

## Bilagsoversigt

---

- Pkt. Dagsordenoverskrift og bilagstitler (*klik på bilagstitlen*)**
- 1 Budget 2013
    1. [forslag til Budget 2013 til 1. behandling](#)
  
  - 2 Arbejdsprogram for køreplanlægning og udbud 2012/2013
    1. [arbejdsprogram for Midttrafiks køreplanlægning og udbud 2012/2013](#)
    2. [Midttrafiks tidsplan for køreplanlægningen til køreplansskiftet 30. juni 2013 \(K13\)](#)
  
  - 3 Strategi for kvalitetsopfølgning over for busselskaberne i Midttrafik
    1. [Punkt 12 fra Midttrafiks A-kontrakt vedr. modregning i betalingen](#)
  
  - 4 Aftale om bedre og billigere kollektiv trafik
    1. [Transportministeriets aftale af 12. juni 2012 om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik](#)
  
  - 5 Orientering om status vedrørende partnerskabsaftale i Randers
  
  - 6 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
    1. [Nyhedsbrevet Kollektiv Trafik nr. 6 2012](#)
  
  - 7 Eventuelt

*Aarhus, 15. juni 2012*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 22. juni 2012 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 1**

<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
8. juni 2012	1-21-1-11	Tine Jørgensen	tij@midttrafik.dk	87408205

## Forslag til Budget 2013 til 1. behandling

### Budgetprocessen for Budget 2013

I henhold til den af Bestyrelsen godkendte tidsplan for budget 2013, har administrationen i maj fremsendt budgetoplæg til administrativ høring ved bestillerne.

På baggrund af tilbagemeldingerne fra bestillerne er der foretaget justeringer i materialet, som er indarbejdet i dette budgetforslag. Herudover er Midttrafik i dialog med nogle bestillere, der ønsker yderligere justering i budgettet. Resultatet af dialogerne forventes indarbejdet inden materialet sendes i politisk høring. Disse ændringer samt øvrige ændringer affødt af den politiske høring vil være indarbejdet ved 2. behandlingen af budgettet.

Det foreliggende oplæg til budget for 2013 behandles på bestyrelsesmødet 22. juni 2012, hvorefter det sendes til politisk høring ved bestillerne. Det endelige budgetforslag for 2013 fremsendes til Bestyrelsen til dennes møde 14. september 2012.

### Samlet budget 2013 for Midttrafik

Hovedtallene i det foreliggende budgetoplæg er gengivet i nedenstående tabel, som viser budgetforslaget opdelt på forretningsområder.

#### Midttrafik, forslag til budget 2013 samlet oversigt

	Forslag til budget 2013
<b>Buskørsel</b>	
Udgifter	1.448.525.000
Indtægter	-677.700.000
<b>Netto</b>	<b>770.825.000</b>
<b>Handicapkørsel</b>	
Udgifter	48.535.000
Indtægter	-9.428.000
<b>Netto</b>	<b>39.107.000</b>
<b>Kan-kørsel</b>	
<b>Nettoudgifter</b>	<b>397.106.000</b>
<b>Togdrift</b>	
Udgifter	43.711.000
Indtægter	-14.875.000
<b>Drift netto</b>	<b>28.836.000</b>
Anlæg	17.653.000
<b>I alt netto</b>	<b>46.489.000</b>
<b>Trafikselskabet</b>	
<b>Trafikselskabet - netto udgifter</b>	<b>121.750.000</b>
<b>Kontrolafgifter (Aarhus)</b>	
<b>Netto</b>	<b>5.691.000</b>
<b>Letbanen</b>	
Letbane etape 1	0
Letbanesekretariatet	915.000
<b>Letbanen i alt</b>	<b>915.000</b>
<b>Rejsekortet</b>	
<b>Netto</b>	<b>4.791.000</b>
<b>Midttrafik i alt (Midttrafiks bestillere)</b>	
<b>Netto</b>	<b>1.386.674.000</b>

Oversigten viser de samlede udgifter og indtægter. Som bilag er der en oversigt over opdelingen på de enkelte bestillere. Disse bestillerfordelte opgørelser, suppleret med mere detaljerede beskrivelser, fremsendes efter bestyrelsesmødet til bestillerne med henblik på den politiske høring.

### Busdrift – udgifter

Udgifterne til busdrift budgetteres i 2013 til 1.448,5 mio. kr. Omregnes regnskabsresultatet for 2011 til 2013-priser er der tale om et fald på 27,2 mio. kr. i forhold til regnskabet for 2011.

Som det fremgår af nedenstående tabel er det besparelserne ved de regionale effektiviseringer, den nye trafikplan i Aarhus samt omlægningerne i Herning, Horsens og Silkeborg der giver mindreforbruget.

Flere kommuner overtog ved køreplansskiftet i 2011 kørsel på de tidligere regionale ruter og har derfor fået merudgifter. Dette drejer sig bl.a. om Hedensted, Norddjurs, Randers, Ringkøbing-Skjern, Skanderborg, Skive og Viborg.

En del kommunerne får tilskud til minimumsbetjeningen af uddannelsessøgende af regionen. Tilskuddene er indregnet i nedenstående tabel og indgår i specifikationerne som en selvstændig del af busbudgettet, der således består af udgifter til kørsel, indtægter og tilskud.

### Sammenligning mellem regnskabet for 2011 i 2013-priser og budget 2013

	Regnskab 2011 i 2011-priser	Regnskab 2011 i 2013-priser	Budget 2013	Difference (budget 2013 minus regnskab 2011 i 2013-priser)
Favrskov	14.941.435	15.779.590	16.195.000	415.410
Hedensted	9.931.988	10.489.133	12.060.000	1.570.867
Herning	45.554.101	48.109.505	46.249.000	-1.860.505
Holstebro	31.430.114	33.193.218	34.310.000	1.116.782
Horsens	44.559.658	47.059.277	45.841.000	-1.218.277
Ikast-Brande	14.585.932	15.404.145	15.057.000	-347.145
Lemvig	8.957.314	9.459.783	8.389.000	-1.070.783
Norddjurs	15.649.178	16.527.035	14.857.000	-1.670.035
Odder	6.595.753	6.965.749	6.386.000	-579.749
Randers	82.783.581	87.427.410	90.800.000	3.372.590
Ringkøbing-Skjern	23.025.614	24.317.259	24.810.000	492.741
Samsø	5.508.727	5.817.745	5.887.000	69.255
Silkeborg	54.150.787	57.188.430	54.112.000	-3.076.430
Skanderborg	19.719.443	20.825.625	21.805.000	979.375
Skive	27.528.965	29.073.230	29.154.000	80.770
Struer	8.213.607	8.674.357	7.624.000	-1.050.357
Syddjurs	18.681.702	19.729.671	20.191.000	461.329
Viborg	37.158.145	39.242.569	45.667.000	6.424.431
Aarhus	471.549.507	498.001.556	476.932.000	-21.069.556
Regionen	456.769.349	482.392.291	472.199.000	-10.193.291
<b>I alt</b>	<b>1.397.294.900</b>	<b>1.475.677.580</b>	<b>1.448.525.000</b>	<b>-27.152.580</b>

I budgettet er der på udgiftssiden anvendt to typer indeksregulering. Alle busruter, der har været i udbud fra og med Midttrafik 15. udbud (januar 2010) reguleres efter et månedligt omkostningsindeks, mens øvrige ruter reguleres efter det gamle halvårslige reguleringsindeks.

Der er anvendt følgende indeksskøn for de to typer indeks:

Omkostningsindeks: 2011-12: 2,4 % 2012-2013: 1,8 %  
 Reguleringsindeks: 2011-12: 4,4 % 2012-2013: 2,6 %

Indeksene ligger ikke endeligt fast endnu, og kan forventes ændret i løbet af sommeren 2012, hvor det halvårslige indeks pr. 1. september 2012 forventes offentliggjort.

Busudgifterne er ligesom i budgettet for 2012 budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2011 med indregning indeksregulering og aktivitetsændringer.

I det omfang der har været udbud eller større omlægninger, er der dog udarbejdet nye basisbudgetter med udgangspunkt i køreplantimer, busantal og udgiftssatser.

Alle afholdte og offentliggjorte udbud er indregnet i budgettet med Midttrafiks 32. udbud i Skanderborg Kommune og Odder Kommune som det seneste.

Alle køreplanændringer fra køreplansskiftet i juni 2012 er indregnet.

De rutebaserede budgetter har været sendt i administrativ høring hos den enkelte bestiller, der således har kunnet se den budgetterede udgift og det budgetterede køreplantimetal på ruteniveau.

Tabellen nedenfor viser udviklingen i køreplantimer fra regnskab 2011 til budget 2013. Udviklingen i tabellen afspejler udviklingen i udgifterne.

### Køreplantimer i budget 2013

	Regnskab 2011	Budget 2013	Difference (budget 2013 minus regnskab 2011)
Favrskov	19.782	20.475	693
Hedensted	11.321	13.483	2.162
Herning	71.338	69.488	-1.850
Holstebro	45.521	48.205	2.684
Horsens	67.930	68.896	966
Ikast-Brande	22.795	21.666	-1.129
Lemvig	14.378	12.733	-1.645
Norddjurs	24.892	19.896	-4.996
Odder	9.066	9.257	191
Randers	124.666	124.973	308
Ringkøbing-Skjern	33.990	35.748	1.758
Samsø	7.439	7.452	12
Silkeborg	90.229	86.473	-3.756
Skanderborg	30.522	29.981	-540
Skive	41.551	42.478	927
Struer	15.123	14.069	-1.054
Syddjurs	30.752	33.635	2.883
Viborg	57.854	70.049	12.195
Aarhus	565.291	565.204	-87
Regionen	805.529	748.919	-56.610
<b>I alt</b>	<b>2.153.649</b>	<b>2.043.081</b>	<b>-46.887</b>

Note: Totale køreplantimetal inkl. alle rabatkøreplantimer. Dvs. at det ikke er ovenstående køreplantimetal der er anvendt i fordelingen af køreplantimefordelte udgifter i Trafikselskabet, idet rabatruter her indgår med 50% vægt.

I august 2012 lægges flere bybuslinjer i Aarhus Kommune og regionale busruter om i forbindelse med et større vejarbejde på Kystvejen. Effekten af kystvejsomlægningen er indregnet.

Usikkerhederne i udgiftsbudgettet knytter sig til Region Midtjyllands store kørselsomlægning med kommunale effekter i 2011, den nye Trafikplan i Aarhus samt udviklingen i regulerings- og omkostningsindeks.

Endelige skal det nævnes, at effekten af ændringer ved køreplansskiftet i 2013 ikke er indregnet, idet disse endnu ikke kendes.

### Busdrift - indtægter

Indtægter ved busdrift i 2013 budgetteres til 677,7 mio. kr. Heraf forventes de samlede passagerindtægter fra salg af billetter og kort til kunderne til 490,0 mio. Kr.

Mio. kr.	Budgetforslag 2013	Budget 2012	2011 Regnskab
<b>Hovedkategorier:</b>			
Passagerindtægter	490.000.000	487.435.000	495.706.651
Erhvervs kort	3.500.000	3.500.000	3.056.310
HyperCard/Uddannelseskort	75.000.000	75.000.000	60.843.314
Kompensation HyperCard - fritidsrejser	11.500.000	5.000.000	8.784.073
Skolekort	41.000.000	36.955.000	38.187.550
Kompensation (Fælles børneregler)	34.800.000	34.300.000	33.995.600
Fragt, Gods og Post mm.	1.400.000	1.650.000	1.212.266
Fribefordring Værnepligtige	2.000.000	2.300.000	1.962.504
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	300.000	325.000	284.300
Telebus / Teletaxa	400.000	250.000	368.712
Kontrolafgifter uden for Aarhus kommune	300.000	300.000	269.727
Billetindtægter - Togrejser DSB og Arriva	102.500.000	107.000.000	111.155.390
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	20.000.000	25.750.000	26.395.818
<b>Indtægter Busdrift</b>	<b>782.700.000</b>	<b>779.765.000</b>	<b>782.222.215</b>
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	105.000.000	105.000.000	108.896.234
<b>Passagerindtægter total</b>	<b>677.700.000</b>	<b>674.765.000</b>	<b>673.325.981</b>
Tilskud "puljemidler"	-		1.260.000
<b>Total</b>	<b>677.700.000</b>	<b>674.765.000</b>	<b>674.585.981</b>

I administrationens budgetforslag indgår følgende forudsætninger.

#### Takstnedsættelse fra januar 2013.

Regeringen har indgået en rammeaftale om at nedsætte taksterne i kollektiv trafik med 500 mio. kr. i 2013. Udmøntningen af takstnedsættelsen og Midttrafiks andel af kompensationen for takstnedsættelsen kendes ikke. Virkningen af en takstnedsættelse er af den grund **ikke** indarbejdet i budgetforslaget.

#### Takststigningsloft.

Trafikstyrelsen har udmeldt et takststigningsloft for 2013 på 3,5 %. Den kommende prisstigning i januar 2013 skal indeholde en justering af priserne i overensstemmelse med takststigningsloftet og samtidig imødekomme den forventede nedsættelse af priserne i kollektiv trafik.

#### Ændringer i kørselsomfang

Antallet af køreplantimer har betydning for de samlede passagerindtægter. Fra køreplansskiftet i 2011 er gennemført besparelser på de regionale ruter. Der er også foretaget besparelser og omlægninger i bybuskørslen i flere kommuner. Herunder iværksættelse af Trafikplan Aarhus fra august 2011. Administrationen har skønnet en reduktion i passagerindtægterne i 2013 som følge af færre køreplantimer i forhold til regnskab 2011, jf. ovenstående oversigt over udvikling i køreplantimer.

#### Enkeltbillet – forslag til jysk takstrække.

Med virkning fra 2014 er aftalt indførelse af en fælles jysk takst på kontantbilletter. Midttrafiks priser skal justeres i forhold til en kommende fælles takstrække. Midttrafiks takster ligger under NT's og Sydtrafik's takster. Særligt på lange rejser, dvs. zoneafstande fra 4-10 zoner, er Midttrafiks takster lavere end NT's og Sydtrafik.

Stigningen på kontantbilletter i januar 2013 forventes at blive mellem 3 % -15 %. Ved uændret efterspørgselselastisitet må forventes merindtægter. Det er usikkert om merindtægterne vil modsvares af færre indtægter, som følge af reduktioner i køreplantimer.

### *Substitutionseffekt*

Det forventes, at takstnedsættelsen i 2013 vil omfatte kunder, der benytter klippekort og periodekort. Kunder der benytter Midttrafiks kontantbilletter vil få en stigning i priserne, som følge af aftale om en fælles jysk takstrække for billetter. Administrationen forventer en ukendt virkning på indtægterne i 2013, som følge af en substitution fra kontantbilletter til de relativt "billigere" billettyper, dvs. klippekort og periodekort.

### *Ny zonestørrelser Midttrafik Vest.*

Det er nødvendigt at ændre i zonestrukturen i Midttrafik Vest i 2013. Dels som en forberedelse for eventuel indførelse af rejsekort i Midttrafik og fordi der indføres en fælles jysk takstrække for kontantbilletter fra 2014. Zonerne i prisområde Vest er større end i prisområde Øst, Midt og Syd. Ny zonestruktur i Vest medfører ændringer i nogle kunders priser og dermed en virkning på indtægtsprovenuet. I budgetforslaget for 2013 er ikke indregnet en indtægtsmæssig virkning som følge af en kommende ny zonestruktur. Administrationen tilstræber at ændringen i zonestrukturen får minimal betydning for indtægtsprovenuet.

### *DSB og Arriva indfører rejsekort i Midttrafik.*

I 2012 forventes at DSB og Arriva indfører rejsekortet på togrejser i Midttrafiks område. Det vil få betydning for Midttrafiks indtægter i det nuværende samarbejde med DSB og Arriva.

Kunder i Midttrafiks område vil i 2013 have mulighed for at foretage rejsekortbetalte rejser hos DSB og Arriva. Indtægterne fra disse rejser tilfalder togoperatørerne. Salget af Midttrafiks billetter og kort til lokale togrejser vil blive mindre. Midttrafiks udgifter til togoperatørerne (betaling af transportarbejde) vil ligeledes blive mindre. Administrationen skønner, at nettovirkningen medfører færre indtægter til Midttrafik.

Togkunder med rejsekortbetalte togrejser kan ikke fortsætte rejsen i bus, når Midttrafik ikke har indført rejsekortet. Det er vanskeligt at forudsige kundernes reaktioner i denne situation og dermed virkningen på indtægtsprovenuet.

Nogle kunder vil foretage nyt billetkøb og dermed øget billetindtægt til Midttrafik. Andre kunder vil undlade vidererejse i bus. Der vil også forekomme situationer med øget snyderi. Den nuværende indtægtsdelingsmodel med DSB og Arriva sikrer Midttrafik en indtægtsandel for omstigere til bus. Når DSB og Arriva indfører rejsekortet påvirkes afregningsgrundlaget i indtægtsdelingsmodellen og administrationen vurderer, at Midttrafiks indtægter for omstigere til bus vil blive væsentligt lavere.

### *HyperCard*

HyperCard er et 2 årigt forsøg for alle elever i ungdomsuddannelser. Kortet giver udvidede rejsegyldigheder til bus og tog, inden for det takstområde eleven bor i. Den nuværende ordning udløber i juli 2013 og det er endnu uafklaret om HyperCard ordningen gøres permanent. Administrationen har i budgetforslaget forudsat, at HyperCard bliver permanent. I budgetforslaget indgår indtægter for et fuldt kalenderår. Det skal bemærkes, at en kommende takstnedsættelse på eksempelvis periodekort også vil få virkning på omsætningen af HyperCard.

Midttrafik kompenseres for indtægtstab som følge af den udvidede rejsegyldighed med HyperCard. I regnskabet for 2011 modtog Midttrafik ca. 8,7 mio. kr. i kompensation (2 kvartaler). På baggrund heraf skønnes en årlig kompensation til Midttrafik på ca. 16,5 mio. kr. i 2013. Midttrafik og DSB/Arriva skal aftale en fordeling af kompensationen, fordi et HyperCard kan bruges til både bus- og togrejser. Der er ikke aftalt endeligt fordelingsgrundlag mellem trafik-selskaberne og togoperatørerne. Administrationen har skønnet en foreløbig betaling til DSB og Arriva og forventer derfor kun en nettoindtægt ved kompensationen på ca. 11,5 mio. kr.

### **Flextrafik**

Flextrafik omfatter handicapkørsel og den såkaldte kan-kørsel.

Handicap og kan kørslen finansieres via bestillerbidrag, der opkræves som a conto-betalinger ved bestillerne.

### *Handicapkørsel*

I dette budgetforslag er det forudsat, at udgifterne til vognmændene inden for Handicapkørsel, stiger med 4,1 %, da turprisniveauet tager udgangspunkt i 2011 priser. Herudover er turantallet sat efter samme niveau som regnskab 2011. Enkelte kommuner som Horsens, Ringkøbing Skjern, Samsø og Silkeborg har Midttrafik opskrevet turantallet med 5 %, da tendensen viser en stigning i 2012.

### *Kan-Kørsel*

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, lægekørsel, genoptræning, specialskolekørsel, flexiture mm.

I budgetforslaget for Kan-kørsel er det forudsat at udgifterne til vognmændene stiger med 1,8 %, da turprisniveauet tager udgangspunkt i 2012 priser.

Turantallet er beregnet ud fra antal af ture i 2012. Det forudsættes at Randers stopper med pakke og lægekørsel i juli 2012.

Midttrafik startede i henholdsvis april og maj 2012 med at køre patientkørsel for Region Syd-danmark og kørsel for Fynbus. Budgettet for 2013 er beregnet ud fra et forventet turantal.

Inden for flexiture forventer Silkeborg og Ringkøbing Skjern at starte op juli/august 2012. Denne forudsætning er indregnet med helårseffekt i budgettet for 2013. Generelt forventer Midttrafik en øget aktivitet i forhold til regnskab 2011 på over 200 % inden for flexiture.

### **Togdrift**

Budgettet for togdrift vedrører kun Region Midtjylland. Midttrafik og Region Midtjylland har drøftet principperne i budgettet for 2013.

Der er endnu ikke indgået aftale mellem Region Midtjylland og DSB om etablering af samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen. Det foreliggende budgetforslag forudsætter, at Midtjyske Jernbaner fortsætter som togoperatør på både Lemvigbanen og Odderbanen i hele 2013.

Midttrafik og regionen har aftalt, at budgetrammen for togtrafik fra 2013 fremskrives med samme omkostningsindeks, som anvendes ved regulering af buskontrakter. Udgifterne er fremskrevet fra 2012-2013 med 1,8 %. Indeksene er foreløbige og kan forventes ændret i løbet af juni 2012. Ny lovgivning på jernbaneområdet pålægger Midtjyske Jernbaner øget betaling af gebyrer til Trafikstyrelsen. På baggrund heraf er indregnet en realøkonomisk virkning på 0,4 mio. kr.

På indtægtssiden er der i budgetforslaget forudsat en samlet indtægtsfremgang på både Lemvigbanen og Odderbanen på ca. 0,15 mio. kr. i forhold til regnskabet for 2011.

Udgangspunktet for *anlægsbudgettet* til togdrift er den vedtagne investeringsplan fra 2007. Heri indgår i 2013 tilskud til anlægsinvesteringer til levetidsforlængelse af Y-tog og en pulje til mindre investeringer, som Midtjyske Jernbaner selv disponerer over. Derudover indeholder budgetforslaget en forøgelse af investeringstilskuddet med 1,0 mio. kr. til anskaffelse af GSM-R radiosystem.

Det skal bemærkes, at en eventuel aftale om samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen vil betyde, at investeringsmidlerne til levetidsforlængelse af Y-togene på Odderbanen ikke anvendes til formålet, men forudsættes "konverteret" til driftsudgifter.

Midtjyske Jernbaner har påpeget manglende midler i anlægsbudgetterne for 2013 og efterfølgende år, for at imødekomme sikkerhedsmæssige forhold og andre nødvendige vedligeholdelses projekter. Midtjyske Jernbaner vurderer manglende midler til følgende:

- Nødvendig sporjustering på Lemvigbanen. Dette er underlagt Trafikstyrelsens krav og regler som foreskriver en gennemgående sporjustering minimum hvert 10. år. Estimeret udgift skønnes til 1,5 mio. kr. i 2013.



- Nedlæggelse af ikke sikrede overkørsler. Det vil ikke være muligt at nedlægge "ikke sikrede" overkørsler i 2013 og efterfølgende år uden tilførsel af ekstra midler. I perioden 2013-2016 ønskes afsat 2,0 mio. kr. pr. år.
- Levetidsforlængelse af Y-tog på Lemvigbanen. For at kunne opretholde togkørslen i en årrække frem til 2015/16, skal der afsættes midler til nødvendig levetidsforlængelse af eksisterende tog. Midtjyske Jernbaner vurderer, at der årligt bør afsættes 1,65 mio. kr. i perioden 2013-2015.
- Sikkerhedsforholdene på Mårslet station skal sikres. Midtjyske Jernbaner har fået et påbud fra Arbejdstilsynet, om at forbedre sikkerhedsforholdene på stationen. Der har været holdt møde med Aarhus kommunes om sagen og Midtjyske Jernbaner forbereder et projekt med en tunnelløsning. MJBA påpeger at bør afsættes 3,0 mio. kr. til dette projekt.

Regionen har finansieret sporombygningen på Odderbanen ved optagelse af et lån. Lånet er videreformidlet gennem Midttrafik til Midtjyske Jernbaner. I budgettet for 2013 er der indregnet afdrag til Regionen vedr. lånet på ca. 10,1 mio. kr.

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

Budgettet for Trafikselskabet omfatter udgifter til busadministration og administration af handicapkørsel. Busadministrationen består dels af ren administration samt forskellige fællesudgifter i form af f.eks. vedligeholdelse af billetteringsudstyr og markedsføring.

Udgangspunktet for budget 2013 er en fremskrivning af budget 2012 med en fremskrivningsprocent på 1,5 %.

