

*Århus, 28. marts 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 4. april 2008 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 1**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
28. marts 2008	1-21-2-07	Niels Næsselund	nhn@midttrafik.dk	8740 8239

## Foreløbigt regnskab 2007 for Midttrafik

### Resumé

Det foreløbige regnskab for Midttrafik for 2007 udviser en samlet budgetoverskridelse på ca. 30,6 mio. kroner i alt.

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

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

Regnskabsresultatet giver anledning til korrektioner af de afregnede aconto bestillerbidrag, hvilket fremgår af notatet.

Regnskabsresultatet giver desuden anledning til justeringer af budgetterne for 2008 og de efterfølgende år, idet specielt indtægterne vedr. busdrift skal nedjusteres.

Bestillerne vil i den kommende måned blive indkaldt til en drøftelse af regnskabsresultatet hvor det blandt andet bliver nærmere præciseret, hvad effekten er for hver enkelt bestiller.

### Foreløbigt regnskab 2007 for Midttrafik

Regnskabet er udarbejdet på baggrund af registreringerne i økonomisystemet pr. 15. marts 2008. Det betyder, at senere indberetninger og justeringer, bl.a. på baggrund af afklaringer omkring visse indtægter i kommunerne, ikke er indarbejdet i tabeloversigterne, men er kommenteret i selve regnskabsbemærkningerne.

Nærværende notat er en mere teknisk gennemgang af regnskabsresultatet, idet der sideløbende udarbejdes en aktivitetsredegørelse, hvor aktiviteterne og indsatsområderne i Midttrafiks første driftsår er belyst. Aktivitetsredegørelsen og regnskabet samles i en årsberetning, når regnskabet er godkendt af revisionen.

Regnskabet gennemgås i uge 15 og 16 af revisionen. Selve revisionens bemærkninger til regnskabet forventes forelagt bestyrelsen på dennes møde den 23. maj 2008, hvorved det endelige regnskab således kan godkendes.

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

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

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

\* Incl. nettoeffekten af bus- og togsamarbejdet

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

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

+ = merudgift for bestilleren

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

Vedrørende privatbanerne (Odder- og Lemvigbanen) kan det konstateres, at der tale om mindredgifter på ca. 4,4 mio. kr. og mindreindtægter på knap 2 mio. kr. Netto i alt bliver resultatet ca. 2,9 mio. kr. bedre end forventet.

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

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

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

## Bemærkninger til de enkelte forretningsområder

### Busdrift

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

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

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

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

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

Flere bestillere/kommuner har på den baggrund indmeldt indtægterne, men det må konstateres, at der efterfølgende er identificeret i alt ca. 6,9 mio. kr. som rettelig burde være med som indtægter i Midttrafiks regnskab, men som ikke er indregnet i ovenstående regnskab.

Det drejer sig primært om indtægter i forbindelse med skolekørsel, hvor kommunen selv udsteder skolekortene, og har bogført indtægterne som et internt mellemværende mellem den tekniske forvaltning og skoleforvaltningen, uden om Midttrafiks regnskab, selvom det har været en del af de indtægtsbudgetter, der oprindeligt blev meldt ind til Midttrafik.

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

Resultatet af ovenstående er, at der samlet set er tale om manglende indtægter på ca. 29,4 mio. kroner (ud af de i alt ca. 83 mio. kr.), som alene skyldes fejl i budgetindberetninger og/eller manglende afregning med Midttrafik.

Den resterende manko på ca. 53,6 mio. kroner kan forklares ved en for optimistisk fremskrivning af indtægtssiden fra 2005 til 2006 prisniveau, samt fremskrivningen fra 2006 til budget 2007 prisniveau. Udgangspunktet for budgettet for Midttrafik for 2007 var generelt regnskabet for 2005. Disse regnskabsresultater er generelt fremskrevet med ca. 3 % pr. år fra 2005 til 2007, svarende til en ren fremskrivning på ca. 49 mio. kr.

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

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

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

Revisionsanalysens hovedkonklusioner er i hovedtræk følgende:

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

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

Analysen er endnu ikke fuldt færdigudarbejdet, idet der blandt andet mangler en delanalyse af indtægtsstrømmene. Når den endelige analyse er færdig, vil den blive fremsendt til bestyrelsen til orientering.

Tendensen med faldende passagerindtægter er generel for alle trafiksselskaber, og der kan i den forbindelse henvises til et andet dagsordenspunkt, hvor der er en redegørelse for udviklingen for landet som helhed.

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

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

Det er vanskeligt at vurdere, om de ekstra midler i Århus Kommunes budget skyldes fejl i overdragelsen af budgetandele til Midttrafik, eller andre forhold. Uagtet dette ville det have været formålstjenligt at have haft kendskab til denne budgetbuffer tidligere på året.

På udgiftssiden er der tale om mindreudgifter, som dels skyldes udbud af ruter, hvor det har været muligt at opnå besparelser af en vis størrelse, dels at der i løbet af foråret har været foretaget nettoposteringer i forbindelse med afregning af busruterne. Sidstnævnte har den effekt, at udgifterne er lavere end antaget og at det samme gør sig gældende for indtægterne. Netto har det dog ingen effekt.

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

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

Det skal bemærkes, at Busselskabet Århus Sporveje udarbejder et selvstændigt regnskab for 2007, som vil blive indarbejdet i det endelige regnskab for Midttrafik. Nærværende regnskab omfatter kun de midler og budgetter, der direkte vedrører Midttrafik.

#### Privatbanerne

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

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

Regnskaberne for de to privatbaner forventes at foreligge i maj måned, og på baggrund af disse, kan der foretages en nærmere fordeling dels af regnskabet for 2007, dels for budgetterne for 2008 og de efterfølgende år.

Det foreløbige resultat vil blive drøftet nærmere med Region Midtjylland samt Lemvig og Holstebro kommune, som er de eneste bestillere der direkte har andel i dette forretningsområde.

#### Handicapkørsel

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

#### Trafikselskabet

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

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

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

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

Det drejer sig om 4,5 mio. kr., som administrationen skal anmode om at få overført til 2008.

#### **Effekten af regnskabsresultatet for bestillerne**

Regnskabsresultatet giver anledning til en række forskellige korrektioner i de bidrag, kommunerne og Regionen har indbetalt til Midttrafik – ikke mindst vedrørende underskuddet på busdriften.

Nedenfor er gengivet en samlet oversigt over reguleringerne fordelt ud på de enkelte bestillere, og på de enkelte forretningsområder.

	I ALT	Bus indt.	Bus udg.	Handicap	Privatbaner	Trafikselskabet
Regionen	4.771.053	34.323.159	25.938.725	0	-2.900.000	-713.382
Favrskov	2.448.694	4.563.968	-1.583.558	-123.264		-408.453
Hedensted	2.131.353	730.364	1.279.014	221.952		-99.977
Herning	2.908.542	1.249.183	2.242.759	-247.354		-336.047
Holstebro	637.815	965.294	-43.114	-146.133		-138.232
Horsens	125.857	1.915.441	-939.571	-1.012.608		162.595
Ikast-Brande	-1.712.587	339.584	-2.094.488	42.960		-643
Lemvig	-2.674.234	291.906	-2.733.741	-123.585		-108.814
Norddjurs	-1.298.550	-19.362	-966.719	-220.129		-92.340
Odder	-721.467	292.280	-830.119	-76.422		-107.206
Randers	-2.950.369	529.162	-2.899.889	-510.692		-68.951
Ringkøbing-Skjern	2.976.462	2.296.412	867.741	40.280		-227.971
Samsø	298.677	343.834	10.257	-56.301		887
Silkeborg	38.030	3.295.227	-2.727.974	-477.389		-51.833
Skanderborg	1.540.882	1.716.771	321.022	-214.208		-282.703
Skive	702.533	2.045.442	-386.780	-631.798		-324.332
Struer	-496.879	21.669	-464.112	-33.650		-20.786
Syddjurs	-361.715	836.840	-922.892	-185.587		-90.076
Viborg	2.291.329	2.990.044	866.654	-1.247.034		-318.334
Århus	24.387.634	24.234.359	5.493.031	-6.738.667		1.398.911
I alt	35.043.056	82.961.577	31.451.205	11.739.631	-2.900.000	-1.827.685

+ = merudgift for bestilleren

I ovenstående tabel er nettoresultatet for Trafikselskabet korrigeret for den ansøgte overførsel af 4,5 mio. kr. fra 2007 til 2008. Det samlede mindreforbrug er på 6,3 mio. kr. (1,8 mio. kr. + 4,5 mio. kr.).

Vedrørende busudgifterne skal bemærkes, at Midttrafik er i færd med at se nærmere på de områder, hvor budgetafvigelsen umiddelbart er stor. Dette arbejde forudsætter en nærmere drøftelse med de relevante busselskaber og enkelte bestillere.

Vedrørende busindtægterne skal bemærkes, at den foreløbige indtægtsfordeling er foretaget ud fra det bedste faglige skøn, og at fordelingen mellem de enkelte bestillere kan forskydes på baggrund af eventuelle fagligt velbegrundede informationer fra bestillerne.

I relation til busindtægterne skal desuden bemærkes, at der som tidligere nævnt har vist sig at være midler, der fortsat ligger i de respektive kommuner, men hvor budgettet er ved Midttrafik. Det drejer sig om følgende indtægter :

Odder Kommune	0,5 mio. kr.
Herning Kommune	0,1 mio. kr.
Silkeborg Kommune	2,1 mio. kr.
Viborg Kommune	4,2 mio. kr.
Århus Kommune	17,0 mio. kr.
Favrskov Kommune	5,5 mio. kr.

I alt burde indtægtsbudgettet således være nedskrevet med ca. 29,4 mio. kr.

Ovenstående tabel danner udgangspunkt for reguleringerne af bestillerbidragene, idet Midttrafik i de kommende måneder vil foretage en møderunde med hver enkelt kommune samt med regionen omkring baggrunden for opgørelsen og den konkrete efterbetaling, denne giver anledning til.

Der vil i den forbindelse blive udarbejdet et teknisk notat, hvori der redegøres nærmere for fordelingerne på de enkelte bestillere. Notatet tilsendes bestyrelsen til orientering og fremsendes forud for møderækkerne til de enkelte bestillere.

### **2008 og fremefter**

Som en udløber af regnskabsresultatet vil det være nødvendigt at gennemgå forudsætningerne bag budgettet for 2008 og overslagsårene 2009 til 2011. Det er absolut nødvendigt at budgetterne for 2008 og efterfølgende år baseres på et realistisk og gennemskueligt grundlag, hvilket ikke har været tilfældet for budgetterne gældende for 2007.

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

Udgangspunktet for en justering af budgettet for 2008 samt for de efterfølgende år, vil således være regnskabet for 2007. Når det endelige regnskab for 2007 foreligger, vil Midttrafik for første gang have erfaringstal for driften, hvilket dels vil være et mere sikkert budgetgrundlag, dels også vil bidrage til en mere sikker budgetopfølgning.

Midttrafik vil afholde møder med det administrative niveau i de enkelte kommuner og regionen, med henblik på at sikre en mere nøjagtig budgetopfølgning. I den forbindelse drøftes også den endelige indtægtsfordeling i henhold til indtægtsfordelingsmodellen.

For at sikre, at et økonomisk problem af en sådan størrelse opfanges noget tidligere i løbet af året, er der iværksat en række tiltag, som blandt andet omfatter tilretning af økonomisystemet, klarlægning af indtægtsflow – en opgave revisionen er i gang med - omstruktureringer i kørselssystemet der anvendes til afregning med vognmænd m.h.p. hurtigere og mere præcist at kunne fordele udgifterne på kommuner og Regionen, udarbejdelse af procesbeskrivelser og forretningsgange ligesom organiseringen af økonomifunktionerne i Midttrafik revurderes og effektiviseres.



*Århus, 28. marts 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 4. april 2008 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 2**



## Aktivitetsredegørelse for Midttrafik 2007

### Kunderne i fokus

*MÅL: "Midttrafik skal have en vifte af kollektive trafiktilbud, der spænder fra letbane, hurtigruter for pendlere, bybusser og lokalruter til telebusser/teletaxi – betjening af borgerne tilpasses kundeunderlag og politiske prioriteringer"*

Midttrafiks tilbud til kunderne i den kollektive trafik består af en palette af forskellige produkter, som er tilpasset de enkelte kunders behov:

- Odderbanen og Lemvigbanen, der transporterer kunderne med tog.
- På sigt en letbane i Århus, der har flere stop i byen, men kan køre hurtigere uden for byen integreret med Odderbanen og Grenaaanbanen.
- bybusser, der binder byer sammen.
- regionale busser, der forbinder de større byer – nogle af dem er lynbusser, der sørger for hurtig transport af mange pendlere.
- X busser, der forbinder de større byer med få stop og derfor højere rejsehastighed.
- lokalbusser, der kører mellem landsbyerne og de større byer.
- åbne skolebusruter, der kører på skoledage og har tilpasset sin kørsel til skoleelevernes behov, men de kan bruges af alle borgere. Disse ruter kaldes "rabatruter", hvor kommunerne selv står for en del af administrationen.
- telebus/teletaxi i de tyndt befolkede områder, hvor der er for få kunder til at køre med store busser hele eller dele af dagen – det er en bedre løsning både økonomisk og miljømæssigt.
- Midttur, hvor kunderne kan bestille en taxa til en rejse fra dør til dør; nogle kommuner giver tilskud til ordningen, så det er billigere end taxa, til gengæld skal kunden acceptere, at andre kunder kan komme med vognen og der kan køres omveje. Midttur forventes i de kommende år at blive en stadig større del af tilbuddet om kollektiv trafik, da det imødekommer mange af behovene i de tyndt befolkede områder.
- handicapkørsel, hvor fysisk handicappede kan visiteres til at kunne blive transporteret med taxa fra dør til dør til en lavere pris end fx Midttur.

### **Busser og tog**

I forbindelse med de regionale busser, lynbusser og X-busser er der etableret gode omstillingsmuligheder på de væsentlige knudepunkter til by- og lokalbusser.

I 2007 har Midttrafik blandt andet samarbejdet med Ikast–Brande Kommune for at give borgerne i Brande den mest effektive transportløsning i bybussen.

Midttrafik har i 2007 fuldt ud administreret 427 ruter med 958 busser. Antallet af køreplanter og passager kendes ikke på nuværende tidspunkt men vil blive offentliggjort i forbindelse med en endelig årsberetning.

I 2007 har der ikke været væsentlige forbedringer af køreplanerne i, men der har været arbejdet med forbedringer på flere ruter, hvor køreplanerne træder i kraft i juni 2008. Bl.a. kan nævnes udvidelse af bybusbetjening i Horsens, Viborg og Silkeborg og kortere rejsetid mellem Horsens og Odder. I 2008 vil der også ske nedlæggelse af de mindst benyttede ruter og ture i det regionale rutenet og lokale ruter vil blive tilrettelagt efter ny skolestruktur i flere kommuner.

Letbanen i Århus-området er et langsigtet projekt, hvor en del af den kollektive trafik i Århus og et større opland skal suppleres med en letbane. Arbejdet med letbanen er forankret i et sekretariat i Midttrafik, som finansieres særskilt af Århus Kommune, Region Midtjylland samt Randers, Favrskov, Norddjurs, Syddjurs, Skanderborg og Odder kommuner. Staten er også aktivt inde i projektet. Formålet med en letbane er at samle de bedste egenskaber fra busser og tog, hvor de enkelte letbanevogne ligner busser, som kører på skinner ligesom tog. En af

de store forskelle mellem letbane og tog er, at letbanen kan blandes med anden trafik på en smidig måde. Letbanen bør så vidt muligt anlægges i eget trace af hensyn til rejsehastigheden, men skinner kan lægges direkte i vejbanen. Herved kan man i modsætning til tog komme meget tæt på rejsmålene i byområderne. Letbanen kan i modsætning til en sporvogne køre med højere hastighed uden for byområderne og kan derfor binde Århus sammen med de øvrige byer, hvorfra mange pendler til Århus. Arbejdet med letbanen har i 2007 fulgt planen.

I Midttrafiks tilbud om kollektiv trafik indgår, foruden Lemvigbanen og Odderbanen, også et nært samarbejde med DSB og Arriva på deres ruter gennem Region Midtjylland.

### Handicapkørsel

I 2007 varetog Midttrafik bestillingsmodtagelse og drift af handicapkørsel i kommunerne i de tidligere Viborg og Århus amter. Kommunerne i det tidligere Ringkjøbing amt fik udført handicapkørslen i en overgangsordning administreret af Region Midtjylland i Holstebro sammen med patientkørslen. Horsens og Hedensted kommuner fra det tidligere Vejle Amt fastholdt en kuponløsning, hvor kunderne ringede direkte til den lokale vognmand, og bestilte kørsel.

Pr. 1. januar 2008 er kommunerne i det tidligere Ringkjøbing Amt samt Horsens kommune kommet med i den koordinerede handicapkørsel, som varetages af Midttrafik.

Hedensted Kommune har valgt som eneste kommune i Region Midt, at fastholde kuponløsningen i 2008.

<b>Fakta: antal brugere og ture i handicapkørslen 2007</b>		
Kommune	Antal visiterede brugere	Antal ture
Favrskov	348	3.474
Hedensted	564	8.118
Herning	557	6.786
Holstebro	435	5.052
Horsens	1.071	19.020
Ikast Brande	287	3.102
Lemvig	159	1.892
Norrdjurs	368	2.220
Odder	204	2.446
Randers	761	7.382
Ringkøbing-Skje	378	4.241
Samsø	45	710
Silkeborg	858	7.866
Skanderborg	465	4.564
Skive	260	2.912
Struer	160	1.659
Syddjurs	275	1.865
Viborg	546	6.866
Århus	3.748	103.811
I alt	11.489	193.986

I sammenhæng med handicapkørslen har Midttrafik i 2007 udført nogle øvrige kørselstyper for Viborg og Skive kommuner. Denne såkaldte KAN-kørsel er forskellige kørselsformer, som kommunerne tilbyder deres borgere, uden at det er kollektiv trafik. Midttrafik har koordineret denne kørsel for de to kommuner på samme måde, som handicapkørsel koordineres. Omfanget har været ca. 29.000 ture i hver af kommunerne. I det tidligere Ringkjøbing Amt har man i 2007 fortsat ordningen med PlusTur, hvor kunderne selv har kunnet bestille en taxi, der er koordineret med handicapkørslen i det område. Det har haft et omfang af ca. 3.500 ture i kommunerne i den vestlige del af Midttrafik; derudover er der kørt ca. 500 ture som sygesikringskørsel for Lemvig Kommune.

*MÅL: "Midttrafik skal sørge for, at det bliver let for kunderne at bevæge sig mellem lokalruter, bybusser, regionale ruter og tog"*

Midttrafik arbejder på at skabe bedst mulig sammenhæng i den kollektive trafik, herunder

- udvirket mest mulig ensartethed i skoleferiekalenderen i de forskellige kommuner, således at feriekøreplanerne på de forskellige ruter så vidt muligt er ensartede, uanset om der er tale om en kommunal rute eller en regional rute.
- iværksat en ny standsningspolitik for de regionale busser indenfor byområderne, i Randers med virkning fra 1. april 2007 og i Århus med virkning fra 1. juli 2007, så kunderne kan stå af og på i centrum.
- etableret en ny ringrute omkring Århus, hvor kunden på en rejse mellem Skanderborg og Hornslet kan blive bragt direkte frem til de store uddannelsessteder og arbejdspladser i Århus Nord, herunder også Skejby Sygehus.

### Overordnet trafikplan

I 2007 er der arbejdet med en overordnet trafikplan, som bl.a. skal sikre at kunden oplever en sammenhængende kollektiv trafik uanset udbyder. Også her vil en rollefordelingen mellem kommunerne og Regionen få en central plads. Der vil blive arbejdet med kommunale trafikplaner og områdeplaner, så man til fordel for kunden ser på en samlet indsats i f.eks. et større byområde på tværs af kommunegrænser. Trafikplanen vil sætte fokus en række af fælles indsatsområder for den næste 4-årige periode gældende for hele Midttrafiks område. Særligt fokus vil der blive på pendling og pendlingsstrømme. Midttrafik har brugt meget planlægningsmæssig tid i 2007 på at udarbejde forslag til besparelser for Region Midtjylland.

*MÅL: "Midttrafik skaber et sammenhængende, enkelt og letforståeligt takst- og billetteringssystem, som gør det muligt for kunderne at bevæge sig rundt med én billet"*

### Takstændring 2007

Midttrafiks takster blev ændret 21. januar 2007. Ved denne takstændring gennemførtes omfattende ændringer i takststrukturen. Takster og takststrukturer hos de tidligere myndigheder var vidt forskellige og det var nødvendigt at iværksætte en gennemgribende harmonisering.

Ved takstændringen i 2007 blev de første harmoniseringer gennemført med henblik på, at skabe et mere ensartet takstsystem i Midttrafik med ens regler, priser og rabatformer. Trafikselskabets geografiske område opdeles i 4 prisområder med adskilte takster i hvert område.

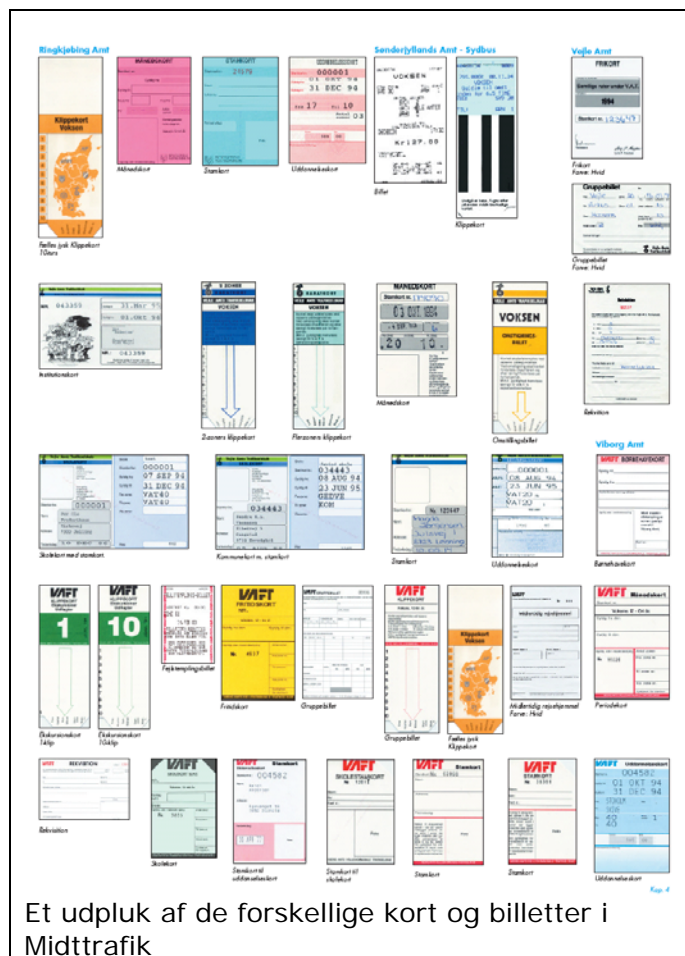


De fire takstområder i Midttrafik

I prisområde Midttrafik Øst var udfordringerne med takstharmoniseringen særlig stor. En væsentlig del af Midttrafiks samlede indtægtsgrundlag ligger i Østjylland.

Udfordringen ved harmonisering af Midttrafik's takstsystem var ikke blot at gennemføre mere ensartede priser i Trafikkselskabet fra 2007. Midttrafik har overtaget både billetteringsudstyr og de eksisterende billettyper fra de tidligere takstmyndigheder. I løbet af 2007 har det været nødvendigt at udskifte mange billet-, klippekort- og periodekort-formularer. Der er indført et mere ensartet layout med Midttrafik's design og logo på mange produkter. Udskiftningen er sket løbende over året i forbindelse med at eksisterende beholdninger er opbrugt. På grund af forskelligt billetteringsudstyr i busserne i Midttrafik, har det ikke muligt at standardisere samtlige Midttrafik's billettyper til et fuldstændigt ensartet udseende.

Der er lagt vægt på, at det eksisterende billetteringsudstyr skal anvendes. En særlig problemstilling har i den forbindelse været, at der anvendes en enhedstakst for kontantbilletter i bybusserne i Århus, i modsætning til øvrige takster, der er zoneafstands bestemt. Det har medført den uheldige konsekvens at prisen for et 4 zoners klippekort i Århus er dyrere end en kontantbillet. Der er tale om en overgangsordning, og i løbet af 2008 installeres nye billetautomater i bybusserne, som løser denne problemstilling.



### Billetautomater i bybusserne i Århus

Billetautomater i bybusserne i Århus er 25 år gamle og har længe trængt til udskiftning. Dels er det dyrt at reparere de gamle maskiner dels kan der ikke længere skaffes reservedele til dem. Midttrafik har derfor i efteråret 2007 gennemført et udbud, og indgået kontrakt til en værdi af 24 millioner kroner på vegne af Århus Kommune, så der i efteråret 2008 installeres nye billetautomater.

