



**midttrafik**

**Åben dagsorden**

**til mødet i**

**Repræsentantskabet for Midttrafik**

**17. april 2009 kl. 09:30**

**Søren Nymarks Vej 3,**

**8270 Højbjerg**

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Valg af dirigent	1
2	Bestyrelsesformandens beretning for 2008	2
3	Præsentation af Midttrafiks Strategiplan 2009-2011	3
4	Den statslige trafikaftale (En Grøn Transportpolitik) og de muligheder, den giver Midttrafik	6
5	Betjeningsmuligheder med Midttur	9
6	Status for beslutning om rejsekortet	11
7	Orientering om forventet regnskab 2008	12
8	Status for budget 2009	14
9	Temaer og tidsplan for budget 2010	16
10	Orientering om status vedrørende effektivisering af det regionale rutenet	18
11	Eventuelt	19

1-00-2-09

## 1. Valg af dirigent

### Sagsfremstilling

Valget forestås af Midttrafiks bestyrelsesformand Poul Vesterbæk.

---

1-15-1-2-09

## 2. Bestyrelsesformandens beretning for 2008

### Resumé

*Administrationen præsenterer den foreløbige beretning for 2008.*

### Sagsfremstilling

- ./.
- Administrationen har udarbejdet vedlagte foreløbig beretning for 2008. Beretningen indeholder en beskrivelse af de væsentligste aktiviteter og nøgletal for 2008 samt perspektiver for 2009. Økonomi- og aktivitetstal i den foreløbige beretning angives med forbehold for aflæggelse af endeligt regnskab. Når det endelige regnskab er aflagt, vil beretningen blive justeret og udbygget med regnskabstal. Derefter trykkes beretningen for 2008 og sendes til bl.a. Bestyrelse og Repræsentantskab.

### Direktøren indstiller,

at beretningen for 2008 tages til efterretning.

### Bilag

- foreløbig beretning for 2008

1-31-70-14-08

### 3. Præsentation af Midttrafiks Strategiplan 2009-2011

#### Resumé

*Bestyrelsen har godkendt Midttrafiks Strategiplan 2009-2011 og efterfølgende forslag til konkrete målsætninger i Strategiplan 2009-2011*

#### Sagsfremstilling

##### Strategiplanen

./ Midttrafik har hidtil arbejdet inden for den overordnede ramme af de visioner og 17 mål, Bestyrelsen vedtog i 2006. Bestyrelsen godkendte på sit møde 28. november 2008 vedlagte Strategiplan 2009-2011 for Midttrafik.

Strategiplanen skal sikre, at Midttrafik arbejder i den rigtige retning. For at sikre balance i indsatsen og udviklingen er strategiplanen inddelt i fem indsatsområder med konkrete mål og krav til måling og evaluering.

Indsatsområderne omfatter alle Midttrafiks produkter - både i buskørsel og variabel kørsel.

Strategiplanen revideres hvert år og konkretiseres af handlingsplaner og konkrete mål for de enkelte afdelinger i Midttrafik.

Indsatsområderne

De fem indsatsområder er:

- Flere tilfredse og loyale kunder - tilfredse kunder er loyale og er gode ambassadører; Midttrafik skal have fokus på at forbedre produktet, der hvor det giver højere kundetilfredshed.
- Tilfredse leverandører - busselskaber, vognmænd og salgssteder har den direkte kontakt med kunderne, og Midttrafik skal sikre, at de har incitament til at øge kundernes tilfredshed.
- Tilfredse bestillere - Midttrafik skal understøtte bestillerne i at tilbyde god kollektiv trafik ved at give god faglig rådgivning, sikre stabil drift samt systematisk rapportering om økonomi og nøgletal for den kollektive trafik.
- Et mere sammenhængende rutenet - Midttrafik skal tilpasse rutenettet til de nye transportønsker og vækstområder i Midtjylland, og tilbuddet skal indrettes efter efterspørgslen og de økonomiske rammer, bestillerne har.
- Midttrafik og miljøet - Midttrafik skal lave en miljøstrategi, hvor der bl.a. stilles krav om emissioner osv., men derudover skal Midttrafik arbejde aktivt på at gøre kunderne opmærksom på, at den kollektive trafik i de fleste tilfælde er et miljøvenligt alternativ til den individuelle trafik, og ved at tiltrække flere kunder til den kollektive trafik, og dermed udnytte kapaciteten bedre, bliver det endnu mere miljøvenligt.