#### *Busadministration*

Bestyrelsen har tidligere vedtaget en samlet besparelse på 5,0 mio. kr. på busadministration grundet det faldende aktivitetsniveau med de regionale effektiviseringer og den nye trafik i Aarhus. Der er i Trafikselskabets budget for 2013 indarbejdet en besparelse på 1 mio. kr. I budgetoverslagsårerne er der indarbejdet yderligere besparelser på 1,0 mio. kr. i 2014. Herefter er den samlede besparelse på 5 mio. kr. indarbejdet.

Indtægterne fra kontrolafgifter for Aarhus Kommune blev i budget 2012 udskilt som et særligt område, mens de tidligere indgik som en del af busadministrationen.

Midttrafik har i Budget 2013 yderligere udskilt den samlede administration til billetkontrollen, så den er medregnet i området for billetkontrollen som er et selvstændigt område, da administrationen kun vedrører Aarhus kommune.

Køb af nyt billetteringsudstyr er ikke indregnet i administrationsbudgettet. Indtil videre afregnes køb af nyt billetteringsudstyr særskilt efter nærmere aftale med bestillerne.

#### *Administration af flextrafik*

Udgangspunktet for budget 2013 er en fremskrivning af budget 2012 med en fremskrivningsprocent på 1,5 %.

Det skal bemærkes, at samlingen af de to tidligere afdelinger på flextrafikområdet til én enhed, blandt andet har ført til, at administrationen er ved at gennemgå den hidtidige afregningsmetode for administrationsbidraget. Det forventes at der umiddelbart efter sommerferien forelægges et oplæg til Bestyrelsen desangående. Dette kan betyde ændringer i de hidtidige betalinger for administrationsbidrag til Flextrafik.

### **Billetkontrollen**

Budgettet for billetkontrollen var i budget 2012 -5.202.000kr. I budget 2013 har Administrationen i Midttrafik flyttet budgettet for administrationen af billetkontrollen over til området, da denne omkostning kun vedrører Aarhus kommune. Beløbet for administrationen var i budget 2012 11.6 mio. kr. Dette beløb er reduceret til 11 mio. kr. i Budget 2013 hvilket skyldes større effektivisering inden for billetkontrollen i forhold til budget 2012.

### **Letbanen**

Letbanen består i budget 2013 af Letbanesekretariatet, som er Budget 2012 fremskrevet med 1,5 %.

Etape 1 anlæg som var på budgettet i 2012, er i regnskabsåret 2012 blevet udskilt til et selvstændigt selskab Aarhus Letbane I/S, og vil derfor ikke længere være en del af Midttrafiks budget.

### **Rejsekortet**

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, administration og investeringer.

Bestyrelsen for Midttrafik vil tage stilling til dette primo 2013.

Der er på bestyrelsesmødet den 17.6.2011 vedtaget at overføre ekstra 2,4 mio. i 2013 til i alt 4,7 mio. kr. Dette beløb er indeksreguleret med 1,5 %

### **Det videre forløb**

Budgetoplæg sendes – efter behandling i Bestyrelsen - til politisk høring ved bestillerne.

Bestillerne anmodes om en tilbagemelding senest 24. august 2012.

På baggrund af de politiske høringssvar, forelægges et endeligt budget for 2013 for Bestyrelsen 14. september 2012. Budgettet skal i henhold til lovgivningen være vedtaget senest den 15. september 2012.

Henset til sikkerhedsmomenterne og det forhold, at bestillerne har én måned mere til behandling af deres egne budgetter, kan der forekomme ændringer, som ikke kunne nå at blive indarbejdet i Midttrafiks budget. Det kan derfor blive nødvendigt at justere budgettet for 2013. I givet fald forelægges dette for Bestyrelsen.

**Tabel 1: Midttrafik, forslag til budget 2013**

	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto
	Busdrift	Handicap kørsel	Kan-kørsel	Togdrift	Trafik-selskabet	Kontrolafgifter	Letbanen	Rejsekortet	I alt			
Favrskov	14.908.000	802.000	459.000		930.000		37.000	0	17.136.000			
Hedensted	8.470.000	1.191.000	71.000		1.011.000		0	0	10.743.000			
Herning	29.841.000	1.522.000	0		3.483.000		0	0	34.846.000			
Holstebro	25.569.000	866.000	1.038.000		2.379.000		0	0	29.852.000			
Horsens	26.085.000	1.824.000	10.200.000		4.034.000		0	1.198.000	43.341.000			
Ikast-Brande	15.057.000	664.000	59.000		976.000		0	0	16.756.000			
Lemvig	8.389.000	540.000	254.000		651.000		0	0	9.834.000			
Norddjurs	12.424.000	616.000	2.087.000		799.000		37.000	0	15.963.000			
Odder	5.180.000	571.000	0		519.000		37.000	0	6.307.000			
Randers	59.898.000	1.930.000	588.000		6.963.000		37.000	0	69.416.000			
Ringkøbing-Skjern	19.755.000	1.341.000	500.000		2.066.000		0	0	23.662.000			
Samsø	4.467.000	180.000	312.000		594.000		0	0	5.553.000			
Silkeborg	29.372.000	1.884.000	3.283.000		4.858.000		37.000	0	39.434.000			
Skanderborg	16.885.000	747.000	0		1.414.000		37.000	0	19.083.000			
Skive	19.648.000	752.000	11.445.000		2.414.000		0	0	34.259.000			
Struer	6.534.000	441.000	20.000		803.000		0	0	7.798.000			
Syddjurs	16.648.000	626.000	0		1.350.000		37.000	0	18.661.000			
Viborg	27.537.000	1.530.000	1.845.000		4.330.000		0	0	35.242.000			
Aarhus	214.595.000	21.080.000	5.033.000		37.911.000	5.691.000	492.000	0	284.802.000			
Regionen	209.563.000	0	107.869.000	46.489.000	44.265.000		164.000	3.593.000	411.943.000			
<b>I alt vedr. Midttrafiks bestillere</b>	<b>770.825.000</b>	<b>39.107.000</b>	<b>145.063.000</b>	<b>46.489.000</b>	<b>121.750.000</b>	<b>5.691.000</b>	<b>915.000</b>	<b>4.791.000</b>	<b>1.134.631.000</b>			
Staten									0			
Sydtrafik			210.304.000						210.304.000			
NT			0									
Fynbus			41.739.000						41.739.000			
<b>I alt vedr. øvrige</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>252.043.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>252.043.000</b>			
<b>Total Midttrafik</b>	<b>770.825.000</b>	<b>39.107.000</b>	<b>397.106.000</b>	<b>46.489.000</b>	<b>121.750.000</b>	<b>5.691.000</b>	<b>915.000</b>	<b>4.791.000</b>	<b>1.386.674.000</b>			

**Tabel 2: Busdrift, forslag budget 2013**

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Tilskud		Tilskud		Tilskud		Netto		Netto		
	Regnskab 2011	Budget 2012	Forslag til bduget 2013	Regnskab 2011	Budget 2012	Forslag til bduget 2013	Regnskab 2011	Budget 2012	Forslag til bduget 2013	Regnskab 2011	Budget 2012	Forslag til bduget 2013	Regnskab 2011	Budget 2012	Forslag til bduget 2013	Regnskab 2011	Budget 2012	Forslag til bduget 2013	Regnskab 2011	Budget 2012	Forslag til bduget 2013
Favskov	14.941.435	15.749.000	16.195.000	-1.205.146	-1.151.000	-1.287.000	0	0	0	0	0	0	13.736.289	14.598.000	14.908.000						
Hedensted	9.931.988	12.573.000	12.060.000	-2.409.107	-3.325.000	-2.676.000	-440.000	-899.000	-914.000				7.082.881	8.349.000	8.470.000						
Herring	45.554.101	47.241.000	46.249.000	-14.232.039	-13.156.000	-16.403.000	-2.500	-5.000	-5.000				31.319.562	34.080.000	29.841.000						
Holstebro	31.430.114	32.913.000	34.310.000	-8.203.269	-8.527.000	-8.741.000	-150.000	-307.000	-312.000				23.226.845	24.386.000	25.569.000						
Horsens	44.559.658	45.921.000	45.841.000	-19.073.879	-19.056.000	-19.444.000	0	0	0				25.335.779	26.558.000	26.085.000						
Ikast-Brande	14.585.932	15.063.000	15.057.000	0	0	0	0	0	0				14.585.932	15.063.000	15.057.000						
Lemvig	8.957.314	9.098.000	8.389.000	0	0	0	0	0	0				8.957.314	9.098.000	8.389.000						
Norddjurs	15.649.178	14.448.000	14.857.000	-1.393.909	-1.810.000	-1.965.000	-225.000	-460.000	-468.000				14.030.269	12.178.000	12.424.000						
Odder	6.595.753	6.527.000	6.386.000	-951.256	-1.271.000	-1.206.000	0	0	0				5.644.497	5.256.000	5.180.000						
Randers	82.783.581	88.063.000	90.800.000	-29.190.011	-28.757.000	-30.220.000	-328.500	-671.000	-682.000				53.265.070	58.635.000	59.898.000						
Ringkøbing-Skjern	23.025.614	26.292.000	24.810.000	-2.353.963	-4.787.000	-3.489.000	-753.500	-1.540.000	-1.566.000				19.918.151	19.965.000	19.755.000						
Samsø	5.508.727	5.410.000	5.887.000	-1.312.644	-1.335.000	-1.420.000	0	0	0				4.196.083	4.075.000	4.467.000						
Silkeborg	54.150.787	54.077.000	54.112.000	-24.323.047	-23.854.000	-24.740.000	0	0	0				29.827.740	30.223.000	29.372.000						
Skanderborg	19.719.443	21.738.000	21.805.000	-4.365.132	-3.930.000	-4.920.000	0	0	0				15.354.311	17.808.000	16.885.000						
Skive	27.528.965	29.709.000	29.154.000	-8.707.768	-8.581.000	-8.873.000	-304.500	-622.000	-633.000				18.516.697	20.506.000	19.648.000						
Struer	8.213.607	8.567.000	7.624.000	-1.005.893	-1.019.000	-1.090.000	0	0	0				7.207.714	7.548.000	6.534.000						
Syddjurs	18.681.702	20.024.000	20.191.000	-3.303.690	-3.300.000	-3.543.000	0	0	0				15.378.012	16.724.000	16.648.000						
Viborg	37.158.145	43.712.000	45.667.000	-14.688.009	-15.145.000	-15.328.000	-1.348.000	-2.755.000	-2.802.000				21.122.136	25.812.000	27.537.000						
Aarhus	471.549.507	461.473.000	476.932.000	-269.651.540	-272.909.000	-262.337.000	0	0	0				201.897.967	188.564.000	214.595.000						
Regionen	456.769.349	48.791.000	472.199.000	-268.215.684	-262.852.000	-270.018.000	3.552.000	7.259.000	7.382.000				192.105.665	-206.802.000	209.563.000						
<b>I alt</b>	<b>1.397.294.900</b>	<b>1.007.389.000</b>	<b>1.448.525.000</b>	<b>-674.585.984</b>	<b>-674.765.000</b>	<b>-677.700.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>				<b>722.708.916</b>	<b>332.624.000</b>	<b>770.825.000</b>						

Note: Regnskab 2011 og budget 2012 er i årets priser mens budget 2013 og BO-årene er i 2013-prisniveau.

**Tabel 2 (fortsat): Busdrift, forslag til budget 2013 (budgetoverslagsårene 2014-2016)**

	Udgifter		Indtægter		Tilskud		Tilskud		Tilskud		Netto	
	BO 2014	BO 2015	BO 2016	BO 2014	BO 2015	BO 2016	BO 2014	BO 2015	BO 2016	BO 2014	BO 2015	BO 2016
Favrskov	16.195.000	16.195.000	16.195.000	-1.287.000	-1.287.000	-1.287.000	0	0	0	14.908.000	14.908.000	14.908.000
Hedensted	12.060.000	12.060.000	12.060.000	-2.676.000	-2.676.000	-2.676.000	-914.000	-914.000	-914.000	8.470.000	8.470.000	8.470.000
Herning	46.249.000	46.249.000	46.249.000	-16.403.000	-16.403.000	-16.403.000	-5.000	-5.000	-5.000	29.841.000	29.841.000	29.841.000
Holstebro	34.310.000	34.310.000	34.310.000	-8.741.000	-8.741.000	-8.741.000	0	0	0	25.569.000	25.569.000	25.569.000
Horsens	45.841.000	45.841.000	45.841.000	-19.444.000	-19.444.000	-19.444.000	-312.000	-312.000	-312.000	26.085.000	26.085.000	26.085.000
Ikast-Brande	15.057.000	15.057.000	15.057.000	0	0	0	0	0	0	15.057.000	15.057.000	15.057.000
Lemvig	8.389.000	8.389.000	8.389.000	0	0	0	0	0	0	8.389.000	8.389.000	8.389.000
Norddjurs	14.857.000	14.857.000	14.857.000	-1.965.000	-1.965.000	-1.965.000	-468.000	-468.000	-468.000	12.424.000	12.424.000	12.424.000
Odder	6.386.000	6.386.000	6.386.000	-1.206.000	-1.206.000	-1.206.000	0	0	0	5.180.000	5.180.000	5.180.000
Randers	90.800.000	90.800.000	90.800.000	-30.220.000	-30.220.000	-30.220.000	-682.000	-682.000	-682.000	59.898.000	59.898.000	59.898.000
Ringkøbing-Skjern	24.810.000	24.810.000	24.810.000	-3.489.000	-3.489.000	-3.489.000	-1.566.000	-1.566.000	-1.566.000	19.755.000	19.755.000	19.755.000
Samsø	5.887.000	5.887.000	5.887.000	-1.420.000	-1.420.000	-1.420.000	0	0	0	4.467.000	4.467.000	4.467.000
Silkeborg	54.112.000	54.112.000	54.112.000	-24.740.000	-24.740.000	-24.740.000	0	0	0	29.372.000	29.372.000	29.372.000
Skanderborg	21.805.000	21.805.000	21.805.000	-4.920.000	-4.920.000	-4.920.000	0	0	0	16.885.000	16.885.000	16.885.000
Skive	29.154.000	29.154.000	29.154.000	-8.873.000	-8.873.000	-8.873.000	-633.000	-633.000	-633.000	19.648.000	19.648.000	19.648.000
Struer	7.624.000	7.624.000	7.624.000	-1.090.000	-1.090.000	-1.090.000	0	0	0	6.534.000	6.534.000	6.534.000
Syddjurs	20.191.000	20.191.000	20.191.000	-3.543.000	-3.543.000	-3.543.000	0	0	0	16.648.000	16.648.000	16.648.000
Viborg	45.667.000	45.667.000	45.667.000	-15.328.000	-15.328.000	-15.328.000	-2.802.000	-2.802.000	-2.802.000	27.537.000	27.537.000	27.537.000
Aarhus	476.932.000	476.932.000	476.932.000	-262.337.000	-262.337.000	-262.337.000	0	0	0	214.595.000	214.595.000	214.595.000
Regionen	472.199.000	472.199.000	472.199.000	-270.018.000	-270.018.000	-270.018.000	7.382.000	7.382.000	7.382.000	209.563.000	209.563.000	209.563.000
<b>I alt</b>	<b>1.448.525.000</b>	<b>1.448.525.000</b>	<b>1.448.525.000</b>	<b>-677.700.000</b>	<b>-677.700.000</b>	<b>-677.700.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>770.825.000</b>	<b>770.825.000</b>	<b>770.825.000</b>

Note: Budget 2013 og BO-årene er i 2013-prisniveau.

**Tabel 3: Handicapkørsel, forslag til budget 2013**

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto		
	Regnskab 2011	Budget 2012	Forslag til budget 2013	Regnskab 2011	Budget 2012	Forslag til budget 2013	Regnskab 2011	Budget 2012	Forslag til budget 2013	Regnskab 2011	Budget 2012	Forslag til budget 2013	Regnskab 2011	Budget 2012	Forslag til budget 2013
Favskov	1.004.634	1.167.000	1.037.000	-234.977	-258.000	-235.000	769.657	909.000	802.000	769.657	909.000	802.000	769.657	909.000	802.000
Hedensted	1.433.631	1.643.000	1.481.000	-289.806	-295.000	-290.000	1.143.825	1.348.000	1.191.000	1.143.825	1.348.000	1.191.000	1.143.825	1.348.000	1.191.000
Herning	1.903.550	2.097.000	1.964.000	-441.815	-462.000	-442.000	1.461.735	1.635.000	1.522.000	1.461.735	1.635.000	1.522.000	1.461.735	1.635.000	1.522.000
Holstebro	1.131.881	1.315.000	1.166.000	-300.434	-328.000	-300.000	831.447	987.000	866.000	831.447	987.000	866.000	831.447	987.000	866.000
Horsens	2.186.630	2.325.000	2.368.000	-518.194	-517.000	-544.000	1.668.436	1.808.000	1.824.000	1.668.436	1.808.000	1.824.000	1.668.436	1.808.000	1.824.000
Ikast-Brande	859.833	952.000	886.000	-221.842	-211.000	-222.000	637.991	741.000	664.000	637.991	741.000	664.000	637.991	741.000	664.000
Lemvig	683.396	768.000	705.000	-164.525	-168.000	-165.000	518.871	600.000	540.000	518.871	600.000	540.000	518.871	600.000	540.000
Norddjurs	760.267	865.000	798.000	-181.123	-191.000	-182.000	579.144	674.000	616.000	579.144	674.000	616.000	579.144	674.000	616.000
Odder	692.762	747.000	715.000	-144.135	-148.000	-144.000	548.627	599.000	571.000	548.627	599.000	571.000	548.627	599.000	571.000
Randers	2.225.797	2.315.000	2.399.000	-448.140	-451.000	-469.000	1.777.657	1.864.000	1.930.000	1.777.657	1.864.000	1.930.000	1.777.657	1.864.000	1.930.000
Ringkøbing-Skjern	1.612.102	1.734.000	1.746.000	-385.762	-399.000	-405.000	1.226.340	1.335.000	1.341.000	1.226.340	1.335.000	1.341.000	1.226.340	1.335.000	1.341.000
Samsø	201.594	223.000	219.000	-37.026	-39.000	-39.000	164.568	184.000	180.000	164.568	184.000	180.000	164.568	184.000	180.000
Silkeborg	2.245.923	2.424.000	2.433.000	-522.662	-552.000	-549.000	1.723.261	1.872.000	1.884.000	1.723.261	1.872.000	1.884.000	1.723.261	1.872.000	1.884.000
Skanderborg	940.758	1.050.000	970.000	-223.089	-254.000	-223.000	717.669	796.000	747.000	717.669	796.000	747.000	717.669	796.000	747.000
Skive	956.295	1.060.000	986.000	-233.994	-239.000	-234.000	722.301	821.000	752.000	722.301	821.000	752.000	722.301	821.000	752.000
Struer	564.861	525.000	582.000	-141.186	-132.000	-141.000	423.675	393.000	441.000	423.675	393.000	441.000	423.675	393.000	441.000
Syddjurs	794.167	876.000	819.000	-193.272	-207.000	-193.000	600.895	669.000	626.000	600.895	669.000	626.000	600.895	669.000	626.000
Viborg	1.919.848	2.067.000	1.981.000	-450.581	-467.000	-451.000	1.469.267	1.600.000	1.530.000	1.469.267	1.600.000	1.530.000	1.469.267	1.600.000	1.530.000
Aarhus	29.920.100	24.536.000	25.280.000	-2.992.949	-3.749.000	-4.200.000	26.927.151	20.787.000	21.080.000	26.927.151	20.787.000	21.080.000	26.927.151	20.787.000	21.080.000
<b>I alt</b>	<b>52.038.029</b>	<b>48.689.000</b>	<b>48.535.000</b>	<b>-8.125.512</b>	<b>-9.067.000</b>	<b>-9.428.000</b>	<b>43.912.517</b>	<b>39.622.000</b>	<b>39.107.000</b>	<b>43.912.517</b>	<b>39.622.000</b>	<b>39.107.000</b>	<b>43.912.517</b>	<b>39.622.000</b>	<b>39.107.000</b>

Note: Regnskab 2011 og budget 2012 er i årets priser mens budget 2013 og BO-årene er i 2013-prisniveau.

**Tabel 3 (fortsat): Handicapkørsel, forslag til revideret budget 2013 (budgetoverslagsårene 2014-2016)**

	Udgifter			Indtægter			Indtægter			Netto		
	BO 2014	BO 2015	BO 2016	BO 2014	BO 2015	BO 2016	BO 2014	BO 2015	BO 2016	BO 2014	BO 2015	BO 2016
Favrskov	1.037.000	1.037.000	1.037.000	-235.000	-235.000	-235.000	802.000	802.000	802.000	802.000	802.000	802.000
Hedensted	1.481.000	1.481.000	1.481.000	-290.000	-290.000	-290.000	1.191.000	1.191.000	1.191.000	1.191.000	1.191.000	1.191.000
Herning	1.964.000	1.964.000	1.964.000	-442.000	-442.000	-442.000	1.522.000	1.522.000	1.522.000	1.522.000	1.522.000	1.522.000
Holstebro	1.166.000	1.166.000	1.166.000	-300.000	-300.000	-300.000	866.000	866.000	866.000	866.000	866.000	866.000
Horsens	2.368.000	2.368.000	2.368.000	-544.000	-544.000	-544.000	1.824.000	1.824.000	1.824.000	1.824.000	1.824.000	1.824.000
Ikast-Brande	886.000	886.000	886.000	-222.000	-222.000	-222.000	664.000	664.000	664.000	664.000	664.000	664.000
Lemvig	705.000	705.000	705.000	-165.000	-165.000	-165.000	540.000	540.000	540.000	540.000	540.000	540.000
Norddjurs	798.000	798.000	798.000	-182.000	-182.000	-182.000	616.000	616.000	616.000	616.000	616.000	616.000
Odder	715.000	715.000	715.000	-144.000	-144.000	-144.000	571.000	571.000	571.000	571.000	571.000	571.000
Randers	2.399.000	2.399.000	2.399.000	-469.000	-469.000	-469.000	1.930.000	1.930.000	1.930.000	1.930.000	1.930.000	1.930.000
Ringkøbing-Skjern	1.746.000	1.746.000	1.746.000	-405.000	-405.000	-405.000	1.341.000	1.341.000	1.341.000	1.341.000	1.341.000	1.341.000
Samsø	219.000	219.000	219.000	-39.000	-39.000	-39.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000
Silkeborg	2.433.000	2.433.000	2.433.000	-549.000	-549.000	-549.000	1.884.000	1.884.000	1.884.000	1.884.000	1.884.000	1.884.000
Skanderborg	970.000	970.000	970.000	-223.000	-223.000	-223.000	747.000	747.000	747.000	747.000	747.000	747.000
Skive	986.000	986.000	986.000	-234.000	-234.000	-234.000	752.000	752.000	752.000	752.000	752.000	752.000
Struer	582.000	582.000	582.000	-141.000	-141.000	-141.000	441.000	441.000	441.000	441.000	441.000	441.000
Syddjurs	819.000	819.000	819.000	-193.000	-193.000	-193.000	626.000	626.000	626.000	626.000	626.000	626.000
Viborg	1.981.000	1.981.000	1.981.000	-451.000	-451.000	-451.000	1.530.000	1.530.000	1.530.000	1.530.000	1.530.000	1.530.000
Aarhus	25.280.000	25.280.000	25.280.000	-4.200.000	-4.200.000	-4.200.000	21.080.000	21.080.000	21.080.000	21.080.000	21.080.000	21.080.000
<b>I alt</b>	<b>48.535.000</b>	<b>48.535.000</b>	<b>48.535.000</b>	<b>-9.428.000</b>	<b>-9.428.000</b>	<b>-9.428.000</b>	<b>39.107.000</b>	<b>39.107.000</b>	<b>39.107.000</b>	<b>39.107.000</b>	<b>39.107.000</b>	<b>39.107.000</b>

Note: Budget 2013 og BO-årene er i 2013-prisniveau.