Der er købt 2 typer af billetautomater:

- 210 mobile, der skal sidde i busserne, til selvbillettering. Disse vil kunne modtage dankort uden anvendelse af pinkode. Endvidere vil automaterne kunne indstilles til, at udstede billetter som er gyldige ud over bygrænsen, eventuelt dækkende hele Region Midtjyllands område.
- 10 stationære billetautomater, som skal placeres i Århus midtby, blandt andet Banegårdspladsen, Park Allé og andre knudepunkter for den kollektive trafik. De stationære billetautomater vil ligeledes kunne modtage dankort. Yderligere vil de kunne udstede 10-turs klippekort og specialbilletter (fx bus + indgang til Djurs Sommerland).

Mange andre steder er billetteringsudstyret forældet og nedslidt, og der kan ikke længere anskaffes reservedele.

### Selvbillettering i bybusserne i Århus

I de fleste busser i Midttrafik stiger kunderne ind i ad fordøren og køber billet af chaufføren – eller viser sit kort. Dermed er der forholdsvis få kunder, der kan undgå at betale. I bybusserne i Århus har man for en del år siden valgt, at kunderne stiger ind bag i bussen og selv køber sin billet. Det har den fordel, at buschaufføren kan koncentrere sig om at køre bus, og busserne skal holde kortere tid ved stoppestederne.

Systemet i bybusserne i Århus betyder dog, at der er forholdsvis mange, der undlader at købe billet. Derfor har Midttrafik et korps på ca. 24 billetkontrollører, der hele tiden udfører kontrol i busserne. Kontrollørerne udsteder kontrolafgifter til kunder, der ikke har gyldig billet – kunder der har et gyldigt kort, men glemt det, kan nøjes med at betale for en kontantbillet. Den omfattende kontrol i bybusserne forventes at have en væsentlig præventiv effekt over for potentielle snydere.

År	Antal kontrolafgifter	Antal Glemte kort	Kontrollerede passagerer
2006	19.094	2.701	630.947
2007	17.909	2.897	502.621

De to vigtigste årsager til faldet er omfanget af andet arbejde end billetkontrol i 2007 og Midttrafiks beliggenhed. Billetkontrollørerne har i 2007 bidraget til opbygningen af Midttrafik, hvilket har betydet færre timers effektiv kontrol i busserne. Midttrafik har etableret sig i lokaler i udkanten af Århus, hvorfor billetkontrollørerne bruger en større del af arbejdstiden på at køre til de øvrige dele af byen for at udføre billetkontrol, hvilket nedsætter antallet af kontrollerede busser og passagerer pr. vagt. Der har desuden været større sygefravær blandt billetkontrollørerne i 2007 end i 2006.

### Rejsekortet

Midttrafik har i 2007 arbejdet med Rejsekortprojekt. Rejsekortet er en vision om et fælles landdækkende elektronisk rejsekort. Bag projektet står trafikvirksomheder over hele Danmark. Rejsekortet skal erstatte de eksisterende klippe- og periodekort, så man om få år kan rejse i over hele landet på rejsekortet.

Med rejsekortet behøver kunderne ikke længere at have kendskab til udviklede takst- og zonestytemer. Rejsen påbegyndes ved at kortet holdes hen til en kortlæser i bussen eller på togperronen, som registrerer rejsens begyndelse. Tilsvarende holdes kortet hen til en kortlæser ved rejsens afslutning samt ved evt. omstigning. Rejsens pris beregnes automatisk ud fra de registreringer som sker ved "check-in" og "check-ud".

Midttrafiks bestyrelse har ikke truffet endelig beslutning om tilslutning til rejsekortprojektet. Der er i december 2007 udarbejdet en business-case, som beskriver de økonomiske konsekvenser ved Midttrafiks deltagelse – hvis Midttrafik i fuldt omfang går ind i projektet, vil det være en samlet investering på ca. 103 mio. kr. samt køb af aktiekapital på ca. 33 mio. kr. og indskud af lånekapital på ca. 52 mio. kr. Når projektet er implementeret forventes løbende driftsudgifter på a. 16 mio. kr. om året. Bestyrelsen principgodkendte deltagelse i projektet på sit møde i december 2007. Emnet er nu sendt i høring ved kommunerne og Regionen. Den videre tilslutningsproces beror på tilbagemeldingerne fra bestillerne.

*MÅL: "Midttrafik sørger for, gennem brug af moderne informationsteknologi, at sikre kunderne let adgang til køb af billetter og til aktuel trafikinformation"*

### Webbutik

Bestyrelsen vedtog i maj 2007 at der skal etableres en web-butik på midttrafik.dk. Formålet med web-butikken er, at kunderne skal kunne bestille og betale billetter og kort via nettet 24 timer i døgnet. Web-butikken vil give Midttrafik en øget viden om kundernes behov ud fra solgte billetter, kort og strækninger. Samtidig håber Midttrafik også, at det vil give et mindre kontantsalg i busserne og dermed færre kontanter i busserne, hvilket mindsker risiko for røveri mv. og giver chaufførerne mere ro til kørslen. Webbutikken er udviklet i løbet af 2007 og forventes i drift i sommeren 2008.

### Trafikinformation

Midttrafik har til opgave at sikre kunderne aktuel trafikinformation. Det er besluttet, at det mest effektivt kan ske gemmen mere brug af moderne informationsteknologi. Der er i 2007 indført et system til håndtering af driftsforstyrrelser, hvor Midttrafik sammen med vognmændene sørger for hurtig information til kunderne, så kunderne hurtigt kan få information, hvis de ikke kan tage bussen som forventet. Informationen opdateres på Midttrafiks hjemmeside 24

timer i døgnet. Midttrafik udbygger hjemmesiden med et ekstranet i 2008, hvor kommunikationen med vognmændene kan styrkes yderligere.

Midttrafik har et godt samarbejde med Danmarks Radio, P4, som sikrer, at trafikinformation hurtigt bringes videre til kunderne via radioen.

### Rejseplanen

Midttrafik indgår i samarbejdet omkring rejseplanen.dk, som er en af landet mest besøgte hjemmesider med information om køreplaner og tider, skiftemuligheder, kort, stationsoplysninger mv.

Arbejdet omkring rejseplanen har i 2007 været en udfordring, på grund af sammenlægning af oplysninger fra tidligere meget forskelligartede områder. Alligevel er det nu muligt at søge rejse fra adresse til adresse i stort set hele det midtjyske område.

I 2008 vil arbejdet med rejseplanen blive intensiveret til gavn for kunderne med den kollektive trafik, hvor rejseplanen vil kunne bruges på nye platforme og medier, f.eks. mere mobilservice, dynamiske tavler på terminaler og rutebilstationer, voice response, mv.

### Salg af kort

Rutebilstationer og salgssteder udsteder periodekort til kunderne, som henvender sig dér. Derudover er der nogle typer af periodekort, der forudsætter, at man opfylder visse kriterier for at kunne få kortene enten gratis eller til nedsat pris. Det gælder fx kort til skoleelever, der er berettiget til gratis transport mellem hjem og skole, eller elever i ungdomsuddannelserne, der kan købe kort til reduceret pris. Disse kort udstedes af Midttrafik;

- ca. 9.400 skolekort (årskort)
- ca. 45.000 uddannelseskort (kvartalskort)
- ca. 600 SU-kort (1-3 mdr.)
- ca. 1.600 frikort (1-2 år)

### Samarbejdspartnere

*MÅL: "Midttrafik sikrer sammen med leverandørerne, at den kollektive trafik er pålidelig, rettidig og tryk"*

#### Kundehenvendelser

I 2007 modtog Midttrafiks kundeservice i alt 2613 kundehenvendelser. Det omfattede 515 generelle henvendelser, 1259 "ris og ros", 729 anmodninger om kompensation i henhold til rejsegarantien, og 110 under andet. Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid var 4,7 dage.

Det som kunderne henvendte sig omkring, fordeler sig i forhold til følgende emner:

Billettering og takstsystem	4 %
Information	11 %
Driftsforhold, svigt	35 %
Klager over chauffører	33 %
Klager omkring komfort	3 %
Køreplanlægning og korrespondance	6 %
Andet	7 %
Ros	1 %
I alt	100 %

Samtlige kunder som har henvendt sig til Midttrafik, har fået et individuelt svar, og der er fulgt op internt og i forhold til leverandører, hvis henvendelsen har vist et forhold, der kan forbedres. Det er samtidig et mål, at den viden som Midttrafik får gennem henvendelserne bruges aktivt til produktudvikling, og til kvalitets- og serviceforbedring.

I 2008 vil der blive gennemført en øget indsats for at sikre stabil drift og god og korrekt information.

Mange chauffører og busselskaber gør en stor indsats i forhold til sikre en god og tryk kollektiv trafik. Andelen af chaufførklager er dog stort. Det er særligt indsatsområde i 2008 at se nærmere på chaufførservicen, men også de vilkår der gælder for chaufførerne. Arbejdet vil blive gennemført i et tæt samspil mellem busselskaber, chauffører og Midttrafik.

### **Rejsegaranti**

Midttrafik har i 2007 indført rejsegaranti. Rejsegarantien gælder regionale ruter, bybusser (undtagen i Århus) og lokalruter samt Lemvigbanen og Odderbanen. Rejsegaranti er kundernes sikkerhed for, at de når frem i tide. Rejsegarantien gælder, hvis bussen eller toget er skyld i, at kunden kommer mindst 20 minutter for sent til sit bestemmelsessted, og at kunden vælger at tage en taxa eller at køre i egen bil for at indhente forsinkelsen. Efterfølgende kan kunden søge om at få sine udgifter refunderet.

Rejsegarantien gælder ikke ved force majeure, når forsinkelsen skyldes forhold, som Midttrafik ikke har indflydelse på. Det kan være ved arbejdsnedlæggelser, meget dårligt vejr (snestorm eller orkan) og trafikproblemer på grund af vejarbejde og uheld. Rejsegarantien gælder heller ikke, hvis Midttrafik senest 24 timer før rejsen har oplyst på sin hjemmeside eller på anden måde, at der er ændringer i kørslen.

Med henvisning til rejsegarantien har 729 kunder i 2007 henvendt sig til Midttrafik med ønske om at få økonomisk kompensation. 700 kunder var berettiget til kompensation, og de har samlet fået udbetalt 185.000 kr. til taxa og anden alternativ transport. Det svarer til, at der i gennemsnit er udbetalt 264 kr. til hver.

I august, september og oktober, hvor den regionale busdrift i Østjylland var ustabil, primært på grund af chaufførmangel, modtog 499 kunder økonomisk kompensation. Rejsegarantien viste her sin berettigelse som et brugbart og centralt element i Midttrafiks kundeservice. Rejsegarantien indgår i det generelle arbejde med kundehenvendelser, der er beskrevet tidligere.

Rejsegarantien gælder ikke i bybusserne i Århus, som det eneste område i Midttrafik. Målet er, at hele det midtjyske område er dækket af rejsegaranti indenfor kort tid.

### **Chaufførmangel og aflysninger – og dog**

Midttrafik var i lighed med andre trafikelskaber i 2007 ramt af en tiltagende mangel på buschauffører både i Busselskabet Århus Sporveje og hos de private vognmænd, der kører i Østjylland.

Bybuskørslen i Århus var specielt i maj og juni hårdt ramt som følge af en kombination af et uforholdsmæssigt stort sygefravær blandt Busselskabets chauffører og problemer med at rekruttere nye chauffører. Busselskabet manglede fra 1. maj 2007 og resten af året konstant 40-50 chauffører. En målrettet indsats og et tæt samarbejde med køreskolerne, kombineret med en stor velvilje til at udføre overarbejde, medførte at 99,5 % af alle køreplanafgange alligevel kunne gennemføres igen fra starten af juli 2007.

Veolia Transport overtog 1. juli 2007 al regional kørsel mellem Århus og Djursland, samt mellem Århus og Odder, Skanderborg og Ry. Desværre var bemanningen af busserne ikke på plads, blandt andet fordi en række chaufførernes ferier skulle afvikles. Det gav massive aflysninger på disse ruter.

Midttrafik kontaktede andre vognmænd og fik dem til at dække en stor del af de ellers aflyste afgang som underentreprenører. Midttrafik medvirkede til ruteoptræning af underentreprenørernes chauffører. I samarbejde med busselskaberne har Midttrafik udviklet, at uddannelsen af chauffører er øget væsentligt på de tekniske skoler, ligesom Midttrafik har medvirket til at få det gjort muligt, at tyske chauffører er rekrutteret til området.

Arriva overtog Veolia pr. 1. september 2007 og det lykkedes dem at få alle busser bemanded omkring 1. oktober 2007, hvorefter man kunne gennemføre ca. 99,5 % af deres kørsel. I hele Østjylland var den samlede driftssikkerhed på 99,9 % af alle afgang.



Midttrafik har fortsat fokus på rekruttering, selvom der ved årsskiftet ikke er aflysninger pga. mangel på chauffører, idet der erfaringsmæssigt kan opstå problemer omkring ferieperioderne.

<b>Fakta: Chauffører og busser, som gør det muligt at gennemføre den daglige kørsel.</b>			
Type:	Antal ruter:	Antal busser:	Antal Chauffører:
Lokale ruter og bybusser	310	610	1.180
Regionale ruter	104	318	630
X-busser i Region Midtjylland	13	25	80
Telekørsel (rutekørsel, som er erstattet af individuel kørsel. Aften, lør-, søn- og helligdg. Hovedsageligt Midttrafik/Vest).		5	8
I alt	427	958	1.898

Note: antallet af lokale ruter samt busser og chauffører på disse ruter angiver de ruter, Midttrafik administrerer fuldt ud. Åbne skolebusruter m.m. er ikke talt med.

*MÅL: "Midttrafik sikrer sammen med leverandørerne, at informationen før, under og efter rejsen er i overensstemmelse med kundernes behov"*

### Rutebilstationer

Salg af billetter og kort og information til kunderne om den kollektive trafik i Midttrafik varetages af 11 rutebilstationer, DSB og Arriva salgssteder samt en række øvrige samarbejdspartnere i det midtjyske område. I Århus, Randers og Silkeborg er der et særligt salgsnet, hvor der sælges klippekort og periodekort fra kiosker, tankstationer og supermarkeder.

De fleste rutebilstationer og salgssteder er privat ejede, men Midttrafik har overtaget personale på Randers og Viborg rutebilstationer fra henholdsvis Randers Kommune og VAFT samt et medejerskab i Århus Rutebilstation.

Hovedopgaven for salgs- og informationsstederne har i 2007 været at sikre, at kunderne har fået en så god og fleksibel service som mulig i en periode med vanskelige vilkår på grund af strukturreformen og fusion. I 2007 og 2008 gennemføres et harmoniseringsarbejde omkring rejseregler, takster mv., som vil gøre det nemmere at yde en god service til flere kunder.

Midttrafik har i 2007 ikke formået at give rutebilstationerne og salgsstederne de fornødne værktøjer til at kunne tilbyde kunderne en god og ensartet service i hele Midtjylland. Der er en stor opgave fremadrettet med at fastlægge en fælles strategi for rutebilstationerne samt salgs- og informationsstederne, udvikle og implementere de nødvendige værktøjer, uddanne personalet og på andre måder sikre, at Midttrafiks kunder får et forbedret servicetilbud, når de søger personlig betjening på salgs- og informationsstederne. En fremtidig strategi skal også tage højde for ændrede salgsmønstre på grund af Rejsekort, webbutik og kundernes stadig stigende muligheder for selvbetjening på nettet.

### Midttrafiks hjemmeside

Hjemmesiden midttrafik.dk gik i luften 1. januar 2007. Hjemmesiden er løbende under udvikling og målet er at give kunderne den optimale adgang til information om køreplaner, trafikinformation og andre rejseoplysninger.

midttrafik.dk kom på sin første store prøve i februar, da snevejret skabte kaos i hele Danmark. Et rekordstort antal kunder søgte efter information om busser og tog i Midttrafiks område. Det var mere, end hjemmesiden kunne klare. På daværende tidspunkt var der dagligt ca. 6.000 besøg på hjemmesiden, men det steg til knap 70.000 besøg dagligt under snevejret, hvilket gjorde at siden i perioder var utilgængelig på grund af overbelastning. Problemet er nu blevet løst, så vi er klar til nye udfordringer i fremtiden.

I 2007 var der knap 4.000.000 besøg på vores hjemmeside. Hver besøgende så i snit 4,6 sider i forbindelse med besøget. Langt størstedelen af aktiviteten koncentrerede sig omkring køre-

planer, der har stået for omkring 50 % af de viste sider. Herudover har der været en naturlig høj aktivitet omkring forsiden, og dernæst informationer omkring billetter og priser. Trafikinformationssiden, der oplyser vores kunder i eventuelle driftsforstyrrelser og ruteomlægninger, har ligeledes været meget besøgt.

*MÅL: "Midttrafik understøtter leverandøren i at have kompetente chauffører, der sikrer flere og mere tilfredse kunder"*

### **Information til chauffører samt salgs- og rutebilstationer**

Midttrafik informerer chauffører, salgs- og informationssteder via et nyhedsbrev, der udsendes når behovet er der. Der blev i 2007 udsendt 24 forskellige nyhedsbreve.

Informationen til chaufførerne samt salgs- og informationsstederne har i starten af 2007 ikke været god nok. En række ændringer i de forhold, som chaufførerne og salgsstederne skal kunne informere kunder om, er ikke blevet sendt ud hurtigt og præcist nok. I efteråret 2007 er indholdet i nyhedsbrevene blevet gradvist bedre, og der arbejdes stadig med at sikre, at informationen kommer målrettet og forståeligt ud til alle, der har brug for det, så de kan betjene kunderne bedst muligt.

Midttrafik har endnu ikke fået lavet en samlet chaufførvejledning for chaufførerne, der kører i Midttrafik. De fælles rejseregler, der ligger til grund for en chaufførvejledning er godkendt i Bestyrelsen 29. februar 2008, og der udarbejdes en chaufførvejledning i foråret 2008.

### **Kampagne for at rekruttere chauffører**

Bestyrelsen vedtog november 2007 at nedsætte en arbejdsgruppe bestående af busselskaber og chauffører, som har samarbejdet om en kampagne under temaet "bedre image" og "bedre rekruttering". Det er vognmændenes ansvar at have chauffører nok til at udføre den kontrakt-aftalte kørsel, men Midttrafik lever af stabil drift, så Midttrafik er også meget afhængige af, at der kan rekrutteres nok kvalificerede chauffører. Arbejdsgruppen har besluttet, at kampagnen skal bestå af avisannoncer, hængeskilte, streamere, plakater og en jobportal kaldet "chauffør.nu". Avisannoncerne vil med et anderledes blikfang forsøge at skabe interesse for faget som buschauffør og reklamere for den nye jobportal. Jobportalen fortæller faktuel om jobbet som buschauffør og hvordan man kan blive chauffør. Alle busselskaber har mulighed for at slå ledige jobs op på jobportalen. Så vidt vides er denne fælles jobportal den første af slagsen i Danmark. Annoncering og jobportal forventes at gå i luften februar/marts 2008.

*MÅL: "Midttrafik arbejder sammen med vejmyndighederne for bedre fremkommelighed og gode publikumsfaciliteter"*

### **Stoppesteder m.m.**

Det er vejmyndigheden (kommunerne og Staten), som har forpligtelsen til oprettelse og vedligeholdelse af publikumsfaciliteter, herunder stoppesteder, skilte, læskure m.v. Hedensted Kommune har dog valgt at betale Midttrafik for at udføre en del af dette arbejde.

Generel foregår dette arbejde i et nært samarbejde med Midttrafik, og som trafikelskab leverer Midttrafik de køreplaner, der hænges op på stoppestederne og i visse tilfælde også de skilte, der viser rutenumre m.m. på stoppestederne. Det nære samarbejde med kommunerne omfatter også det overordnede design af stoppesteder.

Fra starten af havde vejmyndighederne både manglende kendskab til opgaven, mandskabsmangel og skulle have afklaret nye arbejdsgange efter strukturen. I mellemtiden er der i varierende grad rettet op på dette. Vejdirektoratet har endnu ikke påtaget sig opgaven. Generelt kan indkørfasen ikke anses for at være afsluttet endnu.

Midttrafik står også for udviklingen og implementeringen af automatisk stoppestedsinformation i bybusserne i Århus – nogle andre byer har vist interesse for systemet.

## Ruteomlægninger

Større vej- og gadeomlægninger foretages af vejmyndighederne i et nært samarbejde med Midttrafik samt vognmændene og chaufførerne, så omlægningerne kan gennemføres til mindst mulig gene for kunderne.

*MÅL: "Midttrafik arbejder for effektive udbud, som også rummer mulighed for, at leverandørernes incitament i at styrke den kollektive trafik understøttes (f.eks. større tilfredshed og flere kunder)"*

Midttrafik har kontrakt med mange busselskaber om udførsel af buskørsel. Midttrafiks kørsel spænder vidt og derfor er der forskellige kontrakttyper, for de forskellige kørselstyper. Midttrafik har overtaget de kontrakter, som kommuner, amter og trafikelskaber havde indgået, og hovedparten af disse er fortsat gældende.

Kontrakterne er opdelt efter om kørslen udføres som buskørsel i fast rutekørsel eller om kørslen er behovsstyret.

Udbud og kontrakter indeholder regler og vejledninger for hvorledes kørslen udføres og dermed for de muligheder Midttrafik har for at få flere og mere tilfredse kunder. Kontrakterne skal således både være regulerende og variable således, at Midttrafiks muligheder for at forbedre transporttilbuddet er størst mulig inden for kontraktens bestemmelser, men samtidig være en sikkerhed for busselskaberne for, hvad de kan forvente fra Midttrafik og dermed for betalingen. Disse forhold vil Midttrafik i samarbejde med busselskaberne forsøge at indarbejde i de kommende kontrakter. Da det er de enkelte bestillere (kommuner eller Region), der betaler, inddrages de altid i de enkelte udbud.

## Udbud i 2007 og kontraktforlængelser

I 2007 er der gennemført udbud i Ringkøbing – Skjern kommune, Lemvig kommune, og bybusserne i Silkeborg. Herudover er et udbud, Århus Amt havde iværksat, afsluttet, og der er udsendt udbudsmateriale vedrørende ca. 20 % af bybuskørslen i Århus. En række kontrakter er forlænget, hvor det har været hensigtsmæssigt. Udbuddene i 2007 medførte generelt besparelser for bestillerne i forhold til det serviceniveau, bestillerne havde ønsket.

Udbuddet i Silkeborg Kommune var desuden Midttrafiks første forsøg med at lave et udbud, hvor der var andre tildelingskriterier end pris. Fremover vil der blive flere forsøg på at lave udbud med mere nuanceret tildelingskriterier, ligesom Midttrafik også inden udgangen af 2008 vil udvælge en kontrakt, der skal i udbud på en måde, så vognmanden får incitament til selv at bidrage til at få flere kunder til at bruge bussen.

Da mange kommuner i året op til kommunalreformen valgte at forlænge kontrakter i stedet for at gennemføre udbud og da Midttrafik også har forlænget et antal kontrakter skal der i 2008 og i årene derefter gennemføres særdeles mange udbud.

Midttrafik har fokus på chaufførernes vilkår, når der gennemføres udbud. Det er især arbejdsmiljøet, der indgår i vurderingen af tilbud.

Den behovsstyrede kørsel er også udbudt i 2007. Selve udbudsmaterialet og kontrakterne er bestemt af de forhold, Midttrafiks planlægningssystem anvender. Midttrafik vil i samarbejde med andre trafikelskaber fortsat udvikle udbudsmaterialet og kontraktmaterialet, så det tilpasses, dels behovet og planlægningssystemets muligheder. De nuværende kontrakter på behovsstyret kørsel udløber til 2009 og skal i udbud i 2008, men der er dog mulighed for at Midttrafik kan forlænge kontrakterne med op til 12 måneder.

### FAKTA:

- Der er i 2007 udbudt 23 rutebiler og 25 bybusser, svarende til hhv. 22.000 og 83.000 køreplantimer.
- Midttrafik har kontrakter med ca. 70 busvognmænd.
- Efterhånden som busserne udskiftes, vil de regionale og lokale busser blive malet i Midttrafiks blå farve for at skabe et samlet indtryk for kunderne. Bybusserne vil fremover ved udbud blive Midttrafiks gule farve.

*MÅL: "Midttrafik arbejder for partnerskaber med alle, der kan støtte den kollektive trafik"*

### **Partnerskab med bestillerne**

Midttrafiks rolle er at koordinere, planlægge, informere om og følge op på den kollektive trafik på vegne af 19 kommuner og Region Midtjylland. Det er vigtigt, at kunderne oplever den kollektive trafik som en samlet helhed, der hænger sammen uanset, om det er en kommune eller Regionen, der finansierer ruten. Midttrafik har derfor et samarbejde med kommunerne og Regionen på flere forskellige måder:

- Bestyrelsen og repræsentantskabet er Midttrafiks øverste organ; Repræsentantskabet har et medlem fra hver kommune; Bestyrelsen har 7 medlemmer valgt af repræsentantskabet og 2 medlemmer valgt af Regionen. Bestyrelsen mødes ca. 10 gange om året og repræsentantskabet mødes 2 gange om året.
- Midttrafiks bestyrelsesformand har jævnligt indlæg på møderne i Kommunernes Kontaktråd, hvor alle borgmestre i kommunerne i Region Midtjylland deltager.
- Midttrafiks direktør har jævnligt indlæg på kommunaldirektørmøderne, hvor kommunaldirektørerne fra hele Regionen deltager.
- Midttrafiks administration har flere gange deltaget i fagudvalgsmøder i fx Region Midtjylland.
- Der er etableret et Driftsråd for Busselskabet Århus Sporveje, hvor Århus Kommune, Busselskabet og Midttrafik løbende drøfter udviklingen i Busselskabet.
- Der er etableret et Fagligt Forum, hvor Midttrafiks administration præsenterer og drøfter relevante emner med medarbejdere fra kommunernes og Regionens administration.

