

Bilagsoversigt

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

- 1 Revisionsberetning vedrørende årsregnskabet for 2009
 1. [Midttrafik årsregnskab 2009 med revisionspåtegning](#)
 2. [Revisionsberetning nr. 7 vedr. årsregnskab 2009](#)
- 2 Disponering af mindreforbrug på trafikelskabets budget 2009
- 3 Præsentation af Midtjyske Jernbaner
 1. [notat med beskrivelse af de væsentligste forhold for Midtjyske Jernbaner](#)
- 4 Orientering om Lemvigbanen og gratis kørsel i lokal ruter i Lemvig Kommune
 1. [Notat Lemvigbanen og lokalruterne](#)
- 5 Orientering om eksempel på udgifter ved gratis kørsel for pensionister
 1. [Notat om gratis kørsel i Horsens Kommune](#)
- 6 Orientering om resultat af leverandørtilfredshedsundersøgelsen 2010
 1. [Analysebureauets rapport for leverandørundersøgelsen 2010](#)
 2. [Administrationens gennemgang af resultaterne af leverandørundersøgelsen](#)
- 7 Orientering om Transportministerens redegørelse om kollektiv trafik
 1. [Transportministerens redegørelse om den kollektive trafik til Folketinget af 28. april 2010](#)
- 8 Orientering om budgetmæssige forudsætninger i forslag til budget 2011
 1. [Notat om forudsætninger og usikkerheder i budget 2011](#)
- 9 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
 1. [Personaleinformation til medarbejdere i Arriva om Deutsche Bahns tilbud](#)
 2. [Foreningen Trafikelskaberne i Danmark pressemeddelelse](#)
- 10 Eventuelt

Århus, 12. maj 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. maj 2010 kl. 12.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Årsregnskab 2009 for Midttrafik

**Maj 2010
Årsregnskabet indeholder 31 sider**

Indhold

Indledning	2
Ledelsens påtegning	3
Den uafhængige revisors påtegning	4
Præsentation af Midttrafik	6
Regnskabsbemærkninger	8
Anvendt regnskabspraksis	13
Den udgiftsbaserede resultatopgørelse	13
Det omkostningsbaserede regnskab	13
Resultatopgørelse for 2009	18
Udgiftsbaseret resultatopgørelse	18
Omkostningsbaseret resultatopgørelse	19
Balance 31. december 2009	20
Pengestrømsopgørelse 2009	21
Noter til resultatopgørelse og balance	22
Regnskabsoversigt på bevillingsniveau	28
Drifts- og rådighedsbeløb	28
Personaleoversigt	29
Uddrag af internt regnskab for 2009 for Busselskabet Århus	
Sporveje	30
Resultatopgørelse omkostningsbaseret, sammenligning 2009 og 2008	30
Balance pr. 31.12.2009	31

Indledning

Midttrafik præsenterer hermed årsregnskabet for 2009. Årsregnskabet indeholder dels et udgiftsbaseret regnskab og dels et omkostningsbaseret regnskab. Statusbalancen er omkostningsbaseret og omfatter dermed såvel omsætningsaktiver, anlægsaktiver og gæld inkl. pensionsforpligtelser m.v.

Det udgiftsbaserede regnskab er kassebaseret, idet udgifter og indtægter resultatføres uden hensyn til, om der er tale om almindelige driftsudgifter eller nyinvesteringer. Det udgiftsbaserede regnskab anvendes som afregningsgrundlag overfor bestillerne.

Det omkostningsbaserede regnskab kan sammenlignes med de regnskaber, der aflægges i henhold til årsregnskabsloven. Det omkostningsbaserede regnskab periodiseres med hensyn til anlægsinvesteringer, finansielle leasingaftaler, pensionsforpligtelser m.v.. I det omkostningsbaserede regnskab optages nyanlæg således til afskrivning hvorved udgifterne fordeles over en årrække svarende til den forventede brugstid.

Ledelsens påtegning

Midttrafiks årsregnskab er aflagt i overensstemmelse med reglerne i Indenrigs -og Sundhedsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner". Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig, således, at årsregnskabet giver et retvisende billede af trafikelskabets aktiver, passiver, finansielle stilling samt resultat.

Bestyrelsen for Midttrafik har den 16. april 2010 behandlet og godkendt et foreløbigt udkast til årsregnskabet for 2009. Det endelige årsregnskab er behandlet og godkendt på bestyrelsesmødet den 21. maj 2010.

Arne Lægaard
Formand for bestyrelsen

Jens Erik Sørensen
Direktør

Den uafhængige revisors påtegning

Til bestyrelsen for Midttrafik

Vi har revideret årsregnskabet for Midttrafik for perioden 1. januar - 31. december 2009 omfattende ledelsens påtegning, regnskabsbemærkninger, anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, noter, regnskabsoversigt, personaleoversigt samt uddrag af internt regnskab for Busselskabet Århus Sporveje. Årsregnskabet er aflagt i henhold til Lov om kommunernes styrelse samt Indenrigs- og Sundhedsministeriets budget og regnskabsbestemmelser for kommuner.

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for at udarbejde og aflægge et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med Lov om kommunernes styrelse samt Indenrigs- og Sundhedsministeriets budget og regnskabsbestemmelser for kommuner. Dette ansvar omfatter udformning, implementering og opretholdelse af interne kontroller, der er relevante for at udarbejde og aflægge et årsregnskab, der giver et retvisende billede uden væsentlig fejlinformation, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne. Herudover er det ledelsens ansvar, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Revisors ansvar og den udførte revision

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført revisionen i henhold til revisionsregulativet for Midttrafik samt danske revisionsstandarder og god offentlig revisionsskik. Disse standarder kræver, at vi lever op til etiske krav samt planlægger og udfører revisionen med henblik på at opnå en høj grad af sikkerhed for, at årsregnskabet ikke indeholder væsentlige fejlinformation.

En revision omfatter handlinger for at opnå revisionsbevis for de beløb og oplysninger, der er anført i årsregnskabet. De valgte handlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurderingen af risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor interne kontroller, der er relevante for Midttrafiks udarbejdelse og aflæggelse af et årsregnskab, der giver et retvisende billede, med henblik på at udforme revisionshandling, der er passende efter omstændighederne, men ikke med det formål at udtrykke en konklusion om effektiviteten af Midttrafiks interne kontrol. En revision omfatter endvidere stillingtagen til, om den af ledelsen anvendte regnskabspraksis er passende, om de af ledelsen udøvede regnskabsmæssige skøn er rimelige samt en vurdering af den samlede præsentation af årsregnskabet. Revisionen omfatter desuden en vurdering af, om de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

Konklusion

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Midttrafiks aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2009 samt af resultatet af Midttrafiks aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2009 i overensstemmelse med den anvendte regnskabspraksis og lovgivningens krav til regnskabsaflæggelse for kommuner. Det er ligeledes vores opfattelse, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Erklæring om udført forvaltningsrevision

I forbindelse med den finansielle revision af Midttrafiks årsregnskab for 2009 har vi foretaget en vurdering af, hvorvidt der for udvalgte områder er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af Midttrafik.

Ledelsens ansvar

Ledelsen har ansvaret for, at der etableres retningslinjer og procedurer, der sikrer, at der tages skyldige økonomiske hensyn.

Revisors ansvar og den udførte forvaltningsrevision

I overensstemmelse med god offentlig revisionsskik og bestemmelserne i Midttrafiks revisionsregulativ har vi for udvalgte forvaltningsområder undersøgt, om der er etableret forretningsgange, der sikrer en økonomisk hensigtsmæssig forvaltning. Vores arbejde er udført med henblik på at opnå begrænset sikkerhed for, at forvaltningen på de udvalgte områder er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde.

Konklusion

Ved den udførte forvaltningsrevision er vi ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at forvaltningen i 2009 på de områder, vi har undersøgt, ikke er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde.

Århus, den 21. maj 2010

KPMG

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Claus Hammer-Pedersen
statsaut. revisor

Jakob Westerdahl
statsaut. revisor

Præsentation af Midttrafik

Midttrafik er etableret i henhold til Lov om trafikselskaber og har til opgave at varetage følgende opgaver i Region Midtjylland

- 1 Offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel
- 2 Fastsættelse af takster og billetteringssystemer
- 3 Koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik
- 4 Variabel kørsel, herunder individuel handicapkørsel
- 5 Privatbaner – Midtjyske Jernbaner

Der henvises til Midttrafiks årsberetning for 2009, som indeholder en mere detaljeret beskrivelse af nøgletal og selskabets aktiviteter i regnskabsåret 2009.

Midttrafik er registeret i det centrale virksomhedsregister under CVR nr. 29 94 31 76.

Visioner og mål

Midttrafiks mission er at skabe bedre mobilitet for borgerne i Region Midtjylland. På vegne af kommunerne og regionen skaber Midttrafik sammenhængende kollektiv trafik for kunderne.

Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik i Midtjylland skal være hurtig, sikker, komfortabel og miljøvenlig. Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik får flere og mere tilfredse kunder, og drives økonomisk effektivt.

Midttrafiks bestyrelse vedtog på møde den 28. november 2008 en strategiplan for Midttrafiks virke i perioden 2009 til 2011. Strategiplanen danner fremadrettet udgangspunkt for fastlæggelse og opfølgning på mål og indsatsområder.

Bestyrelse og direktion

Midttrafik ledes af en politisk valgt bestyrelse på 9 medlemmer. 7 af medlemmerne udpeges af et kommunalt repræsentantskab, og 2 udpeges af Region Midtjylland. Den daglige ledelse varetages af en direktion.

Bestyrelsen:

Arne Lægaard
Holstebro Kommune, formand (V)

Frank Borch-Olsen
Silkeborg Kommune (C)

Mads Nikolajsen
Norddjurs Kommune, 1. næstformand (F)

Rabih Azad-Ahmad
Århus Kommune (B)

Bjarne Schmidt Nielsen
Region Midtjylland, 2. næstformand (A)

Hans Bang-Hansen
Horsens Kommune (V)

Anders Bøge
Skive Kommune (F)

Torben Nørregaard
Region Midtjylland (V)

Finn Stengel Petersen
Herning Kommune (A)

Direktion:

Jens Erik Sørensen

Mette Julbo-Nielsen

Regnskabsbemærkninger

Årsregnskabet for Midttrafik viser et samlet finansieringsbehov på 904.544 tkr. Finansieringsbehovet er baseret på forskellen mellem udgifter og indtægter til kollektiv trafik, og fordeles blandt kommunerne og Region Midtjylland. Det budgetterede finansieringsbehov for 2009 var på 926.926 tkr.

Afvigelsen fra det budgetterede nettoresultat på ca. 22.382 tkr i netto mindreudgifter udgør 2,4 procent af budgettet.

Til orientering kan oplyses, at Midttrafiks samlede bruttoudgifter i 2009 udgør ca. 1,7 mia. kr. Langt hovedparten vedrører busdriften (1,3 mia. kr.). Bruttoudgifterne til variabel kørsel udgør i 2009 154.311 tkr. Bruttoudgifterne til administration og fælles formål udgør 123.814 tkr. Bruttoudgifterne til Midtjyske Jernbaner er opgjort til 45.753 tkr.

Midttrafik har i alt ydet et tilskud på 157,9 mio. kr. til spormodernisering af "Midtjyske Jernbaner", hvoraf 49 mio. kr. er ydet som tilskud i 2009. Midttrafik har finansieret tilskuddet via lån hos Region Midtjylland. Lånet vil blive forrentet og afdraget ved reduktion af de fremtidige anlægstilskud fra Region Midtjylland.

Der er ikke i regnskabsåret meddelt anlægsbevillinger. Tilgangen under materielle anlægsaktiver vedrører finansiel leasing af biler, som i henhold til anvendt regnskabspraksis skal optages til afskrivning på lige fod med købte anlægsaktiver.

Midttrafiks likviditet

Kortfristet gæld til pengeinstitutter udgør ved regnskabsårets udløb 102.994 tkr. Gælden er udtryk for tidsforskydning mellem trafikelskabets udgifter til hovedsageligt busselskaber og indbetaling af bidrag fra kommuner og Region Midtjylland i henhold til byrdefordelingsregnskabet.

Ifølge Indenrigs- og Sundhedsministeriets lånebekendtgørelse kan Midttrafik optage kortfristet gæld til pengeinstitutter til finansiering af drift med max. 125 kr. pr. indbygger i Region Midtjylland, svarende til ca. 156 mio. kr., hvortil kan lægges eventuelle likvide beholdninger. Hvis en eller flere af de deltagende kommuner eller Region Midtjylland har ledige lånrammer kan de reserveres til Midttrafik og dermed forøge adgangen til optagelse af kortfristet gæld i pengeinstitutter.

Midttrafiks nettofinansieringsbehov udgør på balancetidspunktet 102.994 tkr. minus likvide beholdninger 41.778 tkr. = 61.216 tkr., hvilket er indenfor den øvre grænse.

Bemærkninger til resultat og balance

I det følgende suppleres resultatet til byrdefordeling for hovedområderne i resultatopgørelsen samt balanceposterne med bemærkninger, bl.a. vedrørende afvigelser mellem budget og regnskabstal.

Busdrift inkl. Bus- og togsamarbejdet

På busdriften udviser regnskabsresultatet samlet netto mindreudgift på 23,3 mio. kroner i forhold til budgettet. Det svarer til en afvigelse fra netto budgettet på 3,2 %.

Netto mindreudgiften består dels af færre udgifter til vognmandsbetalinger m.v. på 13,6 mio. kroner, dels af merindtægter i forhold til det forventede på 9,7 mio. kroner.

Udgifterne ligger samlet set 13,6 mio. kroner under de budgetterede udgifter, hvilket svarer til et mindreforbrug på i alt 1,02 %.

En væsentlig del af afvigelsen mellem regnskabet og budgettet hænger sammen med, at budgetterne blev udarbejdet på baggrund af data, der har vist sig at være usikre. Dette forhold har været et tilbagevendende problem ved budgettering af udgiftssiden af busdriften, men vil være blevet væsentligt afhjulpet fra og med budgetterne for 2010.

Indtægterne i forbindelse med busdriften overstiger det budgetterede niveau med 9,7 mio. kroner, svarende til en merindtægt på godt 1,6 %. Der er tale om en indtægtsnedgang fra de direkte passagerindtægter, som mere end opvejes af merindtægter ved salg af skolekort, uddannelseskort m.v.

De samlede indtægter på 621,4 mio. kr. stammer primært fra direkte passagerindtægter som udgør 459,7 mio. kr. Salg af skole- og uddannelseskort udgør den næststørste indtægtskilde på 100,4 mio. kroner. Fra Trafikstyrelsen modtager Midttrafik herudover en takstkompensation i f.m. børnerabatter, som i 2009 udgjorde 32,7 mio. kr. Taktsamarbejdet omkring bus og tog giver Midttrafik en nettoindtægt på 21,5 mio. kr. De resterende indtægter på 7,1 mio. kr. vedrører blandt andet befordring af værnepligtige samt fragt indtægter m.v.

Variabel kørsel

Der skelnes her mellem handicapkørsel, som er kørsel af svært bevægelseshæmmede personer udført på baggrund af lovgivningen, og 'kan-kørsel' som omfatter siddende patienttransport for regionen og anden kørsel for kommunerne. 'Kan-kørsel' afregnes direkte med bestilleren efter regning. Det samlede resultat for handicapkørslen udgør et samlet mindreforbrug på 1,4 mio. kroner. 'Kan-kørslen' er et forretningsområde, der hviler i sig selv, og er således fuldt ud indtægtsdækket set fra Midttrafiks side. Det betyder også, at der overføres en del af indtægterne fra 'kan-kørslen' til administrationsområdet til dækning af løn- og personaleudgifter, it med videre, efter aftale med relevante bestillere.

Omsætningen ved 'kan-kørsel' ligger i 2009 på 102,1 mio. kroner. Budgettet og det efterfølgende regnskab vil fremover blive indarbejdet i Midttrafiks samlede økonomioversigt.

Privatbaner – Midtjyske Jernbaner

Midtjyske Jernbaner udarbejder som aktieselskab et selvstændigt regnskab omfattende jernbanens samlede økonomi. I Midttrafiks regnskab indgår kun de direkte mellemværender mellem Midtjyske Jernbaner og Midttrafik.

Specielt med hensyn til udgifter til spormodernisering af strækningen mellem Tranbjerg og Odder skal det nævnes, at bidragene til spormoderniseringen kommer fra Region Midtjylland og videreføres direkte til Midtjyske Jernbaner, med Midttrafik som bindeled. Der er ingen nettopåvirkning af Midttrafiks økonomi i denne sammenhæng, og betalingerne er af samme årsag ikke medregnet i regnskabet eller i budgettet.

Det samlede regnskab for privatbaner viser et merforbrug på 2,5 mio. kr. i forhold til budgettet. Merudgiften dækker både et driftsresultat, som udviser et netto merforbrug på 4,1 mio. kroner, og et anlægstilskud, hvor der er et mindreforbrug på 1,6 mio. kr.

Budgetoverskridelsen på driftssiden på i alt 4,1 mio. kr. stammer primært fra merudgifter på 2,7 mio. kroner, der omfatter upåvirkelige ekstraordinære udgifter til bl.a. lønsumsafgift, øgede pensionsforpligtelser og uddannelse af lokoførere. Merudgiften dækkes jf. aftale med Region Midtjylland via et ekstraordinært driftstilskud fra regionen.

På indtægtssiden er der i forhold til budgettet en tilbagegang (mindreindtægt) på 1,4 mio. kr. der skyldes en tilbagegang i antallet af passagerer.

Anlægsmidlerne gives til øremærkede projekter samt som en mindre pulje til ubestemte investeringer. I det oprindelige budget indgik en forventning om et bidrag fra Lemvig og Holstebro kommuner på i alt 1,6 mio. kroner. Dette bidrag blev ikke realiseret, mens de faktiske udgifter blev tilpasset, således at udgifterne blev 1,6 mio. kr. mindre end budgetteret.

Trafikskabet

Under Trafikskabet er der samlet en række udgiftstyper omfattende egentlige driftsudgifter (vedligeholdelse af billetteringsudstyr, tilskud til rutebilstationer m.v.), fællesudgifter af driftsmæssig karakter (personaleudgifter, information og markedsføring, IT m.v.), billetkontrollen i Århus, indtægter fra kontrolafgifter samt de samlede renteudgifter.

Samlet set er der tale om en merudgift for Trafikskabet på 6,5 mio. kroner i 2009. Denne merudgift vedrører overordnet dels netto mindreindtægter vedrørende kontrolafgifter på 6,9 mio. kroner samt ikke budgetterede renteudgifter på 1,2 mio. kroner. På administration og øvrige fællesudgifter er der tale om et mindreforbrug på 1,6 mio. kroner. Mindreforbrug på øvrige fællesudgifter hænger sammen med at lønudgifterne til Letbanen og Rejsekortet fra og med 2009 udkonteres særskilt på disse områder. Mindreforbruget søges overført til 2010.

Mindreindtægten på kontrolafgifter vedrører Århus Kommune, og påvirker således udelukkende mellemværendet med Århus Kommune. Baggrunden for indtægtsnedgangen er en ændring i proceduren for inddrivelse af kontrolafgifterne, indført i 2008 efter aftale med Århus Kommune.

Procedureændringen betyder, at Midttrafik foretager alle 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 skal bemærkes, at nettoresultatet for hhv. Letbanen og Rejsekortet overføres til 2010. Resultatet for året vedrørende Letbanen er 2.442 t.kr og 1.083 t. kr. vedrørende Rejsekortet.

Byrdefordelingen

Bestyrelsen fastsætter de nærmere retningslinier for selskabets finansiering. Retningslinierne er godkendt af repræsentantskabet og Regionsrådet. Midttrafik har indgået samarbejdsaftale med kommunerne og Region Midtjylland om den kollektive trafik i regionen herunder finansieringen.

Driften af ruter m.v. finansieres dels af indtægter i form af billetsalg m.v. dels i form af bidrag fra de enkelte bestillere – de såkaldte bestillerbidrag. Selskabets øvrige udgifter - netto-udgifter ved rutedrift og administrationsudgifter - byrdefordeles hovedsagelig på grundlag af

- Ruterrelaterede udgifter
- Køreplantimer

Ruterrelaterede udgifter omfatter bl.a. udgifter til billetteringsudstyr og passagertælling . Øvrige nettoudgifter ved ruter og administration fordeles efter køreplantimer, dog med en rabat for de ruter, hvor Midttrafik ikke forestår køreplanlægningen.

Driften af Midtjyske Jernbaner finansieres alene af Region Midtjylland, ligesom driften af Århus Kommunes Busselskab alene finansieres af Århus Kommune.

Resultat til byrdefordeling:

Resultatet til byrdefordeling opgøres på grundlag af den udgiftsbaserede resultatopgørelse. Nyanskaffelser i regnskabsåret indregnes således med kostprisen uanset at aktivet eventuelt optages til afskrivning i balancen.

Indbetaling af aktiekapital og ansvarligt lån til Rejsekort A/S foretaget i regnskabsåret indregnes ikke i resultatet til byrdefordeling.

Pengestrømsopgørelsen

Pengestrømsopgørelsen viser en forøgelse i kortfristede tilgodehavender med 156.593 tkr. på balancetidspunktet, hovedsageligt vedrørende mellemværender med kommuner og Region Midtjylland. Pengebindingen modsvares af øgning af den kortfristede gæld med 131.446 tkr. Disse bevægelser er den primære årsag til at kortfristet gæld til pengeinstitutter er øget med 19.877 tkr.

Materielle anlægsaktiver

Nyanskaffelser indregnes i resultat til byrdefordeling med kostprisen i anskaffelsesåret. Leasede aktiver indregnes med årets betalte leasingydelser.

Immaterielle anlægsaktiver

Midttrafiks immaterielle anlægsaktiver vedrører dels ombygning af lejede lokaler på Søren Nymarks Vej i Højbjerg samt forskelligt software jfr. hovedtallene i årsregnskabs note 7. Immaterielle anlægsaktiver er overtaget i forbindelse med uddelingerne i forbindelse med selskabets etablering 1. januar 2007.

Finansielle anlægsaktiver

Den bogførte værdi af finansielle anlægsaktiver udgør 9.338 tkr. jfr. specifikationen i hovedposter i årsregnskabet note 11.

I regnskabsåret 2009 forøges det ansvarlige lån til rejsekort A/S med 1.031 tkr., og indgår ikke i byrdefordelingen.

I det omfang der konstateres tab på aktierne og det ansvarlige lån skal tabet henføres til Region Midtjylland, Horsens Kommune.

Kortfristede tilgodehavender

Kortfristede tilgodehavender inkl. supplementsposter udgør 383.734 tkr. inkl. tilgodehavender hos kommuner og Region Midtjylland vedrørende byrdefordeling m.v.

Kortfristede tilgodehavende består blandt andet af bestillerbidrag, kontrolafgifter, klippekort tilgodehavende og tilgodehavender vedrørende handicapkørsel.

Likvide beholdninger

Likvide beholdninger udgør 41.778 tkr., omfatter dels vekselbeholdninger m.v. på ruter m.v. og dels en særlig indlånskonto modtaget fra Århus Kommune som kompensation for overtagelse af pensionsforpligtelser i forbindelse med overførsel af tjenestemænd til ansættelse i Midttrafik.

Langfristet gæld

Langfristet gæld 795 tkr., vedrører leasingaftaler på biler.

Kortfristet gæld til pengeinstitutter

Der henvises til omtalen af likviditeten i indledningen til afsnittet.

Kortfristet gæld i øvrigt

Kortfristet gæld i øvrigt udgør 281.295 tkr. inkl. supplementsposter vedrører hovedsagelig entreprenørafregninger m.v.

Kortfristet gæld består af gæld til entreprenører og busselskaber.

Feriepengeforpligtelse

I henhold til lovgivningen, skulle der fra regnskab 2008 opgøres en samlet opgørelse over feriepengeforpligtelsen. I 2008 udgjorde forpligtelsen 8.098 t.kr. i 2009 udgjorde forpligtelsen 9.030 t.kr.

Anvendt regnskabspraksis

Årsregnskabet aflægges i henhold til Budget- og regnskabssystemet for kommuner, fastsat af Indenrigs- og Sundhedsministeriet.

Anvendt regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år.

I det følgende beskrives hovedtrækkene i den regnskabspraksis, der er lagt til grund ved aflæggelsen af årsregnskabet. Årsregnskabet for 2009 er i det følgende primært sammenlignet med regnskabsresultatet for 2008.

Resultatopgørelsen viser nettoudgiften ved drift af ruter m. v. og selskabets administrationsudgifter til byrdefordeling på de deltagende kommuner og regionen. I noterne til hovedposterne i resultatopgørelsen er udgifter og indtægter specificeret på hovedposter for de enkelte aktivitetsområder.

Resultatopgørelsen viser endvidere byrdefordelingen af driftsresultatet på kommuner og Region Midtjylland.

Den udgiftsbaserede resultatopgørelse

Den udgiftsbaserede resultatopgørelse omfatter alene finansielle transaktioner baseret på foreliggende udgifts- og indtægtsbilag, som kan henføres til regnskabsåret.

Udgifter medtages således i det år betalingsforpligtelsen er opstået, det vil sige ved eksempelvis modtagelse af leverandørfaktura eller anden ekstern påkrav. Indtægter medtages i det år hvor endelig ret er erhvervet, det vil sige eksempelvis ved fremsendelse af fakturaer på ydelser eller leverancer, refusionsopgørelser o.l., med anmodning om indbetaling af regningsbeløbet.

Anlægsudgifter afholdt i regnskabsåret udgiftsføres i resultatopgørelsen og optages ikke til afskrivning i balancen. Finansielle leasingaftaler registreres alene i resultatopgørelsen med de leasingydelser, der er forfaldet til betaling i regnskabsåret.

Forskydninger i tjenestemandsansatte medarbejders optjening af ret til pension, feriepengeforpligtelsen samt varebeholdninger registreres ikke i den udgiftsbaserede resultatopgørelse.

Det omkostningsbaserede regnskab

Hovedtrækkene i den anvendte regnskabspraksis for den omkostningsbaserede resultatopgørelse og balancen beskrives i det følgende

Generelt om indregning og måling

Aktiver indregnes i balancen, når aktivet forventes anvendt i mere end et regnskabsår, og aktivets værdi kan måles pålideligt.

Hovedregelen er, at alle indtægter og udgifter henføres til det regnskabsår, de vedrører uanset betalingstidspunkt. Der foretages således fuld periodisering af regionens udgifter og indtægter samt tilgodehavender og gæld i årsregnskabet. Rettigheder og forpligtelser, der ikke kan opgøres endeligt på balancetidspunktet, optages i årsregnskabets afsnit om eventualrettigheder samt kautions- og garantiforpligtelser.

Materielle anlægsaktiver

Materielle anlægsaktiver, herunder materielle anlægsaktiver under udførelse, måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Finansielt leasede aktiver indregnes og måles på tilsvarende vis som egne aktiver. For finansielle leasingkontrakter opgøres kostprisen til laveste værdi af dagsværdi og nutidsværdien af de fremtidige leasingydelse. Ved beregning af nutidsværdien anvendes leasingaftalens interne rentefod som diskonteringsfaktor. Den tilsvarende gældsforpligtelse vedrørende leasede aktiver indregnes som gæld i balancen.

Finansielt leasede aktiver indregnes som anlægsaktiver og behandles regnskabsmæssigt på lige fod med øvrige anlægsaktiver. Herom henvises til særskilt omtale af regnskabspraksis for finansielle leasingaftaler, jf. ovenfor.

Der foretages lineære afskrivninger over aktivets forventede brugstid. Afskrivningsperioden for anlægsaktiver optaget i balancen udgør:

Aktiv	Afskrives over år:
Tekniske anlæg, større specialudstyr, transportmidler og lignende	
Særlige tekniske installationer i bygninger	10 år
Entreprenørmateriel og større maskiner ekskl. biler	7 - 10 år
Driftsmateriel og biler m.v.	5 år
Inventar, herunder computer- og andet IT-udstyr	
Inventar	5 år
IT-udstyr (hardware og software)	3 -5 år

Materielle anlægsaktiver til en værdi mindre end 100.000 kr. pr. enkeltanskaffelse udgiftsføres i anskaffelsesåret, jf. dog nedenfor om større anskaffelser af ensartet udstyr til under 100.000 kr. pr. enhed.

Ensartede mindre aktiver, eksempelvis IT udstyr, inventar på kontorarbejdspladser værdiansættes og kan afskrives samlet. Sådanne aktiver, til kostpris under 100.000 kr. pr. enkeltanskaffelse kan optages i balancen, hvis der er tale om væsentlige samlede indkøb, og hvor det findes hensigtsmæssig at fordele udgifterne over flere år ved indregning i balancen og afskrivning over brugstiden.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgskostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgs-

tidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes i resultatopgørelsen i det år, hvori bindende aftale indgås.

Immaterielle anlægsaktiver

Der foretages ikke indregning og måling af immaterielle anlægsaktiver, bortset fra indretning af lejede lokaler samt større anskaffelser af software, jf. nedenfor.

Software med en anskaffelsessum på under 100.000 kr. pr enkeltanskaffelse udgiftsføres i resultatopgørelsen i anskaffelsesåret.

Software med en anskaffelsessum på over 100.000 kr. pr enkeltanskaffelse indregnes i balancen til kostpris og afskrives lineær over brugstiden, der fastsættes til 3-5 år, afhængig af karakter og formål.

Finansielle anlægsaktiver

Langfristet udlån, andelsbeviser o. lign. optages til anskaffelsesprisen under regnskabsposten finansielle anlægsaktiver, hvis de repræsenterer en omsættelig værdi for selskabet. Aktier indregnes til regnskabsmæssig indre værdi.

Pantebreve og andre langfristede udlån og lign., der ikke repræsenterer en omsættelig værdi for selskabet, optages ikke i balancen. Sådanne aktiver/rettigheder opføres i årsregnskabets fortegnelse over eventualrettigheder.

Varebeholdninger

Råvarer, hjælpematerialer og biprodukter samt varer indkøbt til eget brug udgiftsføres i takt med, at udgifterne afholdes. Varebeholdninger, hvis værdi på stedniveau overstiger 100.000 kr. optages i balancen. Værdien af varebeholdninger reguleres i balancen, hvis der i regnskabsåret forekommer væsentlige ændringer i værdien.

Tilgodehavender

Kortfristede og langfristede omsættelige tilgodehavender optages i balancen under de respektive regnskabsposter til nominel værdi.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter omfatter afholdte omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår.

Hensættelser

Pensionsforpligtelser vedrørende tjenestemandsansatte og medarbejdere på tjenestemandslignende vilkår optages i balancen under hensættelser. Den årlige regulering indregnes i resultatopgørelsen.

Kapitalværdien af forpligtelsen beregnes på grundlag af de forventede fremtidige ydelser, der skal udbetales i henhold til pensionsaftalen. Beregningen baseres på forudsætninger om den fremtidige udvikling i lønniveau, rente, inflation og dødelighed.

Andre forpligtelser, eksempelvis miljøforpligtelser, garantiforpligtelser m.v. optages ikke i balancen. Sådanne eventuelle forpligtelser medtages i årsregnskabet's fortegnelse over eventualforpligtelser.

Finansielle gældsforpligtelser

Kortfristet gæld til pengeinstitutter (driftskreditter) optages under regnskabsposten kortfristet gæld til pengeinstitutter i balancen.

Langfristet gæld optages under regnskabsposten langfristet gæld med restgælden på balance-tidspunktet. Under langfristet gæld indregnes den kapitaliserede værdi af fremtidige ydelser på finansielle leasingkontrakter.

Leje og leasingaftaler

Finansielt leasede aktiver, der har karakter af finansieringsaftaler, indregnes i balancen under anlægsaktiver på lige fod med egne anlægsaktiver og afskrives som sådan. Den kapitaliserede værdi af leasingforpligtelse indregnes under langfristet gæld, jf. omtalen herom ovenfor under finansielle gældsforpligtelser.

Operationelt leasede aktiver, der ikke har karakter af finansieringsaftaler, indregnes ikke under anlægsaktiver eller langfristet gæld. Sådanne aftaler optages i årsregnskabet's fortegnelse over eventualforpligtelser i det omfang selskabets opsigelsesvarsel overstiger 2 år. Optagelse i fortegnelsen sker med angivelse af den samlede lejebetaling i opsigelsesperioden.

Eventualforpligtelser

Eventualforpligtelser indregnes ikke i balancen. Sådanne forpligtelser anføres i årsregnskabet's fortegnelse over eventualforpligtelser.

For eventualforpligtelser herunder garantier og lign. hvorpå der hviler aktuelle eller truende tabrisici tilføjes bemærkning herom i tilknytning til forpligtelsen.

Afgivne garantier

Afgivne garantier indregnes ikke i balancen men anføres i årsregnskabet's fortegnelse over eventualforpligtelser, jf. omtalen ovenfor.

Eventualrettigheder

Eventualrettigheder optages ikke i balancen men oplyses i årsregnskabet's fortegnelse over eventualrettigheder.

Busselskabet Århus Sporveje

Ifølge indgået aftale mellem Underudvalget vedrørende forberedelse af trafikskabet i Region Midtjylland og Århus Kommune skal Busselskabet Århus Sporveje (busselskabet) udgøre et særskilt resultatområde i Midttrafik. Busselskabet skal således være organisatorisk, budget- og regnskabsmæssig adskilt fra Midttrafik. Direktøren for busselskabet referer dog til Midttrafiks direktør.

Ifølge aftalen indgår busselskabet principielt som operatør i Midttrafik på lige fod med Midttrafiks øvrige operatører, dvs. via kontrakter om kørsel m.v. Driften af busselskabet finansieres af Århus Kommune via kontrakter med Midttrafik om buskørsel i Århus Kommune.

Den sammenfattende konsekvens af aftalen indebærer, at Midttrafik betaler for buskørsel leveret af busselskabet. Århus Kommune pålignes den tilsvarende udgift via byrdefordelingsregnskabet. Disse udgifter og indtægter indgår således i Midttrafiks driftsregnskab for 2009.

Busselskabet har egen bogføring og aflægger et internt årsregnskab for selskabets udgifter og indtægter. Hvis busselskabets resultatområde nedlægges skal restværdien af busselskabets aktiver tilbageføres til Århus Kommune.

Med henvisning til den indgåede aftale er busselskabets drift og balance ikke indarbejdet i Midttrafiks årsregnskab.

Resultatopgørelse for 2009

Udgiftsbaseret resultatopgørelse

(1.000 kr.)

	<u>Note</u>	Regnskab <u>2009</u>	Budget <u>2009</u>	Regnskab <u>2008</u>
Resultat af hovedaktiviteter				
Busdrift	1	702.916	726.187	595.077
Variabel kørsel	2	44.939	46.335	42.041
Midtjyske Jernbaner	3	32.875	30.348	31.719
Trafikselskabet	4	123.183	116.692	109.616
Letbanen	5	0	5.200	0
Rejsekort	6	338	2.163	0
X-Bus	7	293	0	0
Renter		0	0	1.973
Udgifter til byrdefordeling		904.544	926.926	780.426

Resultat fordelt på bestillere

(1.000 kr.)

	<u>Note</u>	Regnskab <u>2009</u>	Budget <u>2009</u>	Regnskab <u>2008</u>
	8			
Favrskov Kommune		14.079	14.838	12.573
Hedensted Kommune		12.235	12.374	10.812
Herning Kommune		38.746	37.708	35.490
Holstebro Kommune		26.202	27.612	23.321
Horsens Kommune		32.652	38.065	31.437
Ikast-Brande Kommune		15.394	14.035	12.914
Lemvig Kommune		9.578	9.973	11.162
Nordjurs Kommune		14.125	13.619	12.613
Odder Kommune		6.640	6.948	6.160
Randers Kommune		54.160	46.633	44.080
Ringkøbing-Skjern Kommune		23.013	22.435	22.188
Samsø Kommune		4.149	4.043	3.823
Silkeborg Kommune		40.612	43.160	36.756
Skanderborg Kommune		17.224	16.148	15.168
Skive Kommune		19.697	20.267	18.464
Struer Kommune		8.053	7.080	7.188
Syddjurs Kommune		16.717	16.703	15.553
Viborg Kommune		28.158	31.349	25.990
Århus Kommune		257.545	251.864	213.593
Region Midtjylland		265.566	286.374	221.288
Ikke byrdefordelt		0	5.700	-146
Byrdefordelt i alt		904.544	926.926	780.426

Resultatopgørelse for 2009 – fortsat

Omkostningsbaseret resultatopgørelse (1000 kr.)

	<u>Note</u>	<u>Regnskab</u> <u>2009</u>	<u>Regnskab</u> <u>2008</u>
Nettoresultat i udgiftsbaseret regnskab			
Anlægsudgifter optaget til afskrivning jf. anvendt regnskabspraksis.	9/10	1.111	888
Leasing afdrag		260	265
Udbetalt pension		95	70
Afskrivninger på anlægsaktiver	9/10	-4.421	-2.228
Periodisering af hensættelser til tjenestemandspensioner og feriepenge		-2.213	-2.095
Driftsresultat, omkostningsbaseret		<u>-5.168</u>	<u>-3.100</u>

Balance 31. december 2009

(1.000 kr.)

	Note	31/12 2009	31/12 2008
AKTIVER			
Materielle anlægsaktiver	9	1.334	2.250
Immaterielle anlægsaktiver	10	1.206	3.600
Finansielle anlægsaktiver	11	8.338	8.559
Kortfristede tilgodehavender		383.734	227.141
Periodeafgrænsningspost	12	157.879	108.879
Likvide aktiver		41.778	42.211
Aktiver i alt		<u>594.269</u>	<u>392.640</u>
PASSIVER			
Egenkapital	13	8.371	12.119
Ikke byrdefordelt resultat overført til 2008	14	0	-3.196
Hensatte forpligtelser, pension til tjenestemænd		33.905	32.719
Hensatte forpligtelser, feriepenge		9.030	8.098
Langfristet gæld vedr. leasing		795	1.056
Langfristet gæld til Region Midtjylland	12	157.879	108.879
Kortfristet gæld til pengeinstitutter		102.994	83.117
Kortfristet gæld i øvrigt		281.295	149.848
Passiver i alt		<u>594.269</u>	<u>392.640</u>

Pengestrømsopgørelse 2009

(1.000 kr.)