**Tabel 4: Kan-kørsel, forslag til budget 2013**

	Regnskab 2011	Budget 2012	Forslag til budget 2013	BO 2014	BO 2015	BO 2016
Favrskov	184.965	241.000	459.000	459.000	459.000	459.000
Hedensted	32.609	52.000	71.000	71.000	71.000	71.000
Herning	0	0	0	0	0	0
Holstebro	593.777	1.510.000	1.038.000	1.038.000	1.038.000	1.038.000
Horsens	10.052.716	9.902.000	10.200.000	10.200.000	10.200.000	10.200.000
Ikast-Brande	58.483	61.000	59.000	59.000	59.000	59.000
Lemvig	277.071	321.000	254.000	254.000	254.000	254.000
Norddjurs	459.439	1.903.000	2.087.000	2.087.000	2.087.000	2.087.000
Odder	0	0	0	0	0	0
Randers	11.866.990	6.433.000	588.000	588.000	588.000	588.000
Ringkøbing-Skjern	0	0	500.000	500.000	500.000	500.000
Samsø	317.014	362.000	312.000	312.000	312.000	312.000
Silkeborg	2.422.437	2.916.000	3.283.000	3.283.000	3.283.000	3.283.000
Skanderborg	0	0	0	0	0	0
Skive	11.238.302	12.222.000	11.445.000	11.445.000	11.445.000	11.445.000
Struer	29.554	35.000	20.000	20.000	20.000	20.000
Syddjurs	0	0	0	0	0	0
Viborg	1.717.363	1.923.000	1.845.000	1.845.000	1.845.000	1.845.000
Aarhus	2.816.158	3.804.000	5.033.000	5.033.000	5.033.000	5.033.000
Regionen	101.492.647	108.141.000	107.869.000	107.869.000	107.869.000	107.869.000
<b>I alt vedr. bestillere</b>	<b>143.559.526</b>	<b>149.826.000</b>	<b>145.063.000</b>	<b>145.063.000</b>	<b>145.063.000</b>	<b>145.063.000</b>
Morsø	8.593	0	0	0	0	0
Syddjurs	34.959.548	154.539.000	210.304.000	210.304.000	210.304.000	210.304.000
NT	49.136	0	0	0	0	0
Fynbus	0	71.100.000	41.739.000	41.739.000	41.739.000	41.739.000
<b>I alt vedr. øvrige</b>	<b>35.017.277</b>	<b>225.639.000</b>	<b>252.043.000</b>	<b>252.043.000</b>	<b>252.043.000</b>	<b>252.043.000</b>
<b>I alt</b>	<b>178.576.802</b>	<b>375.465.000</b>	<b>397.106.000</b>	<b>397.106.000</b>	<b>397.106.000</b>	<b>397.106.000</b>

Note: 1) Regnskab 2011 og budget 2012 er i årets priser mens budget 2013 og BO-årene er i 2013-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, lægekørsel, specialskoletransport, flexitur og lign. ordninger. I beløbene er indeholdt overheadbetaling til dækning af administration.



**Tabel 5: Kan-kørsel udspecificeret, forslag til budget 2013**

	Budget 2013		
	Kørsel	Administration	I alt
Favrskov	359.000	100.000	459.000
Hedensted	55.000	16.000	71.000
Herning	0	0	0
Holstebro	912.000	126.000	1.038.000
Horsens	9.817.000	383.000	10.200.000
Ikast-Brande	39.000	20.000	59.000
Lemvig	233.000	21.000	254.000
Norddjurs	1.754.000	333.000	2.087.000
Odder	0	0	0
Randers	398.000	190.000	588.000
Ringkøbing-Skjern	380.000	120.000	500.000
Samsø	245.000	67.000	312.000
Silkeborg	2.866.000	417.000	3.283.000
Skanderborg	0	0	0
Skive	10.764.000	681.000	11.445.000
Struer	14.000	6.000	20.000
Syddjurs	0	0	0
Viborg	1.514.000	331.000	1.845.000
Aarhus	4.493.000	540.000	5.033.000
Regionen	102.987.000	4.882.000	107.869.000
<b>I alt vedr. bestillere</b>	<b>136.830.000</b>	<b>8.233.000</b>	<b>145.063.000</b>
Sydtrafik	208.189.000	2.115.000	210.304.000
NT	0	0	0
Fynbus	41.739.000	0	41.739.000
<b>I alt vedr. øvrige</b>	<b>249.928.000</b>	<b>2.115.000</b>	<b>252.043.000</b>
<b>I alt</b>	<b>386.758.000</b>	<b>10.348.000</b>	<b>397.106.000</b>

**Table 6: Rail budget proposal for 2013**

	Expenses		Expenses		Expenses		Expenses		Net	
	2011	2012	2013	2012	2013	2011	2012	2013	2012	2013
Regionen										
Driftstilskud	40.978.125	55.200.000	43.711.000	-14.793.275	-15.600.000	26.184.850	39.600.000	28.836.000		
Anlægstilskud	17.931.352	16.613.000	17.653.000			17.931.352	16.613.000	17.653.000		
- heraf ordinære anlægsinvesteringer	5.000.000	6.459.000	7.500.000			5.000.000	6.459.000	7.500.000		
- heraf ydelse vedr. spor på Odderbanen	10.153.799	10.154.000	10.153.000			10.153.799	10.154.000	10.153.000		
- heraf engangsomk. v/samdrift	1.777.553					1.777.553	0	0		
- heraf ekstraord. ydelse vedr. sporombygning	1.000.000					1.000.000	0	0		
<b>I alt</b>	<b>58.909.477</b>	<b>71.813.000</b>	<b>61.364.000</b>	<b>-14.793.275</b>	<b>-15.600.000</b>	<b>44.116.202</b>	<b>56.213.000</b>	<b>46.489.000</b>		

Note: Regnskab 2011 og budget 2012, 2013 er i årets priser mens BO-årene er i 2013-prisniveau.  
 Midttrafik afholder afdrag på gældsobligationer til Region Midtjylland på mio. kr. 10,153. Gældsobligationerne vedrører et anlægstilskud til sporombygning på Odderbanen.  
 Der er tale om et foreløbigt budget for driftstilskud for 2013, som er under drøftelse med Region Midtjylland

	Expenses		Expenses		Expenses		Expenses		Net	
	BO 2014	BO 2015	BO 2016	BO 2014	BO 2015	BO 2014	BO 2015	BO 2016	BO 2014	BO 2016
Regionen										
Driftstilskud	43.711.000	43.711.000	43.711.000	-14.875.000	-14.875.000	28.836.000	28.836.000	28.836.000		
Anlægstilskud	17.653.000	14.153.000	14.153.000			17.653.000	14.153.000	14.153.000		
- heraf ordinære anlægsinvesteringer	7.500.000	4.000.000	4.000.000			7.500.000	4.000.000	4.000.000		
- heraf ydelse vedr. spor på Odderbanen	10.153.000	10.153.000	10.153.000			10.153.000	10.153.000	10.153.000		
<b>I alt</b>	<b>61.364.000</b>	<b>57.864.000</b>	<b>57.864.000</b>	<b>-14.875.000</b>	<b>-14.875.000</b>	<b>46.489.000</b>	<b>42.989.000</b>	<b>42.989.000</b>		

Note: Budget 2013 og BO-årene er i 2013-prisniveau.

**Tabel 7: Trafikselekskabet, forslag til budget 2013**

Tabel 10a: Lebnesekretariat	Regnskab 2011			Budget 2012			Forslag til budget 2013		
	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt
Favrskov	611.000	388.000	999.000	590.000	288.000	878.000	631.000	299.000	930.000
Hedensted	249.000	786.000	1.035.000	635.000	433.000	1.068.000	596.000	415.000	1.011.000
Herning	2.856.000	681.000	3.537.000	2.796.000	544.000	3.340.000	2.934.000	549.000	3.483.000
Holstebro	1.765.000	558.000	2.323.000	2.032.000	419.000	2.451.000	2.004.000	375.000	2.379.000
Horsens	3.351.000	946.000	4.297.000	3.121.000	797.000	3.918.000	3.195.000	839.000	4.034.000
Ikast-Brande	599.000	270.000	869.000	777.000	239.000	1.016.000	729.000	247.000	976.000
Lemvig	458.000	219.000	677.000	716.000	185.000	901.000	462.000	189.000	651.000
Norddjurs	510.000	256.000	766.000	548.000	198.000	746.000	597.000	202.000	799.000
Odder	214.000	246.000	460.000	286.000	199.000	485.000	326.000	193.000	519.000
Randers	5.634.000	870.000	6.504.000	5.997.000	735.000	6.732.000	6.241.000	722.000	6.963.000
Ringkøbing-Skjern	1.287.000	480.000	1.767.000	1.864.000	407.000	2.271.000	1.612.000	454.000	2.066.000
Samsø	340.000	63.000	403.000	383.000	59.000	442.000	509.000	85.000	594.000
Silkeborg	4.119.000	950.000	5.069.000	3.829.000	665.000	4.494.000	4.082.000	776.000	4.858.000
Skanderborg	951.000	509.000	1.460.000	993.000	372.000	1.365.000	1.106.000	308.000	1.414.000
Skive	2.057.000	423.000	2.480.000	2.421.000	308.000	2.729.000	2.119.000	295.000	2.414.000
Struer	469.000	199.000	668.000	517.000	170.000	687.000	628.000	175.000	803.000
Syddjurs	1.018.000	293.000	1.311.000	1.020.000	243.000	1.263.000	1.112.000	238.000	1.350.000
Viborg	2.613.000	711.000	3.324.000	3.684.000	661.000	4.345.000	3.718.000	612.000	4.330.000
Aarhus	37.737.000	6.534.000	44.271.000	40.021.000	7.226.000	47.247.000	30.524.000	7.387.000	37.911.000
Regionen	47.783.000		47.783.000	45.380.000		45.380.000	44.265.000		44.265.000
<b>I alt</b>	<b>114.621.000</b>	<b>15.382.000</b>	<b>130.003.000</b>	<b>117.610.000</b>	<b>14.148.000</b>	<b>131.758.000</b>	<b>107.390.000</b>	<b>14.360.000</b>	<b>121.750.000</b>

Note: Regnskab 2011 og budget 2012 er i årets priser mens budget 2013 og BO-årene er i 2013-prisniveau.

Note: Fra budget 2012 og fremover er indtægterne ved kontrolafgifter i Aarhus kommune ikke en del af Trafikselekskabet budget. Posten er udskilt som et selvstændigt budgetområde og udgør 5,1 mio. kr. og vedrører udelukkende Aarhus Kommune.

**Tablet 7 (fortsat): Trafikselskabet, forslag til budget 2013 (budgetoverslagsårene 2014-2016)**

	BO 2014			BO 2015			BO 2016		
	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt
Favrskov	624.000	299.000	923.000	624.000	299.000	923.000	624.000	299.000	923.000
Hedensted	591.000	415.000	1.006.000	591.000	415.000	1.006.000	591.000	415.000	1.006.000
Herring	2.902.000	549.000	3.451.000	2.902.000	549.000	3.451.000	2.902.000	549.000	3.451.000
Holstebro	1.983.000	375.000	2.358.000	1.983.000	375.000	2.358.000	1.983.000	375.000	2.358.000
Horsens	3.162.000	839.000	4.001.000	3.162.000	839.000	4.001.000	3.162.000	839.000	4.001.000
Ikast-Brande	721.000	247.000	968.000	721.000	247.000	968.000	721.000	247.000	968.000
Lemvig	459.000	189.000	648.000	459.000	189.000	648.000	459.000	189.000	648.000
Norddjurs	590.000	202.000	792.000	590.000	202.000	792.000	590.000	202.000	792.000
Odder	323.000	193.000	516.000	323.000	193.000	516.000	323.000	193.000	516.000
Randers	6.181.000	722.000	6.903.000	6.181.000	722.000	6.903.000	6.181.000	722.000	6.903.000
Ringkøbing-Skjern	1.597.000	454.000	2.051.000	1.597.000	454.000	2.051.000	1.597.000	454.000	2.051.000
Samsø	505.000	85.000	590.000	505.000	85.000	590.000	505.000	85.000	590.000
Silkeborg	4.039.000	776.000	4.815.000	4.039.000	776.000	4.815.000	4.039.000	776.000	4.815.000
Skanderborg	1.094.000	308.000	1.402.000	1.094.000	308.000	1.402.000	1.094.000	308.000	1.402.000
Skive	2.097.000	295.000	2.392.000	2.097.000	295.000	2.392.000	2.097.000	295.000	2.392.000
Struer	621.000	175.000	796.000	621.000	175.000	796.000	621.000	175.000	796.000
Syddjurs	1.100.000	238.000	1.338.000	1.100.000	238.000	1.338.000	1.100.000	238.000	1.338.000
Viborg	3.682.000	612.000	4.294.000	3.682.000	612.000	4.294.000	3.682.000	612.000	4.294.000
Aarhus	30.242.000	7.387.000	37.629.000	30.242.000	7.387.000	37.629.000	30.242.000	7.387.000	37.629.000
Regionen	43.877.000	0	43.877.000	43.877.000	0	43.877.000	43.877.000	0	43.877.000
<b>I alt</b>	<b>106.390.000</b>	<b>14.360.000</b>	<b>120.750.000</b>	<b>106.390.000</b>	<b>14.360.000</b>	<b>120.750.000</b>	<b>106.390.000</b>	<b>14.360.000</b>	<b>120.750.000</b>

Note: Budget 2013 og BO-årene er i 2013-prisniveau.

Note: Fra budget 2012 og fremover er indtægterne ved kontrolafgifter i Aarhus kommune ikke en del af Trafikselskabets budget. Posten er udskilt som et selvstændigt budgetområde og udgør 5,1 mio. kr. og vedrører udelukkende Aarhus Kommune.

**Tabel 8: Trafikskabet busadministration udspecificeret, forslag til budget 2013**

	Lønudgifter	Udmøntning af besparelse	Teletaxa adm	Div. administration	Billetteringsudstyr	Rutebilstationer/gods inkl. moms	Information og markedsføring	Busadm i alt
Tabel 10a: Letbanesekret	294.000	-7.000	0	243.000	1.000	0	100.000	631.000
Hedensted	206.000	-5.000	76.000	171.000	78.000	0	70.000	596.000
Herning	1.345.000	-32.000	1.000	1.110.000	6.000	44.000	460.000	2.934.000
Holstebro	876.000	-21.000	0	724.000	26.000	100.000	299.000	2.004.000
Horsens	1.398.000	-33.000	7.000	1.152.000	193.000	0	478.000	3.195.000
Ikast-Brande	340.000	-8.000	0	280.000	1.000	0	116.000	729.000
Lemvig	133.000	-3.000	11.000	110.000	5.000	161.000	45.000	462.000
Norddjurs	278.000	-7.000	0	229.000	2.000	0	95.000	597.000
Odder	118.000	-3.000	17.000	97.000	2.000	55.000	40.000	326.000
Randers	2.546.000	-60.000	0	2.102.000	203.000	580.000	870.000	6.241.000
Ringkøbing-Skjern	650.000	-15.000	0	535.000	16.000	204.000	222.000	1.612.000
Samsø	164.000	-4.000	154.000	137.000	2.000	0	56.000	509.000
Silkeborg	1.819.000	-43.000	12.000	1.500.000	172.000	0	622.000	4.082.000
Skanderborg	491.000	-12.000	43.000	406.000	10.000	0	168.000	1.106.000
Skive	933.000	-22.000	11.000	769.000	78.000	31.000	319.000	2.119.000
Struer	289.000	-7.000	2.000	240.000	5.000	0	99.000	628.000
Syddjurs	518.000	-12.000	0	427.000	2.000	0	177.000	1.112.000
Viborg	1.520.000	-36.000	47.000	1.254.000	83.000	331.000	519.000	3.718.000
Aarhus	11.929.000	-282.000	0	9.850.000	1.143.000	3.808.000	4.076.000	30.524.000
Regionen	16.448.000	-388.000	35.000	13.639.000	2.182.000	6.730.000	5.619.000	44.265.000
<b>I alt</b>	<b>42.295.000</b>	<b>-1.000.000</b>	<b>416.000</b>	<b>34.975.000</b>	<b>4.210.000</b>	<b>12.044.000</b>	<b>14.450.000</b>	<b>107.390.000</b>

**Tabel 9: Kontrolafgifter forslag til budget 2013**

	Regnskab 2011	Budget 2012	Forslag til budget 2013	BO 2014	BO 2015	BO 2016
Kontrolafgifter	-13.477.950	-12.356.000	-12.541.000	-12.541.000	-12.541.000	-12.541.000
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus kommune	8.072.725	7.154.000	7.261.000	7.261.000	7.261.000	7.261.000
Afskrivninger	221.650					
Kompetence udvikling	1.076.101					
Billetkontroladministration			10.971.000	10.971.000	10.971.000	10.971.000
<b>I alt</b>	<b>-4.107.474</b>	<b>-5.202.000</b>	<b>5.691.000</b>	<b>5.691.000</b>	<b>5.691.000</b>	<b>5.691.000</b>

Note: Regnskab 2011 og budget 2012 er i årets priser mens budget 2013 og BO-årene er i 2013-prisniveau.

**Tabel 10: Letbane, forslag til budget 2013**

**Tabel 10a: Letbanesekretariat**

	Regnskab 2011	Budget 2012	Forslag til budget 2013	BO 2014	BO 2015	BO 2016
Favrskov	102.000	36.000	37.000	37.000	37.000	37.000
Hedensted				0	0	0
Herning				0	0	0
Holstebro				0	0	0
Horsens				0	0	0
Ikast-Brande				0	0	0
Lemvig				0	0	0
Norrdjurs	102.000	36.000	37.000	37.000	37.000	37.000
Odder	102.000	36.000	37.000	37.000	37.000	37.000
Randers	102.000	36.000	37.000	37.000	37.000	37.000
Ringkøbing-Skjern				0	0	0
Samsø				0	0	0
Silkeborg	102.000	36.000	37.000	37.000	37.000	37.000
Skanderborg	102.000	36.000	37.000	37.000	37.000	37.000
Skive				0	0	0
Struer				0	0	0
Syddjurs	102.000	36.000	37.000	37.000	37.000	37.000
Viborg				0	0	0
Aarhus	1374000	486000	492.000	492.000	492.000	492.000
Regionen	458.000	162.000	164.000	164.000	164.000	164.000
<b>I alt</b>	<b>2.546.000</b>	<b>900.000</b>	<b>915.000</b>	<b>915.000</b>	<b>915.000</b>	<b>915.000</b>

Note: Regnskab 2011 og budget 2012 er i årets priser mens budget 2013 og BO-årene er i 2013-prisniveau.

**Tabel 10b: Letbane Etape 1**

	Regnskab 2011	Budget 2012	Forslag til budget 2013	BO 2014	BO 2015	BO 2016
Aarhus	15.000.000	12.100.000				
Regionen	27.521.317	1.482.000				
Staten	3.085.000	12.000.000				
Ikke fordelt	-2.806.489					
<b>I alt</b>	<b>45.606.317</b>	<b>25.582.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Note: Regnskab 2011 og budget 2012 er i årets priser mens budget 2013 og BO-årene er i 2013-prisniveau.

2) Letbanens Etape 1 udgår fra og med 2013 af Midttrafikks budget og regnskab.

**Table 11: Rejsekort, forslag til budget 2013**

	Regnskab 2011	Budget 2012	Forslag til budget 2013	BO 2014	BO 2015	BO 2016
Table 10a: Letbanesekretariat						
Hedensted						
Herning						
Holstebro						
Horsens	95.523	1.655.000	1.198.000	N/A	N/A	N/A
Ikast-Brande						
Lemvig						
Norddjurs						
Odder						
Randers						
Ringkøbing-Skjern						
Samsø						
Silkeborg						
Skanderborg						
Skive						
Struer						
Syddjurs						
Viborg						
Aarhus	286.569	4.965.000	3.593.000	N/A	N/A	N/A
Regionen						
<b>I alt</b>	<b>382.092</b>	<b>6.620.000</b>	<b>4.791.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Note: 1) Regnskab 2011 og budget 2012 er i årets priser mens budget 2013 og BO-årene er i 2013-prisniveau.

2) Der er ikke tilgængelig budgettal for rejsekortet i 2014 ff.

3) Der er på bestyrelsesmødet den 17.6.2011 vedtaget at overføre 4,3 mio i 2012 og 2,4 mio i 2013 i alt 6,7 mio kr



*Aarhus, 15. juni 2012*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 22. juni 2012 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

**Midttrafiks arbejdsprogram for køreplanlægning og udbud 2012/2013**

<b>Nr.</b>	<b>Projekt navn</b>	<b>Projekt beskrivelse</b>	<b>Formål</b>	<b>Kommune/region</b>	<b>I krafttrædelse</b>
<b>1</b>	<b>Rejsekort</b>	I forbindelse med indførelsen af rejsekortet i Midtjylland ønsker Midttrafik at udarbejde et forslagskatalog til Midttrafiks bestillere. Kataloget vil indeholde konkrete forslag til sikring bedre driftsøkonomi hos hver bestiller. Kataloget er et idékatalog, som bestillerne kan gøre brug af, for at skabe bedre balance i økonomien ved indførelsen af rejsekortet	At rådgive bestillerne om muligheder for at skabe bedre økonomi ved indførelsen af rejsekortet i Midtjylland	Regionen og kommuner i Region Midtjylland	K14
<b>2</b>	<b>Trafikplan</b>	Udarbejdelse af trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik i Midttrafik	At rådgive bestillerne om muligheder for udvikling af den kollektive trafik	Regionen og kommuner i Region Midtjylland	K13
<b>3</b>	<b>Rute 306</b>	Midttrafik ønsker at undersøge muligheden for at optimere forbindelser i Odder med rute 306, så der opnås bedre forbindelse mod Horsens.	Bedre sammensæng i rutenettet for at tiltrække flere kunder	Region Midtjylland	K13
<b>4</b>	<b>Koordinering mellem rute 53 og tog i Herning samt gennemgang af rute 53/953/980 for en bedre frekvens mellem Viborg og Herning</b>	Midttrafik ønsker at få udbredt Mixtur for alle busruter til/fra Herning, hvor bus og tog tilsammen kan skabe et sammenhængende rutenet. Strækningen Herning-Viborg er en tog+ strækning i bus-togsamarbejdet og rute 53/953X bør derfor være koordineret med tog til/fra Vejle.	At sikre optimal sammenhæng mellem bus og tog	Region Midtjylland	K13

Nr.	Projekt navn	Projekt beskrivelse	Formål	Kommune/region	Ikrafttrædelse
5	<b>Bedre koordinering mellem rute 117 (Horsens-Tørring-Give-Billund) og 114 Horsens-Rask Mølle-Tørring</b>	Midttrafik ønsker at undersøge passagerstrømme og særligt rgionalt rejsende i samarbejde med Sydtrafik med henblik på optimering af ressourceforbruget og særligt koordinering af rute 117 og 114 på strækningen mellem Tørring og Horsens	At sikre et effektiv og koordineret rutenet	Region Midtjylland	K14
6	<b>Mixtur stationsgennemgang</b>	Efter stationsgennemgang på Mixturstrækningen mellem Aarhus-Skanderborg-Silkeborg-Herning, ønsker Midttrafik at udbrede stationsgennemgangen til Holstebro, Struer, Skive, Viborg, Randers, Ringkøbing, Skjern, Tarm og Ikast	At sikre optimal sammenhæng mellem bus og tog	Region Midtjylland / kommuner	K13
7	<b>Styrkelse af den kollektive trafik i Skejby-området</b>	Midttrafik ønsker at undersøge mulighederne for at styrke den kollektive trafik i Skejby-området	At sikre en bedre betjening i Skejby med henblik på at tiltrække flere kunder.	Region Midtjylland/Aarhus Kommune	K13
8	<b>Gennemgang af Djursland</b>	Gennemgang af ruter på Djursland.	Etablering af et effektivt system i forhold til kunders behov og bedre sammenhæng med tog.	Region Midtjylland Syddjurs Kommune	K13
9	<b>Bedre betjening af uddannelsessøgende i Hedensted Kommune</b>	Midttrafik ønsker at arbejde for at sikre bedre og mere direkte kørsel for uddannelsessøgende i oplandsbyer omkring Hedensted by - særligt i forhold til uddannelsessteder i Vejle og Horsens	At sikre god betjening for uddannelsessøgende	Region Midtjylland Hedensted Kommune	K13
10	<b>Strukturoplæg på rutenettet i Randers Kommune (bl.a. 230 - 231 - 235 - 237 og 238)</b>	Midttrafik udarbejder ny struktur på rutenettet i Randers Kommune (bl.a. 230 - 231 - 235 - 237 og 238). Konsekvenser ved en eventuel overdragelse af finansieringen på regionale ruter i NT's regi til Mariagerfjord Kommune skal indgå i projektet.	At sikre en effektivt og sammenhængende rutenet med henblik på effektivisering	Region Midtjylland Randers Kommune	K13