Midttrafik har udformet en standardsamarbejdsaftale, der skal indgås med hver af kommunerne og Regionen. Formålet med standardsamarbejdsaftalen er at sikre, at der fælles forståelse for, hvad Midttrafik gør, og hvad kommunerne og Regionen selv skal gøre for at give kunderne den bedst mulige kollektive trafik.

### **Partnerskab med vognmændene og chaufførerne**

Midttrafik har i 2007 været i løbende kontakt med vognmændene og chaufførerne. Det vil fremover blive et samarbejde, der intensiveres og struktureres, så der bliver faste kontaktpunkter med vognmænd og chauffører.

De faglige organisationer i branchen er også vigtige samarbejdspartnere. Midttrafik har jævnlige møder med 3F og AKT, der er overenskomstparter for henholdsvis arbejdstagere og arbejdsgivere hos de private vognmænd.

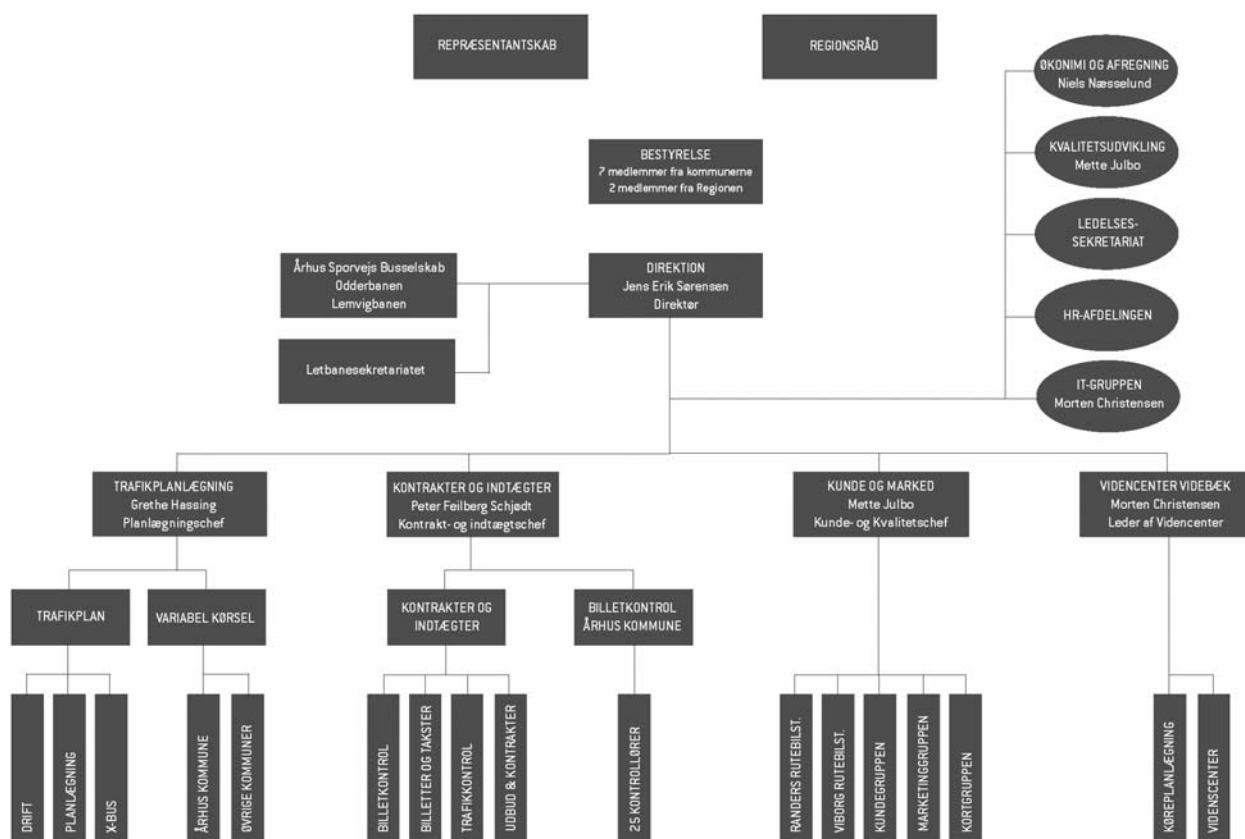
### **Organisation**

*MÅL: "Midttrafik arbejder for, at de driftsselskaber (Århus Sporvejes Busselskab, Odder- og Lemvigbanen), der indgår i organisationen, stræber efter at være konkurrencedygtige på fair vilkår, og leverer god trafik til kunderne"*

Midttrafik er ledet af en politisk bestyrelse. I selskabet udgør VLTJ/Lemvigbanen, HHJ/Odderbanen og Busselskabet, Århus Sporveje selvstændige resultatområder.

### **Administrationen**

Administrationen i Midttrafik er ledet af den administrerende direktør og er organiseret i 4 områder: Trafikplanlægning, Kontrakter og Indtægter, Kunde og Marked og Videnscenter Videbæk. Hertil kommer en række tværgående funktioner.



Administrationen er normeret til 130 fuldtidsstillinger, ekskl. Letbanesekretariatet og indtægtsdækket virksomhed i form af KAN-kørsel for kommunerne og Region Midtjylland.

Stillingerne er fordelt således på områderne:

Direktør:	1,0
Tværgående funktioner:	14,0
Kontrakter og Indtægter:	12,5
Billetkontrollører i Århus	24,0
Trafikkontrollører u.f. Århus	6,0
Kunde og Marked:	25,5
Trafikplanlægning:	19,0
Handicapkørsel og variabel kørsel	18,0
<u>Videnscenter Videbæk:</u>	<u>10,0</u>
<u>I alt</u>	<u>130,0</u>

Midttrafiks medarbejdere er overført fra 2 amter, 2 trafikselskaber og 3 kommuner (Århus, Randers og Silkeborg). Desuden er der besat nogle ledige stillinger inden driftsstarten 1. januar 2007. Normeringen er fastlagt ud fra, hvad der blev brugt på at løse opgaver med kollektiv trafik hos disse 7 afgivende myndigheder. Midttrafik har overtaget opgaver fra en række kommuner ud over de nævnte, men der er ikke overført normering med disse opgaver. I forbindelse med budgetlægningen for 2007 blev det besluttet, at Midttrafik i sit første år skulle finde 10 % besparelse på budgettet for fællesudgifter, herunder på lønbudgettet. Dette spærsmål er opnået i 2007.

Pr. 1. januar 2007 var der ansat 127,83 medarbejdere omregnet til fuldtidsstillinger. Pr. 31. december 2007 var ansat 127,58 medarbejdere omregnet til fuldtidsstillinger eller 134 personer. Cirka 13 % af de ansatte er deltidsansatte.

Der har i 2007 været 26 fratrædelser og 25 nyansættelser. Det giver en personaleomsætning på cirka 19 %. I dette tal er ikke medregnet stillingskift internt i organisationen.

Det gennemsnitlige sygefravær blandt medarbejderne i administrationen var i 2007 på 4,30 %. Cirka en fjerdedel af de ansatte har ikke haft noget sygefravær og cirka en femtedel har haft et samlet fravær over 2 uger.

Kønsfordelingen er 45,52 % kvinder og 54,48 % mænd.

Gennemsnitsalderen for de ansatte i administrationen er 46,2 år. 41,80 % af de ansatte er over 50 år.

#### Aldersfordelingen:

20-24 år:	1,49 %
25-29 år:	4,48 %
30-34 år:	5,97 %
35-39 år:	11,19 %
40-44 år:	18,66 %
45-49 år:	16,42 %
50-54 år:	20,90 %
55-59 år:	11,94 %
60-64 år:	8,96 %

Midttrafik har etableret HovedMED-udvalg for hele Midttrafik inklusiv driftsselskaberne og et LokalMED-udvalg for Midttrafiks administration. Arbejdet i de to udvalg koordineres af Midttrafik og bidrager til, at medarbejder- og ledersiden løbende har dialog om Midttrafiks udvikling og forholdene for medarbejderne.

I 2007 gennemførte Midttrafik en arbejdsklimaundersøgelse inden sommerferien for at sætte fokus på de forhold i forlængelse af fusionen, som havde betydning for medarbejdernes trivsel og opgaveløsning. En række forhold blev identificeret og der blev iværksat handleplaner for at forbedre rammerne for opgaveløsningen.

#### Privatbanerne

HHJ/Odderbanen og VLTJ/Lemvigbanen er etableret som aktieselskaber, hvor Midttrafik har aktiemajoriteten i begge selskaber. I HHJ/Odderbanen er den ene af Midttrafiks bestyrelses næstformænd, Bjarne Schmidt Nielsen, formand for bestyrelsen. I VLTJ/Lemvigbanen er Midttrafiks bestyrelsesformand, Poul Vesterbæk, formand for bestyrelsen.

Begge selskaber med en aftale med Midttrafik om at levere trafik på de to baner. Finansieringen af privatbanerne er alene Region Midtjyllands ansvar, idet der dog er en vis finansiering fra Lemvig og Holstebro kommuner til Lemvigbanen.

Lemvigbanen varetager persontransporten på strækningen Vemb–Lemvig–Thyborøn, hvor passagertallet i 2007 var på ca. 250.000 passagerer. Godstransporten, der i 2007 var på 51.200 tons, sker i et samarbejde med Railion Danmark, hvor Lemvigbanen kører til Herning.

Odderbanen varetager persontransporten på strækningen Odder–Århus, hvor passagertallet i 2007 var på 1,1 mio passagerer.

De nye skærpede sikkerhedsmæssige krav til jernbanevirksomheder gør det vanskeligt for mindre selskaber at have de nødvendige kompetencer på specifikke ansvarsområder. På den baggrund blev det i slutningen af året besluttet, at Odderbanen og Lemvigbanen skulle have fælles ledelse og sikkerhedsorganisation. Herved sikrede man en bredere og mere robust organisation til gavn for begge baner. Samarbejdet mellem banerne forventes konsolideret og intensiveret i 2008 med henblik på at styrke den samlede banedrift under Midttrafik og for at opnå en mere rationel anvendelse af ressourcerne.

Det har været drøftet med Trafikstyrelsen, hvilke muligheder der er for, at trafikken på de to baner kunne indgå i et udbud sammen med statens gendbud af trafikken i Midt- og Vestjylland. Da det ville være nødvendigt med forskellige udbudsbetingelser på grund af Lemvigbanens godsdrift og forventningen om, at Odderbanen kommer til at indgå i et letbanenet i Århusområdet, ønskede Trafikstyrelsen ikke at gennemføre et fælles udbud.

Der er ikke aktuelle planer om udbud af trafikken. Spørgsmålet om samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen afventer stadig nyt materiel. Staten ønsker ikke at indsætte nye tog på Grenaabanen før nye IC 2 tog til erstatning af det nuværende materiel på Svendborgbanen bliver leveret, og der er fortsat ikke et tidspunkt for leverance af disse tog.

Driften på Odderbanen blev helt stoppet 14. september 2007, idet Trafikstyrelsen påbød Odderbanen at stoppe kørslen på en strækning, indtil nogle fejl var udbedret. Kørslen blev delvist genoptaget 18. september og helt genoptaget 25. september 2007.

Region Midtjylland godkendte i 2007 første etape af en investeringsplan for banerne, der indebærer spormodernisering af Odderbanen samt færdiggørelse af nyt sikringsanlæg og nedlægning af overkørsler på Lemvigbanen

På Odderbanen var man i sidste halvdel af året i gang med at forberede spormoderniseringen, som omfatter etablering af et nyt sporanlæg på strækningen Odder – Tranbjerg. Arbejdet skal udføres i sommeren 2008, hvorefter hele strækningen fra Odder til Århus er spormoderniseret.

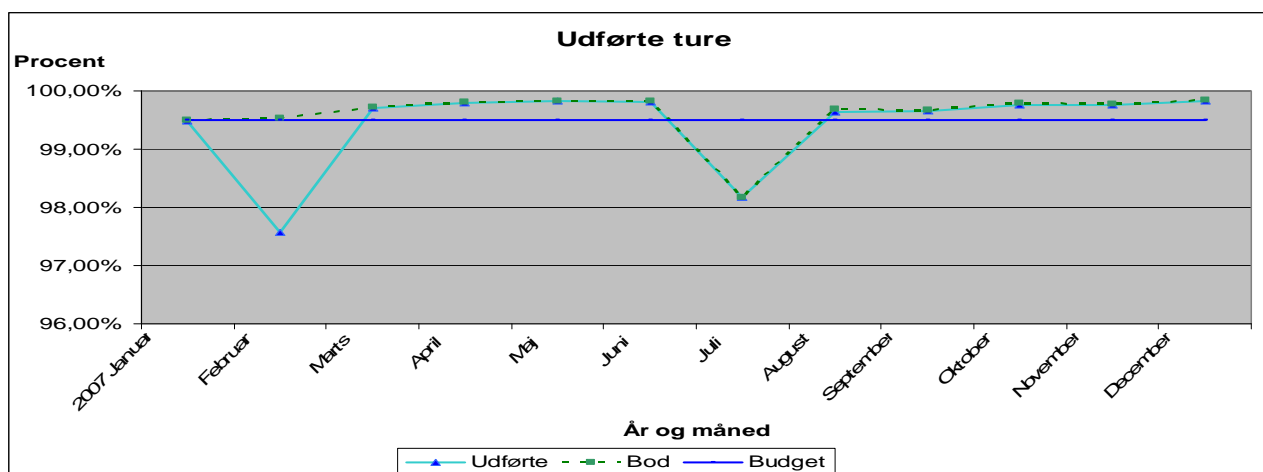
## Busselskabet Århus Sporveje

### Mål for Busselskabet.

Målet for Busselskabet Århus Sporveje er at kunne sammenlignes med private entreprenører. Det klare politiske ønske fra Midttrafik's bestyrelse er mere kollektiv trafik for pengene. Den stabile drift i 2007 blev i vinteren 2007/2008 fulgt op af et kontrolbud på den udbudte kørsel i Århus, der prismæssigt lå på niveau med konkurrenterne.

### Driften.

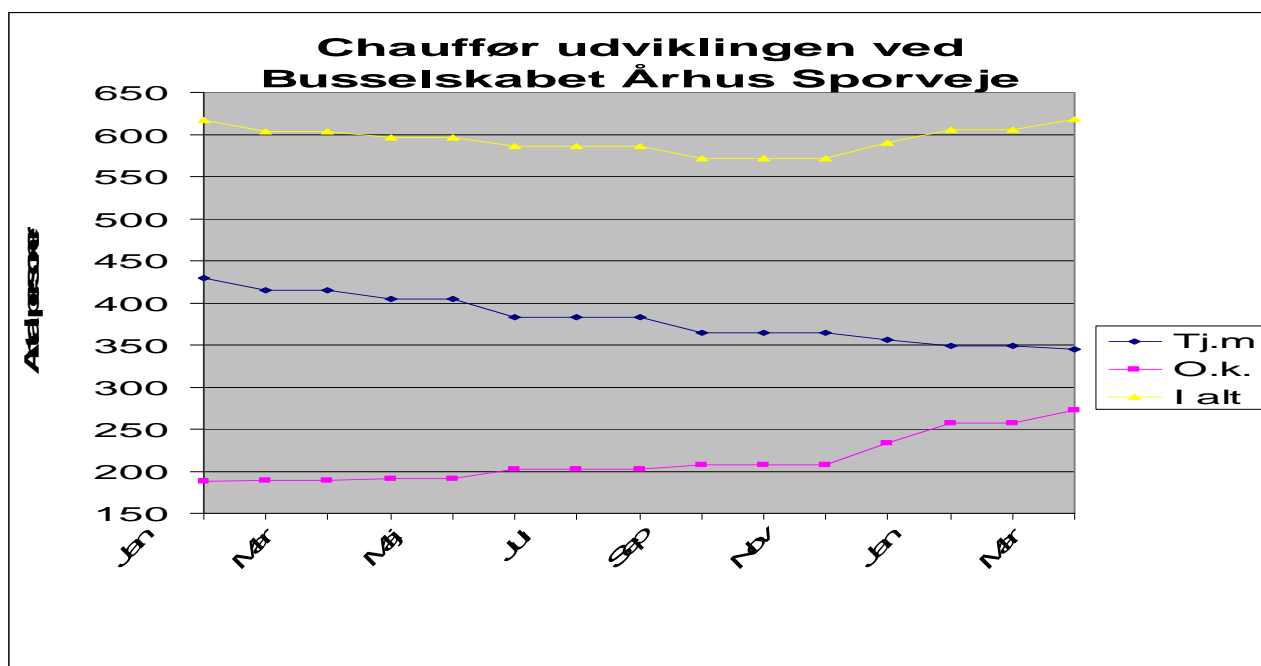
Budgetmålet, der i 2006 blev lagt på 99,0 % gennemført kørsel blev i løbet af 2007 hævet til 99,5 % gennemført kørsel. Dette mål er holdt, takket være en målrettet indsats fra alle afdelinger i Busselskabet.



Faldene i februar og juli 2007 skyldes henholdsvis sne og chaufførmangel i ferieperioden.

### Rekruttering.

I løbet af 2007 blev rekrutteringen af buschauffører stabiliseret. Specielt fra oktober 2007 sker der en positiv udvikling i det samlede chaufførtal. Rekrutteringen skete i samarbejde mellem Busselskabet, 3F samt Uddannelsescenteret for Kollektiv Trafik, bl.a. ved etablering af eud-kurser. Både overenskomstsansatte og tjenestemandsansatte chauffører deltager i uddannelse af de nye chauffører.



I september 2007 var chaufførantallet nede på 572, og ved udgangen af februar 2008, var det på 618. Det budgetterede tal for 2007 er på ca. 647 chauffører. I en periode har der således manglet mellem 70 og 80 chauffører dagligt. Det har betydet meget overarbejde for chaufførerne, og det har belastet Busselskabet både organisatorisk og økonomisk. Heldigvis gør netto-tilvæksten i chaufførtallet, at situation er bedret i de sidste måneder af 2007.

#### Sygefravær.

Det gennemsnitlige fravær for 2007 var på 1,9 sygedage pr. chauffør pr. måned. Nedenstående tabel angiver februar 2007 og februar 2008, der er de sidst opgjorte tal, for henholdsvis overenskomstansatte og tjenestemandansatte buschauffører.

	Feb 2007			Feb. 2008		
	Tj. m	O.k.	Samlet	Tj.m.	O.k.	Samlet
Sy.dg/md/chf	2,27	1,67	2,09	1,81	0,91	1,43
Antal. chf.	415	189	604	349	257	606

Udviklingen er positiv for begge grupper, dog mest markant for de overenskomstansatte.

#### Udviklingsplan.

Busselskabet følger en udviklingsplan fra 2008 til 2010. Planen indeholder dels en administrativ, en ledelsesmæssig og en personalemæssig effektivisering, og dels en nedbringelse af de faste omkostninger. Det sker ved at Busselskabet fokuserer på sine absolutte kerneområder, og reducerer sine faste omkostninger til bl.a. husleje ved at flytte fra Bryggervej til to nye stationer. Målet er at omkostningerne til bl.a. husleje kan matche det øvrige marked. Planen følges af en omfattende informationsplan, med informationsmøder månedligt fra efteråret 2007 frem til efteråret 2008, en høj grad af personaleinddragelse, samt klare udmeldinger til personalet om mål og strategier.

### Kvalitet og udvikling

**MÅL:** "Midttrafik måles på sin evne til at levere resultater – faktabaseret. Heri indgår tilfredshedsmålinger (bestillere, kunder, leverandører, borgere med flere), økonomisk effektivitetsmål, og evnen til at overgå forventninger"

2007 har været præget af, at Midttrafik skulle etableres og de mange funktioner og opgaver skulle fusioneres og harmoniseres. Der har derfor ikke været særligt fokus på struktureret at gennemføre tilfredshedsmålinger og andre resultatmålinger. I 2008 vil der blive fokus på at



gennemføre en række målinger blandt kunderne og vognmændene, ligesom der vil blive lavet benchmarking med de øvrige trafikskaber.

*MÅL: "Midttrafik er både en driftssikker og innovativ organisation, som er optaget af at blive bedre og målt på dens resultater"*

Midttrafik har i 2007 arbejdet med at indsamle viden om, hvordan opgaver er blevet løst hos de kommuner, amter og trafikskaber. Baseret på denne viden, har Midttrafik udviklet sine egne metoder og arbejdsgange til at løse opgaverne bedst muligt i samarbejde med kommuner, Regionen og øvrige samarbejdspartnere.

Fokus har fra starten af 2007 været, at kunderne ikke skulle mærke manglende stabilitet i driften på grund af etableringen af et nyt trafikskab. Det er blevet overholdt. Innovationen og resultaterne i form af forbedringer har i 2007 været i støbeskeen, og konkrete tiltag vil derfor blive synlige i 2008 og fremefter.

*MÅL: "Midttrafik har viden om de forhold, der har betydning for planlægning af kollektiv trafik, pendling, erhvervsudvikling m.m. og tilbyder effektive transportløsninger"*

Midttrafik laver effektive transportløsninger på basis af informationer fra kunder, bestillere, busselskaber og andre samarbejdspartnere. Informationen kombineres med Midttrafiks erfaringer og viden på området og i samarbejde med Midttrafiks partnere bliver informationen en vigtig del af processen på at lave effektive løsninger for kunderne. Derfor er det vigtigt, at de informationer, Midttrafik arbejder med, er korrekte og baseret på fakta.

Midttrafik har bestilt konsulentfirmaet Cowi til at udarbejde en pendlingsanalyse, hvor byer over 3.000 indbyggere opdeles i delområder. Analysen skal bruges til at kortlægge regionale rejsestrømme for faktisk baseret at kunne kategorisere de nuværende regionale ruter efter graden af regional pendling. Desuden vil analysen kunne bruges til at planlægge ruterne mere præcist efter, hvor pendlingen foregår, med det formål at nedbringe rejsetiden for de større pendlerstrømme. Endelig vil databasen over pendlingen kunne bruges ved udarbejdelse af kommunale trafikplaner. Analysen leveres af Cowi i foråret 2008.

### **Inddragelse af kunder og samarbejdspartnere i kvalitetsforbedring**

Hvert år foretager Midttrafik et køreplansskifte. I forbindelse med dette arbejde inviterer Midttrafik kunder, samarbejdspartnere og andre til at komme med forslag til ændringer til den eksisterende køreplan. Dette sker ved ophæng i busserne, annoncer på hjemmesiden og breve til uddannelsesinstitutioner, bestillere og busselskaber. Denne information giver Midttrafik et billede af hvad der sker i Midttrafiks område mht. pendlerstrømme, udviklingen af uddannelsesinstitutioner, boligområder osv. og et grundlag i forbindelse med udviklingen af køreplaner.

Kundehenvendelser og rejsegaranti giver også Midttrafik et godt billede af, hvordan kørslen er tilrettelagt, og hvordan den udføres. Er der ikke tid nok til bussen at køre køreplanen vil bussen blive forsinket, og Midttrafik modtager klager over forsinkelsen, hvorved Midttrafik kan foretage de nødvendige justeringer.

Busselskaberne har i deres kontrakter med Midttrafik pligt til at meddele forhold, der kan have eller vil få indflydelse på udførelsen af kørslen. I mange kontrakter er busselskaberne tillige forpligtet til at meddele forsinkelser, aflyste ture osv. til BUS-INFO, der også er et vigtigt informationssystem for Midttrafik til at blive bedre til at udvikle produkterne og informationen til kunderne.

Midttrafiks ejere - Regionen og kommunerne - er vigtige samarbejdspartnere, i forbindelse med indsamling af information til køreplanlægningen. De kender de lokale problemer, men vigtigst, de kender også fremtidsplanerne for deres områder. Bygges der nyt boligområde, nedlægges skoler eller laves en ny omfartsvej. Alt sammen har det betydning for at udarbejde den effektive transportløsning.

Midttrafik indsamler også selv oplysninger, der kan danne grundlag for udvikling af køreplaner. Der foretages tællinger af kunderne, og Midttrafik har busser, der er udstyret med særligt tælleudstyr og som sender informationer direkte til Midttrafiks database. Det er spredt viden og et

område, der skal markant forbedres. Udover disse tællinger har Midttrafik mulighed for at følge indtægterne på de enkelte ruter og ture, der kan give oplysninger om kundernes køb af billetter og dermed rejsemønstre.

### Videnscenteret

Midttrafik oprettede et Videnscenter for kollektiv trafik i tyndt befolkede områder, som indsamler information og viden om transportløsninger i ind og udland og gennemfører forsøg, netop for at finde den mest effektive transportløsning i de tyndt befolkede områder. Videnscenteret samarbejder med kommuner og andre, for at indsamle information og gennemføre projekter, således Midttrafiks viden om kollektiv trafik i de tyndt befolkede områder øges, og Midttrafik kan tilbyde de mest effektive transportløsninger.