Forudsætningerne for at nå målene er bl.a., at Midttrafiks administration løbende kan tilpasse sin organisation efter behovet, at ledelsen går foran og sætter tydelige mål, at der bliver øget fokus på personalepolitiske mål, at der fastsættes servicemål, at der foretages effektiv økonomifølgning, at der er styr på fakta og styr på grundproduktet, samt at Midttrafik samler sine tiltag i en gennemgående kvalitetsmodel.

### Målsætninger

./ Inden for de fem indsatsområder vedtog Bestyrelsen 20. marts 2009 administrationens forslag til konkrete mål og målepunkter, der er beskrevet i vedlagte notat med forslag til målsætninger i Strategiplan 2009.

De konkrete mål og målepunkter er udformet med henblik på at skabe en balance mellem de forskellige elementer, der sikrer god kvalitet i Midttrafiks ydelser. Midttrafik har som ramme for dette valgt at bruge EFQM-modellen, der er en internationalt anerkendt kvalitetsstyringsmodel. Modellen sikrer, at der er balanceret fokus på nøgleresultater, kunder, samfund, medarbejdere, processer, strategier, ressourcer, partnerskaber og ledelse.

Målene og målepunkterne er efter godkendelsen i Bestyrelsen ved at blive konkretiseret yderligere til delmål, som de enkelte ledere og afdelinger i Midttrafik måles på, og målopfølgningen vil være et løbende værktøj i Direktionens styring og ledelse af organisationen. Med forslaget til konkrete mål, har Bestyrelsen fastlagt rammerne og sigtet for Midttrafiks arbejde. På baggrund af målene vil en række initiativer blive taget; disse er ikke nævnt i notatet, men vil blive indstillet til Bestyrelsen løbende i det omfang, at de har væsentlig betydning for kunderne, leverandørerne eller bestillerne.

Målene er fastsat under forudsætning af, at der er de nuværende kendte økonomiske rammer for at planlægge og udføre kollektiv trafik. Opfølgning på de overordnede mål vil indgå i den løbende rapportering til Bestyrelsen.

### Overordnede mål

Bestyrelsen godkendte de foreslåede overordnede mål inden for hvert af de fem overordnede indsatsområder:

1. Flere tilfredse og loyale kunder : Kundetilfredsheden skal forbedres, så kunderne rejser mere og forbliver kunder længere tid i den kollektive trafik. Ved kundeundersøgelsen i efteråret 2008 var 82 % tilfredse eller meget tilfredse, og målet er en tilfredshed på 85 % i 2010.
2. Mere tilfredse leverandører: leverandørernes tilfredshed og motivation for at yde god service for kunderne skal forbedres. Leverandørtilfredsheden var ved undersøgelsen i 2008 generelt på ca. 3 på en skala fra 1 til 4, og målet er en tilfredshed på 3,3 i 2010.
3. Mere tilfredse bestillere : Midttrafik skal give bestillerne god faglig rådgivning og dokumentation. Der er ikke hidtil gennemført en bestillertilfredshedsundersøgelse, men det vil blive gjort i 2009. Målet er, at bestillertilfredsheden skal være forbedret med minimum 10 % i 2011. Det konkrete mål forelægges Bestyrelsen, når resultatet af den første måling kendes.
4. Et sammenhængende rutenet: Midttrafik gennemfører i 2010 konkret planlægning, der skaber bedre sammenhæng mellem regionale og lokale ruter i forbindelse med regionens effektiviseringer og i forbindelse med områdeplanlægning i Århus, Randers, Viborg og Herning. Dette vil give mere kollektiv trafik for penge-

---

ne. Der måles bl.a. ved, at antallet af påstigere pr. køreplantime pr. driftskrone skal stige med årligt 5 %.