Nr.	Projekt navn	Projekt beskrivelse	Formål	Kommune/region	Ikrafttrædelse
11	<b>Randers bybusser</b>	I forbindelse med Partnerskabsaftalen mellem Randers Kommune, Nobina og Midttrafik iværksættes en gennemgang af de sydlige rutenet i Randers med henblik på forbedringer/effektivisering	At sikre et mere effektivt system, som kan tiltrække flere kunder til den kollektive trafik.	Randers Kommune	K13
12	<b>Viborg bybusser</b>	Justering og opfølgning på omlægninger i Viborg bybusser	At følge op og foretage eventuelle justeringer på rutenettet, hvor noget ikke virker hensigtsmæssigt i forhold til kunden, busselskaber eller i forhold til kommunens ønsker.	Viborg Kommune	K12/13
13	<b>Kørsel til uddannelsessteder i Viborg</b>	Gennemgå eksisterende kørsel med henblik på at opnå mere gennemskuelige køreplaner samt sikre mere ledig kapacitet gennem koordinering af lokale og regionale ruter	At sikre en bedre og mere effektiv kørsel til uddannelsesstederne	Viborg Kommune	K13
14	<b>Kørsel til industriområde i Viborg</b>	Viborg kommune har et ønske om at sikre busbetjening af det vestlige industriområde	At sikre en betjening med Industribusser tilpasset kundegrundlag og behov	Viborg Kommune	K13
15	<b>Bedre koordinering af lokale ruter i Viborg Kommune</b>	Viborg kommune har med det nye bybusnet øget frekvensen på nogle lokalruter ud til oplandsbyerne. Midttrafik ønsker at optimere kørslen ved en gennemgang af det samlede rutenet. Viborg Kommune deltager i projektet for at sikre størst mulig sammenhæng i deres planlægning af lukkede skolebussystemer.	At sikre et effektivt rutenet til betjening af oplandsbyer i kommunen	Viborg Kommune	K13
16	<b>Realtidsinformation Viborg by og Bjerringbro by</b>	Levering af realtidsinformation til nye skærme, som Viborg Kommune opsætter i Viborg by. Skærmene er opsat i Bjerringbro by.	At sikre god og optimal information til kunder om busrejsen.	Viborg Kommune	K13

Nr.	Projekt navn	Projekt beskrivelse	Formål	Kommune/region	Ikrafttrædelse
17	<b>Telematiksystem på Viborg rutebilstation</b>	Viborg Kommune opsætter nye skærme på Viborg rutebilstation og der skal udvikles nyt system til styring af busplacering og oplysning om afgangstider	At sikre et nyt og tidsvarende telematiksystem på Viborg rutebilstation	Viborg Kommune	K13
18	<b>Gennemgang af lokalruter og rabatruiter i Hedensted Kommune</b>	I samarbejde med Hedensted Kommune gennemgås det samlede rabat- og lokalrutenet med henblik på optimering af kørsel og antal driftsbusser	At sikre en mere effektiv lokalrute og rabatruiter struktur, som opnås gennem en bedre koordinering af skolerens ringetider	Hedensted Kommune	K13
19	<b>Områdebetjent teletaxi i Horsens Kommune</b>	Implementering og opfølgning på nyt områdebetjent teletaxi system i Horsens Kommune	At sikre god kollektiv trafik i landområderne	Horsens Kommune	K13
20	<b>Holstebro Bybusser</b>	Udarbejdelse og implementering af et nyt moderne bybussystem i Holstebro baseret på resultater af analysearbejdet gennemført i køreplanåret 2011/12.	At sikre et nyt moderne bybussystem, som tilgodeser nuværende og nye kunder i Holstebro.	Holstebro Kommune	K13
21	<b>Betjening af Samsø</b>	Midttrafik ønsker at gennemgå betjeningen af Samsø med henblik på at sikre en effektiv betjening der i højere grad sikre sammenhæng mellem betjeningen af skoler og forbindelse til færger	At sikre en effektiv betjening på Samsø	Samsø Kommune	K13
22	<b>Projekt Nordvest</b>	Midttrafik ønsker at gennemføre et samlet analysearbejde med at kortlægge mulighederne for bedre betjening af landområder i kommunerne Lemvig, Struer og Holstebro.	At sikre bedre betjening i landområderne	Lemvig, Struer og Holstebro kommuner	K13

Nr.	Projekt navn	Projekt beskrivelse	Formål	Kommune/region	Ikrafttrædelse
23	<b>Kombination mellem bus og bil</b>	Midttrafik vil gennemføre et projekt, der analyserer og formidler kombinationsmulighederne mellem bil og bus ved "park-and-ride"-parkeringer, herunder undersøge busbetjeningen pågældende steder, komme med evt. forslag til forbedringer – herunder forbedringer af venteforhold – samt sikre bedre information om skiftemuligheder	At sikre forbedret mulighed i koordineringen mellem bil og bus	Region Midtjylland kommuner	K13
24	<b>X-bus korridor</b>	I samarbejde med NT vurdere behovet for styrkelse af X-bus kørsel i 4 korridorer mellem Midtjylland og Nordjylland	At sikre kollektiv trafik tilpasset kundernes behov	Region Midtjylland Region Nordjylland	K13
<b>Planlægningsgennemgang og udbud</b>					
25	<b>Gennemgang og gennemførelse af udbud af regionale ruter</b>	Planlægningsmæssig gennemgang af regionale ruter. Gennemgangen vil danne grundlag for udbud K13	At sikre et effektivt og sammenhængende rutenet	Region Midtjylland	K13
Herunder,					
A	Udbud af regionale ruter	Regionen, tidl. Århus Amt ruter (3. udbud og 4. udbud)	Udbud af regionale ruter	Region Midtjylland	
B	Udbud af regionale ruter	Regionen, tidl. VAFT ruter (4. udbud)	Udbud af regionale ruter	Region Midtjylland	
C	Udbud af regionale ruter	Regionen, tidl. Ringkjøbing Amt (7. udbud)	Udbud af regionale ruter	Region Midtjylland	
D	Udbud af regionale ruter	Regionen, Midttrafiks 21. udbud	Udbud af regionale ruter	Region Midtjylland	
E	Udbud af regionale ruter	Regionen, flybus Århus-Billund	Udbud af regionale ruter	Region Midtjylland	

<b>Nr.</b>	<b>Projekt navn</b>	<b>Projekt beskrivelse</b>	<b>Formål</b>	<b>Kommune/region</b>	<b>Ikrafttrædelse</b>
26	Gennemgang og gennemførelse af udbud af lokale ruter i Skanderborg Kommune	Gennemgang af lokalruter i Skanderborg Kommune. Gennemgangen vil danne grundlag for udbud til K13	At sikre effektive ruter og optimal sammenhæng med det øvrige rutenet	Skanderborg Kommune	K13
27	Gennemgang og gennemførelse af udbud af lokale ruter i Ikast-Brande Kommune	Gennemgang af lokalruter i Ikast-Brande Kommune. Gennemgangen vil danne grundlag for udbud til K13	At sikre effektive ruter og optimal sammenhæng med det øvrige rutenet	Ikast-Brande Kommune	K13
28	Gennemgang og gennemførelse af udbud af lokale ruter i Syddjurs Kommune	Gennemgang af lokalrute i Syddjurs Kommune. Gennemgangen vil danne grundlag for udbud til K13	At sikre effektive rute og optimal sammenhæng med det øvrige rutenet	Syddjurs Kommune	K13

*Aarhus, 15. juni 2012*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 22. juni 2012 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
13. juni 2012	1-30-75-1-12	Poul Masud	pom@midttrafik.dk	87 40 82 25

<b>Tidsplan for køreplanlægning til køreplanskifte 30. juni 2013 (K13)</b>
--

Hvornår	Hvem	Handling
<b>2012:</b>		
13. april	Midttrafik	Arbejdsprogrammet sendes i høring hos bestillere. Arbejdsprogrammet indeholder alle allerede kendte projekter, hvor høringen giver mulighed for bestillerne for at komme med ønsker til yderligere projekter, som Midttrafik skal arbejde med i køreplanåret 2012/13.
April-juni	Bestillere/Midttrafik	Evt. drøftelser mellem bestillere og Midttrafik med henblik på en præcisering af projekter.
24. maj	Bestillere	Svarfrist, hvor bestillerne kan komme med nye projekter eller udsætte/slette projekter i arbejdsprogrammet.
Juni	Midttrafik	Gennemgang af arbejdsprogrammet med henblik på en eventuel prioritering.
22. juni	Bestyrelsen	Det reviderede arbejdsprogram forelægges til godkendelse på grundlag af tilbagemeldingen fra bestillerne samt eventuel prioritering mellem projekter, såfremt Midttrafik ikke har ressourcer til alle de ønskede projekter til køreplansskiftet i sommeren 2013.
Juli	Midttrafik	Brev til bestillere, busselskaber, DSB, Arriva og nabotrafikselskaber med opfordring til at komme med justeringsforslag til de køreplaner, som indgår i Midttrafiks arbejdsprogram K13. Tidsplan og arbejdsprogram K13 vedhæftes.
juli - 1. nov.	Midttrafik	Arbejdsperiode Detailplanlægning af større projekter – drøftelser undervejs med bestillere.
Medio september	Midttrafik Arriva	<u>Opstartsmøde mellem DSB, Arriva og Midttrafik.</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Orientering om planlagte ændringer/kommende projekter til efterfølgende køreplanskifte.</li> <li>• Fastlæggelse af snitflader/projekter, hvor der kræves et tæt samarbejde.</li> <li>• Overblik over hvilke ruter, som eventuelt skal skifte med Arriva og DSB</li> </ul>
17. sep.	Bestillere m.fl.	Høringsfrist for konkrete justeringsforslag/ønsker til ændringer til de køreplaner, som indgår i Midttrafiks arbejdsprogram K13
Ultimo sep.	Midttrafik	Møderunde med busselskaber vedr. ændringer i køreplanerne. Bemærk: Midttrafik ønsker primært bemærkninger til de ruter, som indgår i arbejdsprogrammet K13.
1. oktober	Midttrafik	Høring af feriekalender for skoleåret/køreplanåret 2014/15 sendes til kommuner og regionen
1. nov.	Midttrafik	Udkast til nye køreplaner er klar til drøftelse i region og kommuner. Udkastet godkendes politisk hos bestillere i november måned.
3. dec.	Bestillere	Deadline for endelig politisk godkendelse af køreplaner i udkastet inden de sendes i offentlig høring.

Hvornår	Hvem	Handling
3.– 14. dec.	Midttrafik	Udarbejdelse af køreplaner, ændringsbeskrivelser, høringsmateriale og pressemeddelelse til hjemmesiden.
14. dec.	Midttrafik	Deadline for levering af høringsmateriale til Kommunikation til offentliggørelse på hjemmesiden.
<b>2013:</b>		
2. jan.	Midttrafik	Alle køreplaner sendes i høring hos busselskaber og chauffører
4. jan.	Midttrafik	Materialer til busselskaber vedr. høring sker ved fx hængekilte/foldere i busser, pressemeddelelser og på <a href="http://www.midttrafik.dk">www.midttrafik.dk</a> .
14. – 25. jan	Midttrafik Busselskaber	Møderunde med busselskaberne vedr. bemærkninger til høringskøreplaner
14. – 27. jan	Kunder Uddannelsesinstitutioner m.fl.	Offentlig høring af udkast til nye køreplaner. Høringen af køreplaner sker kun for køreplaner i arbejdsprogrammet, og der hvor der er sket væsentlige ændringer. Løbende dialog med de implicerede busselskaber.
Februar	Midttrafik	Behandling af indkomne høringssvar og evt. implementering i køreplaner. Drøftelser med bestillere og justering i køreplanerne.
28. feb.	Bestillere	Administrativ godkendelse af de reviderede køreplaner som følge af indkomne bemærkninger i den offentlige høring.
18. marts	Bestillere	Deadline for den politiske beslutning/godkendelse i region og kommuner på baggrund af indkomne bemærkninger i den offentlige høring.
27. marts	Midttrafik	Endelig køreplaner og vognløb sendes til busselskaber.
22. april	Midttrafik	Aflevering af køreplaner til trykning.
29. april	Midttrafik	Køreplanerne afleveres elektronisk til <a href="http://rejseplanen.dk">rejseplanen.dk</a>
Ultimo maj	Midttrafik	De endelige køreplaner offentliggøres på Midttrafiks hjemmeside
30. juni		Køreplanskifte.

## Rabatruiter

### Køreplanlægning for rabatruiter udføres af kommunerne efter følgende tidsplan:

Hvornår	Hvem	Handling
<b>2012:</b>		
Maj	Bestillere	Svarfrist. - Afklaring af ruter, der skal i udbud. (kørselsomfang, m.v.) - Afklaring om ruterne skal indgå i større projekter i området med henblik på ændringer ved køreplanskiftet i sommeren 2013. Såfremt ruterne indgår i et projekt følges proceduren for arbejdsprogrammet. Alternativt følges denne procedure.
<b>2013:</b>		
Marts	Bestillere	Såfremt kørslen indgår i en kontrakt, hvor det er aftalt, at køreplanerne skal være færdige <b>3 måneder før køreplanskiftet</b> , så skal de endelige køreplaner være udarbejdet ultimo marts. Såfremt køreplanerne først er gyldige fra medio august kan fristen forlænges til medio maj måned.
Maj-juni	Bestillere	Udarbejder de endelige køreplaner (evt. i samarbejde med skolerne) og trykker disse til omdeling i busserne og på skolerne.
13. juni	Bestillere	Afleverer filer med køreplaner til Midttrafik. Filerne lægges på <a href="http://midttrafik.dk">midttrafik.dk</a> som lokalruiter under den enkelte kommune.

Hvornår	Hvem	Handling
Løbende	Bestillere	Såfremt der ændres i kørslen i løbet af gyldighedsperioden meddeles dette til Midttrafik før iværksættelse, så korrekt information kan være til rådighed på hjemmesiden og til afregning med entreprenøren.

*Aarhus, 15. juni 2012*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 22. juni 2012 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 3**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
13. juni 2012	1-23-4-8-11	Thomas D. Mikkelsen	tdm@midttrafik.dk	8740 8364

**Punkt 12 fra Midttrafiks A-kontrakt vedr. modregning i betalingen**

- § 31** Hvis misligholdelsen ikke er af en sådan karakter, at opsigelse af kontrakten kan komme på tale, kan Midttrafik bringe nedennævnte sanktioner i anvendelse.
- Stk. 2 Midttrafik kan pålægge økonomiske sanktioner i forbindelse med kvalitetsbrist, konstateret af Midttrafik ved kontrol i eller uden for busserne, eller i øvrigt dokumenterede kvalitetsbrist.
- I følgende situationer har Midttrafik ret til at modregne 600 kr. pr. konstateret tilfælde:
- Manglende overholdelse af afgang- og korrespondancetider, hvor busselskabet har ansvaret.
  - Manglende eller forkert billettering.
  - Manglende udskiftning af defekt billetteringsudstyr.
  - Ukorrekt indstilling af klippekortautomat.
  - Anvendelse af kontraktbus der ikke opfylder buskravene.
  - Anvendelse af reservebus, der ikke opfylder kravene, uden aftale.
  - Anvendelse af kontraktbus til anden kørsel uden aftale.
  - Forkert eller mangelfuld destinationskiltning.
  - Gentagne manglende informationsmaterialer fra Midttrafik i og på bussen.
  - Manglende adgang til bus ved endestationsophold.
  - Uacceptabel ud- eller indvendig rengøring af bus.
  - Overtrædelse af chaufførernes rygeforbud.
  - Manglende eller for sen indsendelse af busoplysnings-skema og busoversigtsskema, jf. § 15, stk. 8.
  - Manglende eller for sen indsendelse af opgørelse over eksisterende buspark, jf. § 15, stk. 9.
  - Manglende eller for sen indsendelse af miljøsynsrapport jf. § 15, stk. 10.
  - Manglende eller for sen indberetning om driftsforstyrrelser.
  - Manglende eller for sen afgivelse af udtalelser ved klager.
  - For sen indsendelse af tælleskemaer.
  - Ikke servicevenlig chaufføropræden

*Aarhus, 15. juni 2012*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 22. juni 2012 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 4**

**Aftale mellem regeringen (Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Radikale Venstre),  
Dansk Folkeparti og Enhedslisten om:**

**Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik**

**12. juni 2012**

## **Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik**

Regeringen (Socialdemokraterne, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Dansk Folkeparti og Enhedslisten har den 1. marts 2012 indgået en rammeaftale om takstnedsættelser og pulje til forbedringer af den kollektive trafik. Med aftalen er parterne enige om at nedsætte taksterne i den kollektive trafik med 500 mio. kr. årligt samt afsætte en årlig pulje på 500 mio. kr. til investeringer i forbedringer af den kollektive trafik. Med denne aftale sker første udmøntning af rammeaftalen.

Aftalen er ikke tidsbegrænset. Midlerne til takstnedsættelser og puljen til investeringer i forbedring af den kollektive trafik udmøntes efter aftale, og når der er midler til udmøntningen. Parterne er indforstået med, at udmøntningen af midler skal ramme en balance mellem på den ene side at efterlade et rimeligt udisponeret provenu til kommende runder og på den anden side hensynet til at igangsætte fornuftige investeringer på transportområdet, der i sin natur oftest har et flerårigt afløb.

### ***Takstnedsættelser***

Parterne er enige om, at takstnedsættelserne i den kollektive skal kunne administreres inden for den eksisterende struktur og ansvarsdeling i den kollektive trafik. Det betyder, at de konkrete takstnedsættelser skal besluttes af trafikskaberne og togoperatørerne, som efter lovgivningen har kompetencen hertil. Udmøntningen af takstnedsættelserne aftales mellem trafikskaberne og Trafikstyrelsen.

Med rammeaftalen er der afsat et årligt beløb på 500 mio. kr. til takstnedsættelser. Kollektiv transport er momsfri og de midler, kunderne i den kollektive trafik sparer ved takstnedsættelser, antages efter sædvanlig praksis i stedet at blive anvendt på moms- og afgiftspligtige varer. Derved genereres en merindtægt for staten. Korrigeret herfor udgør puljen til takstnedsættelse 662 mio. kr. årligt.

Parterne er enige om, at i lokaltrafikken (dvs. inden for et takstområde i et trafikskab), vil takstnedsættelser uden for myldretiden give de største incitamenter til at overflytte folk fra bil til kollektiv transport, ligesom sådanne takstnedsættelser også vil være til gavn for borgere, der kan benytte den kollektive trafik uden for myldretiden, fordi de er uden for arbejdsmarkedet. Introduktionen af rejsekortet giver nye teknologiske muligheder for at gennemføre en sådan differentieret prissætning på en enkel måde.

Der afsættes derfor 300 mio. kr. til takstnedsættelser uden for myldretiden, stigende til 315 mio. kr. fra 2018, som en konsekvens af tilvæksten af kunder i Cityringen, der åbner i 2018. Målsætningen er, at takstnedsættelserne fokuseres på hverdage mellem 11-13 og 18-07 samt hele lørdagen og søndagen. Den konkrete udmøntning af takstnedsættelserne skal dog forhandles med trafikskaberne. Takstnedsættelserne svarer til en nedsættelse på ca. 20 pct.

Parterne noterer sig, at målrettede takstnedsættelser uden for myldretiden kan implementeres på rejsekortet og dermed være tilgængeligt for brugerne i de områder, hvor rejsekortet er udrullet. Parterne er endvidere enige om at afsætte en reserve til de trafikskaber, der endnu ikke har tilsluttet sig rejsekortet, så midlerne kan udmøntes, når der i samarbejde med trafikskaberne er fundet en løsning for, hvordan takstnedsættelserne kan implementeres på en hensigtsmæssig og gennemskuelig måde med de nuværende billetteringssystemer. Der indgås en særlig aftale med Bornholm, da Bornholms Trafikskab (BAT) som et lille og geografisk isoleret trafikskab ikke kan forventes at tilslutte sig rejsekortet.

Såfremt disse midler i stedet blev anvendt til at nedsætte alle takster i den kollektive trafik lige



meget, ville det kunne give en prisreduktion på ca. 4 pct., når der tages hensyn til nødvendige investeringer i øget kapacitet som direkte følge af prisreduktionen. En målrettet takstnedsættelse uden for myldretiden vurderes at tiltrække tre gange så mange passagerer til den kollektive trafik som en generel takstnedsættelse.

I 2013 og 2014 forventes ikke fuld udgift til takstnedsættelserne i lokaltrafikken, da udgifterne følger udbredelsen af rejsekortet. De resterende midler anvendes til en introrabat på rejsekortet i 2013 og 2014, således at prisen for anskaffelse af personligt rejsekort på 50 kr. tilskrives kontoen på rejsekortet, og det dermed bliver gratis at erhverve et rejsekort. Introrabat på rejsekortet ydes til 1 mio. købere af rejsekortet, således at udgiften maksimalt kan udgøre 50 mio. kr.

Parterne noterer sig, at i Sverige har den statslige togoperatør SJ, som er landets største togoperatør, haft særdeles gode erfaringer med en dynamisk prismodel, hvor man udbyder billige billetter i perioder, hvor der er tilstrækkelig med kapacitet. Prismodellen i Sverige har på 5 år medført ca. 50 % flere passagerer – uden det har kostet indtægter. I denne model benyttes betydelig prisdifferentiering.

Parterne er derfor enige om, at togoperatører på kontrakt med staten gives mulighed for at benytte en større prisdifferentiering, således at der vil komme et større udbud af billigere billetter. Parterne forudsætter, at dette ikke indebærer en prisstigning for standardbilletter udover de almindelige prisstigninger, og lægger vægt på, at den større prisdifferentiering ledsages af et enkelt og gennemskueligt priskatalog for togpassagererne.

Parterne er enige om at afsætte 5 mio. kr. årligt til en fortsættelse af ordningen med rabatter for særlige grupper af passagerer i fjernbusserne. Ordningen sikrer, at der ydes rabat til pensionister, studerende og børn, der rejser med fjernbusserne.

#### *Nyt ungdomskort*

Forsøgsordningen med et Hypercard, der giver meget billig kollektiv transport til elever på ungdomsuddannelser, har været en succes. Ordningen har gjort det både billigere og mere attraktivt for de unge at benytte den kollektive trafik, og Hypercard er blevet meget populær blandt eleverne, og der er blevet solgt flere kort end forventet. Ordningen har været en særlig succes i yderområderne, hvor de unge, der bor længst væk fra de større byer, i højere grad benytter sig af Hypercard. Trafikstyrelsens tal viser således, at der generelt sælges 2-4 gange så mange Hypercard i områder uden for de større byer sammenlignet med de større byer.

Et nyt ungdomskort vil give en bred gruppe nem og billig adgang til den kollektive trafik. Unge er fremtidens kunder i den kollektive trafik og alle unge skal have lige adgang til uddannelse. Det er derfor vigtigt, at studerende både på ungdomsuddannelser og videregående uddannelser samt gruppen af 16 til 19-årige har adgang til billig kollektiv transport.

Parterne noterer sig, at indførelsen af det nye ungdomskort understøtter målsætningen om, at 95 pct. af en ungdomsårgang skal gennemføre mindst en ungdomsuddannelse.

Parterne er derfor enige om at indføre et nyt ungdomskort, som viderefører og udvider tilbudene fra Hypercardet. Erfaringerne fra Hypercardet viser, at kortet især benyttes af unge, som bor uden for de større byer, og derfor har en vis transporttid til uddannelsesinstitutioner og øvrige aktiviteter, som oftest findes i de større bycentre.

Med det nye ungdomskort sikres, at elever på ungdomsuddannelser, studerende på de videregående

uddannelser og alle unge i gruppen af 16 til 19-årige får mulighed for fri kollektiv trafik i hele takstområdet, som indehaveren bor i og at kunne rejse til meget fordelagtige priser i den øvrige lokaltrafik og landsdelstrafikken. Der afsættes 300 mio. kr. hertil.