Midttrafik har i 2007 indgået i et landsbyprojekt i Ringkøbing-Skjern, Skive og Norddjurs kommuner, hvor der er indsamlet viden om aktiviteter, holdninger, interesser og bæredygtighed i landsbyerne med henblik på at skabe effektive transportløsninger i tyndt befolkede områder.

Videnscenteret har gennem samarbejde med EU og Regionens Regional udvikling fundet en række samarbejdspartnere i andre EU-lande. Midttrafik forventer at disse samarbejder, vil resultere i konkrete forsøg i tyndt befolkede områder i de kommende år. Udover EU lande har Videnscenteret kontakt til organisationer og offentlige kontorer, der arbejder med kollektiv trafik i tyndt befolkede områder, kontakter der vil give viden og udvikling til Midttrafiks arbejde på at styrke den kollektive trafik i de tyndt befolkede områder.

#### FAKTA:

- Midttrafik råder over 25 data busser der giver oplysning om bussens drift. Det registreres hver gang der stiger en kunde på eller af samt hver gang busser stopper.
- Alene på telekørslen findes der 29 forskellige kontrakttyper og måder hvorpå telekørslen er tilrettelagt og kan bruges. Disse forsøges harmoniseret i de kommende år.

*MÅL: "Midttrafik vil bygge et kvalitetsstyringssystem, som understøtter virksomhedsgrundlaget – eksternt og internt"*

Kvaliteten i Midttrafiks produkter afhænger af, at mange forskellige samarbejdspartnere arbejder godt sammen. Bl.a. vognmænd, rutebilstationer og salgssteder, kommuner og Regionen, andre trafikselskaber skal sammen med Midttrafik bidrage til kvaliteten, som kunderne oplever i den kollektive trafik i Midttrafiks område.

Midttrafik har i sit første år især fokuseret på at skabe de rette rammer for kvaliteten i et nyt, fusioneret selskab. Der har således været arbejdet målrettet med at få skabt overblik over indholdet af aftaler med alle samarbejdspartnere for derigennem at kunne fastlægge fælles kvalitetsmål for det fremtidige samarbejde.

Den tidligere nævnte standardsamarbejdsaftale fastlægger også hvad den enkelte kommune eller Regionen skal bidrage med, og hvad Midttrafik skal lave for at højne kvaliteten. Samarbejdsaftalen fastlægger for eksempel, hvordan man sikrer kommunernes viden indgår i køreplanlægningen, så viden om de lokale forhold sammen med Midttrafiks viden om køreplanlægning sammen kan højne kvaliteten i de køreplaner, der i sidste ende sikrer kunderne gode muligheder i den kollektive trafik.

Internt i Midttrafik har der også været arbejdet på at højne kvaliteten ved justere organiseringen i forhold til opgaveløsningen og lave beskrivelser af arbejdsgange. Medarbejderne er fusioneret fra 7 myndigheder, og der er rekrutteret en del medarbejdere udefra. Der har derfor

været behov for at arbejde meget med at sikre den interne kvalitet, så alle medarbejdere arbejder efter ensartede principper for, hvordan Midttrafiks virksomhedsgrundlag og målsætninger bliver opfyldt. Dette arbejde vil blive intensiveret i 2008.

I 2008 vil der blive fokus på kvalitet i form af et mere systematiseret kvalitetsudviklingsarbejde i forhold til målstyring og effektivisering af arbejdsgange. Derudover vil der blive arbejdet med ekstern kvalitet i samarbejde med vognmændene samt salgs- og informationsstederne, så kunderne kan opleve bedre og mere ensartet kvalitet i hele Midttrafiks område.

## **Perspektiver for 2008**

### **Miljø**

Midttrafiks bestyrelse har i februar 2008 godkendt, at Midttrafik fremover også arbejder med et mål for at arbejde med miljøforhold. *"Midttrafik vil indsamle faktuel viden om den kollektive trafiks betydning i forhold til miljøet, trængselsproblemer og andre vigtige samfundsfaktorer og i samarbejde med bestillernes bruge denne viden til information om og udvikling af den kollektive trafik i miljømæssig henseende"*.

Udover krav og forventninger omkring miljøkrav til busser i almindelighed, og til bybusser i særdeleshed, så deltager Midttrafik også i følgende projekter:

- Senest i 2009 skal mindst 5 % af den diesel, der bruges i Midttrafiks busser være biodiesel. Dette projekt foregår i et nært samarbejde mellem Teknologisk Institut, Færdselsstyrelsen, Statoil, OK, udvalgte busvognmænd og Midttrafik.
- Inden Klimatopmødet i København, efterår 2009, vil Herning Kommune have, at mindst én af deres bybusser er en brintbus på brændselsceller. I dette nære samarbejde indgår Miljøstyrelsen, Herning Kommune, H 2 Logic A/S, Arriva Bus DK og Midttrafik.

Da begge disse 2 projekter kræver betydelige etableringsomkostninger, så fordrer det tilskud af midler fra staten. Der søges og forventes bevilget tilskud til etablerings- og driftsomkostninger til de to projekter gennem hhv. Færdselsstyrelsen og Miljøstyrelsen.

Midttrafik vil deltage aktivt i indførelsen af miljøzoner i Århus, når dette bliver besluttet af Århus byråd.

Bestyrelsen i Midttrafik har sat fokus på det forhold, at busser i nogle tilfælde kører rundt med meget få kunder. Økonomisk og miljømæssigt er det problematisk, hvis store busser kører med meget få kunder, hvorfor Midttrafik vil sætte fokus på, om sådanne steder kan betjenes på en mere miljøvenlig måde med mindre busser.

### **Overordnet trafikplan**

Midttrafik vil i 2008 fremlægge en overordnet trafikplan. Formålet med en overordnet trafikplan er at fastlægge visionerne med den kollektive trafik for hele Midttrafik samt fastlægge nogle principper for, hvilke typer kollektiv trafik Regionens henholdsvis kommunerne skal tage ansvaret for at finansiere. I den sammenhæng vil det også blive fastlagt, hvordan man på sigt sikrer en bedre sammenhæng i de forskellige kommuners og Regionens kollektive trafik – alt sammen skal det gerne munde ud i, at kunderne oplever det som et samlet tilbud om kollektiv trafik, der møder kundernes behov. Det er en forudsætning for, at Midttrafik kan få flere kunder, og mere tilfredse kunder.

Den overordnede trafikplan vil blive suppleret med områdeplaner for fx Århus- og Randersområdet og en række konkrete projekter.

### **Udvikling i den kollektive trafik**

Selvom bestillerne, herunder ikke mindst Region Midtjylland, i øjeblikket har behov for at spare på den kollektive trafik, skal Midttrafik i 2008 arbejde med udvikle og forbedre den kollektive trafik. Der skal arbejdes med at udnytte ressourcerne til kollektiv trafik bedre ved fx bedre koordinering af kommunale og regionale ruter, effektivisering af nogle ruter og nedlæggelse af afgange, der har meget få kunder.

Der skal også arbejdes med bedre betjening af pendlere og andre "storkunder" i den kollektive trafik, så der kommer flere indtægter. Der vil blive forberedt et forsøg med en særlig pendlerbus, der kører direkte fra en oplandsby ved Århus til et område med mange arbejdspladser i Århus – uden at skulle forbi centrum først. Bybustrafikken i flere byer skal udvides og forbedres, ligesom visse af de nye sammenlægningskommuner skal have den kollektive trafik tilpasset, så kommunerne bliver bundet bedre sammen.

Midttur blev etableret i 2007 som et tilbud om dør-til-dør-kørsel med taxi. Midttur minder om kollektiv trafik – man skal acceptere, at der kan være andre kunder med vognen, der kan være omvejskørsel og bilen kører ikke nødvendigvis lige på det tidspunkt, man ønsker. Midttrafik koordinerer kørslen med blandt andet handicapkørsel og patientkørsel. Ordningen dækker hele Midttrafik og er selvfinansierende, men nogle kommuner har valgt at give et tilskud til ordningen, så turene kan gennemføres til halv pris – 7 kr. pr. km. I 2008 vil der blive mere fokus på at markedsføre Midttur, gøre kommunerne opmærksom på de behov, Midttur kan dække i kommunerne samt arbejde med at få nogle af de øvrige tele-taxi-ordninger ind i Midttur, så der opnås flere stordriftsfordele.

### **Patientkørsel**

Fra 2008 har Midttrafik overtaget ansvaret for at koordinere og udføre en stor del af patientkørslen for Region Midtjylland. Kørslen med patienter til og fra sygehusene er en meget stor opgave, som Midttrafik skal have indarbejdet i den eksisterende variable kørsel, som primært består af handicapkørsel og Midttur. Patientkørslen har et omfang, så der er gode muligheder for at få endnu bedre koordinering af de taxi'er, Midttrafik har kontrakt med. Dermed udnyttes kapaciteten bedre, og kørslen med både handicappede, patienter og brugere af Midttur bliver billigere.

### **Bedre viden om kunderne**

Midttrafik har en spredt viden om kunderne, men det er et mål løbende at blive endnu bedre til at forstå kundernes behov for at kunne forbedre den kollektive trafik. Der vil i 2008 blive arbejdet med at gennemføre kundeundersøgelser, kundetællinger og pendleranalyser.

Rejsegarantien vil blive en kilde til løbende information om kundernes oplevelse i den kollektive trafik. Den information skal bruges struktureret til at forbedre vores service.

### **Nye produkter**

Flere virksomheder har vist stor interesse for at kunne tilbyde medarbejderne et buskort, så de kan bruge den kollektive trafik til og fra arbejde. Midttrafik vil i 2008 arbejde på at kunne tilbyde et sådant produkt til erhvervslivet.

I Østjylland har der været et godt samarbejde mellem den kollektive trafik og turistbranchen, så man i dag fx kan købe en busbillet med indgang til Djurs Sommerland. Sådanne billetsamarbejder skal der laves bedre rammer for, så det kan udbredes til flere samarbejdspartnere på en måde, der er attraktiv for kunderne, samarbejdspartnerne og Midttrafik.

### **Takster og billetter**

Der vil i 2008 blive arbejdet videre med at harmonisere taksterne i Midttrafik, idet målet fortsat er ens takster i hele Midttrafik. Inden det kan gennemføres, skal der træffes beslutninger om ændring af zoner, zonestruktur, prisberegningssprincip og ens rejseregler i hele Midtjylland. Det vil få betydning for taksterne og måden, takster beregnes på, for mange kunder.

De forskellige typer af billetter, klippekort, periodekort osv. vil blive harmoniseret, så sortimentet bliver mindre på den almindelige type kort og billetter. Fx skal der ryddes op i de mange undtagelser og særlige billetter, der gælder på enkelte ruter rundt omkring. Til gengæld vil der blive nye korttyper: deltidspriodekort til pensionister, klippekort og periodekort til institutioner, kort med tidsbegrænsning til skoleelever osv. Det følges nøje, om man andre steder i Danmark eller udlandet gør gode erfaringer med nye typer af kort og billetter, så det kan overvejes at indføre disse i Midttrafik.

Rejsekortet vil være et fokusområde i 2008. Afhængig af Bestyrelsens beslutning om tilslutning vil der skulle gøres meget for at indføre Rejsekortet i Midttrafik, som vil ændre en række forretningsgange internt og eksternt.

### **Salg og information**

Midttrafik har samarbejde med en lang række rutebilstationer samt salgs- og informationssteder i Midtjylland. I 2008 vil der blive lavet en ny strategi for disse steder, så der bliver en mere ensartet måde, kunderne mødes på i Midttrafiks salgs- og informationssteder, og ressourcerne på disse steder bruges mere effektivt og målrettet på de fokusområder, Midttrafik vælger.

Webbutikken vil som nævnt i 2008 gøre det nemmere for kunderne at købe og forny periodekort på internettet. Midttrafik vil desuden udvikle brugen af nettet til at give kunderne bedre og mere opdateret information om rejsemuligheder, driftsforstyrrelser, priser osv. Der arbejdes derudover med automatisk stoppestedannoncering i flere bybusser.

### **Samarbejde med vognmændene og chaufførerne**

Midttrafik gennemfører i samarbejde med vognmændene og fagforeningerne en kampagne i Århus i foråret 2008, hvor der sættes fokus på, at kunderne skal behandle chaufførerne ordentligt. Baggrunden er nogle voldsomme episoder i efteråret 2007. Kampagnen fokuserer på, at man ikke skal brokke sig til chaufføren, men i stedet rette sin utilfredshed mod Midttrafik og skrive et brev til os, så vi kan gøre det bedre fremover.

Midttrafik går også i samarbejde med vognmændene for at skaffe flere chauffører til branchen. Bortset fra Busselskabet Århus Sporveje, har Midttrafik ikke selv ansat chauffører, og det er principielt de private vognmænds eget ansvar at få tilstrækkelig med chauffører til at kunne opfylde deres kontrakter med Midttrafik. I praksis har det dog også stor betydning for Midttrafik, at der er tilstrækkeligt med kvalificerede chauffører hos vognmændene, da Midttrafik frem for alt ønsker, at de planlagte busser kører, så kunderne kan få det, de forventer. Midttrafik står derfor bag en portal, der bliver lanceret i foråret 2008, hvor chauffører og potentielle chauffører kan få viden om jobbet som buschauffør i den kollektive trafik.

Med Midttrafiks tilblivelse 1. januar 2007 sagde vi samtidig farvel til det tidligere kvalitetsudvalg, som bestod af en til to repræsentanter for hvert busselskab. I Midttrafik regi arbejder vi på at få et tilsvarende kvalitetsudvalg op at stå. Det vil blive en realitet i løbet af 2008. Udvalget skal sikre et godt samarbejde mellem Midttrafik og vognmændene samt vognmændene imellem.

### **Udbud**

Midttrafik vil i 2008 udvælge et udbud med kontraktstart i 2009, der er egnet til forsøg med omfattende incitamentsordninger. Formålet er, at vognmanden skal få større incitament til at gøre en indsat for at få flere kunder i busserne. Erfaringer fra bl.a. Sverige tyder på, at man kan tiltrække rigtigt mange kunder til busserne, når vognmændene og chaufførerne belønnes for at få flere kunder i busserne. Udbudsmaterialet herfor udsendes inden udgangen af 2008.

I efteråret 2007 var der udbud af ca. 20 % af bybuskørslen i Århus. Det er første gang, at denne kørsel er i udbud. Vinderen af udbuddet findes i april 2008. Hvis det ikke bliver Busselskabet Århus Sporveje, der vinder udbuddet, vil der være fokus på, at opgaven overdrages på en måde, så kunderne oplevere god kvalitet og driftssikkerhed både før og efter kørslen overdrages i november 2008. Den ikke-udbudte del af bybuskørslen i Århus Kommune vil fortsat blive varetaget af Århus Sporveje, men der vil blive indgået en ny kontrakt, så styringen af Busselskabet kommer til at foregå på vilkår, som om det var kørsel vundet i udbud.

### **Kvalitet**

Midttrafik vil i 2008 sætte fokus på intern og ekstern kvalitet. Hensigten er, at kvaliteten i den kollektive trafik og de opgaver, Midttrafik løser for at understøtte den kollektive trafik, skal følges meget nøjere, så der er basis for løbende forbedringer. Det vil foregå på en måde, som involverer alle medarbejdere i Midttrafik, leverandører samt andre samarbejdspartnere i et vist omfang.

### **Privatbaner og letbane**

Privatbanerne – Odderbanen og Lemvigbanen – skal fortsat have konsolideret og intensiveret samarbejdet, så det fælles ejerskab i Midttrafik kan udmøntes til at styrke den samlede bane-drift inden for Midttrafik og for at opnå en mere rationel anvendelse af ressourcerne.

Letbane-projektet kører efter projektplanen. Midttrafik vil presse på for at fremskynde etableringen af letbanen. I 2008 vil der først og fremmest være fokus på at få lavet en VVM-redegørelse, der er en forudsætning for at etablere letbanen.

### **Busselskabet Århus Sporveje**

Der vil i 2008 være fortsat fokus på effektivisering og udvikling af Busselskabet Århus Sporveje, så Busselskabet kan udføre bybuskørslen i Århus til en pris, der er på niveau med private vognmænd. En sådan effektivisering vil kræve en række tiltag som fx reduktion af de faste omkostninger til bygninger m.m. og effektivisering af administrationen. Busselskabet er blevet effektiviseret over de senere år, men der er stadig potentiale for at effektivisere yderligere.

*Århus, 28. marts 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 4. april 2008 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 3**

NOTAT

DANSKE  
REGIONER



07-03-2008

Sag nr. 06/987

Dokumentnr. 12450/08

John Christensen

Tel. 35 29 83 24

E-mail: [joc@regioner.dk](mailto:joc@regioner.dk)

## Passagerudvikling 2003 - 2007





<b>1</b>	<b><i>Indledning</i></b>	<b>3</b>
1.1	<b>Baggrund</b>	<b>3</b>
1.2	<b>Kommissorium</b>	<b>3</b>
1.3	<b>Deltagerkreds</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b><i>Sammenfatning</i></b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b><i>Undersøgelsesmetode</i></b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b><i>Datagrundlag</i></b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b><i>Passagerudviklingen fra 2003 til 2007</i></b>	<b>9</b>
<b>6</b>	<b><i>Passagerudviklingen i 2007</i></b>	<b>10</b>
6.1	<b>Movia</b>	<b>10</b>
6.2	<b>NT</b>	<b>13</b>
6.3	<b>Midttrafik</b>	<b>13</b>
6.4	<b>Sydtrafik</b>	<b>14</b>
6.5	<b>Fynbus</b>	<b>14</b>
6.6	<b>BAT</b>	<b>15</b>
<b>7</b>	<b><i>Takster</i></b>	<b>16</b>
<b>8</b>	<b><i>Kørselsomfanget</i></b>	<b>19</b>
<b>9</b>	<b><i>Tilskuddet</i></b>	<b>20</b>
<b>10</b>	<b><i>BaggrundsvARIABLE</i></b>	<b>21</b>
10.1	<b>Demografi</b>	<b>21</b>
10.2	<b>Bilrådighed</b>	<b>25</b>
10.3	<b>Brændstofpriser og passagerudvikling</b>	<b>27</b>
10.4	<b>Beskæftigelsen</b>	<b>29</b>
10.5	<b>Konklusion vedr. baggrundsvARIABLE</b>	<b>30</b>

# 1 Indledning

## 1.1 Baggrund

Formændene for trafikkselskaberne henvendte sig med brev af 5. juni 2007 til KL og Danske Regioner. Henvendelsen beskrev bl.a. problemer i trafikkselskaberne med faldende passagertal.

I svaret af 26. juni 2007 foreslog KL og Danske Regioner, at man i fællesskab analyserede problemerne.

## 1.2 Kommissorium

Der ønskes primært en undersøgelse af

- Passagerudviklingen fra 2003 til 2007 i bustrafikken (herunder privatbaner), fordelt på trafikkselskaber
- Udbuddet af køreplantimer i trafikkselskaberne
- Udviklingen i takster, passagerindtægter og tilskud
- Udviklingen i privatbilismen, bilrådighed o.l.

og sekundært:

- Søge at beskrive forhold, der kan forklare udviklingen, eksempelvis ændring i pendlingsmønsteret, ændring i borgernes aldersprofil, takststigninger, den øgede velstandsstigning og dermed større bilrådighed, mv.

med henblik på, at undersøgelsen skal fungere som baggrundsmateriale i forbindelse med tilrettelæggelsen af økonomiforhandlingerne.

Arbejdsgruppen har haft én repræsentant for hvert trafikkselskab. Danske Regioner og KL har været sekretariat.

Arbejdsgruppen har afsluttet sit arbejde, så materialet forelå ultimo februar 2008.

### **1.3 Arbejdsgruppens deltagerkreds**

Jan Rosendahl, Movia

Birthe Bak, NT

Niels Jørgen Danielsen, Midttrafik

Erik Larsen, Fynbus

Jørgen Hammer, BAT

Marianne Elmvang, KL

Johan Nielsen, Danske Regioner

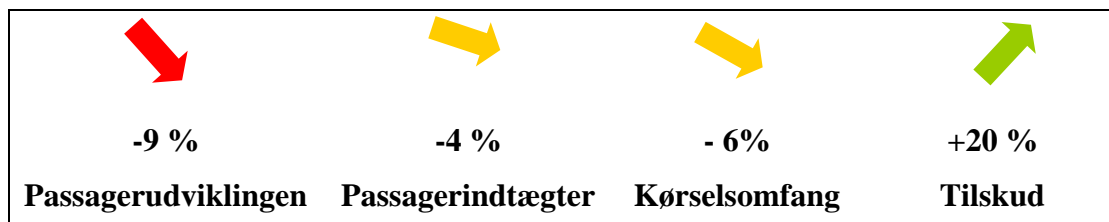
John Christensen, Danske Regioner

Der ud over har Jørgen Kannerup, Sydtrafik, leveret datamateriale.

Arbejdsgruppen repræsenterer alle trafikskaber (i henhold til Lov om trafikskaber). Tallene repræsenterer tæt på 100 % af bustrafikken og er således dækkende for branchens udvikling.

## 2 Sammenfatning

### Udviklingen i perioden 2003-2007



Trafikselskaberne har oplevet et passagerfald på 9 % i perioden 2003-2007. Passagerfaldet har givet anledning til faldende passagerindtægter på 4 % og et øget tilskudsbehov på 20 % (i faste priser 7 %). En del af passagerfaldet kan tilskrives tilpasninger i kørselsomfanget på 6 %, mens en anden væsentlig årsag skal findes i den økonomiske vækst og herunder konkurrencen fra bilen.

Det fremgår af trafikselskabernes data, at knækket kommer i 2004. Pr. 1.1.2004 bortfaldt Statens kompensation for 10 % nedsatte takster. Det indebar betydelige taksstigninger i 2004 og årene fremover, idet nogle trafikselskaber valgte at hæve taksterne i et hug, andre at fordele takststigningerne over to eller flere år. Taksstigningerne faldt derved sammen med en periode med en markant velstandsstigning i Danmark, der blandt andet har øget antallet af husstande med én og to biler. Væksten i trafikken er på den baggrund i perioden først og fremmest sket i den individuelle trafik. Væksten forstærkes af, at man i størstedelen af landet oplever, at man kan komme længere på 20 kr. brugt til benzin end 20 kr. brugt på bus og tog. Da det er et af de væsentlige kriterier for borgernes valg af rejsemiddel, ser vi (et) stigende antal kunder, der fravælger bussen.

Samtidig forstærkes trafikselskabernes økonomiske problemer af olieprisstigningerne, der i perioden giver øgede kontraktomkostninger. Trafikselskaberne får i runde tal halvdelen af deres omkostninger dækket af passagerindtægter og resten i form af tilskud. Når passagertallet og dermed indtægterne er vigende og kontraktomkostningerne stigende, er konsekvensen et valg mellem serviceforringelser el-

ler øgede tilskud. Det er vilkår, der i disse år har bragt branchen ind i en negativ spiral, hvor udsigterne for fremtiden synes at blive præget af nedskæringer, yderligere passagerfrafald og faldende status.

Det paradoksale er, at der sker i en tid, hvor man skal forholde sig til kravet om en 20 % reduktion i transportsektorens CO<sub>2</sub> udledning inden 2020 og står overfor store udfordringer på energiområdet foruden de fremkommelighedsproblemer og miljøproblemer, vi længe har vist opmærksomhed.

Isoleret set har de seneste års økonomiske vækst ført til øget mobilitet i samfundet og følgelig et højere befordringsbehov. Det stigende befordringsbehov er kun i begrænset omfang kommet bustrafikken til gode, da langt størstedelen er blevet dækket af øget biltrafik.

Såfremt bustrafik alene havde til formål at løse et befordringsbehov kan en stigende biltrafik siges at komplettere en øget mobilitet i samfundet. Men i det omfang bustrafik også tjener andre formål, kan det faldende passagertal i busserne tages som udtryk for en negativ udvikling i retning af øgede trængselsproblemer, større miljø- og klimabelastning og øget offentligt tilskud til busdriften.

For så vidt angår **trængselsproblemerne**, indtager bustrafikken en central rolle i bestræbelserne på at nedbringe disse. For hver fyldt bus, vil et større antal biler kunne tages ud af trafikken, med bedre fremkommelighed og reduceret rejsetid til følge.

De **miljø- og klimamæssige gevinster** ved øget kollektiv trafik er velkendte og også på det område vil et stigende passagertal i busserne medvirke til en positiv udvikling.

Passagerfaldet er væsentlig større end reduktionerne i kørselsomfanget. Det har **reduceret selvfinansieringsgraden** og øget tilskudsbehovet. Et stigende passa-

gertal i busserne vil alt andet lige øge selvfinansieringsgraden og gøre branchen mindre afhængig af offentlige midler.

Sammenfattende kan det konstateres, at branchen har oplevet et generelt passagerfald i perioden 2003-2007 på 9 %. Alle dele af landet er ramt af passagerfaldet, hvorfor der er tale om en landsdækkende udfordring.

Passagerfaldet kan kun delvist forklares ved tilpasninger i kørselsomfanget, idet andre faktorer også har øvet indflydelse, herunder specielt den økonomiske udvikling og øgede biltrafik. Hertil kommer, at udviklingen i taksterne har stillet bussen konkurrencemæssigt dårligere.