5. Midttrafik gavner miljøet: Midttrafik skal udarbejde et miljøprogram, der fokuserer på både begrænsning af den kollektive trafiks emissioner og på at få kunderne til at bruge kollektiv trafik mere. Der laves et miljøprogram i 2009, der fastlægger de konkrete mål for det videre miljøarbejde.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- Strategiplan 2009-2011 for Midttrafik
- notat med forslag til målsætninger i Strategiplan 2009

1-10-70-1-09

## 4. Den statslige trafikaftale (En Grøn Transportpolitik) og de muligheder, den giver Midttrafik

### Resumé

*Regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, SF, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance indgik 29. januar 2009 et forlig om en grøn transportpolitik. Forliget indeholder en række muligheder for forbedring af den kollektive trafik i Midtjylland – både i forbindelse med letbane og busdrift.*

### Sagsfremstilling

Det indgåede trafikforlig indeholder flere forskellige muligheder, som det er op til Midttrafik – i samarbejde med kommuner og region – at gøre brug af, med det formål at styrke den kollektive trafik i Midtjylland.

Først og fremmest skal det nævnes, at trafikforliget indebærer, at der reserveres 500 mio. kr. til etape 1 af en letbaneløsning i og omkring Århus.

Samtidig oprettes et antal puljer, hvor Midttrafik har mulighed for at søge midler til udviklingsinitiativer. Disse omhandler:

#### **En pulje til bedre fremkommelighed for busser**

Der er afsat en pulje på 200 mio. kr. om året i 5 år til særlige initiativer til at forbedre bussernes fremkommelighed. Der forudsættes 50 % lokal medfinansiering.

Det tidligere Århus Amt gennemførte sammen med Århus Kommune en række tiltag, der forbedrede fremkommeligheden for busserne i Århus. Nyttевærdien af disse tiltag for den kollektive trafik har været stor. Bedre busfremkommelighed er ikke blot med til at sikre at de busrejsende kommer hurtigere frem. Først og fremmest sikrer det, at busserne kan overholde køreplanerne, så den kollektive trafik fremstår som et troværdigt alternativ til bilen.

I Midttrafiks nye strategiplan er det konkret foreslået, at der skal arbejdes med at forbedre bussernes rettidighed. Det er administrationens vurdering, at mulighederne for at forbedre bussernes fremkommelighed i Midtjylland langt fra er udtømt. Dels er der stadig muligheder for forbedringer i Århus-området. Dette indgår bl.a. i arbejdet med en samlet områdeplan for den kollektive trafik i Århus. Men også i de øvrige større byer, er der stedvist problemer med bussernes fremkommelighed, som ville kunne begrænses med tiltag, der kan forbedre bussens muligheder for at komme frem i trafikken. Området indgår som et konkret tema i forbindelse med udarbejdelse af områdeplan for Randers og Herning, og Midttrafik vil tage initiativ til drøftelser i de øvrige større bybusbyer, med det formål at udarbejde projektforslag, der kan forbedre fremkommeligheden for busserne.



### **En pulje til fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer**

Der er afsat en pulje på 100 mio. kr. om året i 3 år til dette formål. Denne pulje er bredere funderet end fremkommelighedspuljen.

Midttrafik vil undersøge om der er muligheder for at søge midler fra denne pulje. Af mulige projekter kan nævnes, at Midttrafik gennem de senere år har haft succes med at tilbyde hurtige forbindelser til større uddannelses- og erhvervsområder uden at kunderne først skal skifte bus undervejs - fx mellem Silkeborg og Århus N. Dette kunne være et koncept, der kunne udvikles – måske også i form af et mere højklasset produkt end det vi kender i dag – fx ud fra de erfaringer Midttrafik gør med forsøget på rute 118, hvor der arbejdes med at undersøge, hvad det egentlig er, der kan gøre kunderne mere tilfredse. En anden mulighed indenfor denne pulje, kunne være forslag om indførelse af incitamentskontrakter med vognmænd, baseret på betaling afhængig af udviklingen i passagertallet. Midttrafik arbejder pt. med denne mulighed i forbindelse med udbud af bybuskørslen i Randers.