Parterne er enige om, at egenbetalingen til det nye ungdomskort vil være 330 kr. pr. måned for elever på ungdomsuddannelser, 578 kr. pr. måned til studerende på videregående uddannelser og 578 kr. pr. måned for øvrige 16-19-årige. Egenbetalingen reguleres med det årlige takststigningsloft.

### ***Yderligere initiativer til fremme af den kollektive trafik i yderområder***

Det er vigtigt, at der også i yderområderne i Danmark er et godt tilbud om kollektiv trafik. Parterne er derfor enige om, at der afsættes midler til en pakke af initiativer, som skal fremme den kollektive trafik i yderområderne. Pakken består af en række indsatsområder. For det første oprettes en pulje på 57 mio. kr. årligt til forbedringer af den kollektive trafik i yderområderne. For det andet oprettes en pulje på 50 mio. kr. til forbedring af jernbaneinfrastrukturen på sidebaner m.v. For det tredje afsættes 54 mio. kr. til at opgradere overkørsler på Vestbanen mellem Varde og Nørre Nebel og endelig gennemføres en analyse af de fremtidige investeringer i forhold til færger til småøerne.

### ***Pulje til forbedringer af kollektiv trafik i yderområder***

Der er behov for at styrke den kollektive trafik i yderområderne, hvor passagergrundlaget ikke er tilstrækkeligt til at opretholde samme rutenet og betjeningsomfang som i resten af landet. Det er vigtigt, at der er et tilbud om kollektiv trafik også i områder, hvor der ofte ikke er alternativer til den lokale bus, f.eks. når elever på ungdomsuddannelserne skal i skole.

Parterne er derfor enige om at afsætte en pulje på i alt 57 mio. kr. i hvert af årene 2013-2017 til kollektiv trafik i yderområderne. Støtten ydes med henblik på at understøtte udviklingen af nye ruter m.v. Der kan derfor fra puljen søges om midler til driftsstøtte, herunder opstartsomkostninger. Det statslige tilskud til drift kan dog højst ydes i en periode på op til 2 år.

Der kan endvidere søges om midler til investeringer i infrastruktur, der bidrager til at gøre den kollektive trafik i yderområderne bedre .

Ansøgeren skal bidrage med samme beløb, som der søges om. Der er ansøgningsfrist 1. februar i hvert af årene 2013-2017. Ansøgningsberettigede er kommuner, regioner og trafiksselskaber.

Ved vurderingen af ansøgninger prioriteres efter kommunernes beliggenhed, således at projekter i tyndt befolkede områder prioriteres højest. Endvidere lægges ved vurderingen vægt på, at der søges om midler til nye aktiviteter og innovative tiltag samt omfanget af medfinansiering fra den eller de ansøgende parter.

### ***Hurtigere og mere rettidige tog på sidebanerne***

Hurtigere rejsetider og færre forsinkelser er vigtigt for passagerne i den kollektive trafik. For at skabe hurtigere rejsetider for passagerene og en mere robust køreplan, men færre forsinkelser kan en række mindre ”knaster” på banenettet fjernes. Mindre sporforbedringer ved f.eks. ind- og udkørsler ved stationer kan have en stor effekt på rejsetid og kapacitet. For forholdsvis få midler kan der på en række sidebaner i Jylland laves mindre tiltag, som vil have relativ stor effekt for passagerne ved at forbedre kapaciteten og rejsetiderne.

Kunderne i den kollektive trafik vil med disse forbedringer og tilretninger opleve hurtigere tog og færre forsinkelser.

Parterne er enige om at afsætte 50 mio. kr. i 2013 til investeringer i infrastrukturen på sidebanerne.

#### *Fornyelse af overkørsler på Vestbanen*

De lokale parter har besluttet at videreføre driften af Vestbanen mellem Varde og Nørre Nebel.

For at opretholde en fortsat høj sikkerhed samt sikre en stabil drift på strækningen er der imidlertid behov for at opgradere og udskifte en lang række af de i alt 41 sikrede overkørsler, hvor vej og bane krydser.

Parterne er derfor enige om at afsætte i alt 54 mio. kr. til en opgradering af de sikrede overkørsler på Vestbanen.

#### *Analyse af færgedriften til småøer*

Parterne er enige om, at der gennemføres en analyse af de fremtidige investeringer i færgedriften til småøerne, herunder mulighederne for standardisering. Analysen drøftes i forligskredsen i 2013.

#### ***En fremtidssikret strategi for mere eldrift på jernbanen***

Fremtidens moderne jernbane vil være baseret på eldrift. Eldrift er billigere og mere driftssikker end dieseldrift og samtidig gavner det klima og miljø. Størstedelen af jernbanetrafikken i Danmark er i dag baseret på brugen af fossile brændstoffer og en forudsætning for gøre jernbanen uafhængig af fossile brændstoffer er at påbegynde overgangen til eldrift. Øget anvendelse af eldrift vil endvidere mindske forureningen fra dieselmateriel bl.a. i form af mindre partikelforurening og CO<sub>2</sub>-udslip.

Det er derfor ambitionen, at jernbanedriften i Danmark i fremtiden i markant højere grad skal baseres på el-drift. I første omgang elektrificeres strækningen til Esbjerg i 2015, og derefter den ny bane mellem København og Ringsted i 2018. Endelig bliver strækningen mellem Ringsted og Rødby elektrificeret i forbindelse med Femernprojektet.

Parterne er derfor enige om at igangsætte en række initiativer, der på materielsiden også fremmer jernbanens overgang til el-drift.

#### *Fremtidens nye el-materiel – Danmarks togvalg*

Skandalen omkring anskaffelse af IC4- og IC2 togene og den fortsatte usikkerhed herom har store negative konsekvenser for passagererne. Parterne er derfor enige om, at fremtidige materielanskaffelser skal bygge på en fundamentalt anderledes strategi, således at lignende situationer undgås i fremtiden.

Parterne er i den forbindelse enige om, at strategien for investeringer i fremtidens materielindkøb baseres på velafprøvede tog, som allerede er i drift andre steder. Nye el-togsæt til landsdelstrafikken vil skulle opfylde en række krav med hensyn til køreegenskaber, driftssikkerhed, komfort og serviceniveau. Hvilken eksisterende togtype, som bedst opfylder de danske behov lader sig bedst afgøre ved faktisk at have 2-3 forskellige typer togsæt i passagerdrift i Danmark og registrere togenes tekniske egenskaber og passagerernes tilfredshed med togene.

Prøvedriften af de anskaffede togsæt, skal opbygge de fornødne driftserfaringer, som kan danne grundlag for, hvilken togtype der efterfølgende indkøbes til at betjene den nye elektrificerede strækning til Esbjerg og evt. på længere sigt den øvrige landsdelstrafik.

Parterne er derfor enige om, at der skal findes en model for prøvedrift af nye togsæt med henblik på

indsættelse i dansk passagertrafik. Det kunne f.eks. ske gennem leje eller køb af nyt materiel, hvor der forhandles med togleverandøren om en hensigtsmæssig model om tilbagelevering eller tilbagekøbsoption.

På baggrund af prøvedriften og erfaringerne med de 2-3 el-togsæt indkøbes i alt 15 el-togsæt, som således vil være testet og klar til drift. Parterne er enige om at afsætte 1,2 mia. kr. til 15 nye el-togsæt.

#### *Udskiftning af inventar i de nuværende IR4-togsæt*

DSB råder over 44 IR4-togsæt, som i store træk er en 4.vogns udgave af et IC3-tog kørende på el. IR4 togsættene har en anden indretning end IC3-togene.

Parterne er enige om at modernisere indretningen af IR4-togsættene, således at de får en indretning, som i højere grad svarer til IC3, og dermed er mere egnede til anvendelse i fjerntrafikken.

Parterne er derfor enige om at afsætte 25 mio. kr. til udskiftningen af inventar i IR4-togsættene.

#### *Forbedring af de nuværende el-lokomotiver*

I den sjællandske regionaltogstrafik anvendes der i dag primært dobbeltdækkervogne, som trækkes af de ældre ME-lokomotiver. ME-lokomotiverne kører på diesel. Med dobbeltdækkervognene har man mulighed for at anvende el-drevne lokomotiver.

DSB råder over 6 el-drevne lokomotiver – de såkaldte EA lokomotiver, som ved en ombygning og forbedring vil kunne trække de nuværende dobbeltdækkervogne.

En ombygning af af EA lokomotiver giver sammen med dobbeltdækkervognene lidt ekstra kapacitet på Kystbanen og på Sjælland og frigiver IR4-materiel, som fra 2015 kan bruges i både regional- og fjerntrafikken, herunder til Esbjerg.

Parterne er derfor enige om at afsætte 50 mio. kr. til forbedring af de nuværende el-lokomotiver og således påbegynde en overgang til el-drift i den sjællandske regionaltogstrafik.

Parterne noterer sig endvidere, at indkøbet af 55 dobbeltdækkervogne betyder at overgangen til fuld el-drift i den sjællandske regionaltrafik kan foretages gradvist. Det forhold, at dobbeltdækkervognene er lokomotivtrukne gør, at flere el-lokomotiver gradvist kan anvendes som trækraft til dobbeltdækkervognene.

#### ***Yderligere investeringer i forbedringer af den kollektive trafik***

En markant og afgørende barriere for udviklingen af togtrafikken er behovet for nyt materiel. Passagerudviklingen i jernbanetrafikken har de seneste år været inde i en positiv udvikling, hvilket medfører et forøget behov for materiel og endvidere har forsinkelsen af IC4 betydet, at den aktuelle materielsituation er presset. Parterne er derfor enige om, at materielsituationen skal forbedres. Samtidig er der en risiko for, at IC4 forsinkes yderligere eller slet ikke sættes i drift i landsdelstrafikken som forudsat. For at imødekomme materieludfordringer i disse situationer, bør der investeres i nyt togmateriel.

Passagerudviklingen i den sjællandske regionaltrafik har været større end forudsat, og hvis denne udvikling skal fortsætte, er det en forudsætning, at der er tilstrækkelig med siddepladser til de mange nye passager. Der er i dag akut mangel på siddepladser i den sjællandske regionaltrafik til og

fra København.

#### *Dobbeltdækkervogne til den sjællandske regionaltrafik*

Den sjællandske regionaltrafik betjenes i dag af lejet materiel i form af dobbeltdækkervogne. Parterne noterer sig, at dobbeltdækkervognene er populære hos passagererne. Tilfredshedsmålinger viser, at passagererne vurderer vognene på linie med de velkendte og populære IC3-tog. Vognene har derudover en stor kapacitet og er derfor oplagte til anvendelse i de store pendlerstrømme. Vognene har endvidere lavt gulv, hvilket gør passagerudvekslingen hurtigere og nemmere. Togene er handicapvenlige og giver gode muligheder for at medtage cyklen i toget.

Parterne noterer sig endvidere, at efter den oprindelige plan skulle den sjællandske regionaltrafik betjenes af IC3 tog. Som en konsekvens af forsinkelsen af IC4 har det imidlertid været nødvendigt at ændre strategi og sikre kapaciteten med leje i form af dobbeltdækkervogne.

De nuværende lejede dobbeltdækkervogne, som DSB i dag råder over, anvendes til betjening af den sjællandske regionaltrafik. Lejeaftalerne udløber gradvist fra 2013 til 2017. Dobbeltdækkervogne er en standardvare, som der er produceret mange tusinde af i Europa. Parterne er enige om at et køb af de lejede dobbeltdækkervogne vil fremtidssikre kapaciteten i den sjællandske regionaltrafik. Parterne er derfor enige om nu at købe 45 dobbeltdækkervogne svarende til det antal vogne, der ellers snart skal tilbageleveres til udlejer. Herudover købes yderligere 10 nye vogne til at håndtere den øgede efterspørgsel.

Det forventes, at anskaffelsesprisen for indkøb af 55 dobbeltdækkervogne vil være 660 mio. kr. Med et kontantindskud til DSB på 200 mio. kr. i 2012 vil den resterende finansiering af indkøbet, baseret på et 20 årigt lån, være i størrelsesordenen 30 mio. kr. årligt fra 2014.

Med denne anskaffelse gives det nødvendige kapacitetsløft til den del af togtrafikken, hvor flest passagerer i dag må stå op. Parterne er endvidere enige om, at der inden udløbet af lejeaftalerne på de yderligere 67 dobbeltdækkervogne, som DSB i øjeblikket lejer, skal tages stilling til, om der er behov for yderligere materiel.

#### *Materielreserve*

Der er stor usikkerhed om den fremtidige materielsituation. For at sikre det nødvendige materiel til de forventede antal passagerer er parterne enige om at afsætte en materielreserve, der kan bidrage til at håndtere de fremtidige udfordringer med mangel på togmateriel. Den nærmere udmøntning af denne materielreserve skal aftales blandt forligspartierne, når der er opnået klarhed om den fremtidige materielsituation. Forligspartierne er derfor enige om, at der med den aktuelle udmøntning skal være økonomisk råderum til materielreserven.

#### *Flere afgang i metroen*

Metroen har hvert år siden den åbnede oplevet et stigende passagertal. Denne udvikling vil fortsætte med åbningen af Cityringen i 2018 – også for den eksisterende metro. Der er derfor behov for at øge metroens kapacitet.

Parterne er derfor enige om at afsætte 200 mio. kr. til opgradering af den eksisterende metro, så det bliver muligt at øge kapaciteten i metroen. Med opgraderingen vil kapaciteten i metroen øges med ca. 20 pct. i øvrigt med anvendelse af eksisterende infrastruktur og materiel. Som en del af opgraderingen opsættes perrondøre, som det kendes fra de underjordiske stationer, på de stationer der ligger over jorden. Med perrondørene bliver det muligt at køre flere tog i myldretiden samt øge driftsstabiliteten i hele metrosystemet.

### *Ombygning af Hillerød station*

Hillerød Station er i dag endestation for fire toglinjer: S-tog fra København og lokalbanen fra Hundested ankommer fra syd, mens lokalbanerne fra Snekkersten/Helsingør og Gilleleje/Tidsvildeleje ankommer fra nord.

Stationens spornet er i dag indrettet, så lokalbanens tog fra Hundested ikke kan køre direkte videre mod Snekkersten/Helsingør samt Gilleleje/Tidsvildeleje. Der ligger fysisk en perron i vejen "på tværs". For at skabe bedre forhold for de kollektive rejsende på Lokalbanen reserveres midler til at sikre, at der kan etableres direkte sporforbindelse mellem Frederiksværkbanen og Lokalbanens nordlige linjer. Hillerød Kommune har vurderet ombygningen til at koste 29 mio. kr.

Parterne har noteret sig, at Movia og Hillerød Kommune har vist stor interesse i projektet. Projektet forudsættes medfinansieret af Movia og Hillerød Kommune.

Parterne er enige om at reservere 15 mio. kr. til ombygning af Hillerød station.

### *Supercykelstier i de større byer*

Cyklen er et velfungerende og grønt alternativ til bilen. Parterne er derfor enige om at prioritere forholdene for cyklisterne, så flere pendlere vælger cyklen frem for bilen. Parterne har noteret sig, at bl.a. kommunerne i hovedstadsområdet arbejder på at skabe et højklasset cykelrutenet, som skal forbinde hovedstadsregionens kommuner.

Også andre kommuner arbejder med pendlercykelstier af en høj kvalitet, herunder Aalborg og Aarhus. I andre større byer vil man med fordel kunne fokusere på pendling fra omegnsbyerne med en tværgående kommunal koordinering af anlæg og drift, hvor det er relevant.

Supercykelstierne kan forbedre infrastrukturen for folk, der pendler over længere afstande ved at sikre en hurtig og direkte cykelrute mellem bolig og arbejde/uddannelse, gerne med tilknytning til kollektive trafikknudepunkter.

Parterne er derfor enige om at afsætte i alt 189 mio. kr. i 2012 til etablering af supercykelstier i de større byer. Midlerne skal fungere som medfinansiering til kommunernes planer om etablering af supercykelstier.

Parterne ønsker, at en kommende national cykelhandlingsplan skal kunne danne grundlag for fremtidig prioritering af midler til fremme af cyklisme – herunder til yderligere udbygning af supercykelstier.

### ***Letbaner og metro***

Parterne er enige om, at letbaner er en attraktiv kollektiv transportform, som kan bidrage til en moderne og grøn kollektiv transport i større byer. Parterne lægger vægt på, at der etableres letbaner i byer, hvor der er et befolknings- og bymæssigt grundlag for at anlægge højklasset kollektiv trafik.

Parterne ser positivt på mulighederne for fremover at prioritere midler fra puljen til letbaner. Parterne er endvidere enige om, at der ved fremtidige anlæg af letbaner i udgangspunktet benyttes samme fremgangsmåde, som bl.a. kendes fra letbaneprojekterne i Aarhus og Ring 3.

### *Letbaner i et strategisk perspektiv*

Etablering af letbaner kan være en god idé i de største byer, hvor der er befolkningsmæssigt

grundlag for højklasset kollektiv transport. En letbanestrategi skal bidrage til at synliggøre fordele og ulemper ved letbaner – herunder potentialer for byudvikling. Parterne er enige om at afsætte 2 mio. kr. til en analyse af potentialerne ved letbaner.

#### *Letbane i Odense*

Letbanen i Odense skal bidrage til at binde centrale dele af byen sammen og skal både styrke bylivet og erhvervsudviklingen i Odense. Letbanen vil bl.a. betjene den centrale bydel, det kommende universitetshospital, Syddansk Universitet samt forsker- og videnparken.

Parterne noterer sig, at Odense Kommune i samarbejde med staten gennemfører en VVM-undersøgelse på en letbane i Odense. VVM-undersøgelsen forventes færdig ultimo 2013.

Det er Odense Kommunes mål, at den nye letbane skal stå færdigt, når det kommende universitetshospital åbner i 2020. Dette giver derfor projektet en skarp tidsplan. Parterne er derfor enige om, at det vil være hensigtsmæssigt at optimere den kommende undersøgelses- og planlægningsproces.

Parterne er derfor enige om at afsætte yderligere 15 mio. kr. til en optimering og forcering af de kommende undersøgelser herunder gennemførelse af VVM-redegørelse, således at grundlaget for en beslutning om letbanen kan tages hurtigt, så projektering, udbud og anlægsarbejdet kan komme i gang i tide i forhold til målet om projektets færdiggørelse i 2020.

#### *Sammenhængende kollektivt net i hovedstadsområdet*

Hovedstadsområdet har i dag få centrale trafikknudepunkter, hvor de kollektivt rejsende kan skifte fra en linje til en anden og dermed komme hurtigt til deres endelige rejsemål. Flere kollektive trafikknudepunkter med gode omstigningsmuligheder giver flere passagerer helt nye direkte rejsemuligheder. Samtidig opnås et mere robust kollektivt transportsystem, hvor rejsende får alternative rejsemuligheder.

Parterne er enige om at afsætte 5 mio. kr. til en analyse af et sammenhængende kollektivt trafiknet i hovedstadsområdet med fokus på nye trafikknudepunkter samt en analyse af mulige metro- og letbaneudbygninger.

Beliggenheden af Ny Ellebjerg station og Glostrup station gør det oplagt, at de udvikles til fremtidige centrale knudepunkter for den kollektive trafik i København.

I relation til Ny Ellebjerg indgår en metroafgrening fra Cityringen til Ny Ellebjerg (Sydhavnsmetro) i analysen, der gennemføres på samme niveau som analysen af Nordhavnsmetroen. Samtidig vil analysen belyse forskellige letbaneudbygninger f.eks. en sydlig letbane afgrening fra Glostrup til Ny Ellebjerg og en nordlig letbanelinje fra Herlev/Gladsaxe til Nørrebro.

Undersøgelsen vil endvidere inddrage de allerede igangværende analyser af udbygning af kapaciteten ved Kastrup og ved Københavns Hovedbanegård. Herudover vil undersøgelsen afdække behovet for yderligere infrastrukturinvesteringer, som er hensigtsmæssige for at realisere målet om et sammenhængende kollektiv trafiknet i hovedstadsområdet - f.eks. en niveaufri udfletning af København-Køge-Ringsted-banen ved Ny Ellebjerg.

#### *Letbane/BRT i Aalborg*

I Aalborg planlægges nye store udviklingsprojekter, bl.a. et nyt universitetssygehus og nyt

campusområde ved Aalborg banegård. Udviklingen kan understøttes med høj-klassede kollektive trafikløsninger, der understøtter en bæredygtig udvikling, både miljømæssigt, socialt og økonomisk - i byen og i oplandet.

Parterne noterer sig, at Aalborg Kommune, Region Nordjylland og Nordjyllands Trafikselskab er gået i gang med en indledende forundersøgelse af potentialerne for en letbane/BRT (Bus Rapid Transport) i Aalborg. En ny højklasset kollektivt transport vil kunne bidrage til at understøtte udviklingen i Aalborg.

Forundersøgelsen forventes afsluttet sommeren 2013, hvorefter det er planen at der skal gennemføres en VVM-undersøgelse af en letbane/BRT-løsning i Aalborg. En VVM-undersøgelse af en letbane/BRT løsning vurderes at koste 12 mio. kr. Det er planen, at VVM-undersøgelsen påbegyndes primo 2014.

Parterne er enige om at reservere 6 mio. kr. som et statsligt bidrag til VVM-undersøgelsen af en letbane/BRT løsning i Aalborg.

#### *Aarhus Letbane*

Med etableringen af Aarhus Letbane skabes et nyt regionalt togsystem, hvor bl.a. Grenaabanen og Odderbanen bindes sammen med den nye letbanestrækning fra Aarhus H. til Lystrup. Letbanen i Aarhus giver dermed helt nye rejsemuligheder i og omkring Aarhus.

Parterne er enige om, at en fremtidig driftsøkonomisk løsning for Aarhus Letbane er en elektrificering af Grenaabanen. Elektrificeringen sikrer, at Aarhus Letbane kan indkøbe afprøvet standardmateriel til hele letbanen. Parterne noterer sig, at en elektrificering af Grenaabanen skaber mulighed for, at driftsselskabet for Aarhus Letbane kan minimere omkostningerne til drift.

På nuværende tidspunkt er Aarhus Letbane i gang med udbud af letbanen og har derfor endnu ikke den endelige pris på en elektrificering af Grenaabanen. Parterne er enige om at reservere 100 mio. kr. til at dække nettoomkostningerne ved en evt. elektrificering af Grenaabanen, idet parterne hermed vil sikre, at Grenaabanen kan elektrificeres, hvis elektrificeringen ikke fuldt ud kan dækkes af lavere driftsomkostninger, jf. ovenfor. Parterne noterer sig, at elektrificering af Odderbanen forventes håndteret af Region Midtjylland og Aarhus Kommune inden for den nuværende økonomiske ramme af anlægsselskabet for Aarhus Letbane.

En opgørelse af de endelige statslige udgifter ved tilkøb af elektrificering vil kunne ske, når der foreligger endelige anlægspriser for letbanen, herunder udgifter til en yderligere elektrificering.

#### ***Indkøb af materiel til samdrift på Odder- og Grenaabanen***

Samdrift mellem Grenaabanen og Odderbanen er blevet muligt med en etableringen af en ny sporforbindelse på Aarhus H, der gør det muligt at køre direkte tog mellem den statslige Grenaabane og Odderbanen, som er en privatbane under regionens ansvar.

Region Midtjylland anvender i dag ca. 40 år gamle Y-tog på Odderbanen og ønsker derfor at indsætte nye moderne Desirotog på strækningen. Når letbanen i Aarhus står færdig i 2016 skal strækningen betjenes med letbanetog.

DSB betjener Grenaabanen med Desirotog. Parterne er enige om, at der bør skabes samdrift mellem Grenaabanen og Odderbanen, således at Odderbanen kan betjenes med nye tog frem til letbanen åbner i 2016.



Parterne er derfor enige om, at staten indkøber 4 nye Desirotog, som vederlagsfrit stilles til rådighed til Region Midtjylland frem til letbanen åbner. Når letbanen åbner kan materiellet anvendes på andre strækninger.

Der afsættes i alt 140 mio. kr. til indkøb af 4 Desirotog.

### ***Trængselskommissionen***

Parterne er enige om, at den nedsatte kommission for reduktion af trængsel og luftforurening samt modernisering af infrastrukturen i hovedstadsområdet (Trængselskommissionen) skal have mulighed for at gennemføre analyser efter behov. Derfor afsættes 4 mio. kr. til det kommende arbejde i Trængselskommissionen.