På kort sigt vil et mere konkurrencedygtigt busprodukt medvirke til at stoppe faldet i passagerudviklingen og skabe grobund for en længerevarende og bedre kunderelation. På længere sigt vil en udbygning af kunderelationen føre til højere loyalitet overfor busproduktet, skabe et bedre image for branchen og sikre tilgang af nye kunder. En positiv passagerudvikling er endelig forbundet med en række fordele indenfor trængsel, miljø og økonomi.

### 3 Undersøgelsesmetode

Notatet viser udviklingen i trafikselskabernes passagertal for perioden 2003-2007. Det skal bemærkes, at i perioden 2003-2006 eksisterede der 12 trafikselskaber. Efter strukturreformen 01-01-2007 er der 6 trafikselskaber. Arbejdsgruppens data er derfor dels baseret på data fra de gamle selskaber og dels på data fra de nye selskaber. Passagerudviklingen i perioden sammenfattes med udvalgte nøgletal, som kørselsomfang, takster m.v.

Undersøgelsen af datagrundlaget tager sigte på at afklare:

- Om der kan konstateres entydige passagerfrafald overalt
- Om der kan gives forklaringer på den negative passagerudvikling, der har været i perioden

### 4 Datagrundlag

Generelt er der følgende problemer med data for perioden:

- Strukturreformen den 01-01-2007 gør det vanskeligt at foretage sammenligninger mellem data før og efter denne dato, på grund af ændringer i trafikselskabernes områder
- Der foreligger ikke oplysninger for alle områder/år
- Tal for 2007 er på nuværende tidspunkt i betydeligt omfang foreløbige/skønnede

Der er indsamlet følgende data, primært fra trafikselskabernes årsberetninger:

- Passagertal
- Køreplantimer
- Passagerindtægter
- Tilskud
- Takster

Derudover har arbejdsgruppen efterfølgende anvendt data vedr.:

- Aldersfordeling i busserne
- Biltrafik
- Brændstofpriser
- Antal beskæftigede

Disse data stammer fra egne kundemålinger samt Danmarks Statistik.

## 5 Passagerudviklingen fra 2003 til 2007

Nedenfor ses udviklingen i passagertallene generelt og for de enkelte trafiksselskaber.

### Passagertal for trafiksselskabernes bustrafik

Passagertal i 1.000 passagerer					
	2003	2004	2005	2006	2007*
Movia	212.368	205.372	201.598	203.590	196.000
BAT	2.219	2.289	2.163	2.151	2.000
Fynbus	25.894	23.685	20.902	19.746	18.000
Sydtrafik**	-	-	-	-	-
Midttrafik***	92.642	90.274	90.116	89.182	89.000
NT	30.566	28.451	28.273	27.457	27.000
I alt	363.689	350.071	343.052	342.126	332.000
<b>Indekseret</b>	<b>100</b>	<b>96</b>	<b>94</b>	<b>94</b>	<b>91</b>

\*Tallet for 2007 er skønnet

\*\*Der foreligger ikke passagertal for Sydtrafik

\*\*\*Tallene for Midttrafik omfatter tal fra VAT, Ringkøbing Amt, Århus, Århus Sporveje og VAFT

Med det forbehold, at der tages forbehold for kvaliteten i de skønnede passagertal for 2007, fremgår det, at der er tale om et generelt passagerfald i hele branchen på mellem 8-9 %. Problemet med det faldende passagertal er således ikke et lokalt fænomen, men en landsdækkende udfordring.

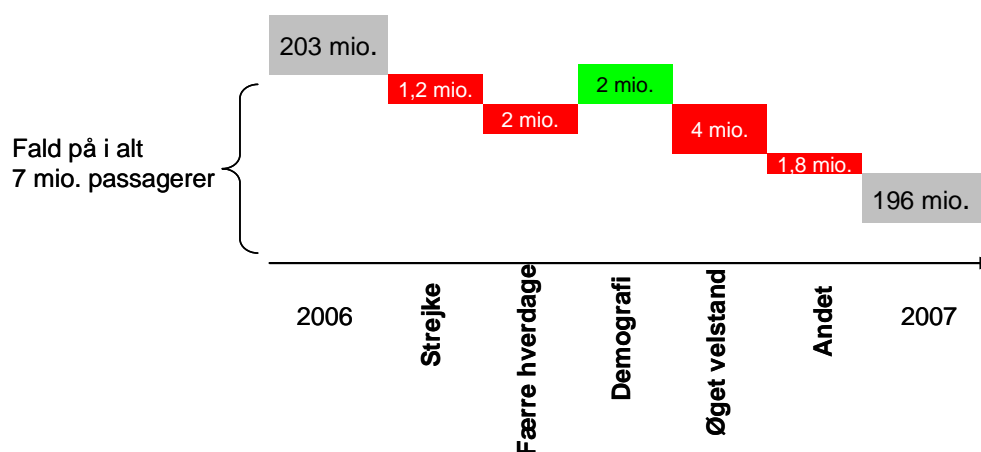


## 6 Passagerudviklingen i 2007

I det følgende gives en redegørelse for passagerudviklingen i 2007 for de enkelte selskaber. Afsnittet afsluttes med en samlet vurdering af passagerudviklingen for 2007.

### 6.1 Movia

#### Buspassagerudviklingen i Hovedstadsområdet 2007



Movias buspassagerudvikling i Hovedstadsområdet for driftsåret 2007 har været forbundet med et fald på **3,7 %** i forhold til året før fra 203 mio. passagerer i 2006 til 196 mio. i 2007. Årsagen til passagerfaldet skal findes i en række direkte og indirekte faktorer.

Som en direkte konsekvens af de mange strejker og arbejdsnedlæggelser i marts og juni måned faldt passagertallet med ca. 1,2 mio. svarende til 0,6 % point af det samlede fald for året.

Der var 3 færre hverdage i 2007 i forhold til 2006, hvilket betød ca. 2 mio. færre passagerer, svarende til ca. 1 % points fald.

Den demografiske udvikling i Hovedstadsområdet i 2007 er karakteriseret ved 2,5 % flere unge under 20 år i forhold til 2006 samt 1,5 % flere ældre over 60 år i

samme periode. Effekten heraf har været positiv for passagerudviklingen eftersom gruppen af unge under 20 år og ældre over 60 er de to kundegrupper, som oftest benytter busserne.

Derimod har den gunstige økonomiske situation haft en negativ effekt på passagertallet eftersom flere har fået råd til en bil eller evt. bil nummer 2. En undersøgelse af kundesammensætningen i busserne i Hovedstadsområdet viser, at det specielt er den arbejdende del af befolkningen mellem 20 til 40 år, som har valgt busen fra. Henover de seneste 5 år er andelen af kunder mellem 20 til 40 år gået fra at være 42 % af alle kunderne til i dag at udgøre 34 %. I perioden fra 2006 til 2007 faldt andelen af kunder mellem 20 og 40 år med ca. 1,5 % point, svarende til godt 4 mio. passagerer.

Af andre faktorer med betydning for passagertallet i 2007 kan nævnes vejrlige forhold, hvor et større antal nedbørsdage end året forinden bidrog positivt til passagerudviklingen, mens effekten af et lavere benzinprisindeks trak i den anden retning.

### **Geografiske forskelle i passagerfaldet i Hovedstadsområdet**

Passagerfaldet i Hovedstadsområdet har først og fremmest fundet sted i Københavnsområdet, hvor specielt udbygningen af Metroen har påvirket passagerudviklingen de seneste år.

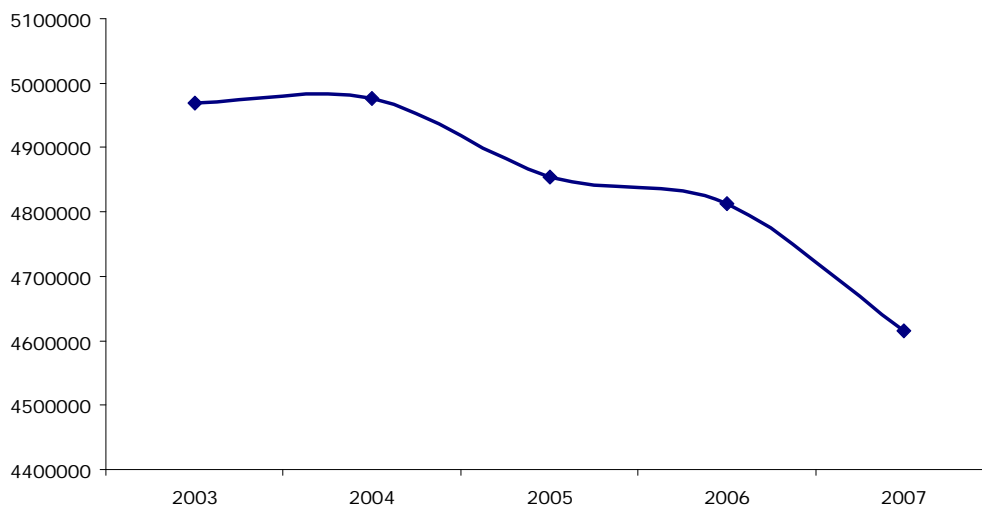
I 2007 var passagerfaldet dog kun på 2 % i Københavnsområdet, mens Solrød kommune oplevede det største passagerfald på hele 12 %.

Omvendt var der vækst i passagertallet i yderkommunerne som Dragør, Stevns og Køge, hvilket afspejler den igangværende udvikling i trafikmønstret i retning af færre passagerer i indre by (håndfladen) og mindre stigning i yderkantskommunerne (langs fingrene).

## Lokalbanerne 2007

Lokalbanerne oplevede et passagerfald på ca. 4 % fra 2006 i forhold til året før hvis man ser bort fra Lille Nord, der blev overdraget til Movia ved årsskiftet. De 4 % repræsenterer et ekstraordinært stort fald i forhold til tidligere år, hvor passagerudviklingen hen over en 4-årig periode er faldet med 7 % i alt.

Udviklingen i Passagertallet for 5 Lokalbaner eksklusiv Lille Nord 2003- 2007



Udviklingen i passagertallet for Lokalbanen i 2007 dækker over store udsving på de enkelte strækninger.

I de løbende kvalitetsmålinger på lokalbanerne fremgår det, at passagerne har samme tilfredshed med togmateriellet, som de altid har haft, ligesom passagerne har en positiv holdning til overholdelse af køreplanen.

Det faldende passagertal skal derfor ikke findes i tilknytning til selve togproduktet, men nok nærmere ses i forbindelse med den stigende velstand og den øgede biltrafik.

## **6.2 NT**

### **Buspassagerudviklingen i NT 2007**

NT har gennemført passagertællinger og rejsevaneundersøgelser i 2007 i lighed med tidligere år. Pt. har NT imidlertid ikke overblik over de samlede resultater af de gennemførte tællinger samt rejsevaneundersøgelserne og er dermed heller ikke i stand til at levere et præcist passagertal. I stedet er 2007 passagertallet udtryk for et skønnet passagertal ud fra udviklingen i passagerindtægterne. NT vurderer således, at udviklingen i passagertallet i 2007 har været negativ, svarende til ca. 1,7 %.

## **6.3 Midttrafik**

### **Buspassagerudviklingen i Midttrafik 2007**

Fra 1. januar 2007 har Midttrafik overtaget varetagelsen af den offentlige service- trafik fra de tidligere trafikselskaber og amter. Midttrafik har også fået overført administration af kollektiv trafik, fra de tidligere kommuner i henholdsvis Ring- købing Amt og Århus Amt.

Midttrafik har ikke gennemført passagertællinger på ruterne i 2007. Det er derfor ikke muligt at fastsætte et passagertal for Midttrafik baseret på passagertællinger. Dog vil Midttrafik gennemføre passagertællinger fra 2008.

De afgivne myndigheder - kommuner, amter og trafikselskaber, har i 2006 afholdt tællinger på ruterne. Tællingerne er ikke fuldt ud anvendelige for Midttrafik.

Af nævnte grunde er det ikke muligt at foretage sammenligninger i passagerudvik- lingen i 2007 for Midttrafik.

Midttrafiks indtægtsbudget 2007 er dannet på baggrund af de afgivne myndighe- ders indmeldte passagerindtægter. Det er Midttrafiks vurdering, at de afgivne myndigheder generelt har overvurderet passagerindtægterne. Midttrafik har sat et revisionsfirma til at analysere de indmeldte budgetter.

På den baggrund kan Midttrafik endnu ikke med faglig sikkerhed redegøre for, hvorledes passagerudviklingen har været i 2007.

Administrationen har orienteret Midttrafiks bestyrelse om den økonomiske udvikling i forhold til budgettet for 2007 og sammenligninger med salgstal fra 2006.

Samlet set skønner Midttrafik et fald i passagerindtægterne på 1,1 % i forhold til de budgetterede indtægter. Baggrunden for dette skøn er de foreliggende salgsstatistikker for billet/kortsalg i Århus Kommune og det tidligere Århus Amt, for 1. og 2. kvartal 2007.

## **6.4 Sydtrafik**

### **Buspassagerudviklingen i Sydtrafik 2007**

Tællingen fra 2007 er ikke færdig på nuværende tidspunkt og med hensyn til sammenligningsgrundlaget, har Sydbus og RAT ikke foretaget passagertællinger i 2006. Der er ikke i den undersøgte periode foretaget tællinger i Sydbus. Det samlede passagertal i Sydtrafik skønnes til mellem 30 og 40 mio. passagerer årligt.

En sammenligning af passagerindtægterne i budgettet for 2007 med indtægterne i det foreløbige regnskab for 2007 og en forudsætning om, at den procentvise mindre indtægt er lig med det procentvise fald i antallet af passagerer, indikerer, at der er sket et fald i passagertallet på 5,2 %.

## **6.5 Fynbus**

### **Buspassagerudviklingen i Fynbus 2007**

Fra 1. januar 2007 overtog Fynbus varetagelsen af den offentlige servicetrafik fra Fyns Amt og de fynske kommuner samt Langeland og Ærø. De foreliggende passagertal baserer sig alene på billetteringsdata fra regionalbusserne og bybusserne i Odense. På de regionale ruter er antallet af påstigninger faldet med 7 %. Faldet er sket på alle rejsehjemler, mest markant på Turkort (14 %) og Uddannelseskort (17 %). I de odenseanske bybusser er passagerfaldet jævnt fordelt på rejsehjemler og udgør ca. 9 %.

## 6.6 BAT

### Buspassagerudviklingen i BAT 2007

BAT gennemfører årlige trafiktællinger i hhv. uge 28 (juli), uge 35 (august/september) og uge 45 (november), der dækker kørslen i højsæsonen, mellemsæsonen og lavsæsonen. Behandlingen af de tre tællinger i 2007 er netop afsluttet. I uge 28 er der på det regionale rutenet en tilbagegang på 29 % og på bybusnettet en tilbagegang på 34 %. Det skal bemærkes, at der på regionalnettet alene tælles på rute 3 som indikator for hele nettet. I uge 35 er der på det regionale rutenet en tilbagegang på 1 %, på bybusnettet en tilbagegang på 5 % og på lokalruterne en tilbagegang på 19 %.

I uge 45 er der på det regionale rutenet en tilbagegang på 10 %, på bybusnettet en fremgang på 3 % og på lokalruterne en tilbagegang på 17 %.

Passagertallet er i 2007 faldet til 2 mio. årlige rejsende. Passagertallet toppede i 1989 med 2,5 mio. og har siden frem til 2003 holdt sig nogenlunde konstant på et niveau omkring 2,3 mio. årlige rejsende. Siden 2004 har passagertallet dog været konstant faldende med i gennemsnit 5 % om året. Afvandring fra øen, små ungdomsårgange og senest, at "velstandsbølgen" også er skyllet ind over Bornholm, har tæret på passagertallet og dermed på økonomien. Men også, at sommerens turister, som et andet udtryk for den stigende velstand, i stigende grad kommer til øen i egen bil, tærer på passagertallene. Det skal bemærkes, at trafikudbuddet har holdt sig nogenlunde konstant i mange år, og at en forringelse i den hidtidige betjening, der har været på bybusruterne og på de regionale ruter, således ikke har gjort sig gældende.

## 7 Takster

Taksterne er i perioden 2003-2007 steget mere end den almindelige prisudvikling. Opgjort som et simpelt gennemsnit for alle selskaberne fremgår det, at der specielt for årene 2003 og 2004 har været tale om væsentlige takststigninger i forhold til udviklingen i forbrugerprisindekset. De store takststigninger i 2004 skal ses i lyset af bortfaldet af Statens kompensation for nedsatte takster (-10 %), der fik virkning fra 01-01-2004.

**Gennemsnitlige takstændringer som trafikelskaberne har udmeldt i perioden 2003-2006 (i procent).**

	2003	2004	2005	2006
VT	3,7	2,9	2,5	1,9
STS	4,6	12,2	3,1	2,8
BAT	6,3	11,1	0,0	0,0
Fyns Amt	6,3	5,7	5,3	3,0
SYDBUS	7,0	8,6	4,1	2,5
RAT	0,0	9,3	9,3	0,0
VAT	6,3	6,3	2,7	2,8
Ringkjøbing Amt	6,0	2,4	2,8	3,5
Århus amt	3,8	4,8	6,0	6,0
VAFT	7,4	7,7	0,0	0,0
NT	6,8	7,1	2,7	3,8
HUR	7,3	12,0	2,7	3,1
<b>Simpelt gennemsnitlig takstændring</b>	<b>5,5</b>	<b>7,5</b>	<b>3,4</b>	<b>2,5</b>

**Årlig vækst i forbrugerpriserne 2003-2006:**

	2003	2004	2005	2006
<b>Årlig vækst i %</b>	<b>2,1</b>	<b>1,2</b>	<b>1,8</b>	<b>1,9</b>

Et mere korrekt billede på den oplevede takststigning burde have indeholdt en sammenvejning af takster og trafikelskabernes passagertal. Uagtet dette, giver det simple gennemsnit en klar indikation på niveauet af de takststigninger, der har været gennem perioden. For den almindelige buspassagerer har det alt andet lige medført, at en større andel af indkomsten er gået til befordring end tidligere.

Effekten af den reale takststigning afhænger af, hvor villige kunderne er til skifte bussen ud med alternative befordringsmidler, og hvilke muligheder de har for det.

I afsnit 10 om den demografiske udvikling i buspassagererne fremgår det, at der er sket et skift i passagersammensætningen i retning af relativt flere unge og ældre, samt relativt færre i den erhvervsaktive alder. Det kunne tyde på, at takststigningerne har haft en negativ effekt på passagerudviklingen i gruppen af erhvervsaktive (den elastiske del af markedet) mens effekten har været begrænset blandt unge og ældre (den mere uelastiske del af markedet).

Skulle det være tilfældet, er der foruden en rationel reaktion fra markedet, med deraf affødte faldende passagertal, også tale om et fordelingspolitisk problem, hvor en stigende del af branchens takstgrundlag hviler på gruppen med de færreste midler.

### **Gennemsnitlige takstændringer som trafikskaberne har udmeldt i perioden 2007**

	2007
Movia	3,0
NT	3,0
Midttrafik	3,0 – 4,3*
Sydtrafik	2,9
Fynbus	3,0
BAT	5,0
<b>Simpelt gennemsnitlig takstændring</b>	<b>3,4 - 3,6</b>

\*Intervalleret dækker over takststudviklinger i forskellige prisområder i Midttrafik

Takststudviklingen for 2007 ligger over udviklingen i forbrugerprisindekset på 1,7 %, men der skal tages forbehold for, at der her er tale om et simpelt gennemsnit, der ikke vægter takstændringerne efter passagertallene i de forskellige områder.



## Passagerindtægterne

Hen over perioden 2003 – 2007 har der været et fald i passagerindtægterne på ca. 4 %. Størstedelen af faldet skete i forbindelse med takststigningerne i 2004. I perioden 2004-2007 har passagerindtægterne stort set været uændret.

I faste priser er passagerindtægterne faldet med 10 % (reguleret med forbrugerprisindekset). Passagernedgangen på 9 % har således været fulgt af en lidt større nedgang i passagerindtægterne i perioden. Nedgangen har især været stor i 2004, hvor statens kompensation for nedsatte takster faldt væk.

## Passagerindtægter for trafikskaberne

<b>Passagerindtægter i 1.000 kr.</b>					
	2003	2004	2005	2006	2007**
Movia	1.289.000	1.204.000	1.202.000	1.234.000	1.224.000
BAT	27.176	26.835	27.705	27.103	27.000
Fynbus	227.942	221.000*	224.583	226.192	218.000
Sydtrafik	260.630	261.648	271.512	258.296	250.000
Midttrafik***	663.800	652.200	664.900	664.900	650.000
NT	276.432	262.663	254.790	264.870	264.000
I alt	2.744.980	2.628.346	2.645.490	2.675.361	2.633.000
<b>Indekseret</b>	<b>100</b>	<b>96</b>	<b>96</b>	<b>97</b>	<b>96</b>
<b>Faste priser****</b>					
<b>I alt mio. kr.</b>	2.930.641	2.772.844	2.741.582	2.720.842	2.633.000
<b>Indekseret</b>	100	95	94	93	90

\*Tallet for 2004 er skønnet

\*\*Tallene for 2007 er foreløbige regnskabstal

\*\*\*Passagerindtægter, der er meddelt Rejseplanen A/S. Der foreligger ikke regnskabstal for 2006 for VAT og Århus Sporveje, hvorfor tallene for 2005 er anvendt

\*\*\*\* Reguleret med forbrugerprisindekset

## 8 Kørselsomfanget

Kørselsomfanget er faldet med 6 % hen over perioden 2003-2007. Faldet er generelt for branchen, idet samtlige selskaber på nær Fynbus har reduceret kørselsomfanget med mellem 3-11 %.

### Kørselsomfang for trafikelskaberne

Køreplanstimer					
	2003	2004	2005	2006	2007
Movia	4.004.000	3.830.000	3.723.000	3.708.000	3.708.309
BAT	80.607	80.384	79.403	79.749	78.435
Fynbus	761.242	761.242*	770.395	772.343	758.152
Sydtrafik	1.003.851	971.251	948.332	946.156	925.034
Midttrafik	2.233.000	2.188.000	2.151.000	2.151.000**	2.151.000**
NT	923.939	861.981	855.027	833.333	820.000
I alt	9.006.639	8.692.858	8.527.157	8.490.581	8.440.930
<b>Indekseret</b>	<b>100</b>	<b>97</b>	<b>95</b>	<b>94</b>	<b>94</b>

\*Tallet for 2004 er skønnet uændret i forhold til 2003

\*\*For 2006 mangler tal fra VAT og Århus Sporveje, hvorfor tallene for 2005 er brugt. 2007 er skønnet uændret

Størstedelen af reduktionen i kørselsomfanget er sket som følge af tilpasninger til udbygning af infrastrukturen, herunder tilpasninger i forbindelse med udbygningen af Metroen i Hovedstadsområdet.

Reduktionen i kørselsomfanget kan forklare en mindre del af passagerfaldet, men andre faktorer har haft større betydning.

## 9 Tilskuddet

Tilskudsbehovet er steget i takt med det faldende passagertal. Samtlige selskaber har i løbet af de seneste 5 år i løbende priser øget deres tilskudsbehov på mellem 3 % og 44 %. I gennemsnit er behovet steget med 20 %. I faste priser er det samlede tilskud steget med 7 %.

### Tilskuddet til trafiksselskaberne

Tilskud i mio. kr. Løbende priser					
	2003	2004	2005	2006	2007***
Movia	1.407	1.499	1.490	1.553	1.675
BAT	11	10	11	13	14
Fynbus	128	143*	155	174	184
Sydtrafik	205	203	205	224	249
Midttrafik	405	401	411	411**	411**
NT	165	200	226	233	238
I alt	2.321	2.456	2.498	2.615	2.778
<b>Indekseret</b>	<b>100</b>	<b>106</b>	<b>108</b>	<b>113</b>	<b>120</b>
<b>Faste priser****I alt mio. kr.</b>	<b>2.592</b>	<b>2.660</b>	<b>2.650</b>	<b>2.686</b>	<b>2.778</b>
<b>Indekseret</b>	<b>100</b>	<b>103</b>	<b>102</b>	<b>104</b>	<b>107</b>

\*Tallet for 2004 er skønnet

\*\*For 2006 og 2007 er tallet skønnet uændret i forhold til 2005

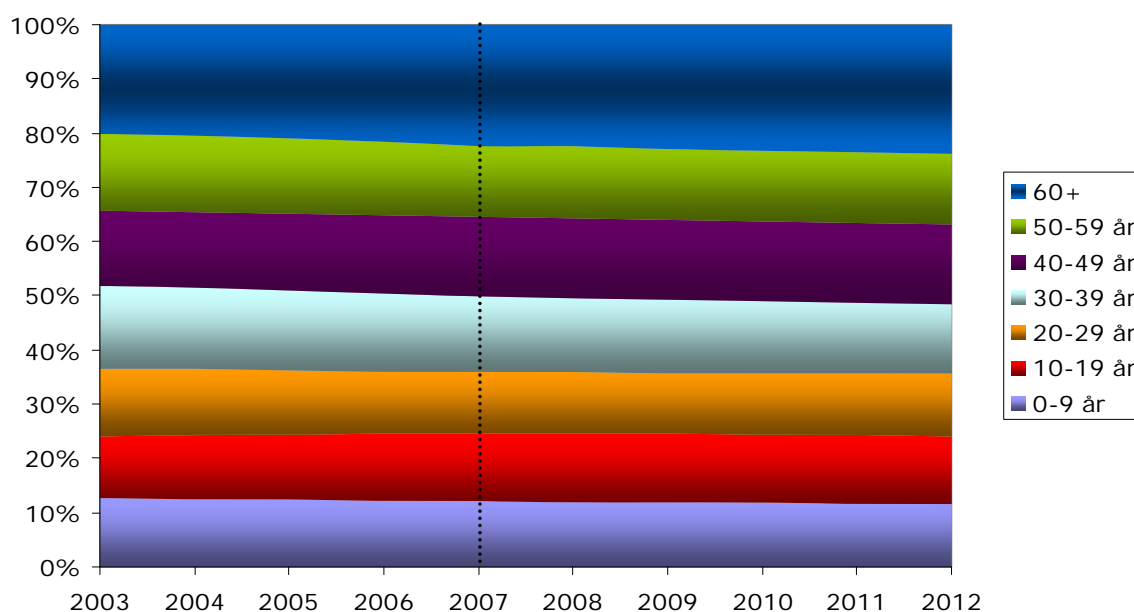
\*\*\*Tallene er foreløbige regnskabstal

\*\*\*\* Reguleret med P/L regulering

## 10 BaggrundsvARIABLES

### 10.1 Demografi

Den demografiske udvikling i Danmark går i retning af stadig flere ældre over 60 år. Således vil op mod hver 4. dansker være over 60 år ved udgangen af 2012, mod godt hver 5. i dag. Gruppen af unge mellem 10 og 19 år udgør i dag 12,5 % af befolkningen, hvilket også er niveauet for de kommende år.



