørelser af samme. Effekten af de regionale og kommunale besparelser samt Trafikplan Århus kan ikke vurderes på nuværende tidspunkt, og er derfor ikke indarbejdet i dette budgetforslag.



## Midttrafik, forslag til budget 2011 samlet oversigt

	Forslag til budget 2011
<b>Busdrift</b>	
Udgifter	1.409.722.000
Indtægter	-639.050.000
Netto	770.672.000
<b>Handicapkørsel</b>	
Udgifter	58.948.000
Indtægter	-8.263.000
Netto	50.685.000
<b>Kan-kørsel</b>	
Udgifter	193.669.000
Indtægter	-193.669.000
Netto	0
<b>Privatbaner</b>	
Udgifter	40.900.000
Indtægter	-13.300.000
Drift netto	27.600.000
Anlæg	16.613.000
I alt netto	44.213.000
<b>Trafikselskabet</b>	
Trafikselskabet - netto udgifter	120.610.000
<b>Letbanen</b>	
Letbane etape 1	29.581.000
Letbanesekretariatet	2.546.000
<b>Rejsekortet</b>	
Netto	2.271.000
<b>Midttrafik i alt (Midttrafiks bestillere)</b>	
Netto	1.020.578.000

### Busdrift

På udgiftssiden er der for budgettet for 2011 taget udgangspunkt i regnskabsresultatet for 2009. Regnskabsresultatet er i første omgang prisfremskrevet til 2010-niveau, hvorefter køreplanændringer er indarbejdet med 2010-effekterne.

Der er ligeledes indarbejdet ændringer som følge af de senest afholdte udbud ligesom telekørsel, der tidligere blev månedligt faktureret via variabel kørsel, er indregnet.

De anvendte fremskrivningsprocenter er på -1,2 % fra 2009 - 10, og på +3,25 % fra 2010 - 11. Begge indeks er oplyst fra Trafikselskaberne i Danmark. Jf. notat om ændringer i budgetoplægget er der usikkerhed omkring fremskrivningen fra 2010 til 2011, idet der ikke foreligger en endelig aftale mellem parterne omkring fastlæggelsen af indekset. Der forventes dog at blive indgået en aftale ultimo 2010.

Der er indarbejdet en fremskrivning af passagerindtægterne på + 2,0 % i forhold til regnskabsresultatet for 2009 ved uændret kørselsomfang. Fremskrivningen er baseret på et forsigtigt skøn over udviklingen i indtægterne for 2010.

Busbudgettet for 2011 er behæftet med meget stor usikkerhed, hvilket hovedsageligt skyldes fem forhold.

1. Effekten af omlægningen af cross border leasingen er ikke afklaret endnu.

Trafikselskaberne i Danmark har med vognmændene aftalt en model, hvor den enkelte vognmand indberetter en opgørelse af omfanget af cross border leasing til trafikselskaberne. Indberetningen skal være godkendt af vognmandens revisor. De enkelte trafikselskaber foretager herefter en sagsbehandling af indberetningerne, og først når der er enighed om omfanget med hver enkelt vognmand, kan den samlede effekt for den enkelte bestiller beregnes.

Midttrafik anmodede tidligere på året vognmændene om en tilkendegivelse af hvorvidt man kunne forvente at der blev rejst krav desangående. Tilbagemeldingerne har dog ikke været af en sådan karakter, at usikkerheden er blevet mindre af den grund.

Det forventes nu, at den endelige sagsbehandling først vil være helt afsluttet i oktober 2010. Den samlede effekt indarbejdes i det reviderede budget primo 2011.

Udmøntningen af merudgiften for den enkelte bestiller er skønsmæssigt indarbejdet i budgettet. De vognmænd, hvis krav er færdigbehandlede, indarbejdes direkte i budgetterne. I de tilfælde hvor omfanget af kravet endnu ikke kendes, er der indarbejdet en merudgift svarende til et gennemsnit på 5,6 %.

2. Region Midtjyllands forventede kørselsomlægninger i 2011, samt afledte konsekvenser for den kommunale kørsel.

For at kunne indarbejde effekten heraf i budgettet for 2011 og overslagsårene for 2012 til 2014, skal der foreligge beslutninger for, hvilke ruter der konkret vil blive ændret hhv. nedlagt, ligesom der skal foreligge konkrete tilkendegivelser fra de øvrige bestillere om, i hvilket omfang omlægningerne på de regionale ruter vil medføre ændringer i kørslen for de kommunale bestillere.

Omlægningerne/besparelserne får stor effekt både for udgifterne til busdriften og for indtægterne, idet der vil blive tale om et fald i indtægterne grundet nedskæring af kørselsomfanget.

Den samlede effekt forventes afklaret i oktober 2010. I dette budgetoplæg er der forudsat et uændret serviceniveau hhv. et uændret kørselsomfang.

3. Omlægning af kørsel i Århus Kommune

Effekten af den forestående nye Trafikplan Århus er usikker. Planen har været i offentlig høring, og det må forventes, at den økonomiske effekt af de ønskede omlægninger først vil være kendt ultimo 2010.

Der er i dette budgetforslag forudsat et uændret serviceniveau for Århus Kommune, idet der for indenværende ikke foreligger et bedre bud herpå.

4. Omlægning af kørsel i øvrige kommuner

De 18 andre kommuners beslutning om eventuelle ændringer i kørselsomfanget kendes ikke i fuldt omfang endnu. I de tilfælde, hvor kommunerne har truffet en politisk beslutning omkring ændringer i kørslen, er disse indarbejdet i budgettet. Der henvises til notat om ændringer i budgettet fra budgetoplægget fra juni 2010.

5. Indtægterne

På *indtægtssiden* er der taget udgangspunkt i regnskabsresultatet for 2009.

Salget i busserne (passagerindtægterne) var i 2009 på ca. 460 mio. kroner. På baggrund af de foreløbige indtægtsopgørelser til og med juni 2010, forventes der som udgangspunkt en stigning i dette salg på ca. 1 % i forhold til sidste år. Forventningerne er lidt højere for Århus Kommunes vedkommende.

Ud over en fremgang i salget på ca. 1 %, er der i budgettet forudsat en stigning på yderligere 1 % som følge af takststigningen i 2011. Takststigningsloftet i 2011 samt den uudnyttede del af samme i 2010 gør, at der vil kunne foretages en takstopskrivning på i alt 1,7 % i 2011. I budgettet er det forudsat at takststigningen på 1,7 % slår igennem med en stigning på 1 % på selve passagerindtægterne.

Som nævnt vil reduktionerne i kørselsomfanget også medføre, at der skal budgetteres med markant indtægtstilbagegang. Omfanget afhænger af de konkrete omlægninger, og vil først være kendt ultimo 2010.

### **Variabel kørsel**

Variabel kørsel omfatter dels handicapkørslen, dels den såkaldte "kan-kørsel".

Handicapkørslen finansieres via bestillerbidrag, der opkræves som aconto-betalingerne ved bestillerne.

I dette budgetforslag er det forudsat, at såvel udgifterne til vognmændene, som indtægterne i form af egenbetaling fra brugerne, stiger med ca. 2,2 % om følge af udviklingen i pris- og lønniveauet. Herudover er der foretaget en prognose på baggrund af data fra de første 3 måneder i 2010 vedrørende det forventede kørselsomfang dels i 2010, dels for 2011. Dette danner baggrunden for budgettet på handicapkørslen for 2011.

"Kan-kørslen" omfatter den del af den variable kørsel, hvor bestillerne kan indgå aftaler med Midttrafik, men ikke er forpligtet hertil jf. lovgivningen. Det drejer sig om patienttransport, specialskolekørsel og lignende ordninger.

Driften på områder finansieres fuldt ud af den enkelte bestiller 'efter regning' og balancerer således med et nettoresultat på 0 kroner.

Fra og med regnskab 2010 vil bruttoudgifter og indtægter indgå i budget og regnskabsmateriale.

Den variable kørsel er også omfattet af effekten af omlægningen af cross border leasing, men omfanget er væsentligt mindre end det, der gælder for busdriften.

I budgetforslaget er der indarbejdet et skøn over effekten for den enkelte bestiller. Skønnet er uændret i forhold til junioplægget.

### **Midtjyske Jernbaner**

Budgettet for Midtjyske Jernbaner vedrører kun Region Midtjylland.

I forbindelse med høring af budgetoplægget for 2011, har Region Midtjylland og Midttrafik gennemgået forudsætningerne, og har i fællesskab udarbejdet et revideret budgetoplæg.

Der er taget udgangspunkt i det vedtagne budget for 2010. Driftsbudgettet fremskrives med pris- og lønudvikling for regional udvikling, som er på 1,8 %.

Budgetrammen for 2011 er forhøjet med 1,3 mio. kr. i forhold til rammen for 2010. Dette skyldes merudgifter dels som følge af udgifter til lønsumsafgift, dels merudgifter til pensionsforpligtelser som følge af overgang fra tjenestemandsansættelser til overenskomstansættelser. Herudover er der allerede i forbindelse med budgettet for 2010 indregnet en merudgift på 0,4 mio kr., til dækning af Midtjyske Jernbaners omkostninger til lokoførerruddannelsespuljen.

På *indtægtssiden* tager budgetforslaget udgangspunkt i det faktiske regnskab for 2009. Der forventes en mindre fremgang i indtægterne på Odderbanen, som skyldes forventning om forbedringer bl.a. fra sporombygningen på banen i 2008. Derimod forventes indtægterne på Lemvigbanen fortsat at være på samme niveau.

Udgangspunktet for *anlægsbudgettet* til privatbaner er den vedtagne investeringsplan fra 2007. Der er i 2011 forudsat en udgift på 6,1 mio. kr. til ordinære anlægsinvesteringer. Herudover er der indregnet et afdrag til regionen vedrørende spormoderniseringen på Odderbanen på 10,1 mio. kroner.

### **Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)**

Budgettet for Trafikselskabet omfatter udgifter til administration samt forskellige fællesudgifter i form af f.eks. vedligeholdelse af billetteringsudstyr, information og markedsføring, IT-udgifter med videre.

Udgangspunkt for budgettet for Trafikselskabet er en fremskrivning af budgettet for 2010 med en fremskrivningsprocent på 1,8 %.

Henset til den endnu ikke modtagne afgørelse vedrørende en eventuel lønsumsafgift, er det i budgettet for 2011 valgt ikke at indarbejde en forventet udgift på området.

Der er i Trafikselskabets budget indarbejdet en besparelse på i alt 1,5 mio. kroner i budget 2011, stigende til 5,0 mio. kr. (helårseffekt) fra og med 2014. Bestyrelsen har besluttet, at nedsætte udgifterne til administration og fællesaktiviteter, når selve kørslen bliver reduceret.

Besparselsen på området optræder som en negativ ramme i budgettet, som endnu ikke er fordelt på bestillere. Når kørselsomfanget kendes præcist, kan den samlede fordeling beregnes.

Direktionen har udarbejdet et oplæg til Bestyrelsen om, hvordan denne besparelse udmøntes og med hvilke konsekvenser for service og personale. Herudover har direktionen besluttet, at en sammenlægning af de to kørselskontorer under variabel kørsel, skal give en effektiviseringsgevinst på 10 %, svarende til effektiviseringsgevinsten der er gennemført for den kollektive trafik fra og med 2008.

Der er indført ansættelsesstop fra 1. januar 2010 for at forebygge omfattende afskedigelser.

### **Letbane og rejsekort**

I henhold til regnskabsbemærkningerne til regnskab 2009, er der foretaget en budgetmæssig isolering af Letbanesekretariatet, samt rejsekortssekretariatet.

I forhold til de budgetterede udgifter til Rejsekort bemærkes, at Midttrafik ikke har tilsluttet sig fuldt ud til Rejsekortprojektet. I det omfang dette vil ske, vil der blive tale om betydelige merudgifter til både drift og administration.

### **Det videre forløb**

Budgetforslaget sendes – efter behandling i Bestyrelsen – ud til de enkelte bestillere i en mere detaljeret form.

Henset til de store usikkerhedsmomenter, og det forhold, at bestillerne har én måned mere til behandling af deres egne budgetter, vil der forekomme ændringer, som ikke er indarbejdet i Midttrafiks budget. Det vil derfor blive nødvendigt at justere budgettet for 2011 primo 2011. Det justerede budget forelægges for Bestyrelsen primo 2011.

For at sikre et sammenhæng mellem budgetterne, vil Midttrafik i lighed med sidste år anmode bestillerne om at oplyse deres endelige budgetter for den kollektive trafik.

I det omfang der er væsentlige forskelle i budgetforudsætningerne, informeres Bestyrelsen herom.

**Table 1: Midttrafik, forslag til budget 2011**

	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto
	Busdrift	Handicap kørsel	Privatbaner	Trafik-selskabet	Letbanen	Rejsekortet	I alt		
Favrskov	13.402.000	980.000		984.000	102.000		15.468.000		
Hedensted	5.764.000	1.308.000		1.019.000			8.091.000		
Herning	35.974.100	1.517.000		3.511.000			41.002.100		
Holstebro	24.051.000	1.066.000		2.293.000			27.410.000		
Horsens	27.932.900	1.924.000		4.240.000		568.000	34.664.900		
Ikast-Brande	13.877.000	758.000		858.000			15.493.000		
Lemvig	8.742.000	495.000		661.000			9.898.000		
Norddjurs	13.991.000	475.000		747.000	102.000		15.315.000		
Odder	5.466.000	641.000		446.000	102.000		6.655.000		
Randers	54.811.900	2.053.000		6.428.000	102.000		63.394.900		
Ringkøbing-Skjern	20.690.000	1.157.000		1.738.000			23.585.000		
Samsø	3.574.000	119.000		400.000			4.093.000		
Silkeborg	32.646.400	1.617.000		5.016.000	102.000		39.381.400		
Skanderborg	14.905.200	945.000		1.435.000	102.000		17.387.200		
Skive	18.477.000	860.000		2.452.000			21.789.000		
Struer	7.404.000	400.000		662.000			8.466.000		
Syddjurs	15.967.000	812.000		1.293.000	102.000		18.174.000		
Viborg	23.406.500	1.650.000		3.275.000			28.331.500		
Århus	220.752.000	31.908.000		37.523.000	16.164.500		306.347.500		
Regionen	208.838.000		44.213.000	47.129.000	458.000	1.703.000	302.341.000		
Ufordelt: adm. besparelse				-1.500.000			-1.500.000		
<b>I alt vedr. Midttrafiks bestillere</b>	<b>770.672.000</b>	<b>50.685.000</b>	<b>44.213.000</b>	<b>120.610.000</b>	<b>17.336.500</b>	<b>2.271.000</b>	<b>1.005.787.500</b>		
Staten					14.790.500		14.790.500		
<b>I alt vedr. øvrige</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14.790.500</b>	<b>0</b>	<b>14.790.500</b>		
<b>Total Midttrafik</b>	<b>770.672.000</b>	<b>50.685.000</b>	<b>44.213.000</b>	<b>120.610.000</b>	<b>32.127.000</b>	<b>2.271.000</b>	<b>1.020.578.000</b>		

**Tabel 2: Busdrift, forslag til budget 2011**

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto		
	Regnskab 2009	Budget 2010	Forslag til budget 2011	Regnskab 2009	Budget 2010	Forslag til budget 2011	Regnskab 2009	Budget 2010	Forslag til budget 2011	Regnskab 2009	Budget 2010	Forslag til budget 2011	Regnskab 2009	Budget 2010	Forslag til budget 2011
Favrskov	13.273.936	13.005.351	14.518.000	1.076.394	844.902	1.116.000	12.197.542	12.160.449	13.402.000	12.197.542	12.160.449	13.402.000	12.197.542	12.160.449	13.402.000
Hedensted	10.170.461	9.606.566	7.929.000	2.132.682	1.988.337	2.165.000	8.037.779	7.618.229	5.764.000	8.037.779	7.618.229	5.764.000	8.037.779	7.618.229	5.764.000
Herning	45.117.871	45.163.187	47.589.000	11.417.592	10.813.676	11.614.900	33.700.280	34.349.511	35.974.100	33.700.280	34.349.511	35.974.100	33.700.280	34.349.511	35.974.100
Holstebro	30.397.718	29.749.764	31.724.000	7.561.592	7.261.159	7.673.000	22.836.126	22.488.605	24.051.000	22.836.126	22.488.605	24.051.000	22.836.126	22.488.605	24.051.000
Horsens	44.120.486	42.529.776	45.737.000	17.487.233	15.924.577	17.804.100	26.633.253	26.605.199	27.932.900	26.633.253	26.605.199	27.932.900	26.633.253	26.605.199	27.932.900
Ikast-Brande	13.871.915	13.890.674	13.877.000	0	0	0	13.871.915	13.890.674	13.877.000	13.871.915	13.890.674	13.877.000	13.871.915	13.890.674	13.877.000
Lemvig	8.475.537	7.920.470	8.742.000	0	0	0	8.475.537	7.920.470	8.742.000	8.475.537	7.920.470	8.742.000	8.475.537	7.920.470	8.742.000
Norddjurs	14.050.518	14.433.915	15.302.000	1.289.234	516.362	1.311.000	12.761.284	13.917.553	13.991.000	12.761.284	13.917.553	13.991.000	12.761.284	13.917.553	13.991.000
Odder	5.690.748	5.637.956	5.866.000	111.901	365.892	400.000	5.578.847	5.272.064	5.466.000	5.578.847	5.272.064	5.466.000	5.578.847	5.272.064	5.466.000
Randers	71.071.597	74.615.506	80.551.000	25.155.492	26.654.593	25.739.100	45.916.106	47.960.913	54.811.900	45.916.106	47.960.913	54.811.900	45.916.106	47.960.913	54.811.900
Ringkøbing-Skjern	20.455.042	19.067.211	21.280.000	306.530	303.718	590.000	20.148.512	18.763.493	20.690.000	20.148.512	18.763.493	20.690.000	20.148.512	18.763.493	20.690.000
Samsø	4.910.928	4.367.077	4.869.000	1.272.342	1.410.791	1.295.000	3.638.586	2.956.286	3.574.000	3.638.586	2.956.286	3.574.000	3.638.586	2.956.286	3.574.000
Silkeborg	55.125.047	53.616.939	54.314.000	21.339.423	21.343.811	21.667.600	33.785.624	32.273.128	32.646.400	33.785.624	32.273.128	32.646.400	33.785.624	32.273.128	32.646.400
Skanderborg	17.643.035	16.526.799	17.851.000	2.905.276	2.703.235	2.945.800	14.737.759	13.823.564	14.905.200	14.737.759	13.823.564	14.905.200	14.737.759	13.823.564	14.905.200
Skive	23.781.261	23.450.632	25.937.000	7.337.115	6.426.061	7.460.000	16.444.146	17.024.571	18.477.000	16.444.146	17.024.571	18.477.000	16.444.146	17.024.571	18.477.000
Struer	7.902.658	7.661.603	8.331.000	886.164	837.661	927.000	7.016.495	6.823.942	7.404.000	7.016.495	6.823.942	7.404.000	7.016.495	6.823.942	7.404.000
Syddjurs	16.593.429	16.379.732	17.848.000	1.851.756	1.432.641	1.881.000	14.741.673	14.947.091	15.967.000	14.741.673	14.947.091	15.967.000	14.741.673	14.947.091	15.967.000
Viborg	36.087.477	34.512.587	36.200.000	12.587.166	10.033.416	12.793.500	23.500.311	24.479.171	23.406.500	23.500.311	24.479.171	23.406.500	23.500.311	24.479.171	23.406.500
Århus	437.093.377	431.919.280	474.329.000	244.056.507	243.249.164	253.577.000	193.036.871	188.670.116	220.752.000	193.036.871	188.670.116	220.752.000	193.036.871	188.670.116	220.752.000
Regionen	448.475.359	436.826.346	476.928.000	262.618.063	264.002.004	268.090.000	185.857.296	172.824.342	208.838.000	185.857.296	172.824.342	208.838.000	185.857.296	172.824.342	208.838.000
Cross border ufordelt		75.400.000						75.400.000						75.400.000	
<b>I alt</b>	<b>1.324.308.402</b>	<b>1.376.281.370</b>	<b>1.409.722.000</b>	<b>621.392.460</b>	<b>616.112.000</b>	<b>639.050.000</b>	<b>702.915.942</b>	<b>760.169.370</b>	<b>770.672.000</b>	<b>702.915.942</b>	<b>760.169.370</b>	<b>770.672.000</b>	<b>702.915.942</b>	<b>760.169.370</b>	<b>770.672.000</b>

Note: Regnskab 2009 og budget 2010 er i årets priser mens budget 2011 og BO-årene er i 2011-prisniveau.