	2009
Driftsresultat, omkostningsbaseret	-5.168
Likviditetsregulering til driftsresultat :	
Pensionsudbetaling	-95
Afskrivninger	4.221
Regulering af pensionsforpligtelser og ferieforpligtelser	2.213
Afdrag leasing	-261
Diverse egenkapitalposterings *	5.039
Likviditetsregulering til driftsresultat i alt	6.149
Likviditetsreguleringer fra investeringer :	
Køb af anlægsaktiver	-1.111
Salg af anlægsaktiver	0
Likviditetsreguleringer fra investeringer i alt	-1.111
Likviditetsvirkning af drift og investeringer	5.038
Øvrige likviditetsforskydninger	
Stigning af kortfristet tilgodehavende i øvrigt	-156.593
Stigning af kortfristede gældsforpligtelser	131.446
Stigning af kortfristet lån i pengeinstitutter	19.877
Stigning af ansvarligt lån	-201
Øvrige likviditetsforskydninger i alt	-5.471
Årets samlede likviditetsvirkning	
Likvid beholdning primo regnskabsåret	42.211
Ændring i likviditet jf. ovenfor (likviditetstræk)	-433
Likvid beholdning ultimo regnskabsåret	41.778

* Diverse egenkapitalposterings består af reguleringer til byrdefordeling mm. 2007 og 2008.

Noter til resultatopgørelse og balance

(1.000 kr.)

1 Busdrift (inkl. Bus/tog samarbejde)

	Regnskab <u>2009</u>	Budget <u>2009</u>	Regnskab <u>2008</u>
Drift af busruter	1334.339		1.219.162
Kørsel i naboregioner (netto) *	-10.031		-8.643
Diverse	0		0
Udgifter i alt	1.324.308	1.337.906	1.210.519
Salg af kort og billetter m.v.	-564.916		-563.642
Takstkompensation fra staten	-32.654		-31.550
Bus- og togsamarbejdet	-21.517		-18.111
Befordring af værnepligtige	-2.305		-2.138
Indtægter i alt	-621.392	-611.719	-615.441
Netto udgift til byrdefordeling	702.916	726.187	595.077

*Nettoindtægt ifm. Midttrafiks kørsel i naboregioner og NT og Sydtrafiks kørsel i Region Midtjylland. Da der er en indtægt har Midttrafik kørt mere i naboregionerne end NT og Sydtrafik har kørt i Region Midtjylland. Indtægten vedrører udelukkende Region Midtjylland. Afvigelsen på busdriften i forhold til regnskab 2008 skyldes primært diesels afgiften, som kom på i slutningen af 2008.

2 Variabel kørsel

	Regnskab <u>2009</u>	Budget <u>2009</u>	Regnskab <u>2008</u>
SKAL kørsel, udgifter			
Handicapkørsel, udgifter	52.224	53.933	48.136
Egenbetaling	-7.285	-7.598	-6.095
Netto udgifter til byrdefordeling	44.939	46.335	42.041

	Regnskab <u>2009</u>
KAN kørsel ,udgifter	
Flextrafik for kommuner og region	101.584
Kommunestøttet Midttur	292
Teletaxa	210
Udgifter til byrdefordeling	102.087
Indbetalt	-102.087
Netto udgifter til byrdefordeling	0

3 Mellemværende med Midtjyske Jernbaner

	Regnskab 2009	Budget 2009	Regnskab 2008
Driftsudgifter	39.853	37.164	35.751
Investeringer	5.900	7.513	9.868
Billetindtægter, fragt m.v.	-12.878	-14.328	-13.900
Netto udgift til byrdefordeling	32.875	30.348	31.719

Midttrafik disponerer over aktiemajoriteten og stemmeretten for Midtjyske Jernbaner (i regnskabet for 2007 benævnt Hads-Ning Herreders Jernbane A/S og Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S) jfr. omtalen under finansielle anlægsaktiver i årsregnskabet.

4 Trafikselskabet (administration og fællesudgifter)

	Regnskab 2009	Budget 2009	Regnskab 2008
Driftsudgifter			
Terminaler, rutebilstationer samt billetteringsudstyr	16.809	17.035	16.430
Administration			
Løn	50.135	54.220	48.667
Administrationudgifter	5.731	5.000	6.458
IT-udgifter	22.057	21.949	18.417
Information og markedsføring	12.289	12.106	11.407
Lokaler	7.560	5.955	5.821
Personale	2.551	2.529	2.326
Tjenestebiler	955	795	677
Bus & Tog Sekretariatet	1.791	1.500	862
X-bus sekretariat	1.543	1.400	1.400
Diverse/trafikanalyser/indtægtsfordeling/kampagner	2.799	3.288	392
Delsum **	124.220	125.777	
Renteudgifter *	1.197	0	0
Kontrolafgifter	-2.234	-9.085	-3.240
Netto udgift til byrdefordeling	123.183	116.692	109.616

* i R2008 var renteudgifter ikke en del af Trafikselskabet

** Mindreforbrug på 1.557 tkr. overført til 2010

5 Letbanen

Resultat 2009	2.971
Resultat 2007-2008	-529
Netto udgift overført til 2010	2.442
Netto udgift til byrdefordeling	0

Regnskabet for Letbanen fordeler sig over 3 år 2007-2009, resultatet af disse tre år overføres til regnskab 2010.

6 Rejsekortet

Resultat 2009	1.421
Netto udgift overført til 2010	1.083
Netto udgift til byrdefordeling	338

Regnskabet for rejsekortet fordeler sig over 5 år 2007-2012, resultatet overføres til regnskab 2010
Beløbet som byrdefordeles er regnskabet for alle bestiller som afregnes årligt.

7 X-BUS

Resultat 2009	293
Netto udgift til byrdefordeling	293

Resultat 2009 fremkommer ved at der er indkøbt klippekort, der på opgørelsestidspunktet endnu ikke er solgt.

8 Byrdefordeling i hovedtal

	Regnskab								
	Bus	Handi-cap	Administration			Rejse-kort	Tog	X-Bus	I alt
			Adm. bus	Adm. handicap	Adm. i alt				
Favrskov	12.198	868	611	400	1.011	2	0	0	14.079
Hedensted	8.038	3.294	254	648	902	1	0	0	12.235
Herning	33.700	1.486	2.847	702	3.549	11	0	0	38.746
Holstebro	22.836	1.045	1.739	576	2.315	7	0	0	26.202
Horsens	26.633	1.782	3.253	973	4.226	11	0	0	32.652
Ikast-Brande	13.872	643	600	277	877	2	0	0	15.394
Lemvig	8.476	448	428	225	653	1	0	0	9.578
Norrdjurs	12.761	595	503	262	766	2	0	0	14.125
Odder	5.579	598	209	253	462	1	0	0	6.640
Randers	45.916	1.764	5.561	898	6.460	20	0	0	54.160
Ringkøbing-Skjern	20.149	1.147	1.218	496	1.714	4	0	0	23.013
Samsø	3.639	101	343	65	408	1	0	0	4.149
Silkeborg	33.786	1.748	4.082	981	5.063	15	0	0	40.612
Skanderborg	14.738	1.025	933	525	1.458	4	0	0	17.224
Skive	16.444	813	1.995	438	2.433	7	0	0	19.697
Struer	7.016	357	473	205	678	2	0	0	8.053
Syddjurs	14.742	668	1.001	303	1.304	4	0	0	16.717
Viborg	23.500	1.371	2.546	732	3.278	9	0	0	28.158
Århus	193.037	25.188	34.457	4.767	39.224	95	0	0	257.545
Regionen	185.857	0	46.401	0	46.401	139	32.875	293	265.566
I alt	702.916	44.939	109.454	13.729	123.183	338	32.875	293	904.544

Ovenstående er det samlede resultat for Midttrafik på alle forretningsområder fordelt ud på de enkelte bestillere

9 Materielle anlægsaktiver

	Driftsmateriel og biler	Inventar inkl. IT-udstyr	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2009	2.246	1.168	3.414
Tilgang	0	181	181
Afgang	0	0	0
Kostpris pr. 31. december 2009	2.246	1.349	3.595
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2009	-699	-465	-1.164
Årets afskrivninger	-740	-357	-1.097
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	0	0
Af- og nedskrivninger 31. december 2009	-1.439	-822	-2.261
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2009	807	527	1.334

10 Immaterielle anlægsaktiver

	Ombygninger	Software	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2009	472	7.241	7.712
Tilgang	930	0	930
Afgang	0	0	0
Kostpris pr. 31. december 2009	1.402	7.241	8.642
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2009	-90	-4.023	-4.113
Årets afskrivninger	-106	-3.218	-3.324
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	0	0
Af- og nedskrivninger 31. december 2009	-196	-7.241	-7.437
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2009	1.206	0	1.206

11 Finansielle anlægsaktiver

	Andel i År- hus Rutebil- station	Aktier i Rejsekort A/S	Ansvarlig lån til rejse- kort A/S	Aktier i rejseplan A/S	Ansvarlig lån til Rej- seplan A/S	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2009	561	1.865	3.449	1.584	1.100	8.559
Tilgang	0	0	1.031	0	0	1.031
Kostpris pr. 31. december 2009	561	1.865	4.480	1.584	1.100	9.590
Nedskrivninger 1. januar 2009	0	0	0	0	0	0
Årets regulering og afdrag	94	-495	0	-21	-830	0
Nedskrivninger 31. december 2009	0	0	0	0	0	0
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2009	655	1.370	4.480	1.563	270	8.338

Udover de værdiansatte finansielle anlægsaktiver 9.590 tkr. har Midttrafik en aktiebesiddelse inkl. stemmeret i Midtjyske Jernbaner, der i bogføringen og årsregnskabet for 2009 er værdiansat til under 1 tkr. på grund af vedvarende driftsunderskud i selskabet.

Midtjyske jernbaner

Midttrafik ejer 39.812 tkr. af Midtjyske Jernbaners samlede aktiekapital og disponerer over 88,6 % af stemmeretten på selskabets generalforsamling.

Selskabets årsrapport for 2009 vises nedenfor, når det endelige regnskab foreligger.

12 Spormodernisering, Midtjyske Jernbaner

Midttrafik har ydet et tilskud på 157,9 mio. kr. til spormodernisering af Midtjyske Jernbaner, hvoraf 49 mio. kr. er ydet i 2009. Midttrafik har finansieret tilskuddet via lån hos Region Midtjylland. Lånet vil blive forrentet og afdraget ved reduktion af de fremtidige anlægstilskud fra Region Midtjylland. Der vil blive udarbejdet låneaftale som beskriver låneafviklingen, herunder særligt i forbindelse med ændringer i struktur/opgavefordeling mellem myndigheder.

Hovedreglen i budget- og regnskabssystem for kommuner er, at anlægstilskud skal udgiftsføres i tilskudsåret. Som følge af den direkte sammenhæng mellem anlægstilskuddet til Midtjyske Jernbaner og reduktionen i tilskud til Region Midtjylland har Midttrafik valgt, at anlægstilskuddet til Midtjyske Jernbaner periodiseres i Midttrafik's årsregnskab, således at tilskuddet udgiftsføres i takt med afdrag på gælden. Dette medfører, at hverken den udgiftsbaserede eller omkostningsbaserede resultatopgørelse i Midttrafik påvirkes netto af tilskuddet til spormodernisering og dermed heller ikke de fremtidige byrdefordelinger.

I balancen indregnes tilskuddet til Midtjyske Jernbaner som en periodeafgrænsningspost under aktiver, mens gælden til Region Midtjylland er indregnet under regnskabsposten Langfristet gæld til Region Midtjylland.

13 Egenkapital

	2009	2008
Egenkapital jf. regnskab for 2008	12.119	25.391
Primoregulering (ferieforpligtelse 2007)	0	- 7.247
Egenkapital pr. 1. januar 2009 efter primoregulering	12.119	18.144
Reguleringer af balanceposter m.v. netto	1.420	-2.925
Resultat 2009 ifølge omkostningsbaseret resultatopgørelse	-5.168	-3.100
Egenkapital pr. 31. december 2009	8.371	12.119

14 Ikke byrdefordelt resultat

	2009	2008
Overført 1. januar	-3.196	-3.150
Ikke byrdefordelt resultat	0	-46
Bestillerfordelt pr. 31. december 2009	3.196	0
Status pr. 31. december 2009	0	-3.196

Eventualrettigheder

	Beløb
Midtjyske Jernbaner	Ukendt
Eventualværdi af nom. 44.934 tkr. aktier i selskabet, bogført til 1 tkr.	

Regnskabsoversigt på bevillingsniveau

Drifts- og rådighedsbeløb

	Oprindeligt budget for 2009	Budget- korrektioner	Korrigeret budget for 2009	Regnskab 2009
Busdrift, mindreudgift 23.271 tkr.				
Resultat til byrdefordeling *	793.387	-67.199	726.187	702.916
Handicapkørsel mindreudgift 1.396 tkr.				
Resultat til byrdefordeling	46.335	0	46.335	44.939
Privatbaner merudgift 2.527 tkr.				
Resultat til byrdefordeling	30.348	0	30.348	32.875
Administration (eksl. Letbanen) merudgift 6.492 tkr.				
Resultat til byrdefordeling	116.692	0	116.692	123.183
Letbanen	5.200		5.200	0
Rejsekortet	2.163		2.163	0
Rejsekort	0	0	0	338
X-Bus	0	0	0	293
Sammentælling	992.514	-67.199	926.926	904.544

*Budget korrektioner vedrører ændringen af pl(pris og løn regulering) fremskrivning fra oprindeligt 9,5 % til 4,2 % for bus udgifter.

Der henvises i øvrigt til årsregnskabets regnskabsbemærkninger hvor der er knyttet kommentarer til de enkelte funktioner i resultatopgørelsen herunder afvigelser mellem budget og regnskabsbeløb.

Personaleoversigt

Personaleforbrug	2009	2008
	Årsværk	Årsværk
Direktion	2,00	2,00
Ledelsessekretariatet	0,32	3,34
HR	3,09	3,00
IT	1,00	1,17
Rejsekort	1,00	1,00
Kundeservice, Intern Service, Rutebilstationer	17,79	17,73
Markedsføring, Kommunikation, Kvalitet, Udvikling	7,39	4,57
Trafikkontrol, Billetkontrol, Drift	45,17	41,50
Køreplanlægning, Udbud og Kontrakter	16,47	13,27
Variabel Kørsel*	33,55	28,02
X bus sekretariat, Trafikplan	2,44	3,71
Områdekontor Videbæk	8,04	9,11
Økonomi, Afregning, Takster	9,07	7,75
Letbanesekretariat	1,51	1,00
I alt	148,84	137,17

* Heraf 14,5 stillinger som indtægtsdækket virksomhed

Fra 2008 til 2009 er sket en stigning på 11,67 fuldtidsstillinger. Stigningen skyldes primært følgende forhold: Opnormering af billetkontrollen og udvidelse af Variabel Kørsel.

Uddrag af internt regnskab for 2009 for Busselskabet Århus Sporveje

Resultatopgørelse omkostningsbaseret, sammenligning 2009 og 2008

Alle beløb er i 1.000 kr.

	2009	2008	
Indtægter			
Indtægter, busdrift	471.851	438.240	7,7%
Indtægter, øvrige	10.996	10.113	8,7%
Indtægter i alt	482.847	448.354	7,7%
Variable produktionsomkostninger			
Chaufføromkostninger	242.686	229.316	5,8%
Vognomkostninger	72.741	65.641	10,8%
Variable produktionsomkostninger i alt	315.427	294.956	6,9%
Dækningsbidrag	167.420	153.397	9,1%
Faste omkostninger			
Kontante kapacitetsomkostninger	63.139	59.642	5,9%
Øvrige faste omkostninger	49.771	44.117	12,8%
Faste omkostninger i alt	112.910	103.758	8,8%
Resultat før renter og afskrivninger	54.510	49.639	9,8%
Renteindtægter	0	13	
Renteudgifter	2.568	2.498	2,8%
Afskrivninger	34.794	33.470	4,0%
Ekstraordinær indtægt	0	1.486	
Lønsum af årets resultat	528	0	
Årets resultat	16.620	15.170	9,6%

Balance pr. 31.12.2009

Alle beløb er i 1.000 kr.

	Primo året	Årets bevægelser	Ultimo året
Aktiver			
Anlægsaktiver, note 8	234.084	31.883	265.966
Omsætningsaktiver			
Varelager i alt	13.827	-1.976	11.851
Tilgodehavender			
Tilgodehavender debitorer	7.608	-6.908	699
Tilgodehavender, vekselpenge	405	8	413
Tilgodehavender, Lønhuset, Århus Kommune	214	-181	34
Tilgodehavender, moms og afgifter	5.299	-827	4.471
Tilgodehavender, periodeafgrænsning	11.786	-9.776	2.010
Tilgodehavender i alt	25.312	-17.684	7.628
Formuekonto	92.679	-92.679	0
Likvid beholdning	139.050	-12.715	126.335
Omsætningsaktiver i alt	270.869	-125.055	145.813
Aktiver i alt	504.953	-93.173	411.780
Passiver			
Egenkapital og lign.			
Egenkapital			
Egenkapital primo, note 9	-5.821	11.446	5.625
Periodens resultat	0	16.620	16.620
Egenkapital ultimo i alt	-5.821	28.066	22.245
Aktiver fra Århus Kommune			
Formuekonto incl. renter, note 10	92.679	-92.679	0
Anlæg overtaget fra Å.K., note 11	93.037	-32.081	60.956
Aktiver fra Århus Kommune i alt	185.716	-124.760	60.956
Egenkapital og lign.	179.895	-96.694	83.201
Langfristet gæld	119.065	53.397	172.462
Kortfristet gæld			
Gæld til kreditorer	8.584	9.761	18.345
Mellemregning med ÅK	134.373	-60.569	73.805
Timebanker, feriepenge mv., note 12	63.035	932	63.966
Kortfristet gæld	205.993	-49.876	156.116
Passiver i alt	504.953	-93.173	411.780

Århus, 12. maj 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. maj 2010 kl. 12.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



KPMG
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
AUDIT
Bruun's Galleri
Værkmestergade 25
Postboks 330
8100 Århus C

Telefon 86 76 46 00
Telefax 72 29 30 30
www.kpmg.dk

Midttrafik

Revisionsberetning nr. 7 af 21. maj 2010 vedrørende afslutning af revisionen af årsregnskabet for 2009

10-p002 JW EM 007381 09002.docx

Indhold

1	Konklusion på revision af årsregnskabet for 2009	89
1.1	Indledning	89
1.2	Revisionspåtegning på årsregnskabet	89
1.3	Sammenfatning af bemærkninger i revisionsberetning	89
1.4	Sammenfatning af supplerende oplysninger i revisionsberetningen	90
2	Kommentarer vedrørende regnskabet for Midttrafik	90
2.1	Årsregnskabsudarbejdelse	91
2.2	Byrdefordeling	91
2.3	Sammenholdelse af regnskab med bevillinger	92
2.4	Periodisering af indtægter og udgifter	92
2.5	Finansielle anlægsaktiver	93
2.6	Letbanesamarbejde og Rejsekortsekretariatet	93
2.7	Kortfristede tilgodehavender	94
2.8	Spormodernisering, Midtjyske Jernbaner	95
2.9	Likvide aktiver	96
2.10	Hensatte forpligtelser, pension	96
2.11	Kortfristet gæld til pengeinstitutter	96
2.12	Kortfristet gæld i øvrigt	97
2.13	Egenkapital	97
3	Revision af internt årsregnskab for Busselskabet Århus	
	Sporveje	98
3.1	Indtægtsområdet	98
3.2	Løn- og personaleområdet	98
3.3	Fordeling af omkostninger og indtægter vedrørende kontrakter	99
3.4	Anlægsaktiver	99
3.5	Likvide aktiver	100
3.6	Langfristet gæld	100
3.7	Egenkapital	100
4	It-forhold	101
5	Moms og lønsumsafgift	102
5.1	Lønsumsafgift	102
5.2	Tilskud til rutebilstationer	103
6	Forvaltningsrevision m.v.	103
6.1	Forvaltningsrevision	103
7	Øvrige forhold	104

7.1	Direktionens regnskabserklæring	104
7.2	Ikke-korrigerede forhold	104
7.3	Besvigelser af væsentlig betydning for årsregnskabet	104
7.4	Overholdelse af lovgivningen	104
7.5	Begivenheder indtruffet efter balancedagen	105
7.6	Forsikringer	105
7.7	Lovpligtige oplysninger	105

1 Konklusion på revision af årsregnskabet for 2009

1.1 Indledning

I henhold til Revisionsregulativ for Midttrafik afgives hermed afsluttende beretning om udført revision vedrørende årsregnskabet for 2009.

Årsregnskabet for Midttrafik er aflagt af direktionen og forelagt bestyrelsen til godkendelse.

Vores revision er udført i overensstemmelse med de principper, der er beskrevet i revisionsberetning af 18. februar 2008 om ansvarsforhold og revisionens formål, tilrettelæggelse og udførelse.

Vores konklusion på den udførte revision meddeles dels ved revisionspåtegning på årsregnskabet for 2009, jf. afsnit 1.2, og dels ved afgivelse af revisionsberetning.

Revisionsberetningen giver en kort summarisk redegørelse for, hvilke revisionsarbejder der er udført, og om der på baggrund heraf har været anledning til at fremkomme med bemærkninger over for bestyrelsen, som tilsynsmyndigheden skal informeres om, jf. afsnit 1.3. Herudover anføres supplerende oplysninger eller kommentarer, som revisor finder anledning til at meddele bestyrelsen, jf. afsnit 1.4.

Revisionen i årets løb og resultatet heraf er omtalt i vores revisionsberetning nr. 6 af 4. marts 2010.

1.2 Revisionspåtegning på årsregnskabet

Vi har forsynet Midttrafiks årsregnskab for 2009 med revisionspåtegning uden forbehold eller supplerende oplysninger som defineret i erklæringsbekendtgørelsen for statsautoriserede revisorer.

Vores konklusion på den finansielle del af revisionen lyder således:

"Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Midttrafiks aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2009 samt af resultatet af Midttrafiks aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2009 i overensstemmelse med den anvendte regnskabspraksis og lovgivningskrav til regnskabsafleggelse for kommuner. Det er ligeledes vores opfattelse, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis."

Tilsvarende lyder vores konklusion vedrørende den udførte forvaltningsrevision således:

"Ved den udførte forvaltningsrevision er vi ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at forvaltningen i 2009 på de områder vi har undersøgt ikke er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde."

1.3 Sammenfatning af bemærkninger i revisionsberetning

I henhold til § 7 i Indenrigs- og Socialministeriets bekendtgørelse nr. 136 af 3. februar 2010 om kommunernes budget og regnskabsvæsen, revision m.v. skal vi anføre bemærkninger,

hvis vi under revisionen konstaterer forhold, hvorom vi mener, at bestyrelsen og tilsynsmyndigheden skal informeres.

I henhold til Midttrafiks revisionsregulativ skal revisor gøre bemærkninger, såfremt det vurderes:

- at regnskabs poster ikke er i overensstemmelse med bestyrelsens beslutninger,
- at der er handlet i strid med gældende love og bestemmelser, eller der kan være tvivl herom,
- at lovligheden af en post eller disposition må anses for tvivlsom,
- at der ved gennemgangen af de etablerede forretningsgange konstateres væsentlige mangler i kontrolmæssig henseende, idet revisor samtidig kan fremsætte forslag til udbedring af de konstaterede mangler, eller
- at de foreskrevne forretningsgange i øvrigt ikke er fulgt.

Nærværende beretning indeholder ingen nye revisionsbemærkninger, som bestyrelsen skal besvare over for tilsynsmyndigheden.

1.4 Sammenfatning af supplerende oplysninger i revisionsberetningen

I henhold til Midttrafiks revisionsregulativ gives supplerende oplysninger i revisionsberetningen om forhold, som ikke har givet anledning til revisionsbemærkninger, men som er så væsentlige, at bestyrelsen bør orienteres herom.

Nærværende beretning indeholder på følgende områder supplerende oplysninger, som bestyrelsen hermed orienteres om:

1. Byrdefordeling, jf. afsnit 2.2
2. Rejsekortsekretariat, jf. afsnit 2.6
3. Tildeling af brugerrettigheder hos Busselskabet Århus Sporveje, jf. afsnit 4.

2 Kommentarer vedrørende regnskabet for Midttrafik

Indledningsvis skal vi henvise til Midttrafiks regnskabsbemærkninger vedrørende årsregnskabet for 2009.

Midttrafiks ledelse har i lighed med tidligere år valgt ikke at indregne Busselskabet Århus Sporveje i Midttrafiks resultatopgørelse og balance, men blot at vise et uddrag af det interne årsregnskab for 2009 for Busselskabet Århus Sporveje som bilag til Midttrafiks årsrapport.

I vores revisionsberetning nr. 3 af 30. september 2008 anbefalede vi, at Midttrafik tog kontakt til tilsynsmyndighederne for at få bekræftet, at den valgte fremgangsmåde kan godkendes. Midttrafik har modtaget svar fra tilsynsmyndigheden den 5. maj 2010, hvori de anfører, at de har godkendt den valgte regnskabspraksis.

Nedenfor har vi anført vores kommentarer til revisionen af årsregnskabet for Midttrafik. For kommentarer vedrørende det interne årsregnskab for Busselskabet Århus Sporveje henvises til afsnit 3.

2.1 Årsregnskabsudarbejdelse

Overordnet set er det vores opfattelse, at grundlaget for udarbejdelse af årsregnskabet for Midttrafik er forbedret i forhold til tidligere år. Der er i lighed med sidste år sket forbedringer i forhold til afstemningsprocedurer, dokumentation for sammenhænge i Prisme, byrdefordeling m.v.

Det er dog fortsat vores opfattelse, at den regnskabsmæssige og økonomiske administration kan effektiviseres. Midttrafik har været i gang med at ændre kontoplanens opbygning, specifikationsgrad, kontobetegnelser m.v. Dette arbejde er ifølge det oplyste endnu ikke afsluttet. Det er oplyst, at arbejdet forventes afsluttet i 2010.

2.2 Byrdefordeling

Byrdefordelingen sker på baggrund af den udgiftsbaserede resultatopgørelse. Der er i alt byrdefordelt nettoudgifter for 904.544 tkr. mod 780.426 tkr. sidste år og 926.928 tkr. i henhold til korrigeret budget for 2009.

Revisionen har omfattet en gennemgang af beregningerne af byrdefordelingen af hovedtallene i note 8. Gennemgangen har hovedsageligt omfattet analytiske vurderinger af resultatet sammenholdt med fordelingsgrundlaget, budget m.v. Under gennemgangen har vi stillet spørgsmål til de medarbejdere ved Midttrafik, som har foretaget beregningerne eller leveret grundlaget herfor.

I forbindelse med opgørelsen af byrdefordelingen for 2009 er der indarbejdet diverse reguleringer vedrørende tidligere år. Heri indgår bl.a. 3.196 tkr., som i regnskabet for 2008 var indregnet som et tilgodehavende på en balancekonto.

Opgørelsen af byrdefordelingen er kompleks, og særligt på beregningen på busdriftsområdet er der stor personafhængighed. Ledelsen er opmærksom herpå og har oplyst, at der fortsat vil være fokus på, at de foreliggende beskrivelser vil blive udbygget med mere operationelle beskrivelser af, hvorledes byrdefordelingen skal beregnes.

Det er vores opfattelse, at byrdefordelingen er baseret på Midttrafiks bogføring og årsregnskab. Gennemgangen af byrdefordelingsregnskabet har ikke givet formodning om væsentlige beregningsfejl eller manglende overensstemmelse med de beskrevne fordelingsmetoder. Vi har i forbindelse med gennemgangen identificeret mindre justeringer til byrdefordelingen, som er korrigeret via postering direkte på egenkapitalen. Der henvises bl.a. til nedenstående supplerende oplysning samt vores kommentarer vedrørende finansielle anlægsaktiver, jf. afsnit 2.5, samt Letbanesamarbejde og Rejsekortsekretariatet, jf. afsnit 2.6.

Gennemgangen har givet anledning til følgende supplerende oplysning:

2.2.1 Supplerende oplysning

I vores beretning nr. 5 af 11. september 2009 vedrørende revision af Midttrafiks årsregnskab for 2008 havde vi en supplerende oplysning om, at det ikke var været muligt at lave kobling

mellem efterreguleringen og Midttrafiks bogførte mellemværende med de enkelte bestillere pr. 31. december 2008. Det er ifølge det oplyste fortsat ikke muligt at udarbejde dokumentation for denne sammenhæng. Vi har fået oplyst, at Midttrafik vil arbejde videre på at få etableret denne sammenhæng, eventuelt i samarbejde med virksomhedens it-leverandør.

I forbindelse udarbejdelsen af årsregnskabet er der fundet reguleringer vedrørende tidligere års byrdefordelinger for netto 1.907 tkr. Det har været vanskeligt at finde den fulde sammenhæng mellem disse reguleringer vedrørende tidligere års byrdefordelinger. Direktionen har besluttet, at disse reguleringer føres direkte på egenkapitalen.

Det er vores opfattelse, at det vil være vanskeligt at udrede disse posterings vedrørende tidligere års byrdefordelinger. På baggrund heraf kan vi tilslutte os den regnskabsmæssige behandling.

2.3 Sammenholdelse af regnskab med bevillinger

Årsregnskabets regnskabsbemærkninger indeholder ledelsens kommentarer m.v. til regnskabsoversigten, bl.a. vedrørende forskelle mellem bestyrelsens bevillinger og de endelige regnskabstal.

Regnskabsoversigt på bevillingsniveau fremgår af særskilt afsnit i årsregnskabet. Regnskabsoversigten, med tilhørende regnskabsbemærkninger, indeholder ledelsens bevillingsafregning til bestyrelsen for regnskabsåret.

Vi har påset, at der på bestyrelsesmødet den 24. oktober 2008 blev godkendt bevillingsniveauet for 2009.

Det fremgår af regnskabsbemærkningerne i årsregnskabet, at trafikselskabet har et merforbrug i 2009 i forhold til budgettet på 6.491 tkr. Af det samlede merforbrug kan 6,9 mio. kr. henføres til mindreindtægter vedrørende kontrolafgifter vedrørende Århus Kommune. Det er aftalt med Århus Kommune, at Midttrafik foretager de indledende procedurer for inddrivelse af kontrolafgifterne, hvorefter ikke indbetalte kontrolafgifter overføres til Århus Kommune, som herefter selv varetager den videre inddrivelse.

Det er vores opfattelse, at denne overførsel af fordringerne vedrørende kontrolafgifter med fordel kunne være ført som et tilgodehavende hos Århus Kommune i stedet for, at den påvirker driftsresultatet i trafikselskabet, som dermed viser et merforbrug i forhold til budget. Da kontrolafgifterne alene vedrører Århus Kommune har forholdet ingen betydning i forhold til byrdefordelingen.

Gennemgangen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

2.4 Periodisering af indtægter og udgifter

Vi har gennemgået selskabets forretningsgange og kontroller vedrørende posterings i supplementsperioden. Vi har stikprøvevis kontrolleret disse posterings, hvilket ikke har givet anledning til kommentarer.

Gennemgangen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

2.5 Finansielle anlægsaktiver

Finansielle anlægsaktiver udgør pr. 31. december 2009 8.338 tkr. mod 8.559 tkr. pr. 31. december 2008 og kan specificeres som følger:

tkr.	Ejerandel		
	31/12 2009	31/12 2009	31/12 2008
Andele i Århus Rutebilstation	97,0 %	655	561
Aktier i Rejsekort A/S	1,0 %	1.370	1.865
Aktier i Rejseplan A/S	11,1 %	1.563	1.584
Andele og aktier i alt		3.588	4.010
Ansvarligt lån til Rejsekort A/S		4.480	3.449
Ansvarligt lån til Rejseplan A/S		270	1.100
Ansvarligt lån i alt		4.750	4.549
Finansielle anlægsaktiver i alt		8.338	8.559

I henhold til anvendt regnskabspraksis indregnes aktier til regnskabsmæssig indre værdi. Ansvarligt lån indregnes til nominel værdi.

Regulering af kapitalandelene til indre værdi pr. 31. december 2009 har medført en reduktion på 423 tkr. Beløbet er ført direkte på egenkapitalen.

Ansvarlige lån til Rejsekort A/S og Rejseplan A/S er afstemt til oplysninger fra modpart. I forbindelse hermed er det konstateret, at Rejseplan A/S alene har registreret gæld til Midttrafik på 270 tkr. pr. 31. december 2009. Dette skyldes ifølge det oplyste, at Rejseplan i løbet af 2009 har modregnet afdrag i de løbende fakturaer fremsendt til Midttrafik. Midttrafik er først blevet opmærksom på dette efter udarbejdelsen af byrdefordelingen for 2009, hvorfor reguleringen er indregnet via postering på egenkapitalen, som omtalt i afsnit 2.2.1.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

2.6 Letbanesamarbejde og Rejsekortsekretariatet

I forbindelse med etableringen af Midttrafik i 2007 blev der nedsat 2 sekretariater for henholdsvis Letbanen og Rejsekort.

Det har ifølge det oplyste været hensigten fra starten, at årlige over-/underskud overføres til efterfølgende regnskabsår, og at, der som udgangspunkt, først sker afregning i forhold til deltagere efter budgetperioden.

Letbanesamarbejdet

Letbanesamarbejde omhandler et samarbejde om udvikling, administration og markedsføring af letbaneprojekt i Århus-området mellem Region Midtjylland, Århus, Syddjurs, Norddjurs, Odder, Favrskov, Skanderborg, Silkeborg, Randers Kommuner og Midttrafik.

I 2008 var der en nettoindtægt på 529 tkr. vedrørende Letbanesamarbejdet. Beløbet indgik fejlagtigt i den almindelige byrdefordeling for trafikselskabet. Reguleringen er indregnet via postering på egenkapitalen, som omtalt i afsnit 2.2.1.

Mellemværende med Letbanesekretariatet udgør pr. 31. december 2009 et tilgodehavende på 2.442 tkr. svarende til de nettoudgifter, der er genereret i perioden 2007-2009. Beløbet vil blive opkrævet hos de deltagende bestillere i 2010.

Rejsekortsekretariatet

Ved dannelsen overtog Midttrafik aktier i Rejsekort A/S fra det tidligere Vejle Amts Trafikselskab. Rejsekortsekretariatet er nedsat som et samarbejde mellem Region Midtjylland, Horsens Kommune og Midttrafik.

Der foreligger en 6-årig betalingsplan for perioden 2007-12, som specificerer de realiserede ind- og udbetalinger for perioden 2007-2009 og de forventede ind- og udbetalinger i periode 2010-2012.

I 2007 og 2008 er der registeret indbetalinger til Rejsekortsekretariatet for i alt 4.066 tkr. Beløbene er fejlagtigt indgået i den almindelige byrdefordeling for trafikselskabet. Reguleringen er indregnet via postering på egenkapitalen, som omtalt i afsnit 2.2.1.

Der er pr. 31. december 2009 modtaget indbetalinger for i alt 6.229 tkr., og der er foretaget udbetaling for i alt 4.912 tkr. Udbetalingerne dækker primært anskaffelse af aktier i Rejsekort A/S, ansvarligt lån samt forudbetaling vedrørende decentralt udstyr.

Vi skal anbefale, at der etableres særskilte balancekonti, herunder særskilt bankkonto, til håndtering af mellemværender med Rejsekortsekretariatet.

2.6.1 Supplerende oplysning

Vi er ikke bekendt med, at der foreligger et formelt aftalegrundlag mellem Region Midtjylland, Horsens Kommune og Midttrafik vedrørende Rejsekortsekretariatet, herunder stillingtagen til hvilke omkostninger, der kan afholdes af sekretariatet, hvorledes anskaffelse af udstyr i henhold til tilslutningsaftale skal behandles regnskabsmæssigt, og hvem der har krav på renteaftast fra ansvarligt lån. Vi skal anbefale, at der udarbejdes formelt aftalegrundlag mellem de deltagende parter.

2.7 Kortfristede tilgodehavender

Kortfristede tilgodehavender udgør pr. 31. december 2009 383.734 tkr. mod 227.141 tkr. pr. 31. december 2008.

Kortfristede tilgodehavender omfatter følgende hovedposter:

tkr.	31/12 2009	31/12 2008
Posterings i supplementsperiode	236.316	95.427
"Restance"-konto	38.966	62.230
Bestillerbidrag, inkl. handicapkørsel	66.572	23.025
Buscheck, institutioner	25.810	16.849
Egenbetaling vedrørende handicapkørsel	2.479	15.620
Øvrige kortfristede tilgodehavender	13.591	13.990
	<u>383.734</u>	<u>227.141</u>

Revisionen har omfattet en stikprøvevis gennemgang af dokumentationen for de væsentligste regnskabsposter, der indgår i kortfristede tilgodehavender.

Den væsentligste årsag til stigningen i de kortfristede tilgodehavender er, at saldoen for posterings i supplementsperioden er steget markant i forhold til sidste år, hvor disse udgjorde 95.427 tkr. Dette skyldes, at det endelige bestillerbidrag indgår heri, mens det endnu ikke var beregnet ved årsafslutningen 2008.

"Restance"-kontoen består primært af tilgodehavende hos Århus Kommune på ca. 6 mio. kr. og mellemregning med Nordjysk Trafikselskab og Sydtrafik for kørsel foretaget af Midttrafik på ca. 23 mio. kr. Vi har gennemgået aldersfordelt liste pr. 31. december 2009 samt påset, at saldoen pr. 31. december 2009 efterfølgende er reduceret til ca. 7 mio. kr.

Under posten Øvrige Kortfristede tilgodehavender indgår tilgodehavende kontrolafgifter med 5.120 tkr. Af denne saldo har det kun været muligt at få specificeret 1.709 tkr. Der er således en uspecificeret difference på 3.411 tkr. Vi er bekendt med, at billetkontrolafdelingen arbejder på at få specificeret saldoen. Af saldoen på 1.709 tkr. vedrører 560 tkr. kontrolafgifter fra før 2009.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

2.8 Spormodernisering, Midtjyske Jernbaner

Midttrafik ydede i 2008 tilskud på 108,9 mio. kr. til spormodernisering af "Midtjyske Jernbaner". I 2009 er der ydet yderligere tilskud på 49,0 mio. kr. Midttrafik har finansieret tilskuddene via lån hos Region Midtjylland. Lånet vil blive forrentet og afdraget ved reduktion af de fremtidige anlægstilskud fra Region Midtjylland. Region Midtjylland har udarbejdet udkast til låneaftale, som har været til kommentering hos Midttrafik. Vi har fået oplyst af Midttrafiks ledelse, at låneaftalen vil blive underskrevet, når den bliver fremsendt fra Region Midtjylland.