### ***Samlet udmøntning***

Med denne aftale er parterne således enige om, at udmønte i alt 662 mio. kr. til takstnedsættelser jf. tabel 1.

**Tabel 1: Udmøntningen af takstnedsættelser**

(mio. kr. årligt, 2012 PL)	Årlig udgift
Takstnedsættelser på ca. 20 % uden for myldretiden i lokaltrafikken	300
Nyt Ungdomskort	300
Flere billige billetter i landsdelstrafikken gennem mere fleksibel prissætning	0
Pulje til forbedringer af kollektiv trafik i yderområder (2013-2017)	57
Permanentgørelse af sociale rabatter i fjernbusser	5
<b>I alt</b>	<b>662</b>

Note: Fra 2018 resterer i alt 42 mio. kr. til udmøntning af takstnedsættelser. Pulje til forbedringer af den kollektive trafik i yderområder ophører 2017, hvorefter der resterer 57 mio. kr. - herfra skal der fra 2018 afholdes 15 mio. kr. til kompensation af Metroselskabet for indtægtstab på Cityringen samt metroafgrening til Nordhavn.

Samtidig udmøntes i alt 2,6 mia. kr. til investeringer i forbedringer af den kollektive trafik og forbedrede vilkår for cyklister jf. tabel 2.

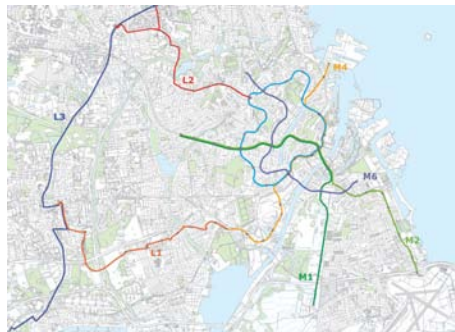
**Tabel 2: Udmøntning af pulje til investeringer i forbedringer af den kollektive trafik**

	2012	2013	2014	2015	2016 og frem i alt	Totaludgift
<b>Ramme</b>	<b>600</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	
Indkøb af 55 dobbeltdækkervogne til regionaltrafik	200		30	30	400	660 <sup>1)</sup>
Indkøb af nye eltogsæt		90	150	100	860	1200 <sup>2)</sup>
Udskiftning af inventar i de nuværende IR4-togsæt		25				25
Flere afgang i metroen	200					200
Forbedring af de nuværende el-lokomotiver		50				50
Supercykelstier i større byer	189					189
Hurtigere og mere rettidige tog		50				50
Ombygning af Hillerød station			15			15
Fornyelse af overkørsler på Vestbanen		54				54
Bidrag til VVM-undersøgelse af Odense Letbane	5	10				15
Bidrag til VVM-undersøgelse af BRT/letbane i Aalborg			3	3		6
Indkøb af materiel til samdrift på Odder- og Grenaabanen			140			140
Trængselskommission	3	1				4
Sammenhængende kollektivt net i hovedstadsområdet	2	3				5
Letbaner i et strategisk perspektiv	1	1				2
<b>Disponeret</b>	<b>600</b>	<b>284</b>	<b>338</b>	<b>133</b>	<b>1.260</b>	<b>2.615</b>

- 1) Totaludgiften er anskaffelsesprisen for DSB, ekskl. finansieringsomkostninger, som også er finansieret af puljemidler.  
 2) Eksklusiv driftsudgifter, som også er finansieret af puljemidler

Parterne noterer sig at, nærværende aftale modsvarer den forventede beskæftigelseeffekt fra den del af kickstart-pakken, der vedrørte betalingsringen.

## FAKTAARK



Dato 12. juni 2012  
J. nr. 2012-890

### Letbaner i et strategisk perspektiv

Formålet med udarbejdelsen af en letbanestrategi er ud fra et strategisk perspektiv vurdere:

- Hvilke effekter kan man forvente, når man etablere letbaner
- Hvilke kriterier skal være opfyldt for at de ønskede gevinster kan opnås?
- Hvilke fordele og ulemper vil der være i forbindelse med etablering af letbaner

Letbanestrategien vil bl.a. beskrive letbaners rolle i transportsystemet, forureningseffekter, passagermæssige fordele samt potentialer for byudvikling og ejendomspriser.

I forbindelse med strategien kan der også laves analyser af konkrete forslag til letbanelinjer f.eks. har der i hovedstadsområdet været forslag om etablering af en letbane fra Ring 3 til Nørrebro samt fra Ring 3 til Ny Ellebjerg.

Derudover kan der indgå analyser af øvrige letbanelinjer som f.eks. har til formål at binde den kommende letbane i Ring 3 op på metrosystemet med nye letbaner. F.eks. en sydlig letbane, som går fra Ny Ellebjerg til Grønttorvet og videre til Hvidovre Hospital. Letbanelinjen kører herefter videre mod Brøndby Stadion og på Glostrup st., hvor den bindes op på letbanen i Ring 3.

En række af letbanescenarierne forudsætter at der er etableret afgreninger fra Cityringen til henholdsvis Nordhavn og Ny Ellebjerg.

#### *Økonomi*

Der afsættes i alt 2 mio. kr. til arbejdet med letbaner i et strategisk perspektiv.

## Nyt Ungdomskort

Et nyt ungdomskort vil give en bred gruppe nem og billig adgang til den kollektive trafik. Ungdomskortet tænkes tilbudt til

- alle der går på en ungdomsuddannelse
- alle 16 til 19-årige
- alle der går på en videregående SU-berettiget uddannelse.

Et Nyt Ungdomskort skal give følgende fordelagtige vilkår:

- Et periodekort til fri pendling mellem hjem og skole.
- Et periodekort til fri kørsel i den kollektive trafik inden for takstområdet hvor man bor - alle ugens dage.
- Et rabatkort til kørsel med kollektiv trafik til børnetakst i de øvrige takstområder af Danmark.
- 25-50 pct. rabat på togrejser, der krydser takstområder.

Indehavere af kortet vil således have gratis kollektiv trafik i hele takstområdet, som indehaveren bor i og kunne rejse til meget fordelagtige priser i den øvrige lokaltrafik og landsdelstrafikken.

### Eksempel

Erik bor hos sine forældre i Hammel og læser til maskinmester i Århus. To gange ugentligt spiller han fodbold i Silkeborg.

I dag har han et Uddannelseskort til 578 kr. per måned som betaler hans transport til Århus. Derudover har han et klippekort som han bruger 8 gange om måneden mellem Århus og Silkeborg til 51 kr. per klip og et klippekort som han bruger 8 gange om måneden til turen fra Silkeborg til Hammel til 35 kr. per klip. Samlet betaler han 1270 kr. for sin transport.

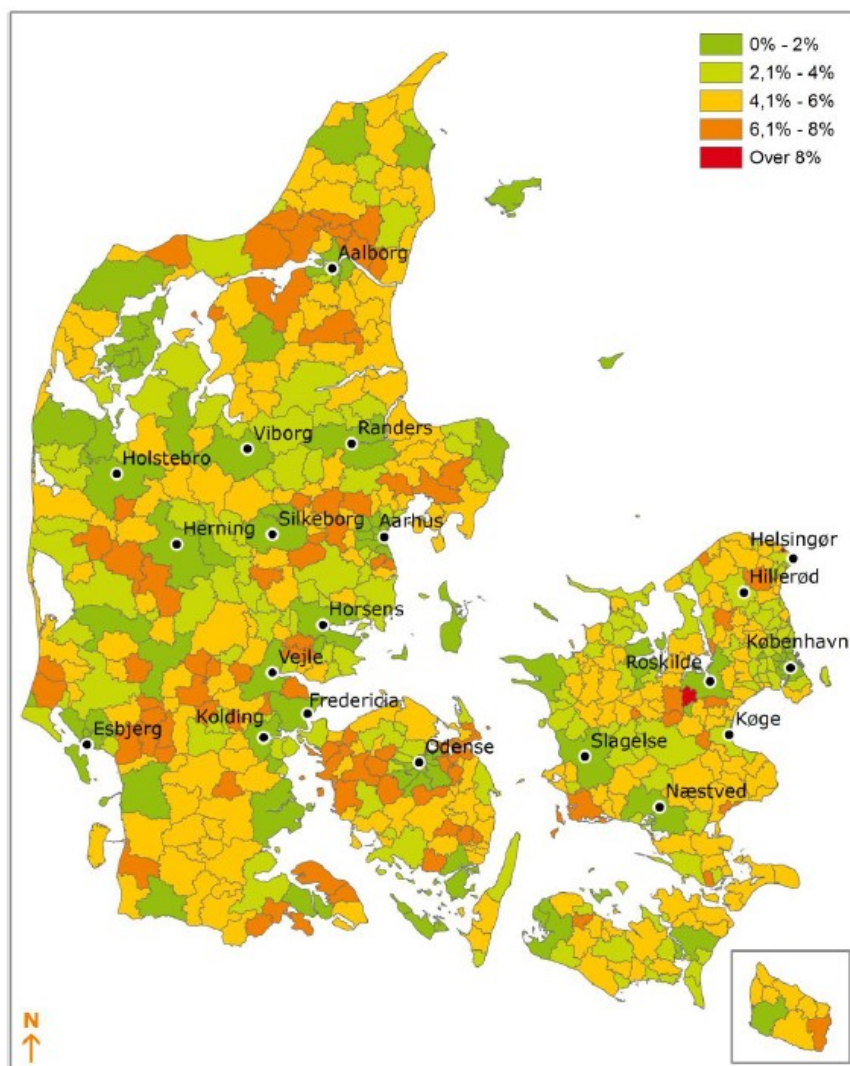
Med et Nyt Ungdomskort vil Erik spare 692 kr. per måned.

### *HyperCard – Forsøgsordningen til elever på ungdomsuddannelserne*

I dag har kun gruppen, der går på en ungdomsuddannelse i en prøveperiode adgang til de fordelagtige vilkår som et Nyt Ungdomskort vil tilbyde. Elever på ungdomsuddannelser har haft adgang til ordningen for 300 kr. per måned. For denne gruppe har ordningen i prøveperioden været en stor succes. Det har gjort det både billigere og mere attraktivt for de unge at benytte den kollektive trafik, og HyperCard er blevet meget populær blandt eleverne, og der er solgt flere kort end forventet.

Ordningen har især været en succes i yderområder. I illustrationen nedenfor ses det tydeligt, at det især er i oplandet til de større byer, at unge har valgt at benytte ordningen.

### *Illustration: Andelen af befolkning i kommuner med Hypercard*



Kortet viser antal solgte HyperCard i 2011 i forhold til den samlede befolkning på postnummerniveau. Det har ikke været muligt at lave kortet som andele af ungdomsuddannelseseleverne.



Prøveperioden er en 2-årig forsøgsordning og trådte i kraft 1. august 2011. Den udløber 31. juli 2013. Der er ikke afsat finansiering til at videreføre ordningen.

#### *Vilkårene for et Nyt Ungdomskort*

Egenbetalingen fastsættes på følgende måde:

*Tabel: Egenbetaling og vurderet udgift for Nyt Ungdomskort (2012-priser)*

	<b>Egenbetaling (kr. per måned)</b>	<b>Vurderet udgift (mio. kr. årligt)</b>
Elever på ungdomsuddannelser	330	232
Studerende på videregående uddannelser	578	40
Alle 16-19 årige	578	25
Administration		4
<b>I alt</b>		<b>301</b>

For gruppen på videregående SU-berettigede uddannelser fastsættes egenbetalingen til 578 kr. per måned. Dette svarer til den nuværende pris for Uddannelseskortet, som gruppen i dag har adgang til. Dette er et pendlerkort, der giver adgang til transport mellem hjem og uddannelsessted, men ikke de mange øvrige fordele i den kollektive trafik som et Nyt Ungdomskort vil give.

For gruppen af 16 til 19-årige fastsættes egenbetalingen på samme niveau som for gruppen på videregående uddannelser, dvs. 578 kr. per måned, således at prisen er højere end for unge på ungdomsuddannelse.

Egenbetalingen reguleres med det årlige takststigningsloft.

## FAKTAARK



Dato 12. juni 2012  
J. nr. 2012-890

### **Pulje til forbedringer af kollektiv trafik i yderområder**

Det er vigtigt, at der også i yderområderne i Danmark er et tilbud om kollektiv trafik.

Ofte opretter kommunen eller regionen ikke en busrute i yderområderne, fordi passagergrundlaget ikke er tilstrækkeligt. Dette rammer de borgere, der ikke har andre muligheder for transport, f.eks. elever på ungdomsuddannelserne, der ofte har langt til nærmeste gymnasium eller erhvervsskole.

For at fremme den kollektive trafik i yderområderne oprettes en pulje fremme nye og innovative tiltag inden for den kollektive trafik i yderområderne. Det kan f.eks. være afprøvning af nye busruter eller andre ideer, som fremmer kollektive trafik.

Der afsættes en pulje på i alt 57 mio. kr. i hvert af årene 2013-2017 til kollektiv trafik i yderområderne. Der kan søges om midler til driftsstøtte i indtil 2 år samt til investeringer i infrastruktur, der bidrager til at gøre den kollektive trafik i yderområderne bedre. Formålet med puljen er, at kommunerne kan få prøvet nye ideer af, idet de kan dele risikoen med staten.

Ansøgeren skal bidrage med samme beløb, som der søges om. Ansøgningsberettigede er kommuner, regioner og trafikselskaber. Ved vurderingen af ansøgninger prioriteres der efter kommunernes beliggenhed, således at projekter i tyndt befolkede områder prioriteres højest.

Der gennemføres en evaluering af puljen i 2016.

## FAKTAARK



Dato 12. juni 2012  
J. nr. 2012-890

### Sociale rabatter i fjernbusser

Fjernbusoperatørerne er private busvognmænd, der driver bustrafik på forretningsmæssigt grundlag mellem landsdelene. Fjernbusoperatørerne får til-ladelse til at befordre passagerer med hjemmel i lov om trafikkselskaber, og de leverer et supplement til det offentlige, kollektive trafiknet.

Fra juli 2009 blev fjernbusvognmændene kompenseret for at yde rabatter til pensionister og studerende samt til gratis befordring af børn, der rejser i sel-skab med en voksen. Rabatten gjaldt kun ved rejser fredag-søndag og på hellig-dage. Kompensationsordningen blev senere udvidet til at gælde rejser på alle ugens dage.

Ordnningen er godkendt af EU-Kommissionen. Godkendelsen gælder til og med 2013. De nuværende kontrakter udløber medio 2012.

*Tabel 1: Antal passagerer, der rejser med rabat*

Alle vognmænd	2. halvår 2009	1. halvår 2010	2. halvår 2010	1. halvår 2011
I alt	45.267	37.833	92.874	92.964

Kilde: Trafikstyrelsen

Det er ikke muligt at sammenligne antallet før og efter 1. juli 2010, da ordnin-gen blev ændret. De foreløbige opgørelser for 2. halvår af 2011 tyder på, at der har været et fortsat højt passagertal.

Der er afsat 10 mio. kr. årligt på finansloven til ordningen. Trafikstyrelsen skønner, at ordningen vil koste 15 mio. kr. i 2011. Merudgiften skyldes dels at der er flere passagerer end forventet og dels at der er kommet flere busvogn-mænd - og dermed nye ruter - til siden ordningens indførelse.

Der afsættes yderligere 5 mio. kr. med henblik på at sikre en vidreførelse af ordningen.



## **Takstnedsættelser på ca. 20 pct. uden for myldretiden i lokaltrafikken**

Brugen af den kollektive trafik svinger over døgnet og over ugen. I myldretiden er der mange passagerer og kapacitetsudnyttelsen er derfor høj. Uden for myldretiden er der derimod ofte ledige pladser.

Tilsvarende har passagererne ofte forskellige turformål afhængig af, hvornår de benytter den kollektive trafik. I myldretiden er passagererne ofte folk på vej til eller fra arbejde, hvor der uden for myldretiden i højere grad er tale om fritidsrejser – f.eks. folk, der er på vej på familiebesøg.

Undersøgelser viser, at disse forskellige turformål i og uden for myldretiden afspejler sig i, hvor meget prisen betyder for den enkelte passagers til/eller fravalg af den kollektive trafik. For pendlere (bolig-arbejdssteds-rejsende) betyder prisen således mindre end for fritidsrejsende. Det bemærkes i den sammenhæng også, at pendlernes reelle udgifter til befordring i den kollektive trafik, når der korrigeres for befodringsfradraget, reelt er ganske beskedne – og i visse tilfælde kan man endog tjene penge på at pendle i den kollektive trafik.

Den forskellige prisfølsomhed og den varierende kapacitetsudnyttelse har betydning for, hvor stor en takstnedsættelse, man inden for en given økonomisk ramme kan få i den kollektive trafik.

Takstnedsættelser, som målrettes uden for myldretiden kan give større effekt, fordi der her er ledige pladser. De ekstra passagerer, der tiltrækkes til den kollektive trafik gennem de lavere priser kan således få en siddeplads uden der skal købes ekstra tog og busser. Samtidig vil kunderne uden for myldretiden i højere grad reagere på en lavere pris, så antallet af nye passagerer vil være tilsvarende større. Disse nye passagerer giver nye indtægter, som kan hjælpe med til at finansiere takstnedsættelsen.

Modsat vil takstnedsættelser, der målrettes pendlere i myldretiden, give passagererne en tilskyndelse til at foretage deres rejse på de tidspunkter, hvor der allerede i dag er mindst plads i den kollektive trafik, og hvor det er dyrest at imødekomme den større efterspørgsel. Da der desuden kommer færre nye passagerer, vil der ikke komme så mange nye indtægter ved denne type takstnedsættelser.



Beregninger viser, at en takstnedsættelse på 300 mio. kr., der målrettes myldretiden, på landsplan kan finansiere en gennemsnitlig takstnedsættelse i størrelsesorden 5 %, mens en takstnedsættelse på 300 mio. kr. offpeak kan give en takstnedsættelse på omkring 20 %.

Forskellen skyldes hovedsageligt, at takstnedsættelsen i myldretiden kræver yderligere investeringer i materiel og har begrænsede passagereffekter, mens takstnedsættelsen offpeak ikke vil kræve investeringer i yderligere materiel og har store passagereffekter. Samlet vurderes en offpeak takstnedsættelse at medføre en vækst i det samlede passagertal på 3-4 %, mens en takstnedsættelse for det samme beløb i myldretiden vurderes at medføre en vækst i det samlede passagertal på 1/2-1 %.

*Aarhus, 15. juni 2012*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 22. juni 2012 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 6**

# KOLLEKTIV TRAFIK

Nr. 6-2012

11.06.2012

**Deadline for indlæg  
til næste nummer 29.06.2012**

ISSN 1903-2714

**Redaktion**

Mikael Hansen,  
IMAGITA Kommunikation  
Jess Abildskou (ansvarshavende)

**Udgiver**

Kollektiv Trafik Forum  
c/o IMAGITA Kommunikation  
Sanderumvej 16B  
5250 Odense SV  
Tlf 70 27 96 96  
[mail@kollektivtrafik.dk](mailto:mail@kollektivtrafik.dk)  
[www.kollektivtrafik.dk](http://www.kollektivtrafik.dk)

**Formand**

Jess Abildskou  
Abildskou A/S  
Graham Bells Vej 40  
8200 Århus N  
Tlf 70 21 08 88  
Fax 86 78 48 82  
[ja@abildskou.dk](mailto:ja@abildskou.dk)

Nyhedsbrevet "Kollektiv Trafik" udgives 12-15  
gange årligt i elektronisk form på netsiden  
[www.kollektivtrafik.dk](http://www.kollektivtrafik.dk)

## Indhold:

Forsøg med innovativ busindretning	2
Fokus på miljøet styrker bundlinjen	5
Anmeldelse af Deloittes rapport	7
Kørselsprojekt i Varde: Mere for mindre, 2.del	10

## Brug

# [www.kollektivtrafik.dk](http://www.kollektivtrafik.dk)

### **Nyhedsbrevet Kollektiv Trafik**

*Det nyeste nummer og et stort arkiv med tidligere udgaver.*

### **Læs også:**

*De nyeste publikationer*

*Kommende konferencer*

*EU – dokumenter*





# Forsøg med innovativ busindretning

Af Per Elbæk,  
projektleder, Midttrafik  
pel@midttrafik.dk



I forbindelse med buspuljerne har Midttrafik i samarbejde med Trafikstyrelsen gennemført forsøg med innovativ busindretning, kendt som iBUS.

Forsøget omfatter seks forskellige tiltag af innovativ indretning i forskellige busser.

Indretningerne er:

- Stillezoner
- Klapborde,
- Individuelle skærme
- Pladsreservation
- Gratis internet
- Konferenceborde

Projektet startede i 1. halvår 2011 med udviklingen af de forskellige tiltag gennemført med forskellige leverandører. Samarbejdet med leverandørerne har været positivt og viser, at der er en stor parathed til at lave udvikling indenfor busindretning. Efter busserne var blevet indrettet og havde kørt et halvt år, foretog Midttrafik i samarbejde med DMA-research en kundeundersøgelse, for at undersøge kundernes tilfredshed med de forskellige tiltag.

Resultaterne fra kundeundersøgelsen viser klart, at det er et godt tiltag, at gøre en ekstra indsats på indretningen af busser og tilbyde forskellige faciliteter under rejsen.

Gennemførte passagertællinger bekræfter at der er flere med busserne, end før busserne blev installeret med iBUS udstyr.

Resultat af kundeundersøgelse
56 pct. gav udtryk for at iBUS gør dem til mere tilfredse kunder
68 pct. gav udtryk for at de nu har et mere positivt syn på kollektiv trafik
6 pct. tager nu bussen fremfor bilen
16 pct. tager nu oftere bussen



## Stillezoner

I to busser er den bageste del af bussen, fra bagdør, blevet adskilt fra resten af bussen med en skydedør, der er kendt i IC3 tog.

Kundeundersøgelsen viser at 51 pct. mener, at stillezonen gør den kollektive transport mere attraktiv og 23 pct. søger altid bevidst en plads i stillezonen. 35 pct. søger nogle gange en plads i stillezonen. Stillezonen er således et godt forsøg på at øge tilfredsheden i den kollektive trafik.

I forsøget har eksisterende busser fået installeret stillezoner. Dette har givet problemer i forhold til luft og temperatur styringen i stillezonen. Det anbefales derfor kun at installere stillezoner i nybyggede busser, hvorved luft og temperaturstyringen kan planlægges i zonen.

Med baggrund i forsøget vil Midttrafik arbejde for at få stillezone i flere nye busser.



### Klapborde

I 13 busser er der opsat 8 klapborde, til brug for bærbar PC eller andet. Kundeundersøgelsen viser at 33 pct. mener, at klapbordet gør den kollektive transport mere attraktiv og 6 pct. altid søger en plads med klapbord. 24 pct. søger nogle gange en plads med klapbord.

Klapborde kan ikke påmonteres bagsiden af sædet foran, da dette vil genere den foran siddende. Klapbordet skal derfor fastgøres med monteringskit mellem sæderne. Det har vist sig at sæderne i de forskellige busser er af forskellige typer og der således skal udvikles specielle monteringsstykker til hver sædetype. Dette betyder at klapbordene ikke er særligt stabile, hvilket måske er årsagen til den forholdsvis lille kundetilfredshed. Med baggrund i disse forhold har Midttrafik besluttet ikke at udstyre flere busser med klapborde.



### Individuelle skærme

I 4 busser er der opsat individuelle skærme ved 12 passagersæder. Her kan kunderne søge oplysninger om; driftsforstyrrelser, Rejseplanen, nyheder, spille spil og se film.

Kundeundersøgelsen viser at 57 pct. mener at de individuelle skærme gør den kollektive trafik mere attraktiv og 17 pct. søger bevidst en plads med skærm. 38 pct. søger nogle gange en plads med skærm.