Når befolkningsudviklingen har interesse for busdriften skyldes det, at det erfaringsmæssigt har vist sig, at det specielt er de unge og de ældre, der benytter busserne. De unge vælger bussen i forbindelse med uddannelse, mens de ældre oftest benytter bussen til og fra indkøb, jf. kundeundersøgelse fra Movia og NT.

Gruppen af unge og ældre har det til fælles, at de kun har begrænset adgang til bil i forhold til andre befolkningsgrupper. Det skyldes, at de enten er for unge til at erhverve sig kørekort eller, at de har valgt bilen fra på grund af sikkerhedshensyn og reduceret køreevne.

På grund af den begrænsede adgang til bil er der her tale om kundegrupper af unge og ældre, som er uden reel mulighed for at vælge bussen fra.

En undersøgelse af hvem der sidder i busserne i Hovedstadsregionen, viser da også, at passagerfrafaldet i de seneste år først og fremmest er sket blandt den erhvervsaktive del af befolkningen mellem 20-40 år.

### Aldersfordelingen i busserne i Hovedstadsregionen

	2003	2007	Diff 2007 - 2003
12 til 20 årige	19%	22%	3%
21 til 30 årige	24%	19%	-5%
31 til 40 årige	16%	13%	-3%
41 til 50 årige	12%	12%	0%
51 til 60 årige	11%	12%	0%
60 +	19%	23%	4%

Kilde: Kvalitetsmålinger Movia ca. 45.000 respondenter for de to år 2003 og 2007

Den høje beskæftigelse og den gode økonomiske udvikling har gjort det muligt for gruppen af 20 til 40-årige at købe sig en bil eller ligefrem erhverve sig bil nummer 2. Passagerfaldet blandt de 20-40-årige har samtidig betydet, at stadig færre passagerer angiver transport til og arbejde som hovedformål for, at de tager bussen. Busserne anvendes i stigende grad til mindre ture mellem hjem og indkøb samt til uddannelse og fritid.

### Rejseformål i busserne i Takstområde H.

	2003	2007	Diff 2007 - 2003
Til / fra arbejde	41%	29%	-12%
Til / fra fornøjelser (teater, bio, restaurant m.m.)	6%	6%	0%
Til / fra fritidsbeskæftigelse	10%	15%	5%
Til / fra indkøb o.l.	14%	20%	6%
Til / fra privatbesøg	17%	13%	-4%
Til / fra uddannelse	12%	17%	5%

Kilde: Kvalitetsmålinger Movia ca. 45.000 respondenter for 2003 og 2007

I en lignende undersøgelse af kundesammensætningen i busserne for Nordjyllands Trafikselskab ses samme tendens som i Hovedstadsområdet med relativt flere unge og ældre i busserne, på bekostning af passagerer i den erhvervsaktive alder.

### Aldersfordelingen i busserne i Nordjyllands Trafikselskab

	2003	2007	Diff 2007 - 2003
01-19 år	44%	45%	1%
20-64 år	53%	49%	-4%
65 år +	4%	6%	3%

Kilde: Kundeundersøgelser fra 2003 til 2007 med 3.400 til 4.900 respondenter pr. år

Sammenlignes NT's tal med tallene fra Hovedstadsområdet fremgår det, at kunder i Nordjylland er yngre end i Hovedstadsområdet. Hovedstadsområdet har derimod flere passagerer blandt de 30-64 årige end i Nordjylland, hvorfor velfærdsstigningen de seneste år formodes at have større gennemslagskraft i Hovedstadsområdet. I modsætning til Hovedstadsområdet kører busserne i Nordjylland med langt færre ældre.

Konklusionen på denne sammenligning er, at NT i højere grad end Hovedstadsområdet kører med de unge kunder, der ikke har nogen umiddelbare alternativer. Dette skal imidlertid også ses i lyset af den meget forskellige infrastruktur, som gør det muligt for både gruppen af erhvervsaktive og ældre at benytte sig af bilen i det nordjyske på en forholdsvis effektiv måde. Incitamentet for at tage bussen er således langt svagere i Nordjylland end i Hovedstadsområdet.

### Delkonklusion

Frafaldet af passagerer i den erhvervsaktive alder er særligt bekymrende for passagerudviklingen. Det skyldes dels, at gruppen udgør en væsentlig del af det samlede kundegrundlag, dels at gruppen er den med den højeste egenbetaling.

Passagerfrafaldet blandt de 20-40-årige kan samtidig ses som udtryk for, at bussen mangler konkurrenceevne i forhold til de andre transportmidler.

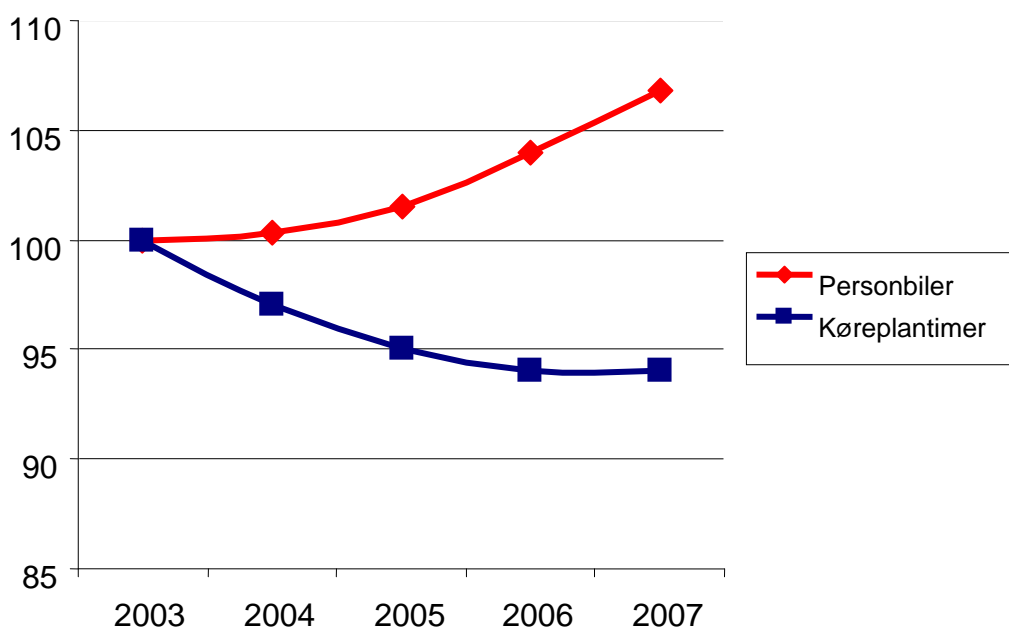
Netop gruppen mellem 20-40 år er den, som har de bedste forudsætninger for at stille krav til busproduktet, idet manglende opfyldelse af kravene vil blive mødt af fravalg af servicen.

Dermed kommer de 20-40-årige til at fremstå som dem, der kan bidrage til forståelsen af, hvad der driver den gode service og følgelig karakteriserer et godt busprodukt. Med frafaldet af de 20-40-årige reduceres branchens mulighed for at udvikle sig sammen med kunderne.

## 10.2 Bilrådighed

Antallet af biler på de danske veje er stigende. Alene i perioden fra 2003 til 2007 er antallet af biler steget med 7 %, så vi i dag har mere end 2 mio. personbiler på de danske veje. Til sammenligning er antallet af køreplantimer reduceret med 6 % i samme periode.

**Udviklingen i antal personbiler samt køreplantimerne  
2003-2007**



*Kilde: Danmarks Statistik samt selskabernes indberetning af køreplantimer*

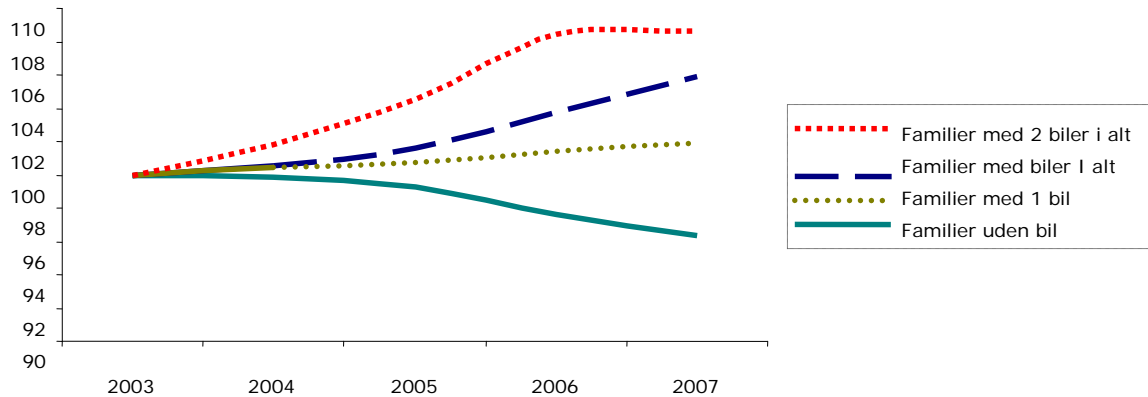
Grafen gengiver, hvad man kunne kalde for en stigende kløft mellem kollektiv og individuel transport. Det større økonomiske råderum har gjort det muligt i endnu højere grad end før at tilvælge bilen frem for bussen.

Det er specielt familier, der i forvejen har en bil, som har stået for væksten. Således er antallet af familier med 2 biler vokset med 9 % i perioden 2003 til 2007, mens stigningen blandt familier med kun én bil er på 2 %.

Samlet set er antallet af familier med 1 eller flere biler steget med 6 % i perioden 2003 – 2007, hvilket først og fremmest skyldes et større økonomisk råderum hos familierne.



## Indexeret udvikling i bilrådighed 2003=100



Kilde: Danmarks Statistik

### Delkonklusion

Den store stigning i antallet af personbiler på de danske veje har den umiddelbare konsekvens, at passagergrundlaget for busdriften reduceres tilsvarende. Det forhold, at biltransporten har større vækst end buskørslen, indikerer samtidig, at kunderne er villige til at betale en høj pris at få løst deres transportbehov.

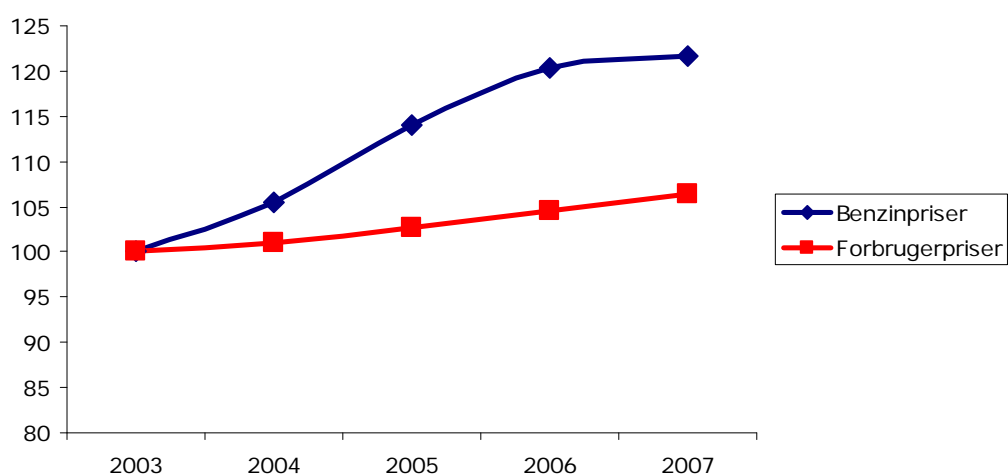
Omkostningerne til anskaffelse af ny bil og drift af samme ligger væsentligt over prisen for et abonnement til den kollektive trafik. Dertil kommer, at de familier, som vælger at afholde omkostningerne til bil nummer to, forventeligt også er dem, som har den mindste marginalnytte herved, eftersom det mest akutte transportbehov allerede er løst med den første bil.

Hvor den umiddelbare effekt let lader sig opgøre i form af reduceret kundegrundlag ved øget biltrafik, så er det straks vanskeligere at vurdere den langsigtede konsekvens heraf. Men erfaringerne viser, at så snart kunderne har erhvervet sig en bil, er det næsten umuligt at få dem tilbage i den kollektive trafik. Fortsætter trenden med en større vækst i bilsalget i forhold til køreplantimer, kan problemerne med faldende passagertal risikere at række langt ind i fremtiden.

### 10.3 Brændstofpriser, takster og passagerudvikling

Benzinpriserne er steget en del hen over de senere år og også mere end priserne på almindelige forbrugsvarer. Kombineret med det stigende antal biler på de danske veje betyder det, at en større del af den samlede husstandsindkomst går til befordring.

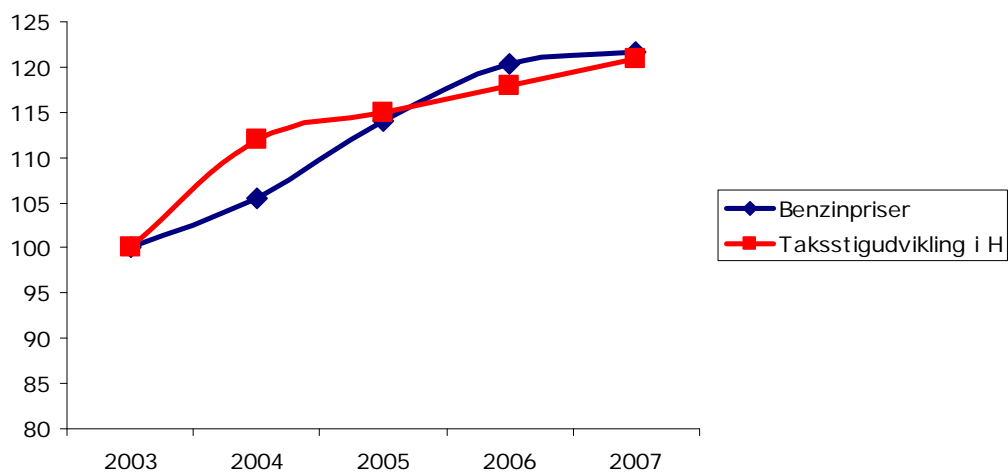
Indekseret udvikling i benzinpriser og almindelige forbrugsvarer 2003 = 100



Kilde: Danmarks Statistik

Sammenholdes udviklingen i benzinpriserne med takstudviklingen i Hovedstadsområdet ses det, at benzinpriserne ikke er steget væsentligt mere end taksterne.

Indekseret udvikling i benzinpriser og taksterne i område H 2003 = 100

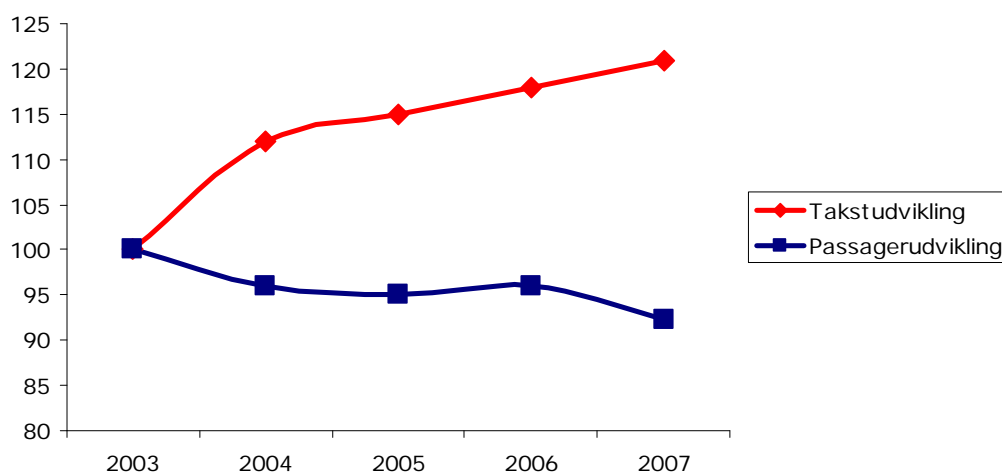


Kilde: Danmarks Statistik

En ekstraordinær takststigning i 2004 indebar større stigning i taksterne end i brændstofpriserne. Men allerede året efter i 2005 lå den akkumulerede taksstigning fra 2003 på niveau med stigningen i benzinpriserne. Siden 2004 er taksterne i Hovedstadsområdet steget jævnt og er i 2007 samlet set steget med 21 % i løbende priser siden 2003.

Takststigningen i 2004 gav anledning til et ekstraordinært passagerfald samme år. Lignende sammenhæng mellem takst- og passagerudvikling er set andre steder i landet.

**Indekseret udvikling i takster i område H og passagerudvikling 2003 = 100**



*Kilde: Movia*

### **Delkonklusion**

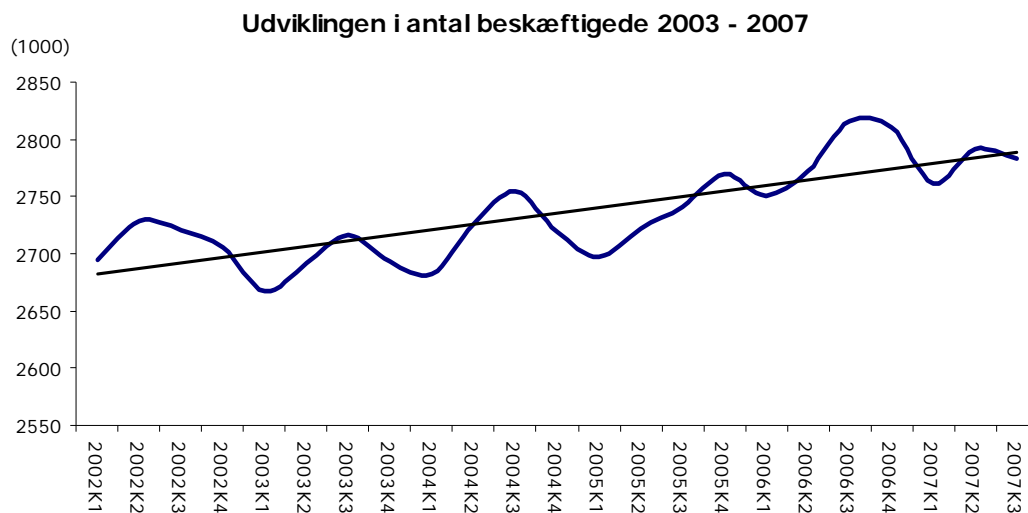
Stigningen i de løbende benzinpriser har været større end prisudviklingen på almindelige forbrugsvarer. Dermed bruger den almindelige husholdning relativt flere penge på befordring end tidligere.

Såfremt taksterne havde fulgt den almindelige prisudvikling, kunne de stigende benzinpriser have givet anledning til en substitution fra bil til bus. Det skete imidlertid ikke.

Tværtimod. Effekten af den 4 år gamle taksstigning kan nemlig fortsat spores i passagerudviklingen, idet holdningen, jf. kundeundersøgelser fra Movia og NT, til billetpriserne fortsat er, at de er for høje. Det til trods for at billetpriserne ikke har udviklet sig hurtigere end brændstofpriserne set over en periode på 4 år.

#### 10.4 Beskæftigelsen

Beskæftigelsen er steget med 4 % over perioden 2003-2007. En gunstig udvikling på jobmarkedet vil forventeligt være korreleret med et stigende passagertal grundet øget behov for transport mellem bolig og arbejde.



Kilde: Danmarks Statistik

Passagerudviklingen har i samme periode været forbundet med et kraftigt fald, hvilket kunne lede til en konklusion om, at der ikke er en sammenhæng mellem antal beskæftigede og passagerudviklingen. Når det imidlertid ikke er tilfældet, skyldes det, at frafaldet blandt den erhvervsaktive del af passagererne skal ses i lyset af en generel velfærdsstigning, der har gjort det muligt at erstatte busproduktet med biltrafik.

#### Delkonklusion

Isoleret set øger en høj beskæftigelse passagertallet i busserne – men den positive effekt heraf opvejes af andre negative effekter, hvorfor den samlede passagerudvikling er for nedadgående.

Specielt har det øgede økonomiske råderum og den moderate vækst i benzinpriserne stimuleret bilsalget og reduceret passagergrundlaget tilsvarende.

Såfremt udvikling fra 2003 til 2007 alene havde været forbundet med øget økonomisk vækst uden særlige beskæftigelsesmæssige forbedringer, ville effekten på passagertallet givetvis have været et endnu større fald, end det vi har oplevet.

På den baggrund synes frafaldet i busserne af den erhvervsaktive del af befolkningen at være særligt bekymrende for passagerudviklingen, eftersom en opbremsning i antal nye borgere i arbejde – evt. som følge af fuld beskæftigelse – vil føre til, at den negative konsekvens af den øgede velstand og de mange nye biler på vejene vil slå fuldt og helt igennem, uden at en afskærmende effekt fra øget boligarbejde befordring dæmper forholdet.

### **10.5 Konklusion vedr. baggrundsvariabler**

Buspassagertallet har været faldende i perioden 2003 til 2007. Uden intervention i markedet er der ikke meget, der tyder på, at det ikke også vil være mønsteret for passagerudviklingen langt ud i fremtiden.

Kombinationen af en rekordhøj beskæftigelse og en faldende andel af borgerne, som benytter bussen til og fra arbejde, indikerer ikke blot et tab af markedsandele til konkurrerende befordringsmidler, men varsler også en længere periode med faldende passagertal, eftersom ”tabte kunder” erfaringsmæssigt er svære at vinde tilbage.

Et stigende bilsalg blandt familier, der i forvejen ejer én bil, indikerer, at forbrugere er villige til at betale en høj pris for at ”undgå” kollektiv trafik. Og det er ikke kun prisen i form af kroner og ører, som kunderne er villige til at betale, viser tal fra Dansk Transport Forskning (DTF). I en prognose for biltrafikkens udvikling fremgår det, at der vil være op mod dobbelt så mange biler på de danske veje i 2030 i forhold til i dag. En sådan stigning medfører udover en CO<sub>2</sub> belastning en

yderligere forværring af fremkommeligheden med øget ventetid i bilkøerne til følge.

Konsekvensen af, at de passagerer, som har et valg, i stigende grad vælger bussen fra og de, som ikke har et valg bliver siddende, er, at vi får en mindre elastisk efterspørgsel på busmarkedet. Det er godt for langtidsplanlægning og rutefastlæggelse, men det er ikke godt, hvis der skal sættes ind med nye initiativer for at vinde kunderne tilbage, og trængselsproblemerne eller problemerne på miljø- og klimaområdet skal løses

Jo længere man venter på at rette op på passagerudviklingen, jo sværere bliver det at komme tilbage på sporet af en positiv vækst.

*Århus, 28. marts 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 4. april 2008 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

## Trafikplan 2008 – 2012 for XXX kommune

Skema for visioner og mål for de lokale ruter.

*(bemærk de skrevne visioner er til inspiration og skal ændres til kommunens vision og skal ses i sammenhænge med den øvrige beskrivelse der skal ske i Trafikplanen fra kommunens side. Alle punkter skal nødvendigvis ikke beskrives, men vil samlet give et godt indblik i kommunens fremtidige mål og indsats på kollektiv trafik )*

Emne	Beskrivelse	Type L1	Type L2	Type L3
<b>Mål</b>				
Miljø hensyn	Skal kørslen have en miljømæssig effekt og hvorledes? Eks. krav til bussens udstødning, eller brug af diesel?. Skal bussen overholde Euro emissioner?: Euro 1 fra 1993 Euro 2 fra 1996 Euro 3 fra 2001 Euro 4 fra 2006 Euro 5 fra 2009 Euro 6 fra (2012?)	Hybridbusser og biobrændsels busser forsøges indsat når det er økonomisk forsvarligt. Busserne skal som minimum bruge svovlfattig dieselolie (svovlindhold i henhold til Skatteministeriets bekendtgørelse, dog maks. 50 ppm) eller andet drivmiddel, der forurener mindre end dette.	Busserne skal overholde Euro X krav.	Busserne skal opfylde minimum Euro 2.
Kommunale centre	Med baggrund i kommunes beskrivelse af formål og planer for kommunens landudvikling, ses ruterne i forhold til denne. Hvorledes skal rutetypen dække de kommunale institutioner, kontorer og bycentre? Hvilke relationer er interessante, byer med svømmehal?, med borgerservice, med speciallæger?	Ruterne skal supplere de regionale ruter for forbindelser mellem kommunes centre. Alle byer over XX indbyggere skal forbindes med minimum X daglige forbindelser. Relationen mellem	Ruterne tilpasses folkeskolerne men skal tillige sikre hjemkørsel for uddannelses institutioner om eftermiddagen og aften skole	Betjener alene folkeskolerne.