Hovedreglen i budget- og regnskabssystem for kommuner er, at anlægstilskud skal udgiftsføres i tilskudsåret. Som følge af den direkte sammenhæng mellem anlægstilskuddet til Midtjyske Jernbaner og reduktionen i tilskud fra Region Midtjylland periodiseres tilskuddet i Midttrafiks årsregnskab, således at tilskuddet udgiftsføres i takt med afdrag på gælden. Dette medfører, at hverken den udgiftsbaserede eller omkostningsbaserede resultatopgørelse i

Midttrafik påvirkes netto af tilskuddet til spormodernisering og dermed ikke de fremtidige byrdefordelinger.

I balancen indregnes tilskuddet til Midtjyske Jernbaner som en periodeafgrænsningspost under aktiver, mens gælden til Region Midtjylland er indregnet under regnskabsposten langfristet gæld til Region Midtjylland.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

2.9 Likvide aktiver

Likvide aktiver udgør pr. 31. december 2009 41.778 tkr. mod 42.211 tkr. pr. 31. december 2008.

Vi har påset, at der foreligger afstemninger af selskabets bankkonti pr. 31. december 2009, og at der er foretaget periodisering af renter. Vi har endvidere påset, at der i 2009 ikke har været problemer med overholdelse af kassekreditreglen.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

2.10 Hensatte forpligtelser, pension

Hensatte forpligtelser til tjenestemandspension udgør pr. 31. december 2009 33.905 tkr. mod 32.719 tkr. pr. 31. december 2008, svarende til en stigning på 1.186 tkr. Stigningen, som er udgiftsført i resultatopgørelsen i det omkostningsbaserede regnskab for 2008, er opgjort som omkostningstillæg på 20,3 % til lønudbetalinger til tjenstemandsansatte medarbejdere.

Den valgte beregningsmetode er i overensstemmelse med budget- og regnskabssystem for kommuner. Budget- og regnskabssystem for kommuner stiller endvidere krav om, at pensionsforpligtelsen minimum hvert 5. år skal genberegnes aktuarmæssigt.

Vi er bekendt med, at ledelsen har besluttet at indhente en aktuarmæssig beregning til brug for årsregnskabet for 2010.

Det er ledelsens opfattelse, at pensionsforpligtelserne er opgjort i overensstemmelse med Midttrafiks regnskabspraksis på området. Vi kan tilslutte os den regnskabsmæssige værdiansættelse, og revisionen har ikke givet anledning til revisionsmæssige bemærkninger eller supplerende oplysninger.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

2.11 Kortfristet gæld til pengeinstitutter

Kortfristet gæld til pengeinstitutter udgør pr. 31. december 2009 102.994 tkr. mod 83.117 tkr. pr. 31. december 2008.

Vi har påset, at der foreligger afstemning af bankkonti pr. 31. december 2009, og at der er foretaget periodisering af renter.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

2.12 Kortfristet gæld i øvrigt

Kortfristet gæld i øvrigt udgør pr. 31. december 2009 281.295 tkr. mod 149.848 tkr. pr. 31. december 2008.

Kortfristet gæld i øvrigt omfatter i hovedposter:

tkr.	31/12 2009	31/12 2008
Kreditorer	60.389	102.606
Posteringer i supplementsperiode	219.593	33.367
Øvrig kortfristet gæld	1.313	13.875
	<u>281.295</u>	<u>149.848</u>

Revisionen har omfattet en stikprøvevis gennemgang af dokumentationen for de væsentligste regnskabsposter, der indgår i kortfristet gæld i øvrigt.

Stigningen i den kortfristede gæld kan hovedsageligt henføres til posteringerne i supplementsperioden, der skyldes, at endelige afregninger med vognmændene for 2009 indgår som gæld pr. 31. december 2009, mens endelig afregning med vognmænd for 2008 først er foretaget medio 2009. Dertil kommer, at afregning til vognmænd for december 2009 er gennemført før 31. december 2009, mens den tilsvarende afregning for december 2008 først blev betalt i januar 2009.

Vi har fået forevist afstemninger og specifikationer af saldi pr. 31. december 2009.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

2.13 Egenkapital

Egenkapitalen udgør pr. 31. december 2009 8.371 tkr. mod 12.119 tkr. pr. 31. december 2008.

Bevægelserne er specificeret i note 13 i årsrapporten.

	2009	2008
Egenkapital 1. januar	12.119	25.391
Primoregulering vedrørende feriepenge 1. januar 2008	0	-7.247
Resultat ifølge omkostningsbaseret resultatopgørelse	-5.168	-3.100
Reguleringer af balanceposter m.v., netto	1.420	-2.925
Egenkapital 31. december	<u>8.371</u>	<u>12.119</u>

I posten reguleringer af balanceposter m.v., netto, indgår regulering af kapitalandele i Århus Rutebilstation, Rejsekort A/S og Rejseplan A/S med -422 tkr samt nedskrivning af tilgodehavender med -65 tkr. Dertil kommer nettoregulering vedrørende tidligere års byrdefordelinger på netto 1.907 tkr., jf. afsnit 2.2.1.

Som anbefalet i vores beretning nr. 5 af 11. september 2009 har Midttrafik i forbindelse med årsregnskabsudarbejdelsen for 2009 foretaget gennemgang af opsætningen af Prisme i forhold til de bevægelser, der sker på egenkapitalen. Denne gennemgang har medført, at der er sket tilpasning af opsætningen i Prisme.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3 Revision af internt årsregnskab for Busselskabet Århus Sporveje

Som led i revisionen af Midttrafiks årsregnskab for 2009 har vi foretaget revision af det interne årsregnskab for 2009 for Busselskabet Århus Sporveje.

Som omtalt i revisionsberetning nr. 6 af 4. marts 2010 har vores revision i årets løb ud fra en risikobetragtning omfattet udvalgte tværgående nøgleprocesser og øvrige nøgleprocesser vedrørende væsentlige driftsområder.

Revisionen i forbindelse med årsregnskabsudarbejdelsen har omfattet følgende områder:

- Anlægsaktiver
- Finansiell status
- Betalingsområdet
- Indtægtsområdet
- Løn- og personaleområdet
- Fordeling af omkostninger og indtægter vedrørende kontrakter
- It-forhold (omfattet af særskilt afsnit).

Gennemgangen er foretaget ved interviews af nøglepersoner samt vurdering og test af de etablerede forretningsgange og interne kontroller, som blev identificeret ved løbende revision suppleret med en række analytiske handlinger samt stikprøvemæssige undersøgelser.

3.1 Indtægtsområdet

Årets indtægter fra busdrift udgør 471.851 tkr. mod budgetteret 437.219 tkr. og 438.240 tkr. sidste år. Årets indtægter fra busdrift er specificeret i note til det interne årsregnskab, hvor der tillige er forklaring på afvigelser i forhold til budget.

Vi har gennemgået den udarbejdede afstemning af Busselskabets indtægter på i alt 434.616 tkr. til de tilsvarende udgifter i Midttrafiks vognmandsafregningssystem (Trapeze).

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.2 Løn- og personaleområdet

I 2008 indførte SKAT e-Indkomst til indberetning af skatter og afgifter. Vi anbefalede, at benytte digital signatur, og det er påset, at Busselskabets tast-selv-kode er lukket, så der nu kun kan benyttes digital signatur. Der er tre computere/personer, der har adgang til e-Indkomst.

Vi har påset, at der hver måned foreligger afstemning af bogførte gager og lønninger over til lønsystemet. Afstemningen udføres hver måned. Endvidere er det påset, at der pr. 31. december 2009 er foretaget en afstemning mellem lønsystemet og indberetningen til SKAT.

3.2.1 Lønsumsafgift

Busselskabet har fra 2009 skullet betale lønsumsafgift. Der er i september 2009 modtaget bindende svar fra SKAT om, at lønsumsafgiften skal afregnes med 3,08 % af de lønninger og det overskud, der vedrører rutekørsel.

Vi har overordnet gennemgået selskabets beregning af lønsumsafgift, hvilket ikke har givet anledning til kommentarer.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.3 Fordeling af omkostninger og indtægter vedrørende kontrakter

I forbindelse med at Busselskabet i 2008 vandt 3. udbud om kørsel i Århus Kommune, blev der indgået aftale med Midttrafik om, at der i det interne årsregnskab for Busselskabet skulle indgå en resultatopgørelse med opdeling af indtægter og omkostninger på henholdsvis de ruter, der var omfattet af Midttrafiks 3. udbud og restproduktionen.

I anvendt regnskabspraksis i det interne årsregnskab for Busselskabet er anført principperne for fordeling af indtægter og omkostninger, herunder de fordelingsnøgler der er anvendt til fordeling af indirekte indtægter og omkostninger.

De anvendte fordelingsnøgler, som fremgår af anvendt regnskabspraksis, er i overensstemmelse med de fordelingsnøgler, som Busselskabet anvendte og redegjorde for ved afgivelse af kontroltilbud på Midttrafiks 3. udbud. Vi er bekendt med, at Midttrafik har haft fordelingsnøglerne til kommentering og godkendelse.

Vi har gennemgået principperne for fordeling af indtægter og omkostninger med den daglige ledelse, herunder stikprøvevist kontrolleret de etablerede procedurer for anvendelse af de fastsatte fordelingsnøgler samt de faktiske fordelinger.

Der henvises endvidere til omtale i ledelsesberetningen i det interne årsregnskab for Busselskabet, hvor resultatudviklingen i restproduktion og Midttrafiks 3. udbud er omtalt.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.4 Anlægsaktiver

Anlægsaktiver udgør pr. 31. december 2009 265.966 tkr. mod 234.084 tkr. i 2008.

I forbindelse med gennemgang af anlægsaktiver har vi gennemgået selskabets opgørelse af aktiver overtaget fra Århus Kommune. Værdien af disse aktiver er i henhold til aftale med Århus Kommune indregnet under egenkapitalen. Værdien af busser overtaget fra Århus Kommune udgør pr. 31. december 2009 60.956 tkr. mod 93.037 tkr. sidste år. Årsagen til reduktionen på 32.081 tkr. er årets afskrivninger samt afgang i forbindelse med afhændelse af busser. Beløbet er i lighed med tidligere år korrigeret under indtægter busdrift og er specificeret i note til det interne årsregnskab.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.5 Likvide aktiver

Likvide beholdninger udgør pr. 31. december 2009 126.335 tkr. mod 139.050 tkr. i 2008.

Under likvide beholdninger indgår kontantbeholdninger i de nye billetautomater i busserne. Pr. 31. december 2009 udgør kontantbeholdningerne i busserne i alt 3.016 tkr., svarende til gennemsnitligt ca. 14 tkr. pr. bus. Ledelsen har vurderet, at denne gennemsnitlige beholdning virker sandsynlig.

Som anført i beretning nr. 6 af 6. marts 2010 har der været en del udfordringer med afstemning af Busselskabets registreringer af billetindtægter til registreringerne hos Dansk Værdihåndtering, samt at der ikke har været regelmæssig kontakt mellem billetautomaterne og back office-systemet fra alle busser. Back office-systemet registrerer billetsalg og tømning af mønter m.v. Ifølge det oplyste er der busser, hvor der ikke løbende importeres data fra. Den manglende import af data medfører, at Busselskabet ikke har mulighed for at kontrollere, om de beløb Dansk Værdihåndtering tømmer ud af automaterne, og det PBS sætter ind i banken, er det korrekte. Busselskabet har etableret stikprøvevis kontrol for at sandsynliggøre, at de transaktioner, der kommer fra Dansk Værdihåndtering og PBS, er korrekte. Vi er bekendt med, at der er stor ledelsesmæssig fokus hos Busselskabet på at få etableret betryggende forretningsgange for registrering af indtægterne.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.6 Langfristet gæld

Kortfristet gæld udgør pr. 31. december 2009 172.462 tkr. mod 119.065 tkr. i 2008. Stigningen kan henføres til indgåelse af ny leasingkontrakt med 66.700 tkr. vedrørende køb af 37 nye busser.

Vi har påset, at der foreligger afstemninger af restgæld pr. 31. december 2009 til registreringer hos leasinggiver. I forhold til CommerzLeasing har det ikke været muligt at få en bekræftelse, men Jyske Finans, som har stillet garanti på vegne af CommerzLeasing, har bekræftet antallet af busser. Endvidere har det på baggrund af størrelsen af Jyske Finans garantiforpligtelse i marts 2010 været muligt at sandsynliggøre leasinggælden til CommerzLeasing pr. 31. december 2009.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.7 Egenkapital

Egenkapitalen, inkl. anlæg overtaget fra Århus Kommune, udgør pr. 31. december 2009 86.858 tkr. mod 179.895 tkr. i 2008, svarende til et fald på 93.038 tkr.

Faldet i egenkapitalen kan primært henføres til beslutning i Århus Kommunes byråd i efteråret 2009 om, at formuekontoen, som var en del af udmøntningsaftalen mellem Århus Kommune og Midttrafik, skal være med til at dække budgetunderskud på den kollektive trafik i Århus Kommunes budget. Formuekontoen på 89.127 tkr. er således overført til Århus Kommune ultimo december 2009.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4 It-forhold

Driften af Midttrafik og Busselskabet Århus Sporvejes it-systemer er outsourcet til de eksterne leverandører Front Data, Fujitsu, BEKTRA og Trapeze.

Vi har foretaget opfølgning på tidligere års anbefalinger for det interne kontrolmiljø vedrørende it-systemer, som er relevant for regnskabsaflæggelsen.

I lighed med tidligere år har vi modtaget generelle revisionserklæringer fra Front Data og Fujitsu. Som anført i revisionsberetning nr. 5 af 11. september 2009 dækker revisionserklæringerne efter vores opfattelse ikke fuldt ud de risici, som selskabet har i tilknytning til den outsourcete it-anvendelse, da de ikke er fokuseret på de driftsmiljøer, som Midttrafik og Busselskabet Århus Sporveje anvender. Revisorerklæringerne indeholder ikke bemærkninger om kontrolsvagheder.

I 2009 har selskabets ledelse oplyst, at Front Data arbejder på styrkelse af de sikkerhedsmæssige forhold vedrørende de outsourcete ydelser, herunder implementeringen af retningslinjer omkring systemvedligeholdelse og adgangskontrol. Efter modtagelsen af revisionserklæringen, dateret den 9. marts 2010, kan vi konstatere, at forholdene ikke er blevet udbedret.

Revisionserklæringen fra Fujitsu indeholder en supplerende oplysning om, at kontrol af kopi af backup bånd delvist har været tilsidesat i perioden. I tilknytning hertil har it-ledelsen hos Midttrafik oplyst, at man ikke har haft tab af regnskabsrelaterede data.

Vi skal bemærke, at det påhviler ledelsen at sikre, at system-, data- og driftssikkerhed i forbindelse med outsourcing af it-systemer er betryggende.

Med henblik på at sikre et tilfredsstillende sikkerhedsniveau anbefaler vi, at ledelsen får udarbejdet specifikke revisionserklæringer for de pågældende it-systemer, samt at disse er dækkende for ledelsens styring og kontrol af de outsourcete ydelser og de revisionsmæssige behov.

Væsentlige økonomiske rapporter i Prisme dannes i en rapportgenerator. Ved vores revision har vi konstateret, at ændringer i opsætningen af de dannede rapporter ikke logges. For at sikre, at rapporter kontinuerligt dannes ensartet, anbefaler vi, at der etableres en registrering af ændringer i opsætningen af rapporter.

Ved revisionen af Midttrafik har vi vedrørende Prisme endvidere konstateret en række aktive administratorkonti, som var tildelt tidligere medarbejdere, testbrugere og revisionen. Disse er nu lukkede.

Midttrafik har iværksat tiltag for yderligere tilpasning af rettigheder for medarbejdere med administratorrettigheder.

Vi skal anbefale, at der tildeles adgangsrettigheder i økonomisystemerne, som understøtter de faktiske arbejdsopgaver og dermed, i det omfang det er muligt set i forhold til økonomifunktionens størrelse, understøtter en effektiv funktionsadskillelse.

4.1.1 Supplerende oplysning

Vi har konstateret, at bl.a. Busselskabet Århus Sporvejes økonomichef og controller har superbrugerrettigheder i Navision. Dette er ud fra en kontrolmæssig synsvinkel ikke hensigtsmæssigt. Vi skal anbefale, at det undersøges, om det er muligt alene at tildele superbrugerrettigheder til personer udenfor økonomiafdelingen. Vi er bekendt med, at Busselskabet har iværksat en undersøgelse af de tildelte brugerrettigheder. Vi vil følge op herpå i forbindelse med vores næste revisionsbesøg.

5 Moms og lønsumsafgift

5.1 Lønsumsafgift

Ved årsskiftet (2008/09) blev offentlige virksomheder og virksomheder, der overvejende finansieres af offentlige tilskud, pligtige til at betale lønsumsafgift af momsfri personbefordring og andre momsfrie ydelser. Afgiftspligten blev indført for at sikre ens vilkår for private og offentlige virksomheder med samme forretningsområder. Denne ensretning var nødvendig for, at Danmark kunne undgå en sag fra EU om ulovlig statsstøtte til offentlige leverandører af momsfrie ydelser.

I forbindelse med den praktiske implementering har det vist sig, at bemærkningerne til lovforslaget og den vedtagne lovtekst giver anledning til usikkerhed om, hvad der i praksis gælder for trafikselskaber og disses personbefordring.

5.1.1 Midttrafik

For trafikselskabers vedkommende har det ikke været entydigt, om disse rent faktisk omfattes af lovforslaget. Der har derfor gennem trafikselskaberne i Danmark været rettet en henvendelse til skatteministeren for afklaring heraf. Skatteministeren har som svar herpå tilkendegivet, at trafikselskaberne efter hans opfattelse er pligtige til at betale afgift. Dette har medført en ny forespørgsel til skatteministeren, hvori der henvises til, at trafikselskaber i praksis ikke har konkurrenter. Vi har forstået, at Skatteministeren fastholder, at der skal betales lønsumsafgift af trafikselskaberne, men at Midttrafik sammen med landets øvrige trafikselskaber ikke mener sig afgiftspligtige og derfor har besluttet ikke at lade sig registrere for og betale lønsumsafgift.

Der er som konsekvens heraf en potentiel risiko for, at SKAT på et tidspunkt vil efteropkræve en afgift på 5,33 % af lønsummen til medarbejdere i Midttrafik for perioden fra 1. januar 2009 – tidspunktet for en eventuel afgiftskontrol. En del af lønsummen kan muligvis efter en konkret vurdering og opgørelse holdes uden for beregningen, men det vil bero på en konkret vurdering.

5.1.2 Busselskabet Århus Sporveje

For Busselskabet Århus Sporvejes vedkommende står det klart, at busselskabet skal betale lønsumsafgift, da busselskabet rent faktisk udfører personbefordring. Det har til gengæld ikke været entydigt, om busselskabet skulle anvende afgiftssatsen for offentlige virksomheder (5,33 % af lønsummen), eller om busselskabet måtte anvende den afgiftssats, som private

virksomheder anvender (3,08 % af lønsummen + det skattepligtige over-/underskud). Det er siden gennem et bindende svar godkendt af SKAT, at busselskabet må anvende den lave sats, hvilket busselskabet nu anvender.

5.2 Tilskud til rutebilstationer

Vi gennemgik i 2009 de kontrakter, der danner baggrund for Midttrafiks udbetaling af tilskud til lokale rutebilstationer. Det var på baggrund heraf vores umiddelbare vurdering, at i hvert fald en del af tilskuddene var momspligtige. Momspligt vil betyde, at rutebilstationerne skal afregne 20 % af det modtagne tilskud (eller en andel heraf).

Det har naturligvis en økonomisk betydning for Midttrafik, idet rutebilstationer i tilfælde af momspligt vil have et ønske om at overvælte momsen på Midttrafik – i form af et øget tilskud. Modtager rutebilstationerne ikke det øgede tilskud, vil rutebilstationerne i værste fald opsiges aftalerne.

Midttrafik bragte vores notat til trafiksselskaberne i Danmark med henblik på en drøftelse, da problemstillingen er landsdækkende. Vi har forstået, at spørgsmålet om momspligt nu søges afklaret gennem en anmodning om bindende svar hos SKAT. Det må derfor forventes, at forholdet er afklaret endeligt i løbet af 2010.

6 Forvaltningsrevision m.v.

Forvaltningsrevision gennemføres som en integreret del af revisionsprocessen.

6.1 Forvaltningsrevision

Det overordnede mål med forvaltningsrevisionen er at vurdere, om der udvises den fornødne økonomiske rationalitet, det vil sige, at der ved forvaltningen er taget skyldigt økonomisk hensyn i bred forstand.

Som en integreret del af den finansielle revision har vi løbende vurderet, om udførelsen af bestyrelsens beslutninger og den øvrige forvaltning af Midttrafiks anliggender er varetaget på en økonomisk forsvarlig måde.

En væsentlig forudsætning for varetagelse af en økonomisk forsvarlig forvaltning er, at der efter virksomhedens forhold er implementeret hensigtsmæssige administrative forretningsgange og kontrolprocesser.

Vores løbende forvaltningsrevision har blandt andet omfattet vurdering af:

- Forretningsgange og interne kontroller vedrørende udgifter til rejser og repræsentation
- Lønninger og vederlag udbetales i overensstemmelse med reglerne herfor
- Anvendelse af indkøbsaftaler og indhentning af tilbud ved større indkøb
- Overordnet gennemgang af Midttrafiks moms- og afgiftsforhold for 2009.

Vi har udarbejdet et særskilt notat til Midttrafiks ledelse med forslag til optimering af Midttrafiks behandling af moms og afgifter.

Som anført i afsnit 1.2 er vi ikke bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at forvaltningen i 2009 på de områder vi har undersøgt ikke er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde.

7 Øvrige forhold

7.1 Direktionens regnskabserklæring

Som ansvarlig for aflæggelse af årsregnskabet for Midttrafik har vi i forbindelse med regnskabsaflæggelsen indhentet en skriftlig erklæring fra direktionen i Midttrafik om forhold af væsentlig betydning for årsregnskabet. Den modtagne regnskabserklæring har ikke givet anledning til bemærkninger.

7.2 Ikke-korrigerede forhold

I henhold til danske revisionsstandards skal vi informere om forhold, som ikke er korrigeret i årsregnskabet. Denne oplysning skal gives for at sikre, at bestyrelsen er orienteret herom.

I forbindelse med regnskabsaflæggelsen i Midttrafik har vi ikke konstateret forhold, der ikke er indarbejdet i årsregnskabet.

7.3 Besvigelser af væsentlig betydning for årsregnskabet

I henhold til danske revisionsstandards har vi pligt til at overveje risikoen for besvigelser i årsregnskabet i forbindelse med vores revision. Vi skal som følge heraf forespørge, hvorledes der øves tilsyn med risikoen for besvigelser, herunder regnskabsmanipulation.

Vi har i 2009 med direktionen drøftet risikoovervågning og overordnede kontroller og risikoen for besvigelser, herunder områder hvor risikoen for besvigelser skønnes størst.

Vi har endvidere drøftet risikoen for, at årsregnskabet kan indeholde væsentlig fejlinformation.

Direktionen har over for os bekræftet:

- sit ansvar for udformning, implementering og vedligeholdelse af regnskabs- og interne kontrolsystemer med henblik på at forebygge og opdage besvigelser og fejl, og
- at den ikke har kendskab til eller formodning om besvigelser i selskabet.

Vi er i forbindelse med vores revision ikke blevet bekendt med forhold, der indikerer eller vækker mistanke om besvigelser af betydning for årsregnskabet.

7.4 Overholdelse af lovgivningen

Vi har forespurgt direktionen, om alle kendte aktuelle eller potentielle overtrædelser af lovgivningen, der kan have væsentlig påvirkning på årsregnskabet, er oplyst under revisionen og er tilstrækkeligt indregnet og oplyst i årsregnskabet. Direktionen har over for os bekræftet, at der dem bekendt ikke er forhold, der har betydning for årsregnskabet.

Vi er ikke i forbindelse med vores revision blevet bekendt med overtrædelser af budget- og regnskabssystem for kommuner og bogføringsloven eller anden lovgivning, der er relevant for selskabets drift.

7.5 Begivenheder indtruffet efter balancedagen

Til sikring af at væsentlige begivenheder efter regnskabsårets udløb er præsenteret korrekt i årsregnskabet, har Midttrafik gennemgået og vurderet begivenheder indtruffet efter balancedagen. Direktionen i Midttrafik har oplyst, at der efter deres opfattelse ikke er indtruffet væsentlige begivenheder efter balancedagen, som ikke er indarbejdet og tilstrækkeligt oplyst i årsregnskabet.

Vi har til sikring af, at væsentlige begivenheder efter regnskabsårets udløb er præsenteret korrekt i årsregnskabet, gennemgået referater fra bestyrelsesmøderne i perioden frem til 16. april 2010.

Vi er ikke under vores gennemgang blevet bekendt med begivenheder som i væsentlig grad påvirker årsregnskabet for 2009, og som ikke er indarbejdet og tilstrækkeligt oplyst i årsregnskabet.

7.6 Forsikringer

Vi har påset, at der foreligger en forsikringsoversigt med alle Midttrafiks forsikringer. Direktionen har på vores forespørgsel bekræftet, at de tegnede forsikringer er dækkende. Vi skal anbefale, at der udarbejdes en forsikringspolitik, herunder risikovurdering, som godkendes af bestyrelsen.

7.7 Lovpligtige oplysninger

I henhold til revisorloven skal vi oplyse,

at vi opfylder lovgivningens krav til revisors uafhængighed, og

at vi under revisionen har modtaget alle de oplysninger, vi har anmodet om.

Århus, den 21. maj 2010

KPMG

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Claus Hammer-Pedersen
statsaut. revisor

Jakob Westerdahl
statsaut. revisor

Revisionsberetning nr. 7 omfattende side 87-106 er fremlagt på mødet den 21. maj 2010.

I bestyrelsen:

Arne Lægaard
formand

Mads Nikolajsen

Bjarne Schmidt Nielsen

Anders Bøge

Finn Stengel Petersen

Frank Borch-Olsen

Hans Bang-Hansen

Rabih Azad-Ahmad

Torben Nørregaard

Århus, 12. maj 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. maj 2010 kl. 12.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 3

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
3. maj 2010	1-30-75-2-1-10	Niels-Jørgen Danielsen	njd@midttrafik.dk	87408238

Præsentation af Midtjyske Jernbaner Baggrund, opgaver og udfordringer

Fusion af VLTJ Lemvigbanen og HHJ Odderbanen.

I 2008 blev det besluttet at sammenlægge Lemvigbanen og Odderbanen i et selskab. Begrundelsen for sammenlægningen var at skabe en større virksomhed med bedre grundlag for at håndtere fremtidens øgede sikkerhedsmæssige krav til jernbanevirksomhed. Fusionen af de to tidligere selskaber forventedes tillige at skabe en økonomisk gevinst blandt andet ved bedre ressourceudnyttelse og stordriftsfordele.

Fusion blev gennemført af to omgange. Først blev infrastrukturdelen i de to selskaber lagt sammen og efterfølgende blev driftsdelen fusioneret. Fusionerne skete i maj 2008 med tilbagevirkende kraft og blev officielt dateret til 1. januar 2008.

Midtjyske Jernbaner A/S er organiseret i et moderselskab og et datterselskab. Moderselskabet, Midtjyske Jernbaner A/S, varetager infrastrukturdelen og datterselskabet, Midtjyske Jernbaners Drift A/S, varetager drift af togkørsel på banerne.

Midttrafik fører økonomisk og administrativt tilsyn med Midtjyske Jernbaner A/S.

Selskabets aktiekapital er fordelt mellem følgende:

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

Hertil kommer et mindre antal småaktionærer.

Bestyrelse.

Bestyrelsen består af 6 medlemmer, hvoraf to er udpeget fra Region Midtjylland, to er udpeget fra Midttrafik og et bestyrelsesmedlem fra henholdsvis Holstebro og Lemvig Kommuner. Derudover er der i bestyrelsen 4 medarbejderrepræsentanter.

Ifølge vedtægterne for selskabet, har Midttrafik ret til at udpege formanden for bestyrelsen blandt de valgte bestyrelsesmedlemmer.

Økonomisk ramme for togkørsel.

Midtjyske Jernbaner modtager billetindtægterne fra salg af billetter og kort til kunderne på de to baner. Midttrafik yder herudover et driftstilskud til Midtjyske Jernbaner, for at dække underskuddet ved jernbanedriften. Der er aftalt en samlet bruttodriftsramme for billetindtægter og underskuddsdækning, som Midtjyske Jernbaner A/S skal overholde.

Driftsrammen er fastsat i forhold til Lemvigbanens og Odderbanens passagerindtægter i 2006, og det tilskud banerne modtog i 2006 fra henholdsvis Århus Amt og Ringkjøbing Amt. Rammen fastlægger således det aftalte omkostningsniveau for udførelse af togkørsel på de to baner. Det er aftalt med Region Midtjylland, at bruttodriftsrammen pris- og lønreguleres årligt med samme regulering som regionens tilskud fra staten fremskrives.

Udgifter til drift af togkørsel på privatbanerne i Midttrafik, finansieres 100 % af Region Midtjylland. Lovgrundlaget er reguleret i Lov om Trafikskelskaber. Midttrafik arbejder tæt sammen med regionen for at overholde driftsrammen.

Bruttodriftsrammen genforhandles såfremt:

- Der er udefrakommende merudgifter/mindreudgifter eksempelvis i form af nye lovkrav.
- Hvis Region Midtjylland ønsker en forøgelse/reduktion af kørsel eller anden service.
- Hvis hidtidige opgaver bortfalder eller overføres til udførsel andetsteds.
- Hvis der indsættes nyt materiel.
- Hvis der er helt særlige forhold, der bevirker at Midtjyske Jernbaner A/S ikke ser sig i stand til at drive banen på forsvarlig vis inden for bruttodriftsrammen.

Bruttodriftsrammen er, efter aftale mellem Midttrafik, Region Midtjylland og Midtjyske Jernbaner korrigeret i 2009 på grund af lønsumsafgift (ny lovgivning) og udefra kommende ekstraordinære udgifter til lokomotivføreruddannelser.

Stabil drift

Grundlaget for fusionen i 2008 af de to baner kan tilskrives flere forhold. En væsentlig årsag skyldes bl.a. Trafikstyrelsens skærpede krav til infrastrukturselskaberne vedrørende jernbanesikkerhedsorganisationen.

Fremadrettet er der stor fokus i selskabet på at få alle harmoniseringer og effektiviseringer på plads og sikre, at Midtjyske Jernbaner A/S fremstår som et selskab uden forskelligheder, uanset om det handler om Lemvigbanen eller Odderbanen.

Selskabet var i 2008 tydeligvis præget af fusionen af de to baner, som betød forandringer i organisering og ledelse. Organisatorisk er forholdene blevet forbedret i løbet af 2009.

Sporombygning Odderbanen.

I perioden juni – august 2008 blev der gennemført en større sporombygning på strækningen Odder-Beder. Sporombygningen var nødvendig på grund af nedslidte skinner og dårlig fundering. Sporombygningen betød, at banen var lukket på strækningen i 3 måneder og passage-erne blev transporteret med bus. Det økonomiske mellemværende med entreprenøren og rådgiveren er ikke endeligt afklaret.

Regnskab 2009.

I Midttrafiks regnskab for 2009 er bruttodriftstilskuddet til Midtjyske Jernbaner 37,1 mio. kr. Det bestod af en underskudsdækning på 24,3 mio. kr. og indtægter på banen på 12,8 mio. kr. Dog indgår i regnskabet også en efterregulering fra regnskab 2008, på kr. 2,7 mio. kr.

Indtægterne på de to baner består af direkte passagerindtægter fra salg af billetter og kort til kunderne (ca. 6,0 mio. kr.), og indirekte passagerindtægter fra transport af skoleelever, uddannelseskort, samt andre passager mm. (ca. 6,8 mio. kr.).

Særligt på Odderbanen udgør de indirekte indtægter en stor andel. På den inderste del af Odderbanens strækning, dvs. Malling, Beder, Mårslet, Tranbjerg mm., rejser mange kunder med klippekort og periodekort, der er købt på kortsalgssteder "uden for" Odderbanen.

Midtjyske Jernbaner's direkte indtægter fra salg af billetter og kort de seneste 3 år.

Passagerindtægter	2009	2008	2007
Odderbanen	4.436.325	3.851.476	4.818.323
Lemvigbanen	1.592.498	1.969.826	2.168.773

Som det fremgår af oversigten, har indtægterne været faldende i perioden. I 2008 var indtægterne på Odderbanen påvirket af sporombygningen. På Lemvigbanen har indtægterne været faldende siden 2007.

Antal passagerer.

Der har været et faldende passagertal på begge baner de senere år. I efterfølgende tabel er vist udviklingen for perioden 2005-09. Passagertallene indsamles af Midtjyske Jernbaner.

Odderbanen

Sporombygningen på Odderbanen i 2008 har tydeligvis påvirket antallet af passagerer i omhandlede år, det ses tydeligt af oversigten. I løbet af 2009 har det endnu ikke været muligt at opnå samme passagertal, som forud for sporrenoveringen.

Lemvigbanen

På Lemvigbanen har der også været faldende passagerer siden 2006. Afgørende betydning for antallet af passagerer på banen, har måske været indførelse af gratis transport i de lokale busruter i Lemvig kommune. Denne sag er behandlet i særskilt dagsorden til bestyrelsen.

Passagertal 2005-09 på banerne.

	Odderbanen	Lemvigbanen
2005	1.091.048	245.309
2006	1.214.952	262.529
2007	1.110.995	250.551
2008	764.738	249.142
2009	964.935	187.507

Udfordringer.

Behov for anlægsinvesteringer.

Infrastrukturdelen for togkørsel omfatter væsentlige investeringer i baneanlæg, skinner, stationer og lignende.

Der foreligger en godkendt investeringsplan for kommende anlægsinvesteringer på privatbanerne (Odderbanen og Lemvigbanen). Planen er lavet i et samarbejde mellem Midttrafik og Region Midtjylland og er godkendt i Midttrafiks bestyrelse i september 2007 og efterfølgende i Regionsrådet i november 2007. Planen er også godkendt af de tidligere bestyrelser for Odderbanen og Lemvigbanen.

Investeringsplanen fastlægger hvilke investeringer der skal foretages i infrastrukturen, og planen er afstemt med Midtjyske Jernbaner.

Midttrafik har sammen med Region Midtjylland taget initiativ til en revision af investeringsplanen, fordi nogle af investeringerne nu er gennemført i overensstemmelse med planen. Samtidig er der nye presserende investeringer, der skal tages stilling. En revideret investeringsplan er nødvendig, for at prioritere hvilke anlægsinvesteringer der skal foretages i den kommende periode.

Der er eksempelvis følgende kendte forhold der skal tilrettelægges i en kommende investeringsplan for banerne.

- Indførelse af nyt GSM-R radiosystem i Danmark
- Nedlæggelse af overkørsler
- Overdragelse af ansvar for overkørsler fra Vejdirektoratet

Hertil kommer en række mindre anlægsinvesteringer, som er nødvendige af hensyn til løbende vedligeholdelse og renovering af infrastrukturen.

Finansiering af investeringerne.

Planen skal også indeholde en anvisning af hvorledes finansieringen af de ønskede investeringer skal foregå. Det er hovedsageligt Region Midtjylland der bidrager med midler til finansiering. Der er et tæt samarbejde mellem Midttrafik og Region Midtjylland om prioriteringer på området.

Letbane og samdrift Grenaabanen.

Projektet vedr. samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen, og Letbaneprojektet i Århus er opgaver, der på sigt vil få stor betydning for investeringsbehovet for området. Den igangværende revision af investeringsplanen vil ikke i detaljer forholde sig til disse projekter på nuværende tidspunkt.

Når den reviderede investeringsplan er færdig, vil den blive forelagt for bestyrelsen.

Frivilligt kommunalt investeringstilskud.

I forbindelse med overdragelsen af det økonomiske ansvar for privatbanerne fra staten til amterne i 2001, var der overvejelser om at nedlægge Lemvigbanen.

Ringkøbing Amt besluttede dog i 2002 at videreføre Lemvigbanen og opretholde selskabet VLTJ Lemvigbanen. Beslutningen i Ringkøbing Amtsråd var betinget af, at kommunerne omkring banen ydede et frivilligt økonomiske tilskud frem til udgangen af 2010. Ved strukturreformen i 2007 og nedlæggelsen af Ringkøbing Amt, blev aftalerne om et frivilligt tilskud fra kommunerne frem til 2010, genbekræftet af både Lemvig og Holstebro kommune.

Kommunernes investeringstilskud indgår som finansieringsgrundlag for de anlægsinvesteringer, der løbende foretages på Lemvigbanen. Hertil kommer Region Midtjylland's bidrag med finansieringsmidler.

Midttrafik er ikke en del af aftalegrundlaget, men Midttrafik administrerer aftalerne og opkræver bidragene hos Region Midtjylland, Lemvig og Holstebro kommuner. Midttrafik formidler herefter at pengene sendes til Midtjyske Jernbaner til brug for anlægsinvesteringer på Lemvigbanen.

Status er, at Lemvig Kommune ikke har sendt det kommunale bidrag til investeringer til Midttrafik siden 2007. Holstebro Kommune er indstillet på at bidrage med investeringstilskuddet. Midttrafik har dog ventet med at opkræve Holstebro kommune for 2009, indtil det er afklaret om Lemvig Kommune vil indbetale det manglende beløb.

Århus, 12. maj 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. maj 2010 kl. 12.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 4

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
11. maj 2010	1-30-75-2-1-10	Niels-Jørgen Danielsen	njd@midttrafik.dk	87408238

Notat om Lemvigbanen og lokalruterne i Lemvig Kommune

Indledning

En arbejdsgruppe bestående af repræsentanter for Midtjyske Jernbaner, Lemvig Kommune, Region Midtjylland og Midttrafik, har belyst forholdene omkring Lemvigbanen og Lemvig Kommunes lokalruter. Arbejdsgruppen har været nedsat på baggrund af Midttrafiks bestyrelse, som har ønsket en kortfattet analyse af forholdene vedrørende Lemvigbanen, baseret på et faktuel grundlag.