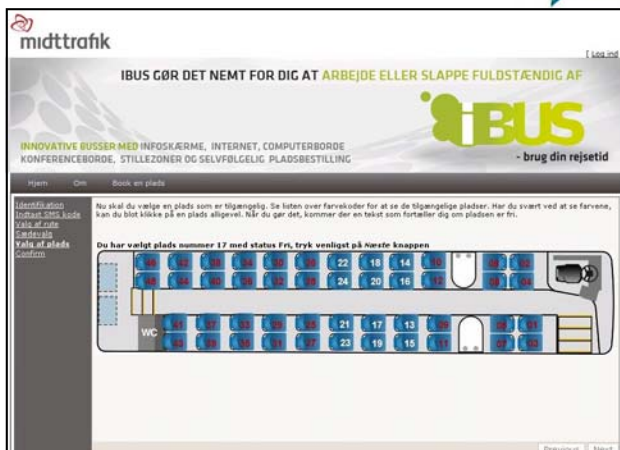
De individuelle skærme giver et godt omdømme og bruges meget. Siden projektets opstart bliver smartphones og bærbare computere mere og mere almindelige, og det bør overvejes om udviklingen ikke har overhalet ideen. Skærmene er meget dyre i anskaffelse og skal indbygges i stoleryggen, for beskyttelse. I forsøget er skærmene sat udenpå sæderne og der har været en del skærme, der har været udsat for "hærværk". Midttrafik har besluttet ikke at udvide antallet af busser med skærme, men i stedet forsøge at udvide antallet af busser med internet.

### Pladsreservation

Til busser med individuelle skærme tilbydes pladsreservation via internettet. Kundeundersøgelsen viser at 32 pct. mener at pladsbestilling gør den kollektive trafik mere attraktiv. I perioden har Midttrafik udover den generelle information om projektet udleveret visitkort i busserne, hvor der reklameres for muligheden for pladsbestilling. I perioden 1. august til 1. februar 2012 har der været foretaget 1 pladsbestilling.

Selvom der er gjort en særlig indsats for reklame for pladsbestilling har muligheden





ikke været brugt. Ruter med pladsbestillingsmulighed bør også overvejes nøje, da pladsbestilling på ture med stående passagerer alene vil flytte rundt på de passagerer der henholdsvis står op og sidder ned. Pladsbestillingen kræver også en mulighed for at vise, at en plads er optaget. I dette forsøg er de individuelle skærme brugt til at vise, hvor og hvornår en plads kan være optaget.

Midttrafik har besluttet ikke at videreføre muligheden for at bestille en plads, men systemet er tilgængeligt for andre trafiksselskaber.



Internet

I 21 busser tilbydes kunderne gratis internet.

Kundeundersøgelsen viser at 53 pct. mener at gratis internet gør den kollektive trafik mere attraktiv og 20 pct. benytter næsten altid internettet. Herudover benytter 33 pct. internettet nogle gange.

Det gratis internet er kendt fra X-bus konceptet. Med den høje tilfredshed og forholdsvis lette og billige installation, har Midttrafik besluttet at forsøge at udvide antallet af busser med gratis internet.

### Konferenceborde

I to busser er opsat vis a vis borde, hvor bordpladen individuelt kan skrånstilles.

Kundeundersøgelsen viser at 47 pct. mener, at konferencebordene gør den kollektive trafik mere attraktiv og 21 pct. bevidst søger en plads med konference bord. 25 pct. søger ofte en plads med konferencebord.

De opstillede konference borde er 4 mands borde, hvor bordpladen individuelt kan skrånstilles til pc.

Bordene optager normalvis et dobbeltsæde, afhængig af bussens opbygning og midtdørs placering. I busser på ruter uden kapacitetsproblemer, anbefales at opsætte konferenceborde.

Det anbefales også at undersøge konsekvenserne for øvrig

stolebefæstning ved andre busser, for at undersøge mulighederne for opsætning af konferencebord.

Bordene er specialfremstillet og med den efterfølgende pris for konference bordene (ca. 8.000 kr.), anbefales at busser, der skal indrettes med konferenceborde benytter dette bord.

Midttrafik vil i fremtidige X-busser benytte dette bord samt undersøge mulighederne for at sætte borde i andre regionale busser.





## Fokus på miljøet styrker bundlinjen

Af Nikolaj Kyhn, chef for  
forretningsudvikling,  
Nobina Danmark  
nikolaj.kyhn@nobina.dk

*Nobina har i 2011 brugt 13 pct. mindre brændstof i driften af Randers Bybusser, det er godt for både miljøet, borgerne og bundlinjen. Randers Kommune ønskede ved indgåelsen af deres nye bybus kontrakt i 2010 at styrke operatørens fokus på at mindske CO2 udslippet fra bybusdriften. Kontrakten kom derfor til at indeholde en incitamentsdel, hvor bl.a. reduktioner i dieselforbruget blev belønnet med en bonus.*

Incitamentsaftalen, som også gælder passagervækst, er kombineret med en partnerskabsaftale hvor Randers Kommune, Midttrafik og Nobina arbejder sammen om at sikre både en god daglig drift samt udvikling i kvaliteten af produktet.

Arbejdet med at reducere dieselforbruget har betydet, at vi har implementeret en række tiltag, som involverer alle dele af organisationen. De væsentligste tiltag har jeg ridset op herunder.

### Materieloptimering

Vi kører med en blandet materielpark hvor de forskellige bustyper leverer en forskellig brændstoføkonomi. Vi arbejder derfor med at lade de busser, der har bedst brændstoføkonomi, køre flest kilometer.



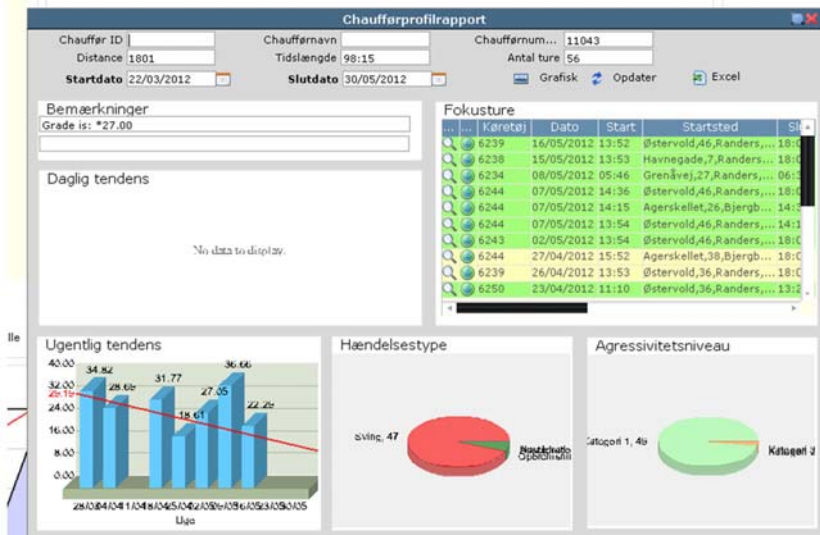
Færre tomgangsminutter.

Vore vaskefolk, vore mekanikere og vore chauffører skal have fokus på ikke at lade busserne køre i tomgang mere end højst nødvendigt selvom det kan være "rart" især i den kolde tid.

Nye busser.

Udskifte gamle busser til nye busser med en bedre brændstoføkonomi.





Aktiv brug af Falck Sirius, hvor leder og chauffør løbende snakker om kørselsstil og brændstoføkonomi. Falck Sirius systemet gør os i stand til at trække en række væsentlige data på den enkelte chaufførs kørestil inklusiv diesel-forbrug på enkeltløb og tidspunkter på døgnet. Det gør det muligt at få en dialog omkring mulighederne for en mere optimal kørestil basere på fakta i stedet for på fornemmelser.

Vi har instruktører som er særligt uddannet i "Grøn kørsel" og som hjælper anlæg og chauffører med at finde optimeringsmuligheder.

Instruktørerne kører ud sammen med chaufførerne på deres ture for at kunne give gode råd og vejledning om de pågældende ruter og trafiktyper. Fremadrettet forventer vi os meget af et styrket fokus på brugen af vores Falck Sirius system og træning i "Grøn kørsel" og på de fremkommelighedstiltag som Randers Kommune er i gang med, og som bør give en mere effektiv kørsel på de enkelte omløb.

#### Chaufførteams

Vi arbejder med teams hvor chaufførerne kører faste busser og linjer. Ideen er bl.a. at chaufførerne dermed kender deres busser og linjer bedre og dermed kan optimere kørslen.

Det kontinuerlige fokus på en "Grøn kørsel" spiller godt sammen med Nobinas strategi om at levere en behagelig og miljørigtig kørsel til vore kunder samtidig med at det lavere dieselforbrug styrker bundlinjen.

#### Håb til fremtiden

Vi håber at flere kommuner og regioner i fremtiden kunne ønske at styrke fokus på dieselforbruget via incitamentsaftaler som led i kontraktudbud, og at man måske i fremtiden vil overveje et lavere afgiftsregime på biodiesel, så både trafikbestillere og operatører har et styrket incitament til at øge brugen heraf.





# Anmeldelse af Deloittes rapport om befordringsordninger

I Deloittes rapport for Finansministeriet om befordringsordninger vurderes det, at kommunernes og regionernes samlede kørselsudgifter beløber sig til 3,9 mia. kr. – men også at der er et stort besparelsespotentiale indenfor området. Rapporten giver et godt overblik forud for fremtidige beslutninger om, hvordan man kan tilrettelægge de forskellige kørselsordninger. Til gengæld kommer den ikke i dybden med baggrunden og rammerne for den måde, kørselsordningerne er organiseret i dag. Det gør, at de kommunale beslutningstagere nok har et inspirationskatalog men langt fra nogen facitliste.

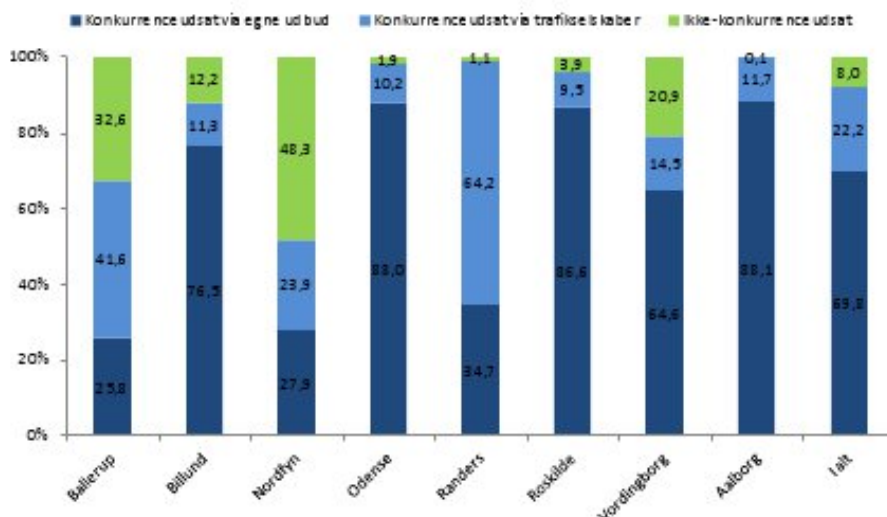
Af Lasse Repsholt,  
chefkonsulent,  
Danske Busvognmænd  
lasse@db-dk.dk

Rapporten omtaler 43 befordringsordninger indenfor 17 overordnede områder og giver dermed et godt overblik over de forskellige kørselsordninger som kommuner og regioner har ansvaret for. Dette er i sig selv værdifuldt. Konsulentfirmaet Deloitte Consulting, der har udarbejdet rapporten for Finansministeriet, har indhentet data fra trafikselskaberne og otte kommuner, der så opregnes til en vurdering af udgifterne på landsplan. På passende vis lægges forudsætningerne for beregningerne frem og den store usikkerhed, der er forbundet med dataindsamlingen og opregningen.

Det er min vurdering, at rapporten forholdsvis præcist beskriver hvor mange millioner, der bruges på kørselsordninger rundt omkring i landet, men den beskriver ikke, hvad man får for pengene – altså: Hvor mange passagerer er blevet transporteret? Hvor langt? Hvornår? Hvor effektivt? Hvor godt? Kan man så bruge rapportens tal til noget?

Ja – det kan man godt. Både Finansminister Bjarne Corydon og Kommunernes Landsforening har meldt ud, at de sammen vil se på effektiviseringer og besparelser indenfor området, og det bør de også. Rapporten kan danne udgangspunkt for disse drøftelser, men den er langt fra nogen facitliste:

Figur 3.4. Konkurrenceudsættelse i kommunerne, pct.



Deloitte-rapporten viser, at kommunernes grad af konkurrenceudsættelse af befordringsordninger varierer ganske meget, og det gør bruges af trafikselskabernes flextrafik også.  
(figur fra rapporten)



Rapporten kan downloades fra Finansministeriets netside [www.fm.dk](http://www.fm.dk)

Her mangler noget! Der er flere ulemper ved flextrafik end angivet i denne oversigt fra Deloitte-rapporten, bl.a. spørgsmålet om løndumping, hensynet til køre- og hviletidsreglerne samt ulige konkurrencevilkår mellem forskellige operatørgupper. (figur fra rapporten)

- Rapporten er baseret på tal fra 2009 og før. I de første år efter kommunalreformen i 2007 har kommunerne haft fokus på harmoniseringer indenfor kerneaktiviteterne på børne-, unge- og ældreområdet og ikke prioriteret kørselsordningerne.
- Derudover har der været eksisterende kørselskontrakter, der skulle udløbe før kommunerne har kunnet tage fat på rationaliseringer indenfor dette område. I takt med at kørselskontrakter er udløbet har mange kommuner i mellemtiden taget fat på nogle af de problemstillinger, rapporten peger på. Resultaterne forældes altså med en vis fart.
- Rapporten mangler noget transportfaglig dybde, idet den ikke sondrer mellem de kørselsordninger, der med fordel kan koordineres på tværs af både brugergrupper og kommune- og regionsgrænser og de kørselsordninger, der i højere grad afvikles med afgrænsede brugergrupper indenfor kommunale grænser.

Det bedste rapporten kan gøre er – ud over at skabe et godt overblik – at bidrage til, at kommunerne og regionerne får sat fokus på de tre K'er, når de beslutter, hvordan de vil gribe kørselsopgaverne an. De tre K'er: Konkurrenceudsættelse, kapacitetsudnyttelse og kørselskoordinering. Kunsten er så at gøre dette uden, at det går ud over kvaliteten i den transportydelse, der leveres.

Hvordan opnår man konkurrence?

Trafikselskabernes udbud af flextrafik fremhæves i rapporten som en god måde at sikre konkurrence om kørselsopgaven. De lave timepriser for kørslen fremhæves. Til gengæld forsømmer rapporten at analysere de forhold, som ligger bag de lave timepriser.

Spørgsmål om løndumping, ulige konkurrencevilkår de forskellige aktører imellem og en kørselstilrettelæggelse i trafikselskaberne, der ikke tager højde for køre- og hviletidsregler og arbejdstidsregler har fyldt meget det seneste år. Dertil kommer forskelle i de juridiske rammebetingelser, der gør at trafikselskaber og kommuner

**Tabel 3.9. Styringsmæssige konsekvenser ved trafikselskabers varetagelse**

Parameter	Mulige fordele	Mulige ulemper
Udbud	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Administrativ effektivisering</li> <li>✓ Koordineringsfordele</li> <li>✓ Høj konkurrencegrad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Reduceret autonomi</li> </ul>
Bestilling og betaling	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Effektiv bestilling integreret med trafikstyring</li> <li>✓ Simpelt at kontere udgifter</li> <li>✓ Dokumentation for udgifter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Varierende priser for en given tur</li> <li>✗ Ugennemsigtig prissætning</li> </ul>
Opfølgning	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Systematisk kontraktstyring</li> <li>✓ Detaljerede aktivitetsdata</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Mindre tæt samarbejde og dialog med vognmænd</li> </ul>



ikke opererer under samme vilkår, når de tilrettelægger og udbyder kørselsordninger. Tilladelsesformen *Offentlig Servicetrafik Tilladelse* (OST) kan alene benyttes til kørsel for trafikskaberne og kommunerne må ikke – ifølge en vurdering fra Trafikstyrelsen - samkøre borgere i busser for at rationalisere deres køreplanlægning. Udfordringen for kommunerne bliver at foretage udbud af kørselsordninger, der på den ene side sikrer en effektiv konkurrence om både pris og opgaveløsning mellem tilbudsgiverne samtidig med, at der ikke går på kompromis med de sociale og arbejdsmiljømæssige forhold. Samtidig har Regeringen ansvaret for at sikre, at både kommuner og transportvirksomheder har optimale rammevilkår, der ikke skævvrider konkurrencen mellem forskellige opgaveløsninger og sikrer kommunerne valgfrihed.

Kapacitetsudnyttelse og kørselskoordinering skal der til

Rapporten konkluderer meget rigtigt, at der er gevinster at hente ved at udnytte kapaciteten så godt som muligt og benytte mulighederne for at koordinere de kørselsopgaver, der egner sig til koordinering. Trafikskaberne er nået langt ved at opnå en stor volumen af passagerer, der kan køres med de samme køretøjer. Om denne volumen også konverteres til en optimal kapacitetsudnyttelse fremgår ikke helt klart. Trafikskabernes flextrafik udbydes i form af kontrakter, hvor alle tilbudsgivere kan opnå en kontrakt, men hvor der ikke gives garanti for kørselsomfanget. Udbudsformen har altså fokus på forsyningssikkerhed og, at der skal være rigeligt med køretøjer til rådighed – ikke at køretøjerne skal udnyttes bedst muligt. Det bliver desværre ikke undersøgt til bunds, om man på kommunalt niveau og med de forskellige kommunale kørselsordninger kan opnå en tilstrækkelig volumen af passagerer til at høste stordriftsfordelene uden at rende ind i stordriftsulempene.

*Deloitte-rapportens bevis for, at trafikskaberne er billigere end hvis kommunerne organiserer befordringsordningerne selv.*

*Anmeldelsen sætter spørgsmålstegn ved grundlaget for anbefalingen og opfordrer til en bredere og mere nuanceret tilgang til det nødvendige arbejde med koordinering og styring af befordringsordningerne.*

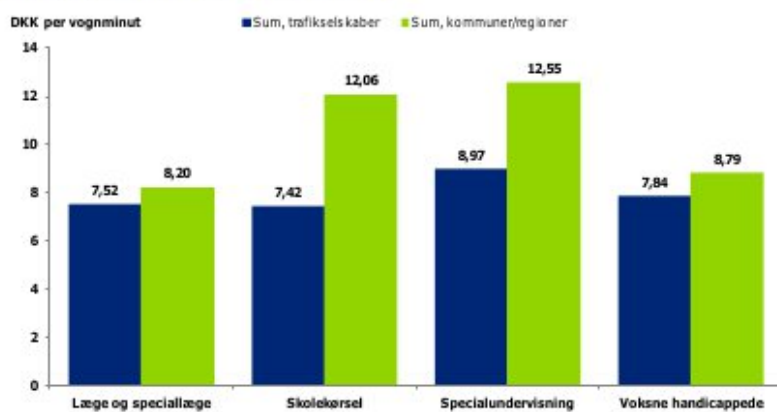
*(Figur fra rapporten)*

En god rapport

Finansministeriets rapport får en høj karakter for den tekniske udførelse. Et stort benarbejde med indsamlingen af data giver god inspiration for beslutningstagerne i kommuner, regioner og blandt transportvirksomheder.

På den negative side tæller, at den ikke tager højde for den rationaliseringsproces,

**Figur 5.1. Vægtede gennemsnitspriser per vognminut fordelt på (kommunale) befordringsordninger og organisering**



Note: Sum for trafikskaber omfatter alle kommuner (i det omfang det har været muligt at bearbejde data), der får varetaget de pågældende befordringsordninger af trafikskaberne. Sum for kommuner omfatter de (op til 6) deltagende kommuner, der selv varetager befordringsordningerne.

mange kommuner har igangsat siden 2007. De omhyggeligt indsamlede data kan altså blive forældede, mens vi drøfter rapporten. Derudover efterlader den et vist indtryk af skrivebordsarbejde, idet den ikke går i dybden med den meget omdiskuterede forretningsmodel, trafikskaberne flextrafik bygger på. Rapporten anbefaler altså en løsningsmodel, der økonomisk, kvalitetsmæssigt, socialt og miljømæssigt er kontroversiel uden rigtigt at komme i dybden med årsagerne hertil.





# Kørselsprojekt i Varde Kommune sikrer mere for færre penge, 2. del



af Claus Lindholt Mikkel-  
sen,  
udviklingskonsulent,  
Varde Kommune  
cllm@varde.dk

## Udbud støtter strategien

Varde Kommune har nu afsluttet et udbud med en årlig kontraktsum på ca. 15 millioner kroner. Lokale vognmænd vandt udbuddet på et kombinationstilbud. Kontrakten gælder 4 år med mulighed for en toårig forlængelse. Timeprisen på 4 stk. 19 personers og 4 stk. 23 personers busser landede f.eks. på 465 kr. pr. køretime. Prisen på små 4-8 personers biler landede på 16,50 kr. pr. besat kilometer med kørsel til skoler og specialskoler og 24 kr. pr. besat kilometer til daghjem og specialinstitutioner mv. Dermed vil kommunen – som beskrevet i forrige artikel - få halveret udgiften til skolekørsel i forhold til de 7 busruter, som tidligere var bestilt via trafik-selskabet. Og dette er endda eksklusiv de kommende udgifter til Rejsekortet, hvor der i Sydtrafiks område skal installeres udstyr i alle skolebusser.

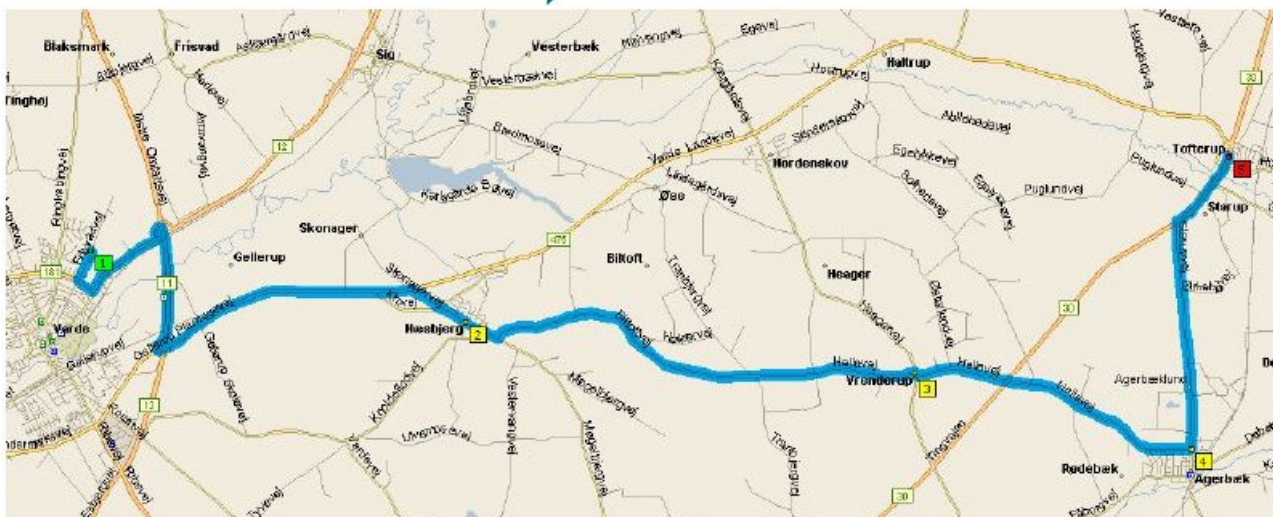
De økonomiske forudsætninger, kommunen havde opsat i kørselsprojektet, kunne dermed holde til at møde virkeligheden.