**Tablet 2 (fortsat): Busdrift, forslag til budget 2011 (budgetoverslagsårene 2012-2014)**

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto	
	BO 2012	BO 2013	BO 2014	BO 2012	BO 2013	BO 2014	BO 2012	BO 2013	BO 2012	BO 2013	BO 2014	BO 2014
Favrskov	14.518.000	14.518.000	14.518.000	1.116.000	1.116.000	1.116.000	13.402.000	13.402.000	13.402.000	13.402.000	13.402.000	13.402.000
Hedensted	7.929.000	7.929.000	7.929.000	2.165.000	2.165.000	2.165.000	5.764.000	5.764.000	5.764.000	5.764.000	5.764.000	5.764.000
Herning	47.589.000	47.589.000	47.589.000	11.614.900	11.614.900	11.614.900	35.974.100	35.974.100	35.974.100	35.974.100	35.974.100	35.974.100
Holstebro	31.724.000	31.724.000	31.724.000	7.673.000	7.673.000	7.673.000	24.051.000	24.051.000	24.051.000	24.051.000	24.051.000	24.051.000
Horsens	45.737.000	45.737.000	45.737.000	17.804.100	17.804.100	17.804.100	27.932.900	27.932.900	27.932.900	27.932.900	27.932.900	27.932.900
Ikast-Brande	13.877.000	13.877.000	13.877.000	0	0	0	13.877.000	13.877.000	13.877.000	13.877.000	13.877.000	13.877.000
Lemvig	8.742.000	8.742.000	8.742.000	0	0	0	8.742.000	8.742.000	8.742.000	8.742.000	8.742.000	8.742.000
Norddjurs	15.302.000	15.302.000	15.302.000	1.311.000	1.311.000	1.311.000	13.991.000	13.991.000	13.991.000	13.991.000	13.991.000	13.991.000
Odder	5.866.000	5.866.000	5.866.000	400.000	400.000	400.000	5.466.000	5.466.000	5.466.000	5.466.000	5.466.000	5.466.000
Randers	80.551.000	80.551.000	80.551.000	25.739.100	25.739.100	25.739.100	54.811.900	54.811.900	54.811.900	54.811.900	54.811.900	54.811.900
Ringkøbing-Skiern	21.280.000	21.280.000	21.280.000	590.000	590.000	590.000	20.690.000	20.690.000	20.690.000	20.690.000	20.690.000	20.690.000
Samsø	4.869.000	4.869.000	4.869.000	1.295.000	1.295.000	1.295.000	3.574.000	3.574.000	3.574.000	3.574.000	3.574.000	3.574.000
Silkeborg	54.314.000	54.314.000	54.314.000	21.667.600	21.667.600	21.667.600	32.646.400	32.646.400	32.646.400	32.646.400	32.646.400	32.646.400
Skanderborg	17.851.000	17.851.000	17.851.000	2.945.800	2.945.800	2.945.800	14.905.200	14.905.200	14.905.200	14.905.200	14.905.200	14.905.200
Skive	25.937.000	25.937.000	25.937.000	7.460.000	7.460.000	7.460.000	18.477.000	18.477.000	18.477.000	18.477.000	18.477.000	18.477.000
Struer	8.331.000	8.331.000	8.331.000	927.000	927.000	927.000	7.404.000	7.404.000	7.404.000	7.404.000	7.404.000	7.404.000
Syddjurs	17.848.000	17.848.000	17.848.000	1.881.000	1.881.000	1.881.000	15.967.000	15.967.000	15.967.000	15.967.000	15.967.000	15.967.000
Viborg	36.200.000	36.200.000	36.200.000	12.793.500	12.793.500	12.793.500	23.406.500	23.406.500	23.406.500	23.406.500	23.406.500	23.406.500
Århus	474.329.000	474.329.000	474.329.000	253.577.000	253.577.000	253.577.000	220.752.000	220.752.000	220.752.000	220.752.000	220.752.000	220.752.000
Regionen	476.928.000	476.928.000	476.928.000	268.090.000	268.090.000	268.090.000	208.838.000	208.838.000	208.838.000	208.838.000	208.838.000	208.838.000
<b>I alt</b>	<b>1.409.722.000</b>	<b>1.409.722.000</b>	<b>1.409.722.000</b>	<b>639.050.000</b>	<b>639.050.000</b>	<b>639.050.000</b>	<b>770.672.000</b>	<b>770.672.000</b>	<b>770.672.000</b>	<b>770.672.000</b>	<b>770.672.000</b>	<b>770.672.000</b>

Note: Budget 2011 og BO-årene er i 2011-prisniveau.

**Tabel 3: Handicapkørsel, forslag til budget 2011**

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto		
	Regnskab 2009	Budget 2010	Forslag til budget 2011	Regnskab 2009	Budget 2010	Forslag til budget 2011	Regnskab 2009	Budget 2010	Forslag til budget 2011	Regnskab 2009	Budget 2010	Forslag til budget 2011	Netto 2009	Budget 2010	Forslag til budget 2011
Favrskov	1.076.991	1.184.537	1.235.000	209.064	213.371	255.000	867.927	971.166	980.000						
Hedensted *	3.924.690	2.983.001	1.656.000	630.454	711.736	348.000	3.294.236	2.271.265	1.308.000						
Herning	1.879.396	2.338.254	1.943.000	393.631	434.313	426.000	1.485.765	1.903.942	1.517.000						
Holstebro	1.346.899	1.537.380	1.395.000	301.902	309.493	329.000	1.044.997	1.227.887	1.066.000						
Horsens	2.205.879	2.769.847	2.418.000	423.714	483.404	494.000	1.782.165	2.286.443	1.924.000						
Ikast-Brande	830.682	1.122.356	1.023.000	188.031	203.440	265.000	642.651	918.916	758.000						
Lemvig	571.644	684.158	624.000	123.941	148.110	129.000	447.703	536.048	495.000						
Norrdjurs	747.820	987.437	600.000	152.479	181.825	125.000	595.341	805.612	475.000						
Odder	724.883	838.101	786.000	126.756	130.534	145.000	598.127	707.568	641.000						
Randers	2.149.101	2.579.612	2.516.000	385.528	423.125	463.000	1.763.573	2.156.487	2.053.000						
Ringkøbing-Skiern	1.454.707	1.601.095	1.487.000	307.812	306.419	330.000	1.146.895	1.294.677	1.157.000						
Samsø	121.721	117.531	142.000	21.114	21.874	23.000	100.607	95.658	119.000						
Silkeborg	2.197.133	2.379.479	2.085.000	449.541	467.258	468.000	1.747.592	1.912.222	1.617.000						
Skanderborg	1.256.368	1.547.419	1.190.000	231.808	273.515	245.000	1.024.560	1.273.904	945.000						
Skive	1.043.539	1.112.621	1.097.000	230.382	227.449	237.000	813.157	885.172	860.000						
Struer	465.648	552.807	534.000	108.384	115.658	134.000	357.264	437.149	400.000						
Syddjurs	815.309	880.070	994.000	147.774	143.021	182.000	667.535	737.049	812.000						
Viborg	1.755.070	2.142.516	2.120.000	384.485	425.463	470.000	1.370.585	1.717.053	1.650.000						
Århus	27.656.725	30.786.500	35.103.000	2.468.639	2.191.433	3.195.000	25.188.086	28.595.067	31.908.000						
Regionen									0						
<b>I alt</b>	<b>52.224.204</b>	<b>58.144.723</b>	<b>58.948.000</b>	<b>7.285.438</b>	<b>7.411.438</b>	<b>8.263.000</b>	<b>44.938.766</b>	<b>50.733.285</b>	<b>50.685.000</b>						

Note: Regnskab 2009 og budget 2010 er i årets priser mens budget 2011 og BO-årene er i 2011-prisniveau.

\* Budgettet for Hedensted er blevet reduceret i forhold til administrativ høring



**Table 3 (fortsat): Handicapkørsel, forslag til budget 2011 (budgetoverslagsårene 2012-2014)**

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto	
	BO 2012	BO 2013	BO 2014	BO 2012	BO 2013	BO 2014	BO 2012	BO 2013	BO 2012	BO 2013	BO 2014	BO 2014
Favrskov	1.235.000	1.235.000	1.235.000	255.000	255.000	255.000	980.000	980.000	980.000	980.000	980.000	980.000
Hedensted	1.656.000	1.656.000	1.656.000	348.000	348.000	348.000	1.308.000	1.308.000	1.308.000	1.308.000	1.308.000	1.308.000
Herring	1.943.000	1.943.000	1.943.000	426.000	426.000	426.000	1.517.000	1.517.000	1.517.000	1.517.000	1.517.000	1.517.000
Holstebro	1.395.000	1.395.000	1.395.000	329.000	329.000	329.000	1.066.000	1.066.000	1.066.000	1.066.000	1.066.000	1.066.000
Horsens	2.418.000	2.418.000	2.418.000	494.000	494.000	494.000	1.924.000	1.924.000	1.924.000	1.924.000	1.924.000	1.924.000
Ikast-Brande	1.023.000	1.023.000	1.023.000	265.000	265.000	265.000	758.000	758.000	758.000	758.000	758.000	758.000
Lemvig	624.000	624.000	624.000	129.000	129.000	129.000	495.000	495.000	495.000	495.000	495.000	495.000
Norrdjurs	600.000	600.000	600.000	125.000	125.000	125.000	475.000	475.000	475.000	475.000	475.000	475.000
Odder	786.000	786.000	786.000	145.000	145.000	145.000	641.000	641.000	641.000	641.000	641.000	641.000
Randers	2.516.000	2.516.000	2.516.000	463.000	463.000	463.000	2.053.000	2.053.000	2.053.000	2.053.000	2.053.000	2.053.000
Ringkøbing-Skiern	1.487.000	1.487.000	1.487.000	330.000	330.000	330.000	1.157.000	1.157.000	1.157.000	1.157.000	1.157.000	1.157.000
Samsø	142.000	142.000	142.000	23.000	23.000	23.000	119.000	119.000	119.000	119.000	119.000	119.000
Silkeborg	2.085.000	2.085.000	2.085.000	468.000	468.000	468.000	1.617.000	1.617.000	1.617.000	1.617.000	1.617.000	1.617.000
Skanderborg	1.190.000	1.190.000	1.190.000	245.000	245.000	245.000	945.000	945.000	945.000	945.000	945.000	945.000
Skive	1.097.000	1.097.000	1.097.000	237.000	237.000	237.000	860.000	860.000	860.000	860.000	860.000	860.000
Struer	534.000	534.000	534.000	134.000	134.000	134.000	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000
Syddjurs	994.000	994.000	994.000	182.000	182.000	182.000	812.000	812.000	812.000	812.000	812.000	812.000
Viborg	2.120.000	2.120.000	2.120.000	470.000	470.000	470.000	1.650.000	1.650.000	1.650.000	1.650.000	1.650.000	1.650.000
Århus	35.103.000	35.103.000	35.103.000	3.195.000	3.195.000	3.195.000	31.908.000	31.908.000	31.908.000	31.908.000	31.908.000	31.908.000
Regionen												
<b>I alt</b>	<b>58.948.000</b>	<b>58.948.000</b>	<b>58.948.000</b>	<b>8.263.000</b>	<b>8.263.000</b>	<b>8.263.000</b>	<b>50.685.000</b>	<b>50.685.000</b>	<b>50.685.000</b>	<b>50.685.000</b>	<b>50.685.000</b>	<b>50.685.000</b>

Note: Budget 2011 og BO-årene er i 2011-prisniveau.

**Tabel 4: Kan-kørsel, forslag til budget 2011**

	Regnskab 2009	Budget 2010	Forslag til budget 2011	BO2012	BO 2013	BO 2014
Favrskov	30.034	26.242	69.000	69.000	69.000	69.000
Hedensted						
Herning						
Holstebro						
Horsens	0	300.000	9.900.000	9.900.000	9.900.000	9.900.000
Ikast-Brande	12.954	17.440	44.000	44.000	44.000	44.000
Lemvig	339.930	315.121	370.000	370.000	370.000	370.000
Norddjurs						
Odder						
Randers	2.417.402	5.906.307	12.474.000	12.474.000	12.474.000	12.474.000
Ringkøbing-Skjern						
Samsø	24.230	114.700	174.000	174.000	174.000	174.000
Silkeborg	1.447.146	1.939.994	3.162.000	3.162.000	3.162.000	3.162.000
Skanderborg						
Skive	11.369.797	10.790.198	15.003.000	15.003.000	15.003.000	15.003.000
Struer	22.116	29.724	13.000	13.000	13.000	13.000
Syddjurs						
Viborg	8.747.969	2.193.326	3.501.000	3.501.000	3.501.000	3.501.000
Århus	1.237.778	1.860.642	2.440.000	2.440.000	2.440.000	2.440.000
Regionen	76.173.804	121.268.574	114.465.000	114.465.000	114.465.000	114.465.000
<b>I alt vedr. bestillere</b>	<b>101.823.160</b>	<b>144.762.268</b>	<b>161.615.000</b>	<b>161.615.000</b>	<b>161.615.000</b>	<b>161.615.000</b>
Morsø			141.000	141.000	141.000	141.000
Sydtrafik	53.210	42.830.000	31.913.000	31.913.000	31.913.000	31.913.000
<b>I alt vedr. øvrige</b>	<b>53.210</b>	<b>42.830.000</b>	<b>32.054.000</b>	<b>32.054.000</b>	<b>32.054.000</b>	<b>32.054.000</b>
<b>I alt</b>	<b>101.876.370</b>	<b>187.592.268</b>	<b>193.669.000</b>	<b>193.669.000</b>	<b>193.669.000</b>	<b>193.669.000</b>

Note: 1) Regnskab 2009 og budget 2010 er i årets priser mens budget 2011 og BO-årene er i 2011-prisniveau.

- 2) "Kan-kørsel" omfatter den del af den variable kørsel, hvor bestillerne kan indgå aftaler med Midttrafik, men ikke er forpligtet hertil jf. lovgivningen. Det drejer sig om patienttransport, specialskoletransport og lign. ordninger. I beløbene er indeholdt overheadbetaling til dækning af administration.
- 3) R2009 er excl. overheadberegning. Fra og med B2010 er overheadbetaling indregnet.
- 4) Favrskov stopper med specialkørsel, som er reduceret i budgettet

**Tabel 5: Privatbaner, forslag til budget 2011**

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto	
	Regnskab 2009	Budget 2010	Forslag til budget 2011	Regnskab 2009	Budget 2010	Forslag til budget 2011	Regnskab 2009	Budget 2010	Forslag til budget 2011	Regnskab 2009	Budget 2010	Forslag til budget 2011
Regionen												
Driftstilskud	39.853.414	38.827.266	40.900.000	12.878.385	14.328.266	13.300.000	26.975.029	24.499.000	27.600.000	26.975.029	24.499.000	27.600.000
Anlægstilskud	5.900.000	8.072.955	16.613.000				5.900.000	8.072.955	16.613.000	5.900.000	8.072.955	16.613.000
- heraf ordinære anlægsinvesteringer			6.459.000						6.459.000			6.459.000
- heraf ydelse vedr. spor på Odderbanen			10.154.000						10.154.000			10.154.000
<b>I alt</b>	<b>45.753.414</b>	<b>46.900.221</b>	<b>57.513.000</b>	<b>12.878.385</b>	<b>14.328.266</b>	<b>13.300.000</b>	<b>32.875.029</b>	<b>32.571.955</b>	<b>44.213.000</b>	<b>32.875.029</b>	<b>32.571.955</b>	<b>44.213.000</b>

Note: Regnskab 2009 og budget 2010 er i årets priser mens budget 2011 og BO-årene er i 2011-prisniveau.

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto	
	BO 2012	BO 2013	BO 2014	BO 2012	BO 2013	BO 2014	BO 2012	BO 2013	BO 2014	BO 2012	BO 2013	BO 2014
Regionen												
Driftstilskud	40.900.000	40.900.000	40.900.000	13.300.000	13.300.000	13.300.000	27.600.000	27.600.000	27.600.000	27.600.000	27.600.000	27.600.000
Anlægstilskud	16.613.000	16.613.000	16.613.000				16.613.000	16.613.000	16.613.000	16.613.000	16.613.000	16.613.000
- heraf ordinære anlægsinvesteringer	6.210.000	6.210.000	6.210.000				6.210.000	6.210.000	6.210.000	6.210.000	6.210.000	6.210.000
- heraf ydelse vedr. spor på Odderbanen	10.154.000	10.154.000	10.154.000				10.154.000	10.154.000	10.154.000	10.154.000	10.154.000	10.154.000
<b>I alt</b>	<b>57.513.000</b>	<b>57.513.000</b>	<b>57.513.000</b>	<b>13.300.000</b>	<b>13.300.000</b>	<b>13.300.000</b>	<b>44.213.000</b>	<b>44.213.000</b>	<b>44.213.000</b>	<b>44.213.000</b>	<b>44.213.000</b>	<b>44.213.000</b>

Note: Budget 2011 og BO-årene er i 2011-prisniveau.

**Tabel 6: Trafikskelskabet, forslag til budget 2011**

	Regnskab 2009			Budget 2010			Forslag til budget 2011		
	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt
Favrskov	610.974	400.243	1.011.217	447.397	384.673	832.070	606.000	378.000	984.000
Hedensted	254.240	647.642	901.882	193.148	608.123	801.270	248.000	771.000	1.019.000
Herning	2.846.859	701.828	3.548.687	2.295.488	737.848	3.033.337	2.848.000	663.000	3.511.000
Holstebro	1.738.635	575.970	2.314.605	1.829.789	556.916	2.386.705	1.749.000	544.000	2.293.000
Horsens	3.252.821	973.407	4.226.228	2.598.978	1.106.063	3.705.041	3.321.000	919.000	4.240.000
Ikast-Brande	600.099	277.299	877.398	579.588	339.000	918.588	596.000	262.000	858.000
Lemvig	427.744	225.272	653.015	635.387	238.400	873.787	448.000	213.000	661.000
Norddjurs	503.423	262.403	765.826	585.219	312.113	897.332	499.000	248.000	747.000
Odder	208.824	253.120	461.944	198.861	275.487	474.348	207.000	239.000	446.000
Randers	5.561.248	898.388	6.459.636	5.623.330	863.523	6.486.854	5.579.000	849.000	6.428.000
Ringkøbing-Skjern	1.217.822	495.770	1.713.592	1.395.937	495.571	1.891.508	1.270.000	468.000	1.738.000
Samsø	343.151	64.764	407.916	307.283	78.735	386.018	339.000	61.000	400.000
Silkeborg	4.081.974	981.394	5.063.368	3.932.364	933.788	4.866.152	4.089.000	927.000	5.016.000
Skanderborg	933.485	524.914	1.458.399	902.977	530.104	1.433.081	939.000	496.000	1.435.000
Skive	1.994.870	438.238	2.433.108	2.011.060	379.340	2.390.400	2.038.000	414.000	2.452.000
Struer	472.529	205.087	677.616	386.724	178.439	565.163	468.000	194.000	662.000
Syddjurs	1.001.110	303.313	1.304.423	902.943	245.260	1.148.203	1.006.000	287.000	1.293.000
Viborg	2.546.091	732.268	3.278.359	2.854.309	759.758	3.614.067	2.583.000	692.000	3.275.000
Århus	34.456.823	4.767.402	39.224.225	29.693.667	6.705.140	36.398.807	31.155.000	6.368.000	37.523.000
Regionen	46.401.364		46.401.364	49.602.722		49.602.722	47.129.000	0	47.129.000
Ufordelt							-1.500.000		-1.500.000
<b>I alt</b>	<b>109.454.087</b>	<b>13.728.722</b>	<b>123.182.809</b>	<b>106.977.172</b>	<b>15.728.282</b>	<b>122.705.454</b>	<b>105.617.000</b>	<b>14.993.000</b>	<b>120.610.000</b>

Note: 1) Regnskab 2009 og budget 2010 er i årets priser mens budget 2011 og BO-årene er i 2011-prisniveau.