Kommissorium for arbejdsgruppen.

Analysen skal indeholde følgende elementer:

- En beskrivelse af passagerudviklingen over de seneste 5 år på Lemvigbanen.
- En beskrivelse af konsekvenserne for Lemvigbanen af, at der er indført 0-takst på Lemvig Kommunes lokalruter.
- En beskrivelse af de nuværende og evt. kommende køreplaner for lokalruter, med henblik på identificering af evt. parallelkørsel med Lemvigbanen
- En vurdering af det kundemæssige grundlag og de økonomiske konsekvenser ved at videreføre Lemvigbanen til Holstebro.

Passagerudvikling 2005-2010.

Midtjyske Jernbaner indsamler passagertal for Lemvigbanen. I efterfølgende tabel og graf er vist udviklingen i passagertallene over perioden 2005-2010. Der er skønnet et årstal for 2010 på baggrund af 1. kvartal 2010.

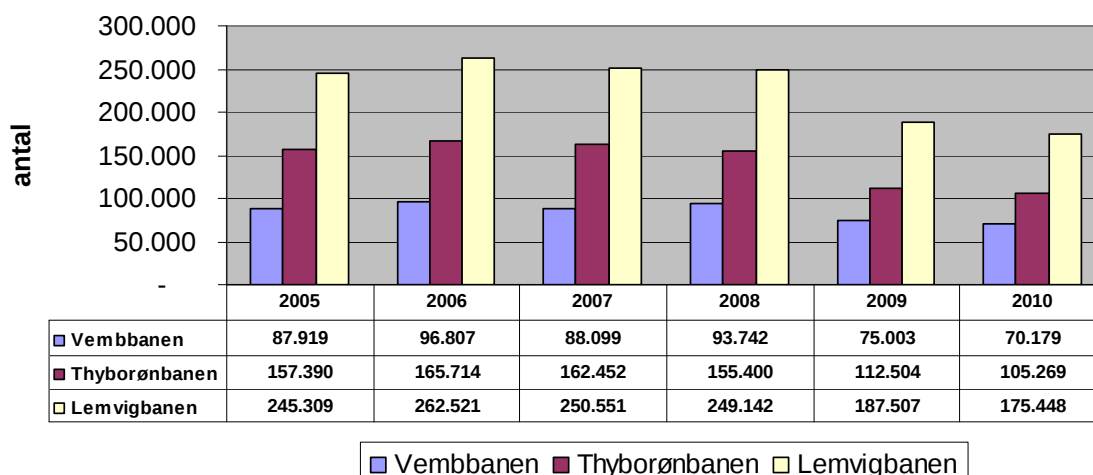
Udviklingen er vist for hele Lemvigbanen og desuden er vist for strækningen Holstebro-Vemb-Lemvig (Vembbanen) og henh. strækningen Lemvig-Thyborøn (Thyborønbanen).

I perioden 2005 til august 2008, har lokomotivførerne på Lemvigbanen talt samtlige passagerer i alle tog. Fra august 2008 til november 2009 er der ikke foretaget tællinger, fordi Arbejdstilsynets strakspåbud vedr. billetteringer mm., forhindrede dette.

I november 2009 har Lemvigbanen gennemført en tælling af kunderne i en uge. Tællingen er efterfølgende opregnet til årstal for 2009.

Fra 2010 tælles der jævnlige i togene på Lemvigbanen – tællingerne tilrettelægges således, at alle togaftage bliver talt i løbet af et kvartal. På baggrund heraf beregnes kvartalstal og årstal. Tællingen for 1. kvartal 2010 har Midtjyske Jernbaner opregnet til et skønnet årstal for 2010.

Passagerudvikling 2005-2010 Lemvigbanen



Passagerudviklingen viser et markant fald i kunder på Lemvigbanen, selvom kørselsomfanget ikke har ændret sig nævneværdigt i perioden. Der er en tilbagegang i 2009 på ca. 25 %. Frafaldet svarer også til de tilkendegivelser, der har været fra personale og lokoførere på banen. Nedgangen kan ikke forklares af ændret tællemetode. Midtjyske Jernbaner har ved beregning og opregning, brugt gennemgang af tidligere års optællinger på togene, og indregner løbende gennemsnitstal for hver en togtur. Den negative passagerudvikling fra 2008 til 2009, underbygges af en faldende omsætning ved salg af billetter og kort på Lemvigbanen.

Passagerudvikling Lemvigbanen 1991-2010.

Midtjyske Jernbaner ligger inde med historiske passagertal tilbage til 1991. I bilag 1 er vist passagerudviklingen for perioden 1991-2010. Som det ses i tabellerne sidst i notatet, har der været en stigning i passagertallet i 2002-03. Efter overdragelse af de statslige ejerandele i privatbanerne til amterne i 2001, iværksatte Ringkjøbing Amt et udredningsarbejde vedrørende Lemvigbanens fremtid. Arbejdet blev afsluttet med Amtsrådets principbeslutning om, at videreføre banen til udgangen af 2010. Der var da opnået enighed mellem kommunerne i området og amtet om, at styrke betjeningen med tog på busbetjeningens bekostning. I december 2002 blev beslutningen udmøntet ved amtsrådets beslutning om fremtidigt betjeningsomfang i VLTJ-området.

Togbetjeningen blev opgraderet fra ca. 5.200 køreplantimer årligt i 2002 til ca. 8.000 køreplantimer årligt. Busbetjeningen blev samtidigt reduceret til ca. 9.900 køreplantimer årligt, mod ca. 17.600 i 2002 i den daværende Lemvig Kommune. Som en konsekvens blev rute 49 Lemvig-Thyborøn nedlagt. Rute 45 Lemvig-Bøvlingbjerg-Bækkmarksbro-Holstebro blev afkortet til Bøvlingbjerg-Bækkmarksbro. Dog med enkelte afgang til Holstebro og tilpasset togets afgangstider som tilbringerbus. Desuden blev betjeningen på rute 24 Lemvig-Holstebro indskrænket.

Lemvig Kommune foretog tilpasninger af lokale busser, og flyttede busstationen i Lemvig fra havnen til stationen for at styrke toget som rygraden i den kollektive trafikbetjening af kommunen. Busstationen er udgangspunkt for de lokale ruter i Lemvig.

Som det var hensigten blev konsekvensen af ændringerne et stigende passagertal på Lemvigbanen. Hvor passagertallet i tiårsperioden 1991-2000 lå mellem 160.000 og 180.000 årligt, steg passagertallet i perioden 2003-2008 til ca. 240.000 til 250.000 passager årligt.

Passagerudvikling på lokalruter Lemvig.

I tabellen er vist det totale passagertal på lokalruter og åbne skolebusruter i Lemvig Kommune i perioden 1999 – 2009. Der er ikke afholdt passagertællinger i 2006 og 2007.

År	1999	2000	2002	2003	2004	2005 (marts)	2005 (okt.)	2008	2009
Passagerer	253.400	253.400	254.600	251.400	312.200	283.200	293.600	384.600	284.600

Kørselsomfanget var i 2008 16.164 køreplantimer og i 2009 på 14.852 køreplantimer i den nuværende Lemvig Kommune. Passagertallet er faldet mere end antallet af køreplantimer.

Indførelse af gratis transport på lokalruter i Lemvig Kommune.

Fra sommer 2008 (skoleåret 2008/09) indførte Lemvig Kommune gratis kørsel på alle kommunens lokalruter og åbne skolebusruter. På de regionale busruter i kommunen og på Lemvigbanen, er der fortsat Midttrafik takster. Der var i første omgang tale om et forsøg med gratis kørsel i et år. Efterfølgende har Lemvig Kommune besluttet, at gøre ordningen permanent for alle lokalruter og åbne skolebusruter.

Kommunen har vurderet, at indtægterne ved salg af billetter og kort på lokalruterne er så minimale, at det ikke giver nævneværdige ekstraudgifter for kommunen, hvis benyttelsen af disse ruter er gratis. De åbne skolebusruter i Lemvig Kommune bruges næsten udelukkende af skoleelever, og der er ingen indtægter fra billetter og kort fra øvrige kunder på disse ruter.

Beslutningen om indførelse af gratis kørsel på lokalruterne, betyder at nogle kunder med fordel kan vælge lokalruterne, i stedet for at skulle betale Midttrafik takster, ved at bruge Lemvigbanen. Det forudsætter dog, at lokalruterne er en brugbart alternativ transportmulighed for kunderne, og at kunderne foretager et bevidst fravalg af Lemvigbanen, til fordel for lokalruterne.

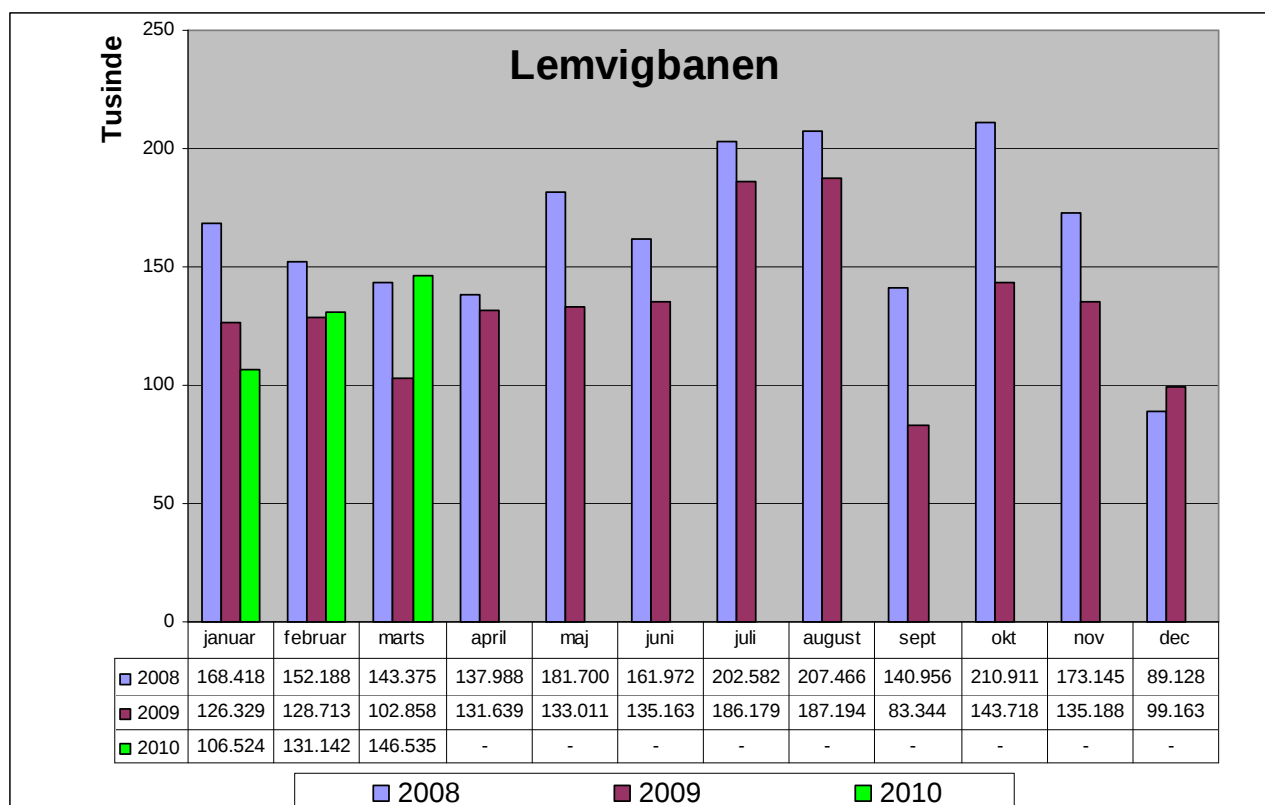
Det er arbejdsgruppens opfattelse, at der på nogle lokalruter er sket en overflytning af rejser fra Lemvigbanen til lokalruterne. Det er ikke muligt at dokumentere omfanget af overflytningen.

Passagerindtægter på Lemvigbanen.

Lemvigbanens passagerindtægter for 2008 og 2009 fremgår af nedenstående tabel og er efterfølgende vist i grafik. Omsætningen omfatter de direkte passagerindtægter fra kundernes køb af billetter og kort.

	2007	2008	2009
Total	2.168.155	1.969.826	1.592.499

Indtægterne fra salg af billetter og kort i 2009 er faldet med ca. 0,4 mio. i forhold til 2008. Det svarer til en nedgang på ca. 20 %.



Det skal bemærkes, at de billetteringsmæssige forhold har ændret sig, og det kan have en mindre betydning for indtægtsudviklingen. I august 2008 fik Lemvigbanen et strakspåbud fra Arbejdstilsynet om, at lokoførere ikke måtte foretage billettering af kunderne samtidig med togekørsel på banen. Konsekvensen blev, at der er installeret billetautomater i togene og kunderne skal selv foretage billettering ved påstigning. I perioden inden billetautomaterne var indkøbt/installeret i togene (august 08 – juli 09) var ansat særskilt personale, til at foretage billettering af kunderne. Midtjyske Jernbaner har således opretholdt et grundlag for salg af billetter og kort i den omhandlede periode.

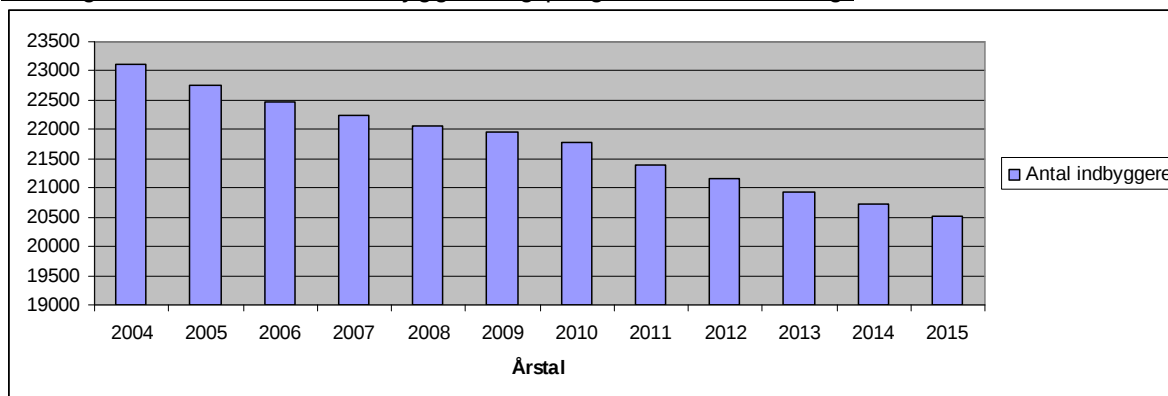
Den konstaterede passagernedgang i 2009 harmonerer med et tilsvarende fald i salg af billetter og kort på banen. Der er gennemført takststigninger i 2007, 2008 og 2009. I gennemsnit steg taksterne i 2008 med 3,0 % og i 2009 med 3,1 %.

De faldende indtægter på Lemvigbanen kan dog ikke alene forklares med indførelse af gratis buskørsel. Der er også andre forhold, der har haft betydning. Generelt har der været en tilbagegang i brugen af kollektiv trafik i 2009. Den udvikling er konstateret i alle trafikselskaber og også i antallet af busrejser i Midttrafik, har der været et fald i 2009. Midttrafiks passagertælling fra 2009, viser et større fald på ruterne i Vest, end i de andre områder i Midttrafik.

Udvikling i indbyggerantal

Udviklingen i indbyggerantal har også betydning for antallet af rejser i kollektiv trafik. Som det kan ses af nedenstående diagram, har folketallet i Lemvig Kommune været kraftigt faldende og vil ifølge prognoserne fortsat falde. Det største fald forventes i aldersgruppen 0-5 år, hvor der forventes et samlet fald i perioden på 32 %. Antallet af børn i folkeskolealderen forventes at falde med 24 %, og antallet af 17-64-årige forventes at falde med 15 %. Som eneste aldersgruppe med forventede stigninger ses +65-årige. Her forventes en stigning på 26 %.

Lemvig Kommune: Antal indbyggere og prognose for udvikling.



Lemvig Kommune oplyser, at udover nedgangen i indbyggertallet, er der yderligere sket en væsentlig fraflytning fra yderområderne og en tilflytning til hovedbyerne i kommunen. Det vil også have betydning for passagertallene i både tog og busser.

Sammenfattende peger arbejdsgruppen dog på, at passagerfaldet og Lemvigbanens færre indtægter, i et vist omfang skyldes gratis kørsel på lokalrute 489 og 491, og den direkte skolebusrute mellem Bækmarksbro og Lemvig.

Omsætning fra udstedte skolekort.

Skoleelever i Lemvig Kommune, som skal benytte regional busrute eller Lemvigbanen, skal udstyres med et Midttrafik skolekort. Lemvig Kommune køber disse kort hos Midttrafik. Midttrafik har registreret et fald i omsætningen af disse kort i forhold til 2007.

2007	2008	2009
0,9 mio.	0,2 mio.	0,2 mio.

Parallelkørsel - lokalruter og Lemvigbanen.

Arbejdsgruppen har foretaget en sammenligning mellem de nuværende køreplaner for lokalruterne i Lemvig og ruteføringen for Lemvigbanen.

Sidst i notatet er vist et kort over lokalruter og Lemvigbanen.

Der foregår parallel kørsel på flere strækninger, men det er opfattelsen, at rute 486 Bøvling-Bækmarksbro-Lemvig, er den største konkurrent i forhold til Lemvigbanen. Hvis det skal undgås, skal ruten ændres, så den føder toget, i stedet for at køre parallelt med toget til Lemvig.

Herudover er der enighed om, at de eneste lokalruter i kommunen, hvor der kan være tale om parallelkørsel, er:

- 489 Lemvig – Thyborøn
- 491 Lemvig - Bøvling – Bækmarksbro

Andre ruter kører parallelt på mindre dele af Lemvigbanen og ses derfor ikke som et stort alternativ til togene.

486 Bøvling - Bækmarksbro – Lemvig

Ruten kan erstattes af tog, f.eks. afgang fra Bækmarksbro kl. 7.20 og ankomst Lemvig kl. 7.40. Lemvig Kommune vil kunne bruge 487, 491, 496 og 497 som tilbringerruter til toget af hensyn til overbygnings- samt gymnasie- og handelsskoleelever til Lemvig. Der kan etableres hjemkørsler med toget, som stort set modsvarer hjemkørsler med bus. Det vil være nødvendigt at analysere nærmere, hvor mange elever på strækningen ad Ringkøbingvej fra Bækmarksbro til Rom Kirke, mister transport mod og hjem fra Lemvig. Det er endnu ikke klarlagt. Regionalrute 24 kan dække fra Rom Kirke og mod Lemvig.

489 Lemvig – Thyborøn

Morgenkørsel anses ikke som parallelkørsel, da bussen kører 1 time før toget starter op. Hjemkørslen vil kunne fjernes - der kører tog indenfor hver ½ time.

491 Lemvig - Bøvling – Bækmarksbro

Det er kun strækningen Klinkby - Lemvig, som anses som reel parallelkørsel, men da bussen skal til Lemvig af hensyn til kørsel i byen, er det svært at undgå. Hvis overbygningen på et tidspunkt overvejes flyttet fra Klinkby Skole til Lemvig, (som det er tilfældet med Ramme/Lomborg i 2010/2011) kan det overvejes, at etablere trinbræt til betjening af Klinkby Skole til og fra Lemvig.

Lemvig Kommune har fastlagt sine køreplaner for køreplanperioden 10/11. Større køreplanmæssige ændringer på lokalruterne vil først kunne træde i kraft fra sommer 2011.

Ny køreplan for Lemvigbanen fra december 2010.

Midtjyske Jernbaner har lavet udkast til ny køreplan gældende fra dec. 2010. Køreplanen er i samarbejde med Lemvig Kommune blevet gennemgået og tilpasset i forhold til ringetider på skolerne i Lemvig. Dermed vil den kommende køreplan for Lemvigbanen imødekomme en del af Lemvig Kommunes ønsker. Den nye køreplan betyder, at der kører et tog mod Vemb/Thyborøn hver time i tidsrummet 6.30 – 18.30, herefter 2 timersdrift.

Samlet set er køreplanen på hverdage dog reduceret med en omgang til Vemb og en omgang til Thyborøn. Midtjyske Jernbaner har vurderet, at en tur mindre til Vemb og Thyborøn på hverdage, ikke vil forringe servicen overfor kunderne. Til gengæld imødekommer den nye køreplan kommunens ønsker ift. ringetider.

Videreførsel af Lemvigbanen til Holstebro.

Togkørsel på strækningen fra Vemb til Holstebro betjenes i dag af Arriva Tog A/S, som har kontrakt på denne togkørsel. Det betyder, at Midtjyske Jernbaner kun kan få tilladelse til at køre, når Arriva ikke kører. Det er Banedanmark, der administrerer tildelingen af "kanaler". Arriva Tog A/S kører i dag på hverdage i timedrift i tidsrummet fra kl. 6.00 – 18.00. Uden for dette tidsrum kører selskabet 2-timedrift.

Det betyder, at al togkørsel som udføres af Midtjyske Jernbaner, sker på selskabets egen regning og risiko, uden nogen former økonomisk tilskud, ud over det Midtjyske Jernbaner modtager fra Midttrafik.

Midtjyske Jernbaner er ikke udstyret med ATC, (Automatisk Tog Control). Derfor foregår togkørsel på strækningen på dispensation, og med begrænsninger på antal tog samt maksimal hastighed på 70 km/t.

Midtjyske Jernbaner har tidligere kørt videre fra Vemb til Holstebro på hverdage, men den kørsel foregik på et tidspunkt i døgnet hvor Arriva Tog A/S ikke dækkede kørselstidspunktet, dvs. om morgenen.

I weekenden kører Midtjyske Jernbaner nogle af togene til og fra Holstebro, mest på tidspunkter hvor selskabet mener, der er kunder som har brug for tilbuddet. Hvis Midtjyske Jernbaner skal køre flere tog til Holstebro, bliver det på tidspunkter, hvor der ikke forventes at være nogen efterspørgsel og derfor meget få passagerer.

Hvis Midtjyske Jernbaner skal videreføre togkørsel til Holstebro, øger det selskabets omkostninger, fordi det kræver flere mandskabstimer samt der køres flere kilometer med materiellet. En omgang fra Vemb til Holstebro og retur koster 40 kr. pr. kilometer x 40 km = kr. 1.600,- i meromkostninger.

Samkørsel med Arriva Tog A/S

Midtjyske Jernbaner påpeger, at hvis der skal køres flere tog fra Vemb til Holstebro, skal der fremadrettet arbejdes mod samkørsel med Arriva Tog A/S. Det vil betyde, at når Midtjyske Jernbaner kører på Arriva Togs strækninger, så skal de tilsvarende køre på Midtjyske Jernba-

ners strækninger. Det vil betyde flere gennemgående tog til byer der ligger længere væk. Eksempelvis fra Thyborøn til Holstebro, Struer, Herning, Århus og Esbjerg.

En sådan løsning kan ikke umiddelbart implementeres. Det kræver samarbejde og accept fra Arriva Tog og det kræver nye tog med ATC.

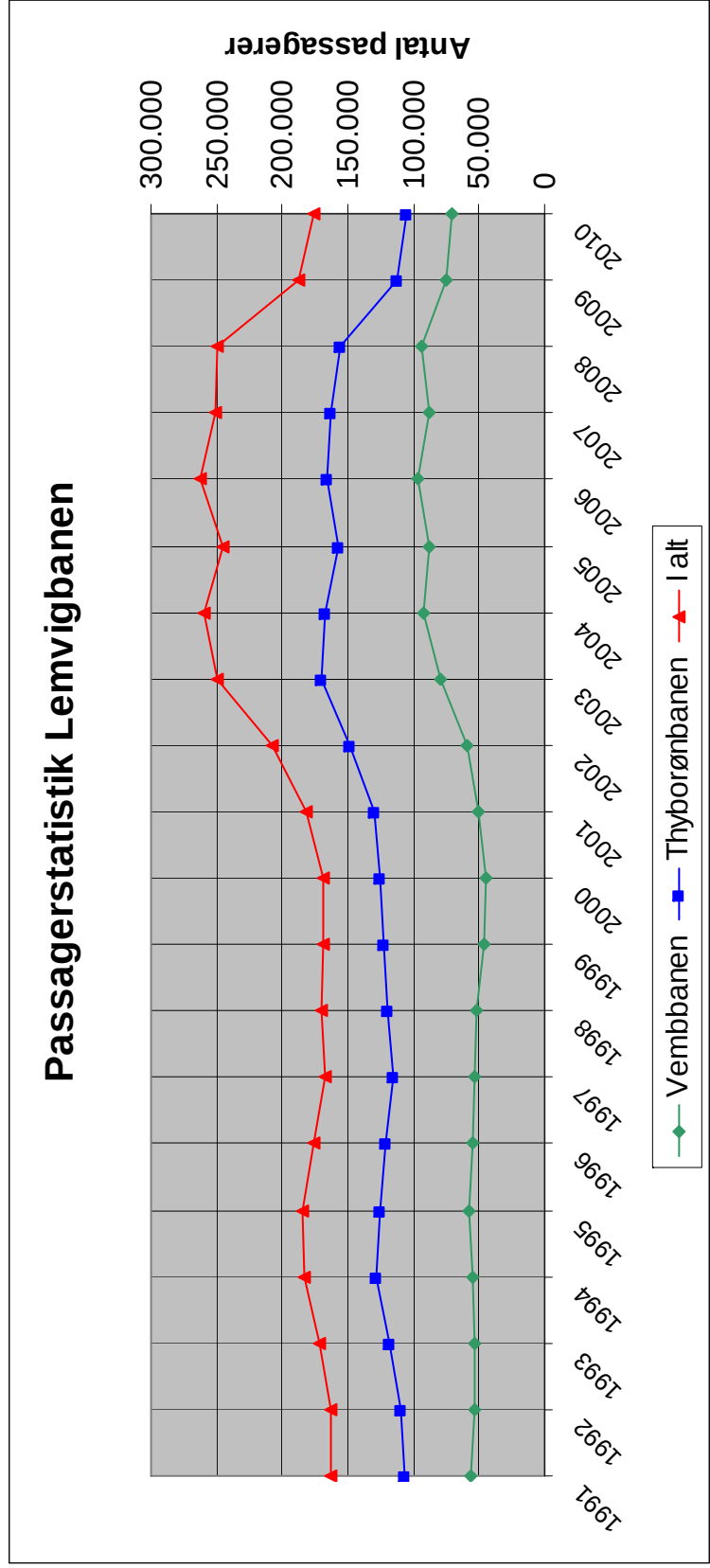
Konklusion.

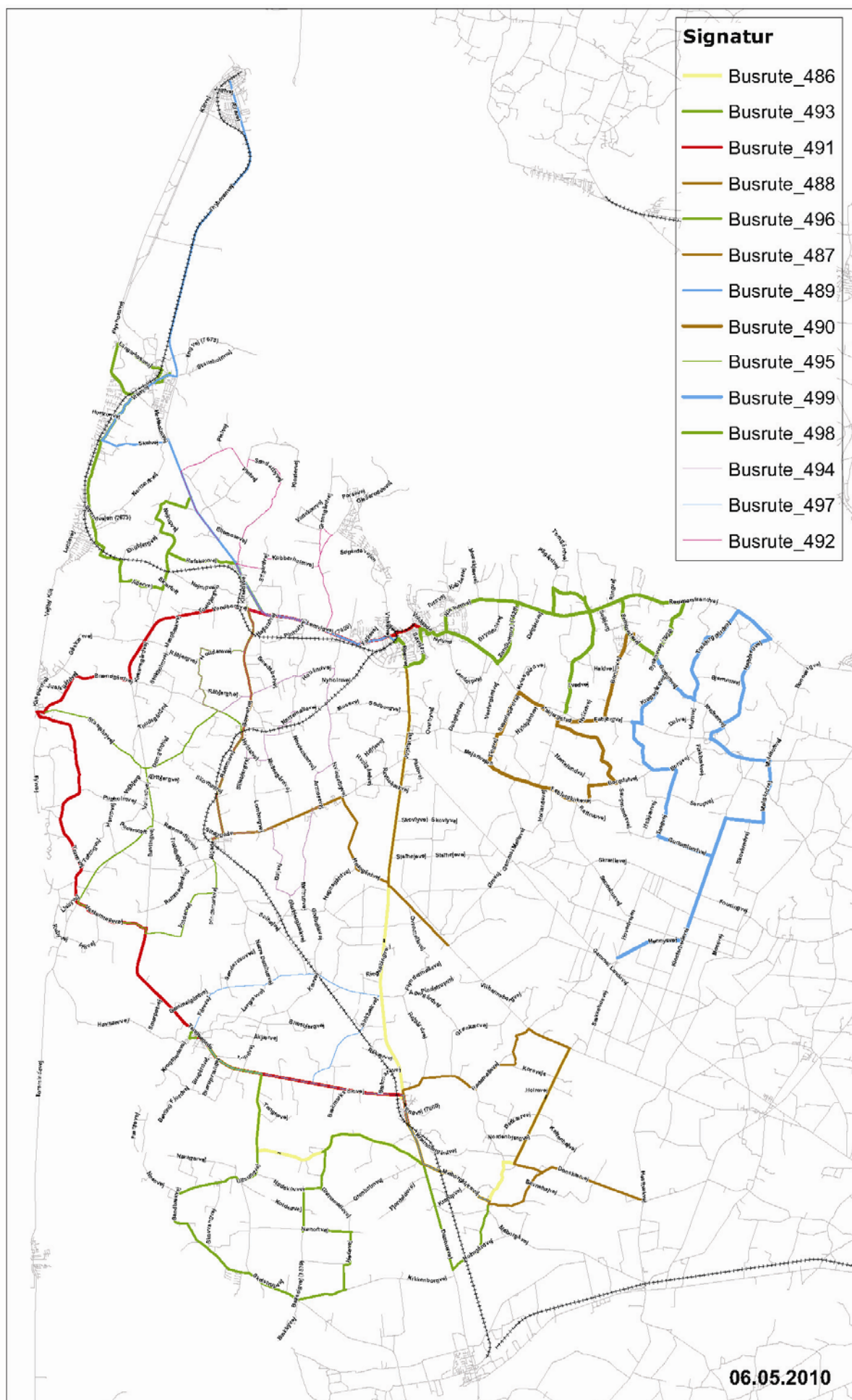
På baggrund af notatet har arbejdsgruppen konstateret følgende:

- Passagertallet har været stigende de senere år på Lemvigbanen.
- Indførelse af gratis kørsel på lokalruterne i Lemvig Kommune og delvis parallel kørsel med Lemvigbanen, har haft betydning for udviklingen i passagertallet på Lemvigbanen.
- Lemvig Kommune har administrativt tilkendegivet, at det vil være muligt at ændre lokalruterne og de åbne skolebusruter, for derved at tage hensyn til Lemvigbanen. Det kræver et nærmere arbejde, fordi kommunen skal sikre at alle elevers transportmuligheder er dækket, og der ikke er enkelte elever som ikke betjenes. Køreplanerne for lokalruter og åbne skolebusruter er lavet på nuværende tidspunkt, og træder i kraft fra sommeren 2010. En tilrettelæggelse af ruterne ift. køreplanen for Lemvigbanen, vil kunne ske i 2011.
- Arbejdsgruppen har vurderet grundlaget for eventuel videreførsel af Lemvigbanen til Holstebro og konkluderer, at der med de eksisterende ressourcer i Midtjyske Jernbaner ikke er passagermæssigt og økonomisk grundlag for det.

Passagerstatistik Lemvigbanen 1991-2010.

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Vembbanen	55905	53926	52719	54297	58164	54913	52809	51339	45436	44235	50986	59759	79026	92056	87919	96807	88099	93742	75003	70179
Thyborønbanen	106552	109256	118295	128845	126072	120775	115010	119138	122977	125161	130215	147897	169835	167834	157390	165714	162452	155400	112504	105269
I alt	162457	163182	171014	183142	184236	175688	167819	170477	168413	169396	181201	207656	248861	259890	245309	262521	250551	249142	187507	175448





Århus, 12. maj 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. maj 2010 kl. 12.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 5

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
11. maj 2010	1-25-4-08	Bente Brink	bbr@midttrafik.dk	87 40 82 76

Notat omkring eksempel på administrative omkostninger ved indførelse af gratis kørsel i Horsens Kommune

Baggrund

På bestyrelsesmødet 16. april 2010 blev der udbedt dokumentation for, hvad det koster at indføre gratis kørsel for en udvalgt gruppe borgere i en kommune. Midttrafik har modtaget forespørgsel fra Horsens Kommune vedrørende indførelse af et gratis pensionistkort i kommunen på samme ordning som Randers Kommune. Det vil medføre, at ordningen skal gælde i hele Horsens Kommune til rejser i bybusser, lokalruter og regionale ruter. Man forventer kun at udstede pensionistkort til ældrechecksberettigede i Horsens Kommune

Forudsætninger

Det forudsættes, at ordningen bliver 2-årig lige som i Randers Kommune. Der udstedes et kort med gyldighed i 2 år. Kortet skal udstedes på en særlig formular, så det er entydigt for chauffører og kontrollører.

Jf. Danmarks Statistik var der pr. 1. januar 2009 11.835 modtagere af folkepension i Horsens. Jf. Ældresagen modtager mellem 25 og 30 % af folkepensionisterne i Horsens ældrecheck. Det vil sige, at der er mellem 2.959 modtagere og 3.551 modtagere af ældrechecks. Herudover vil der være en tilgang i løbet af den 2-årige periode af nye 65-årige. Det antages, at i alt 4.000 vil modtage kortet i perioden.

Særlige opgaver for Midttrafik ved indførelse af gratis kørsel i Horsens Kommune

- Planlægning og koordinering af opgaven med Horsens Kommune
- Information
- Udarbejdelse og distribution af informationsmateriale og bestillingsskema til målgruppen. (Distribution f.eks. via kommunens ydelsesafdeling, der har personoplysningerne).
- Udarbejdelse og distribution af informationsmateriale til busselskaber, chauffører, kontrollører og salgssteder.
- Vejledning pr. telefon
- Modtagelse af bestillinger
- Kortudstedelse
- Kortforsendelse
- Arkivering
- Evt. passagertællinger og efterbehandling som grundlag for afregning af kompensation til regionen og opfølgning i forhold til incitamentskontrakter

Administrative omkostninger

Administrationen skal bruge godt 400 mandetimer i forbindelse med udstedelsen af 4000 kort. Dertil kommer udgifter til materialer porto m.m. som angivet i tabellen.

Aktivitet	I alt kr.
Medarbejdertid til planlægning og koordinering	4.800
Materialeforbrug breve, skemaer, kuverter m.v.	8.720
Porto informationsbreve, bestillingsskemaer og kort	46.800
Kostpris kort	36.000
Medarbejdertid poståbning og fotosikring	24.000
Medarbejdertid kundeoprettelse og udskrift	40.000
Medarbejdertid kortmontering og forsendelse	16.000
Medarbejdertid arkivering/datavedligeholdelse	16.000
Information	5.000
I alt	197.320

Kompensation til regionen

Indførelse af gratis kørsel for en gruppe af borgere i Horsens Kommune vil betyde, at der skal betales en kompensation til regionen for de mistede indtægter, når borgerne rejser med de regionale ruter med det gratis kort.

Administration anbefaler, at der laves en aftale mellem regionen, kommunen og Midttrafik om kompensationens størrelse. Alternativt skal kompensationens størrelse baseres på en tælling af antallet af kunder, der bruger gratis-kortet i de regionale ruter inden for Horsens Kommune. En sådan tælling kunne gennemføres af chaufførerne over et antal repræsentative dage på de regionale ruter og data efterbehandles i Midttrafik; en sådan løsning vil koste ca. 50.000 kr. pr. tælling. Det forventes, at en tælling om året vil være tilstrækkelig.

Til eksempel blev der i 2009 i Randers Kommune udstedt ca. 12.000 gratis pensionistkort. På baggrund af en særlig tælling af gratis pensionistkort på de regionale ruter udgjorde kompensationen til regionen i 2009 1,3 mio. kr.

Århus, 12. maj 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. maj 2010 kl. 12.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



Leverandørundersøgelse
Tilfredshedsundersøgelse blandt leverandører af
bus- og variabel kørsel hos Midttrafik



Februar 2010

Indhold

Om undersøgelsen.....	3
Summary.....	4
Resultater	5
Tabel 1a Køreplanlægning	6
Tabel 1b Udbud og kontrakter – Fordeling	7
Tabel 2 Økonomi – Fordeling.....	8
Tabel 3 Rejseregler, takster og billetteringsudstyr – Fordeling.....	9
Tabel 4 Kommunikation – Fordeling.....	10
Tabel 5 Drift – Fordeling	11
Tabel 6 Kontrol – Fordeling	12
Tabel 7 Kundeservice – Fordeling.....	13
Tabel 8 Generelt - Fordeling.....	15
Tabel 9a Køreplanlægning - Enkeltbesvarelser	16
Tabel 9b Udbud og Kontrakter – Enkeltbesvarelser.....	17
Tabel 10 Økonomi – Enkeltbesvarelser	18
Tabel 11 Rejseregler, takster og billetteringsudstyr – Enkeltbesvarelser.....	19
Tabel 12 Kommunikation – Enkeltbesvarelser	20
Tabel 13 Drift – Enkeltbesvarelser.....	21
Tabel 14 Kontrol – Enkeltbesvarelser	22
Tabel 15 Kundeservice – Enkeltbesvarelser	23
Tabel 16 Generelt – Enkeltbesvarelser.....	24
Forslag til indsatsområder	27
Forslag til indsatsområder –Bus kørsel.....	28
Forslag til indsatsområder – Variabel kørsel	29

Om undersøgelsen

- DMA/Research A/S har for Midttrafik gennemført en tilfredshedsundersøgelse med Midttrafik's leverandører af bus – og variabel kørsel i Region Midtjylland.
- Interviewene er gennemført telefonisk i dagtimerne mellem 09:00 og 16:30 i uge 6 og primo uge 7.
- Der er i alt gennemført 104 interview med en samlet svarprocent på 80
 - Variabel kørsel: 78 interview. Svarprocent 80
 - Buskørsel: 24 interview. Svarprocent 83
- For at optimere validiteten, har de mulige kontaktpersoner på forhånd modtaget spørgeskemaet, bilag 1. Det har således været muligt at forberede interviewet og evt. indhente oplysninger fra andre afdelinger.
- For at få gennemført så mange interview som muligt, er der forsøgt kontakt i hele perioden uden hensyn til antal tidligere opkald.
- Spørgsmålene er formuleret med henblik på at udpege de vigtigste indsatsområder for at sikre et endnu bedre samarbejde.
- Leverandørerne er informeret om, at besvarelsener ikke er anonyme, og at Midttrafik eventuelt vil kontakte leverandøren for at få svarene uddybet. Det er ikke vort indtryk, at dette har haft betydning for de afgivne besvarelser, men det er naturligvis en mulighed, at kritik tilbageholdes.
- I rapporteringen er spørgsmålene for de respektive afdelinger grupperet og fordelt på hhv. buskørsel og variabel kørsel. I rapporteringen er de særlige bus spørgsmål markeret med rød skrift og spørgsmålene udelukkende til variabel kørsel er markeret med blå skrift.