### **En pulje til forsøgsprojekter med energieffektive transportløsninger**

Der er afsat en pulje på 200 mio. kr. til forsøgsprojekter med henblik på at afprøve mulighederne for mere energieffektive løsninger indenfor bl.a. den offentlige trafik og busser på alternative drivmidler.

Midttrafik er i den forbindelse langt fremme med en model for at styrke incitamentet til at køre energieffektivt i Randers. Det kan ske enten ved at vælge mere energieffektive busser til driften, eller det kan fx ske ved at det bliver muligt at anvende mindre busser aften og weekend. Også forslag til busser med alternative drivmidler kan komme på tale. Eksempelvis har Herning Kommune forespurgt på mulighederne for at køre med brint-busser.

### **En pulje til bedre adgang til den kollektive trafik**

Endelig skal nævnes at der er afsat midler til at skabe bedre forhold ved stationer, herunder "parkér og rejs"-anlæg samt generelt bedre adgang til stationerne. Dette er som udgangspunkt udenfor Midttrafiks ansvarsområde, men det kan ikke afvises at der vil være kommuner, der kan søge om midler til ombygning af stationsområder – fx i samarbejde med DSB – der kan sikre bedre integration mellem bus og tog. Midttrafik indgår i den forbindelse gerne i drøftelser for at sikre så optimale forhold for buspassagererne som muligt, og for at sikre gode skifteforhold mellem bus og tog. Fx vil Horsens være oplagt.

Samlet set vurderer administrationen, at det nye forlig giver flere muligheder for at styrke den kollektive trafik i Midtjylland. Midttrafik bør være aktiv i arbejdet med at udvikle projekter og forslag der kan nyde fremme fra de forskellige puljer, og vil inddrage kommuner og region i dette arbejde. For god ordens skyld, skal det nævnes at der er tale om puljer til udviklingsinitiativer. Puljerne kan således fx ikke anvendes til at begrænse effekten af regionens forslag til effektivisering og modernisering af det regionale rutenet.

- ./.
- På mødet i bestyrelsen for Trafikselskaberne i Danmark blev det besluttet at nedsætte en arbejdsgruppe om udmøntningen af puljerne beskrevet i trafikforliget, som skal lave fælles koncepter for, hvad der virker og tænke initiativer sammen, ligesom i Helsingborg, hvor investeringer i fremkommelighed giver bedre driftsøkonomi, som igen frigiver penge til andre initiativer. Arbejdsgruppen skal samle ideer til et katalog. Arbejdsgrup-

pen har udsendt vedlagte status vedrørende puljer i trafikforliget, hvor der redegøres for de foreløbige forventninger på baggrund af møder med Transportministeriet og Trafikstyrelsen.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

**Bilag**

- status vedrørende puljer i trafikforliget

1-34-75-7-1-07

## 5. Betjeningsmuligheder med Midttur

### Resumé

*Midttrafik tilbyder kommunerne betjening med Midttur og forskellige former for telekørsel. Den vigtigste forskel mellem de to kørselstyper er takstniveauet, hvor taksterne for telekørsel ligner bustakster, mens kunden betaler en højere takst for Midttur. Bestyrelsen ønsker Repræsentantskabs kommentarer til etablering af en ny type Midttur, hvor kundetaksten er højere end teletaxa, men mindre end den nuværende Midttur takst.*

### Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet 20. marts 2009 drøftede Bestyrelsen et forslag fra administrationen om at tilbyde kommunerne Midttur kørsel med lavere kundetakst end nu. Inden beslutning herom, ønsker Bestyrelsen at høre Repræsentantskabet om forslaget.

#### Takster i Midttur

Midtturs takster er som udgangspunkt 14 kr. pr. km, dog minimum 70 kr. Der kan køres i Region Midtjylland samt i Jylland, til og fra Region Midtjylland. Der er rabat, hvis 2 eller flere personer rejser sammen.

Kommunerne har mulighed for at tilbyde borgerne støttet Midttur, hvor taksten er 7 kr. pr. km, dog minimum 35 kr. Indtil videre har Viborg, Skive, Randers, Lemvig, Ikast-Brande og Struer kommuner besluttet at tilbyde støttet Midttur.