**Tabel 6 (fortsat): Trafikskabet, forslag til budget 2011 (budgetoverslagsårene 2012-2014)**

	BO 2012			BO 2013			BO 2014		
	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt
Favrskov	606.000	378.000	984.000	606.000	378.000	984.000	606.000	378.000	984.000
Hedensted	248.000	771.000	1.019.000	248.000	771.000	1.019.000	248.000	771.000	1.019.000
Herning	2.848.000	663.000	3.511.000	2.848.000	663.000	3.511.000	2.848.000	663.000	3.511.000
Holstebro	1.749.000	544.000	2.293.000	1.749.000	544.000	2.293.000	1.749.000	544.000	2.293.000
Horsens	3.321.000	919.000	4.240.000	3.321.000	919.000	4.240.000	3.321.000	919.000	4.240.000
Ikast-Brande	596.000	262.000	858.000	596.000	262.000	858.000	596.000	262.000	858.000
Lemvig	448.000	213.000	661.000	448.000	213.000	661.000	448.000	213.000	661.000
Norddjurs	499.000	248.000	747.000	499.000	248.000	747.000	499.000	248.000	747.000
Odder	207.000	239.000	446.000	207.000	239.000	446.000	207.000	239.000	446.000
Randers	5.579.000	849.000	6.428.000	5.579.000	849.000	6.428.000	5.579.000	849.000	6.428.000
Ringkøbing-Skjern	1.270.000	468.000	1.738.000	1.270.000	468.000	1.738.000	1.270.000	468.000	1.738.000
Samsø	339.000	61.000	400.000	339.000	61.000	400.000	339.000	61.000	400.000
Silkeborg	4.089.000	927.000	5.016.000	4.089.000	927.000	5.016.000	4.089.000	927.000	5.016.000
Skanderborg	939.000	496.000	1.435.000	939.000	496.000	1.435.000	939.000	496.000	1.435.000
Skive	2.038.000	414.000	2.452.000	2.038.000	414.000	2.452.000	2.038.000	414.000	2.452.000
Struer	468.000	194.000	662.000	468.000	194.000	662.000	468.000	194.000	662.000
Syddjurs	1.006.000	287.000	1.293.000	1.006.000	287.000	1.293.000	1.006.000	287.000	1.293.000
Viborg	2.583.000	692.000	3.275.000	2.583.000	692.000	3.275.000	2.583.000	692.000	3.275.000
Århus	31.155.000	6.368.000	37.523.000	31.155.000	6.368.000	37.523.000	31.155.000	6.368.000	37.523.000
Regionen	47.129.000		47.129.000	47.129.000		47.129.000	47.129.000		47.129.000
Ufordelt	-3.000.000		-3.000.000	-4.000.000		-4.000.000	-5.000.000		-5.000.000
<b>I alt</b>	<b>104.117.000</b>	<b>14.993.000</b>	<b>119.110.000</b>	<b>103.117.000</b>	<b>14.993.000</b>	<b>118.110.000</b>	<b>102.117.000</b>	<b>14.993.000</b>	<b>117.110.000</b>

Note: Budget 2011 og BO-årene er i 2011-prisniveau.

**Tabel 7: Trafikskabet udspecificert, forslag til budget 2011**

	Lønudgifter	Div. administration	Billetkontrol	Kontrol-afgifter	Rutebil-stationer inkl. moms	Information og markeds-føring	Bus-adm i alt
Favrskov	336.000	168.000				101.000	606.000
Hedensted	127.000	83.000				38.000	248.000
Herning	1.501.000	768.000			128.000	451.000	2.848.000
Holstebro	878.000	480.000			128.000	264.000	1.749.000
Horsens	1.432.000	946.000			512.000	431.000	3.321.000
Ikast-Brande	329.000	168.000				99.000	596.000
Lemvig	170.000	99.000			128.000	51.000	448.000
Norddjurs	277.000	139.000				83.000	499.000
Odder	115.000	57.000				35.000	207.000
Randers	2.724.000	1.525.000			512.000	819.000	5.579.000
Ringkøbing-Skjern	522.000	271.000			320.000	157.000	1.270.000
Samsø	188.000	95.000				57.000	339.000
Silkeborg	2.050.000	1.165.000			256.000	617.000	4.089.000
Skanderborg	479.000	253.000			64.000	144.000	939.000
Skive	912.000	532.000			320.000	274.000	2.038.000
Struer	259.000	131.000				78.000	468.000
Syddjurs	497.000	296.000			64.000	149.000	1.006.000
Viborg	1.218.000	679.000			320.000	366.000	2.583.000
Århus	12.855.000	7.520.000	10.082.000	-5.090.000	1.920.000	3.867.000	31.155.000
Regionen	18.679.000	11.824.000			11.007.000	5.618.000	47.129.000
Ufordelt		-1.500.000					-1.500.000
<b>I alt</b>	<b>45.548.000</b>	<b>25.699.000</b>	<b>10.082.000</b>	<b>-5.090.000</b>	<b>15.679.000</b>	<b>13.699.000</b>	<b>105.617.000</b>

Note: 1) Regnskab 2009 og budget 2010 er i årets priser mens budget 2011 og BO-årerne er i 2011-prisniveau.

2) Der er tillagt 355.000 kr. under Trafikskabet som er overheadberegning for Rejsekortet

## Tabel 8: Letbane, forslag til budget 2011

### Tabel 8a: Letbanesekretariat

	Regnskab 2009	Budget 2010	Forslag til budget 2011	BO2012	BO 2013	BO 2014
Favrskov		100.000	102.000	102.000	102.000	102.000
Hedensted						
Herning						
Holstebro						
Horsens						
Ikast-Brande						
Lemvig						
Norddjurs		100.000	102.000	102.000	102.000	102.000
Odder		100.000	102.000	102.000	102.000	102.000
Randers		100.000	102.000	102.000	102.000	102.000
Ringkøbing-Skjern						
Samsø						
Silkeborg		100.000	102.000	102.000	102.000	102.000
Skanderborg		100.000	102.000	102.000	102.000	102.000
Skive						
Struer						
Syddjurs		100.000	102.000	102.000	102.000	102.000
Viborg						
Århus		1.350.000	1.374.000	1.374.000	1.374.000	1.374.000
Regionen		450.000	458.000	458.000	458.000	458.000
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>2.500.000</b>	<b>2.546.000</b>	<b>2.546.000</b>	<b>2.546.000</b>	<b>2.546.000</b>

Note: 1) Regnskab 2009 og budget 2010 er i årets priser mens budget 2011 og BO-årene er i 2011-prisniveau.

2) Regnskab 2009 er overført til 2010

### Tabel 8b: Letbane Etape 1

	Regnskab 2009	Budget 2010	Forslag til budget 2011	BO2012	BO 2013	BO 2014
Århus			14.790.500	14.790.500	14.790.500	14.790.500
Staten			14.790.500	14.790.500	14.790.500	14.790.500
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>29.581.000</b>	<b>29.581.000</b>	<b>29.581.000</b>	<b>29.581.000</b>

Note: Budget 2011 og BO-årene er i 2011-prisniveau.

**Tabel 9: Rejsekort, forslag til budget 2011**

	Regnskab 2009	Budget 2010	Forslag til budget 2011	BO2012	BO 2013	BO 2014
Favrskov						
Hedensted						
Herning						
Holstebro						
Horsens		557.540	<b>568.000</b>	568.000	568.000	568.000
Ikast-Brande						
Lemvig						
Norddjurs						
Odder						
Randers						
Ringkøbing-Skjern						
Samsø						
Silkeborg						
Skanderborg						
Skive						
Struer						
Syddjurs						
Viborg						
Århus						
Regionen		1.672.619	<b>1.703.000</b>	1.703.000	1.703.000	1.703.000
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>2.230.159</b>	<b>2.271.000</b>	<b>2.271.000</b>	<b>2.271.000</b>	<b>2.271.000</b>

Note: 1) Regnskab 2009 og budget 2010 er i årets priser mens budget 2011 og BO-årene er i 2011-prisniveau.

2) Regnskab 2009 er overført til 2010



*Århus, 3. september 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 10. september 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
26. august 2010	1-21-3-09	Tine Jørgensen	tij@midttrafik.dk	87 40 82 05

**Sammendrag af høringsvar efter politisk høring  
vedr. budget 2011**

22. juni 2010 blev forslag til budget for 2011 sendt i politisk høring med svarfrist 23. august 2010.

Som bilag til høringen var der vedlagt samme orientering om budgetmæssige forudsætninger i forslag til budget 2011, som var forelagt til bestyrelsesmødet 18. juni 2010. Herudover var der vedlagt mere detaljerede og bestillerspecifikke opgørelser over budgetterne.

De indkomne, skriftlige bemærkninger er gengivet i det følgende. Herudover har der været en løbende dialog med de fleste bestillere omkring spørgsmål til materialet, og der er efter aftale foretaget mindre justeringer i samme.

Mange bestillere har kommentarer til udgifterne til kompensation for ændrede regler omkring cross border leasing, det ændrede reguleringsindeks samt usikkerhederne omkring konsekvenserne af den nye trafikplan for Århus samt de regionale ruteændringer. Midttrafiks administration har beskrevet problemstillingerne i selve budgetmaterialet samt i bilaget "Notat om ændringer i budgettet fra budgetoplægget fra juni 2010" og har således ikke skrevet uddybende kommentarer nedenfor.

<b>Favrskov Kommune</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kommunen tager budgettet til efterretning.</li> </ul> <p><i>Midttrafiks bemærkninger:</i> <i>Midttrafiks administration har ingen bemærkninger.</i></p>
<b>Hedensted Kommune</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kommunen tager budgettet til efterretning og bemærker samtidig at det ikke indeholder beløb til dækning af merudgifter ifm. ændrede regler for cross border leasing og regionens nedlæggelse af regionale busruter.</li> </ul> <p><i>Midttrafiks bemærkninger:</i> <i>Midttrafiks administration henviser til materialet om Budget 2011 samt "Notat om ændringer i budgettet fra budgetoplægget fra juni 2010"</i></p>
<b>Herning Kommune</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kommunen godkender budgettet under de i budgetforslaget indarbejdede forudsætninger.</li> </ul> <p><i>Midttrafiks bemærkninger:</i> <i>Midttrafiks administration har ingen bemærkninger.</i></p>

<b>Holstebro Kommune</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunen tager budgettet til efterretning med forbehold for ændringer når Midttrafik kender konkrete udgifter som følge af cross border leasing og konsekvenserne af Region Midtjyllands ændringer i kørselsomfanget.</li> </ul> <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Midttrafiks administration henviser til materialet om Budget 2011 samt "Notat om ændringer i budgettet fra budgetoplægget fra juni 2010"</i></p>
<b>Horsens Kommune</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunen har ikke nået at behandle sagen i udvalg grundet cross border og ændring af reguleringsindex. Udvalget behandler budgettet den 14. september.</li> <li>• Kommunen anmoder om at budgettet for "kan-kørslen" holdes ude af budgettet for kollektiv trafik samt at budgettet nedskrives svarende til resultatet af den afholdte licitation.</li> </ul> <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Midttrafiks administration vil indarbejde eventuelle ændringer til budgettet i det justerede budget for 2011 primo 2011.</i></p> <p><i>Udgifter til "kan-kørsel" fremstår som en selvstændig post i Midttrafiks samlede budget og mellemværende med kommunen.</i></p> <p><i>Midttrafiks administration har indarbejdet ændringerne i budgettet for "kan-kørsel".</i></p>
<b>Ikast-Brande Kommune</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunen ønsker indarbejdet en besparelse på rabatruterne på 1,2 mio. kr. i 2011.</li> </ul> <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Midttrafiks administration har indarbejdet besparelsen i budgettet.</i></p>
<b>Lemvig Kommune</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunen har ingen bemærkninger til budget 2011 men spørger til ændringen i indekset til regulering af busudgifter.</li> </ul> <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Midttrafiks administration har besvaret det stillede spørgsmål.</i></p>
<b>Norrdjurs Kommune</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunen har forhøjet budgettet som følge af udbud.</li> <li>• Der tages forbehold for kommunalbestyrelsens endelige godkendelse af høringssvaret den 7. september.</li> </ul> <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Midttrafiks administration har indarbejdet udvidelsen af budgettet og vil indarbejde eventuelle øvrige ændringer i det justerede budget for 2011 primo 2011.</i></p>
<b>Odder Kommune</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunen tager budgettet til efterretning forudsat at budgettet suppleres med en passagerindtægt fra bybussen på 160.000 kr.</li> </ul> <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Midttrafiks administration indarbejder passagerindtægten i budgettet og har derudover aftalt med kommunen at passagerindtægter fra lokalruterne fra 2011 afregnes via Midttrafik.</i></p>

<b>Randers Kommune</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kommunens Miljø- og teknikudvalg afgiver hørings svar uden bemærkninger under forbehold for endelig vedtagelse i byrådet den 6. september.</li> </ul> <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Midttrafiks administration har ingen bemærkninger.</i></p>
<b>Ringkøbing-Skjern Kommune</b>	Ingen bemærkninger modtaget.
<b>Samsø Kommune</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kommunen tager budgettet for kollektiv trafik til efterretning og bemærker samtidig den vil undersøge alternative og mere effektive løsninger.</li> </ul> <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Midttrafiks administration har ingen bemærkninger.</i></p>
<b>Silkeborg Kommune</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kommunen tager budgettet til efterretning og ser frem til afklaring af dens andel af cross border compensation og lønsumsafgift til Trafik-selskabet.</li> </ul> <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Midttrafiks administration henviser til materialet om Budget 2011 samt "Notat om ændringer i budgettet fra budgetoplægget fra juni 2010".</i></p> <p><i>Der er endnu ingen afklaring vedr. lønsumsafgiften og Midttrafik trækker posten ud af budgettet.</i></p>
<b>Skanderborg Kommune</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kommunen tager budgettet til efterretning og bemærker samtidig at det vil undergå ændringer når regionens og kommunens kørselsønsker for 2011 er politisk besluttet.</li> </ul> <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Midttrafiks administration vil indarbejde eventuelle ændringer til budgettet i det justerede budget for 2011 primo 2011.</i></p>
<b>Skive Kommune</b>	Ingen bemærkninger modtaget.
<b>Struer Kommune</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kommunen tager budgettet til efterretning.</li> </ul> <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Midttrafiks administration har ingen bemærkninger.</i></p>
<b>Syddjurs Kommune</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kommunen tager budgettet til efterretning og bemærker samtidig at det ikke indeholder beløb til dækning af merudgifter ifm. ændrede regler for cross border leasing, lønsumsafgift og forventede kørselsomlægninger i forhold til regionen.</li> </ul> <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Midttrafiks administration henviser til materialet om Budget 2011 samt "Notat om ændringer i budgettet fra budgetoplægget fra juni 2010"</i></p>
<b>Viborg Kommune</b>	Ingen bemærkninger modtaget.

<p><b>Århus Kommune</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunen tager i høringssvaret forbehold for godkendelse af rådmand.</li> <li>• Det anføres at der siden høringsmaterialets udsendelse er udmeldt konkret udgift til cross border compensation, ændret skøn af reguleringsindex der fører til merudgift samt udmelding om højere passagerindtægter end budgetteret i 2010 på administrativt møde. Kommunen forventer en snarlig udmelding omkring forventningerne til indtægterne i 2011 baseret på indtægtsudviklingen i 2010.</li> <li>• Der forventes en snarlig afklaring omkring fremtidig regulering af busvognmændenes kontrakter og de økonomiske effekter heraf.</li> <li>• Trafikplanen for Århus behandles byrådet onsdag den 25. august og vil hvis den godkendes i sin nuværende form medføre et årligt fald i køreplantimetallet på 15.000 timer med halv effekt i 2011.</li> <li>• Kommunen forventer at Midttrafik udspecificerer Trafikselskabets udgifter som ønsket af kommunen.</li> </ul> <p><i>Midttrafiks bemærkninger:</i>  <i>Midttrafiks administration har som nævnt i høringssvaret afholdt et møde med kommunen hvor høringsmaterialet blev gennemgået.</i></p> <p><i>Midttrafiks administration vil administrativt sende et skøn over passagerindtægterne for 2011.</i></p> <p><i>Midttrafik har ingen direkte indflydelse på hvornår Trafikselskaberne i Danmark og vognmændenes brancheorganisation indgår aftale om nyt reguleringsindeks. Når aftalen er indgået vil Midttrafiks administration snarest herefter udmelde de økonomiske konsekvenser.</i></p> <p><i>Når de økonomiske konsekvenser af den nye trafikplan kendes vil Midttrafiks administration indarbejde ændringer til budgettet i det justerede budget for 2011 primo 2011.</i></p> <p><i>Midttrafiks administration vil administrativt sende de ønskede oplysninger om Trafikselskabet.</i></p>
---------------------------------	--

<p><b>Region Midtjylland</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionen har ikke taget stilling til Midttrafiks budget for busdrift, da trafikstyregruppens forslag til ændringer i rutenettet ikke er indregnet. Regionen anmoder om at Midttrafik snarest muligt fremlægger et revideret budget.</li> <li>• I høringsbudgettet er udgifterne til drift af privatbaner og anlægsinvesteringer fremskrevet med 3 %. Regionen anmoder Midttrafik om at anvende samme fremskrivningssats som for Regional udvikling.</li> <li>• Driftsudgifter til togdrift indeholder en realvækst på 1,3 mio. kr. Reguleringen er aftalt mellem regionen og Midttrafik.</li> <li>• Regionen har ingen kommentarer til de budgetterede indtægter, som forudsættes på niveau med regnskabet for 2009.</li> <li>• Regionen tilslutter sig anlægsbudgettet for togdrift, og gør opmærksom på en uoverensstemmelse i pl. fremskrivning mellem Midttrafik og regionen.</li> <li>• Privatbanernes varslede overtagelse af ansvaret for sikrede overkørsler fra jan. 2011, indgår ikke i budgettet for 2011. Regionen bliver DUT kompenseret for opgaven, men DUT-kompensationen indgår ikke i økonomiaftalen for 2011 for regionen.</li> <li>• Der ønskes en yderlige opdeling af Trafikselskabets budget. Besparelsen ønskes bestillerfordelt og effekten af ændrede køreplantimer for administrationsbidraget ønskes indregnet.</li> <li>• Region Midtjylland anfører at man ønsker opretholdt et budget på 1 mio. kr. på letbaneområdet.</li> <li>• Der forespørges, om Midttrafik forventer merudgifter i f.m. rejsekortet for 2011.</li> </ul> <p><i>Midttrafiks bemærkninger:</i>  <i>Midttrafiks administration kan ikke indarbejde konsekvenserne kørselsønsker til 2011 før de er endelig kendte og politisk besluttede.</i></p> <p><i>Midttrafiks administration har rettet budgettet og fremskrivningssatsen. Der anvendes samme sats (+ 1,8 %) som den generelle pl. sats for Regional udvikling.</i></p> <p><i>Midttrafik har i budget 2011 korrigeret for uoverensstemmelse i pl. sats. Det er aftalt, at Midttrafik og regionen løbende følger op på forhandlingerne mellem Danske Regioner og Staten, om overdragelse af ansvaret for sikrede overkørsler fra Vejdirektoratet til privatbanerne.</i></p> <p><i>I budgetforslaget er der foretaget en yderligere opdeling af Trafikselskabets budget. Besparelsen er foreløbig indarbejdet som ét samlet, ufordelt beløb. Når der foreligger køreplaner for de ændrede ruter m.v. for alle bestillere, kan der foretages en udmøntning af beløbet på baggrund heraf.</i></p> <p><i>Administrationen har fastholdt det oprindelige bidrag fra Region Midtjylland til Letbanen.</i></p> <p><i>Så snart der foreligger en endelig afklaring omkring rejsekortet, vil det blive indarbejdet i budgettet. På nuværende tidspunkt er sagen uafklaret.</i></p>
--------------------------------------	---

*Århus, 3. september 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 10. september 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
27. august 2010	1-21-3-09	Tine Jørgensen	tij@midttrafik.dk	87408205

## Notat om ændringer i budgettet fra budgetoplægget fra juni 2010

### **Ændringer**

Budgettet for 2011 og overslagsårene er udarbejdet på baggrund af det budgetoplæg, der blev vedtaget af Bestyrelsen i juni 2010.

I forhold til budgetoplægget fra juni 2010, er der foretaget ændringer som beskrives nedenfor.

### **Busdrift**

Der er foretaget generelle ændringer i busbudgettet i forbindelse med beregning af udgifter til cross border compensation samt ændret indeksregulering. Herudover er der specifikke indtægts- og/eller udgiftsændringer for enkelte bestillere.