Formål:

Formålet med undersøgelsen, er at afdække status for leverandørernes vurdering af samarbejdet med Midttrafik, og herunder en vurdering af organisationens stærke og svage sider. Undersøgelsen dækker både bus og variabel kørsel.

Summary

Der er overordnet tilfredshed med samarbejdet med Midttrafik – generelt for både bus og variabel kørsel, og med de forskellige afdelinger.

- Bus: 100% er alt i alt tilfredse eller meget tilfredse med det daglige samarbejde med Midttrafik.
- Variabel: 98% er alt i alt tilfredse eller meget tilfredse med det daglige samarbejde med Midttrafik.

Det er meget typisk, at selvom respondenterne har udtrykt tilfredshed med et spørgsmål, kan der sagtens være udtrykt kritikpunkter i kommentarerne.

Resultater

I det følgende er præsenteret to typer af tabeller.

Tabeller, hvor spørgsmålene generelt er grupperet afdelingsvis:

- Køreplanlægning og kontraktudbud
- Økonomi
- Rejseregler, takster og billetteringsudstyr
- Kommunikation
- Drift
- Kontrol
- Kundeservice
- Generelt

I de tabeller, der både er relevante for bus - og variabel kørsel, indgår begge typer separat.

Når spørgsmålene er markeret med rød skrift, er det udelukkende spørgsmål til bus vognmænd. Spørgsmål der er markeret med blå skrift, er kun stillet til vognmænd der kører variabel kørsel.

Ovenstående tabeller er suppleret med et repræsentativt udvalg af de kommentarer, som respondenterne har givet til uddybning af vurderingen. Respondenterne er specifikt blevet bedt om at uddybe, hvis de har udtrykt tilfredshed. Dette betyder, at selvom der generelt er udtrykt tilfredshed, så har de supplerende bemærkninger primært et kritisk indhold. Selvom respondenterne har givet udtryk for generel tilfredshed med et enkelt punkt, har der løbende været mulighed for at supplere med en bemærkning, som også kan være kritisk.

- Tabellerne 1-8 viser den procentvise fordeling på tilfredshedskategoriene
- Tabellerne 9-16 viser oversigtstabeller med enkelt svar fra leverandørerne af buskørsel.
- Tabellerne 17 og 18 viser en oversigt over tilfredshedsandelen for henholdsvis bus- og variabel kørsel.
- Forslag til indsatsområder er listet emnevis i slutningen af rapporten.

NB! Ved læsning af tabellerne kan det være nyttigt at være opmærksom på, at 1 respondent svarer til hhv. 4,2 % i bus delen (n=24) og 1,3 % i variabel kørsel (n=78).

Tabel 1a Køreplanlægning

		Køreplanlægning		
		1. Tidspunktet for hvornår I modtager køreplanerne i forhold til kontrakten?	2. Jeres inddragelse og indflydelse i forbindelse med køreplanlægning?	3. Tidsplanen for køreplanlægningen og busselskabernes tidsmæssige muligheder for at komme med bemærkninger
Bus	Meget tilfreds	13%	25%	4%
	Tilfreds	83%	63%	88%
	Utilfreds	4%	8%	8%
	Meget utilfreds	0%	0%	0%
	Ved ikke	0%	4%	0%

Udvalgte kommentarer:

BUS

- Generelt så er det godt, men hvis køreplanerne bliver sendt ud for sent, så bør Midttrafik kontakte vognmanden
- Køreplanerne måtte gerne komme lidt tidligere.
- Køreplanerne er ikke anvendelige og bliver ikke modtaget i trykt version. Kunderne bliver utilfredse, hvilket vognmanden kompenserer for ved selv at lave køreplanerne.
- Der er god inddragelse men ikke tilstrækkelig indflydelse
- Der kunne godt lyttes mere til de chauffører, der kører ruterne og de entreprenører, der sidder med det.
- Der er for kort tid til køreplanlægning
- Vil gerne have en påmindelse om at det er ved at være tid til at komme med bemærkninger til køreplanlægningen
- *"Ved seneste køreplansskift fik jeg en hel masse udkast og kun nogle få dage til at gennemgå det"*

Tabel 1b Udbud og kontrakter – Fordeling

		Udbud og kontrakter					
		4. Udbuds- materialets kvalitet (at der ikke er fejl i Midttrafiks udbuds- materiale)	5. Overskuelig- heden af Midttrafiks udbuds- materiale?	6. Kontrakt- ernes overskuelig- hed (udformning og sprog)	7. Hvor tydelig kontrakten er omkring jeres forpligtelser, herunder konsekvenser ved evt. kvalitetsbrist (dvs. hvis kontrakten ikke overholdes)	8. Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring udbud og kontrakt- forhold?	9. Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring køreplan- lægning, udbud og kontrakt- forhold?
Bus	Meget tilfreds	17%	25%	21%	13%		21%
	Tilfreds	71%	63%	62%	75%		71%
	Utilfreds	4%	8%	13%	4%		4%
	Meget utilfreds	4%	0%	0%	4%		0%
	Ved ikke	4%	4%	4%	4%		4%
Variabel	Meget tilfreds	13%	14%	17%	6%	19%	
	Tilfreds	69%	57%	67%	63%	64%	
	Utilfreds	5%	17%	3%	12%	5%	
	Meget utilfreds	5%	4%	0%	4%	4%	
	Ved ikke	8%	8%	13%	15%	8%	

Udvalgte kommentarer:

BUS

- Det bærer præg af, at kontorfolkene ikke ved hvad det vil sige at køre bus. Det kunne være godt at inddrage busselskabet mere i udbudsmaterialet.
- De opfinder noget nyt, som ikke er så heldigt. F.eks. har man lige opfundet det, der hedder pausekørsel i Holstebro
- De få trafikselskaber bør harmoniseres.
- Det er ikke tilstrækkeligt overskueligt.
- Der er ikke nogle konsekvenser, når Midttrafik ikke overholder kontrakten

VARIABEL:

- Bliver nødt til at betale sig fra at der er nogen der skal ordne det elektronisk
- Synes det er irriterende at man skal byde hvert år
- Der er alt for meget materiale og det er krævende at sætte sig ind i
- Det er et elektronisk system, der er meget kompliceret i forhold til hvad det gør
- Kontrakterne er rimeligt overskuelige
- Det er vigtigt at der fra start er klarhed over hvordan forskellige elementer skal tolkes
- Midttrafik kunne være bedre til at håndhæve kvalitetsbrister og følge op på de store krav der stilles
- Det fremgår ikke tydeligt i et selvstændigt afsnit hvad konsekvenserne af mislighold er
- Reglerne står ganske klart i udbudsmaterialet, og der er mange vognmænd, der ikke lever op til reglerne i færdselsstyrelsen, og de kører alligevel, da der ikke bliver fulgt op på reglerne.
- De regler, som vognmanden skal køre under, er umenneskelige. Både for kunder, vognmænd og chauffører.
- Midttrafik tager ikke nok hensyn og er ikke fleksible nok. Når jeg skal derned i 4 timer må jeg lukke 8 vogne. Det kunne godt ligge på bedre tidspunkter. Midttrafik dikterer for meget - det skal gå to veje.

Tabel 2 Økonomi – Fordeling

		Økonomi			
		10. Midttrafiks overholdelse af tidspunkt for afregning?	11. Afregningens udformning (om den er let at forstå)?	12. Afregningens indhold (om den er korrekt)?	13. Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring økonomi?
Bus	Meget tilfreds	38%	21%	21%	33%
	Tilfreds	58%	66%	75%	67%
	Utilfreds	4%	13%	4%	0%
	Meget utilfreds	0%	0%	0%	0%
	Ved ikke	0%	0%	0%	0%
Variabel	Meget tilfreds	44%	22%	18%	27%
	Tilfreds	52%	56%	64%	62%
	Utilfreds	0%	9%	5%	5%
	Meget utilfreds	0%	3%	4%	1%
	Ved ikke	4%	10%	9%	5%

Udvalgte kommentarer:

BUS

- Overholdelse af afregningstidspunkt er blevet bedre indenfor det seneste år.
- Den er ikke let at forstå - det er svært at se om man får penge for alle de timer, man kører - der mangler specifikation, så de kan se om de får for alle timer.
- Vognmanden ville gerne have en afregning for hver måned.
- Det er umuligt at se hvad de mener. Det kunne være en god ide at lave et kursus, der forklarer afregningen
- Uoverskueligt - det er et kæmpe arbejde at gennemskue og regne efter.
- De er ikke tilfredse med, at det trækker ud vedr. forhandlinger omkring transporter. Pt ved de ikke hvilken pris de kører til.
- Vognmanden har oplevet, at der ikke er blevet sat de rigtige timer på, hvorefter han må kontakte Midttrafik for at få det sidste med.

VARIABEL

- Vil gerne have det kom lidt tidligere, hvis det kan lade sig gøre. Ellers fungerer det fint.
- Det er sket at vognmænd ikke får pengene for deres ture, fordi Midttrafik ikke giver besked om hvem der skal have pengene. - Mere synlighed.
- Svært at kontrollere i det daglige. F eks. i forbindelse med vintervejret.
- Der er ikke nogen grund til at få de daglige specifikationer.
- Afregningen er uigennemskuelig, og vognmanden sidder hele tiden med en frygt for at der er nogen der tager fusen på ham. Han mangler at få information om hvor mange minutter der giver hvad.
- Sætter sin lid til, at den er korrekt, da han ikke kan gennemskue den.
- Ved handikapkørsel er udregningen ikke korrekt. Der sker for mange fejl. Men ved resten passer det.
- "Midttrafik snyder ved hver tur", og der er ikke tid til at tjekke det hele igennem. Det system, som Midttrafik bruger, er ikke godt nok, - "det er ikke noget som Midttrafik gør bevidst"

Tabel 3 Rejseregler, takster og billetteringsudstyr – Fordeling

		Rejseregler, takster og billetteringsudstyr							
		14. Midttrafiks rejseregler forståelighed og bruger-venlighed for chaufførerne?	15. Muligheden for at billettere ud fra Midttrafiks takst-system?	16. Kvaliteten af billetterings-vejledningen?	17. Kvaliteten af chauffør-vejledningen? (hånd-bogen)	18. Muligheden for at få hjælp til vedligeholdelse af billet- og klippekort-maskiner?	19. Anvendeligheden af brochuren "Chauffør i variabel kørsel"?	20. Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring rejseregler, takster og billetterings-udstyr?	21. Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring rejseregler? (jf. brochuren "Handicapkørsel i Midttrafik")
Bus	Meget tilfreds	8%	17%	13%	25%	25%		17%	
	Tilfreds	63%	58%	70%	75%	58%		71%	
	Utilfreds	21%	17%	0%	0%	13%		4%	
	Meget utilfreds	4%	0%	0%	0%	0%		0%	
	Ved ikke	4%	8%	17%	0%	4%		8%	
Variabel	Meget tilfreds						14%		17%
	Tilfreds						57%		59%
	Utilfreds						1%		8%
	Meget utilfreds						1%		4%
	Ved ikke						27%		12%

Udvalgte kommentarer:

BUS

- Der er for mange gamle regler, der er blandet sammen
- Det bør forenkles, der bør ikke være forskel på om man kører den ene vej eller den anden vej på samme strækning.
- Rejsereglerne bør forenkles og gøres mere simpelt, så det bliver mere forståeligt. Der er for mange billettyper og layout.
- Der er for mange regler at håndtere i takstsystemet. Men de er lette nok at forstå.
- Chaufførvejledningen kunne laves enklere. Jo flere regler der er, des flere muligheder for fejl
- Mangler sommetider reservemaskiner, driftsproblemer

VARIABEL

- Den (Chauffør i variabel kørsel) er ikke fyldestgørende nok. Chaufførerne får ikke noget ud af den men bliver mere forvirrede
- Sproget og forkortelserne er uforståelige
- Svært ved at gennemskue hvornår hvilke regler gælder. Ville gerne have en håndbog der kunne guide, som evt. kunne ligge fast i bilen.
- De regler, der er for turene, hænger ikke sammen mht. tiden som man giver pr. kunde. Man er som chauffør hele tiden nødt til at være foran for ikke at miste sin tur.
- Efter de har strammet deres nye regler op, fungerer det ikke så godt. Deres egne personer på kontoret, ved ikke hvad de må – der er behov for bedre information til egne (MT) medarbejdere
- "Det er forkasteligt at man ikke må hjælpe ældre damer ind. Der burde være noget mere fleksibilitet."
- Midttrafik skulle informere kunderne om hvilke regler chaufførerne skal forholde sig til, så man undgår konflikter med kunder, der ikke ved hvordan chaufførerne skal forholde sig.

Tabel 4 Kommunikation – Fordeling

		Kommunikation						
		22. Kvaliteten af Chauffør- informationen "Information til chauffører og salgssteder"?	23. Kvaliteten af nyheds- brevet?	24. Kvaliteten af nyheds- brevet "Info til vogn- mænd"?	25. Samarbejde omkring informations- materiale til busserne (hængeskilte, streamere, køreplaner, foldere)?	26. Relevansen af indholdet på Midttrafiks extranet for bus- selskaber og taxa vognmænd?	27. Det ny rute- og zonekorts anvendelig- hed?	28. Generelt med kommuni- kationen fra Midttrafik?
Bus	Meget tilfreds	17%	17%		8%	17%	8%	17%
	Tilfreds	83%	79%		79%	67%	63%	79%
	Utilfreds	0%	0%		13%	0%	4%	4%
	Meget utilfreds	0%	0%		0%	0%	0%	0%
	Ved ikke	0%	4%		0%	17%	25%	0%
Variabel	Meget tilfreds			17%		6%		22%
	Tilfreds			65%		45%		60%
	Utilfreds			4%		1%		14%
	Meget utilfreds			1%		0%		3%
	Ved ikke			13%		47%		1%

Udvalgte kommentarer:

BUS

- Får en masse informationsmateriale til busserne, der ikke er relevant for deres område.
- Vil gerne have information og meddelelser om hvornår materialet skal ned igen
- Der er for lidt informationsmateriale i busserne
- Midttrafik gør det for generelt og har ikke styr på hvordan det foregår de enkelte steder.
- Ærgerligt at zoneinddelingerne er forsvundet bag på køreplanerne.
- Tror ikke, man bruger kortet. Det er nemmere at bruge maskinen, der giver mere korrekte oplysninger

VARIABEL

- Vil gerne have at "Info til vognmænd" udkommer oftere. Så meget info som muligt, så man kan holde sig orienteret og videreinformere chaufførerne.
- Det ville være fint, hvis nyhedsbrevet f.eks. kunne ligge i vognens mappe.
- Har aldrig modtaget det /har aldrig set det
- Har slet ikke kendskab til extranettet
- Kunne godt tænke sig at Midttrafik blev bedre til at svare på de mails, der bliver sendt til dem
- Det kan være svært at få fat i nogle personer fra Midttrafik. Det er heller ikke altid sikkert at Midttrafik ringer tilbage.
- Envejsskommunikation. Har ikke mulighed for at kommunikere tilbage, spild af tid.
- Det er meget svingende afhængigt af hvem man får fat i.
- Tonen, der bliver anvendt fra Midttrafik er ikke altid lige god
- Hvis en ny chauffør laver fejl, så er de hårde ved dem. Men hvis Midttrafik laver fejl så er det bare ærgerligt. Ikke modarbejde, men samarbejde. Den gode vilje er der.

Tabel 5 Drift – Fordeling

		Drift				
		29. Midttrafiks information om planlagte driftsforstyrrelser herunder vejarbejde?	30. Midttrafiks information om hvornår og hvilke driftsforstyrrelser der skal indberettes?	31. Midttrafiks information om hvem driftsforstyrrelser skal indberettes til?	32. Mulighed for at komme igennem på telefonerne når man indtelefonerer en driftsforstyrrelse?	33. Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring drift?
Bus	Meget tilfreds	17%	25%	17%	17%	33%
	Tilfreds	62%	67%	71%	58%	67%
	Utilfreds	17%	8%	4%	21%	0%
	Meget utilfreds	4%	0%	4%	0%	0%
	Ved ikke	0%	0%	4%	4%	0%
Variabel	Meget tilfreds		14%	13%	1%	27%
	Tilfreds		54%	56%	41%	65%
	Utilfreds		9%	9%	31%	3%
	Meget utilfreds		4%	4%	13%	1%
	Ved ikke		19%	18%	14%	4%

Udvalgte kommentarer:

BUS

- Midttrafik skal have bedre information fra kommuner med hensyn til vejarbejde.
- Der er ikke nogle klare regler for hvad man skal indberette.
- Det er svært at komme igennem. Der er lang kø og svært at vide, hvem man skal have fat i.

VARIABEL

- Det er for svært at komme igennem til Midttrafik når der er problemer.
- Har haft en del driftsforstyrrelser, og når de ringer til Midttrafik, så får man at vide, at de ikke ved noget om det. Midttrafik kommunikerer ikke så godt med sine vognmænd, så man får ikke besked om eventuelle driftsforstyrrelser
- Vejen er for lang, fordi det skal igennem for mange instanser. Det var nemmere i gamle dage.
- Bedre kommunikation om hvem der skal informeres
- Det er alt for svært at komme igennem når der skal meldes driftsforstyrrelser
- Den lange ventetid betyder at man blokerer sin egen telefon
- Ifølge kontrakt skulle de tage 90 procent af alle opkald på under et minut. Og det oplever vi slet ikke, det tager meget længere tid. Det er måske 50 procent.
- Det tager for lang tid at komme igennem specielt på belastede tidspunkter. Sidder man med et konkret problem med passagerer i bilen, dur det ikke at man sidder som nummer 8 i køen.
- Kan man ikke komme igennem så skrider resten af planlægningen
- Manglende information om tidligere morgenture fra Midttrafik.
- Der er så mange små ting, som gør det mere besværligt. F.eks. intet hørt fra Midttrafiks driftsleder, selvom man har bedt om at blive ringet op.

Tabel 6 Kontrol – Fordeling

		Kontrol		
		34. Trafikkontrollørernes synlighed i busserne? (den hyppighed de optræder med)	35. Mængden af kvalitetskontroller i vognene?	36. Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring kontrol?
Bus	Meget tilfreds	4%		21%
	Tilfreds	67%		67%
	Utilfreds	8%		8%
	Meget utilfreds	4%		0%
	Ved ikke	17%		4%
Variabel	Meget tilfreds		6%	13%
	Tilfreds		44%	41%
	Utilfreds		19%	14%
	Meget utilfreds		9%	4%
	Ved ikke		22%	28%

Udvalgte kommentarer:

BUS

- De ville gerne have at trafikkontrollørerne var mere synlige i dagligdagen
- Det kan godt blive oftere. Chaufførerne efterlyser det. Men ved, der er bedring
- Vognmanden har prøvet at nogle kontrollører ikke giver besked til buschaufførerne inden de begynder at kontrollere, hvilket medfører et tillidsbrud.

VARIABEL

- Aldrig hverken hørt om eller oplevet kvalitetskontroller
- De må gerne kontrollere mere. De skal være hårdere. Der er nogle ting, som ikke fungerer optimalt.
- Vognmanden har ikke prøvet at få en kvalitetskontrol men synes at der er behov for at der bliver lavet nogen. Eventuelt hvor kontrollørerne agerer patient så man kan se hvordan servicen er.
- De bliver nødt til at kontrollere noget mere, fordi der er mange, der svindler. Gå mere op i kvaliteten
- Der er alt for lidt kontrol. De har ikke haft en eneste, og han har aldrig hørt om nogen i landsdelen
- Der er nogle, der kører i biler, der ikke er forsvarlige. Der synes vognmanden at Midttrafik har svigtet meget.
- Der skal være mere kontrol. Manglende kontrol. Der mangler at blive tjekket op på meget.
- Det måtte de godt gøre oftere. Han har aldrig selv oplevet, at de har tjekket hans biler. Det er ikke nok at påpege det, men det skal også følges op på.
- Der er ikke nogen kontrol fra Midttrafiks side, hvilket gør at det er vognmændene selv, der skal kontrollere hinanden. Det er en ubehagelig situation de bliver sat i.
- Vognmanden ville gerne have lidt mere information om hvordan Midttrafik vil have bilerne.
- Der er for lidt kontrol. Der er nogle kollegaer, der kører på frihjul: altså, de kører i de forkerte biler. Det burde Midttrafik tage hånd om.
- Der er ikke noget samarbejde omkring kontrol.
- Midttrafik kontrollerer ikke nok. Midttrafik kunne være en anonym kunde, og så kan folk ikke nå at bytte vogn eller snyde, så den opfylder kravene og tiderne bliver overholdt.

Tabel 7 Kundeservice – Fordeling

		Kundeservice					
		37. Jeres ind- dragelse i forhold til kunde- henvendelser?	38. Statistikker fra Midttrafik om kunde- henvendelser?	39. Midttrafiks håndtering af på- og afstig- nings adresse på køreordren (korrekte og fyldestgørende adresser)?	40. Den tid Midttrafik har sat af til at følge kunden til og fra adressen?	41. Midttrafik 's håndtering af lukning af vognløb?	42. Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring kundeservice?
Bus	Meget tilfreds	21%	4%				29%
	Tilfreds	75%	58%				67%
	Utilfreds	0%	0%				0%
	Meget utilfreds	0%	0%				0%
	Ved ikke	4%	38%				4%
Variabel	Meget tilfreds	12%	3%	12%	5%	26%	21%
	Tilfreds	47%	27%	74%	47%	54%	69%
	Utilfreds	10%	6%	12%	35%	15%	10%
	Meget utilfreds	3%	1%	1%	12%	1%	0%
	Ved ikke	28%	63%	1%	1%	4%	0%

Udvalgte kommentarer:

BUS

- Vognmanden mangler lister/ statistikker over klagerne.
- Vognmanden ser ikke nogen statistikker fra midttrafik.
- Vil gerne have noget mere systematisk der kan følges op på
-

VARIABEL

- Vil gerne høre, hvis der er noget positivt.
- De er gode til at lytte til chaufføren ved en eventuel klage. De lytter til kunden. Går ind og ser på, om der er hold i det.
- Har aldrig været udsat for klager
- Klager skal komme, men at de afregner med at lukke vognløb er hårdt nok. Det kan være en afløseres skyld, som ikke kender vognløbet, så det er afløseren der laver fejlen, og så går det udover den faste chauffør i stedet
- Vognmanden synes ikke rigtig at de får noget at vide, selvom de nogen gange kan høre at kunderne har klaget. Det gør det svært at følge op på.
- Vognmanden mangler lister/ statistikker over klagerne.
- Intet kendskab til statistikker om kundeservice

Adresser:

- Vognmanden mangler en forklaring på de forkortelser de bruger.
- Det sker at kommunerne er dårlige til at give korrekte adresser, hvilket er noget Midttrafik måske kunne være opmærksomme på når de tager imod ordrer.
- Adresserne er ikke tilstrækkeligt tilfredsstillende. Skoler eller indkøbscentre bliver ikke oplyst særskilt så vognmanden ved ikke hvad det er han skal køre efter.

- Alt for mange forkortelser og vognmanden skal næsten bruge en time på at oversætte en besked, for at forstå, hvad det betyder - oversætte det til dansk. Især et problem for afløsere. Så måtte godt sætte mere tid af til at skrive hele ordet, så det er forståeligt for flere.
- Det sker tit at det er forkerte adresser og forkerte etager på sygehuse. Midttrafik kunne måske spørge ind til adresserne når de taler med kunderne.

Tid:

- I vinteren glemmer de, at man kører rundt i is og sne, og der måtte de gerne sætte lidt ekstra tid af.
- Vognmanden vil gerne have noget mere fleksibilitet fra kunde til kunde, så kunderne får den bedste service og vognmanden også får betaling for sin ydelse.
- Det sker at det er svært at få det til at passe med tiden. Specielt når det gælder sygekørsler.
- Altid til diskussion. Måtte gerne være længere, fordi de har en politik i deres firma, hvor de ønsker at folk bliver fulgt godt til døren. Men dette passer ikke sammen med Midttrafiks politik.
- Den er for kort. Generelt. Dagligt skælder chaufførerne udover, at det ikke er i orden.
- Der er bare ikke tid nok. Specielt i tilfælde af patienttransport.
- Der er ingen tid sat af. Midttrafik og vognmændene snakker lidt forbi hinanden. F.eks. er det urealistisk at sætte handicappede af ved fortorvet.
- Det sker tit ved sygehuskørsler at kunderne ikke er klar, hvilket kun går ud over vognmændene da de mister ture, hvis de bliver forsinket.
- I forbindelse med boligblokke, dårligt vejr og sygehuset, skal tiden forlænges.

Lukning af vognløb:

- Ønske om mailsystem, da det er svært at komme igennem på telefon, ville det være meget lettere.
- Der er nogle klare regler, som han er godt tilfreds med
- Man kan være uheldig at snakke med en der er sur og lukker ens vognløb uden grund.
- Hvis man f.eks. lukker vognløbet for en periode en dag (f.eks. ved værkstedsbesøg) så bliver vognløbet lukket for hele dagen, så man ikke kommer ud og køre resten af dagen.
- De får ikke altid lukket for vognløbet, selvom der er bedt om det. Har fået en reminder fra Midttrafik, om at den skulle være kørt, selvom at det er Midttrafiks egen skyld.
- Ville gerne, at man kunne lukke et vognløb i et par timer, og så åbner den pr automatik igen. Det ville være smartere. Måske også bare sende en sms, i stedet for at skulle til at ringe igen.

Generelt omkring kundeservice:

- Der er ikke noget rigtig samarbejde
- Der er rigtig mange ting som godt kunne gøres bedre.
- Envejskommunikation.
- Vognmanden synes ikke at det altid er kunden der er i centrum.

Tabel 8 Generelt - Fordeling

		Generelt				
		43. Medarbejderens venlighed, når du retter henvendelse til Midttrafik?	44. Medarbejderens evne og mulighed for at give dig den hjælp du har brug for?	45. Ventetid i telefonen, når du retter henvendelse til Midttrafik?	46. Jeres mulighed for at finde frem til rette kontaktperson?	47. Samlet tilfredshed med det daglige samarbejde med Midttrafik?
Bus	Meget tilfreds	54%	38%	17%	29%	38%
	Tilfreds	46%	62%	70%	63%	62%
	Utilfreds	0%	0%	13%	4%	0%
	Meget utilfreds	0%	0%	0%	4%	0%
	Ved ikke	0%	0%	0%	0%	0%
Variabel	Meget tilfreds	33%	31%	6%	18%	24%
	Tilfreds	61%	62%	47%	69%	74%
	Utilfreds	3%	6%	31%	13%	1%
	Meget utilfreds	0%	0%	13%	0%	1%
	Ved ikke	3%	1%	3%	0%	0%

Udvalgte kommentarer:

BUS

- Det kan være svært at komme igennem til den medarbejder man skal have fat på
- Ventetiden er for lang, fordi man skal omstilles mange gange, for at finde frem den rette person, som har den viden man har brug for
- Det er svært at vide hvem man skal snakke med eller også er det fordi de sender "aben videre" - man bliver kørt rundt i systemet
- Har nedlagt x-bus sekretariatet. Man ved ikke, hvem man skal have fat i omkring de forskellige områder.

VARIABEL

- Det svinger, meget afhængigt af hvem man snakker med, så det er svært at sige generelt.
- Det er ofte, at medarbejderne ikke har indsigt. De har ikke føling med, hvordan de kaster vognene rundt, også rent geografisk.
- Foreslår, at man ser hvordan NT's personale fungerer. Der er det lige meget hvem man fanger. De er alle venlige. Foreslår et kursus.
- Vognmanden ville gerne have noget dokumentation/logbog over hvornår og hvorfor man har rettet henvendelse
- Nogle kan noget, andre kan ikke. Det er meget forskelligt.
- Nogle gange er det som om man går en sludder for en sladder, fordi vedkommende ikke ved hvad de taler om. De vil ikke stå ved, at de ikke ved hvad de taler om.
- Typisk særlige problemer med ventetid ml 12 og 13. Brug for flere medarbejdere i denne periode.
- Det er forskelligt, afhængig af hvem man taler med. Ofte prøver de selv at løse problemet i stedet for at sende én videre til den rigtige person.

Tabel 9a Køreplanlægning - Enkeltbesvarelser

Køreplanlægning			
Busselskab	1. Tidspunktet for hvornår I modtager køreplanerne i forhold til kontrakten?	2. Jeres inddragelse og indflydelse i forbindelse med køreplanlægning?	3. Tidsplanen for køreplanlægningen og busselskabernes tidsmæssige muligheder for at komme med bemærkninger
Arriva	Tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds
Balling Turist Taxi	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
De Blaa Busser	Tilfreds	Tilfreds	Utilfreds
De Grønne Busser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
De Gule Busser	Tilfreds	Ved ikke	Tilfreds
Fårup Rute- og Turistbusser	Tilfreds	Utilfreds	Tilfreds
Herning bilen	Tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds
Holstebro Turistbusser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Højmark Turistfart	Utilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Malling Turistbusser	Tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds
Mortens Busser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Mørup Turist og Minibus kørsel	Tilfreds	Tilfreds	Utilfreds
N.F. Turistbusser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Netbus	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Nobina Danmark A/S	Tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds
Pan Bus A/S	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Skave Turistfart	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Svidt Rutebiler A/S	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Syd Thy rute og turistfart.	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Thykjær A/S	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds
TK Bus	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Todbjerg Busser	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds
Venøbussen	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Århus Sporveje Busselskabet	Meget tilfreds	Utilfreds	Tilfreds

Tabel 9b Udbud og Kontrakter – Enkeltbesvarelser

Udbud og Kontrakter					
	4. Udbudsmaterialets kvalitet (at der ikke er fejl i Midt- trafiks udbuds- materiale)	5. Overskueligheden af Midttrafiks udbudsmateriale?	6. Kontrakternes overskuelighed (udformning og sprog)	7. Hvor tydelig kontrakten er omkring jeres forpligtelser, herunder hvad konsekvenserne er ved evt. kvalitetsbrist (dvs. hvis kontrakten ikke overholdes)	9. Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring køreplanlægning, udbud og kontraktforhold?
Busselskab					
Arriva	Ved ikke	Ved ikke	Ved ikke	Tilfreds	Ved ikke
Balling Turist Taxi	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds
De Blaa Busser	Tilfreds	Tilfreds	Utilfreds	Tilfreds	Tilfreds
De Grønne Busser	Tilfreds	Utilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds
De Gule Busser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Fårup Rute- og Turistbusser	Meget utilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget utilfreds	Meget tilfreds
Herning bilen	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Holstebro Turistbusser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Højmark Turistfart	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Ved ikke	Tilfreds
Malling Turistbusser	Utilfreds	Utilfreds	Utilfreds	Utilfreds	Tilfreds
Mortens Busser	Tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Mørup Turist og Minibus kørsel	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Utilfreds
N.F. Turistbusser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Netbus	Meget tilfreds	Tilfreds	Utilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Nobina Danmark A/S	Tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds
Pan Bus A/S	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Skave Turistfart	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Svidt Rutebiler A/S	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Syd Thy rute og turistfart.	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Thykjær A/S	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds
TK Bus	Tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Todbjerg Busser	Meget tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Venøbussen	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Århus Sporveje Busselskabet	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds

Tabel 10 Økonomi – Enkeltbesvarelser

Økonomi				
Busselskab	10. Midttrafiks overholdelse af tidspunkt for afregning?	11. Afregningens udformning (om den er let at forstå)?	12. Afregningens indhold (om den er korrekt)?	13. Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring økonomi?
Arriva	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Balling Turist Taxi	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Utilfreds	Tilfreds
De Blaa Busser	Tilfreds	Utilfreds	Tilfreds	Tilfreds
De Grønne Busser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds
De Gule Busser	Tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Fårup Rute- og Turistbusser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds
Herning bilen	Tilfreds	Utilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Holstebro Turistbusser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Højmark Turistfart	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Malling Turistbusser	Meget tilfreds	Utilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Mortens Busser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Mørup Turist og Minibus kørsel	Meget tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds
N.F. Turistbusser	Utilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Netbus	Meget tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds
Nobina Danmark A/S	Meget tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds
Pan Bus A/S	Meget tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Skave Turistfart	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Svidt Rutebiler A/S	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Syd Thy rute og turistfart.	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Thykjær A/S	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds
TK Bus	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds
Todbjerg Busser	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds
Venøbussen	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Århus Sporveje Busselskabet	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds

Tabel 11 Rejseregler, takster og billetteringsudstyr – Enkeltbesvarelser

Rejseregler, takster og billetteringsudstyr						
Busselskab	14. Midttrafiks rejseregleres forståelighed og bruger-venlighed for chaufførerne?	15. Muligheden for at billettere ud fra Midttrafiks takstsystem?	16. Kvaliteten af billetteringsvejledningen?	17. Kvaliteten af chaufførvejledningen? (håndbogen)	18. Muligheden for at få hjælp til vedligeholdelse af billet- og klippekorts-maskiner?	20. Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring rejseregler, takster og billetteringsudstyr?
Arriva	Tilfreds	Utilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Balling Turist Taxi	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds
De Blaa Busser	Utilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
De Gønne Busser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
De Gule Busser	Utilfreds	Utilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Fårup Rute- og Turistbusser	Meget utilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Herning bilen	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Holstebro Turistbusser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Højmark Turistfart	Tilfreds	Utilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Utilfreds	Tilfreds
Malling Turistbusser	Ved ikke	Ved ikke	Ved ikke	Meget tilfreds	Ved ikke	Ved ikke
Mortens Busser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Mørup Turist og Minibus kørsel	Meget tilfreds	Tilfreds	Ved ikke	Meget tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds
N.F. Turistbusser	Tilfreds	Tilfreds	Ved ikke	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Netbus	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds
Nobina Danmark A/S	Tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Ved ikke
Pan Bus A/S	Utilfreds	Utilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Utilfreds	Tilfreds
Skave Turistfart	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Svidt Rutebiler A/S	Utilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Syd Thy rute og turistfart.	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Thykjær A/S	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds
TK Bus	Tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds
Todbjerg Busser	Tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds
Venøbussen	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Århus Sporveje Busselskabet	Utilfreds	Ved ikke	Ved ikke	Tilfreds	Utilfreds	Utilfreds

Tabel 12 Kommunikation – Enkeltbesvarelser

Kommunikation						
	22. Kvaliteten af Chauffør- informationen "Information til chauffører og salgssteder"?	23. Kvaliteten af nyhedsbrevet?	25. Samarbejde omkring informations- materiale til busserne (hængeskilte, streamere, køreplaner, foldere)?	26. Relevansen af indholdet på Midttrafiks extranet for busselskaber og taxa vognmænd?	27. Det ny rute- og zonekorts anvendelighed?	28. Generelt med kommunikationen fra Midttrafik?
Busselskab						
Arriva	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Ved ikke	Tilfreds
Balling Turist Taxi	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Ved ikke	Tilfreds	Tilfreds
De Blaa Busser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
De Grønne Busser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Ved ikke	Tilfreds
De Gule Busser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Fårup Rute- og Turistbusser	Tilfreds	Tilfreds	Utilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Herning bilen	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Utilfreds	Tilfreds
Holstebro Turistbusser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Højmark Turistfart	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Malling Turistbusser	Tilfreds	Ved ikke	Utilfreds	Meget tilfreds	Ved ikke	Utilfreds
Mortens Busser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Ved ikke	Tilfreds	Tilfreds
Mørup Turist og Minibus kørsel	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds
N.F. Turistbusser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Ved ikke	Ved ikke	Tilfreds
Netbus	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Ved ikke	Tilfreds
Nobina Danmark A/S	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds
Pan Bus A/S	Tilfreds	Tilfreds	Utilfreds	Ved ikke	Tilfreds	Tilfreds
Skave Turistfart	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Svidt Rutebiler A/S	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Ved ikke	Tilfreds
Syd Thy rute og turistfart.	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Thykjær A/S	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds
TK Bus	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Todbjerg Busser	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds
Venøbussen	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Århus Sporveje Busselskabet	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds

Tabel 13 Drift – Enkeltbesvarelser

Drift					
Busselskab	29. Midttrafiks information om planlagte driftsforstyrrel- ser herunder vejarbejde?	30. Midttrafiks information om hvornår og hvilke driftsforstyrrel- ser der skal indberettes?	31. Midttrafiks information om hvem driftsforstyrrelser skal indberettes til?	32. Mulighed for at komme igennem på telefonerne når man indtelefonerer en driftsforstyr- relse?	33. Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring drift?
Arriva	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Balling Turist Taxi	Utilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Utilfreds	Meget tilfreds
De Blaa Busser	Tilfreds	Utilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
De Grønne Busser	Tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds
De Gule Busser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Fårup Rute- og Turistbusser	Tilfreds	Tilfreds	Meget utilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Herning bilen	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Utilfreds	Meget tilfreds
Holstebro Turistbusser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Højmark Turistfart	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Malling Turistbusser	Meget utilfreds	Utilfreds	Utilfreds	Utilfreds	Tilfreds
Mortens Busser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Ved ikke	Tilfreds
Mørup Turist og Minibus kørsel	Utilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds
N.F. Turistbusser	Tilfreds	Tilfreds	Ved ikke	Tilfreds	Tilfreds
Netbus	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds
Nobina Danmark A/S	Tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds
Pan Bus A/S	Utilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Skave Turistfart	Meget tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Svidt Rutebiler A/S	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Utilfreds	Tilfreds
Syd Thy rute og turistfart.	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Utilfreds	Tilfreds
Thykjær A/S	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds
TK Bus	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds
Todbjerg Busser	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds
Venøbussen	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Århus Sporveje Busselskabet	Utilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds

Tabel 14 Kontrol – Enkeltbesvarelser

Kontrol		
Busselskab	34. Trafikkontrollørernes synlighed i busserne? (den hyppighed de optræder med)	36. Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring kontrol?
Arriva	Tilfreds	Tilfreds
Balling Turist Taxi	Tilfreds	Tilfreds
De Blaa Busser	Tilfreds	Tilfreds
De Grønne Busser	Ved ikke	Utilfreds
De Gule Busser	Ved ikke	Utilfreds
Fårup Rute- og Turistbusser	Tilfreds	Tilfreds
Herning bilen	Tilfreds	Meget tilfreds
Holstebro Turistbusser	Tilfreds	Tilfreds
Højmark Turistfart	Tilfreds	Tilfreds
Malling Turistbusser	Ved ikke	Ved ikke
Mortens Busser	Tilfreds	Tilfreds
Mørup Turist og Minibus kørsel	Tilfreds	Meget tilfreds
N.F. Turistbusser	Tilfreds	Tilfreds
Netbus	Meget utilfreds	Meget tilfreds
Nobina Danmark A/S	Tilfreds	Meget tilfreds
Pan Bus A/S	Utilfreds	Tilfreds
Skave Turistfart	Tilfreds	Tilfreds
Svidt Rutebiler A/S	Utilfreds	Tilfreds
Syd Thy rute og turistfart.	Tilfreds	Tilfreds
Thykjær A/S	Meget tilfreds	Meget tilfreds
TK Bus	Tilfreds	Tilfreds
Todbjerg Busser	Tilfreds	Tilfreds
Venøbussen	Tilfreds	Tilfreds
Århus Sporveje Busselskabet	Ved ikke	Tilfreds

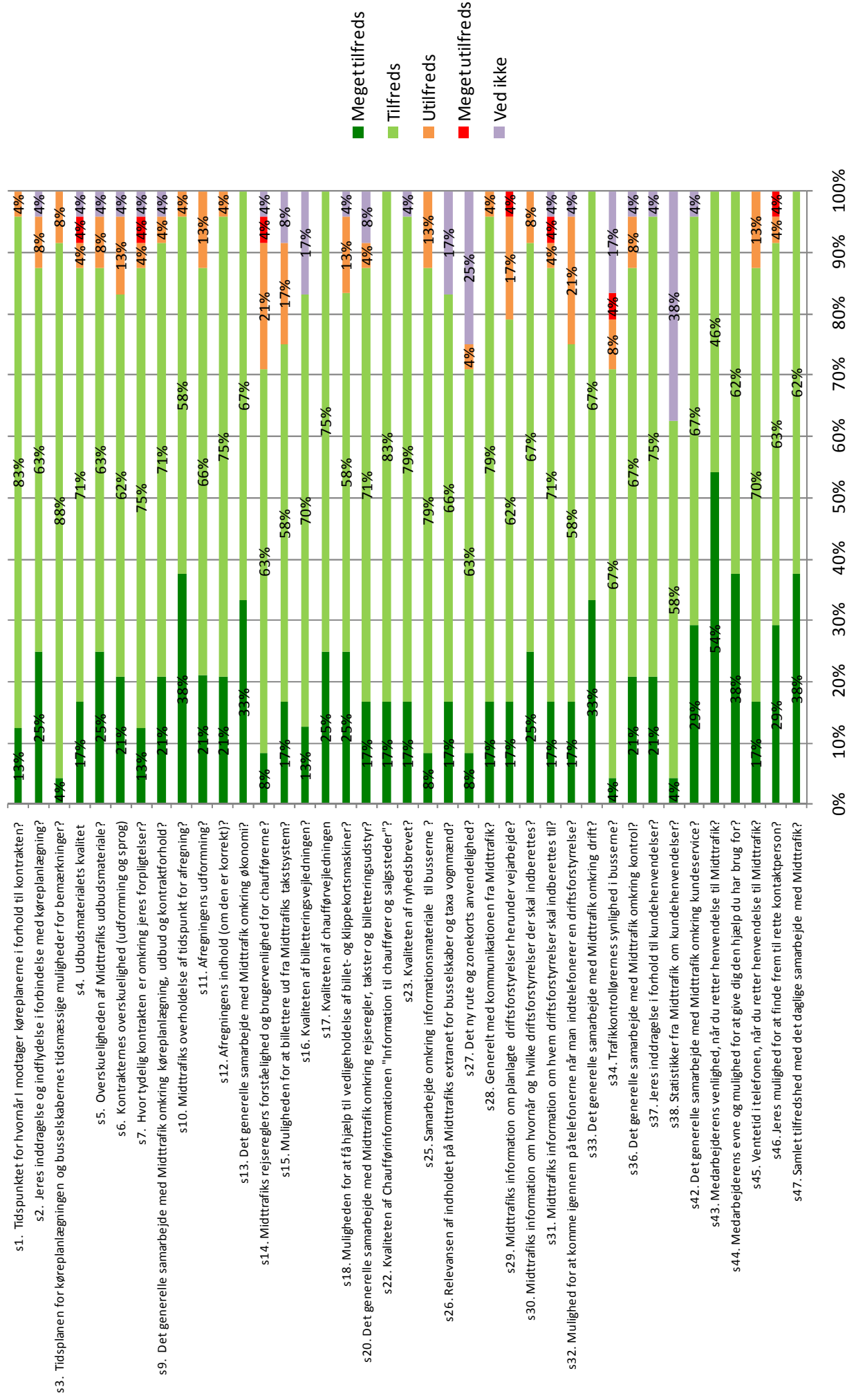
Tabel 15 Kundeservice – Enkeltbesvarelser

Kundeservice			
Busselskab	37. Jeres inddragelse i forhold til kundehenvendelser?	38. Statistikker fra Midttrafik om kundehenvendelser?	42. Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring kundeservice?
Arriva	Tilfreds	Ved ikke	Tilfreds
Balling Turist Taxi	Tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds
De Blaa Busser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
De Grønne Busser	Meget tilfreds	Ved ikke	Meget tilfreds
De Gule Busser	Tilfreds	Ved ikke	Tilfreds
Fårup Rute- og Turistbusser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Herning bilen	Tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds
Holstebro Turistbusser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Højmark Turistfart	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Malling Turistbusser	Ved ikke	Ved ikke	Ved ikke
Mortens Busser	Tilfreds	Ved ikke	Tilfreds
Mørup Turist og Minibus kørsel	Meget tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds
N.F. Turistbusser	Meget tilfreds	Ved ikke	Tilfreds
Netbus	Tilfreds	Ved ikke	Meget tilfreds
Nobina Danmark A/S	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Pan Bus A/S	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Skave Turistfart	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Svidt Rutebiler A/S	Tilfreds	Ved ikke	Tilfreds
Syd Thy rute og turistfart.	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Thykjær A/S	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds
TK Bus	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Todbjerg Busser	Meget tilfreds	Ved ikke	Meget tilfreds
Venøbussen	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Århus Sporveje Busselskabet	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds

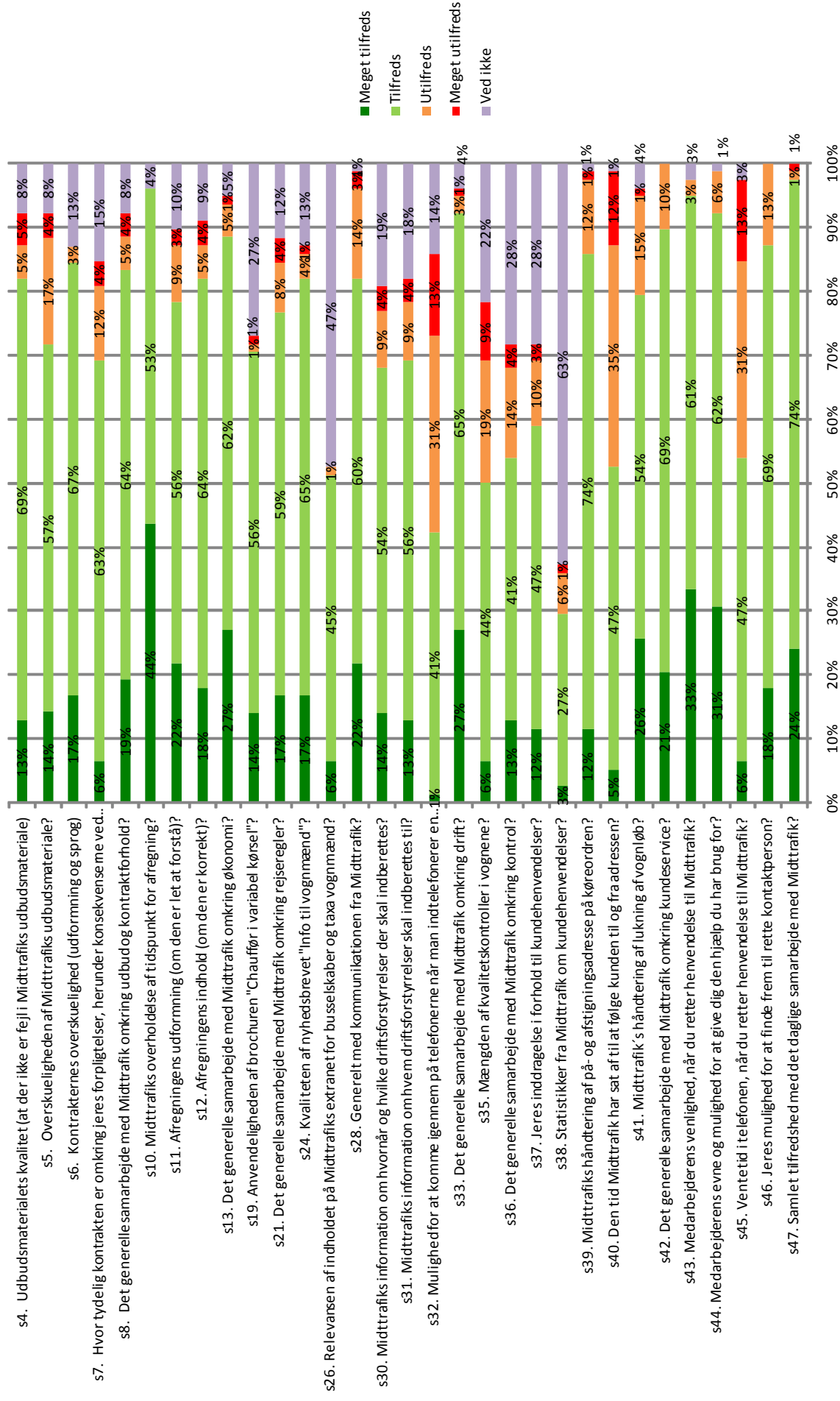
Tabel 16 Generelt – Enkeltbesvarelser

Generelt					
Busselskab	43. Medarbejderens venlighed, når du retter henvendelse til Midttrafik?	44. Medarbejderens evne og mulighed for at give dig den hjælp du har brug for?	45. Ventetid i telefonen, når du retter henvendelse til Midttrafik?	46. Jeres mulighed for at finde frem til rette kontaktperson?	47. Samlet tilfredshed med det daglige samarbejde med Midttrafik?
Arriva	Meget tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Balling Turist Taxi	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Utilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds
De Blaa Busser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
De Grønne Busser	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds
De Gule Busser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds
Fårup Rute- og Turistbusser	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Herning bilen	Meget tilfreds	Tilfreds	Utilfreds	Utilfreds	Meget tilfreds
Holstebro Turistbusser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Højmark Turistfart	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Malling Turistbusser	Meget tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Mortens Busser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Mørup Turist og Minibus kørsel	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds
N.F. Turistbusser	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Netbus	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget utilfreds	Meget tilfreds
Nobina Danmark A/S	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds
Pan Bus A/S	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Skave Turistfart	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Svidt Rutebiler A/S	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Syd Thy rute og turistfart.	Tilfreds	Tilfreds	Utilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Thykjær A/S	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds
TK Bus	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds
Todbjerg Busser	Meget tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds	Meget tilfreds
Venøbussen	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Tilfreds
Århus Sporveje Busselskabet	Meget tilfreds	Tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds	Tilfreds

Figur 1 Bus - alle spørgsmål fordelt på svarkategori



Figur 2 Variabel - alle spørgsmål fordelt på svarkategori

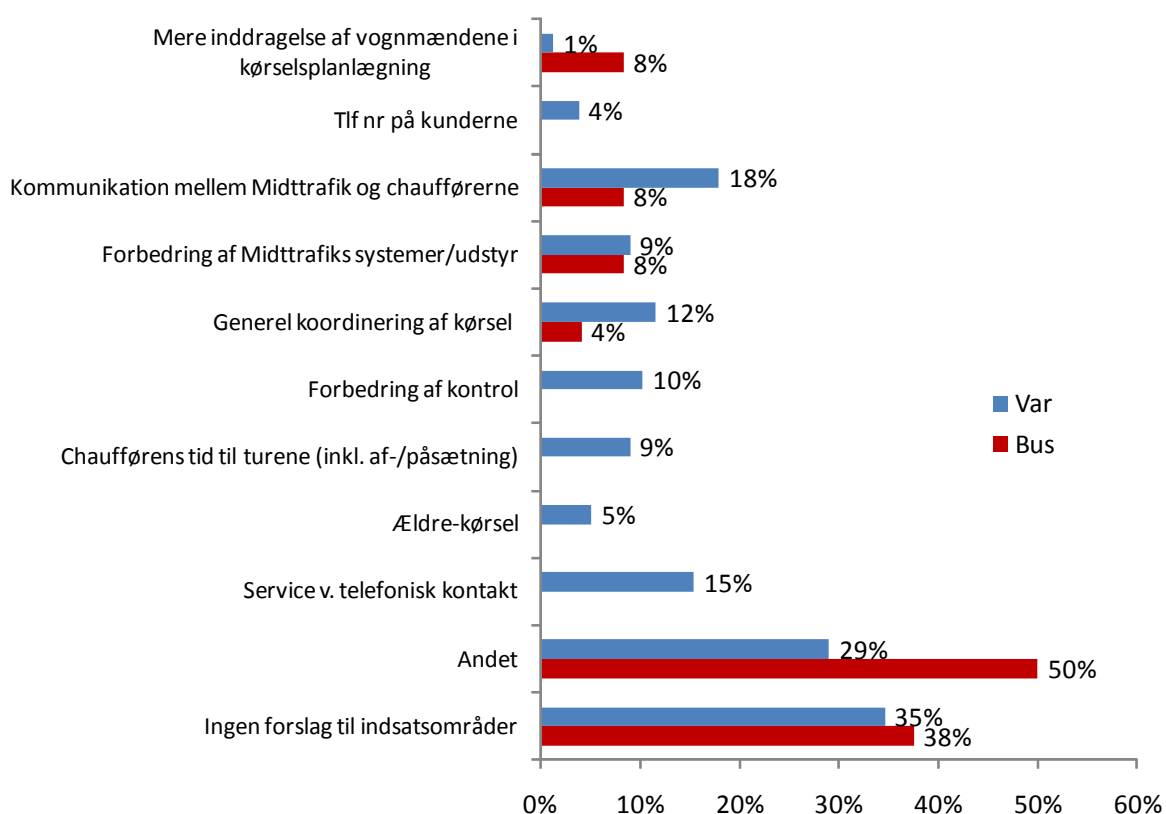


Forslag til indsatsområder

Af hensyn til overblikket er forslagene delt op i henholdsvis buskørsel og variabel kørsel.

Over en tredjedel af respondenterne i begge målgrupper har ikke forslag til indsatsområder hvilket kan ses som et udtryk for, at man løbende har haft mulighed for at afgive kommentarer under hele interviewet, snarere end at der ikke er områder der vurderes kritisk.

Figur 3 Forslag til indsatsområder



Var: n=78; Bus: n=24,

- Bus: 15 respondenter har afgivet 19 forslag til indsatsområder
- Variabel: 51 respondenter har afgivet 89 forslag til indsatsområder

Forslag til indsatsområder –Bus kørsel

- *Alle forslag er listet*

- Midttrafik kunne blive bedre til at planlægge udnyttelsen af biler og chauffører.
- Takstsystemet burde forenkles så det er lettere at billettere.
- Billetudstyret og pengehåndtering i busserne er altafgørende. ellers er de godt tilfredse
- Man skal dele op, hvad der er relevant med hensyn til det område man ligger i og de tæt trafikerede områder. Altså information osv.
- Få navne på hvem der står for hvad. Sende noget materiale ud, som orienterer om det.
- Udvikling af incitament i samarbejde med vognmændene. Så man kan styrke service og kvalitet for passagererne.
- Mere inddragelse og indflydelse i kommende kontrakter.
- Udbudsmaterialet skulle være mere tilgængeligt så man havde lettere ved at byde ind.
- Ville gerne have nogle statistikker, så man kan placere sig i forhold til andre busselskaber og forbedre sig.
- Fælles uddannelsesprojekter.
- Rutebilsstationer er i en elendig stand generelt og bør forbedres
- Samarbejde om kommunale udbud, så de passer sammen med Midttrafiks ruter/strategier.
- Vejforholdene optimeres, da det kan have negativ indvirkning på arbejdsmiljøet hvis vejene ikke er i orden.
- Samarbejde med Midttrafik og kommuner. Bruge mere energi på at snakke om vejenes kvaliteter og fremkommelighed i byer.
- Kontant billetsalg i busserne skal minimeres så meget som muligt så chaufførerne ikke behøver at køre rundt med rede penge.
- Ofte er der målsætninger, som man ikke har økonomi til, så der er meget der løber ud i sandet. Tilpas målsætningerne til realiteterne.
- Husk at inddrage hele området og ikke kun Århus, når talen falder på kollektiv trafik.
- Udbud tidsfristen er for kort. Der er ikke tid til at få nye busser ind.
- Specielle regler i forbindelse med situationer med sne kaos, som i år. Rydde for sne hurtigst muligt ved stoppesteder. F.eks. snerydning i den én side af vejen i stedet for begge. I stedet vige for hinanden. På denne måde kan man også rydde i de små gader, og man kan komme længere omkring.

Forslag til indsatsområder – Variabel kørsel

- Alle forslag er listet

Service v. telefonisk kontakt

- Det skal være nemmere at komme igennem for vognene nu og her, når de ringer ind.
- Tror, det ville hjælpe på ventetiden, når man ringer ind til Midttrafik, hvis chaufførerne havde ét nummer og taxacentralerne havde et andet nummer, da tingene skal afgøres her og nu.
- Ventetiden i telefonen på vognmandslinjen skal der gøres noget ved.
- Det skulle være nemmere at komme igennem til Midttrafik.
- Der skal laves ny løsning på problemet med at komme igennem på telefonen.
- Telefonbetjeningen
- Vognmanden vil også gerne have noget ensartethed i forbindelse med telefonopkald til Midttrafik.
- Vognmandsnummer man ringer på burde være et frikalds nummer, fordi det bliver for dyrt for dem i telefonregning.
- Telefonbetjeningen skal være bedre.
- Telefonbetjeningen
- Bemanding på kontoret kunne øges
- Telefonkulturen kan forbedres væsentligt.

Ældre-kørsel

- Man skal give de ældre muligheden for at køre med de lokale vognmænd.
- Mere information til dem, der er kørselsberettiget mht. ældre handicappede. Mange har hørt om det, men ved ikke, hvor de skal henvende sig.
- Midttrafik skal blive bedre til at modtage og efterkomme sygekørsler fra de ældre, og så skal man desuden også lave samlede sygekørsler, hvis det kan lade sig gøre.
- Det ville være godt at få noget mere ældre-læge kørsel.

Chaufførens tid til turene (inkl. af-/påsætning)

- Problem på sygehuse, hvor patienterne ikke er klar når de skal afhentes, men det er nok mest på sygehusene, det kan forbedres.
- Bedre tid til levering og afhentning.
- Tiden - for lidt af den. Han synes, de bliver presset lidt for hårdt.
- Servicetiden skal være længere ved af og pålæsning, også selvom de ikke har bestilt den. Dette gælder ved ældre og handicappede. Også på sygehuse.
- Der skal sættes mere tid af til at komme fra a til b.
- Hvis man vil give en ordentlig service skal der være tid til det.
- Man kunne forbedre servicen til de ældre i forbindelse med af og påstigning.

Forbedring af kontrol

- Kontrol - Der er i øjeblikket ingen kontrol.
- Man skal fokusere på at komme snydt til livs. At man tilmelder en masse biler uden at have det osv. Det er ikke rimeligt over for de andre der gør det rigtigt.
- Kvalitetsstyring, med hensyn til biler, chauffører - generelt. Man ser på, hvad man kan få for pengene. Man skal kigge på kvaliteten.
- En kvalitetskontrol / Medarbejderkontrol, der sikrer at vognmænd og chauffører de forstår kunderne
- En kvalitetskontrol / Medarbejderkontrol der sikrer at vognmændene og chaufførerne forstår kunderne + at bil og chauffør ser ordentlig ud.
- Kontrolområdet - mere kontrol. F.eks. har han hørt om en bil uden varme.
- En større indsats på kontrolområdet.
- Kvalitetsundersøgelserne: at der bliver kontrolleret, f.eks. halvårligt.
- Bedre kontrol i bilerne

Generel koordinering af kørsel

- Det ville være smart, hvis dem, der skal afhentes, står nede i forhallen, så man ikke skal rundt på hele sygehuset.
- Skole ture bør samles sammen, så samme bil henter flere elever fra flere skoler ad gangen. I øjeblikket er det mange biler til få elever fra forskellige skoler.
- Mere nøjagtige tidspunkter til kunderne om, hvornår de bliver hentet, så de ikke skal stå og fryse.
- De kunne koordinere kørslen bedre end de gør - tage nogle lokale vognmænd i stedet for at sende dem, om kommer 100 km fra - det må kunne spare penge.
- at de får bedre tid inden turen skal startes op - de skal bestilles i bedre tid. Derved ville de også undgå forsinkelser.
- Savner mere omtanke i planlægningen af kørslerne fra Midttrafiks side. at der ikke er tre biler på samme adresse, som kører samme sted hen - det virker lidt tankeløst af og til.
- Vognmanden ville gerne hvis der var flere samkørsler så der ikke skulle flere vogne til at køre den samme rute samtidig.
- Mere service over for kunderne i forbindelse med at der skal flere samkørsler for at mindske ventetiden over for kunderne.
- Midttrafik kunne blive bedre til at planlægge udnyttelsen af biler og chauffører.

Forbedring af Midttrafiks systemer/udstyr

- Ang. første kørselsordre: chauffør vil gerne, at de selv kvitterer for den, så de er sikre på, at chaufføren har set den. Måske med en kode eller en sms.
- Det er meget frustrerende, at de ikke selv kan slette deres privatrejser i deres vognmandsportal - at man skal ringe til dem. Der er en del ting på vognmandsportalen, som kunne forbedres.
- Der er problemer med computersystemet. Det sker, at ture i løbet af natten enten forsvinder eller der kommer flere. Det betyder, at vognmanden i nogle tilfælde har sagt nej til ture fordi han kan se at han har en tur fra Midttrafik. Den mail man får om aftenen med morgenture bør være sikker, så der er noget stabilitet i systemet.
- Man skal kunne svare ja/nej til en eventuel tur på taxameteret med det samme, som før i tiden, da dette er lettere og hurtigere.
- GPS system benyttes mere. Tjener flere penge. Få det bedre op at køre.
- Der skulle laves en software knap i taxaens computer, så det blev nemmere at komme i kontakt med Midttrafik.

- Midttrafiks udstyr er måske for gammelt, Det kunne være at Midttrafik skulle optimere deres udstyr (computersystemet), når der er så mange biler og kunder.

Kommunikation mellem Midttrafik og chaufførerne

- Der skal være mere ensretning overfor vognmænd og kunder. Nogle er mere behjælpelige og i stand til at hjælpe end andre.
- Vognmanden ville gerne have nogle statistikker så man kan placere sig i forhold til andre busselskaber og forbedre sig.
- Skal man vente, hvis patienten ikke er klar. Eller køre videre, så der kan komme anden chauffør. Måske sige, at de skal være færdige før tid for sikkerheds skyld? Gerne finde en løsning.
- Orienter sig mere om, hvem man kører med. Der er folk, som f. eks. er handicappede. Danmarks taxa vognmænd har været bedre til at håndtere det. Der burde findes bedre løsninger.
- Lytte mere til chaufføren, hvis han oplyser, at der er nogle problemer med en enkelt kunde.
- Håndtering af chaufførerne, bedre kommunikation
- Problemet med replanering i løbet af natten.
- Der skal ikke kun være envejskommunikation. Mange ting man vil kunne ændre på.
- Vigtigt, at når de taler med en chauffør i en aggressiv situation, skal Midttrafiks medarbejdere ikke selv blive aggressive. Derfor foreslår han, at man giver dem et kursus.
- Med hensyn til adresser, information om interne forkortelser ved sygehuse, da de forvirrer mere end de gavner. Så enten skal de helt væk eller også skal der være en forklaring på dem
- Midttrafik kunne godt blive bedre til at ringe tilbage til chaufførerne når man har tastet 6#.
- Den direkte kommunikation med vognmanden, f.eks. en gang i kvartalet. At Midttrafik ringer vognmanden op, især de vognmænd, som bruges rigtig meget. Opsamlende samtale.
- Der skulle være en længere indlæringsperiode for de nye, samt kontaktperson som de kan henvise til hvis de er i tvivl om noget.
- Gerne have en stærkere kommunikation, med tilbagevendende møder med Midttrafik hvor man får snakket sammen om tingene.

Tlf. nr. på kunderne

- Telefonnummer på alle ture.
- Telefonnummer til kunderne. Ville løse mange ting på stedet.
- Telefonnummer på kunder, så chaufføren selv kan ringe, hvis der er forsinkelser eller andet.

Mere inddragelse af vognmændene i kørselsplanlægning

- De skal inddrage vognmændene mere i den daglige kørsel, det er vognmændene der ved det. Mange vognmænd har opgivet at rette henvendelse ang. forbedringer. Man kunne spare mange penge.

Andet

- Personalet, vognstyrer og leder, skulle prøve og komme ud og se, hvordan det foregår. Eventuelt tage med ud et par timer, og se hvordan dagligdagen foregår.
- Rutebilstationer er i en elendig stand generelt.
- Samarbejde om kommunale udbud, så de passer sammen med Midttrafiks ruter/strategier.
- Vejforholdene der påvirker arbejdsmiljø.
- I tilfælde af at vognmanden skal køre over Storebæltsbroen, så vil han gerne have at beløbet fra brobizz'en skal overføres automatisk over den løn han modtager, frem for at han skal til at sende kvitteringer og andet til Midttrafik, for derefter at modtage beløbet særskilt fra sin løn.
- Vognmanden ville gerne have mere tid til servicerejser.
- Med hensyn til afregning, skal det være mere korrekt. De retter ikke henvendelse hver gang, hvis beløbet ikke er så stort.
- Bilkategorierne: Mange af hans firhjulstrækkere går som små biler. Man skulle finde en kategori specielt til firhjulstrækkere. Der mangler en kategori i Midttrafiks "maskine".
- At Midttrafik ikke pludselig fjerner turene igen- Det føles ret usikkert at køre for Midttrafik.
- Midttrafik skal blive bedre til at finde ud af hvilken grad af hjælp som kunderne har brug for.
- Jakke, så man kan se, at det er én, der samarbejder med Midttrafik.
- Midttrafik bør indføre det samme som for busserne, hvor man præmierer vognløb, hvor der aldrig er fejl. At man får et klap på skulderen. Mere ros, også ved kundehenvendelser.
- Handling bag deres (MT) ord.
- Midttrafik burde stille større krav til bilerne med hensyn til miljø. Måske nyere end de biler, der kører nu. Ikke størrelse men kvalitet skal ved krav forbedres.
- Burde lægge mere vægt på servicen. Service falder pga priserne hos Midttrafik. Skyldes pakkerne Midttrafik udbyder. Midttrafik lægger for meget vægt på prisen i forhold til, hvad de får for pengene.
- Mere ensrettet konkurrence mellem EP-tilladelse og taxabevillinger.
- Forbedret kundebetjening.
- Liggende ikke behandlingskrævende transport i ind og udland.
- Erhvervsrelateret persontransport (vognene indrettet dertil - kan være indrettet med internet og fax 220w. Køleskab, kaffemaskine, tv og dvd).
- Teletaxa under Midttrafik. Det er vanskeligt at betjene kunderne efter kommunesammenlægning. Pga. at randområderne er blevet større, og pga. nuværende taxalovgivning, er det vanskeligt rentabelt at udføre kørsel i taxaregi
- Problemer i det nye udbud i at de ændrer åbningstiderne på nogle vogne (garantivogne) - en time før og efter lægges oveni. Det giver problemer med at få en til at tage vagten. Chaufførerne skal vide, at de kan risikere at skulle arbejde en time ekstra i begge ender - det skal han også betale dem for. Meget lange arbejdsdage.
- Når Midttrafik stiller krav om, at en lift skal kunne løfte 500 kg. Det er jo aldrig aktuelt. Nogle vogne har også krav om at skulle kunne rumme seks personer, men de kører aldrig med seks personer - men det er han blevet taget i kontrollen for. Det er for skrap håndhævelse af reglerne.
- Det er ærgerligt, at det er Taxa der skal køre med blodprøver. Der er ikke nok information om hvordan man skal forholde sig i forhold til hvem der skal have blodet og de procedure der er omkring det.

SPØRGESKEMA 2010**Leverandørundersøgelse for Midttrafik.**

Under telefoninterviewet vil du for hvert punkt blive bedt om at angive om du er meget tilfreds, tilfreds, utilfreds eller meget utilfreds og du er velkommen til at knytte kommentarer til din vurdering.

SPØRGSMÅL MED RØD SKRIFT STILLES KUN TIL BUSVOGNMÆND

SPØRGSMÅL MED BLÅ SKRIFT STILLES KUN TIL VOGNMÆND TIL VARIABEL KØRSEL

SPØRGSMÅL MED SORT STILLES TIL BEGGE GRUPPER

	Hvor tilfreds er du med....
	Køreplanlægning
1	Tidspunktet for hvornår I modtager køreplanerne i forhold til kontrakten?
2	Jeres inddragelse og indflydelse i forbindelse med køreplanlægning?
3	Tidsplanen for køreplanlægningen og busselskabernes tidsmæssige muligheder for at komme med bemærkninger
	Udbud og kontrakter
4	Udbudsmaterialets kvalitet (at der ikke er fejl i Midttrafiks udbudsmateriale)
5	Overskueligheden af Midttrafiks udbudsmateriale?
6	Kontrakternes overskuelighed (udformning og sprog)
7	Hvor tydeligt jeres forpligtelser samt eventuelle konsekvenser ved kvalitetsbrist fremgår af kontrakten?
8	Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring udbud og kontraktforhold?
9	Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring køreplanlægning, udbud og kontraktforhold?
	Økonomi
10	Midttrafiks overholdelse af tidspunkt for afregning?
11	Afregningens udformning (om den er let at forstå)?
12	Afregningens indhold (om den er korrekt)?
13	Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring økonomi?
	Rejseregler, takster og billetteringsudstyr
14	Midttrafiks rejsereglers forståelighed og brugervenlighed for chaufførerne?
15	Muligheden for at billettere ud fra Midttrafiks takstsystem?
16	Kvaliteten af billetteringsvejledningen?
17	Kvaliteten af chaufførvejledningen? (håndbogen)
18	Muligheden for at få hjælp til vedligeholdelse af billet- og klippekortsmaskiner?
19	Anvendeligheden af brochuren "Chauffør i variabel kørsel"?

20	Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring rejseregler, takster og billetteringsudstyr?
21	Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring rejseregler?
	Kommunikation
22	Kvaliteten af Chaufførinformationen "Information til chauffører og salgssteder"?
23	Kvaliteten af nyhedsbrevet?
24	Kvaliteten af nyhedsbrevet "Info til vognmænd"?
25	Samarbejde omkring informationsmateriale til busserne (hængeskilte, streamere, køreplaner, foldere)?
26	Relevansen af indholdet på Midttrafiks extranet for busselskaber og taxa vognmænd?
27	Det nye rute- og zonekorts anvendelighed?
28	Generelt med kommunikationen fra Midttrafik?
	Drift
29	Midttrafiks information om planlagte driftsforstyrrelser herunder vejarbejde?
30	Midttrafiks information om hvornår og hvilke driftsforstyrrelser der skal indberettes?
31	Midttrafiks information om hvem driftsforstyrrelser skal indberettes til?
32	Mulighed for at komme igennem på telefonerne når man indtelefonerer en driftsforstyrrelse?
33	Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring drift?
	Trafikkontrol
34	Trafikkontrollørernes synlighed i busserne?
	Kvalitetskontrol
35	Mængden af kvalitetskontroller i vognene?
36	Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring kontrol?
	Kundeservice
37	Jeres inddragelse i forhold til kundehenvendelser?
38	Statistikker fra Midttrafik om kundehenvendelser?
39	Midttrafiks håndtering af på- og afstigningsadresse på køreordren
40	Den tid Midttrafik har sat af til at følge kunden til og fra adressen?
41	Midttrafik's håndtering af lukning af vognløb?
42	Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring kundeservice?
	Generelt
43	Medarbejderens venlighed, når du retter henvendelse til Midttrafik?
44	Medarbejderens evne og mulighed for at give dig den hjælp du har brug for?
45	Ventetid i telefonen, når du retter henvendelse til Midttrafik?

Bilag 1

46	Jeres mulighed for at finde frem til rette kontaktperson?
47	Samlet tilfredshed med det daglige samarbejde med Midttrafik?

48. Afslutningsvis vil jeg gerne spørge om du har nogle forslag til fremtidige indsatsområder, nævn gerne 3

- 1.
- 2.
- 3.

Tak for hjælpen!

Århus, 12. maj 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. maj 2010 kl. 12.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
11. maj 2010	1-15-0-75-1-10	Bente Brink	bbr@midttrafik.dk	87 40 82 76

Notat om leverandørundersøgelsen 2010

Som del i opfølgning på målene i strategiplanen har administrationen gennemført en tilfredshedsundersøgelse blandt Midttrafiks leverandører.

Den praktiske gennemførelse er blevet foretaget af et analysebureau gennem telefoninterviews.

24 af busvognmændene har svaret - svarende til en svarprocent på 83 %. 78 af variabel kørselsvognmænd svarende til en svarprocent på 80 %.

Deltagerne havde løbende mulighed for at tilføje kommentarer til de enkelte spørgsmål, og til sidst i interviewet havde de mulighed for at komme med forslag til fremtidige indsatsområder. Det er udmundet i mange konkrete forslag, som fremgår af analysebureauets rapport. Forslagene indgår i de konkrete handlinger, administrationen iværksætter på baggrund af leverandørundersøgelsen.

Midttrafik foretog i 2008 en leverandørundersøgelse, hvor kun busvognmænd blev spurgt.

RESULTATER, UDVIKLING OG TILTAG:

Køreplanlægning

	Kørselstype	Meget tilfreds/ Tilfreds	Utilfreds/ Me- get utilfreds	Ved ikke
1. Tidspunktet for hvornår I modtager køreplanerne i forhold til kontrakten?	Buskørsel	96 %	4 %	0 %
2. Jeres inddragelse og indflydelse i forbindelse med køreplanlægning?	Buskørsel	88 %	8 %	4 %
3. Tidsplanen for køreplanlægningen og busselskabernes tidsmæssige muligheder for at komme med bemærkninger	Buskørsel	92 %	8 %	0 %

I 2008 var 88 % *enige eller meget enige* i, at de blev inddraget i køreplanlægningen og i 2010 er der ligeledes 88 %, der er *tilfredse eller meget tilfredse* med deres inddragelse og indflydelse i forbindelse med køreplanlægning. I 2008 var der 12 %, der erklærede sig *uenige* i, at de blev inddraget i køreplanlægningen, i 2010 er det kun 8 %.

Der vil fra køreplanskiftet 2010 ligge en procedure indeholdende en tydelig plan for samarbejdet mellem Midttrafik og busvognmændene omkring faserne i køreplanlægningen.

Udbud og kontrakter

	Kørselstype	Meget tilfreds/ Tilfreds	Utilfreds/ Me- get utilfreds	Ved ikke
4. Udbudsmaterialets kvalitet (at der ikke er fejl i Midttrafiks udbudsmateriale)	Buskørsel	88 %	8 %	4 %
	Variabel kørsel	82 %	10 %	8 %
5. Overskueligheden af Midttrafiks udbudsmateriale?	Buskørsel	88 %	8 %	4 %
	Variabel kørsel	71 %	21 %	8 %
6. Kontrakternes overskuelighed (udformning og sprog)	Buskørsel	83 %	13 %	4 %
	Variabel kørsel	84 %	3 %	13 %
7. Hvor tydelig kontrakten er omkring jeres forpligtelser, herunder konsekvenser ved evt. kvalitetsbrist (dvs. hvis kontrakten ikke overholdes)	Buskørsel	88 %	8 %	4 %
	Variabel kørsel	69 %	16 %	15 %
8. Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring udbud og kontraktforhold?	Variabel kørsel	83 %	9 %	8 %
9. Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring køreplanlægning, udbud og kontraktforhold?	Buskørsel	92 %	4 %	4 %

Midttrafiks mål er, at kontrakter skal være ensartede og forståelige for vognmænd og udbudsbe-
tingelser skal harmoniseres, så vognmændene nemmere kan afgive tilbud.

Udbudsmaterialet gennemarbejdes for de kommende udbud i 2011 med inddragelse af interesse-
rede busvognmænd samt vognmænd i Variabel kørsel for at til sikre et overskueligt udbudsmate-
riale og et kontraktgrundlag med reelle opfølgingsmuligheder i forhold til kvalitet.

Der iværksættes en ny proces for driftssvigt og kvalitetsbrist efter 2. kvartal 2010 for den variable
kørsel for at tydeliggøre forpligtelser og konsekvenser ved kvalitetsbrist.

I 2. kvartal 2010 vil Midttrafiks information til vognmændene omkring udbud i variabel kørsel via
hjemmesidens ekstranettet blive optimeret.

Midttrafik har samarbejdet med andre trafikselskaber om en forenkling af udbudsprocessen inden
for specialkørsel inden næste udbudsrunde i 2011.