Benyttelsen af støttet Midttur har været meget lav, i alt er der i 2008 kørt 5.242 ture i støttet Midttur og 933 ture uden støtte. For de kommuner, der har valgt at støtte Midttur, har det i 2008 i alt kostet ca. 220.000 kr. i tilskud til driften samt administration af ordningen (20 kr. pr. tur). De 933 tuer, der ikke har haft støttet, har været selvfinansierende.

#### Øvrige rejseregler

Brugerne betaler kontant i vognen, og der kan ikke benyttes buskort. Køres der over kommunegrænsen, skal kunderne betale 14 kr. pr. km, med mindre kommunerne har besluttet, at der også skal køres til 7 kr. pr. km mellem 2 eller flere kommuner. I telekørsel skal kunderne betale 18 kr. (for 2 zoner) eller vise buskort med billedlegitimation. Det betyder, at fx uddannelsessøgende kan benytte teletaxa uden særskilt betaling for dette.

Fra februar 2009 kan kommunerne tilbyde støttet Midttur i et afgrænset område. Århus Kommune har fra 9. februar 2009 tilbudt støttet Midttur i et område omkring Lyngby og Labing, hvor der efter en køreplanændring i januar 2009 ikke længere er busbetjening. Hvis den enkelte kommune ønsker det, kan der tilbydes kørsel til/fra stoppesteder uden for det afgrænsede område - fx til nærmeste station.

Midttur kan benyttes kl. 06.00 - kl. 24.00. Bestilling skal ske senest 2 timer før mellem kl. 08.00 og kl. 20.00. Kunden skal acceptere, at kørselstidspunktet kan skubbes med op

---

til 45 minutter i forhold til det ønskede, og at der kan forekomme omvejskørsel, så turen kan tage op til 100 % længere tid end den direkte vej. I gennemsnit har Midttrafik kunder i den variabel kørsel i 2008 30 % forøget rejsetid pga. omvejskørsel og servicetid til andre kunder, herunder hjælp til kørestole ind og ud af vognen. Når turen bestilles, får kunden oplyst et afhentningstidspunkt. Vognen kan komme -5/+15 minutter i forhold til det oplyste tidspunkt. Kommer vognen senere, er der rejsegaranti, så kundens egenbetaling slettes, eller kunden har mulighed for at få betalt en taxaregning.

Omkostningerne for kommunen til den enkelte Midttur afhænger af flere faktorer: Turens længde, hvilken vogn udfører turen, er der samkørsel mv. I gennemsnit har kommunerne i 2008 betalt 41,24 kr. pr. tur (+ 20 kr. i administrationsgebyr pr. tur), mens kunderne har betalt 51,69 kr. Kørslen i Midttur uden kommunestøtte er fuldt ud selvfinansieret.

#### Forslag om Midttur til lav takst

Benyttelsen af støttet Midttur har været meget lav, i alt er der i 2008 kørt 5.242 ture i støttet Midttur og 933 ture uden støtte. Nogle kommuner har foreslået en variant af Midttur, der er billigere for kunderne. Administrationen har på denne baggrund foreslået, at kommunerne får mulighed for at tilbyde Midttur i afgrænsede områder og i afgrænsede tidsperioder til lavere takst: 3 kr. pr. km og minimum 18 kr. Dermed vil egenbetalingstaksten pr. km. være som i handicapkørsel, og minimumsprisen vil svare til en 2 zoners kontantbillet til bus, men kunderne vil stadig ikke kunne bruge buskort.

Ved at have flere valgmuligheder vil det kunne afprøves, hvor stor betydning takstniveauet har for benyttelsen. Med en sådan ordning vil der være tre forskellige varianter af Midttur: Uden kommunal støtte, halv takst og lavere takst. Det vil være muligt at lave yderligere varianter, men administrationen kan ikke anbefale dette, da det i forvejen er vanskeligt at kommunikere de mange ordninger til kunder og chauffører.