Emne	Beskrivelse	Type L1	Type L2	Type L3
		byer med XX og XX forbindes med XX antal afgange. Pendlerstrømme med mere end XX pendlere dækkes med XX afgange.		
Arbejdspladser og betjeningen af disse	Ud fra beskrivelsen af formål og planer for landudviklingen fastlægges hvilke områder, der fremover skal betjenes af kollektiv trafik i kommunen? Hvorledes betjenes områder i dag af de regionale ruter, er det tilfredsstillende, eller skal de lokale ruter supplerer.	Alle arbejdsplads områder med mere end XX arbejdspladser skal have X times drift i tidsrummet XX.XX – XX.XX og XX.XX – XX-XX. Der skal være forbindelser fra alle kommunecentre.	Alle arbejdsplads områder med mere end XX arbejdspladser betjenes på alle dage som Type L 1, hvor type L1 ikke dækker behovet.	
Uddannelses institutioner og betjeningen af disse	Hvilke uddannelses institutioner er der og hvorledes bliver det betjent af regionale ruter, er det tilfredsstillende?	Ruterne skal sikre, at der forbindelser til alle videregående institutioner i kommunen, herunder forbindelser mellem station og institution, der ikke dækkes af de regionale ruter.	Ruterne skal supplere type L1 og de regionale ruter i det omfang, hvor type L1 ikke dækker det geografiske område eller har kapacitet til at dække kørsel mellem station og institution	.
Fritidsinstitutioner og betjeningen af disse	Hvilke fritids institutioner findes der? Skal de alle betjenes? Og i så fald, hvorledes?		Må benytte sig af de tilbud folkeskolernes behov giver. Første morgen tur og sidste eftermiddag tur udføres også på skolefridage	
<b>Servicemål</b>				
Forbindelser til andre kollektive	Hvilke kollektive trafik tilbud skal hænge sammen, hvor og hvor tit?	Ruterne skal have forbindelse til tog og	Ruterne har korrespondancer til	Forbindelser skabes hvor det

Emne	Beskrivelse	Type L1	Type L2	Type L3
trafiktilbud	Skal der være knudepunkter? Hvad er deres rolle?	regionale busser i XX-købing og XX-sted.	tog og regionale ruter samt type 1 ruter. I XX-sted har rute XX forbindelse til rute XX, rute XX til Rute XX, rute XX til tog fra XX. I XX-købing har rute XX forbindelse til rute XX og rute XX. Rute XX har forbindelse til XX	vil være naturligt, hvis ruten ikke skal flyttes mere end X min. for overholdelse af korrespondance. Skolernes ringetider er primære korrespondance.
Prioriterede korrespondancer	Hvilke strækninger er prioriteres i kommunen? Hvorledes skal kommunen hænge sammen på den kollektive trafik? Hvordan hænger det sammen med pendlerstrømmene?	Korrespondance mellem rute xx og XX i tidsrummet xx-xx og xx-x skal prioriteres af hensyn til Pendlere til / fra område XX/ uddannelsessøgende til /fra skole XX	Korrespondance mellem rute xx og XX i tidsrummet xx-xx og xx-x skal prioriteres af hensyn til Pendlere til / fra område XX/ uddannelsessøgende til /fra skole XX	
Maksimale ventetider på rejser i systemet	Hvornår er der korrespondance, hvad er ventetiden? Skal der være særlige regler i kundepunkterne?	I tidsrummet XX.XX – XX.XX er ventetid på korrespondancen mellem tog i xx-købing og bus xx til uddannelsesstederne max. XX. min. Der skal sikres rimelige overgangstider mellem ruter og tog/ruter	I tidsrummet XX.XX – XX.XX er ventetid på korrespondancen mellem tog / busser i xx-købing og bus xx til uddannelsesstederne max. XX. min. Der skal sikres rimelige overgangstider mellem ruter og tog/ruter	
Maksimale rejser tider i systemet	Hvis en passager skal på tværs af kommunen, eller mellem kommunes byer, hvad accepteres som rejsetid?	Rute i type L1 kører direkte mellem kommunens byer over XX indbyggere.	Rute i type L2 mellem kommunes byer med over XX indbyggere kører så direkte som	Den maksimale køretid pr. tur fra skole til skole er XX minutter, hvor

Emne	Beskrivelse	Type L1	Type L2	Type L3
		Rejsetiden er således maks. XX % længere end rejsen i bil.	muligt. På hverdage er omvejskørsel kun via byområder med mere end XX indbyggere.	folkeskoleloven følges.
<b>Driftstider</b>				
Kørsels tidspunkter	Hvilke dage kører bussen? I hvilket tidsrum skal der være betjening?	Bussen kører alle hverdage i tidsrummet XX.XX – XX.XX, samt lørdage i tidsrummet XX.XX – XX.XX og søn og helligdage i tidsrummet XX.XX – XX.XX	Bussen kører alle hverdage i tidsrummet XX.XX – XX.XX, samt lørdage i tidsrummet XX.XX – XX.XX	Bussen kører skoledage i tidsrummet XX.XX – XX.XX
Betjening	Hvornår skal bussen køre, skal det være når der mere end 5 passagerer pr. køreplantime?	Afgange hverdage skal have mindst 10 passagerer pr. køreplantime, med mindre, der er tale om tomkørsel. Afgange lørdage inden kl. 14. skal have minimum 8 passagerer pr. køreplantime og 4 passagerer pr. køreplantime efter kl. 14. Søn og helligdage minimum 5 passagerer pr. køreplantime.	Afgange med mindre end 5 passagerer pr. køreplantimer vurderes ændret til telekørsel eller slettes med henvisning til MIDTTUR	
Frekvenser	Hvor ofte skal der være afgang? Afgange fordelt på dage?	På hverdage minimum XX daglige afgange, lørdage	På hverdage minimum XX daglige afgange, lørdage	På skoledage normalt XX ture pr. uge.

Emne	Beskrivelse	Type L1	Type L2	Type L3
		minimum X afgange og søn og helligdage XX afgange på forbindelsen XX –XX	minimum XX afgange	
<b>Buskrav</b>				
Busalder	Hvilken alder må busserne på ruterne have?	Bussen må maksimalt være XX år.	Bussen må maksimalt være XX år	Bussen må maksimalt være XX år
Siddepladser / ståpladser	Skal der være siddeplads til alle? hele tiden? eller kan nogle stå? og i så fald hvor længe? Skal nogle ruter have andre krav end andre? Tæller 3 børn som 2 voksne?	Der skal være siddepladser således ingen skal stå i længere end XX min. Derefter indsættes dublering.	Der skal være siddepladser således ingen skal stå i længere end XX min. Derefter indsættes dublering.	Der skal være siddepladser således ingen skal stå i længere end XX min. Derefter indsættes dublering.
Indstigning	Skal der stilles krav til indstigningen? f.eks. at der laves tiltag for handicappedes adgang Se evt. bekendtgørelse om busindretning: <a href="https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=22231">https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=22231</a>	Der skal kunne medtages op til X kørestol	Ingen krav	Ingen krav

## Trafikplan 2008 – 2012 for XXX kommune

Skema for visioner og mål for bybusserne.

*(bemærk de skrevne visioner er til inspiration og skal ændres til kommunens vision og skal ses i sammenhænge med den øvrige beskrivelse der skal ske i Trafikplanen fra kommunens side. Alle punkter skal nødvendigvis ikke beskrives, men vil samlet give et godt indblik i kommunens fremtidige mål og indsats på kollektiv trafik )*

Emne	Beskrivelse	Type Bx (metrolinjer)	Type B1 (Ordinær linjer)	Type B2 (servicelinjer)	Type B3 (Pendler linjer)
<b>Mål</b>					
Miljø hensyn	Skal kørslen have en miljømæssig effekt og hvorledes? Eks. krav til bussens udstødning, eller brug af diesel?. Skal bussen overholde Euro emissioner?: Euro 1 fra 1993 Euro 2 fra 1996 Euro 3 fra 2001 Euro 4 fra 2006 Euro 5 fra 2009 Euro 6 fra (2012?)	Busser skal bruge svovlfattig dieselolie (svovlindhold i henhold til Skatteministeriets bekendtgørelse, dog maks. 50 ppm) eller andet drivmiddel, der forurener mindre end dette og opfylde Euro X	Hybridbusser og biobrændsels busser forsøges indsat når det er økonomisk forsvarligt. Busser skal bruge svovlfattig diesel og opfylde Euro X	Hybridbusser og biobrændsels busser forsøges indsat når det er økonomisk forsvarligt. Busser skal bruge svovlfattig diesel og opfylde Euro X	Hybridbusser og biobrændsels busser forsøges indsat når det er økonomisk forsvarligt. Busser skal bruge svovlfattig diesel og opfylde Euro X
Kommunale centre	Med baggrund i kommunes beskrivelse af formål og planer for kommunens land-udvikling, ses ruterne i forhold til denne. Hvorledes skal rutetypen dække de kommunale institutioner, kontorer og bycentre? Hvilke relationer er interessante, byer med svømmehal?, med borgerservice, med speciallæger?		Svømmehallen ligger i område XX og der skal være forbindelser fra område XX til svømmehallen.	Centrum skal dækkes således kunderne kan afsættes tæt ved følgende institutioner: XX, XX samt indkøbscenter XX. Boligområde XX med en del ældre borgere betjenes. Områderne XX, XX og XX skal betjenes.	Busserne skal køre via uddannelses institutionerne og industriområde XX

Emne	Beskrivelse	Type Bx (metrolinjer)	Type B1 (Ordinær linjer)	Type B2 (servicelinjer)	Type B3 (Pendler linjer)
Arbejdspladser og betjeningen af disse	Ud fra beskrivelsen af formål og planer for byudviklingen fastlægges hvilke områder, der fremover skal betjenes af kollektiv trafik i kommunen? Hvorledes betjenes områder i dag af de regionale ruter, er det tilfredsstillende, eller skal bybusserne suppleres.	Industri områder med mere end XX arbejdspladser skal have X times drift i tidsrummet XX.XX – XX.XX og XX.XX – XX-XX. Der skal være forbindelser fra alle kommunecentre.	Område XX og område XX skal have direkte busser i tidsrummet XX – XX og igen fra XX – XX med	Typen tilrettelægges ikke efter arbejdspladser. Det beskyttede værksted XX betjenes, med korrespondancer på bybusterminalen	Fra område XX skal der være forbindelser via omstigning på bybusterminalen til område XX.
Uddannelses institutioner og betjeningen af disse	Hvilke uddannelses institutioner er der og hvorledes bliver det betjent af regionale ruter, er det tilfredsstillende?	Linjerne skal betjene XX uddannelsesområde fra XX-by og XX-by	Der etableres 10 min. drift fra bybusterminalen til uddannelsesområderne XX og XX	.	Der etableres direkte forbindelse fra XX
Bycentrum	Skal bybussen have særlige funktioner i forhold til betjening af centrum og de butikker / institutioner, der er placeret her?	Ruterne benytter ringvejen og kommer ikke ind til centrum	Linjeføringen skal sikre at bybusterminalen bliver betjent af alle bybusser. Alle linjer kører XX ud af terminalen via XX-gade og ind på terminalen via XX-gade.	Bussen skal betjene centrum således at den kører ad XX-gade – XX-gade – XX-vej både ud og ind af terminalen.	Ruterne standser i centrum eet sted, på vejen gennem byen inden endestation.
Fritidsinstitutioner og betjeningen af disse	Hvilke fritids institutioner findes der? Skal de alle betjenes? Og i så fald, hvorledes?		Der etableres XX drift på hverdage og XX drift på lørdage i perioden XX – XX og ingen forbindelser på søndage.		
<b>Servicemål</b>					
Forbindelser til andre kollektive	Hvilke kollektive trafik tilbud skal hænge sammen, hvor	I XX skal der være forbindelse til rute	Bybus linje XX har forbindelse til XX		I XX skal der være forbindelse til rute

Emne	Beskrivelse	Type Bx (metrolinjer)	Type B1 (Ordinær linjer)	Type B2 (servicelinjer)	Type B3 (Pendler linjer)
trafiktilbud	og hvor tit? Skal der være knudepunkter? Hvad er deres rolle?	XX og tog	rute		XX
Prioriterede korrespondancer	Hvilke strækninger er prioriteres i kommunen? Hvorledes skal kommunen hænge sammen på den kollektive trafik? Hvordan hænger det sammen med pendlerstrømmene?	Korrespondance mellem rute xx og XX i tidsrummet xx-xx og xx-x skal prioriteres af hensyn til Pendlere til / fra område XX/ uddannelsessøgen de til /fra skole XX	Bybuslinje XX og XX har korrespondancer, gerne i vognløb således der skabes direkte forbindelse mellem byområde XX og område XX		
Maksimal ventetider på rejser i systemet	Hvornår er der korrespondance, hvad er ventetiden? Skal der være særlige regler i kundepunkterne?	Frekvensen er så høj, at der ikke vil være ventetider, der vil få betydning.	På bybuslinje XX, XX XX XX XX og XX er der XX drift. Tiderne tilrettelægges således der ikke er længere ventetid mellem XX, XX og mellem XX, XX og XX end XX min.		I yderpunkterne skal der være direkte forbindelser til rute XX og XX. Busserne afventer hinanden for sikring af denne korrespondance.
Maksimal rejser tider i systemet	Hvad accepteres som rejsetid?	Rejsetiden skal være den samme som i bil på strækningen	Rejsetiden passer til korrespondancer på terminalen.	Der er ekstra tid på linjen. 20 % længere end på normal bybus linje drift	Rejsetiden må maksimalt være mere end xx-% længere end i privat bil
<b>Driftstider</b>					
Kørsels tidspunkter	Hvilke dage kører bussen? I hvilket tidsrum skal der være betjening?	Bussen kører alle hverdage i tidsrummet XX.XX – XX.XX,	Bussen kører alle hverdage i tidsrummet XX.XX – XX.XX, samt lørdage i tidsrummet XX.XX – XX.XX og	Bussen kører hverdage i tidsrummet XX.XX – XX.XX samt lørdage i tidsrummet XX – XX.	Bussen kører alle hverdage i tidsrummet XX.XX – XX.XX,

Emne	Beskrivelse	Type Bx (metrolinjer)	Type B1 (Ordinær linjer)	Type B2 (servicelinjer)	Type B3 (Pendler linjer)
			søndage i tidsrummet XX – XX		
Betjening	Hvornår skal bussen køre, skal det være når der mere end 5 passagerer pr. køreplantime?	Afgange hverdage skal have mindst 10 passagerer pr. køreplantime, med mindre, der er tale om tomkørsel.	Der skal være minimum 5 passagerer pr. køreplantime	Ingen krav	Afgange hverdage skal have mindst 10 passagerer pr. køreplantime, med mindre, der er tale om tomkørsel.
Frekvenser	Hvor ofte skal der være afgang? Afgange fordelt på dage?	På hverdage minimum XX daglige afgange,	På linje XX er der XX-min. drift på hverdage, XX-min. drift på lørdage og XX-min. drift på søndage. På linje XX er der xx-min. drift på hverdage, XX-min. drift på lørdage og ingen kørsel søndage. Området dækkes af linje XX	Der skal minimum være en afgang pr. time pr. linje. Kører på hverdage i tidsrummet XX – XX.	På hverdage minimum XX daglige afgange,
<b>Buskrav</b>					
Busalder	Hvilken alder må busserne på ruterne have?	Bussen må maksimalt være XX år.	Busserne må maksimalt være XX år	Bussen må maksimalt være XX år	Bussen må maksimalt være XX år.
Siddepladser / stå pladser	Skal der være siddeplads til alle? hele tiden? eller kan nogle stå? og i så fald hvor længe? Skal nogle ruter have andre krav end andre? Tæller 3 børn som 2 voksne?	Der skal være siddepladser således ingen skal stå i længere end XX min. Derefter indsættes dublering.	Der skal være siddepladser således ingen skal stå i længere end XX min. Derefter indsættes dublering. Der skal være plads til XX antal kørestole.	Der skal være XX siddepladser og XX plads til kørestole og rollatorer	Der skal være siddepladser således ingen skal stå i længere end XX min. Derefter indsættes dublering
Indstigning	Skal der stilles krav til	Busserne skal	Skal følge krav jf.	Skal følge krav jf.	Skal følge krav,



Emne	Beskrivelse	Type Bx (metrolinjer)	Type B1 (Ordinær linjer)	Type B2 (servicelinjer)	Type B3 (Pendler linjer)
	indstigningen? f.eks. at der laves tiltag for handicappedes adgang Se evt. bekendtgørelse om busindretning: <a href="https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=22231">https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=22231</a>	være 13,7 m og have 3 dørsektioner.	link og være lavgulvsbus med knælefunktion.	link og der skal være knælefunktion.	samt være lavgulvs busser

## Trafikplan 2008 – 2012 for region Midtjylland

Skema for visioner og mål for de regionale ruter.

*(bemærk de skrevne visioner er til inspiration og skal ændres til regionens vision og skal ses i sammenhænge med den øvrige beskrivelse der skal ske i Trafikplanen fra regionens side. Alle punkter skal nødvendigvis ikke beskrives, men vil samlet give et godt indblik i regionens fremtidige mål og indsats på kollektiv trafik )*

Emne	Beskrivelse	Type RX	Type R1	Type R2	Type R3
<b>Mål</b>					
Miljø hensyn	Skal kørslen have en miljømæssig effekt og hvorledes? Eks. krav til bussens udstødning, eller brug af diesel?. Skal bussen overholde Euro emissioner?: Euro 1 fra 1993 Euro 2 fra 1996 Euro 3 fra 2001 Euro 4 fra 2006 Euro 5 fra 2009 Euro 6 fra (2012?)	Alle busser skal opfylde Euro 5 fra og med XX-XX-2XXX	Hybridbusser og biobrændsels busser forsøges indsat når det er økonomisk forsvarligt. Busserne skal bruge svovlfattig dieselolie (svovlindhold i henhold til Skatteministeriets bekendtgørelse, dog maks. 50 ppm) eller andet drivmiddel, der forurener mindre end dette.	Busserne skal overholde Euro X krav.	Busserne skal Euro X krav.
Fremkomme lighed	Bilkøer. Skal bussen dække pendler strømme, mindske bilkøer?	På strækninger over XX-km. etableres eller udbygges typen således frekvens og betjening opfyldes.	Køreplanerne skal tilpasses arbejdstider i XXX by XX, med X times drift i myldretid.	Køreplanerne skal tilpasses arbejdstider i XXX by XX, med X times drift i myldretid.	

Emne	Beskrivelse	Type RX	Type R1	Type R2	Type R3
Kommunale centre	Med baggrund i regionens beskrivelse af formål og planer for regionens udviklingsplan, ses ruterne i forhold til denne. Hvorledes skal rutetypen dække de centre og regionale institutioner? Skal byer niveau deles for betjening, baseret på indbyggertal, institutioner, arbejdspladser ?	Pendlerstrømme med mere end XX pendlere dækkes med XX afgang på hverdage XX afgang. Byer med mere end XX indbyggere skal betjenes med XX-afgang lørdage og XX-afgang søndage.	Pendlerstrømme med mere end XX pendlere dækkes med XX afgang på hverdage XX afgang på lørdage og XX-afgang på søndage.	Ruterne tilpasses pendlerstrømme og uddannelses institutioner	Betjener bykerner, over kommunegrænser samt uddannelsesinstitutioner.
Arbejdspladser og betjeningen af disse	Ud fra beskrivelsen af formål og planer for landudviklingen fastlægges hvilke områder, der fremover skal betjenes af kollektiv trafik i regionen? Hvorledes betjenes områder i dag af de regionale ruter, er det tilfredsstillende, eller skal X-busser suppleres.	Se kommune centre	Alle arbejdsplads områder med mere end XX arbejdspladser skal have X times drift i tidsrummet XX.XX – XX.XX og XX.XX – XX-XX. Der skal være forbindelser fra alle kommune centre.	Alle arbejdsplads områder med mere end XX arbejdspladser betjenes på alle dage som Type L 1, hvor type L1 ikke dækker behovet.	
Uddannelses institutioner og betjeningen af disse	Hvilke uddannelses institutioner er der og hvorledes bliver det betjent af regionale ruter, er det tilfredsstillende?	Se kommune centre.	Ruterne skal sikre, at der forbindelser til alle videregående institutioner.	Ruterne skal supplere type R1 hvor type R1 ikke dækker det geografiske område	Ruterne skal supplere type R1 hvor type R1 ikke dækker det geografiske område
Kultur og fritidsformål	Betjener ruterne bestemte fritidsformål som idrætshaller, naturcentre eller bestemte arrangementer	Ruterne betjener ikke disse formål	Ruterne standser ved haller, idrætscentre o.lign, men kun på hovedstrækning.		Ruterne kører omkring alle haller og andre kultur centre

Emne	Beskrivelse	Type RX	Type R1	Type R2	Type R3
<b>Servicemål</b>					
Forbindelser til andre kollektive trafiktilbud	Hvilke kollektive trafik tilbud skal hænge sammen, hvor og hvor tit? Skal der være knudepunkter? Hvad er deres rolle?	Byer med togstationer betjenes og der skabes sammenhænge med relevante tog forbindelser, primært IC tog.	Byer med togstationer betjenes og der skabes sammenhænge med relevante tog forbindelser, primært IC tog. Ruterne skal have forbindelse til tog og regionale busser i XX-købing og XX-sted.	Ruterne har korrespondancer til tog og type 1 ruter. I XX-sted har rute XX forbindelse til rute XX, rute XX til Rute XX, rute XX til tog fra XX. I XX-købing har rute XX forbindelse til rute XX og rute XX. Rute XX har forbindelse til XX	Forbindelser skabes hvor det vil være naturligt, hvis ruten ikke skal flyttes mere end X min. for overholdelse af korrespondance. Passer primært til uddannelsesinstitutioner.
Prioriterede korrespondancer	Hvilke strækninger er prioriteres i kommunen? Hvorledes skal kommunen hænge sammen på den kollektive trafik? Hvordan hænger det sammen med pendlerstrømmene?	Typen bygges op omkring korrespondancer i endestationerne. Der etableres ikke pause i ture, for korrespondancer. Korrespondancer til Lyn tog skabes evt. ved del ture.	Korrespondance mellem rute xx og XX i tidsrummet xx-xx og xx-x skal prioriteres af hensyn til Pendlere til / fra område XX/ uddannelsessøgende til /fra skole XX	Korrespondance mellem rute xx og XX i tidsrummet xx-xx og xx-x skal prioriteres af hensyn til Pendlere til / fra område XX/ uddannelsessøgende til /fra skole XX	
Maksimale ventetider på rejser i systemet	Hvornår er der korrespondance, hvad er ventetiden? Skal der være særlige regler i kundepunkterne?	Byerne XX og XX og XX udnævnes til korrespondance byer. Her skal være korresponderende ture internt mellem Type RX	I tidsrummet XX.XX – XX.XX er ventetid på korrespondancen mellem tog i xx-købing og bus xx til uddannelsesstederne max. XX.	I tidsrummet XX.XX – XX.XX er ventetid på korrespondancen mellem tog / busser i xx-købing og bus xx til uddannelsesstederne	

Emne	Beskrivelse	Type RX	Type R1	Type R2	Type R3
		ture / ruter.	min. Ingen busser må ankomme til togstationen mindre end XX min. efter tog / regional bus afgang.	rne max. XX. min. Ingen busser må ankomme til togstationen mindre end XX min. efter tog / regionale og type 1 busafgang.	
Maksimale rejser tider i systemet	Hvis en passager skal på tværs af kommunen, eller mellem kommunes byer, hvad accepteres som rejsetid?	Der køres direkte på hovedlandeveje og der standes ikke undervejs. Omvejskørsel i forhold til dette må maksimalt være XX-minutter pr. XX- antal forventede passagerer.	Rute i type R1 kører direkte mellem kommunens byer over XX indbyggere. Rejsetiden er således maks. XX % længere end rejsen i bil.	Rute i type R2 mellem byer med over XX indbyggere kører så direkte som muligt. På hverdage er omvejskørsel kun via byområder med mere end XX indbyggere.	Den maksimale køretid for elever til / fra skole er er XX minutter.
<b>Driftstider</b>					
Kørsels tidspunkter	Hvilke dage kører bussen? I hvilket tidsrum skal der være betjening?	Busserne kører alle dage.	Bussen kører alle hverdage i tidsrummet XX.XX – XX.XX, samt lørdage i tidsrummet XX.XX – XX.XX og søn og helligdage i tidsrummet XX.XX – XX.XX	Bussen kører alle hverdage i tidsrummet XX.XX – XX.XX, samt lørdage i tidsrummet XX.XX – XX.XX	Bussen kører hverdage i tidsrummet XX.XX – XX.XX
Betjening	Hvornår skal bussen køre, skal det være når der mere end 5 passagerer pr. køreplantime?	Ture med mindre end XX-passagerer pr. køreplantime	Afgange hverdage skal have mindst XX passagerer pr.	Afgange med mindre end XX passagerer pr. køreplantimer	

Emne	Beskrivelse	Type RX	Type R1	Type R2	Type R3
		slettes eller køres kun på strækninger hvor passagertallet holdes.	køreplantime, med mindre, der er tale om tomkørsel. Afgange lørdage inden kl. 14. skal have minimum XX passagerer pr. køreplantime og XX passagerer pr. køreplantime efter kl. 14. Søn og helligdage minimum XX passagerer pr. køreplantime.	vurderes ændret eller slettet, evt. sammenlagt med andre ture.	
Frekvenser	Hvor ofte skal der være afgang? Afgange fordelt på dage?	Ved en selvfinansiering på XX-procent vurderes ruten for flere afgange.	På hverdage minimum XX daglige afgange, lørdage minimum X afgange og søn og helligdage XX afgange på forbindelsen XX – XX	På hverdage minimum XX daglige afgange, lørdage minimum XX afgange	På skoledage normalt XX ture pr. uge.
<b>Buskrav</b>					
Farve		Alle busser skal være X-bus bemalet. Der accepteres busser uden bemaling i XX procent af ture på rute XX	Blå. Alle reserve busser skal også være blå.	Blå	Blå. Der accepteres andre farver i XX-procent af afgange
Busalder	Hvilken alder må busserne på ruterne have?	Busserne må maksimalt være XX år.	Bussen må maksimalt være XX år.	Bussen må maksimalt være XX år	Bussen må maksimalt være XX år
Siddepladser /	Skal der være siddeplads til alle?	Der må ikke	Der skal være	Der skal være	Der skal være

Emne	Beskrivelse	Type RX	Type R1	Type R2	Type R3
stå pladser	hele tiden? eller kan nogle stå? og i så fald hvor længe? Skal nogle ruter have andre krav end andre? Tæller 3 børn som 2 voksne?	normalt være stående passagerer.	siddepladser således ingen skal stå i længere end XX min. Derefter indsættes dublering.	siddepladser således ingen skal stå i længere end XX min. Derefter indsættes dublering.	siddepladser således ingen skal stå i længere end XX min. Derefter indsættes dublering.
Indstigning	Skal der stilles krav til indstigningen? f.eks. at der laves tiltag for handicappedes adgang Se evt. bekendtgørelse om busindretning: <a href="https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=22231">https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=22231</a>	Der skal kunne medtages op til X kørestol	Der skal kunne medtages op til X kørestol	Ingen krav	Ingen krav

*Århus, 28. marts 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 4. april 2008 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



Region Midtjylland og alle kommuner i Regionen

Bredgade 1  
6920 Videbæk

Telefon 87 40 83 20

[www.midttrafik.dk](http://www.midttrafik.dk)

**Dato**

6. marts 2008

**Journalnummer**

1-30-75-14-08

**Kontaktperson**

Per Elbæk

**Mail**

[pel@midttrafik.dk](mailto:pel@midttrafik.dk)

**Direkte telefon**

87 40 83 28

**Trafikplanen 2008 - 2012**

Som tidligere nævnt på Fagligt Forum, skal Midttrafik udarbejde en Trafikplan for de kommende 4 år.