#### *Cross border*

I budgetoplægget var indregnet en ufordelt post til cross border compensation på 75,4 mio. kr. baseret på DUT-kompensationen, mens det bestillerfordelte estimat Midttrafik beregnede hen over sommeren udgør 41,8 mio. kr. Der er altså tale om en markant mindredgift ift. forventet.

Udgifterne i forbindelse med cross border leasing er fortsat ikke fuldt afklarede. Administrationen i Midttrafik har på baggrund af de indkomne krav fra vognmændene foretaget en vurdering af merudgiften for de enkelte bestillere, og indarbejdet disse i budgetforslaget. Dette er meddelt bestillerne ved mail af 3. august 2010.

I tabellen nedenfor er vist hvor stor en andel af den estimerede udgift til cross border der består af færdigbehandlede og/eller indkomne krav.

#### *Indeksregulering*

Udgifterne til busdriften er forhøjet med 20,4 mio. kr. på baggrund af de senest udmeldte indeksreguleringer. Det betyder at udgifterne fra 2009 til 2010 reguleres med - 1,2 % (mod tidligere - 1,6 %) samt at udgifterne stiger med 3,25 % fra 2010 til 2011 (mod tidligere 2,2%). 2011-stigningen er estimeret, idet indeksene for 2011 endnu ikke kendes.

De elementer der indgår i indeksreguleringen er aftalt centralt mellem Trafikselskaberne i Danmark på den ene side og vognmændenes brancheforening på den anden side. Midttrafik er således kontraktligt bundet af dette indeks.

Vognmændene vil ikke acceptere Trafikselskaberne i Danmarks oplæg til beregning af indekset. Det betyder at der er stor usikkerhed om, hvad indekset så reelt bliver for 2011.

Midttrafik har som de øvrige trafikselskaber valgt at tage udgangspunkt i det gældende indeks til kontraktregulering. Alle trafikselskaber har dog lagt et mindre usikkerhedstillæg til for at tage højde for, hvad de kommende forhandlinger med vognmændene vil resultere i.

Midttrafik har orienteret bestillerne om stigningen 18. august 2010.

Effekten for den enkelte bestiller fremgår af nedenstående tabel.



**Tabel: Ændringer for busudgifter i budget 2011**

Bestiller	Busudgifter som fremsendt i politisk høring	Cross border		Konsekvens af ændret reguleringsindeks	Øvrige ændringer aftalt med bestillerne	Total busudgifter budget 2011
		Forventet effekt af cross border	Status cross border - andel færdigbehandlet og indkomne krav			
Favrskov	13.243.000	1.085.000	88%	190.000		14.518.000
Hedensted	7.382.000	419.000	100%	128.000		7.929.000
Herning	46.045.000	888.000	100%	656.000		47.589.000
Holstebro	30.025.000	1.265.000	88%	434.000		31.724.000
Horsens	42.987.000	2.124.000	100%	626.000		45.737.000
Ikast-Brande	14.376.000	514.000	100%	206.000	-1.219.000	13.877.000
Lemvig	8.108.000	515.000	0%	119.000		8.742.000
Norddjurs	14.565.000	332.000	72%	207.000	198.000	15.302.000
Odder	5.723.000	61.000	0%	82.000		5.866.000
Randers	78.701.000	754.000	76%	1.096.000		80.551.000
Rinkøbing-Skjern	19.936.000	1.057.000	52%	287.000		21.280.000
Samsø	4.591.000	210.000	100%	68.000		4.869.000
Silkeborg	54.298.000	2.244.000	100%	783.000	-3.011.000	54.314.000
Skanderborg	17.017.000	588.000	100%	246.000		17.851.000
Skive	25.585.000	0	100%	352.000		25.937.000
Struer	7.931.000	286.000	17%	114.000		8.331.000
Syddjurs	16.722.000	888.000	71%	238.000		17.848.000
Viborg	35.600.000	81.000	25%	519.000		36.200.000
Århus	460.260.000	6.415.000	100%	7.654.000		474.329.000
Region	445.766.000	22.040.000	95%	6.437.000	2.685.000	476.928.000
Ufordelt cross border	75.400.000					
I alt	1.424.261.000	41.766.000	90%	20.442.000	-1.347.000	1.409.722.000

#### *Specifikke ændringer*

Ud over disse generelle ændringer, er der foretaget nogle specifikke ændringer efter aftale med den eller de berørte bestillere. Ændringerne vist i tabellen ovenfor og beskrives nærmere her.

Ikast-Brande Kommune har fra køreplan 2010 reduceret rabatruterne med 1,2 mio. kr. årligt. Besparelsen er indregnet med 1,2 mio. kr.

Norddjurs Kommune har efter udbud ønsket forhøjelse af udgiftsbudgettet. Samlet er der indregnet en forhøjelse på 0,2 mio. kr.

Silkeborg Kommune har fra køreplan 2010 reduceret rabatruterne med 1,0 mio. kr. årligt og fra køreplan 2011 reduceres bybuskørslen med 4,0 mio. kr. årligt. Samlet er der indregnet en besparelse på 3,0 mio. kr.

I Odder Kommune indføres betaling i bybusserne og passagerindtægter fra lokalruterne afregnes fra 2011 gennem Midttrafik. Samlet er der indregnet indtægtsstigning på 0,3 mio. kr.

I Region Midtjylland er indregnet forsøg med pendlerbus som Midttrafik og regionen modtager tilskud til fra Trafikstyrelsen. Der er indregnet udgifter for 2,2 mio. kr., tilskud på 1,3 mio. kr og passagerindtægter på 0,5 mio. kr. Endelig er der foretaget en teknisk korrektion af regionens udgiftsbudget på 0,4 mio. kr.

#### **Variabel kørsel**

Variabel kørsel omfatter dels handicapkørslen, dels den såkaldte 'kan-kørsel'.

#### *Variabel kørsel*

Der er ingen ændringer foretaget.

### *'Kan-kørsel'*

Der er foretaget nedenstående specifikke ændringer:

I Horsens Kommune er kørslen forhøjet med 0,4 mio. kr. og administrationsbidraget er reduceret med 0,8 mio. kr. 'Kan-kørslen' i Horsens Kommune er opstartet i august 2010, og ændringerne er foretaget på baggrund af regnskabsdata fra denne måned.

Region Midtjyllands kørsel er reduceret med 5,8 mio. kr. efter aftale med regionen. Ændringen er foretaget som konsekvens af udgiftsniveauet i forventet regnskab for 2010.

### **Midtjyske Jernbaner**

Det foreliggende budgetforslag er ændret på grund af ny fremskrivningssats. Det er aftalt med Region Midtjylland, at både driftsbudgettet og anlægsbudgettet fremskrives med 1,8 %, hvilket er samme fremskrivningssats, som anvendes for Regional udvikling. I det tidligere forslag, der var udsendt til politisk høring, var den endelige fremskrivningssats for 2011 endnu ukendt. Efter aftale med regionen er budgettet desuden reguleret for en mindre fejl i tidligere fremskrivninger.

### **Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)**

Der er indarbejdet en besparelse på Trafikselskabet på 1,5 mio. kroner i 2011, 3,0 mio. kr. i 2012, 4,0 mio. kr. i 2013 og 5,0 mio. kr. fra og med 2015. Der henvises til særskilt dagsordenspunkt på bestyrelsesmødet.

Der er foretaget en ændring omkring budgetposten til en eventuel lønsumsafgift. Da Midttrafik endnu ikke har modtaget afgørelse vedrørende afgiften, er det i budgettet for 2011 valgt ikke at indarbejde en forventet udgift på området. Dette medfører en reduktion på 3,2 mio. kr. fordelt på alle bestillere.

*Århus, 3. september 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 10. september 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

## Taksttabel A : Midttrafik Syd, Øst, Midt

## Taksttabel A

Takstforslag 2011 , nuværende takster 2010 og relativ ændring fra 2010-11

### Midttrafik Øst, Syd og Midt, - forslag til takster primo 2011

Viborg, Skive, Horsens, Hedensted, Århus, Silkeborg, Skanderborg, Odder, Favrskov, Randers, Syddjurs  
Norrdjurs og Samsø kommune

Antal zoner	Midttrafik Øst, Syd og Midt								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort
1-2	20	120	345	10	80	240	20	120	175
3	27	170	440	17	100	305	27	170	220
4	34	220	565	22	125	405	32	215	285
5	41	290	715	26	155	520	36	250	365
6	48	340	830	29	180	605	40	280	420
7	54	390	930	33	205	680	44	320	470
8	60	440	1035	37	230	750	48	360	520
9	66	495	1125	41	255	825	52	400	570
10	72	535	1225	45	280	885	56	430	620
11	78	575	1300	49	305	940	60	460	660
12	84	610	1380	53	325	1000	64	490	695

<b>Tilkøb 1 zone :</b>	<b>Voksen =</b>	<b>8,00</b>
	<b>Barn =</b>	<b>8,00</b>
	<b>Pens. =</b>	<b>8,00</b>

<b>Tilkøb Klippekort 1 zone : (Århus)</b>		
	<b>Voksen/pens. =</b>	<b>70,00</b>
	<b>Barn =</b>	<b>50,00</b>

### Midttrafik Øst, Syd og Midt, - takster 2010

Antal zoner	Midttrafik Øst, Syd og Midt								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort
1-2	19	120	345	10	70	240	19	120	175
3	26	165	440	17	90	305	26	165	220
4	33	215	565	21	115	405	31	215	285
5	40	280	715	25	145	520	36	240	365
6	47	330	830	28	170	605	39	270	420
7	53	380	930	32	195	680	43	310	470
8	59	430	1035	36	220	750	47	350	520
9	65	485	1125	40	245	825	51	390	570
10	71	525	1225	44	270	885	55	420	620
11	77	565	1300	48	295	940	59	450	660
12	83	600	1380	52	315	1000	62	480	695

<b>Tilkøb 1 zone :</b>	<b>Voksen =</b>	<b>8,00</b>
	<b>Barn =</b>	<b>8,00</b>
	<b>Pens. =</b>	<b>8,00</b>

<b>Tilkøb Klippekort 1 zone : (Århus)</b>		
	<b>Voksen/pens. =</b>	<b>60,00</b>
	<b>Barn =</b>	<b>40,00</b>

### Midttrafik Øst, Syd og Midt, - Pct. ændring 2010-11

Antal zoner	Midttrafik Øst, Syd og Midt								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort
1-2	5,3%	0,0%	0,0%	5,6%	14,3%	0,0%	5,3%	0,0%	0,0%
3	3,8%	3,0%	0,0%	0,0%	11,1%	0,0%	3,8%	3,0%	0,0%
4	3,0%	2,3%	0,0%	4,8%	8,7%	0,0%	3,2%	0,0%	0,0%
5	2,5%	3,6%	0,0%	4,0%	6,9%	0,0%	0,0%	4,2%	0,0%
6	2,1%	3,0%	0,0%	3,6%	5,9%	0,0%	2,6%	3,7%	0,0%
7	1,9%	2,6%	0,0%	3,1%	5,1%	0,0%	2,3%	3,2%	0,0%
8	1,7%	2,3%	0,0%	2,8%	4,5%	0,0%	2,1%	2,9%	0,0%
9	1,5%	2,1%	0,0%	2,5%	4,1%	0,0%	2,0%	2,6%	0,0%
10	1,4%	1,9%	0,0%	2,3%	3,7%	0,0%	1,8%	2,4%	0,0%
11	1,3%	1,8%	0,0%	2,1%	3,4%	0,0%	1,7%	2,2%	0,0%
12	1,2%	1,7%	0,0%	1,9%	3,2%	0,0%	3,2%	2,1%	0,0%

**Taksttabel B : Midttrafik Vest**  
**Takstforslag 2011 , nuværende takster 2010 og relativ ændring fra 2010-11**

**Taksttabel B :**

**Midttrafik Vest - Forslag til takster 2011**

Ikast-Brande, Herning, Ringkøbing-Skjern, Holstebro, Struer og Lemvig kommuner.

Antal zoner	Midttrafik Vest								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort
1	20	120	345	10	80	240	20	120	175
2	27	170	465	17	100	285	27	170	235
3	34	240	615	21	125	340	31	215	320
4	44	300	775	25	155	400	35	240	400
5	53	375	925	29	195	455	39	270	455
6	61	435	1.075	33	210	525	43	310	525
7	69	485	1.200	37	230	580	47	340	580
8	77	545	1.275	40	250	630	51	370	630
9	87	605	1.340	43	265	675	55	400	675
10	94	645	1.430	46	285	720	59	430	720
11	101	695	1.525	49	305	770	62	465	770
12	109	740	1.620	52	325	815	65	485	815

<b>Tilkøb 1 zone :</b>	<b>Voksen =</b>	<b>12,00</b>
	<b>Barn =</b>	<b>8,00</b>
	<b>Pens. =</b>	<b>8,00</b>

**Midttrafik Vest - gældende takster 2010**

Antal zoner	Midttrafik Vest								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort
1	19	120	335	10	70	180	14	90	175
2	26	160	465	15	95	245	19	130	235
3	33	235	615	20	120	340	26	175	320
4	43	295	775	24	155	400	32	220	400
5	52	370	925	28	195	455	36	260	455
6	60	430	1.075	32	210	525	42	305	525
7	68	480	1.200	36	230	580	47	335	580
8	76	540	1.275	39	250	630	51	370	630
9	85	600	1.340	42	265	675	55	400	675
10	93	640	1.430	45	285	720	59	430	720
11	100	690	1.525	48	305	770	62	465	770
12	108	735	1.620	51	325	815	65	485	815

**Midttrafik Vest - %ændr. 2010-11**

Antal zoner	Midttrafik Vest								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort
1	5,3%	0,0%	3,0%	0,0%	14,3%	33,3%	42,9%	33,3%	0,0%
2	3,8%	6,3%	0,0%	13,3%	5,3%	16,3%	42,1%	30,8%	0,0%
3	3,0%	2,1%	0,0%	5,0%	4,2%	0,0%	19,2%	22,9%	0,0%
4	2,3%	1,7%	0,0%	4,2%	0,0%	0,0%	9,4%	9,1%	0,0%
5	1,9%	1,4%	0,0%	3,6%	0,0%	0,0%	8,3%	3,8%	0,0%
6	1,7%	1,2%	0,0%	3,1%	0,0%	0,0%	2,4%	1,6%	0,0%
7	1,5%	1,0%	0,0%	2,8%	0,0%	0,0%	0,0%	1,5%	0,0%
8	1,3%	0,9%	0,0%	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
9	2,4%	0,8%	0,0%	2,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
10	1,1%	0,8%	0,0%	2,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
11	1,0%	0,7%	0,0%	2,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
12	0,9%	0,7%	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

*Århus, 3. september 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 10. september 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
23. august 2010	1-25-3-10	Niels-Jørgen Danielsen	njd@midttrafik.dk	87408238

<p><b>Midttrafik takster 2010</b>  <b>Sammenlignet med relevante trafikkselskaber</b></p>
---

**Indledning**

I dette notat er Midttrafiks takster for 2010, sammenlignet med takster i Movia, NT og Fynbus. Disse trafikkselskaber er valgt, fordi det er et rimeligt sammenligningsgrundlag mht. geografi og demografi. Sammenligningen gælder for de nuværende "2010-takster". Administrationen kender på nuværende tidspunkt ikke de øvrige trafikkselskabers forslag til takster fra 2011.

Sammenligningen er foretaget på de hyppigst anvendte billettyper og kun for voksne. Desuden er sammenligningen foretaget på "takstrækker". Eksempelvis er alle takster på 5 zoner sammenlignet mellem trafikkselskaberne, uden korrektioner for geografiske zoneinddelinger og zonestørrelser.

I sammenligningen indgår kun taksterne fra prisområde Øst, Syd og Midt. Sammenligningen er ikke foretaget for Midttrafik Vest, fordi zonerne er næsten dobbelt så store som i Øst, Syd og Midt.

I tabellerne er angivet dels faktiske 2010 priser og dels indekseret i forhold til Midttrafik takster.

**Kontant Voksen.**

	Faktiske priser				Indeks Midttrafik = 100			
	Midttrafik	NT	Movia	Fynbus	Midttrafik	NT	Movia	Fynbus
1-2 zoner	19	18	23,00	20	100	95	121	105
3 zoner	26	27	34,50	30	100	104	133	115
4 zoner	33	36	46,00	40	100	109	139	121
5 zoner	40	45	57,50	50	100	113	144	125
6 zoner	47	54	69,00	60	100	115	147	128
7 zoner	53	63	80,50	69	100	119	152	130
8 zoner	59	72	92,00	78	100	122	156	132
9 zoner	65	81		87	100	125	0	134
10 zoner	71	90		92	100	127	0	130

Midttrafiks takster for kontant voksen er billigere end øvrige trafikkselskaber. Eneste undtagelse er kontantbilletter i NT til 1-2 zoner (grundtakst).

## Klippekort Voksen

Faktiske priser					Indeks Midttrafik = 100			
	Midttrafik	NT	Movia	Fynbus	Midttrafik	NT	Movia	Fynbus
1-2 zoner	120	118	135	160	100	98	113	133
3 zoner	165	177	175	250	100	107	106	152
4 zoner	215	236	225	320	100	110	105	149
5 zoner	280	295	275	390	100	105	98	139
6 zoner	330	354	325	465	100	107	98	141
7 zoner	380	413	375	535	100	109	99	141
8 zoner	430	472	415	605	100	110	97	141
9 zoner	485	531	430	685	100	109	89	141
10 zoner	525	590		725	100	112		138

Movia's priser på klippekort til voksne er billigere end Midttrafiks priser, for rejser på 5 zoner eller derover. I NT er priserne på klippekort voksen til 1-2 zoner billigere end i Midttrafik. På øvrige priser har Midttrafik laveste priser.

## Periodekort Voksen.

Faktiske priser					Indeks Midttrafik = 100			
	Midttrafik	NT	Movia	Fynbus	Midttrafik	NT	Movia	Fynbus
1-2 zoner	345	338	320	354	100	98	93	103
3 zoner	440	476	450	562	100	108	102	128
4 zoner	565	614	585	686	100	109	104	121
5 zoner	715	734	720	810	100	103	101	113
6 zoner	830	846	845	934	100	102	102	113
7 zoner	930	964	980	1058	100	104	105	114
8 zoner	1035	1086	1060	1182	100	105	102	114
9 zoner	1125	1206	1180	1302	100	107		116
12 zoner	1225	1320		1422	100	108		116

Movia og NT's periodekort til 1-2 zoner er billigere end Midttrafiks priser.



*Århus, 3. september 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 10. september 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 8**

## Resumé

Miljø er et vigtigt emne for Midttrafik. I Midttrafiks Strategiplan 2009-2011 er miljøet et af de fem fokusområder. Det fremgår af strategiplanen, at Midttrafik skal udarbejde en miljøstrategi, hvis formål er at definere, hvordan Midttrafik kan arbejde målrettet og systematisk frem mod en miljø- og klimavenlig kollektiv trafik i Region Midtjylland.

Hermed fremlægges et forslag til Midttrafiks miljøstrategi.

Miljøstrategien fastlægger tre konkrete miljømål for buskørslen:

- at nedsætte CO<sub>2</sub> udslippet,
- at reducere brændstofforbruget, og
- at nedsætte udledningen af luftforurenende stoffer.

Disse miljømål forslås opnået bl.a., ved

- at udvikle og anvende incitamenter til bedre miljøpræstation ved nye udbud,
- at undersøge mulighederne for anvendelse af mindre busser eller alternative betjeningsformer i køreplanlægningen,
- at fastlægge dynamiske minimumskrav til bussernes euronorm, og at kræve årligt miljøsyn med henblik på at kontrollere bussernes udledninger,
- at opfordre bestillerne til at anvende energieffektive busser, som f.eks. hybridbusser og letvægtsbusser,
- at følge udviklingen i miljøteknologi og alternative brændstoffer,
- at følge op på mulighederne for finansiel støtte til miljøvenlige tiltag i den kollektive trafik, og
- at kommunikere Midttrafiks miljøstrategi både internt og eksternt.

Midttrafik vil evaluere sin miljøindsats årligt ved at kortlægge og sammenligne miljøpåvirkningerne fra busdrift. Miljøkortlægningen skal bruges til at udvikle et bedre grundlag til konkretisering af miljøstrategien i form af særlige mål og indsatsområder.