#### **Direktøren indstiller,**

**at** repræsentantskabet drøfter forslaget til Midttur med lav takst.

---

1-25-01-1-08

## 6. Status for beslutning om rejsekortet

### Resumé

*Spørgsmålet om Midttrafiks eventuelle tilslutning til Rejsekortet har været i fornyet høring ved kommunerne og regionen i perioden 5. februar 2009 til 3. april 2009.*

### Sagsfremstilling

Midttrafiks Bestyrelse behandler på sit møde 17. april 2009 Midttrafiks eventuelle tilslutning til Rejsekortet.

På Repræsentantskabsmødet vil der blive givet en status for den høring, der har været gennemført blandt kommunerne og regionen samt administrationens indstilling til Bestyrelsen.

### Direktøren indstiller,

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-22-1-09

## 7. Orientering om forventet regnskab 2008

### Resumé

*Det endelige regnskab for 2008 forventes godkendt af Bestyrelsen 15. maj 2008. Der orienteres hermed om det forventede regnskab.*

### Sagsfremstilling

#### Forventet regnskab 2008

./.. På baggrund af de registrerede udgifter og indtægter opgjort pr. 12. marts 2009, er der udarbejdet vedlagte foreløbigt regnskab 2008.

#### *Busdrift*

På busdriften udviser regnskabsresultatet en merudgift vedrørende busdriften på i alt ca. 9,2 mio. kr. Hovedforklaringen er, at lov om omlægning af dieselaftgift betød merudgifter på ca. 9 mio. kr. mere i 2008, idet loven fik virkning fra 1. september 2008, og ikke som budgetteret pr. 1. oktober 2008.

På indtægtsiden er der tale om merindtægter på ca. 2,4 mio. kr. i forhold til det justerede budget.

Det samlede nettoresultat på busdriften er en manko på 6,8 mio. kr.

#### *Midtjyske Jernbaner*

Driftsudgifterne vedrørende Midttrafiks mellemværende med Midtjyske Jernbaner svarer overordnet til de budgetterede driftsudgifter. Indtægterne i 2008 er dog knap 1,3 mio. kr. mindre end budgetteret pga. spormoderniseringen på Odderbanen. De ordinære anlægsudgifter var i 2008 på knap 9,9 mio. kroner, mod budgetterede 13,8 mio. kr.

Samlet set er der en netto mindreudgift på 2,6 mio. kr. Det bemærkes, at drift og anlæg ikke må blandes sammen.

#### *Handicapørsel*

På handicapområdet er der i forhold til de budgetterede udgifter (skal-kørsel) tale om et samlet nettomindreforbrug på 0,2 mio. kr. i 2008.

#### *Trafikselskabets budget*

På Trafikselskabets område, der omfatter såvel driftsudgifter til fx rutebilstationer, information og billetteringsudstyr som rene administrationsudgifter, er der et samlet mindreforbrug på 1,2 mio. kroner. Afvigelsen er sammensat af en mindreindtægt på kontrolafgifter i Århus Kommune på ca. 4,4 mio. kr. og et mindreforbrug på fællesaktiviteter på 5,6 mio. kr.

Baggrunden for indtægtsnedgangen er en ændring i proceduren for inddrivelse af kontrolafgifterne.

Midttrafik overtog ultimo 2006 et budget, der indeholdte indtægter i forbindelse med kontrolafgifter på 8,4 mio. kroner fra Århus Kommune. De faktiske indtægter har altid været lavere. Budgettet var et bruttobudget, og eventuelle afskrivninger af tilgodehaver blev særskilt modregnet i bruttoindtægten.

Selve opgaven med inddrivelse af tilgodehaverne lå fuldt ud ved Midttrafik.

Håndteringen af inddrivelse af kontrolafgifter har gennem 2008 været drøftet indgående mellem Midttrafik og Århus Kommune.

Der er nu indgået en aftale med Århus Kommune om, at Midttrafik foretager de indledende tiltag i forbindelse med rykning for indbetalinger m.v. I det omfang dette ikke har ført til en indbetaling til Midttrafik, overføres de resterende udestående herefter til Århus Kommune, som så selv varetager den endelige inddrivelse af de udestående kontrolafgifter.