Økonomi

	Kørselstype	Meget tilfreds/ Tilfreds	Utilfreds/ Me- get utilfreds	Ved ikke
10. Midttrafiks overholdelse af tidspunkt for afregning?	Buskørsel	96 %	4 %	0 %
	Variabel kørsel	96 %	0 %	4 %
11. Afregningens udformning (om den er let at forstå)?	Buskørsel	87 %	13 %	0 %
	Variabel kørsel	78 %	12 %	10 %
12. Afregningens indhold (om den er korrekt)?	Buskørsel	96 %	4 %	0 %
	Variabel kørsel	82 %	9 %	9 %
13. Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring økono- mi?	Buskørsel	100 %	0 %	0 %
	Variabel kørsel	89 %	6 %	5 %

Midttrafiks mål er, at Midttrafik kan levere rettidige betalinger til vognmændene.

I 2008 var kun 66 % af busvognmændene *enige* i, at afregningen var let at forstå, hvorimod 87 % erklærer sig *tilfredse* med afregningens udformning i 2010.

Midttrafiks ekstranet opdateres i 2. kvartal 2010 med eksempler på afregninger til vognmænd i variabel kørsel, hvor der forklares, hvad de enkelte elementer af afregningen består af. Derudover fortsættes løbende dialog på vognmandsmøder tillige med stikprøvekontroller, når ekstranettet er opdateret for at tilsikre, at informationen er forståelig og anvendelig, så vognmændene får størrelsesorden om, at afregningen er korrekt.

Rejseregler, takster og billetteringsudstyr

	Kørselstype	Meget tilfreds/ Tilfreds	Utilfreds/ Me- get utilfreds	Ved ikke
14. Midttrafiks rejseregleres forståelighed og brugervenlighed for chaufførerne?	Buskørsel	71 %	25 %	4 %
15. Muligheden for at billettere ud fra Midttrafiks takstsystem?	Buskørsel	75 %	17 %	8 %
16. Kvaliteten af billetteringsvejledningen?	Buskørsel	83 %	0 %	17 %
17. Kvaliteten af chaufførvejledningen? (håndbogen)	Buskørsel	100 %	0 %	0 %
18. Muligheden for at få hjælp til vedligeholdelse af billet- og klippekortmaskiner?	Buskørsel	83 %	13 %	4 %
19. Anvendeligheden af brochuren "Chauffør i Variabel kørsel"?	Variabel kørsel	71 %	2 %	27 %
20. Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring rejseregler, takster og billetteringsudstyr?	Buskørsel	88 %	4 %	8 %
21. Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring rejseregler? (jf. brochuren "Handicapkørsel i Midttrafik")	Variabel kørsel	76 %	12 %	12 %

Midttrafiks mål er, at takster og rejseregler harmoniseres, så det er nemmere for vognmændene at yde en god service over for kunderne. Billetteringsudstyret i busserne skal være velfungerende. Chaufførerne i variabel kørsel skal køre kundesvenligt og serviceorienteret samt hjælpe kunderne ud og ind af bilen.

I 2010 er 100 % af busvognmændene tilfredse med chaufførvejledningen, hvor kun 67 % i 2008 erklærede sig enige i, at chaufførerne havde de rigtige redskaber (f.eks. chaufførvejledningen). Der er dog fortsat utilfredshed med rejseregler, takstsystemer samt billetteringsudstyr.

Midttrafik nedsatte i slutningen af 2009 en Task Force gruppe, som i løbet af 2010 skal finde konkrete løsninger for en harmonisering og forenkling af takster og rejsebestemmelser, så busvognmændene får nemmere ved at yde en god service over for kunder. Ligeledes skal der inden udgangen af 2010 foreligge en løsning for et driftssikkert billetteringsudstyr, så busvognmændene ikke har et uforholdsmæssigt stort ressourceforbrug i forbindelse med svigt på billetteringsudstyret.

Midttrafik vil i løbet af 2010 undersøge, om en chaufførhåndbog for variabel kørsel vil være et godt værktøj, som kan hjælpe vognmændene og chaufførerne.

Kommunikation

	Kørselstype	Meget tilfreds/ Tilfreds	Utilfreds/ Me- get utilfreds	Ved ikke
22. Kvaliteten af Chaufførinfor- mationen "Information til chauff- fører og salgssteder"?	Buskørsel	100 %	0 %	0 %
23. Kvaliteten af nyhedsbrevet?	Buskørsel	96 %	0 %	4 %
24. Kvaliteten af nyhedsbrevet "Info til vognmænd"?	Variabel kørsel	82 %	5 %	13 %
25. Samarbejde omkring infor- mationsmateriale til busserne (hængeskilte, streamere, køre- planer, foldere)?	Buskørsel	87 %	13 %	0 %
26. Relevansen af indholdet på Midttrafiks "Extranet" for bus- selskaber og taxa vognmænd?	Buskørsel	84 %	0 %	17 %
	Variabel kørsel	51 %	1 %	47 %
27. Det ny rute- og zonekorts anvendelighed?	Buskørsel	71 %	4 %	25 %
28. Generelt med kommunikati- onen fra Midttrafik?	Buskørsel	96 %	4 %	0 %
	Variabel kørsel	82 %	17 %	1 %

Midttrafiks mål er, at ekstranettet udbygges løbende i forhold til de behov, leverandørerne påpeger. Leverandørerne er afhængige af, at Midttrafik giver god information, og at der løbende er en god dialog, for at leverandørerne kan yde en god service over for kunderne.

I 2. kvartal 2010 kontaktes de busvognmænd, som konkret har udtrykt utilfredshed med samarbejdet omkring informationsmateriale i busserne for at høre om konkrete forbedringsforslag.

I variabel kørsel vil der via dialogmøder med vognmændene blive sat fokus på at udbrede kendskabet til ekstranettet, så vognmændene kan drage nytte af den tilgængelige information. Det tilgængelige materiale på ekstranettet udbygges i forhold til vognmændenes behov.

For at forbedre kommunikationen vil hver taxacentral i 2. kvartal 2010 få oplyst en fast kontaktperson og en back up person, som tager initiativ til at mødes med vognmændene, så den generelle kommunikation med Midttrafik kan forbedres.

Drift

	Kørselstype	Meget tilfreds/ Tilfreds	Utilfreds/ Me- get utilfreds	Ved ikke
29. Midttrafiks information om planlagte driftsforstyrrelser her- under vejarbejde?	Buskørsel	79 %	21 %	0 %
30. Midttrafiks information om hvornår og hvilke driftsforstyr- relser der skal indberettes?	Buskørsel	92 %	8 %	0 %
	Variabel kørsel	68 %	13 %	19 %
31. Midttrafiks information om hvem driftsforstyrrelser skal indberettes til?	Buskørsel	88 %	8 %	4 %
	Variabel kørsel	69 %	13 %	18 %
32. Mulighed for at komme igennem på telefonerne når man indtelefonerer en driftsforstyr- relse?	Buskørsel	75 %	21 %	4 %
	Variabel kørsel	42 %	44 %	14 %
33. Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring drift?	Buskørsel	100 %	0 %	0 %
	Variabel kørsel	92 %	4 %	4 %

Midttrafiks mål er, at leverandøren underrettes straks om kendte vejarbejder, og problemer med fremkommelighed tages op med vejmyndigheden. Vognmændene har ansvaret for at give Midttrafik hurtig og præcis indberetning om forstyrrelser i driften. Der indføres et system, der sikrer ens og veldokumenteret behandling af kvalitetsbrist.

I forhold til undersøgelsen fra 2008 kan man se, at busvognmændene har oplevet en fremgang i forhold til tydeligheden af, hvem der skal indberettes til, fra 80 % *enige* i 2008 til 88 % *tilfredse* i 2010.

Der er dog utilfredshed med Midttrafiks information omkring vejarbejder, som ud fra kommentarer kunne skyldes kommunernes manglende oplysninger til Midttrafik samt muligheden for at komme igennem på telefonerne til Midttrafik.

Midttrafik har i 2009 haft møder med flere kommuner omkring vejarbejder. Dette arbejde fortsættes i 2. kvartal 2010 og det forventes, at man i løbet af 2010 har etableret et formaliseret samarbejde med alle kommuner omkring indmelding af planlagte driftsforstyrrelser.

Der er udarbejdet en ny proces for driftssvigt og kvalitetsbrist i variabel kørsel. Der laves minimumsbemanding for telefonerne i variabel kørsel for at sikre besvarelse af telefonerne. Målet er, at 80 % af alle telefoner er besvaret inden for 60 sekunder. Desuden er der løbende opfølgning via telefonstatistikker og fokus på at returnere opkald fra chauffører/vognmænd.

Kontrol

	Kørselstype	Meget tilfreds/ Tilfreds	Utilfreds/ Me- get utilfreds	Ved ikke
34. Trafikkontrollørernes synlighed i busserne? (den hyppighed de optræder med)	Buskørsel	71 %	12 %	17 %
35. Mængden af kvalitetskontroller i vognene?	Variabel kørsel	50 %	28 %	22 %
36. Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring kontrol?	Buskørsel	88 %	8 %	4 %
	Variabel kørsel	54 %	18 %	28 %

Målet er, at kontrolfunktionen effektiviseres

Der er sket en mindre fremgang på området. I 2008 udtalte 63 %, at de var *enige* i, at Midttrafik udførte et tilpas antal billetkontroller i busserne. I 2010 er 71 % *tilfredse* med trafikkontrollørernes synlighed i busserne. Midttrafiks kontrolfunktion har fået fastlagt årsnorm for antal kontroller og planlagt et antal raids i større byer.

Fra og med 2. kvartal 2010 vil der løbende blive udsendt statistikker samt information til leverandører med resultaterne af indsatserne i forventning om at opnå en større synlighed og en forventningsafstemning hos leverandørerne med deraf følgende større tilfredshed.

Der er et udbredt ønske blandt vognmændene om, at der i variabel kørsel udøves mere kontrol med biler, opfyldelse af kontraktlige forpligtigelser, chauffører og vognmænd. Midttrafik vil fremover gennemføre kontrolbesøg 1-2 dage pr. måned.

Kundeservice

	Kørselstype	Meget tilfreds/ Tilfreds	Utilfreds/ Me- get utilfreds	Ved ikke
37. Jeres inddragelse i forhold til kundehenvendelser?	Buskørsel	96 %	0 %	4 %
	Variabel kørsel	59 %	13 %	28 %
38. Statistikker fra Midttrafik om kundehenvendelser?	Buskørsel	62 %	0 %	38 %
	Variabel kørsel	30 %	7 %	63 %
39. Midttrafiks håndtering af på- og afstignings adresse på køreordren (korrekte og fyldestgørende adresser)?	Variabel kørsel	86 %	13 %	1 %
40. Den tid Midttrafik har sat af til at følge kunden til og fra adressen?	Variabel kørsel	52 %	47 %	1 %
41. Midttrafiks håndtering af lukning af vognløb?	Variabel kørsel	80 %	16 %	4 %
42. Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring kundeservice?	Buskørsel	96 %	0 %	4 %
	Variabel kørsel	90 %	10 %	0 %

Midttrafiks mål er, at ved alle kundeklager, der vedrører vognmænd, inddrages vognmanden i besvarelsen. Der udarbejdes kvartalsvis statistik over kundehenvendelser i buskørsel fordelt på ruter og vognmænd.

Medio 2. kvartal 2010 udsendes statistikmateriale om kundehenvendelser for 1. kvartal 2010 til busvognmænd. Statistikken forventes at medvirke aktivt til at løfte kvalitetsniveau.

Vognmænd i variabel kørsel bliver inddraget, hvis der er kundeklager som vedrører fx chaufførservice eller kørsel.

Der er en generel utilfredshed med den tid (servicetid), der er afsat ved afhentning/afsætning af kunderne - herunder den tid, der evt. er afsat til at følge kunderne ind til deres bestemmelsessted. Midttrafik har dialog med Kommuner og region, som fastlægger servicetiden, og bestillerne vil blive orienteret om leverandørernes utilfredshed.

Administrationen bemærker, at det af Lov om Trafikselskaber fremgår, at handicapkørsel er til "så tæt på gadedøren som muligt", men Midttrafik giver mulighed for at kommunerne visiterer til ekstra service – f.eks. til at blive fulgt ind i lejligheden.

Generelt

	Kørselstype	Meget tilfreds/ Tilfreds	Utilfreds/ Me- get utilfreds	Ved ikke
43. Medarbejderens venlighed, når du retter henvendelse til Midttrafik?	Buskørsel	100 %	0 %	0 %
	Variabel kørsel	94 %	3 %	3 %
44. Medarbejderens evne og mulighed for at give dig den hjælp du har brug for?	Buskørsel	100 %	0 %	0 %
	Variabel kørsel	93 %	6 %	1 %
45. Ventetid i telefonen, når du retter henvendelse til Midttrafik?	Buskørsel	87 %	13 %	0 %
	Variabel kørsel	53 %	44 %	3 %
46. Jeres mulighed for at finde frem til rette kontaktperson?	Buskørsel	92 %	8 %	0 %
	Variabel kørsel	87 %	13 %	0 %
47. Samlet tilfredshed med det daglige samarbejde med Midttrafik?	Buskørsel	100 %	0 %	0 %
	Variabel kørsel	98 %	2 %	0 %

Midttrafiks mål er, at 80 % af alle telefonopkald til Midttrafiks administration skal besvares inden for 1 minut. Max ventetid for alle telefonopkald til Midttrafiks administration må være 5 minutter.

Busvognmændene tilkendegiver, at 13 % generelt har problemer med at komme igennem på telefonerne.

På baggrund heraf vil Midttrafik kontakte nogle af de utilfredse busvognmænd for at klarlægge, om problemet opstår hos Midttrafik, en af Midttrafiks samarbejdspartnere (Businfo) eller en kombination heraf. Ydermere ibrugtages for buskørsel et statistikmodul på telefonsystemet i 2. kvartal 2010, som kan bidrage med fakta. På baggrund af fakta iværksættes handling, så vognmændene får nemmere ved at komme igennem på telefonen.

Midttrafik har i Variabel kørsel et fungerende statistikmodul til løbende opfølgning på målet om bevarelse af at 80 % af kaldene inden for 60 sekunder. I april 2010 bliver vagtplan optimeret for at forbedre svartider.

For også at sikre muligheden for at finde frem til kontaktperson får hver taxacentral i 2. kvartal 2010 en fast kontaktperson og en back up person i Midttrafik.

I 1. halvår af 2010 bliver der udarbejdet håndbøger for alle medarbejdere, som skal sikre, at alle involverede internt og eksternt følger samme retningslinjer og dermed besvarer henvendelser ens.

Århus, 12. maj 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. maj 2010 kl. 12.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 7

Skriftlig redegørelse

Redegørelse om kollektiv trafik april II

Fremsat af transportministeren (Hans Christian Schmidt)

Indledning

Bilister i hovedstadsområdet holder i kø i mere end 100.000 timer hver dag. Det koster isoleret set samfundet 6 mia. kr. om året.

Transportsektoren tegner sig for ca. 25 pct. af den samlede danske udledning af CO₂.

Hvis vi skal sikre en fortsat styrket mobilitet i de kommende år, er det - i lyset af disse udfordringer - helt nødvendigt, at vi har en velfungerende kollektiv trafik.

Den kollektive trafik skal løfte størstedelen af fremtidens vækst i trafikken. Det er det ambitiøse mål i aftalen om *En Grøn Transportpolitik*, som alle Folketingets partier, undtagen Enhedslisten, indgik 29. januar 2009.

Flere danskere skal finde det attraktivt at lade bilen stå og i stedet benytte den kollektive trafik. Derved reduceres trængslen på de danske veje, mobiliteten forøges, og transportens bidrag til CO₂-udledningen reduceres.

Allerede i dag er det hurtigere at rejse med kollektiv trafik end bil på en række strækninger. F.eks. tager turen i myldretiden fra Roskilde til Københavns Hovedbanegård 21 minutter i tog, men 43 minutter i bil. Samtidig udleder turen med tog kun 0,86 kg CO₂, mens turen med bil udleder 4,8 kg CO₂. Med bil koster turen 54 kr., mens turen med tog koster 41,50 kr. med klippekort og 26,50 kr. med månedskort (ved 20 dobbeltture).

Med aftalen om *En Grøn Transportpolitik* er der sat fokus på den kollektive trafik i en grad, der ikke er set tidligere. Ud af de i alt ca. 97 mia. kr. i infrastrukturfonden blev 60 pct. således besluttet anvendt til investeringer i den kollektive trafik. Disse store investeringer sikrer grundlaget for en varig styrkelse af den kollektive trafik.

Men investeringer alene er ikke tilstrækkeligt. Samspillet mellem aktørerne – kommuner, regioner, staten, trafikelskaber, bus- og togoperatører mv. - og styringen i sektoren skal også fungere godt. De store investeringer stiller således nye krav til organiseringen af hele den kollektive transportsektor.

Transportministeriet er derfor i gang med at se på, hvordan jernbanen skal organiseres i fremtiden. Til efteråret præsenterer regeringen et udspil om jernbanens fremtid i forlængelse af debatoplægget *En jernbane i vækst*.

Tilsvarende er der brug for at se på, om den lokale kollektive trafik er organiseret og styret på en måde, der fremmer målet om at tiltrække flest mulige passagerer.

Det er vigtigt, at kunderne oplever et sammenhængende tilbud fra den kollektive trafik – hvad enten det drejer sig om trafikinformation, billettyper eller muligheden for smidigt at skifte mellem bus og tog osv. Virkeligheden er imidlertid ofte en anden.

Den lokale kollektive trafik fik en ny organisering med kommunalreformen, hvor der blev oprettet seks regionale trafikselskaber. Det har givet kommuner og regioner helt nye muligheder for at planlægge den kollektive trafik, men især i hovedstadsområdet er der tegn på, at finansieringsmodellen har nogle indbyggede problemer, som risikerer at blokere for en fortsat udvikling af den kollektive trafik. Dette spørgsmål indgår i den igangværende evaluering af lov om trafikselskaber, som forventes færdig i sommeren 2010.

Status for den kollektive trafik

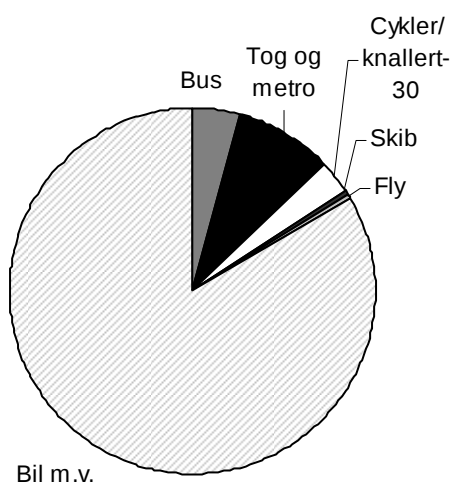
Passagerer

På landsplan foretages der godt 1 mio. rejser med kollektiv trafik hver dag, heraf ca. 50 pct. i byerne.

Den kollektive trafik udgjorde i 2008 ca. 13 pct. af det samlede persontransportarbejde, dvs. det samlede antal kilometer, som alle personer transporterer sig om året. Dette fordeler sig, jf. figur 1, på 4 pct. med bus og 9 pct. med skinnelbåren trafik. Cykler og knallerter stod for 3 pct. af transportarbejdet, mens fly- og skibstrafikken kun udgjorde henholdsvis 0,5 og 0,3 pct. af det samlede transportarbejde. Bilen er således den transportform, der har langt den største markedsandel. I 2008 blev 83 pct. af alle personkm kørt i bil.

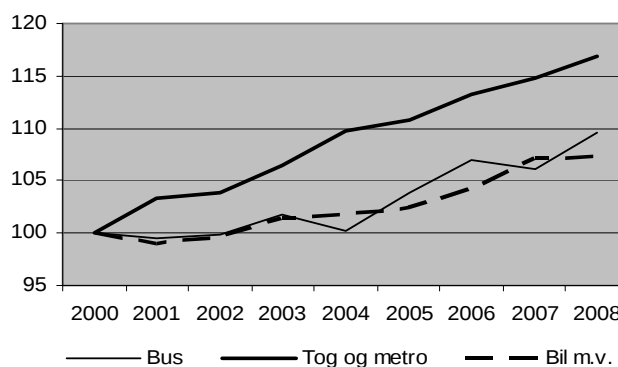
Det er vigtigt at være opmærksom på, at der skelnes mellem rejser og personkm. Personkm angiver således, hvor langt der rejses med de forskellige transportmidler, mens antallet af rejser er et billede af, hvor hyppigt de forskellige transportmidler anvendes.

Figur 1: Persontransportarbejdet fordelt på transportform, 2008



Kilde: Trafikstyrelsen

Figur 2: Udvikling i persontransportarbejdet, 2000-2008 (indeks 2000=100), fordelt på transportform



Kilde: Trafikstyrelsen

Persontransporten har i en årrække været stigende, og det samlede persontransportarbejde på landjorden var i 2008 på 79,5 mia. personkilometer, svarende til at hver dansker tilbagelagde 41 km om dagen fordelt på i gennemsnit 3 ture.

Ser man på antal ture, foretages omkring 30 pct. af alle ture i forbindelse med arbejde eller uddannelse. I den daglige pendling foretages 5 pct. af turene med tog og metro som hovedtransportmiddel og 3 pct. med bus. For uddannelsesturenes vedkommende udgør turene med tog og metro 7 pct. og busturene hele 14 pct.

Som det ses af figur 2, er togets og metroens markedsandel øget markant siden år 2000, og der blev i 2008 kørt 17 pct. flere personkm på skinner end i 2000. I samme periode er antallet af personkm i bil steget med 7 pct. og i bus med 9 pct. Biltrafikken er stagneret siden 2007.

Antallet af passagerer i den kollektive trafik har været svagt stigende siden 2005, jf. tabel 1.

Tabel 1. Antal påstigninger (i mio.)

	2005	2006	2007	2008
Fjern- og regionaltog	63	65	66	66
S-tog	90	90	89	91
Privatbaner	11	11	11	11
Metroen	36	37	39	47
Busserne	368	367	363	362

Kilde: Danmarks Statistik, Trafikstyrelsen og Metroselskabet

Af tabel 1 ses, at der er over dobbelt så mange påstigninger på årsbasis i busserne som i togene samlet set. I 2008 var der 362 mio. passagerer i busserne, mens der samlet var 168 mio. påstigninger i togene. Metroens passagertal har været støt stigende siden åbningen af den første strækning i 2002, og i 2008 var der 47 mio. påstigninger i metroen.

Antallet af påstigninger i togene har været svagt stigende i perioden, mens antallet af påstigninger i busserne har været svagt faldende, hvilket bl.a. skyldes overflytning til metroen.

Tabel 2. Mio. personkm

	2005	2006	2007	2008
Jernbanen	6.136	6.274	6.353	6.474
Busserne	2.927	2.985	3.009	3.059

Kilde: Danmarks Statistik

Selv om der er dobbelt så mange påstigninger i busserne som i togene, er antallet af tilbagelagte personkilometer i togene mere end dobbelt så højt som i busserne, jf. tabel 2. Dette skyldes, at turen med bus ofte er forholdsvis kort, f.eks. til/fra stationen, mens turen med tog normalt er noget længere.

Organisering af den kollektive trafik

Figur 3 er en forsimplet oversigt over de forskellige aktører i den kollektive trafik. Staten driver størstedelen af jernbanenettet og køber ydelserne hos DSB, DSB S-tog, DSB First og Arriva. Regionerne og kommunerne bestiller ydelser på busområdet og privatbanerne fra trafikselskaberne. Københavns og Frederiksberg Kommuner og staten ejer i fællesskab metroen, som til daglig drives af Ansaldo.

Figur 3: Oversigt over aktører i den kollektive trafik

Politisk niveau	Regioner	Kommuner	Staten				
Trafikkøber-niveau	6 trafikselskaber		Metroselskabet	Transportministeriet			
Entreprenør-niveau	Bus-entreprenører	Privatbaner	Ansaldo	DSB	DSB S-tog	DSB First	Arriva tog

Der er således mange aktører, der hver dag yder en indsats for at få den kollektive trafik i hele landet til at fungere.

Billedet er særlig komplekst i hovedstadsområdet, hvor både trafikselskabet Movia, Metroselskabet, DSB, DSB S-tog og Trafikstyrelsen har ansvar for tilrettelæggelsen af trafikken. De forskellige trafikkøbere i den kollektive trafik i hovedstadsområdet har derfor siden 1. januar 2007 indgået i det såkaldte direktørsamarbejde med Trafikstyrelsen for bordenden. Trafikstyrelsen har ikke bemyndigelse til at bestemme over de

øvrige aktører. Formålet med samarbejdet er at sikre bedre sammenhæng i den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Det skal ske ved, at samarbejdets parter koordinerer deres indsats, især hvad angår kundeinformation, markedsføring, omstigningsforhold, deling af indtægter og køreplanlægning.

Der er kommet flere tiltag ud af samarbejdet, og kredsen har bl.a. fokus på køreplanlægning og trafikinformation. Som eksempel på tiltag kan nævnes den nye elektroniske billet, der indløses ved at sende en SMS, og som kan benyttes til tog, bus og metro i hovedstadsområdet. Andre steder i landet arbejdes der også med SMS-billetter.

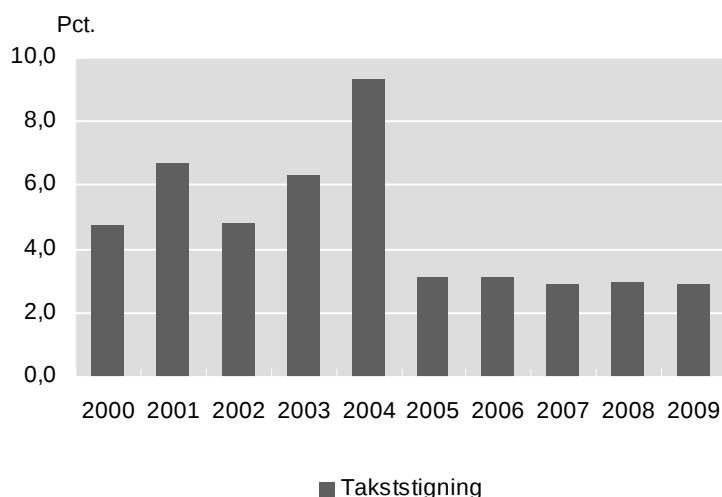
Priser og finansiering af den kollektive trafik

Finansieringen af den kollektive trafik er nogenlunde ligeligt fordelt mellem passagerindtægter og offentlige driftstilskud. I 2008 udgjorde passagerindtægterne lidt under halvdelen (49 pct.), mens offentlige driftstilskud udgjorde lidt over halvdelen (51 pct.).

Trafikselskaberne finansieres af kommuner og regioner i fællesskab. Kommunerne bidrager med størstedelen af det offentlige tilskud. Trafikselskaberne organiserer busdriften samt driften af lokalbanerne.

Prisen på den kollektive trafik er medvirkende til, i hvor høj grad den opfattes som attraktiv. For at sikre en rolig prisudvikling i den kollektive trafik blev der med virkning fra 2008 indført et loft for stigningen i trafikselskabernes takster, det såkaldte takstloft, som beror på en politisk aftale mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre. Takstloftet indebærer, at der årligt fastsættes et loft, som den gennemsnitlige takststigning ikke må overskride i de enkelte trafikselskaber og i den statslige togtrafik. Takstloftet udelukker således ikke, at nogle billettyper stiger mere end det fastsatte loft, når bare taksterne i gennemsnit ikke stiger mere end fastlagt. Loftet er baseret på den forventede pris- og lønudvikling for trafikselskaberne.

Figur 4: Takststigninger i den kollektive trafik, 2000-2009



Kilde: Trafikstyrelsen

hvad angår kontantbilletter, så er hovedstaden samtidig en af de billigere byer i Nordvesteuropa, hvad angår prisen på klippe- og periodekort.

Med korrektion for købekraft og timeløn har COWI sammenlignet København med de skandinaviske hovedstæder Stockholm og Oslo samt med Wien og de nordvesteuropæiske hovedstæder Stockholm, Oslo, Helsingfors, Berlin, Bruxelles, Amsterdam og London. Tages der udgangspunkt i prisen pr. kilometer, er der særlig grund til at fremhæve følgende konklusioner fra COWI's sammenligning:

Figur 4 viser, at takststigningerne i den kollektive trafik i perioden 2000-2004 var relativt høje med stigninger på mellem 4,8 pct. og 9,3 pct. I perioden 2005-2009 lå stigningerne på ca. 3 pct. p.a. For 2010 er takststigningsloftet på 4,8 pct.

Fra 1. januar 2010 er takststigningsloftet gjort mere fleksibelt, idet det er blevet muligt for trafikselskaberne at indføre en takststigning over to år inden for takstloftet.

Af en analyse af prisen på kollektiv transport i nordvesteuropæiske hovedstæder, som DSB fik udarbejdet i 2009, fremgår det, at selv om København er en dyr by,

- For periodekort er København den billigste hovedstad i Skandinavien, idet København ligger 21 pct. under gennemsnittet. For de nævnte nordvesteuropæiske hovedstæder er København 19 pct. billigere end gennemsnittet og er samlet set den tredjebilligste hovedstad.
- For klippekort er København ligeledes den billigste hovedstad i Skandinavien og ligger også her 21 pct. lavere end gennemsnittet. Sammenlignet med gennemsnittet af de nordvesteuropæiske hovedstæder er København 4 pct. billigere.
- For kontantbilletter er prisen pr. kilometer i København 5 pct. højere end gennemsnittet i Skandinavien og 26 pct. højere end gennemsnittet af de nordvesteuropæiske hovedstæder.

8 pct. af rejserne i hovedstadsområdet foretages på kontantbillet. Hvis fordelingen i hovedstadsområdet mellem kontantbilletter, klippekort og periodekort overføres til de anførte nordeuropæiske hovedstæder, ligger prisen samlet set ca. 10 pct. lavere i København end i gennemsnittet af de andre byer.

Gratis kollektiv transport nævnes ofte som en måde at få flere passagerer i den kollektive trafik. I en rapport, som Teknologirådet udarbejdede i 2006, blev det konkluderet, at brugen af de kollektive transportmidler ville stige med 75 pct., hvis de blev gratis. Men en relativt stor del af de nye rejsende ville være personer, der ellers ville gå eller cykle. Kun hver femte af de nye passagerer ville være en tidligere bilist, der foretrak kollektiv transport, fordi den var blevet gratis. Det ville følgelig kun nedbringe biltrafikken med 3-4 procent.

En fjernelse af taksterne vil medføre, at selskaberne årligt mister 6 mia. kr. i billetindtægter, som skal erstattes af et tilsvarende øget tilskud, hvis servicen ikke skal forringes. Det vil også blive nødvendigt at øge kapaciteten i den kollektive trafik ved indsættelse af flere tog, busser o. lign., hvilket vil medføre yderligere udgifter for selskaberne.

Regularitet og pålidelighed

Regularitet og pålidelighed i den kollektive trafik er helt afgørende for, at bus, tog og metro opleves som en attraktiv transportmulighed.

Tabel 3. Rettidighed for skinnebåren kollektiv trafik

Pct.	2005	2006	2007	2008	2009
Fjern- og regionaltog	87,2	83,5	89,6	91,8	88,8
S-tog	88,7	89,2	91,7	94,3	95,7
Metro	97,4	98,3	98,4	98,5	98,6

Anm.: Eftersom der ikke er nogen køreplan for metroen, måles rettidigheden anderledes, og tallene for metroen kan derfor ikke sammenlignes direkte med tallene for S-, fjern- og regionaltog. Et tog anses af DSB for rettidigt, når det er ankommet til en station med 0-5.59 min. forsinkelse. Et S-tog er anses af DSB for rettidigt, når det er ankommet til en station med 0-2.29 min. forsinkelse.

Kilde: DSB og Metroselskabet

Som det ses af tabel 3, er rettigheden for den skinnebårne kollektive trafik efter en periode med utilfredsstillende regularitet som følge af banenettets nedslidning nu blevet forbedret. For fjern- og regionaltog ligger rettidigheden dog fortsat lavere i 2009 end kontraktens krav om mindst 90,6 pct. rettidige ankomster. Aftalen om genopretning af Banedanmarks infrastruktur – som blev indgået i 2006 – afsatte i alt 4,7 mia. kr. til at genoprette jernbanenettet.

Bussernes rettidighed opgøres ikke systematisk. I hovedstadsområdet opgør Movia rettidigheden for de 20 mest benyttede buslinjer. Disse buslinjer havde for hele 2008 en gennemsnitlig rettidighed på 78 pct. defineret som afgang fra stoppestedet mindre end 2 minutter efter det tidspunkt, der er fastsat i køreplanen. 12 pct. af afgangene skete mellem 2 og 4 minutter efter planlagt tidspunkt, mens 10 pct. var mere end 4 minutter forsinkede.

Bussernes evne til at overholde køreplanen varierer med en række ydre faktorer, hvoraf trængslen på vejene har den største betydning. Rettidigheden er størst i juli måned, hvor biltætheden er lavest. En anden ydre faktor er vintervejr med sne, hvor rettidigheden også sættes under pres. Blandt andet på grund af fremkommelighedsproblemerne er cyklismen meget udbredt i hovedstadsområdet. I det indre København vil man ofte komme hurtigere frem på cykel end på anden vis.

I hovedstadsområdet er der særlige udfordringer med rettidigheden pga. fremkommelighedsproblemer for trafikken generelt. Man har derfor haft succes med oprettelsen af højfrekvente busser – de såkaldte A-busser - der ikke kører efter en fast køreplan, men med så hyppige afgang, at kunden ikke behøver bekymre sig om afgangstiderne. 5A, som er Nordeuropas mest benyttede buslinje, havde i 2008 en rettidighed på 83 pct. Rettidigheden på 5A indikerer, at kunderne i 83 pct. af tilfældene oplevede, at bussen ankom eller afgik inden for et interval på +2 og -3 minutter i forhold til den offentliggjorte køreplan på det enkelte stoppested.

Udbygning af infrastrukturen

Jernbanen

Jernbanen udgør grundstammen i den kollektive trafik og med de store investeringer, der i disse år foretages, vil jernbanen i fremtiden kunne løfte en betydelig stigning i den kollektive trafik.

I fremtiden skal der være en væsentligt lavere rejsetid mellem de store byer. Regeringen og forligspartierne har lanceret en vision for en timemodel, der skal gøre det muligt at have en rejsetid på 1 time på strækningerne København-Odense, Odense-Århus og Århus-Aalborg. I et længere tidsperspektiv søges modellen udbredt til flere byer. En timemodel vil i kraft af infrastrukturforbedringerne ikke alene komme rejssende mellem de store byer til gode.

I aftalen om *En Grøn Transportpolitik* fra 2009 indgår en række infrastrukturforbedringer på jernbaneområdet.

Med den nye bane fra København til Ringsted vil der for første gang i næsten 100 år åbne en egentlig ny dobbeltsporet hovedstrækning. Den nye bane vil være med til at udvide kapaciteten på det danske banenet ganske betragteligt og giver således det nødvendige grundlag for yderligere vækst både i landsdelstrafikken, pendlertrafikken og banegodstrafikken.

Der etableres endvidere et nyt, moderne signalsystem på Banedanmarks net. Det nye signalsystem skal sikre en effektiv og pålidelig jernbanedrift fremover og er en forudsætning for realisering af timemodellen. Udskiftningen af signalsystemet på S- og fjernbanen forventes afsluttet i henholdsvis 2020 og 2021. Regulariteten på fjernbanen vil være forbedret, når signalsystemet er fuldt ibrugtaget, idet signalfejl forventes reduceret med ca. 80 pct.

Nordvestbanen, som er den eneste af de store togpendlerkorridorer til hovedstadsområdet, der ikke har dobbeltspor på hele strækningen, udvides med et ekstra spor mellem Lejre og Vipperød. En udbygning af Nordvestbanen vil således give bedre vilkår for de mange pendlere og dermed tiltrække flere passagerer.

I Sønderjylland anlægges dobbeltspor på strækningen mellem Vojens og Vamdrup. Strækningen er vigtig for såvel banegodstrafikken som for passagertogsbetjeningen af Sønderjylland, der får et kvalitetsløft, når banen kan ibrugtages i 2015.

I hovedstadsområdet er der igangsat et analysearbejde med henblik på at identificere relevante behov for at udvide banedækningen. Analysearbejdet indledes med en forundersøgelse, som skal vurdere mulighe-

derne for at øge kapaciteten på S-banen og kortlægge og vurdere nye skinnebaserede løsninger. Samtidig undersøges mulighederne for automatisk S-togs-drift, som på sigt rummer muligheder for at udvide og forbedre trafikken på den bestående S-baneinfrastruktur.

Busser

I aftalen om *En Grøn Transportpolitik* er der afsat en række puljer for at tiltrække flere passagerer til busserne og forbedre bussernes fremkommelighed. I alt har regeringen og forligspartierne afsat 1,3 mia. kr. til uddeling over en årrække. Pengene kan søges til projekter, der forbedrer bussernes fremkommelighed, giver en generel forbedring af tilbuddet til passagererne og øger bussernes samspil med den øvrige kollektive trafik.

Indtil videre er der givet tilskud til bl.a. et forbedret informationsniveau til passagerer mange steder i landet, f.eks. via sms eller informationsstandere, udbygning og udvikling af stoppesteder, terminaler og stationer samt etablering af busbaner og ombygning af kryds, så bussernes fremkommelighed forbedres. Alt sammen initiativer, der skal gøre det mere attraktivt at tage bussen.

Metro og letbane

Internationale erfaringer viser, at den lokale kollektive trafik styrkes, hvis den kommer på skinner. Skinnebårne løsninger er imidlertid meget dyre at etablere. I byer og andre tætbefolkede områder kan det dog vise sig fornuftigt at etablere metro eller letbaner.

Erfaringer fra letbaneprojekter i de senere år i hele Europa viser, at der kan ske stigninger på mellem 25 pct. og 40 pct. i antallet af rejsende med kollektiv trafik, når traditionel busdrift erstattes af skinnebåren trafik.