Desuden udbød kommunen al variabel kørsel til læge og genoptræning. Udbuddet betød en omkostning 9 kr. pr. personkilometer alt inklusive hos en lokal vognmand. I dag betaler kommunen ca. 22 kr. pr. personkilometer i flextrafik. Det er et udgiftsfald på næsten 60 pct. i forhold til Flextrafik. Selv de to næstdyreste tilbud på variabel kørsel lå betydeligt under de 22 kr. kommunen i dag betaler for Flextrafik. I Varde Kommune må vi så sige, at Deloitte-rapportens konklusioner om, at der er en offentlig besparelse ved at samle de kommunale kørselsudbud i trafik-selskaberne langt fra gælder i vores område. Ved at kommunen selv udbyder variabel kørsel er der en besparelse på ca. 1,8 millioner kroner årligt i forhold til Flextrafik

## Differentiering af institutionernes mødetider sikrer færre vogne

Kommunens udbud afspejler en ny kørselsstruktur, hvor der systematisk er arbejdet med at nedbringe antallet af vogne. Kl. 6.55 - 7.40 køres elever til specialskoler, kl. 7.40 - 8.25 køres elever til normalskoler. Kl. 8.30 - 9.15 køres brugere til beskyttede værksteder og specialinstitutioner, kl. 9.15 - 10.00 køres ældre til daghjem og kl. 10.00 - 10.30 køres til demenscenter. Kl. 12.30 opstarter kørslen igen og kører til ca. 16.15. På de fleste 4-8 personers biler der kun en terminaltid på 2-2½ time. På baggrund af denne differentiering har kommunen i det nye udbud kunnet nedbringe antallet af biler med ca. 30 pct. og øge køretiden på de resterende med ca. 25 pct. i forhold til tidligere.

14.000 årlige variable ture til læge og genoptræning er placeret i perioden kl. 9-16. For at tilvejebringe en yderligere kapacitetsudnyttelse i vognparken tilbydes bedre service til de borgere, som vælger at gå til læge eller genoptræning i tidsrummet kl. 9-12 – netop i perioden hvor der er flest biler i stilstand. Her er fra 1. september 2012 en ventetid på maksimalt 30 minutter hos lægen. I perioden kl. 12-16 accepte-



Med en 1300 km<sup>2</sup> stor kommune har flere uddannelses-søgende en rejsetid op mod en time til Varde. På den længste rute fra Agerbæk mod Varde bestilte kommunen i 2010 en hurtigbus rute 292 om morgenen og om eftermiddagen på den mest benyttede afgang. Bussen kørte direkte ind mod Varde og overlod en række mindre landsbyer til den gamle busrute. Køretiden blev skræket ned med ca. 30 pct. og bussen afgår ca. 28 minutter senere. I dag er elevtilgangen til Campus Varde øget med over 50 pct. fra Agerbæk og hver morgen kører 35-40 elever med. Kommunen har ikke indkøbt en ny bus til opgaven, men har brugt en eksisterende skolebus, hvor hurtigruten er flettet ind på vognløbet for den almindelige skolekørsel

res en ventetid på op til 45 minutter. 85 pct. af alle variable kørsler forventes at ligge mellem kl. 9 og 12. Ordningen medvirker til at holde antallet af vogne nede i kombination med bedre udnyttelse af terminaltiden for den faste kørsel. Med de kørselspriser kommunen har opnået ser det ud til, at strategien er rigtig.

#### De fem pakker

Kørslen blev udbudt i 5 pakker. Pakke 1-4 var en blanding af fast kørsel med 3-4 personbiler og 2-3 busser i hver pakke. Denne sammensætning tog udgangspunkt i den vognmandsstruktur, som findes i området: Mange mindre vognmænd med en meget differentieret vognpark. Pakke 5 var variabel kørsel til læge og genoptræning. Pakke 1 - 4 var sammensat således, at den operatør som mindst havde to af pakkerne 1 - 4 kunne opnå gode synergieffekter ved også at byde på pakke 5. Kombinationen af busser og biler i de enkelte pakker indebærer også, at kørselsopgaven altid kan planlægges således, at der vælges det mest hensigtsmæssige køretøj til den konkrete opgave, da der er vogne med plads til 4, 7, 8, 19 eller 23 passagerer. Står en 8 personers bil stille, kan den ofte erstattes af en 19 personers bus, såfremt der f.eks. en fredag eftermiddag kun skal køres 5 elever hjem fra skole. Denne fleksible "tage det rette værktøj til opgaven" gavner alle parter og kan medvirke til at nedbringe udledningen af drivhusgasser på den offentlige servicekørsel til kommunale institutioner.

Som skrevet i artiklens første del har kommunen valgt at nedlægge flere skolebusser, som blev bestilt via trafikskabet. De var for dyre i drift, fordi de havde for få køretimer. Kørselsprojektet har haft det som en selvstændig målsætning, at de busser som bestilles via trafikskabet, skal udnyttes optimalt. Terminaltiden skal være mindst mulig, og der skal placeres flest mulige køretimer på den enkelte bus. Værktøjet er først og fremmest differentierede mødetider på skoler og institutioner samt flettede vognløb mellem flere busruter. Her er den daglige køretid øget med ca. 20 pct. pr. bus. På sigt reducerer det omkostningsniveauet, og der er ingen tvivl om at trafikskaberne og de enkelte bestillere bør have større fokus på kapacitetsudnyttelsen af de bestilte busser.

For eksempel har Sydtrafik udarbejdet en ny køreplan for en kortere busrute mellem Varde og Alslev, som primært dækkes af terminaltid på eksisterende busser.



"Prisen" for dette er en køreplan, som ikke nødvendigvis har helt de samme minuttal over dagen, men da ruten er "til halv pris", lever vi gerne med det.

Ny metode til billig turkørsel (turistkørsel)

I kommunens udbud gældende fra august 2012 er der stillet krav om, at 2 ud af 9 skolebusser også er godkendt til turistkørsel. Kørslen skal mindst bestilles med én uges varsel.

Kommunens skoler, børnehaver og dagtilbud opnår alle én gratis udflugtstur til udeskoleundervisning pr. år pr. klasse. Dette giver i alt 2 x 310 udflugtskørsler til 200 dage i en 23 personers eller 46 personers bus. Det anslås, at 750 bustimer er tilstrækkeligt for at løse opgaven. Der sendes altid den mindst mulige bus - det er sundt fornuft og minimal klimapåvirkning.

Når skolerne skal på udflugt, kan de også vælge mellem flere forskellige undervisningspakker hos kommunens museer, musikskole og naturcentre. Dermed støtter den gratis kørsel op omkring flere typer af kommunale institutioner.

Alle skolebusser kører på garantitid i to dagsperioder; en morgen- og en eftermiddagsperiode. Turistkørslen på de to godkendte busser placeres altid i umiddelbar tilknytning til en af perioderne, således bussens første vognløb for turistkørsel starter umiddelbart efter bussens normale afslutning for den almindelige skolekørsel. Ud fra bussernes geografiske placering i forhold til skolerne indebærer det, at skoler, som møder kl. 8. altid hentes ca. kl. 8.50 (2. lektion) og skoler, som møder kl. 8.20-8.30 altid hentes ca. kl. 8.35 (1. lektion). Hjemkørslen fra udflugtsmålet kan placeres på busserne inden den normale skolehjemkørsel begynder omkring kl. 12.45. Den kan også ligge efter den normale skolehjemkørsel er afsluttet omkring kl. 16. Dette indebærer, at skoler og institutioner umiddelbart kun vil få mulighed for at booke et ophold på udflugtsmålet på ca. 2½ eller 6-7 timer, hvilket begrænser valgmulighederne en del.

Men her kommer så et lille fif, som øger fleksibiliteten og også nedbringer omkostningen på hjemkørslen. Fif'et hænger nøje sammen med den måde kommunen har sammensat de enkelte udbudspakker på.

På enkelte af kommunens mindre skoler er der efter 6. og 7. lektions hjemkørsel ofte under 8 elever, som skal køres hjem fra skole. Netop på disse skoler er de to skolebusser med turisttilladelse placeret. Da den samme vognmand også har budt på 4 og 8 personers biler i kommunes udbud, arrangeres skolekørslen således, at skal der køres en bustur til skoleudflugt, trækkes bussen med turisttilladelse ud af den normale skolekørsel og der indsættes i stedet en 8 personers bil (taxi) til hjemkørsel. Dermed "høstes" der en større kørselsressource ud af systemet ved at indsætte en mindre og billigere ressource. Når små biler og busser kan switches rundt skaber det pludselig mulighed for, at der kan etableres et ophold på udflugtsmål på både 2½, 4, 5, og 7 timer.

At udnytte de samme busser og samme chauffører til både skolekørsel og turistkør-



sel sikrer et lavt omkostningsniveau til udflugtskørsel. Timeprisen for turistkørsel er 465 kr. for den lille bus og 720 kr. for den store bus eksklusive moms. Switches en 8 personers bil med en bus, kan der sikres en turisttime for helt ned til 250-300 kr. da dette er omkostningen for en elevhjemkørsel på 15-18 km for 3-8 elever. Der er således i det nye lukkede kommunale bussystem indbygget en betydelig fleksibilitet i at kunne sikre kommunens institutioner en god mobilitet. Dertil kommer en pæn besparelse.

Det skal understreges, at vognmænd i dag kun leverer et begrænset omfang af almindelig turistkørsel til kommunens skoler, og kørslen knytter sig primært til længerevarende klasseudflugter med overnatning. Denne del vil kun i et meget begrænset eller ingen omfang blive ramt af udflugtskørslen på skolebusserne. Dermed vil kommunens nye tilgang til turistkørsel i realiteten kun være med til at øge omsætningen i vognmandsbranchen; altså der købes noget mere, fordi prisen er gunstig.

Status er, at lukket skolebuskørsel (speciel rutekørsel) kan sikre kommunerne en merværdi for færre penge. Der kan laves kontrakter, hvor der mulighed for at udarbejde en ny køreplan med få dages varsel, og der ligeledes er mulighed for at flette turistkørsel ind i bussernes arbejdsdag. På en stor bus kan der spares 25-30 pct. i forhold til trafikselskabet, på en 23 personers bus har kommunen opnået en besparelse på over 50 pct. - altså der hvor kørslen kan udføres af en mindre bus (evt. med to vognløb ind mod skolen om morgnen)

Hvad har kommunen og borgerne så fået ud af kørselsprojektet?

Varde Kommunes kørselsprojekt sikrer efter kommunens nye udbud, at kommunens samlede kørselsbudget for 2013 udgør ca. 27 millioner kroner. Heri er indregnet en meromkostning på ca. 2,2 millioner kroner til en kommunal videreførelse af regionalruter, som Region Syddanmark valgte at nedlægge i perioden 2009-2012. I forhold til budget 2009 har Varde Kommune samlet opnået et nettoprovenu på ca. 13 millioner kroner eller næsten 33 pct. af det samlede kørselsbudget.

Der er indført Flextur og der er flere og bedre afgangene til ungdomsuddannelser på skoledage. Kommunen har prioriteret kørsel med elever, servicering af skoler og har med Flextur styrket muligheden for lejlighedsvis rejsende. Samlet set udgør denne gruppe over 95 pct. af passagerne i kommunens kollektive trafik.

Selvom kommunen trækker kørsel til læge og genoptræning ud af Flextrafik i efteråret 2012 med en større besparelse som følge, har indførelsen af flextrafiksystemet i Sydtrafik 2009 i øvrigt været en god oplevelse for kommunen. Med det kraftige fald af buspassagerer i den kollektive trafik de sidste 30 år i de tyndere befolkede områder er behovsstyret trafik klart vejen frem. Ved at benytte Flextrafik har kommunen højnet serviceniveauet i den kollektive trafik for en relativt beskedent meromkostning. Særligt i landdistrikter, hvor der kun findes skolekørsel, er Flextrafik værdsat af uddannelsessøgende og ældre, som ikke har egen bil. Ud over at kommunen har indført Flextur til 3,5 kr. pr. kilometer kl. 8-16 og 7 kr. pr. kilometer





kl. 16-20, er der indflettet flexafgange om aftenen på flere af de kommunale busruter i kommunen. De uddannelsessøgende bestiller så en tur fra Varde og bliver kørt i en lille bil mod forevisning af buskort. Ca. 10 pct. af aftenafgangene bestilles i dag som Flexture. For det offentlige er det en særdeles billig måde at sikre infrastruktur på i kommuner med store landområder.

På den negative side har kørselsprojektet betydet forringede pendlingsmuligheder på ikke-skoledage fra de små landsbyer. Kun landsbyer med mindst 1000 indbyggere har nu pendlingsmulighed til Varde by på alle hverdage. Prisen betales her af de - i realiteten få indbyggere - som ikke har bil, men er bosiddende i helt små landsbyer. De er på ikke-skoledage alene henvist til Flextur på den billige takst. Den enkelte borger kan dog altid benytte en Flextur med en minimumsbetaling på 35 kr. Det bør her nævnes, at pendlingen ind til Varde By på ikke-skoledage fra landsbyer over 1000 indbygger kun udgør mellem ca. 3-4 passagerer på den mest belastede afgang. Selv når kommunen sikrer bus til de større landsbyer holdes en dyr infrastruktur således kørende for få passagerer.

Man kan med andre ord også sige, at kommunen har smidt håndklædet i ringen, når det gælder opretholdelsen af pendlingsmuligheder fra de små landsbyer til arbejdspladser i større byer.

Som kompensation har byerne så opnået flere busafgange på skoledage samt et generelt tilbud med Flextur.

*Den nye hurtigrute Agerbæk-Campus Varde, som har tiltrukket mange nye passagerer. Ungdomsuddannelserne er placeret i den nordlige del af byen i Campus Varde. Alle længere busruter er tilrettelagt således, at uddannelsesafgangene kører direkte forbi Campus på vej ind mod Varde st.*

Selvom kommunen samlet set har afbestilt ca. 25 pct. køreplanstimer fra Sydtrafik, har kommunens billetindtægter været stigende. Umiddelbart strider det mod al logik. Men i et landdistriktsområde med mange "tvangskunder" (altså dem uden adgang til bil) er der en forklaring. Flere afgange og mere direkte kørsel til uddannelsesinstitutionerne i Varde på skoledage har tiltrukket flere uddannelsessøgende fra kommunens randområder – elever, som tidligere var rejst ud af kommunen for at uddanne sig. Det kan således godt betale sig at satse på de uddannelsessøgende og give dem en god busservice på skoledage. Resten overlader vi til privatbilismen og Flexture. Dette er nu – på godt og ondt – prioriteringen i Varde Kommune.





## Økonomiaftaler med status quo for kollektiv trafik

Den 9. og 10. juni 2012 indgik Finansministeriet aftaler om regionernes og kommunernes økonomi i 2013. I begge tilfælde er der tale om stramme aftaler med et meget lille økonomisk råderum – forståeligt ud fra den generelle økonomiske situation. Endnu engang blev det aftaler, som ikke nævner kollektiv trafik. Heller ikke dette kan være forbavsende ud fra samme argumentation. I kommuneaftalen er der dog omtalt det videre arbejde med effektivisering af kommunale befordringsordninger med følgende ordlyd:

"Der igangsættes en analyse af konkrete muligheder for at indhøste de skønnede effektiviseringsgevinster fra 2014. I analysen indgår en model, hvor de regionale trafikselskaber overtager ansvaret for udbud og planlægning, mens kommunerne fortsat varetager visitation og budgetansvar. Samtidig skal analysen afdække behovet og mulighederne for lokale løsninger.

Analysen færdiggøres primo 2013.

Regeringen og KL er enige om i fællesskab at prioritere de frigjorte effektiviseringsgevinster i forbindelse med drøftelserne om kommunernes økonomi for 2014."

## Bødepraksis lempes for køre- og hviletidssager

Justitsministeriet har nu vurderet sagen om en ungarsk lastbilchauffør, som fik medhold hos EF-Domstolen i februar 2012 og lægger op til lempelser i den administrative praksis for køre- og hviletidsreglerne på flere punkter.

Det betyder, at bøden skal gradueres efter overtrædelsens karakter. Justitsministeriet overvejer samtidig, om dommens grundlæggende konklusion også har betydning for frakendelser af førerretten.

Den oprindelige begrundelse hos Justitsministeriet og Rigsadvokaten for de unuancerede bøder var begrundet i såkaldt "procesøkonomi" – altså, at man ikke havde tid til at foretage en vurdering af forseelsens grovhed i forhold til bødeniveauet. Nu vil Justitsministeriet i samarbejde med Rigspolitiet og Rigsadvokaten udarbejde et lovforslag for at ændre det danske sanktionssystem for overtrædelser af kontrolapparatforordningen, så der skelnes mellem meget alvorlige overtrædelser, alvorlige overtrædelser og mindre overtrædelser.

I første omgang er der lagt op til mindre ændringer af systemet, særligt for de bagatelagtige overtrædelser. Derfor vurderer Justitsministeriet, at det ikke bliver nødvendigt at sætte verserende sager i bero.

(Kilder: Justitsministeriet, DTL)

## Ny lastbilafgift skal udmåles med GPS

Regeringen sigter mod en satellitstyret afgift på lastbiler ved årsskiftet 2014/15, hvor lastbiler skal betale en kilometerafgift ved hjælp af satellitbaseret opkrævning. Kørselsafgifter er en del af det brede forlig fra 2009 om en grøn transportpolitik. Efter denne aftale skal der først indføres en lastbilafgift og senere en afgift for personbiler. Nu har regeringen spillet ud med et forslag om en GPS-styret kilometerafgift for lastbiler. Afgiften skal gælde for både danske og udenlandske lastbiler. Regeringens arbejde med kørselsafgifter styres fra Skatteministeriet, hvor der er etableret et roadpricing-program. Roadpricing-programmets første opgave med lastbilafgiften skulle være klar omkring årsskiftet 2014/2015, og systemet sendes derfor i udbud nu. I Skatteministeriets pressemeddelelse står der bl.a.:

"Regeringen ønsker at indføre en fleksibel og fremadrettet kørselsafgiftsordning for lastbiler. Regeringen har derfor besluttet, at ordningen skal baseres på GPS-teknologi. Det sikrer, at den kan bygge på erfaringerne fra andre lande, herunder særligt Tyskland. Samtidig giver GPS-løsningen fleksibilitet til at foretage evt. efterfølgende justeringer af det afgiftsbelagte vejnet fx for at imødegå uhensigtsmæssig sivetrafik til det ikke-afgiftsbelagte vejnet."

(Kilder: Skatteministeriet, Ingeniøren)



## Rigsrevisionen er tilfreds med Arriva

»Kvaliteten af trafikbetjeningen har været på et tilfredsstillende niveau.«

Det skriver Rigsrevisionen som konklusion i 'Notat til Statsrevisorerne om beretning om Trafikministeriets håndtering af kontrakten med ARRIVA'. Notatet indeholder en samlet vurdering af Arrivas første kontrakt på togtrafikken i Midt- og Vestjylland fra 5. januar 2003 til 11. december 2010.

»Arriva har i seks ud af otte år haft en pålidelighed og regularitet, der samlet har været højere end 97 procent ... og Arriva har i hele perioden opnået en højere kundetilfredshed, end tilfældet var i september 2002 inden udbuddet,« står der i notatet.

Rigsrevisionen har gennemgået hele forløbet og har set på, om resultatet har levet op til udbuddets overordnede målsætning om at sikre en højere kvalitet og større effektivitet – i form af lavere udgifter for staten ved en uændret eller forbedret trafikbetjening. Rigsrevisionen konstaterer, at Arriva både har øget antallet af togkilometer med 20 procent og har løftet kvaliteten – samtidig med, at staten har sparet i alt 303,9 millioner kroner ved at sende opgaven i udbud og indgå kontrakt med Arriva.

*(Pressemeddelelse fra Arriva)*

## Movia inviterer erhvervsprofiler ind i banebestyrelser

Bestyrelserne i de to sjællandske baneselskaber Lokalbaneln og Regionstog er blevet styrket med markante kvindelige erhvervsprofiler. Formålet er at styrke banernes forretningsmæssige kompetenceprofil, og samtidig er den kvindelige repræsentation øget betragteligt i de to bestyrelser. Begge baner ejes 100 procent af Movia, mens det er Region Hovedstaden og Region Sjælland, der finansierer banernes driftsunderskud og investeringer.

Helle Okholm er økonomidirektør i Multidata Holding A/S i Ballerup og har tidligere arbejdet i FOSS A/S i Hillerød, Chr. Hansen A/S i Hørsholm og ISS Danmark A/S. Helle Okholm er 47 år og uddannet statsautoriseret revisor, og hun bor i Gilleleje.

Susan Münster er administrerende direktør i Holbæk Forsyning A/S, og har tidligere blandt andet været driftsdirektør i Banedanmark, konsulent i Mercuri Urval og teknisk direktør i Rødovre Kommune. Susan Münster er 48 år og uddannet bygningsingeniør og merkonom i markedsføring, og hun bor i Jægerspris.

*(Fra pressemeddelelser fra Movia)*

## Movias buspriser 2011

Siden 1994 har Movia og tidligere HUR og HT systematisk undersøgt kundernes tilfredshed med busserne, og lige så længe er Årets Operatør blevet kåret.

Årets Operatør 2011 blev for andet år i træk Anchersen Rutes garageanlæg i Københavns Sydhavn, hvorfra operatøren kører en række busser i København. Kunderne kvitterede for Anchersens service med et flot samlet kvalitetsindeks på 891.

Med et kvalitetsindeks på 844 vandt 500S og City-Trafiks garageanlæg i Ny Avedøre prisen som Årets S-bus linje – og en check på 50.000 kroner.

I år gik prisen for Årets Tunge Linje til 3A og Arrivas garageanlæg i Ryvang. Kunderne på 3A gav buslinjen et kvalitetsindeks på 835 point, som udløste en check på 50.000 kroner, som repræsentanterne fra Ryvang sammen med æren kunne tage med hjem til garagen.

Miljøprisen på 25.000 kroner gik i år til De Blaa Omnibusser i Holte, som har sparet 6,4 pct. brændstof (liter/km). Det har man gjort ved at installere et brændstofmålesystem i samtlige busser og holde nøje øje med det – og chaufførerne har ved hjælp af systemet lært at køre mere miljøvenligt.

Prisen for den største passagervækst på en enkelt linje gik til DitoBus i Slagelse, som på buslinje 422 (tidl. buslinje 807) i Sorø øgede passagertallet med 55 pct. på et år.

*(Fra pressemeddelelse fra Movia)*



## Fem scenarier for Storstrømsbroen

Resultaterne af Banedanmarks, Vejdirektoratets og Sund & Bælts analyse af den fremtidige løsning over Storstrømmen er nu offentliggjort.

I løbet af foråret 2012 har Banedanmark belyst mulighederne for den fremtidige forbindelse over Storstrømmen. Arbejdet har koncentreret sig om fem forskellige scenarier, hvor broen enten renoveres eller der anlægges en ny forbindelse. Analysen viser, at den på kortere sigt billigste løsning for forbindelsen

over Storstrømmen er en renovering af den eksisterende forbindelse. Den samfundsøkonomisk mest rentable løsning er anlæg af en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro.

**Læs analysen på Transportministeriets hjemmeside [www.trm.dk](http://www.trm.dk)**

(Kilde: Transportministeriet)



*Brug*

*Kollektiv Trafik Forums netside*

**[www.kollektivtrafik.dk](http://www.kollektivtrafik.dk)**

*Udvalgte nyheder fra transportnyhederne.dk*

*Konferencekalender*

*Aktuelle EU-dokumenter*

*Arkiv for nyhedsbreve*

*Informationer om årsmøde og trafikkonference*

*Medlemsliste*

*Medlemskab*

*Aktuelle publikationer*

## Artikel om One Euro Ticket i julinummeret

På trafikkonferencen 24.—25. april leverede Bénédicte Guenot, Director for International Marketing Projects, Keolis Int. et yderst interessant og udfordrende indlæg om takstpolitik i kollektiv trafik i Frankrig: "One Euro Ticket—is it viable?"

Artiklen om dette indlæg og kommentarer dertil bringe i juli-nummeret af nyhedsbrevet Kollektiv Trafik.

*Redaktionen*

## Nyhedsbrevet Kollektiv Trafik

Nyhedsbrevet "Kollektiv trafik" udsendes 12-15 gange årligt i digital form.

Den aktuelle og tidligere udgaver af nyhedsbrevet "Kollektiv Trafik" kan ses på netsiden for Kollektiv Trafik Forum [www.kollektivtrafik.dk](http://www.kollektivtrafik.dk)

Gratis digital udgave og mailservice

Kollektiv Trafik Forums mailservice udsender en mail til alle tilmeldte, når en ny udgave er udkommet.

Tilmelding, ændring og afmelding til Kollektiv Trafik Forum mailservice sker til mailadressen [mail@kollektivtrafik.dk](mailto:mail@kollektivtrafik.dk)

Nyhedsbrevet Kollektiv Trafik er frit tilgængeligt for alle.