Det betyder, at de samlede indtægter, som Midttrafik har registreret i forbindelse med kontrolafgifter i 2008, nedskrives med ca. 4,4 mio. kr., svarende til den del af kontrolafgifterne, der er overført til Århus kommune.

Hermed opstår der i forhold til budgettet en tilsvarende manko.

Den nye procedure betyder, at der skal foretages en justering af budgettet for kontrolafgifter fra og med budget 2009, idet indtægterne skal nedskrives med den forventede andel af kontrolafgifter, der overføres fra Midttrafik til Århus Kommune.

### **Direktøren indstiller,**

**at** det foreløbige regnskab for 2008 tages til efterretning.

### **Bilag**

- foreløbigt regnskab 2008

---

1-21-1-08

## 8. Status for budget 2009

### Resumé

*Midttrafik laver økonomifølgning efter 1. kvartal 2009 til mødet i Bestyrelsen 15. maj 2009. Administrationen kan dog på nuværende tidspunkt pege på en vigtig forudsætning for udgifterne til buskørsel, der har ændret sig.*

### Sagsfremstilling

Ved brev af 26. marts 2009 har Trafikselskaberne i Danmark udmeldt et justeret skøn for udviklingen i reguleringssatsen fra 2008 til 2009. Der er tale om en markant nedjustering af reguleringssatsen fra oprindeligt 9,5 % til nu 4,2 %, og dermed et markant fald i udgifterne til betalingerne til vognmændene for både Midttrafik og bestillerne. Den samlede mindredgift vil være på ca. 68 mio. kr. i 2009.

I Midttrafiks budgetter for 2009, var der taget udgangspunkt i en udmelding fra Trafikselskaberne i Danmark som skønnede en stigning i reguleringssatsen fra 2008 til 2009 på 9,5 %. Trafikselskaberne i Danmark nedjusterede 19. december 2008 dette skøn til 5,4 %. Denne nedjustering blev forelagt Bestyrelsen på mødet 16. januar 2009, og Bestyrelsen tiltrådte, at budgetterne blev nedjusteret på den baggrund. 26. marts 2009 udmeldte Trafikselskaberne i Danmark et nyt, og endnu lavere skøn, idet man nu gik fra en reguleringssats på 5,4 % til 4,2 %.

Midttrafik har på den baggrund skrevet til bestillerne, og dels redegjort for effekten for hver enkelt bestillers økonomi, dels varslet at acontobetalingen til Midttrafik nedjusteres med et tilsvarende beløb fra og med maj 2009. Dette er gjort ved skrivelse af 30. marts 2009.

Til orientering er den økonomiske effekt for hver bestiller vist nedenfor, idet opgørelsen er opdelt på dels effekten af faldet fra 9,5 % til 5,4 % (som Bestyrelsen blev orienteret om 16. januar 2009), dels den yderligere reducerede betaling som skyldes faldet fra 5,4 % til 4,2 %.



Bestiller	Budgetændring 5,4 %	Budgetændring 4,2 %	Budgetændring i alt
Region Midtjylland	-18.589.721	-5.652.542	-24.242.263
Favrskov Kommune	-524.968	-159.626	-684.594
Hedensted Kommune	-360.055	-109.481	-469.536
Herning Kommune	-1.750.372	-532.232	-2.282.604
Holstebro Kommune	-1.143.634	-347.743	-1.491.377
Horsens Kommune	-1.852.873	-563.400	-2.416.273
Ikast-Brande Kommune	-477.761	-145.272	-623.033
Lemvig Kommune	-339.456	-103.218	-442.674
Norddjurs Kommune	-485.023	-147.480	-632.503
Odder Kommune	-222.626	-67.693	-290.319
Randers Kommune	-2.749.364	-835.994	-3.585.358
Ringkøbing-Skjern Kommune	-818.391	-248.847	-1.067.238
Samsø Kommune	-214.983	-65.369	-280.352
Silkeborg Kommune	-2.205.989	-670.771	-2.876.760
Skanderborg Kommune	-677.872	-206.119	-883.991
Skive Kommune	-950.286	-288.952	-1.239.238
Struer Kommune	-307.599	-93.531	-401.130
Syddjurs Kommune	-691.505	-210.265	-901.770
Viborg Kommune	-1.361.885	-414.106	-1.775.991
Århus Kommune	-16.886.901	-5.134.768	-22.021.669
I alt	-52.611.264	-15.997.409	-68.608.673