Midttrafiks miljøstrategi skal opdateres hvert år med resultaterne fra miljøarbejdet og de nye initiativer på området.

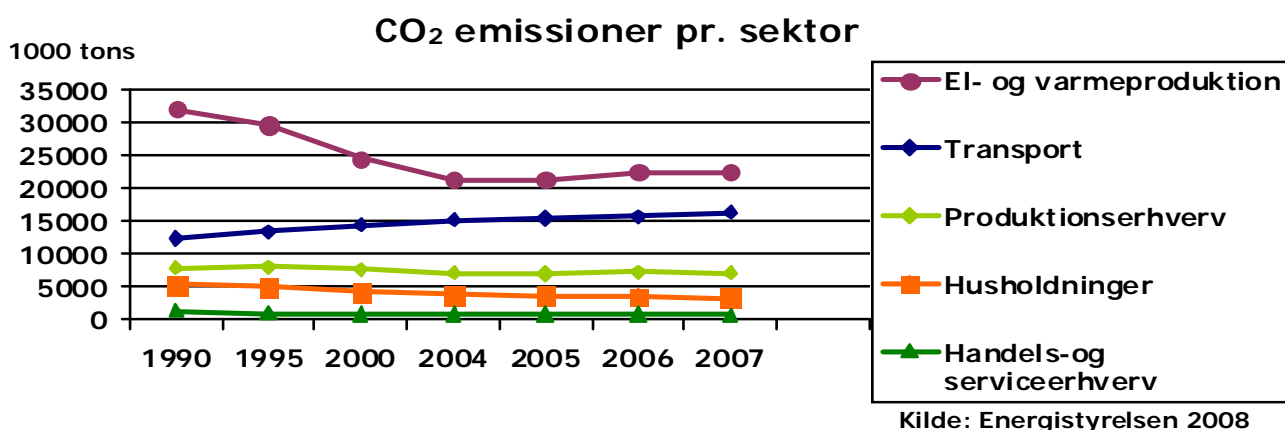
## Fokus på miljøet

Både politikere og befolkning ønsker en opbremsning af de negative, globale klimaforandringer, udvikling af samfundet i en bæredygtig retning og et renere miljø.

### Klimaforandringer

De globale klimaforandringer opfattes som et af de væsentligste problemer i det 21. århundrede. Derfor vil mange af verdens lande gøre en indsats for at reducere deres udledning af drivhusgasser. Danmark har forpligtet sig til at reducere CO<sub>2</sub> udslippet fra ikke kvote-omfattede sektorer, som f.eks. transport, med 20 % i 2020 i forhold til 2005.

Men målet er langt fra nået. Transportens energiforbrug er vokset med mere end 30 % siden 1990, og mere end 5 % mellem 2005 og 2007. I 2007 udledte sektoren 31 % af Danmarks samlede CO<sub>2</sub> udslip. Samtidig er det lykkedes alle andre sektorer at nedsætte CO<sub>2</sub> emissionerne.



Transportens fremskrivninger viser, at transporten kommer til at vokse konstant i de kommende årtier, og hvis der ikke sker væsentlige ændringer, vil CO<sub>2</sub> udslippet fra transport vokse forholdsmeæssigt.

### Luftforurening

Ren luft er vigtigt for befolkningens sundhed. Luftforurening i byerne forårsager både kroniske sygdomme og øget dødelighed. Der udledes store mængder skadelige stoffer fra transporten, som er skyld i det forøgede niveau af luftforurening i byerne.

Med henblik på at fremme bæredygtige løsninger i Midttrafik er **miljø** udpeget som et af de 5 primære fokusområder i Midttrafiks strategiplan. Midttrafiks vision er dermed at arbejde med miljøhensyn i både den daglige drift og i de langsigtede beslutninger. Formålet med denne

**miljøstrategi** er derfor at danne rammen for Midttrafiks miljøarbejde og bane vejen for udviklingen af den kollektive trafik i Midtjylland i en miljørigtig retning.

## Omfang

Midttrafiks miljøstrategi beskriver, hvordan Midttrafik vil kunne bidrage til reduktion af CO<sub>2</sub> udslippet og luftforureningen fra den kollektive trafik.

Den kollektive trafik bidrager i sig selv til et lavere CO<sub>2</sub> udslip, da der udledes mindre CO<sub>2</sub> når man rejser med bus, end i bil<sup>1</sup>. Derfor er et af de vigtigste virkemidler til reduktion af transportens CO<sub>2</sub> emissioner i regeringens plan om "En grøn transportpolitik" at flytte passagerer fra individuel til kollektiv trafik. At tiltrække flere passagerer er også et af de vigtigste mål i Midttrafiks Strategiplan 2009-2011 og et af Midttrafiks vigtigste indsatsområder for et bedre miljø. Midttrafik arbejder på mange måder for en passagertilgang, men dette arbejde vil ikke blive behandlet yderligere i selve miljøstrategien.

Midttrafiks miljøstrategi fokuserer konkret på mulighederne for at opnå mere miljø- og klimavenlig busdrift. Den undersøger, hvordan de globale og lokale emissioner kan reduceres i praksis, og indeholder forslag til, hvordan Midttrafiks miljømål kan opnås.

Denne første udgave af miljøstrategien beskæftiger sig ikke med miljøpåvirkningerne fra Midttrafiks variabel kørsel, tog og administration, men kun med almindelig rutekørsel med bus. Grunden til dette er, at busdriften forbruger flest ressourcer og dermed bidrager mest til klima- og miljøpåvirkningerne i forhold til Midttrafiks andre arbejdsområder. Ikke desto mindre er det Midttrafiks ambition at behandle miljøpåvirkningerne fra variabel kørsel og tog senest i 2012.

---

<sup>1</sup> Dette er tilfældet hvis der er flere end 7 passagerer i bussen.

## Nuværende forhold

Busdrift udleder både CO<sub>2</sub> og sundhedsskadelige stoffer og bidrager dermed til et højt niveau af luftforurening og drivhusgasemissioner. For at kunne begrænse og kontrollere disse emissioner anvender Midttrafik forskellige krav og incitamenter i kontrakterne.

### Kontrol af bussernes emissioner

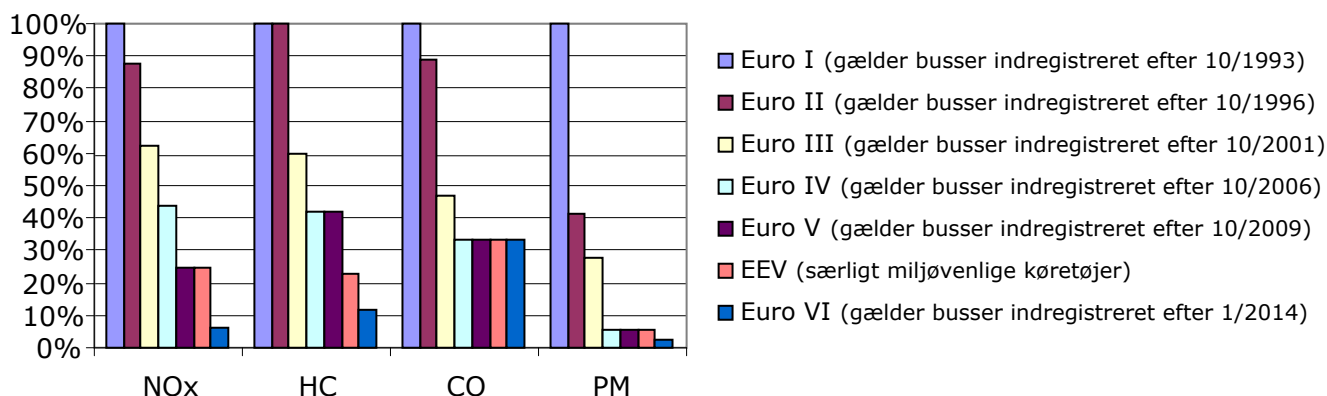
Gennem krav i kontrakterne for rutekørsel sørger Midttrafik for begrænsning af udledningerne af sundhedsskadelige stoffer, så som kvælstofoxider, partikler, kulilte og kulbrinter<sup>2</sup>.

Mængden, der udledes i bussernes udstødning, kontrolleres lovmæssigt af EU's euronormkrav. Euronormerne sætter grænser for den maksimalt tilladte udledning af skadelige stoffer fra busser, der er indregistreret 1. gang efter oktober 1993.

Begrænsningerne er blevet strammere i takt med indførelsen af nye euronormer. Den højeste gældende euronorm i 2010 er EURO V, som begrænser udledningerne af de forskellige stoffer med mellem 58 % og 94 %, i forhold til EURO I.

Stofferne, der reguleres af euronormlovgivningen, er især problematiske i tætbefolkede byer, hvor luftforureningen er stor i forvejen.

### Udledning af stoffer ved forskellige euronormer



Både i kontrakter fra de gamle amter, kommuner og trafikkselskaber og i Midttrafiks egne kontrakter kræves det, at busserne opfylder en vis euronorm. Der er dog stor forskel mellem de krav, der er stillet ved forskellige udbud. Generelt set forlanges der bedre miljøpræstation for busser i A- kontrakter end i B-kontrakter samt for kontraktbusser i forhold til reservebusser.

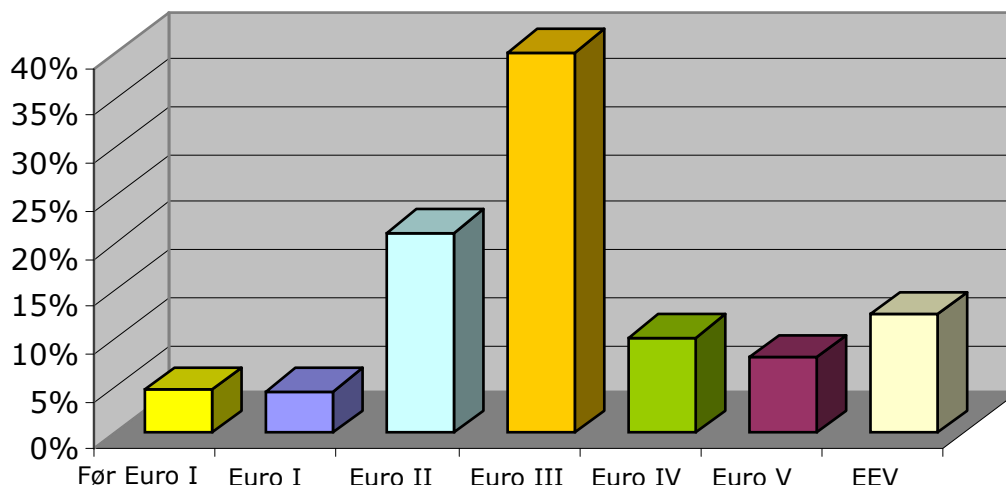
<sup>2</sup> Se Bilag 1. for sundheds- og miljøpåvirkningerne fra udledning af HC, partikler, NOx, og CO.

Der skelnes således ikke mellem busser, der kører i større byer, og busser, der kører i mindre byer.

En del kontrakter, der indebærer kørsel i Århus, forlanger, at busserne opfylder EURO IV eller har partikelfiltre, med henblik på at kunne køre i miljøzonen i Århus by. Partikelfiltrene fjerner op til 90 % af emissionerne af partikler, men har ingen effekt på emissionerne af andre stoffer. Ved indførelsen af miljøzonen d. 1. september 2010 opfylder alle busser, der kører i Århus, miljøzonens krav.

*Der kører ca. 940 busser som bybusser, på regionale ruter og på lokale ruter i Midtjylland i køreplanåret 2009-2010. Bussernes gennemsnitsalder er 6 år, og den gennemsnitlige euronorm, busserne opfylder, er EURO III. Alle busser kører på diesel.*

### Fordeling af euronormer blandt Midttrafiks busser



Et nyt tiltag, der sørger for en bedre miljøpræstation end forlangt i kontrakten, er de nye **incitamentsaftaler**. Disse giver økonomisk incitament for busselskaberne til at indsætte busser af den højeste euronorm, som forurener mindst muligt. Incitamentsaftalerne er anvendt i udbud af bybuskørsel i både Randers, Skive og Herning, og der er indsat i alt 20 busser med EURO V eller EEV<sup>3</sup> motorer.

<sup>3</sup> EEV er køretøjer der er særligt miljøvenlige. EEV er en høj standard for køretøjets emissioner, men er ikke en euronorm.

## Brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>

Der findes ingen krav til eller fokus på brændstofforbrug og drivhusgasemissioner i tidligere kontrakter. Busselskabernes tilbud vurderes normalt udelukkende efter prisen. Andre kriterier så som brændstofforbrug, busselskabernes miljøpolitik og miljøvenlige tiltag indgår kun undtagelsesvist i tildelingskriterierne.

Ved de sidste tre udbud for bybuskørsel er der indført en **incitamentsaftale**, der motiverer busselskaberne til at spare på brændstoffet og dermed udlede mindre CO<sub>2</sub>. Det er frivilligt, om selskaberne vil gøre noget for at opnå bonus.

Busselskaberne, der kører i Randers, Skive og Herning, får et bonusbeløb for hver sparet liter brændstof. Denne tilgang af 'gulerod' i stedet for 'pisk' har været populær blandt busselskaberne, der nu i højere grad er motiveret til at finde muligheder for at spare på brændstoffet. Og der er lovende resultater.

I Herning har busselskabet valgt at køre med minibusser på aften- og weekendture. Desuden er to letvægtsbusser indsat som servicebusser.

I Randers har busselskabet uddannet sine chauffører i miljøvenlig kørsel. Alle busser er blevet udstyret med et system, der signalerer til chaufføren, hvis han ikke kører miljøvenligt. Chaufføren kan dermed regulere sin kørsel. Det sparer brændstof og reducerer CO<sub>2</sub> emissionerne.

## Midttrafiks miljømål

Midttrafik har valgt at fokusere på tre områder inden for bussernes klima- og miljøpåvirkninger:

- at nedsætte CO<sub>2</sub> udslippet,
- at reducere brændstofforbruget, og
- at nedsætte udledningen af luftforurenende stoffer fra buskørsel.

Arbejdet mod disse mål vil sikre en mere miljøvenlig busdrift og et grønnere image for Midttrafik.

## Indsats

Midttrafiks administration har undersøgt mulighederne for gennemførelse af tiltag, der vil nedsætte klima- og miljøpåvirkningerne fra busdrift. Her præsenteres de indsatsområder, der er vurderet mest relevante for at nå Midttrafiks miljømål.

Der henvises til kapitlet med **baggrundsinformation** for en detaljeret oversigt over alle undersøgte miljøvenlige teknologier og brændstoffer.

### ○ **Incitament**

Kontraktlige incitament til mindre brændstofforbrug, reduceret CO<sub>2</sub> udslip eller højere euro-norm er en 'gulerod' til busselskaberne, der tilskynder dem til at gøre noget for miljøet. Incitamenterne giver valgfrihed og ikke tvang til at bruge en bestemt teknologi eller et bestemt brændstof. Busselskaberne kan dermed bruge helle paletten af muligheder – fra mindre busser og miljøvenlig kørsel, til hybridbusser og biodiesel.

Fortsat anvendelse og udvikling af incitament betragtes som en af Midttrafiks mest relevante indsats på miljøområdet.

### ○ **Minibusser og telekørsel på tynde ruter**

Minibusser bruger 2-3 gange mindre brændstof end standardbusser<sup>4</sup>. På tynde ruter, eller uden for myldretiden, kan betjening med mindre busser spare miljøet for større udledning af CO<sub>2</sub> og luftforurenende stoffer.

Telekørsel er et andet alternativ til begrænsning af CO<sub>2</sub> emissionerne fra den kollektive trafik på tynde ruter, hvor det er mindre miljøbelastende at køre med bil end i bus.

---

<sup>4</sup> En standardbus er en 12m bus, som kører på diesel og opfylder EURO III.



Passagertællingerne skal derfor bruges, i langt højere grad end i dag, til at finde afgang, ruter og strækninger, hvor det miljømæssigt ikke kan svare sig at køre med standardbusser, men mere miljøvenlige betjeningsalternativer kan anvendes.

- **Minimumskrav til bussernes euronorm**

Midttrafik ønsker at begrænse udledningen af luftforurenende stoffer fra buskørsel ved at fastsætte minimumskrav til bussernes euronorm. Disse minimumskrav bør være højere for busser, der kører i større byområder, og lavere for busser, der kører i mindre byer og på landet. Grunden til dette er, at luftforurenende stoffer er mest skadelige i tætbefolkede områder. Bestillerne ville altid kunne kræve opfyldelsen af højere euronorm ved udbud.

Minimumskrav vil sikre, at alle busser i Midttrafiks område opfylder et vist niveau for miljøpræstation, og medføre en harmonisering af miljøkravene i Midttrafiks betjeningsområde.

For at kontrollere, at busserne ikke udleder mere end den tilladte mængde luftforurenende stoffer, anbefales det, at Midttrafik kræver årligt miljøsyn på samtlige busser.

- **Indsættelse af hybridbusser og evt. letvægtsbusser**

Hybridbusser og letvægtsbusser sparer på brændstoffet og udleder både mindre CO<sub>2</sub> og luftforurenende stoffer. Midttrafik vil undersøge mulighederne for indsættelse af hybridbusser og evt. letvægtsbusser og opfordre bestillerne til at indsætte energieffektive busser ved kommende udbud.

- **Indgående kendskab til udviklingen på miljøområdet og muligheder for støtte dertil**

Midttrafik deltager gerne i miljøvenlige forsøg. For at kunne rådgive sine bestillere skal Midttrafik kende til de forskellige miljøvenlige teknologier, der kan anvendes til at reducere miljøpåvirkningerne fra den kollektive trafik. Midttrafik vil derfor nøje følge udviklingen af miljøvenlige busteknologier og brændstoffer og fortsat søge at få kendskab til støttemulighederne på området.

- **Kommunikation af Midttrafiks miljøarbejde og den kollektive trafiks miljøfordele**

Midttrafik vil kommunikere sit miljøarbejde både internt, for at skabe miljøbevidst adfærd, og eksternt, for at vise at miljøet tages alvorligt i Midttrafik.

Desuden vil miljøfordelene ved den kollektive trafik blive fremhævet og markedsført. Bl.a. vil miljøkampagnen "Verdensredder" blive understøttet af miljøfakta og konkrete miljøtiltag, både på kampagnens hjemmeside, selve busserne, og i de trykte materialer.

- **Årlig miljøkortlægning**

Midttrafik vil evaluere sin miljøindsats og effekterne fra de nye krav, incitament og tiltag, ved at sammenligne de faktiske udledninger af CO<sub>2</sub> og sundhedsskadelige gasser fra bussernes drift hvert år. Derfor vil Midttrafik kortlægge miljøpåvirkningerne fra busdriften årligt.

Miljøkortlægningen vil skabe grundlag for udvikling og implementering af målemetoder, der vil muliggøre præcise beregninger af Midttrafiks miljøpåvirkninger og fastsættelse af konkrete miljømål for Midttrafiks miljøarbejde.

## Baggrundsinformation: Virkemidler til mere miljøvenlig buskørsel

Tabel 1. Oversigt over de forskellige virkemidlers effekt på de lokale og globale emissioner.

	<b>Virkemiddel</b>	<b>Effekt på lokale emissioner (luft-)</b>	<b>Effekter på globale emissioner (klimaforandringer)</b>
<b>Energieffektiv rutekørsel</b>	Mindre busser	↓	Ca. -50 % til -65 %
	Telekørsel m.m.	↓	↓
	Letvægtsbusser	↓	Op til -20 %
	Brændstofforbrug incitament	↓	↓
	Miljørigtig kørsel	↓	Op til -10 %
<b>Alternativ teknologi</b>	Hybridbusser	Ca. - 40 %	Ca. -30 %
	Elbusser	-100 %	Ukendt (afhængig af elproduktionen)
	Brintbusser	-100 %	Ukendt (afhængig af brintproduktionen)
<b>Alternative brændstoffer</b>	Biodiesel	Ingen	Op til -90 % (ved 2. generation biodiesel)
	Ethanol	↓	Op til -90 % (ved 2. generation ethanol)
	Naturgas	Lavere partikel- og kvælstofudledning	Ca. -10 %
	Biogas	Lavere partikel- og kvælstofudledning	Ca. -100 %
<b>Renere busser</b>	Strengere euronorm krav	↓	Ingen
	Partikelfilter	Lavere partikeludledning	Ingen

↓ Indikerer reduktion af udledningen generelt. Omfanget af reduktionen er ukendt, da den er afhængig af køretøj, kørsel, euronorm, osv.