Der er allerede iværksat følgende:

- I 2002 åbnede første etape af den københavnske metro. Den er siden blevet udbygget, så man blandt andet nu kan komme nemt og hurtigt fra lufthavnen til centrum af København.
- Metroens nye Cityring, der åbner i 2018 vil give en helt ny struktur for den kollektive trafik i hovedstaden. Med Cityringen vil 85 pct. af boligerne og arbejdspladserne i det centrale København og Frederiksberg være stationsnært placeret.
- I Århus er en VVM-undersøgelse blevet igangsat i 2008 med henblik på at få afdækket potentialet for en letbane, som knytter Odderbanen og Grenåbanen sammen via en ny banestrækning over Skejby. Staten har afsat 500 mio. kr. som bidrag til etape 1.
- En undersøgelse af mulighederne i Ring 3 i hovedstadsområdet skal være med til at afgøre, hvorvidt en letbane eller en højklasset bus er den bedste kollektive trafikløsning. Staten har afsat op til 1,5 mia. kr. til at styrke den kollektive trafik i Ring 3.
- Der er endvidere afsat 4 mio. kr. til en VVM-analyse, der skal undersøge mulighederne for at etablere en letbane i Odense.

Udfordringer og visioner

Et sammenhængende trafiksystem

Brugerne skal opleve den kollektive trafik som et sammenhængende, koordineret tilbud. Det er en central forudsætning for at tiltrække flere passagerer og beholde de nuværende.

Trafikinformationen fungerer bedst, når den er ensartet og sammenhængende på tværs af bus, tog og metro. Serviceniveau og køreplaner skal være afstemt, så det bliver lettere at skifte fra et transportmiddel til et andet. Og de enkelte transportformer skal alene konkurrere i det omfang, det styrker det samlede tilbud om kollektiv trafik.

Mange passagerer bruger bus til og fra toget, og mange passagerer i hovedstadsområdet skifter mellem tog, bus og metro. Det understreger vigtigheden af at se det kollektive trafiksystem som en helhed. Transportministeriet har sammen med Københavns og Frederiksberg Kommuner analyseret samspillet mellem de kollektive transportformer i hovedstaden med særlig fokus på bus og metro. Beregninger, der blev gennemført i forbindelse med projektet, indikerer, at antallet af rejsende kan øges med ca. 2 mio. pr. år ved forbedring af samspillet mellem de kollektive transportformer.

Transportministeriet deltager sammen med Københavns og Frederiksberg Kommuner, trafikselskabet Movia, DSB og Metroselskabet i projektet Bynet 2018. Projektets overordnede formål er at øge antallet af passagerer i den kollektive trafik ved at sikre en mere sammenhængende bus- og banebetjening. Særligt ved åbningen af metroens nye Cityring i 2018 vil der være behov for en større omlægning af busbetjeningen i hovedstadsområdet.

I forbindelse med kommunalreformen blev der med lov om trafikselskaber oprettet seks regionale trafikselskaber med henblik på at skabe bedre rammebetingelser og en mere sammenhængende kollektiv trafik:

- Trafikselskabet Movia dækker Region Sjælland og Region Hovedstaden, ekskl. Bornholms Regionskommune. Movia står for omkring halvdelen af den samlede bustrafik i Danmark.
- Bornholms trafikselskab er BAT.
- Nordjyllands Trafikselskab dækker Region Nordjylland.
- Midttrafik dækker Region Midtjylland.
- I Region Syddanmark er der to trafikselskaber; FynBus, som står for al kørsel på Fyn, og Sydtrafik, som står for al kørsel i den øvrige del af Region Syddanmark.

Grundtanken bag konstruktionen er, at beslutninger om, hvor og hvornår bussen skal køre, træffes lokalt og tæt på borgeren.

Beslutningskompetencen er lagt ud til kommuner og regioner, der i samarbejde med trafikselskaberne har ansvaret for at tilrettelægge busdriften. Det er således kommuner og regioner, der bestiller og finansierer busdriften. Regionen finansierer de regionale ruter. De kommunale ruter finansieres af kommunerne i fællesskab efter en fordelingsnøgle baseret på antallet af køreplantimer. Dvs. at hvis en bus kører igennem mere end en kommune, skal de kommuner, bussen kører igennem, dele finansieringen forholdsmæssigt.

Intentionen med den nye organisering er, at kommuner og regioner skal få bedre muligheder for at indrette den kollektive trafik, så den passer til de lokale behov. Kommuner og regioner har endvidere fået bedre muligheder for at foretage en sammenhængende mobilitetsplanlægning, hvor kollektiv trafik tænkes sammen med by- og erhvervsudvikling.

De regionale trafikselskaber har fungeret i tre år, og der er behov for at vurdere, hvilke elementer i modellen der fungerer godt, og hvilke der fungerer mindre godt. På den baggrund er der derfor igangsat den før-omtalte evaluering af lov om trafikselskaber, der skal klarlægge, om der er behov for at justere de lovgivningsmæssige rammer.

Uden for hovedstadsområdet er der især udfordringer knyttet til ansvarsfordelingen mellem kommuner og regioner. Her er kommunerne geografisk store, og de fleste buslinjer kører derfor kun inden for kommunen. Den kollektive trafik mellem kommunerne løftes i høj grad af jernbanen og regionale buslinjer. Der kan dog være et behov for at justere de lovgivningsmæssige rammer, så det gøres klarere, hvilke buslinjer som kommuner hhv. regioner er ansvarlige for.

I hovedstadsområdet er der eksempler på, at lovgivningen ikke fungerer efter hensigten, hvor buslinjer passerer gennem flere kommuner, hvilket er tilfældet for de fleste buslinjer.

Et eksempel i hovedstadsområdet er linje 382E, der kører mellem Hillerød St. og Rungsted St. Bussen kører igennem tre kommuner: Hillerød, Fredensborg og Hørsholm. I Fredensborg kommune har linjen ingen stoppesteder, men indtil nu har kommunen bidraget finansielt til linjen. Dette er kommunen ikke interesseret i at fortsætte med. Hvis det nuværende serviceniveau på linje 382E fortsat skal opretholdes, skal Fredensborg Kommunes andel af finansieringen deles mellem Hillerød og Hørsholm Kommuner, men det er de to andre kommuner ikke indstillet på. Resultatet er en dårligere busservice for borgerne i Hillerød og Hørsholm Kommuner.

Et andet eksempel er linje 200S. I 2008 foreslog Hvidovre Kommune at forlænge denne rute til Avedøre Holme. Samtidig med forlængelsen af denne rute skulle tre andre ruter omlægges. Tilsammen var 8 kommuner involveret i finansieringen af buslinjerne. Omlægningen ville betyde, at nogle kommuner skulle betale mere, andre mindre. Resultat ville give en bedre busservice i området. Diskussionen om omlægningen tog 2 år.

Ovenstående illustrerer, at finansieringsmodellen for hovedstadsområdets trafikselskab – Movia – ikke understøtter hensigtsmæssige ændringer, der modsvarer de trafikale behov. Omlægninger af den eksisterende busbetjening til gavn for kunderne er næsten umulige at gennemføre, fordi de kræver koordination mellem et større antal kommuner.

Der er således i Movia 45 kommuner, som er ansvarlige for at finansiere busdriften – og et meget stort antal af buslinjerne omfatter to eller flere kommuner. Alene Københavns Kommune samfinansierer buslinjer med 31 andre kommuner. Hver enkelt ændring af en tværkommunal buslinje (f.eks. ruteføring, antallet af stoppesteder, frekvens mv.) skal aftales mellem de relevante kommuner – en proces, som sædvanligvis tager minimum 6 måneder.

Konsekvensen er en fastlåsning af systemet, og der er stort set ikke sket ændringer i den kollektive bustrafik i hovedstadsområdet siden reformens ikrafttræden i 2007.

En rapport udarbejdet af konsulentfirmaet BSL for Transportministeriet i forbindelse med evaluering af lov om trafikselskaber peger bl.a. på følgende muligheder for at forbedre beslutningsstrukturen i hovedstadsområdet:

- Mere rimelige og gennemsigtige principper for underskudsdekningen, bl.a. at kommuner ikke skal bidrage med finansiering, hvis bussen ikke stopper i kommunen
- Etablering af 7-10 kommunale fællesskaber, hvor kompetencen til f.eks. at stemme og bestille trafikken delegeres til fællesskaberne for at skabe en hurtigere beslutningsproces
- En klar definition af, hvilke linjer der er regionale, og hvilke der er lokale

Det indgår i den kommende evaluering af lov om trafikselskaber, hvordan finansieringsmodellen for Movia kan justeres. En ny model bør være fair, transparent og enkel samt sikre, at det er muligt hurtigere at gennemføre ændringer af ruterne til gavn for kunderne.

Der er en særlig udfordring for den kollektive trafik i landområderne. Det er både dyrt og ikke særlig miljøvenligt at opretholde en regelmæssig busdrift i områder, hvor der kun er få passagerer. I en række trafik-selskaber er der fokus på den såkaldte flextrafik eller telebusser, der er en mellemting mellem en bus og en taxi. Disse ordninger sikrer et tilbud om kollektiv trafik til borgerne i tyndt befolkede områder, eller på tidspunkter hvor det ikke er muligt at benytte den almindelige, køreplanlagte busbetjening.

Bedre samarbejde på tværs

Det er afgørende for den kollektive trafik, at de forskellige aktører understøtter hinanden i bestræbelserne på at levere et attraktivt og sammenhængende tilbud til kunderne. Der er imidlertid en række eksempler på, at nogle aktører i stedet har valgt at "gå solo".

DSB S-tog har i 2010 gjort det gratis at køre med S-toget den første søndag i måneden. Kunderne skal dog stadig betale, hvis de skifter til bus, regionaltog eller metro undervejs på turen. Tilsvarende har DSB S-tog gjort det gratis at tage cyklen med. Dette er svært at gennemskue for kunderne, der risikerer at få en bøde i f.eks. metroen, hvis de har misforstået tilbuddet.

Et tredje eksempel er S-ferie, en billet til S-toget, som købes med en sms og gælder for hele familien i en begrænset periode. På annoncen ses både DSB's og DSB S-togs logo, men først når kunden *har* købt sin billet, får vedkommende at vide, at den kun gælder til S-togene og ikke til fjern- og regionaltogene.

Også Movias loyalitetsprogram "MitMovia" sender et signal om, at Movia ikke tænker samspillet mellem aktørerne ind. Her kan kunden abonnere på ændringer i bussens køreplan, men får ikke besked om øvrige ændringer på ruten. Ligeledes har DSB S-tog sit eget konkurrerende loyalitetsprogram "S-more".

Markedsføringen sker således i regi af de enkelte selskaber, hvor der fokuseres på at fremme eget produkt, frem for at selskaberne går sammen om fælles kampagner eller produkter, der fremmer helheden.

I hovedstadsområdet har pensionister mulighed for at købe særlige periodekort, der er billigere end almindelige periodekort. Kortet må dog ikke benyttes i myldretiden, men hos DSB, Metro og Movia tolkes myldretiden forskelligt. Kunden må derfor gerne køre i bus om eftermiddagen, men ikke skifte til toget.

Der findes heller ingen fælles kundeservice udover den internetbaserede rejseplanen.dk. Kunden kan derfor risikere at skulle ringe flere forskellige steder for at få oplysninger om den samme rejse. Ligeledes op-sætter nogle aktører kun trafik kort, der viser deres eget transportmiddel.

Sammenhængen i den kollektive trafik i hovedstadsområdet bør derfor styrkes, så der kan tiltrækkes flere passagerer. Dette vil være til gavn for alle aktører. Det kræver koordination, kundeorientering og fælles mål.

En helt ny billet, der blev lanceret af aktørerne i foråret 2010, opfylder disse betingelser. SMS-billetten "Rejs efter 19 for en 20'er" gælder i tidsrummet 19-06 og kan bruges i både S-tog, regionaltog, bus, metro, lokalbane.

Innovation og nye tiltag er selvfølgelig nødvendige. Innovation er vigtig for, at kunderne fortsat finder den kollektive trafik attraktiv. Men det er problematisk, hvis der er tale om tiltag, som undergraver samarbejdet og samspillet mellem transportformerne.

I hovedstadsområdet er der endvidere ikke, som det kendes fra flere europæiske storbyer, f.eks. Oslo, Frankfurt og Zürich, en paraplyorganisation, der bl.a. koordinerer og planlægger det samlede udbud af kollektiv trafik og sikrer en sammenhængende trafikinformation. Der er alene det såkaldte direktørsamarbejde.

Transportministeriet vil tage initiativ til en dialog med aktørerne i hovedstadsområdet for at drøfte, hvordan organiseringen forbedres. Målet er, at kunderne oplever den kollektive trafik som et samlet, attraktivt alternativ.

På den københavnske vestegn er 7 kommuner gået sammen i et formaliseret samarbejde om at etablere en fælles bestillerfunktion for kollektiv trafik på tværs af kommunerne. I en analyse, som samarbejdet har fået foretaget, står det klart, at de fleste buslinjer og rejser overskrider mindst én kommunegrænse, og at der derfor er et stort behov for fremtidig koordinering mellem kommunerne for at tilgodese borgernes behov for et sammenhængende busnet. Der er derfor etableret et trafikforum, der fungerer som bindeled mellem den fælles bestillerfunktion og de syv kommuners tekniske forvaltninger og politiske system. Erfaringerne fra Vestegnssamarbejdet og udlandet tyder på, at det kan være til gavn for både kommunerne og kunderne, hvis flere kommuner i hovedstadsområdet samarbejder om tilrettelæggelsen af den lokale kollektive trafik.

Bedre trafikinformation

Korrekt, opdateret og regelmæssig information er for mange kunder afgørende for, om oplevelsen med den kollektive trafik er god. God trafikinformation gør det nemmere for kunden at skifte mellem bus, tog og metro og er dermed med til at gøre den kollektive trafik mere attraktiv. Derfor er bedre information på tværs af transportformerne vigtig, og der skal ses på, hvordan informationerne på tværs af de forskellige transportformer styrkes, så man f.eks. allerede i toget kan få at vide, hvis metroen ikke kører, eller bussen er forsinket.

Rejseplanen.dk giver mulighed for at planlægge en sammenhængende rejse fra A til B med kollektiv transport på tværs af transportformerne - dvs. med bus, tog og metro - alt efter hvad der er mest effektivt. Denne hjemmeside leverer hver måned 9 mio. rejseplaner til danskerne.

Trafikselskaberne og jernbanevirksomhederne investerer i disse år i forbedringer af passagerinformationssystemerne ikke mindst i form af bedre realtidssinformation, dvs. information om hvornår toget eller bussen rent faktisk forventes at afgå fra henholdsvis stationen og stoppestedet. Der er mange steder, navnlig i hovedstadsområdet, allerede etableret realtidssinformation ved busstoppestederne, så passagererne kan følge med i, hvor mange minutter der er til næste bus. Der er fra passagerpuljen, der blev afsat ved aftalen fra januar 2009 om *En Grøn Transportpolitik*, givet tilskud til at udstyre yderligere stoppesteder med realtidssinformation. På jernbanen arbejder Banedanmark sammen med DSB på at sikre, at der ud fra et fælles datagrundlag udsendes ensartet trafikinformation til passagererne.

En vision for den videre udvikling af trafikinformationssystemerne er at skabe mulighed for realtidssinformation på tværs af bus, tog og metro, således at man f.eks. i S-toget på en skærm eller via mobilt internet kan se, hvilke muligheder der er for at komme videre med kollektiv transport ved næste station, og hvornår næste tog, bus eller metro afgår. Eller tilsvarende at man allerede i bussen kan se, om regionaltoget afgår rettidigt. Dette vil kunne give en bedre service for passagererne på tværs af transportformerne, men forudsætter, at de eksisterende systemer integreres og udbygges inden for rammerne af et fælles datagrundlag. Det vil være op til trafikselskaberne og jernbanevirksomhederne at tage initiativ til en sådan udvikling, men der vil kunne søges medfinansiering fra passagerpuljen hertil.

Brugervenlige billettyper

Rejsekortet er tænkt som endnu et skridt på vejen til at gøre den kollektive trafik mere attraktiv for kunden. Rejsekortet er en fortsættelse af det nuværende billetssamarbejde mellem operatørerne og skal være med til at sikre, at kunden oplever rejsen som et hele. Med rejsekortet behøver kunden ikke bekymre sig om forskellige takst- og billetsystemer, men skal blot huske at tjekke ind og ud ved rejsens begyndelse og afslutning samt ved omstigninger.

Ansaret for etablering og drift af rejsekortsystemet er placeret i Rejsekort A/S. Selskabet er ejet af DSB, Metroselskabet, Movia, Nordjyllands Trafikselskab, Midttrafik og Sydtrafik, der alle har indskudt aktiekapital og stillet lånekapital til rådighed for Rejsekort A/S.

Rejsekortet har været i pilotdrift mellem Holbæk og Tåstrup siden februar 2009. Antallet af pilotkunder har rundet 1.300. Der er foretaget mere end 50.000 rejser med rejsekort og udstedt over 250.000 enkeltbilletter på rejsekortudstyr i busser. Også på Lollandsbanen samt på strækningen mellem Nykøbing og Næstved bliver der nu kørt forsøg med rejsekortet.

Der vil være forskellige rabatoptjeningsmuligheder på korttyperne. Trafikselskaberne får en vigtig opgave med at vejlede kunderne i, hvilke produkter der er mest fordelagtige i forhold til den enkeltes rejsemønstre. Det er derudover vigtigt, at kunderne er trygge ved, at rejsekortet altid sikrer dem den billigst mulige pris.

Efter indførelsen af rejsekortet vil det fortsat være muligt at købe enkeltbilletter, der gælder til hele rejsen. Enkeltbilletter vil dog altid være dyrere end en rejse på rejsekortet. Når rejsekortet erstatter de nuværende rabatter på 10-turs klippekort og periodekort, kan det ikke undgås, at nogle vil opleve prisstigninger, mens andre får prisfald. Taksterne i rejsekortet skal fastsættes med udgangspunkt i, at den gennemsnitlige billetpris er den samme som i dag. Takstfastsættelsen i rejsekortet skal således ske inden for rammerne i takstloftet.

Selskaberne bag rejsekortet har aftalt at tilbyde kunderne et fastprisprodukt. Fastprisproduktet vil henvende sig til rejsende med et højt forbrug af kollektiv transport, og som ønsker at kende deres rejseudgift på forhånd. De nærmere detaljer omkring fastprisproduktet er ikke fastlagt endnu, men fastprisproduktet vil sandsynligvis være et oplagt valg for de brugere, der rejser flere gange dagligt med den kollektive trafik og bruger periodekort i dag.

Rejsekortprojektet er forsinket. I den oprindelige tidsplan var forventningen, at rejsekortet ville blive udrullet i 2008 og 2009. Leverandøren har imidlertid ikke kunnet overholde den kontraktligt fastsatte tidsplan, som derfor er blevet revideret. Forsinkelsen betyder, at leverandøren skal betale bod til Rejsekort A/S. Selskaberne har prioriteret at anvende boden til forskellige tilkøb som eksempelvis ovennævnte fastprisprodukt, der ikke var en del af den oprindelige kontrakt.

Rejsekortet forventes udrullet i hele landet senest i 2012, men endnu har ikke alle trafikselskaber tilsluttet sig. Både BAT, Fynbus og Midttrafik (med undtagelse af dele af det gamle Vejle amt) er således endnu ikke med i projektet. Regeringen har det mål, at rejsekortet skal være landsdækkende i 2012, men det kræver, at de resterende trafikselskaber snart tilslutter sig. Regeringen vil derfor følge udviklingen i projektet nøje.

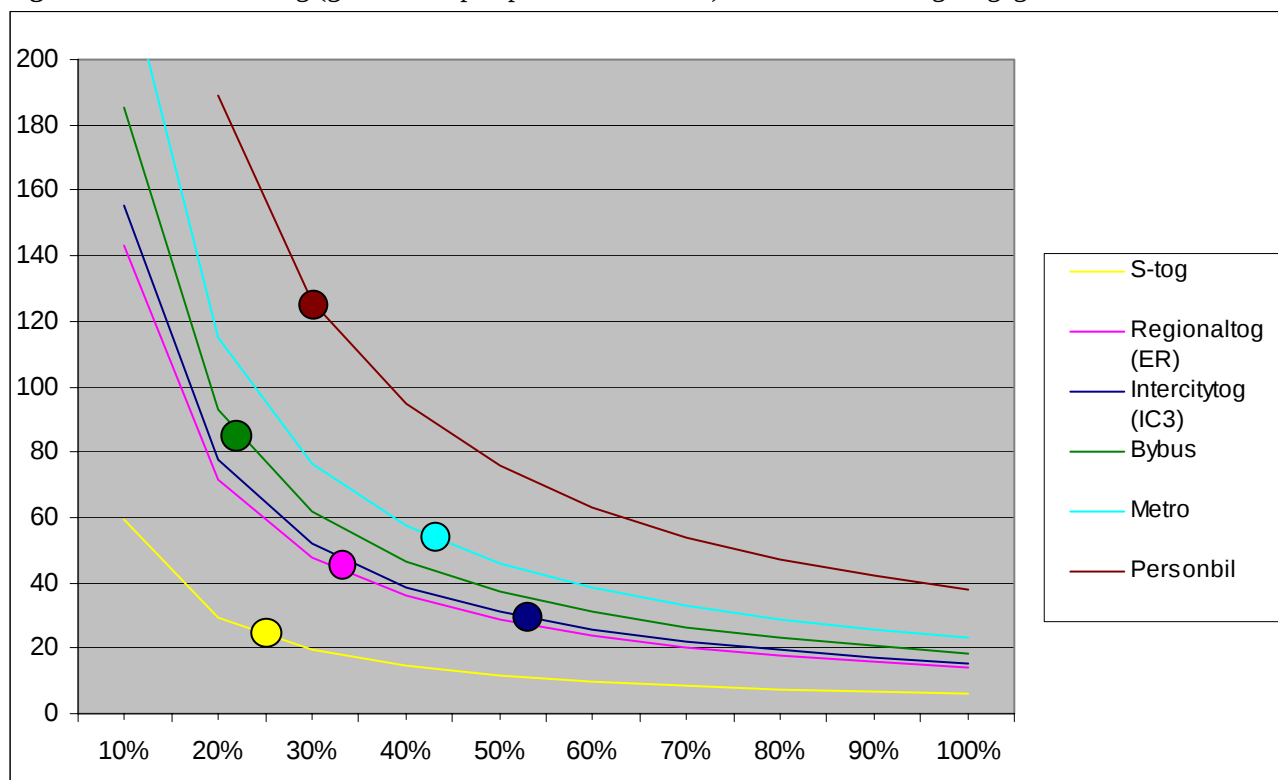
En miljøvenlig kollektiv trafik

Den kollektive trafik skal til stadighed blive mere miljøvenlig, hvis den skal bevare sit forspring i forhold til personbilerne. F.eks. udleder et regionaltog, der kun er 1/3 fyldt, omtrent lige så meget CO₂ pr. personkilometer som en fyldt personbil.

Belægningsgraden af transportmidlet har således stor betydning for udledningen af CO₂ per person. Hvis en bus er fyldt op, vil CO₂-udledningerne målt pr. personkilometer være meget lav, og bussen vil være en meget miljøvenlig transportform.

Figur 5 viser, hvor meget CO₂ der udledes i forhold til antallet af passagerer (belægningsgraden) for de enkelte transportformer. Den enkleste måde at gøre den kollektive trafik mere miljøvenlig er at øge den gennemsnitlige belægningsgrad.

Figur 5: CO₂-udledning (gram CO₂ per personkilometer) i forhold til belægningsgrad



Anm.: X-aksen viser belægningsgraden, mens Y-aksen viser gram CO₂ per personkm. Prikkerne angiver den gennemsnitlige belægningsgrad – og dermed den gennemsnitlige CO₂-udledning.

Note: En belægningsgrad på 20% i en personbil svarer til, at der sidder 1 person i bilen, da der kan sidde 5 personer i en bil.

Kilde: TEMA 2010

Der er allerede en del initiativer i gang for at sikre et øget fokus på miljøet i den kollektive trafik.

I 2010-2011 gennemføres en analyse af, om jernbanen skal elektrificeres. Målet er, at jernbanen på sigt skal gøres uafhængig af fossile brændstoffer.

Rundt omkring i landet er der endvidere på busområdet igangsat en række forsøg og initiativer til fremme af busser, som udleder mindre end lovgivningen kræver, letvægtsbusser eller anden teknologi, som forurener mindre. F.eks. har Movia og Citytrafik indgået et samarbejde med Volvo om at indsætte tre hybridbusser i driften sidst på året. Hybridbusser er kendetegnet ved, at dieselmotoren får hjælp af en elmotor. Det betyder, at der spares betydelige mængder brændstof og dermed udledes færre skadelige stoffer som fx CO₂ og partikler. Et andet eksempel er, at der under Trafikstyrelsen (tidligere Færdselsstyrelsen) er afsat 60 mio. kr. til test af biodiesel, herunder også test i busser. Projektet afsluttes i slutningen af 2010.

I aftalen om *En Grøn Transportpolitik* er der afsat en pulje på 200 millioner kroner, som skal anvendes til forskellige tiltag til fremme af en bæredygtig transportsektor i årene 2010-2013. Midlerne kan bl.a. bruges til:

- Energieffektive busser i offentlig bustrafik og busser på alternative drivmidler
- Partnerskaber med erhvervsvirksomheder og kommuner om transportplaner og systemløsninger

Hermed slutter redegørelsen

Århus, 12. maj 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. maj 2010 kl. 12.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 8

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
12. maj 2010	1-21-3-09	Niels H. Næsselund	nsn@midttrafik.dk	87408239

Notat om budget 2011 til administrativ høring

Budgetprocessen for Budget 2011

I henhold til den af Bestyrelsen godkendte tidsplan for budget 2011, sender administrationen i Midttrafik primo maj et oplæg til budget 2011 til bestillerne til administrativ høring.

I dette budgetoplæg har administrationen i Midttrafik indarbejdet alle de kendte forudsætninger, som de foreligger nu, og hensigten er at afstemme forudsætningerne med bestillerens forventninger, således at budgetoplægget – efter den administrative høring – bygger på et fælles udgangspunkt mellem Midttrafik og bestillerne på det administrative niveau.

Når den administrative høring er tilendebragt (primo juni 2010), forelægges et justeret budgetoplæg for Bestyrelsen på mødet 18. juni 2010. Efter Bestyrelsens behandling sendes budgettet til politisk høring ved bestillerne.

Samlet budget 2011 for Midttrafik

Hovedtallene i det foreliggende budgetoplæg er gengivet i nedenstående tabel.

I forbindelse med forelæggelsen af budgetoplægget for Bestyrelsen i juni, foretages en mere detaljeret opgørelse af budgetterne, ligesom der sammenlignes med tidligere budgetter og med regnskabet for 2009.

Det generelle udgangspunkt for budgetlægningen er dels en indarbejdelse af kendte ændringer i forhold til budgettet for 2010, dels justeringer på baggrund af det konstaterede regnskab for 2009.

Det foreliggende budgetoplæg er 11. maj 2010 sendt til *administrativ høring* ved bestillerne. I den forbindelse er budgetterne fordelt på den enkelte bestiller, ligesom materialet er suppleret med mere detaljerede oplysninger om f.eks. ruteøkonomi, indtægtsfordeling på hovedtyper, specifikationer vedrørende den variable kørsel samt en yderligere specifikation af administration og fællesudgifter.

Budget 2011 til administrativ høring	(1.000 kr.)
Busdrift	
Udgifter	1.418.160
Indtægter	-641.250
Netto	776.910
Handicapkørsel	
I alt	51.392
Midtjyske Jernbaner	
Drift netto	39.992
Anlæg	6.098
I alt netto	46.090
Trafikselskabet	
Trafikselskabet - netto udgifter	124.914
Letbanen	
Letbane etape 1	29.581
Letbanesekretariatet	2.445
Rejsekortet	
Netto	2.270

I forbindelse med Bestyrelsens behandling af oplæg til budget til *politisk høring i juni 2010*, redegøres mere detaljeret for de indarbejdede ændringer, idet der i den administrative høringsrunde må forventes justeringer i forudsætningerne.

De generelle forudsætninger er nedenfor beskrevet for hvert forretningsområde.

Busdrift

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

Der er ligeledes indarbejdet ændringer som følge af afholdte udbud i 2009 og 2010 ligesom te-lekørsel, der tidligere blev månedligt faktureret via variabel kørsel, er indregnet. Dette giver et forventet regnskabsresultat for 2010 som herefter er prisfremskrevet til 2011-niveau hvorefter 2011-effekter af køreplanændringer og udbud er indregnet.

De anvendte fremskrivningsprocenter er på -1,6 % fra 2009 til 2010, og på +2,2 % fra 2010 til 2011. Begge indeks er oplyst fra Trafikselskaberne i Danmark.

Busudgiftsbudgettet for 2011 er behæftet med meget stor usikkerhed, hvilket hovedsageligt skyldes tre forhold.

1. Effekten af omlægningen af cross border leasingen ikke afklaret endnu. Der har været forskellige bud på, hvad effekten vil blive dels for Midttrafiks dækningsområde, dels for den enkelte bestiller.

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

Arbejdet forventes afsluttet i løbet af sommeren, således at der er et samlet overblik over effekten for hver bestiller senest i forbindelse med den endelige budgetvedtagelse i september 2010.

2. Region Midtjyllands forventede kørselsomlægninger i 2011 udgør også et usikkerhedsmoment.

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

Dette forventes afklaret i løbet af sommeren, og indtil da, er der i nærværende budgetoplæg forudsat et uændret serviceniveau hhv. et uændret kørselsomfang, velvidende at det vil blive reduceret.

3. Effekten af den forestående omlægning af kørslen i Århus Kommune er også en usikkerhedsfaktor. Der er sendt et oplæg herom til offentlig høring, og det må forventes, at den økonomiske effekt af de ønskede omlægninger først vil være kendt på den anden side af sommerferien.

Der er i nærværende budgetoplæg forudsat et uændret serviceniveau for Århus Kommune, idet der for indeværende ikke foreligger et bedre bud herpå.

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

Salget i busserne var i 2009 på ca. 460 mio. kroner. På baggrund af de foreløbige indtægtsopgørelser til og med marts 2010, forventes der en stigning i dette salg på ca. 3 % i forhold til sidste år. Dette er et forsigtigt skøn, som dog forventes at kunne blive noget mere sikkert, når der foreligger endelige data for salget i det første halvår af 2010.

Ud over en fremgang i salget på ca. 3 %, er der i budgettet forudsat en stigning på yderligere 1 % som følge af takststigningen i 2011. Takststigningsloftet i 2011 samt den uudnyttede del af samme i 2010 gør, at der vil kunne foretages en takstopskrivning på i alt 1,7 % i 2011. I budgettet er det dog forudsat at takststigningen på 1,7 % kun slår igennem med en stigning på 1 % på selve indtægterne. Når kørselsomfanget reduceres, skal der også budgetteres med indtægtstilbagegang.

Variabel kørsel

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

Handicapkørslen finansieres via bestillerbidrag, der opkræves som acontobetalingen på lige fod med a'conto-betalingerne i forbindelse med busdriften.

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

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

Områder finansieres fuldt ud af den enkelte bestiller 'efter regning' og balancerer således med et nettoresultat på 0 kroner (eksklusiv et overhead).

Fra og med regnskab 2010 vil bruttostørrelserne indgå i budget og regnskabsmaterialet.

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

I nærværende budgetoplæg er der skønnet over effekten for den enkelte bestiller, og det vil eksplicit fremgå af det høringsmateriale, der sendes til bestillerne.

Midtjyske Jernbaner

Budgettet for Midtjyske Jernbaner vedrører primært Region Midtjylland.

Der foregår i øjeblikket drøftelser mellem Region Midtjylland og Midttrafik herom, og det endelige resultat heraf vil blive indarbejdet i budgetoplægget efter sommerferien.

Udgangspunktet for forslag til driftsbudget 2011, er det vedtagne budget for 2010. Driftsbudgettet fremskrives med pris- og lønudvikling for regional udvikling. Danske Regioner har ikke offentliggjort p/l for 2011. I budgetforslaget er skønnet en fremskrivning på 3,0 %.

Det skal bemærkes, at der i forbindelse med budgettet for 2010 er indregnet en merudgift på 0,4 mio kr., til dækning af Midtjyske Jernbaners omkostninger til lokoføreruddannelsespuljen.

Midtjyske Jernbaner har haft merudgifter i regnskab 2008 og 2009 pga. ny lovgivning (lønsum) og merudgifter til pensioner m.m. Midttrafik har på denne baggrund haft drøftelser med Region Midtjylland om en revision af budget 2010. Det er p.t. uafklaret om der skal foretages budgetkorrektur, og det foreliggende budgetforslag har ikke indregnet en evt. korrektur.

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

Udgangspunktet for *anlægsbudgettet* til privatbaner er den vedtagne investeringsplan. Der er i 2011 forudsat en udgift på 5,5 mio. kr. (prismiveau 2008). Beløbet er fremskrevet til 2011 prismiveau med samme p/l regulering, som anvendes for driftsudgifter. Der er i anlægsbudgettet forudsat, at Holstebro og Lemvig kommuner bidrager med et frivilligt investeringstilskud til privatbanerne.

Trafikselsskabet (Administration og fællesudgifter)

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

Udgangspunkt for budgettet for Trafikselsskabet er en fremskrivning af budgettet for 2010 med den foreløbige fremskrivningsprocent, som udmeldes af Kommunernes Landsforening. Der er et p.t. tale om et foreløbigt indeks, som forventes at foreligge endeligt ultimo juni måned.

Der er i Trafikselsskabets budget endnu ikke indarbejdet forudsætninger om effektiviseringer e.l. idet dette forhold drøftes separat med Bestyrelsen for Midttrafik.

I henhold til regnskabsbemærkningerne til regnskab 2009, vil der fremover blive foretaget en budgetmæssig isolering af blandt andet Letbanesekretariatet, samt rejsekortssekretariatet. Dette vil gøre økonomien mere gennemskuelig og øge styringsmuligheden på området.

Det skal bemærkes, at administrationsudgifterne vedrørende den lovpligtige variable kørsel indgår i Trafikselsskabets samlede budget; andelen opgøres dog separat overfor den enkelte bestiller.

Det videre forløb

Nærværende budgetoplæg er sendt til administrativ høring ved bestillerne.

Bestillerne er anmodet om en tilbagemelding senest 7. juni 2010.

Administrationen i Midttrafik udarbejder derefter et justeret budgetoplæg, som efter behandling i Bestyrelsen, sendes til politisk høring ved de enkelte bestillere. Bestillerne har en tidsfrist på 2 måneder til den politiske høring.

På baggrund af de politiske høringssvar, forelægges et endeligt budget for 2011 for Bestyrelsen 10. september 2010.

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

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

Århus, 12. maj 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. maj 2010 kl. 12.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

KÆRE KOLLEGA,

Det statslige tyske togselskab, Deutsche Bahn, har tilbudt at købe det samlede Arriva med aktiviteter i 12 lande i Europa – inklusive Danmark. Arrivas bestyrelse har forhandlet sig frem til en pris på 775 pence pr. aktie, og en enig bestyrelse anbefaler aktionærerne at tage imod tilbuddet.

Arrivas aktionærer vil have cirka tre uger til at overveje tilbuddet, og hvis de accepterer det, vil handlen blive anmeldt til de europæiske konkurrencemyndigheder. Myndighederne skal så tage stilling til, om opkøbet er i overensstemmelse med de europæiske konkurrenceregler. Det betyder, at handlen formentlig vil kunne gennemføres midt i august.

Det er foreløbig aftalt, at der fortsat skal stå Arriva på vores tog, busser og uniformer. Arriva skal være Deutsche Bahns internationale gren, og Arrivas og Deutsche Bahns aktiviteter i Danmark vil derfor blive samlet under navnet Arriva. Vi har foreløbig ingen forventning om, at en eventuel handel vil ændre noget for alle os, der er ansat i Arriva i Danmark.

Vores passagerer kommer heller ikke til at mærke nogen forskel, da vi fortsat kommer til at opfylde de kontrakter, vi har indgået med de danske trafikselskaber og med Trafikstyrelsen.

Vi vil snarest muligt vende tilbage med mere information om den proces, der nu er sat i gang.

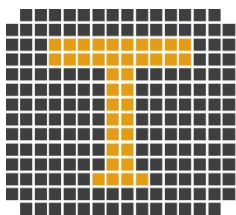
Venlig hilsen

Johnny Hansen
Administrerende direktør

Århus, 12. maj 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. maj 2010 kl. 12.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



TRAFIKSELSKABERNE

Pressemeddelelse

Konkurrence – og på lige vilkår

Trafikselskaberne i Danmark går ind for konkurrence og selvfølgelig på lige vilkår. Derfor kan vi ikke støtte forslaget fra Venstres trafikordfører Kristian Pihl Lorentzen og de konservatives trafikordfører Henriette Kjær, der i en artikel i Jyllands Posten i dag, den 9. april 2010 fremførte et forslag om et midlertidigt stop for udstedelsen af EP-tilladelser (tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring).

Trafikselskaberne i Danmark anerkender, at der naturligvis skal være lige konkurrence mellem de forskellige tilladelser (krav til køretøjer, beskatning mv.). Hvis man ønsker at støtte landtaxi skal det ske direkte, ikke ved at fjerne konkurrencen.

Behovet for EP-tilladelser er ikke kun til stede i landtaxa-områderne, men også i byerne, hvor afskaffelsen af EP-tilladelser reelt vil betyde, at der enkelte steder opstår monopol-lignende tilstande på bydersiden, med deraf store økonomiske konsekvenser for de kommuner og regioner som køber kørslen. Det er vel ikke lige det, som kommunerne og regionerne har brug for, i en situation hvor regeringens meldinger om 0 vækst og effektiviseringer truer i horisonten? Specialkørselsområdet er netop et område, hvor kommuner og regioner har effektiviseret, sat kørslen i udbud og fået konkurrencedygtige priser hjem. Helt i tråd med regeringens politik, om konkurrenceudsættelse af offentlige ydelser.

Udviklingen i trafikselskaberne er, bl.a. grundet miljø og økonomi, at der satses mere og mere på Flextrafik, der omfatter mange forskellige former for kørsel med få personer. Det er derfor vigtigt at fastholde at der er konkurrence på området.

Trafikselskaberne i Danmark støtter derfor op omkring, at der skabes lige konkurrencevilkår ikke at konkurrencen begrænses.

Med venlig hilsen

Thomas Kastrup-Larsen

formand for Trafikselskaberne i Danmark

For yderligere informationer kontakt venligst

Thomas Kastrup Larsen, formand for Trafikselskaberne i Danmark, på telefon 2520 1900 eller Niels Mortensen, direktør for Trafikselskaberne i Danmark, på telefon 3613 1878.

www.trafikselskaberne.dk – mail@trafikselskaberne.dk