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-21-1-09

## 9. Temaer og tidsplan for budget 2010

### Resumé

*Administrationen præsenterer tidsplan og temaer for budget 2010.*

### Sagsfremstilling

Midttrafiks administration har påbegyndt arbejdet med budget 2010. Inden der udarbejdes forslag til budgettet, som forelægges Bestyrelsen og sendes til høring ved kommunerne inden endelig vedtagelse i Bestyrelsen, er der hermed lejlighed til, at Repræsentantskabet kan drøfte de temaer, der skal indgå i arbejdet med budget 2010.

### Temaer i budget 2010

På baggrund af det foreløbige regnskab for 2008, de foreløbige udmeldinger omkring lovændringer på trafikområdet og de løbende drøftelser med regionen og kommunerne, forventer administrationen, at der vil blive følgende temaer i budgetlægningen for 2010:

- erfaringer fra regnskab 2008 indarbejdes i budget 2010 (eventuelt justeres budget 2009)
- effekten af ny lov vedrørende cross border leasing
- betydning af regionens og kommunernes bestilling af kørsel i 2010
- økonomiforhandlingerne mellem Danske Regioner, Kommunernes Landsforbund og staten
- takstforhøjelser – statens udmelding om et loft på 4,2 %

./.. Temaerne gennemgås nærmere i vedlagte notat om temaer i budget 2010.

### Tidsplanen

Tidsplanen for vedtagelse af budget 2010 vil være:

- 8. april 2009: Det foreløbige, tekniske budgetforslag for 2010 fremsendes til bestillerne m.h.p. administrativ høring. Deadline for administrativ høring er 5. juni 2009.
- 17. april 2009: Bestyrelsen drøfter det foreløbige, tekniske budget for 2010. På repræsentantskabsmødet drøftes temaer for næste års budget.
- 19. juni 2009: Det foreløbige, tekniske budgetforslag for 2010 inkl. de administrative høringssvar drøftes på bestyrelsesmødet. Administrationen bemyndiges til at indarbejde tekniske justeringer og korrektioner løbende, efter nærmere aftale med bestillerne.
- 31. juli 2009: Det ajourførte foreløbige budget fremsendes til politisk høring ved bestillerne. Deadline for politiske høringssvar er 28. august 2009.
- 11. september 2009: Bestyrelsen vedtager budgettet for Midttrafik. I henhold til vedtægterne kræves, at budgettet skal være vedtaget inden den 15. september.

**Direktøren indstiller,**

**at** Repræsentantskabet drøfter temaer til Midttrafiks budget 2010

**Bilag**

- notat om temaer i budget 2010

---

1-30-804-17-08

## 10. Orientering om status vedrørende effektivisering af det regionale rutenet

### Resumé

*Der orienterer om status for arbejdet med effektivisering af det regionale rutenet.*

### Sagsfremstilling

Regionsrådet vedtog i september 2008 at udsætte den planlagte effektivisering af det regionale rutenet fra 2009 til 2010. Samtidig blev der nedsat en administrativ styregruppe med repræsentanter for Region Midtjylland, kommunerne og Midttrafik. Styregruppen skal udarbejde et samlet forslag, der imødekommer de rammer, bestillerne har angivet.

Den administrative styregruppe bad Midttrafik om at afholde møder med hver kommune og regionen for at gennemgå fakta og forslag til løsninger. Denne kommunemøderunde har været afholdt i december og januar.

Det er blevet meddelt Midttrafik, at der på et møde mellem formandskabet i KKR og regionsrådsformanden 2. april 2009 er aftalt, at afrapportering fra den administrative styregruppes arbejde forventes drøftet på KKR-mødet 17. juni 2009 og på Kontaktudvalgs-mødet mellem kommunerne og regionen 26. juni 2009.

### Direktøren indstiller,

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-00-2-09

## 11. Eventuelt