De følgende virkemidler præsenterer nogle af de nuværende<sup>5</sup> muligheder for reduktion af brændstofforbruget, CO<sub>2</sub> emissionerne eller miljøpåvirkningerne fra busdrift.

## I. Energieffektiv kollektive transport

Midttrafik har muligheden for at reducere CO<sub>2</sub> udslippet fra busserne ved at anvende busser med mindre kapacitet, mindre vægt eller ved alternative betjeningsformer i tyndt befolkede områder.

Det er vigtigt at notere her, at bussernes teknologi er under konstant udvikling, og derfor bliver nye køretøjer mere effektive og forbruger mindre brændstof. Derfor vil der ske en naturlig optimering af energieffektiviteten ved busudskiftning, uden yderligere indsats fra Midttrafiks side.

### Mindre busser

Langt de fleste busser i rutekørsel er standardbusser, der kan rumme ca. 70 passagerer. I bybuskørsel og på tunge regionale ruter kører også større busser, der kan transportere mellem 100 og 120 passagerer.

Der er derimod ganske få mindre busser i rutekørsel i Midttrafik. Dels fordi 12 meter busser er en hyldevare til en relativ lav pris. Dels fordi 12 meter busser har tilstrækkelig kapacitet til uforudset kapacitetsbehov og myldretidsbehov.

Samlet set er myldretiden ca. 3-4 timer om dagen. På resten af afgangene kører de fleste busser i Midttrafik med færre passagerer. På nogle ruter er der heller ikke brug for en stor bus i myldretiden.

Med hensyn til CO<sub>2</sub> udledning kan det først betale sig at køre en standardbus efter den 7. passager i bussen. Ved færre passagerer udledes der mere CO<sub>2</sub> end, hvis passagererne kørte i hver sin bil.

Mindre busser kan anvendes på ruter eller afgang, hvor antallet af rejsende er lavt. Et stort potentiale for anvendelse af mindre busser findes bl.a. i tyndtbefolkede områder, samt om aftenen, midt på dagen og i weekenderne.

Mindre busser bruger mellem 2 og 3 gange mindre brændstof pr. kilometer end standardbusser. Der er minibusser, der kan rumme mellem 10 og 25 passager, mens den mest almindelige minibus har 14 pladser. Der findes også midibusser med 35 siddepladser.

---

<sup>5</sup> Der er konstant teknologisk udvikling på området, hvilket betyder at denne oversigt hurtigt kan blive utidssvarende. Midttrafik vil nøje følge udviklingen og opdatere oversigten, så snart der er væsentlige ændringer.

På ruter, hvor en almindelig minibus kan erstatte en standardbus, er gevinsten stor. Minibussen koster op til 3 gange mindre i anskaffelse (ca. 450.000 kr. i forhold til mindst 1.250.000 kr. for en 12m bus, uden moms), og den bruger op til 3 gange mindre brændstof. Dermed udledes der 3 gange mindre CO<sub>2</sub> og luftforurenende stoffer. Busser med ca. 20 siddepladser koster ca. 800.000 kr. og bruger ca. 2,5 gange mindre brændstof pr. kilometer end 12m busser.

På grund af myldretidens belastning kan minibusser i meget begrænset omfang helt erstatte standardbusser. De kan derimod indsættes på ikke belastede afgang, som ofte udgør en stor del af køreplantiden.

Dette kræver dog ændringer i køreplanlægningen, hvor afgangene, i højere grad end hidtil, planlægges ud fra passagertællingerne. Desuden er der brug for fleksibilitet i udbudsmaterialets busforskrifter, med henblik på at både mindre busser og alternative bustyper kan indsættes i kontrakterne.

For busselskaberne vil indsættelse af minibusser betyde, at der ofte skal indsættes både standardbusser og minibusser, og dette vil normalt forøge kontraktens omkostning.

I tilfælde, hvor minibusserne bruges til andre formål end rutekørsel, kan der opstå problemer med opfyldelsen af busforskrifterne, især mht. billetteringsudstyr, bussens farve og plads til handicappede.

Det er vigtigt at notere, at kunderne kan opfatte indsættelsen af minibusser som en forringelse af den kollektive trafiks service, på grund af manglende plads til kørestole og barnevogne.

Rutekørsel med minibusser kan på den anden side introducere en højere grad af fleksibilitet i køreplanlægningen, der muliggør innovativ ruteplanlægning i bestemte områder, direkte betjening til og fra stationsbyer, og dermed bedre samspil mellem forskellige transportformer.

Der kører kun ca. 20 minibusser i kontrakt med Midttrafik i dag i den almindelige rutekørsel. Som følge af Midttrafiks incitamentsaftale om besparelse på brandstofforbruget er yderligere 4 minibusser indsat i Herning. Ikast bybus fungerer som en 23 passagers minibus og der er en række busselskaber, der anvender minibusser på små lokale ruter.

### **Telekørsel m.m.**

En standardbus udleder lige så meget CO<sub>2</sub> som 5-6 biler. Derfor er det mere belastende for klimaet at køre en bus med færre end 7 passagerer, end det ville være, hvis de i stedet kørte i hver sin bil.

Telekørselsordninger er derfor et miljøvenligt alternativ på tynde ruter og strækninger. En teletaxi eller teletaxi kører kun, når der er brug for den, og den har også mulighed for at samle

flere passagerer op på vejen, hvilket muliggør bedre udnyttelse af køretøjet og lavere udslip pr. passager. Teletaxaer er et af redskaberne, Midttrafik har til at eliminere udledningerne fra busser, hvor de kører tomme eller halvtomme rundt, uden at begrænse borgernes mobilitet.

## Letvægtsbusser

Letvægtsbusser er optimerede med lettere komponenter end standardbusser. Dette betyder, at busserne vejer ca. 2 tons (eller 17,5 %) mindre, end standardbusser, mens de har samme kapacitet. Lettere busser bruger ca. 20 % mindre brændstof pr. km. Desuden er der mindre vejslid.



Letvægtsbusser har kørt i rutekørsel i bl.a. Helsingør Kommune siden 2007, og de driftsmæssige erfaringer er positive. I Herning blev 2 letvægtsbusser indsat i den nye kontrakt i 2010, hvor incitamentsmodeller er anvendt.

En af ulemperne ved letvægtsbusser er, at de ikke er så udbredt på det danske marked. Da der kun er et enkelt busproducent af busserne, vil krav til letvægtsbusser medføre større afhængighed af en busproducent og mindre konkurrence på busmarkedet. Desuden er letvægtsbusser mere velegnede til mindre belastede ruter, med færre på- og afstigere, da der kun findes en fordør i bussen, som af tekniske grunde ikke kan ændres.

## Miljørigtig kørsel

Der kan spares brændstof og CO<sub>2</sub> udledninger ved at uddanne og fastholde chaufførerne i miljørigtig kørsel. Det handler om blødere accelerationer og opbremsninger samt reduktion af tomgang. Miljørigtig kørsel bidrager også til en bedre passageroplevelse, da den også er kundevenlig. Miljørigtig kørsel kan reducere brændstofforbruget med op til 10 %.

Midttrafik kan kræve uddannelse og fastholdelse i miljørigtig kørsel i sine kontrakter samt installation af hjælpeværktøjer i busserne, der bidrager til ændringer i adfærd.

Desuden vil incitamentsaftaler til brændstofbesparelser tilskynde busselskaberne til at investere i tiltag, der vedvarende sikrer miljø- og kundevenlig kørsel.

## II. Alternativ busteknologi

Midttrafiks buspark består udelukkende af dieselbusser. Forskellige busteknologier, der bidrager enten til mindre brændstofforbrug eller emissionsfri kørsel, findes allerede på busmarkedet. Med henblik på at opnå erfaringer med driften, omkostningerne og kvaliteten af alternative teknologier, samt at reducere CO<sub>2</sub> udslippet, vil en del af Midttrafiks miljøarbejde bestå i at indgå i forsøg med alternative miljøvenlige teknologier sammen med Midttrafiks bestillere.

Midler til forsøg med energieffektive transportmidler kan søges fra Center for Grøn Transport i perioden 2010-2013. Støtten kan dække op til 45 % af projektets omkostning.

### Hybridbusser

En hybridbus har både en almindelig dieselmotor og en elmotor. Dette gør det muligt for dieselmotoren at stoppe, når bussen holder ved lyskryds eller busstoppested, og dermed bruge mindre brændstof. Dieselmotoren starter først, når bussen er oppe i fart, og anvender bremseenergi til at oplade batterierne, der driver elmotoren. Dvs. at bussen genbruger den energi, de hyppige nedbremsninger skaber. En hybrid kan derfor køre ca. 30 % længere på literen.

Hybridbusser er især egnede til bybuskørsel, fordi busserne ikke går så højt op i fart og stopper jævnligt. Desuden er der ca. 40 % lavere udledning af NO<sub>x</sub> og partikler, hvilket betyder, at de især er attraktive i tætbefolkede områder.

Hybridbusserne er allerede kommercielt udviklede og sælges i Danmark i 12 meter størrelse. Hybrider koster ca. 2,1 mio.kr., dvs. ca. 40 % mere end en standardbus.

En ulempe ved teknologien er, at den er mere kompliceret end standard dieselbus teknologi. Derfor kan indsættelsen af hybrider kræve mere vedligeholdelse, samt udskiftning af dyrere reservedele, som f.eks. batteriet.

Hybridbusser kører allerede i flere byer i Europa og Skandinavien. Fra efteråret 2010 vil 3 nye hybridbusser blive indsat i rutekørsel i København og 3 i Aalborg.

Da hybridteknologien er en kommercielt tilgængelig teknologi, som relativt hurtigt kan anvendes i rutekørsel, kan det anbefales at afprøve hybridbusser, i større eller mindre skala, og især ved kommende udbud for bybuskørsel.

## Elbusser

Elbusser kører på el, som oplader bussens batteri. De bruger ingen brændstof under kørslen, og de udleder dermed ingen lokale emissioner af CO<sub>2</sub>, kvælstof og partikler. Desuden er elbusser støjfri. Når el produceres, udledes der dog både CO<sub>2</sub> og luftforurenende stoffer. Det er derfor ikke CO<sub>2</sub>-neutralt at anvende elbusser i rutekørsel. Miljøpåvirkningerne fra elproduktion er afhængige af energikilden, der er brugt i produktionen. Dvs. at hvis andelen af bæredygtige energikilder som vind, sol og biomasse øges, vil CO<sub>2</sub> udledningerne pr. kWh blive reduceret.

Elbusser er stadig i udviklingsstadiet. Det gælder især batteriet, som endnu ikke kan levere tilstrækkelig rækkevidde. Desuden er der behov for en lang opladningstid på mellem 7-8 timer, før batteriet er opladet. Opladningstiden vil blive reduceret med introduktionen af hurtige opladere, men disse er ikke kommercielt udviklede endnu. På nuværende tidspunkt kan den lange opladningstid betyde, at busserne ikke kan bruges i 8 sammenhængende timer, hvilket kan være problematisk i rutekørsel.

Der kører 11 mindre elbusser i København med en kapacitet på 20 passagerer. De er 5,3 m lange og lidt dyrere end standardbusser. De kan køre op til 150 km per opladning. Der har dog været flere problemer ved indsættelsen og driften af busserne. På nuværende tidspunkt har batterierne ikke kapacitet til at drive en 12 m bus.

Elbusser vurderes derfor som en potentiel mulighed for miljøvenlig transport, som kan anvendes, når de driftsmæssigt er i stand til at opfylde den samme opgave, som de nuværende dieselbusser løser.

## Brint

Brint er ikke et brændstof i sig selv, men en gas der bruges som energibærer. I modsætning til el kan brint bruges som energilagring, hvilket er en stor fordel ved denne teknologi. Brint kan bruges som brændsel i en brændselscellemotor, som er både energieffektiv og lydløs. Når brint benyttes i en brændselscellemotor, udledes der kun vanddamp. Dermed er der ingen lokale emissioner, hvilket gør brintbussen egnet til især byområder.

Det er dog energikrævende at producere brint, og CO<sub>2</sub> udslippet fra produktionen er afhængig af energikilden, der bruges i fremstillingsprocessen. Fremstilling på basis af fossile brændstoffer medfører et stort CO<sub>2</sub> udslip, mens fremstilling på basis af vedvarende energikilder som vind eller biobrændstoffer kan være næsten CO<sub>2</sub> neutral. På nuværende tidspunkt bliver brinten for det meste produceret ved forgasning af naturgas eller i elektrolyseprocesser. CO<sub>2</sub> udledningerne kan derfor være op til henholdsvis 5 og 2 gange højere pr. energienhed end fra



standardbusser. Hvis brint produceres fra vindbaseret strøm, vil udledningerne være meget små.

Der kører et forsøgsprojekt med brintbusser i Europa, hvor i alt 33 busser kører i 10 byer, bl.a. Hamburg, Luxembourg, London og Stockholm. Erfaringerne fra projektet vil bidrage til større viden om anvendelse af brintbusser i kollektive trafik, mht. brintproduktion, drift, økonomi og infrastruktur.

Brintbusser kræver investeringer i både busmateriel og tankningsanlæg. Brintbusser er ikke serieproducerede, men er stadig i udviklingsstadiet. Ifølge en analyse af brintbuskørsel i Hamburg koster en brintbus mere end 5 mio. kr. (svarende til ca. 4 standardbusser), mens et anlæg for 3-5 busser koster ca. 12 mio. kr. Desuden er det estimeret, at driften vil være mere kostbar end drift med diesel.

Brintbusser kan på sigt være en miljøvenlig mulighed for den kollektive transport. Det kan dog ikke anbefales for Midttrafik at indgå i projekter med brintbusser på nuværende tidspunkt, pga. de store omkostninger ved sådan en projekt, samt manglende viden om forskellige aspekter ved brintbusser, som f.eks. driftssikkerhed.

### **III. Alternative brændstoffer**

Alle busser, der kører for Midttrafik, kører på diesel, som er et olieprodukt. Olie er en knap ressource, der udleder CO<sub>2</sub>, når den forbrændes. Danmark er på nuværende tidspunkt selvforsynende med olie, men dette forventes ændret fra 2018.

Transportsektoren er udelukkende afhængig af fossile brændstoffer, og efterspørgslen specielt for diesel vokser uafbrudt. Dette er tilfældet især i lande som Kina og USA, hvor flere og flere dieseldrevne lastbiler og busser indsættes. Desuden forventes andelen af dieseldrevne personbiler at overhale benzinkøretøjerne i de kommende 20 år.

Transportens afhængighed af olie betyder, at den er meget følsom for ændringer i oliens pris, og en større efterspørgsel efter olie vil betyde stigende brændstofpriser.

Derfor er det vigtigt at bruge flere og forskellige brændstoffer i transportsektoren og hermed i den kollektive trafik. Dette vil bidrage til både forøget bæredygtighed og forsyningssikkerhed i transportsektoren og den kollektive trafik.

#### **Biodiesel**

Biodiesel er et diesel-lignende biobrændstof, dvs. at den er fremstillet af biomasse (enten vegetarisk eller animalsk fedtstof). Biodiesel kan laves både fra spiselige afgrøder, som raps og

soja (den såkaldte 1. generation biodiesel), og fra affaldsprodukter fra slagteri og produktion af mad (den såkaldte 2. generation biodiesel). Første generation biodiesel kan, i nogle tilfælde, ikke leve op til EU bæredygtighedskriterier om CO<sub>2</sub> fortrængning på mindst 35 % på grund af mange energikrævende processer i dyrkning af afgrøder og fremstilling af biodiesel derfra. Til gengæld kan anden generation biodiesel reducere CO<sub>2</sub> emissionerne med op til 90 % fra hele brændstoffets livscyklus.

Med hensyn til biobrændstoffer kan det anbefales, at Midttrafik indgår i forsøg med **anden generation** biobrændstoffer, pga. deres større miljøfordele.

En af de største fordele ved biodiesel er, at den kan erstatte diesel i den nuværende busflåde i et vist omfang. Motorproducenternes garanti på busserne bortfalder ved iblandinger på mere end 7 %, medmindre andet aftales.

Biodiesel har lavere energiindhold pr. liter brændstof end diesel. Dvs. at der, alt andet lige, skal tankes mere biodiesel til at køre den samme strækning. Meromkostningen pr. liter biodiesel er afhængig af prisen på diesel. Dvs. at biodiesel bliver mere rentabelt, hvis dieselens pris stiger. Med små iblandinger (på f.eks. 5 %), er der næsten ingen prisforskel mellem almindelig diesel og blandet diesel. Andre omkostninger forbundet med at køre på biodiesel er kortere serviceintervaller på busserne. En ny tankstation til biodiesel koster ca. 250.000-300.000 kr.

I Danmark produceres der både 1. og 2. generation biodiesel. Lovgivningen på området fastlægger, at al diesel solgt i Danmark fra juli 2011 skal blandes med 7 % biodiesel. Anvendelsen af biodiesel i busser i Midtjylland blev afprøvet i 2009, hvor alle bybusser i Århus, samt ca. 50 regionale busser, kørte med 5 % 2. generation biodiesel. Erfaringerne fra disse forsøg har været positive og der blev ikke oplevet driftsmæssige forstyrrelser.

Midttrafik vil opnå større kendskab til de driftsmæssige konsekvenser fra anvendelse af højere biodiesel blanding (som f.eks. 15 %) bl.a. ved et forsøgsprojekt i 2010-2011. Erfaringerne derfra vil indgå i vurderingen af, om biodiesel skal bruges i større omfang i Midttrafik.

## Naturgas og biogas

Naturgas er et velkendt fossilt brændstof, der er mindre energikrævende at fremstille end diesel, og der udleder færre drivhusgasser, kvælstof og partikler end diesel. Den er dog en knap ressource, der ikke medvirker til transportens uafhængighed af fossile brændstoffer.

En af fordelene ved naturgas er, at Danmark p.t. er selvforsynende med naturgas. Da det forventes, at den stigende efterspørgsel efter olie vil forøge dieselprisen, kan det strategisk være fordelagtigt at bruge forskellige andre typer brændstoffer end diesel i den kollektive trafik.

Desuden baner naturgas vejen for en gradvis indførelse af biogas i bustrafikken, som kan bidra-

ge til væsentlige reduktioner af CO<sub>2</sub> udslippet. Biogas er et fornyeligt biobrændstof, fremstillet på basis af biomasse, som f.eks. gylle og organisk affald.

Der kører ca. 6.500 gasbusser i Europa, hvor de fleste er naturgasbusser. Et godt eksempel for overgang fra naturgas til biogas findes i Sverige. I 90'erne kørte de svenske gasbusser udelukkende på naturgas. I dag er andelen af busser, der kører på forarbejdet biogas, væsentlig højere end dem, der kører på naturgas.

Gasbusser (der kører på CNG<sup>6</sup> eller biogas) er ikke anvendt i rutekørsel i Danmark. Årsagen er de store etableringsomkostninger, som er forbundet med gasbuskørsel. For det første er der en infrastrukturomkostning på 10-12 mio. kr., som indebærer etableringen af et tankanlæg<sup>7</sup> med tankningskapacitet for 60 busser. Dette beløb inkluderer ikke omkostninger for tilslutning til naturgasnettet. For det andet er der en væsentlig meromkostning i anskaffelse. Ifølge busproducenten koster en gasbus mellem 15 % og 20 % mere end en standard dieselbus som opfylder EEV standarden. Herudover er der meromkostning for vedligeholdelse af busserne på ca. 7-15 % i forhold til standardbus. Det er værd at bemærke, at der er færre ståpladser i en CNG bus i forhold til en dieselbus pga. de nationale vægtgrænser mht. akseltryk.

Naturgasbusser udleder ca. 9-16 % mindre CO<sub>2</sub> end dieselbusser. Desuden er der mindre partikler og kvælstofilter end EURO V busser, og mindre støj.

Anvendelse af biogas medfører CO<sub>2</sub> reduktion på mere end 100 %, da afgangningen af gyllen medfører mindre udledning af metan og lattergas i atmosfæren. Biogas er p.t. dyrere end andre brændstoffer og findes i begrænset omfang til transportformål. Dette er tilfældet, da biogas skal opgraderes, før den kan bruges i transport.

Det kan p.t. ikke anbefales at bruge naturgas i rutekørsel pga. de store omkostninger til infrastruktur og anskaffelse samt den fortsatte afhængighed af fossile brændsler.

At udbrede biogas i transportsektoren vil være svært på nuværende tidspunkt, da al produceret biogas bruges i el- og varmeproduktionen, og dens anvendelse i transport vil medføre energikrævende opgraderingsprocesser. Da investeringsomkostningerne er væsentlige, kan det kun anbefales at afprøve biogas i et småskala forsøgsprojekt med ekstern finansiering.

## Bioethanol

Bioethanol er et biobrændstof, der kan bruges i benzinmotorer. Der findes både 1. generation bioethanol, fremstillet af afgrøder som sukkerrør og korn, og 2. generation bioethanol, frem-

---

<sup>6</sup> CNG – komprimeret naturgas

<sup>7</sup>Tankanlægget skal ikke være tæt på beboelsesområder på grund af tankningens støjgene.

stillet af biomasse fra landbruget, som halm. Da 2. generation bioethanol ikke er fremstillet på basis af afgrøder, er der større miljøfordele ved dens anvendelse.

Ethanol har en lavere energiindhold end benzin og diesel, dvs. at der er et merforbrug på op til 60 % brændstof, sammenlignet med diesel. På nuværende tidspunkt er literprisen på ethanol højere end på diesel. Første og anden generation bioethanol produceres i Danmark, men størstedelen af bioethanolen, der anvendes i transportsektoren på verdensplan, er 1. generation som produceres i Brasilien, hvor storskala produktion muliggør de billigste markedspriser. Bioethanol fra Brasilien reducerer CO<sub>2</sub> udledningerne med op til 70 %<sup>8</sup>. Anden generation bioethanol kan reducere CO<sub>2</sub> udledningen yderligere. Derudover er der yderligere reduktioner af kvælstof-, kulbrint- og partikeludledning.

Bioethanol kan ikke bruges i standard dieselbusser, men kun i specielle ethanolbusser. I Sverige har ethanolbusser kørt i mere end 20 år. Der er kun en producent af ethanolbusser, og satsning på dette brændstof vil medføre afhængighed af en enkelt busproducent. Ethanolbusser er både dyrere end standardbusser og kræver flere reparationer og mere service.

Bioethanol kræver enten nye tankanlæg, der kan koste mellem 250.000 og 330.000 kr., eller tilpasning af eksisterende anlæg, der vil koste mellem 30.000 og 60.000 kr.

## IV. Mindre luftforurening

Midttrafik ønsker at reducere luftforureningen, der opstår fra bussernes drift, mest muligt. Luftforureningen fra standardbusser kan reduceres ved at montere partikelfiltre og andet emissions-reducerende udstyr på busserne, eller ved at indsætte busser, der opfylder højere euronorm.

Det er vigtigt at notere her, at euronormlovgivningen, der påtvinger et vis begrænsning af emissionsudledningen af luftforurenende stoffer, naturligt medfører en reduktion af bussernes emissioner. Under forudsætning af, at bussernes gennemsnitsalder fortsat er som i 2010, kan man antage at ca. 50 % af busserne i 2013 vil opfylde EURO IV eller højere norm, i forhold til 29 % i dag. Den fortsatte udskiftning af de ældste og mest forurenende busser vil medføre en betydelig reduktion i emissionerne af euronormkontrollerede stoffer.

### Euronormkrav

De krav, som Midttrafik stiller til udledningen af luftforurenende stoffer, foreslås revideret, således at der indføres ensartede minimumskrav til bussernes euronorm i hele Midttrafiks område.

---

<sup>8</sup> Emissioner fra ændringer i arealanvendelsen er ikke beregnede.

de. Disse krav foreslås skærpet i takt med indførelsen af nye generelle euronormkrav, og kan skærpes, hvis bestilleren ønsker det.

Da en reduktion af luftforureningen har størst effekt i de større byer, foreslås det, at der stilles forskellige euronormkrav til busser, der kører i byer med forskelligt antal indbyggere. Principperne bag de tre kategorier, og indbyggertallet i forskellige Midtjyske byområder, kan ses i henholdsvis Bilag 2 og 3. Minimumskravene er fordelt i følgende tre kategorier:

**Kategori I: Krav til busser, der kører i og til/fra byer med flere end 30.000 indbyggere**

Busserne skal opfylde EURO V. Dog kan busser, der opfylder EURO IV, også accepteres, indtil en højere generel euronorm end EURO V indføres.

**Kategori II: Krav til busser, der kører i og til/fra byer med 10.000-30.000 indbyggere**

Busserne skal opfylde EURO IV. Dog kan busser, der opfylder EURO III, også accepteres, indtil en højere generel euronorm end EURO V indføres.

**Kategori III: Krav til busser, der kører i og til/fra byer med færre end 10.000 indbyggere**

Busserne skal opfylde EURO III. Dog kan busser, der opfylder EURO II, også accepteres, indtil en højere generel euronorm end EURO V indføres.

EURO V er den højeste gældende generelle euronorm i dag. EURO VI er den næste euronorm, der træder i kraft for nye køretøjer pr. 1. januar 2014.

Bestillerne har mulighed for at forlange lavere euronorm i tilfælde, hvor bussernes kørselsomfang er lavere end 1200 køreplantimer pr bus pr år. I disse tilfælde kan kravet sættes et trin ned.

Kravene gælder også reserve- og dubleringsbusser, da de sædvanligvis bruges i samme omfang som kontraktbusser.

## **Emissionsreducerende udstyr**

Emissionsreducerende udstyr kan anvendes med henblik på at reducere emissionerne af partikler og kvælstof yderligere i forhold til de grænseværdier, der er fastlagt af euronormerne.

Partikelfiltre reducerer partikeludledningerne fra dieselmotorer med op til 90 %. Et kombinationssystem af partikelfilter og katalysator kan reducere udledningerne af alle euronormregulerede stoffer med op til 85-95 %.

Et partikelfilter koster ca. 50.000-70.000 kr., mens kombinationssystemet koster ca. 200.000 kr. inkl. montering, og det er nødvendigt at rense og vedligeholde udstyret årligt.

Emissionsreducerende udstyr stopper udledningerne af stoffer, der har negative påvirkninger på nærmiljøet og er derfor mest egnede til busser, der kører i byer og tætbefolkede områder. Krav til emissionsreducerende udstyr kan derfor være et tillæg til Midttrafiks minimum euro-normkrav i tætbefolkede byområder.

## Miljøsyn

Selv om busserne skal opfylde en vis euronorm, når de er nye, kan det efterfølgende ske, at de overskrider de fastlagte grænser. Desuden er det nødvendigt at kontrollere, om bussernes emissionsreducerende udstyr er vedligeholdt og effektivt fjerner de uønskede stoffer.

For at undgå at busserne forurener mere end tilladt, kan de miljøsynes hvert år. Dette vil muliggøre identificering af problematiske busser og efterfølgende handlinger til at eliminere problemerne. Miljøsynet koster ca. 1.300 kr. pr. bus, og er et krav for alle busser, der opfylder en lavere euronorm end EURO IV i både Movias og NTs kontrakter.

Miljøsyn er ikke egnet til at registrere udsving fra normen for busser, der opfylder EURO IV og EURO V. For disse busser kan der kræves OBS (on-board diagnostics) oplysninger, der automatisk bliver genereret i bussernes diagnosesystem. Disse oplysninger viser bl.a. fejl ved bussernes emissionsudstyr.

At kontrollere bussernes emissioner vil sikre, at busserne løbende opfylder euronormkravene, og at den kollektive trafik ikke udleder unødvendige mængder sundhedsskadelige stoffer.

## Evaluering

### Miljøkortlægning

Midttrafik vil evaluere sin miljøindsats og effekterne fra de nye krav, incitament og tiltag ved at sammenligne de faktiske udledninger af CO<sub>2</sub> og sundhedsskadelige gasser fra bussenes drift hvert år. Derfor vil der blive udarbejdet en miljøkortlægning for den kollektive trafik i Midtjylland årligt.

Af den vil det samlede CO<sub>2</sub> udslip fra bussenes drift fremgå, samt CO<sub>2</sub> udslippet pr. passagerkilometer, rute og bestiller. Desuden vil regnskabet gøre rede for bussenes euronorm og udledninger af sundhedsskadelige stoffer. I første omgang vil der blive udarbejdet et overordnet miljøregnskab for køreplanåret 2009-2010. Fra 2010-2011 vil det blive udviklet til et mere repræsentativt regnskab, med faktiske, og ikke skønnede, oplysninger om bussenes brændstofforbrug.

Odderbanen og Lemvigbanen samt variabel kørsel bliver omfattet af miljøkortlægningen i nærmeste fremtid, og senest i 2013. Miljøkortlægning for Letbanens drift vil indgå i miljøarbejdet ved Letbanens igangsættelse.

## Appendiks

### Bilag 1. Stoffer der reguleres af euronormerne

**NOx (Kvælstofoxider)**: NOx kan nedsætte lungernes funktion og menneskers modstandskraft mod infektioner i lungerne. De kan forværre tilstanden hos mennesker, der lider af astma og kronisk bronkitis, og er især skadelig for børn og ældre. Desuden danner NOx smog og nedbryder ozonlaget. Kvælstofoxider er drivhusgasser.

**HC (Kulbrinter)**: Metan er en af de kulbrinter med størst drivhusgaseffekt - ca. 23 gange større end CO<sub>2</sub>. Desuden nedbryder kulbrinterne ozonlaget og danner smog, som forværrer tilstanden hos mennesker, der lider af åndedrætssygdomme.

**CO (Kulilte)**: Kulilte er en yderst giftig gas og kan dræbe ved indånding. Desuden kan den omdannes til CO<sub>2</sub> og dermed bidrage til øget drivhusgaseffekt.

**PM (Partikler)**: Partikler giver både akutte effekter, som luftvejslidelser og astmatilfælde, og kroniske effekter som bronkitis. De forårsager lungekræft, kortere levetid og fører til øget dødelighed. Partikler er formodentlig de mest sundhedsskadelige luftbårne stoffer.

### Bilag 2. Principper for tre euronormkrav kategorier

**a) Krav til busser der kører i og til/fra byer med flere end 30.000 indbyggere**

Busser, der opfylder den højeste generelle euronorm, som er gældende ved kontraktstart, kan accepteres i hele kontraktperioden, inkl. ensidig option. Indtil en højere euronorm indføres, kan busser, der opfylder den næsthøjeste euronorm ved kontraktstart, også accepteres.

**b) Krav til busser der kører i og til/fra byer med 10.000-30.000 indbyggere**

Busser, der opfylder den næsthøjeste generelle euronorm, som er gældende ved kontraktstart, kan accepteres i hele kontraktperioden, inkl. ensidig option. Indtil en højere euronorm indføres, kan busser, der opfylder den tredje højeste euronorm ved kontraktstart, også accepteres.

**c) Krav til busser der kører i og til/fra byer med færre end 10.000 indbyggere**

Busser, der opfylder den tredje højeste generelle euronorm, som er gældende ved kontraktstart, kan accepteres i hele kontraktperioden, inkl. ensidig option. Indtil en højere euronorm indføres, kan busser, der opfylder den fjerde højeste euronorm ved kontraktstart, også accepteres.



Kategori	Kontraktstart				
	2011	2012	2013	2014	2015
<b>I</b>	EURO V (IV)	EURO V (IV)	EURO V (IV)	EURO VI (V)	EURO VI (V)
<b>II</b>	EURO IV (III)	EURO IV (III)	EURO IV (III)	EURO V (IV)	EURO V (IV)
<b>III</b>	EURO III (II)	EURO III (II)	EURO III (II)	EURO IV (III)	EURO IV (III)

Euronorm i parentes er tilladt indtil ikrafttrædelsen af en højere generel euronorm.

### Bilag 3. Indbyggertal i byområder i Midtjylland

(Kilde: Danmark Statistik 2010)

By	Antal indbyggere
<b>Lemvig</b>	<b>7.195</b>
<b>Skjern</b>	<b>7.506</b>
<b>Ebeltoft</b>	<b>7.559</b>
<b>Ringkøbing</b>	<b>9.850</b>
<b>Struer</b>	<b>10.797</b>
<b>Odder</b>	<b>11.233</b>
<b>Grenaa</b>	<b>14.255</b>
<b>Skanderborg</b>	<b>14.349</b>
<b>Ikast</b>	<b>14.847</b>
<b>Skive</b>	<b>20.565</b>
<b>Holstebro</b>	<b>34.024</b>
<b>Viborg</b>	<b>35.656</b>
<b>Silkeborg</b>	<b>42.396</b>
<b>Herning</b>	<b>45.890</b>
<b>Horsens</b>	<b>52.998</b>
<b>Randers</b>	<b>60.227</b>
<b>Århus</b>	<b>242.914</b>

*Århus, 3. september 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 10. september 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 9  
Bilag nr. 1**



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
26. august 2010	1-23-4-202-24-10	Svend Aage Ravn	svr@midttrafik.dk	87 40 82 52

## **Notat om valg af tildelingskriterium og udbudsform ved 2. udbud af bybuskørsel i Århus (Midttrafiks 25. udbud)**

### **Resumé**

Fordele og ulemper ved forskellige tildelingskriterier og udbudsformer blev fremlagt over for og drøftet i Bestyrelsen for Midttrafik i maj 2009 og november 2009. Ud fra Bestyrelsens beslutninger på disse møder foreslår den administrative følgegruppe for 2. udbud af bybuskørsel i Århus (Midttrafiks 25. udbud), at tildelingskriteriet "Det økonomisk mest fordelagtige tilbud" og udbudsformen "Offentligt udbud" anvendes ved dette udbud.

### **Beslutning i maj 2009 om valg af tildelingskriterium ved udbud**

Bestyrelsen for Midttrafik traf i maj 2009 beslutning om,

- at Midttrafik normalt skal anvende tildelingskriteriet "Den laveste pris",
- at det i hvert enkelt udbud klart skal præciseres, hvilke absolutte krav og konkrete mål, Midttrafik efter drøftelse med bestillerne skal kræve opfyldt for at acceptere tilbuddene som værende konditions-mæssige,
- at det i et tæt samarbejde med bestillerne skal overvejes, om kontraktens normale betalingsbestemmelser kan suppleres med incitamentsmodeller således, at kontraktbetalingen gradueres efter den faktiske opfyldelse af en eller flere supplerende faktorer, og
- at tildelingskriteriet "Det økonomisk mest fordelagtige tilbud", hvor der ud over prisen lægges vægt på nogle nærmere fastlagte kvalitetsparametre, kun skal anvendes, såfremt ønskerne om at lægge vægt på bestemte kvalitetsfaktorer ellers ikke kan imødekommes på en hensigtsmæssig måde.

### **Beslutning i maj 2009 om valg af udbudsform**

Bestyrelsen for Midttrafik traf i maj 2009 beslutning om,

- at Midttrafik indtil videre skal anvende udbudsformen "Offentlige udbud",
- at fordele og ulemper ved "Offentligt udbud" hhv. "Udbud efter forhandling" løbende skal vurderes, og
- at muligheden for at anvende "Udbud efter forhandling" i særlige tilfælde skal holdes åben.

### **Beslutning i november 2009 om forsøg med udbudsformen "Udbud efter forhandling"**

Bestyrelsen for Midttrafik traf i november 2009 beslutning om at gennemføre forsøg med udbudsformen "Udbud efter forhandling". Begrundelsen var bl.a. en forventning om, at denne udbudsform kan medføre bedre og billigere tilbud ved store og specielle udbud, hvor der gives mulighed for at inddrage busselskabernes erfaringer og en bedre dialog med selskaberne.

Udbudsformen "Udbud efter forhandling" er efterfølgende anvendt ved det netop overståede udbud af pendlerruten mellem Silkeborg og Århus Nord (19. udbud). Dette udbud er endnu ikke færdig-evalueret.

### **Følgegruppen foreslår, at tildelingskriteriet "Det økonomisk mest fordelagtige tilbud" anvendes ved Midttrafiks 25. udbud frem for det sædvanlige tildelingskriterium "Den laveste pris"**

Den administrative følgegruppe for Midttrafiks 25. udbud er af den opfattelse, at tildelingskriteriet "Det økonomisk mest fordelagtige tilbud", hvor der ud over prisen lægges vægt på nogle nærmere fastlagte kvalitetsparametre, bør anvendes ved dette 2. udbud af bybuskørsel i Århus.

Begrundelsen er, at busselskaberne på denne måde får mulighed for at fremkomme med deres egne forslag til bl.a. indretning og udstyr af nye busser. Herved kan busselskabernes erfaringer og kreativitet inddrages i udbuddet på dette specifikke område. Kvaliteten af busselskabernes forslag

til indretning og udstyr af nye busser og busselskabernes driftskvalitet kan derefter indgå ved valget af det vindende tilbud.

Ulemperne ved tildelingskriteriet "Det økonomisk mest fordelagtige tilbud" er bl.a., at det kan være vanskeligt at anvende kriteriet på en måde, der er objektiv og gennemskuelig for trafikskabet, bestillerne og især busselskaberne, og at der ofte må lægges vægt på lovet kvalitet frem for faktisk leveret kvalitet. Disse ulemper bør efter følgegruppens opfattelse i videst muligt omfang forsøges imødekommet ved udformningen af udbudsbetingelserne og den efterfølgende opfølgning.

**Følgegruppen foreslår, at den sædvanlige udbudsform "Offentligt udbud" vælges ved Midttrafiks 25. udbud frem for "Udbud efter forhandling"**

Den administrative følgegruppe for Midttrafiks 25. udbud er af den opfattelse, at den sædvanlige udbudsform "Offentligt udbud" bør anvendes ved dette 2. udbud af bybuskørsel i Århus.

Begrundelsen er, at fordelene ved den alternative udbudsform "Udbud efter forhandling" efter gruppens opfattelse i dette konkrete udbud ikke er store nok i forhold til ulemperne.

Blandt fordelene ved "Udbud efter forhandling" kan der især peges på, at såvel busselskaberne som trafikskabet får mulighed for at afdække uklarheder i udbudsvilkårene og for at tilpasse disse i løbet af udbudsperioden. Herudover giver denne udbudsform mulighed for mere generelt at gøre brug af busselskabernes erfaringer i udbudsprocessen.

Blandt ulemperne ved "Udbud efter forhandling" kan der især peges på, at denne udbudsform er mere tids- og ressourcekrævende end "Offentligt udbud".

Følgegruppen finder, at ulemperne i dette konkrete tilfælde er for store i forhold til fordelene.

Følgegruppen peger samtidig på, at behovet for at fjerne eventuelle uklarheder i udbudsvilkårene kan imødekommes ved bl.a. at indbyde busselskaberne til orienteringsmøder. For eksempel om busser, anlæg og overenskomstforhold.

Endelig bør det efter følgegruppens opfattelse klart præciseres i udbudsmaterialet, at busselskaberne anmodes om at fremkomme med deres egne forslag til indretning og udstyr af nye busser, og at kvaliteten af disse forslag og af busselskaberne driftskvalitet vil indgå sammen med prisen ved valg af det vindende tilbud. På denne måde opnås nogle af de samme fordele som ved "Udbud efter forhandling".

*Århus, 3. september 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 10. september 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 9  
Bilag nr. 2**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
26. august 2010	1-23-4-202-24-10	Flemming Krogh	fk@midttrafik.dk	87 40 82 33

**Foreløbig tidsplan for 2. udbud af bybuskørsel i Århus  
(Midttrafiks 25. udbud)**

I tidsplanen er det forudsat, at der overtages passende anlæg til busser, personale mm.  
I tidsplanen er det forudsat, at der overtages både kontrakt- og reservebusser.

1	<b>Internt Midttrafik opstartsmøde</b>	11. maj 2010
2	<b>Opstartsmøde med bestiller</b>	1. juni 2010
3	<b>Møde i følgegruppe og i trafikplankonsekvensgruppe</b>	30. juni 2010
4	<b>Midttrafik påbegynder udarbejdelse af udbudsmateriale</b> I denne sag særlige opgaver vedrørende f. eks: Udbuddets omfang Krav til busser. Billetteringsudstyr Tælleudstyr Reklamer på og i busserne Garageanlæg - Leje af eksisterende anlæg Chaufførfaciliteter på ruterne Fastlægge krav vedrørende chaufføroverenskomster Diverse kompensationsordninger og procedure ved chaufførovertagelse Bilagsmateriale vedrørende chaufføroverenskomster Incitament Stoppestedsannoncering – infotainment Udbudsform og tildelingskriterier Busovertagelse ved kontraktstart og -udløb. Pligt til kørsel med ikke-kontraktbus Flådestyring Dubleringsaftale	August 2010
5	<b>Tidsplan og principielle forhold forelægges Bestyrelsen</b>	10. september 2010
6	<b>Århus Kommune konkretiserer bestilling af udbud</b> Oversigt over kørsel i udbud Hvilke ruter eller hvilke dele af hvilke ruter Busantal til kørslen, størrelsesfordeling og forudsat stationering Køreplaner og opgørelse af antal køreplantime inkl. tomkørsel Materialet foreligger i omtrentlig form	November 2010
7	<b>Overenskomstforhold</b> Oplæg til krav vedrørende chaufføroverenskomster forelægges Bestyrelsen	17. december 2010
8	<b>Øvrige principielle forhold i udbuddet forelægges Bestyrelsen</b>	17. december 2010
9	<b>EU udbudsbekendtgørelse af udbuddet</b>	Medio april 2011
10	<b>Udbudsmateriale samles og færdiggøres</b> Udbudsbindet Bilag med køreplaner, vognløb, kort, kørte km. og kontraktgrundlag - Århus Kommune Bilag med busovertagelsespriser mm – Midttrafik Bilag med personaleforhold – Midttrafik	Medio april 2011
11	<b>Udbudsmaterialet offentliggøres</b>	Medio april 2011
12	<b>Orienteringsmøde (anlæg og busser forevises)</b>	Primo maj 2011
13	<b>Tilbudsfrist</b>	11. august 2011
14	<b>Bestyrelsen: Valg af tilbud - herunder vurdering af kontroltilbud</b>	7. oktober 2011
15	<b>Idriftsættelse</b>	12. februar 2012

*Århus, 3. september 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 10. september 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 12  
Bilag nr. 1**



MINISTEREN

Dato **16 AUG. 2010**

Dok.id

J. nr. 2010-3281

Deres ref. 1-30-70-1-07

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Midttrafik  
Att: Arne Lægaard, bestyrelsesformand  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

### Svar vedr. koordinering mellem bus- og togkøreplaner

Kære Arne Lægaard

Tak for din henvendelse på vegne af Midttrafik.

Jeg er helt enig med dig i, at det er vigtigt med en sammenhængende kollektiv transport for at gøre det lettere og mere attraktivt for passagererne at benytte både busser og tog. Jeg er endvidere opmærksom på, at der kan være problemer med koordinering af køreplanerne rundt omkring i landet.

Det er vigtigt for kunderne, at der er et godt samarbejde mellem trafikselskaberne og togoperatørerne, og derfor er det også et af de temaer, der behandles i Transportministeriets igangværende evaluering af lov om trafikselskaber. I den vil det også blive vurderet, hvordan den kollektive transport i fremtiden kan gøres mere sammenhængende på tværs af trafikkøber- og entreprenørniveau.

Jeg sætter pris på kommentarer og forslag fra trafikselskaberne og vil lade Midttrafiks opfordring til en bedre koordinering af bus- og togtrafikken indgå i evalueringen sammen med andre lignende forslag.

Med venlig hilsen



Hans Chr. Schmidt



*Århus, 3. september 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 10. september 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 12  
Bilag nr. 2**

Til

Trafikstyrelsen

### **Forslag til lov om tilladelser til offentlig servicetrafik (EP-tilladelser)**

Trafikstyrelsen har den 5. august 2010 sendt et forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (tilladelser til offentlig servicetrafik) i høring.

24. august 2010

Niels Mortensen

36 13 18 63

nm@ffkt.dk

I lovforslaget foreslås det, at EP-tilladelser – herefter tilladelser til offentlig servicetrafik – til mindre biler flyttes fra busloven til taxiloven, og at der skal være ens energi- og miljøkrav til køretøjerne.

Derudover fremgår det, at kommunalbestyrelserne fremover kan fastsætte begrænsninger af, hvor mange tilladelser til offentlig servicetrafik der bør udstedes. Hvis kommunalbestyrelsen ønsker at udnytte denne mulighed, skal man spørge regionsrådene til råds herom.

Trafikselskaberne i Danmark deler opfattelsen af, at det er en god idé at flytte bestemmelserne om vogne med under 9 passagerer fra busloven til taxiloven.

Trafikselskaberne i Danmark er ligeledes enig i, at der bør stilles de samme energi- og miljøkrav, uanset hvilken tilladelse der køres på, da det sikrer konkurrencemæssig ligestilling.

Forslaget om, at den enkelte kommunalbestyrelse kan sætte en øvre grænse for, hvor mange EP-tilladelser der kan udstedes, er ikke nærmere beskrevet i det udkast, der er i høring. Udformningen af reglerne vil være afgørende for, om begrænsningen kan håndteres på en rimelig måde i forbindelse med udbud af kørsel. Der er dog ingen tvivl om, at begrænsningen under alle omstændigheder vil medføre, at udbudsprocessen bliver mere kompliceret. Begrænsningen af konkurrencen vil også medføre højere priser for kørsel i, til og fra den pågældende kommune.

Efter Trafikselskabernes opfattelse bør gennemførelsen af forslaget om antalsbegrænsning afhænge af, om kommunerne/KL finder, at der er behov for denne mulighed. Det

bør også sandsynliggøres, at begrænsningen bidrager til at løse problemer for taxi i tyndere befolkede egne, eller om der ikke er mere målrettede løsningsmuligheder.

Endelig mener Trafikselskaberne i Danmark, at trafikselskabet bør høres af de kommunalbestyrelser, der ønsker at fastsætte begrænsning af antal tilladelser til offentlig servicetrafik. Det er trafikselskabet, der foretager udbud af den pågældende kørsel, og det må derfor være trafikselskabet, der vil kunne foretage en vurdering af konsekvenserne af en begrænsning.

Venlig hilsen

Niels Mortensen

*Århus, 3. september 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 10. september 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 12  
Bilag nr. 3**



Midttrafik  
Søren Nymark Vej 3  
8270 Højbjerg

Gammeltorv 22  
DK-1457 København K

Tlf. +45 33 13 25 12  
Fax +45 33 13 07 17

www.ombudsmanden.dk  
post@ombudsmanden.dk

Personlig henvendelse: 10-14  
Telefonisk henvendelse:  
Man-tors 9-16, fre 9-15

### Ytringsfrihed, Midttrafiks j.nr. 1-13-1-1-10

Jeg har modtaget Midttrafiks brev af 30. juli 2010 med bilag.

Jeg vedlægger en kopi af et brev som jeg i dag har sendt til FOA, og som det fremgår heraf foretager jeg mig ikke mere i sagen. Min gennemgang af oplysningerne fra FOA og fra Midttrafik giver mig dog grundlag for at gøre opmærksom på min praksis om reglerne om offentligt ansattes ytringsfrihed. Det følger af denne praksis at en myndighed bør være varsom når den henvender sig til en ansat der har fremsat offentlige udtalelser som er kritiske over for myndigheden. Det gælder både ved spørgsmålet om myndigheden overhovedet bør henvende sig til den ansatte, og i givet fald hvordan myndigheden skal henvende sig til den ansatte. Det skyldes bl.a. at det må antages at der er nogle offentligt ansatte som holder sig tilbage fra at deltage i den offentlige debat fordi de frygter at det får negative konsekvenser for dem personligt. En henvendelse fra myndigheden må heller ikke virke som et pres på den ansatte. Jeg henviser i øvrigt til mit brev til FOA.

Til orientering kan jeg oplyse at jeg vil lægge en nyhed om mit svar til FOA og min praksis om offentligt ansattes ytringsfrihed på ombudsmandens hjemmeside 2 hverdage efter afsendelsen af dette brev.

Jeg returnerer Midttrafiks bilag.

Med venlig hilsen

Jens Møller  
Direktør

J.nr. 2010-2505-8111/DS4  
Bedes oplyst ved henvendelse

Dok.nr. 8

+ bilag



FOA Århus, Fag og Arbejde,  
Christian X's vej 56-58  
8260 Viby J

KOPI

Gammeltorv 22  
DK-1457 København K  
Tlf. +45 33 13 25 12  
Fax +45 33 13 07 17

www.ombudsmanden.dk  
post@ombudsmanden.dk

Personlig henvendelse: 10-14  
Telefonisk henvendelse:  
Man-tors 9-16, fre 9-15

**Forbundets j.nr. 10/136780**

**30 AUG. 2010**

Jeg vender nu tilbage til sagen. FOA klagede den 21. juni 2010 til mig på vegne af Georg Bosse over at hans ytringsfrihed er blevet krænket af hans arbejdsgiver, Midttrafik.

J.nr. 2010-2505-8111/DS4  
Bedes oplyst ved henvendelse

Dok.nr. 2

Jeg har på baggrund af forbundets klage skrevet til Midttrafik og gjort selskabet opmærksom på praksis fra ombudsmanden om reglerne om offentligt ansattes ytringsfrihed, men derudover har jeg besluttet ikke at indlede en ombudsmandsundersøgelse af sagen. Jeg henviser til § 16, stk. 1, i lov nr. 473 af 12. juni 1996 om Folketingets Ombudsmand. Det fremgår af denne bestemmelse at ombudsmanden selv afgør om en klage giver tilstrækkelig anledning til undersøgelse.

+ bilag

Baggrunden for forbundets klage til mig er nogle udtalelser fra Midttrafik på møder den 7. og 9. juni 2010 i forbindelse med bl.a. Georg Bosses udtalelser til pressen om selskabets effektivisering af billetkontrollen. Det fremgår af sagen at der på mødet den 7. juni 2010 bl.a. blev sagt følgende:

"Vi undrer os jo i den grad over, hvorfor man orker – nogle af jer orker – at blive ved med det, at give jeres mening til kende både direkte, men også gennem FOA. For det bidrager bare med ikke en skid andet end splittelse, frustrationer og flere usandheder omkring den proces, der kører hernede. Og det forstår vi ikke. Men hvis man nu har det behov for at ytre sig, og det vil vi ikke stille noget i vejen for, det er jo op til den enkelte, men så vil vi bare opfordre jer til, at når I gør det, så vær i det mindste så oprigtige at tage det hele med.

...

Det har selvfølgelig også nogle konsekvenser. Når nogen står frem og vil gerne tilkendegive, hvor forfærdeligt det er, at der er den her nultolerance – alle skal have en afgift – så får vi jo et større fokus på det, fordi så bliver vi jo meget nysgerrige på, hvordan ser det egentlig ud. Og det, vi har konstateret, det er, at antallet af kontroller, der er steget siden sidste år,

og det er rigtig godt. Antallet af afgifter er også steget siden sidste år. Det er også rigtig godt. Problemet er bare, at – eller vores undren er bare at – det fordeler sig på nogle få hold. Der er nogle få hold, der har rigtig mange afgifter, og så er der nogen, der ikke har ret mange. Og logikken burde jo være, at jo flere kontroller, man har, jo flere afgifter må der også komme. Det er i hvert fald sådan, billedet har set ud hidtil. Men sådan forholder det sig bare ikke for alle, og det er vi selvfølgelig meget nysgerrige på hvorfor, det ikke gør det. Så konsekvensen af det her det bliver, at nu går vi, vi giver det et meget større fokus på afgifter, for nogen af jer. På de her holdmøder vil vi for nogen af jer tage mere fat på, hvordan det kan være, I har så få afgifter i forhold til andre. Så der kommer altså ikke noget ud af det, andet end at vi begynder at skærpe nogle ting endnu mere.

...”

På mødet den 9. juni 2010 blev det drøftet hvorfor der trods effektiviseringen af billetkontrollen ikke var sket en stigning i antallet af kontrolafgifter for det kontrollørhold som Georg Bosse var en del af. Det skete i sammenhæng med at Georg Bosses udtalelser til pressen blev nævnt.

Jeg har ved min beslutning om ikke at indlede en undersøgelse af sagen lagt vægt på Midttrafiks pressemeddelelse af 15. juni 2010 og på selskabets svar af 18. juni 2010 til forbundet. Desuden har jeg lagt vægt på Midttrafiks brev af 30. juli 2010 til mig.

I pressemeddelelsen af 15. juni 2010 fastslår Midttrafik at alle ansatte i selskabet har ret til at udtale sig til offentligheden – også kritisk. Selskabet anfører også at ansatte aldrig er blevet forhindret i at gå til pressen eller til andre med deres meninger. Det har heller aldrig haft konsekvenser for ledere eller medarbejdere i Midttrafik at de er gået i offentligheden med deres vurderinger.

Af selskabets svar af 18. juni 2010 til forbundet fremgår det at Georg Bosse naturligvis har ret til at fremføre sine synspunkter i pressen, på samme måde som Midttrafik har ret til at fremføre sine synspunkter over for Georg Bosse. Det fremgår også af svaret at der ikke har været iværksat negative ledelses-sanktioner mod Georg Bosse af den grund. Mødet den 9. juni 2010 var ifølge selskabet et opfølgingsmøde om målopfyldelse der holdes med alle billetkontrollører en gang om måneden. Mødet var på ingen måde indkaldt som reaktion på Georg Bosses udtalelser. Løbende opfølgning på mål er et vilkår for alle medarbejdere i Midttrafik siden selskabet i starten af 2009 indførte personlige mål som et led i kvalitetsarbejdet.

Den 13. juli 2010 bad jeg Midttrafik om at måtte modtage kopi af selskabets redegørelse af 16. juni 2010 til selskabets bestyrelsesformand samt den vur-

dering af sagen som selskabet fik fra Kommunernes Landsforening. Jeg modtog det ønskede materiale med Midttrafiks brev af 30. juli 2010. I brevet gjorde selskabet opmærksom på at den erhvervspsykolog som havde fremsat ovennævnte udtalelser, ikke var ansat i Midttrafik og ikke havde ledelsesansvar over for medarbejderne. Der var alene indgået en tidsbegrænset samarbejdsaftale med erhvervspsykologens firma om konsulentbistand på honorarvilkår.

Jeg er opmærksom på det som FOA i breve af 13. og 19. august 2010 har anført om Midttrafiks oplysninger om erhvervspsykologens tilknytning til Midttrafik, men samlet set mener jeg som nævnt ikke der er grundlag for at jeg foretager mig mere i sagen. Sagen giver mig dog anledning til at gøre opmærksom på nedenstående praksis fra ombudsmanden om offentligt ansattes ytringsfrihed:

En myndighed bør være varsom når den henvender sig til en ansat, der har fremsat offentlige udtalelser som er kritiske over for myndigheden. Det gælder både ved spørgsmålet om myndigheden overhovedet bør henvende sig til den ansatte, og i givet fald hvordan myndigheden skal henvende sig til den ansatte. Det skyldes bl.a. at det må antages at der er nogle offentligt ansatte som holder sig tilbage fra at deltage i den offentlige debat, fordi de frygter at det får negative konsekvenser for dem personligt. Jeg henviser til s. 161 ff. i betænkning nr. 1472/2006 om ytringsfrihed og meddelelser for offentligt ansatte. En henvendelse fra myndigheden må heller ikke virke som et pres på den ansatte.

Til illustration kan nævnes den sag som er gengivet i Folketingets Ombudsmands beretning for 2006, side 128. Sagen angik et debatindlæg i et dagblad med kritiske kommentarer til sammenlægningen af forsvaret og redningsberedskabet og til regeringens planer for terrorberedskabet. Indlægget var skrevet af chefen for en skole under redningsberedskabet. Over for pressen udtrykte forsvarsministeren misbilligelse af indlægget og tvivl om hvorvidt det var foreneligt med chefens fortsatte ansættelse i Forsvarsministeriet. Samme dag bad ministeriet chefen om at redegøre for om ministeriet fortsat kunne have tillid til at han ville arbejde effektivt og loyalt for gennemførelsen af de politiske aftaler på forsvarsområdet. Ombudsmanden mente at skolechefens ytringer var lovlige og skrevet på egne vegne. Ombudsmanden kritiserede bl.a. at ministeriet havde henvendt sig til chefen da det ikke var påvist at henvendelsen tjente et sagligt formål. Tværtimod måtte henvendelsen når den blev læst i sammenhæng med ministerens samtidige udtalelser, virke som et tryk på chefen.

I udtalelsen pegede ombudsmanden på forskellige hensyn som en myndighed er berettiget eller forpligtet til at varetage, og som kan betyde at en henvendelse til en ansat varetager et sagligt formål. Ombudsmanden pegede for det første på hensynet til at håndhæve regler der begrænser den ansattes ret til at



frem sætte udtalelser offentligt. Det er berettiget når myndigheden henvender sig til den ansatte hvis der er en formodning om at den ansatte med sine udtalelser har overtrådt reglerne om tavshedspligt eller reglerne om offentligt ansattes ytringsfrihed. For det andet er der hensynet til at myndigheden kan varetage sine opgaver bedst muligt. Når en ansat hos en myndighed har fremsat offentlige udtalelser som er kritiske over for dispositioner som myndigheden har foretaget, kan myndigheden således anmode den ansatte om at uddybe sine synspunkter med henblik på myndighedens overvejelser om hvorvidt der skal ændres på de pågældende dispositioner. For det tredje er der et hensyn til at sikre at udtalelserne fra den ansatte ikke medfører en utilfredsstillende udførelse af myndighedens opgaver. Lovlige ytringer kan under visse omstændigheder give grundlag for at en myndighed anvender negative ledelsesbeføjelser over for den ansatte som har fremsat ytringerne. Eventuelle samarbejdsproblemer opstået i kølvandet på lovlige ytringer, kan i særlige tilfælde begrunde at myndigheden anvender negative ledelsesbeføjelser over for den der har fremsat ytringerne.

Det fremgår i øvrigt af udtalelsen at en myndighed naturligvis er berettiget til over for offentligheden at kommentere de synspunkter som en ansat har fremført offentligt. Myndigheden kan således lægge afstand til synspunkter som den ikke er enig i. Derimod er myndigheden ikke berettiget til over for offentligheden eller den ansatte at give udtryk for misbilligelse i anledning af at den ansatte har fremført sine synspunkter, medmindre myndigheden efter fornøden oplysning af sagen og partshøring af den ansatte har truffet en afgørelse over for den ansatte som fastslår at denne har overtrådt reglerne om offentligt ansattes ytringsfrihed.

Desuden kan nævnes den sag som er gengivet i Folketingets Ombudsmands beretning for året 1995, side 381. En tillidsrepræsentant i en kommunes socialforvaltning havde i et interview i en lokalavis udtalt sig kritisk om kommunens arbejds- og arbejdsmiljømæssige forhold. Kommunen reagerede tjenstligt med en irettesættelse over for den ansatte bl.a. fordi kommunen mente at den ansatte med sine udtalelser havde overtrådt reglerne for tillidsrepræsentanter. Kommunen pegede på at det var tillidsrepræsentantens pligt såvel over for sin organisation som over for kommunen at gøre sit bedste for at fremme og vedligeholde rolige og gode arbejdsforhold. Desuden reagerede kommunen i en personalemeddelelse til ansatte i kommunen. Af meddelelsen fremgik det bl.a. at kommunen på baggrund af omtalen i pressen ville indskærpe tillidsmandsreglerne over for den ansatte. I udtalelsen til ombudsmanden anførte kommunen at den ikke havde haft til hensigt at begrænse ytringsfriheden for ansatte i kommunen. Ombudsmanden mente ikke at den ansattes udtalelser overskred de retlige grænser for offentligt ansattes ytringsfrihed. Ombudsmanden udtalte derfor kritik af at kommunen uberettiget havde irettesat den ansatte. Ombudsmanden henstillede også til kommunen at den for fremtiden – både i forbindelse med konkrete afgørelser i forhold til de an-


satte og i forbindelse med generelle personalepolitiske foranstaltninger – forsøgte at undgå at tilkendegivelserne til de ansatte kunne opfattes som retlige grænser for deres ytringsfrihed.

Jeg har skrevet til Midttrafik om ovennævnte praksis. Jeg har også sendt Midttrafik en kopi af dette brev.

Jeg foretager mig ikke mere i sagen. Jeg vedlægger forbundets bilag.

Til orientering kan jeg oplyse at jeg vil lægge en nyhed om mit svar til FOA og min praksis om offentligt ansattes ytringsfrihed på ombudsmandens hjemmeside 2 hverdage efter afsendelsen af dette brev.

Med venlig hilsen

  
Jens Møller  
Direktør

**Kopi til:**

Midttrafik