Arbejdet med Trafikplanen har hidtil foregået i den nedsatte arbejdsgruppe og jf. vedlagte tidsplan, skal Regionen og de enkelte kommuner nu til at udforme de konkrete visioner og servicemål, de vil arbejde efter, de kommende år.

Som hjælp til arbejdet har arbejdsgruppen lavet vedlagte vejledning til Trafikplanen. Vejledningen indeholder skemaer samt en beskrivelse af ideer til emner og indhold i en Trafikplan.

De vedlagte skemaer kan bruges som inspiration til emner i Trafikplanen, og til de enkelte emner er skemaet udfyldt, som uddybning af hvad emnet kan indeholde. Skemaerne og indhold er alene til inspiration.

I Vejledningen er indholdet i Trafikplanen vist. De enkelte hovedoverskrifter skal beskrives af hver kommune samt af regionen, men hvor indholdet mere er til inspiration. Ikke alle underpunkter skal beskrives, hvilket fremgår af vejledningen.

Arbejdsgruppen afholder møde den 11. marts 2008, hvorefter den første version af et foreløbigt udkast til hele Trafikplanen hurtigst muligt udsendes til orientering. Dette skulle give de enkelte kommuner et godt overblik over, hvilket sammenhæng, de enkelte kommunes bidrag til Trafikplanen indgår i.

På mødet vil arbejdsgruppen overveje muligheden for at tilknytte kommunale kontaktpersoner i forbindelse med udarbejdelsen af Trafikplanen. I er naturligvis velkomne til at stille spørgsmål til os om materialet, og Midttrafik deltager også gerne i møder med kommunerne/regionen om ønsket.

Venlig hilsen

Grethe Hassing

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
3. marts 2008	1-30-75-14-08	Per Elbæk	pel@midttrafik.dk	87 40 83 28

## Eksempel på kommunal Trafikplan

Med denne vejledning vil arbejdsgruppen vedr. Midttrafiks trafikplan gerne give kommunerne inspiration til indhold og ensartet struktur på den samlede trafikplan for Midttrafik. Vejledningen er opbygget således, at de enkelte punkter i Trafikplanen er eksemplificeret.

I denne vejledning er mange punkter beskrevet. Det er forhold i den enkelte kommune, der afgør hvilke punkter, der medtages i Trafikplanen, ligeledes dybden af de emner, der beskrives. Der er punkter, der ikke er relevante for alle kommuner. Hvis en kommune, f.eks. ikke har busterminaler eller en politik på området kan afsnit omkring busterminaler undlades.

Strukturen for Trafikplanen er, at kommunen med udgangspunkt i kommune- og lokalplanen beskriver de kommende udfordringer for den kollektive trafik. En anden indfaldsvinkel er kommunens visioner og servicemål for den kollektive trafik, der sammenholdes med den nuværende service.

Kommunen kan ikke sin service isoleret og derfor vil afsnit 9.3 give kommunen mulighed for at se den kollektive trafik i en sammenhæng med kommende udfordringer for andre aktører indenfor kollektiv trafik.

Det hele samles i sidste afsnit hvor de fundne udfordringer, fra kommune- og lokalplanen og andre aktører, og de gab mellem det ønskede serviceniveau og det nuværende serviceniveau, giver projekter for den kommende periode. Projekterne opdeles i projekter, der arbejdes efter indenfor Trafikplanperioden og projekter, der har længere tidshorisonter, enten for en opstart eller fordi de bare tager længere tid eller afventer andre aktører.

Trafikplanen er således grundlaget for arbejdet med kollektiv trafik i kommunen, ikke bare i de kommende 4 år, men også set i et længere perspektiv.

Der er ikke et rigtigt / forkert svar. Det vigtige er at kommunen får diskuteret og valgt nogle visioner og servicemål, der skal arbejdes efter de kommende år.

Generelt anbefales at benytte kortmateriale ved beskrivelserne, hvilket vil lette beskrivelserne, forståelsen samt overblikket.

Trafikplanens formål for kommunen kan derfor være:

- At sætte fokus på den kollektive trafik i kommunen
- At opsætte de politiske servicemål for den kollektive trafik i x-kommune
- Udstikke politikker for arbejdet med den kollektive trafik de kommende år.

## Indholdsfortegnelse:

### **9 Det lokale rutenet i de enkelte kommuner**

- 9.1 XX Kommune, kommune- og lokalplaner
  - 9.1.1 Beskrivelse af byer, herunder planer for fremtiden
  - 9.1.2 Beskrivelse af industriområder, herunder planer for fremtiden
  - 9.1.3 Beskrivelse af uddannelsesinstitutioner, herunder planer for fremtiden.
  - 9.1.4 Beskrivelse af det nuværende kollektive trafik tilbud
  
- 9.2 Visioner og servicemål for xx-kommune
  - 9.2.1 Vedlagte hjælpeskema for servicemål for kommunen
  - 9.2.2 Beskrivelse af visioner og servicemål for skoleelever
  - 9.2.3 Beskrivelse af visioner og servicemål for behovsstyret kørsel
  - 9.2.4 Beskrivelse af visioner og servicemål for kollektiv relaterede forhold som Terminaler, stoppesteder, vejforhold,
  - 9.2.5 Konklusion på visioner og servicemål for de kommende 4 år.
  
- 9.3 Sammenhæng til øvrige planer
  - 9.3.1 Statens
  - 9.3.2 Regionens
  - 9.3.3 Andre kommuner
  
- 9.4 Status
  - 9.4.1 Status på visioner og mål emner fra skema, herunder hvilke strækninger betjenes i dag
  - 9.4.2 Status på visioner og mål for skoleelever
  - 9.4.3 Status på visioner og mål for den behovsstyrede trafik
  - 9.4.4 Status på terminaler, stoppesteder, vejforhold o.lign.
  - 9.4.5 Hvad er de enkelte ruters økonomi, køreplantimetral, passagertal i dag,
  
- 9.5 Markedsanalyser
  - 9.5.1 Tilgængelighedsanalyser
  - 9.5.2 Pendlingsanalyser
  
- 9.6 Indsatsområder i xx-kommune
  - 9.6.1 Projekter med baggrund i 9.4.1
  - 9.6.2 Projekter med baggrund i 9.4.2
  - 9.6.3 Projekter med baggrund i 9.4.3
  - 9.6.4 Projekter med baggrund i 9.4.4
  - 9.6.5 Samlet oversigt over indsatsområder i Trafikplanperioden samt udover Trafikplanens periode.

## **UDDYBNING AF DE ENKELTE AFSNIT i kapitel 9:**

### **Afsnit 9.1: X-kommune: Beskrivelse af kommunen og udvikling af kommunen jf. kommune- og lokalplanen.**

Afsnittet kan bestå af 2 hoveddele,

1. dels et afsnit der beskriver kommunen mht. boligområder, industriområder, serviceområder, uddannelsesstruktur og andre forhold der beskrives i kommunens kommune- og lokalplan og
2. dels en beskrivelse af det nuværende kollektive trafiktilbud.

Kommunes kommune- og lokalplan indhold:

Forslag til punkter: (afsnit b og c kan hensigtsmæssigt beskrives samlet)

9.1.1: Bystruktur:

- a. Byområder. Oversigt over kommunens byer opdelt efter f.eks. service, der følger kommune- og lokalplanens definitioner. Nogle

byer er måske kommuncentre, andre lokalcentre og andre landsbyer.

- b. Byerne beskrives enkeltvis ved f.eks.: boligområder, centerområder, offentlige områder, erhvervs- og centerområder, rekreative områder, uddannelsesområder. Derudover kan det være interessant at kende boligtyperne i de forskellige områder, hvorved tætheden af mulige kollektive kunder kan udledes.
- c. Udviklingen af de enkelte byområder indenfor Trafikplanens tidshorisont, 2012. Dette kan beskrives gennem samme punkter som ovenstående by beskrivelse: Hvor laves der udstykning til boligområder, til industri / kontor områder eller uddannelsesinstitutioner, skal der ændres på centerområdernes placeringer, eller bygges nyt? Denne beskrivelse vil påvirke de projekter, der skal beskrives sidst i trafikplanen.

#### 9.1.2 Erhvervsstruktur:

- a. Hvor er erhverv placeret i dag. En beskrivelse af handelsområder, industriområder og andre områder jf. kommunens kommune- og lokalplan.
- b. Hvor mange arbejdspladser er der i de forskellige områder? Er der erhverv virksomheder der har særlig stor betydning?
- c. Udviklingen af erhverv. Hvor udstykkes der og hvilke erhverv kan etableres i de forskellige områder? Dette kan have betydning for den fremtidige pendlerstrøm og dermed for projekter for den kollektive trafik.

#### 9.1.3 Uddannelsesområder:

- a. Beskrivelse af skolestrukturen. Hvor er der heldagsskoler, overbygnings elever, friskoler og videregående uddannelses institutioner.
- b. Elev strømme, hvorledes er de? Elever til videregående uddannelser, har de muligheder indenfor kommunen, eller skal de transporteres til uddannelsesinstitutioner udenfor kommunen og i så fald, hvor?
- c. En beskrivelse af de kommende planer for skolestrukturen i kommunen. Skal der etableres nye skole, nedlægges skoler, flyttes 10 klasser eller oprettes heldagsskoler.

#### 9.1.4. Det nuværende kollektive trafiktilbud:

I dette afsnit beskrives det nuværende kollektive trafiktilbud i kommunen. De tog strækninger, regionale ruter (type Rx, R1, R2 og R3), lokale ruter (Type L1, L2 og L3), bybusser (Bm, Bf, Bo og Bs) og telekørselstilbud (teletaxa, Midttur) der er i kommunen beskrives ved:

- Strækning
- Betjeningsformål
- Frekvens
- Korrespondancer

Økonomien for de enkelte lokale ruter kan indsættes her ellers i afsnit 9.4.5.

## Afsnit 9.2: Visioner og servicemål for X-kommune:

- 9.2.1 Overordnede generelle visioner og servicemål  
Til beskrivelse af dette har gruppen udarbejdet vedlagte hjælpeskema.

Dette skema kan udfyldes og vedlægges som afsnit 9.2.1, eller kommunen kan tage de enkelte punkter og føje dem ind i Trafikplanen, helt eller delvis.

I skemaet findes en række serviceområder opdelt på de forskellige rutetyper. For kommunerne udfyldes for lokale ruter og bybuslinjer hvor der er bybus kørsel.

Under hver rutetype har gruppen angivet et eksempel på, hvad servicemålet kan være. Det bemærkes at det er eksempler og disse ikke afspejler kommunens eller Midttrafik politik. Hvert punkt skal kommunen således selv tage stilling til.

Udover serviceområderne, der er beskrevet i skemaet, finder gruppen at der er yderligere delpunkter, der kan beskrives. Disse er gennemgået herunder. Slutteligt i kapitlet samles de forskellige delmål til nogle overordnede mål og de mål, som kommunen vil arbejde efter de kommende 4 år.

### 9.2.2

Visioner og servicemål for skoleelever.

Udover punkterne i skemaet kan Trafikplanen også indeholde et afsnit om transport af skoleelever. Denne beskrivelse kan indeholde følgende punkter:

- Servicemålet omkring afstandskriterier for skoleelever til skole / bus. Ifølge Bekendtgørelse om befordring af elever i folkeskolen skal kommunen sørge for befordring mellem distriktsskolen og hjemmet, når der er en vis afstand mellem skole og hjem. Disse afstande er:
  - For elever 0-3 klasse skal afstanden være mindst 2,5 km,
  - For elever 4-6 klasse skal afstanden være mindst 6 km,
  - For elever 7-9 klasse skal afstanden være mindst 7 km,
  - For elever i 10 klasse skal afstanden være mindst 9 km.

Skal disse afstandskriterier gælde for elever i kommunen, eller har kommunen andre (bedre) mål? Og hvordan vil kommunen løse denne opgave, må eleverne f.eks. transporteres i mere end 1 time?

- Hvad skal servicemålet for folkeskoleelevers ventetider før og efter skoletid være? Må alle elever vente i op til 1 time før og efter undervisningen, eller kan de henvises til SFO?
- Gælder reglerne for folkeskoleeleverne også for elever, der går på friskoler i og udenfor kommunen?
- Trafikfarlige skoleveje. Hvilke kriterier benyttes, og hvilke veje er kategoriseret nu,
- Kørselsomfang for folkeskoler, ligger der eller skal der være en politik for antallet af kørsler til / fra skoler

### 9.2.3

Visioner og servicemål for behovsstyret trafik:

I Trafikplanens afsnit 2.4 er Midttrafik tilbud om behovsstyret kørsel beskrevet. Dette er tilbud som kommunen kan tilslutte sig. Herunder er oplyst de forskellige former for behovsstyret kørsel der tilbydes, og hvor kommunen kan tage stilling til, hvorvidt / hvornår tilbuddene skal tilbydes kommunens borgere.

#### 9.2.3.1

Den individuelle handicapordning:

Midttrafik udfører kørsel i den individuelle handicapordning. I trafikplanen beskrives fakta, dvs. hvor mange borgere er tilmeldt ordningen og hvor mange ture benytte de. Disse tal kan leveres fra Midttrafik.

I ordningen er der forskellige minimums regler og kommunen kan i trafikplanen tage stilling til, om det er de nuværende regler, der skal følges, eller om kommunen vil arbejde for, at nogle af forholdene skal ændres. F.eks. at antallet af ture øges fra de nuværende minimumsantal på 104 til xx-antal ture pr. år. De nuværende regler er beskrevet i afsnit 2.4 og i dette afsnit kan enten alle forhold beskrives eller kun de forhold, der ønskes ændret.

#### 9.2.3.2 Telekørsel:

Midttrafik tilbyder forskellige former for telekørsel. Disse er beskrevet i afsnit 2.4. Telekørsel kan benyttes til at opfylde de beskrevne servicemål i skemaet, som de ordinære busruter ikke kan opfylde. F.eks. hvis der er et servicemål om, at alle mellem store byer skal have forbindelser til / fra hovedbyer om aftenen men behovet skønnes at være lille. I dette afsnit beskrives i hvilke situationer, telekørsel kan dække de beskrevne servicemål, i hvilken form og omfang. Formålet med etablering af telekørsel skal beskrives. En beskrivelse kan være at kommunen vil iværksætte telekørsel, såfremt antallet af passagerer forventes at være mindre end x-passagerer pr. afgang eller en anden kan være at alle ture efter kl. 17 på lokalruterne skal være teletaxa.

#### 9.2.3.3 Midttur:

Midttrafik tilbyder kommunerne at bidrage til finansieringen af Midttur hvorved kundens egen betaling halveres og kommunen dækker rest omkostningen. I Trafikplanen kan kommunen tage stilling til, dels under hvilke forhold kommunen kan tilslutte sig med finansieringen og dels hvad formålet med tilslutningen skal være. Et formål kan være at kommunen ønsker at give borgerne tilbuddet billigere end uden medfinansiering. Et forhold kan være at taksten for kunden, også skal være det halve ved kørsel mellem x-kommune og y-kommune eller at kommunens med finansiering skal være højere, således kundens egen betaling mindskes og Midttur dermed bliver et reelt alternativ til telekørsel eller anden kollektiv transport på de tyndt belagte ture / strækninger.

#### 9.2.4 Andre forhold:

Udover disse servicemål for selve transporttider og frekvens er der områder udenfor selve den kollektive trafik, der har en påvirkning af serviceniveauet. Disse forhold kan også beskrives ved status og politik. Områder kan være:

- Kommunen har mulighed for at lette / besværliggøre udførelsen af den kollektive trafik gennem; etablering af bump, bus prioritering og etablering af busgader. Hvad er kommunens politik for vejdisponering i forhold til den kollektive trafik?
- Stoppesteder er også en del af serviceniveauet. Derfor kan kommunen beskrive det nuværende stoppestedsudstyr og politik for stoppestedsudstyr. Hvor og hvornår skal der etableres et stoppested, og i hvilke situationer skal stoppestedet være udstyret med: stander, læskærm, skraldespand, bænk, fortovsfliser, cykelstativ osv. Her vil en kategorisering af stoppesteder, beskrevet på udstyr være en god ide.

- Udover stoppesteder kan kommunen også beskrive busstationer / terminaler, hvis sådanne forefindes og serviceniveauet for disse, herunder om der skal være betjening, kiosk, realtids information, busparkering, privatbilkøring, chaufførstue, adgang til glemte sager osv.

9.2.5 Konklusion på visioner og servicemål for x-kommune.

### Afsnit 9.3 Sammenhæng til øvrige planer:

Kommunens kollektive trafik kan ikke ses isoleret. Der er andre aktører, der udfører kollektiv trafik på tværs af kommunegrænser, og nogle af disse aktører kan opfylde eller delopfylde kommunes visioner og servicemål. Der er således et sammenspil med andre. Dette sammenspil og forventninger til øvrige aktører beskrives i dette afsnit.

9.3.1 Statens togplaner.

I kapitel 5 beskrives statens trafikplan, herunder togtrafik. Hvis der er togstrækninger i kommunen, beskriver dette afsnit togenes bidrag til den kollektive trafik i kommunen. I kapitel 5 beskrives Midttrafikks overordnede forventninger til togtrafikken. Dette afsnit skal være mere lokalt.

I skemaet i afsnit 9.2 er beskrevet hvilke korrespondancer der skal være. Dette afsnit skal beskrive hvorledes tog driften betjener kommunen i dag, kommunens fremtidige ønsker til tog betjeningen og hvorledes kommunen vil forholde sig til ønskerne, hvis de opfyldes eller ikke opfyldes.

9.3.2 Regionens planer

I kapitel 6 skal det regionale rutenet beskrives. Dette kapitel skrives dog samtidigt med kommunens trafikplan. De regionale ruter og de lokale ruter danner i sammenhæng, det samlede rutetilbud til borgerne i kommunen. Derfor skal dette afsnit 9.3.2 beskrive kommunens forventninger og ønsker til det regionale rutenets sammenspil med de lokale ruter i de kommende 4 år. I afsnit 3.1.1 er der dog beskrevet en del af de nuværende planer for det regionale rutenet. Kommunens ønsker og forventninger til de regionale ruter, skal derfor også forholde sig til beskrivelsen i afsnit 3.1.1.

9.3.3 Andre kommuner:

Nabo kommuner har også kollektiv trafik og i nogle situationer, kan det give en optimal betjening, hvis en rute planlægges på tværs af kommunegrænser, uden at ruten får karakter af en regional rute. Nogle byområder og nogle uddannelsesinstitutioner ligger tæt ved kommunegrænser, hvor en rute med fordel kan "vende omkring" byen eller uddannelsesinstitutionen, i stedet for at oprette en ny rute. I Trafikplanen kan det derfor være en ide, at se på nabo kommunale ruter.

### Afsnit 9.4. Status:

Med udgangspunkt i punkter i afsnit 9.2 beskrives punkternes nuværende status. Forskellen på afsnit 9.2 og 9.4 danner således sammen med afsnit 9.5 basis for hvilke indsats områder kommunen skal have i de kommende år, for at opfylde visionerne i afsnit 9.2. I indholdsfortegnelsen er angivet emner, der kan beskrives. Status kan indeholde en oversigt over ruter, antal ture, betjeningstidsrum, passagertal, indtægter og udgifter, samt formål.

### Afsnit 9.5 Markedsanalyser:

Midttrafik leverer pendler-analyser til dette afsnit. Analyserne skal danne grundlag for vurderingen af behov for kollektiv trafik. Set i forhold visioner og servicemål i afsnit 9.2, øvrige aktørers betjening af kommunen og status, skal dette afsnit vise, om visioner og servicemål er opfyldte eller evt. overopfyldte.

Industriområder og uddannelsesområder er traditionelt store pendler områder. Analyserne viser hvorfra disse pendlere kommer og giver dermed ideer til, hvor de kommende indsatsområder skal være. Analyserne kan også vise, at der er etableret kollektiv transport på forventede pendlerstrækninger, hvor det viser sig, at der ikke er pendlerstrømme, f.eks. kun på delstrækninger af den tilbudte kollektive transport. Analysen skal således bidrage til at formulere projekter i afsnit 9.6.

#### **Afsnit 9.6 Indsatsområder i x-kommune:**

Ud fra de beskrevne forhold er der nogle forhold mellem visioner / servicemål og de faktiske forhold. Nogle af disse forhold kan udmøntes i indsatsområder for kommunen i de kommende 4 år. Andre kan have en længere tidshorizont. Det vigtige i dette afsnit er, at få konkluderet forskellen på de opsatte mål og faktiske forhold og hvilke af forskellene, der skal fokuseres på i de kommende 4 år.

Bemærk at det er vigtigt at indsatsområderne, dels er realiserbare både tidsmæssigt, i forhold til samarbejdspartnere og økonomisk.



*Århus, 28. marts 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 4. april 2008 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 4  
Bilag nr. 3**



**midttrafik**

**UDKAST til  
Trafikplan for Midttrafik  
2008 -2012**

Version af 14. marts 2008

## Indholdsfortegnelse:

<b>0</b>	<b>Indledning</b>	<b>4</b>
<b>1</b>	<b>Visjoner for den kollektive trafik, der rækker ud over planperioden</b>	<b>5</b>
1.1	Den kollektive trafiks rolle i samfundet	5
1.2	Midttrafiks mission, visioner og mål	7
1.2.1	Missionen	7
1.2.2	Visionerne	7
1.2.3	Mål	8
<b>2</b>	<b>Status for Midttrafiks område</b>	<b>9</b>
2.1	Midttrafik i tal	9
2.2	Midttrafiks kunder	10
2.3	Midttrafik i et økonomisk perspektiv	10
2.4	Midttrafiks rutenet	11
2.4.1	Klassificering af det regionale rutenet	11
2.4.2	Klassificering af det lokale rutenet	11
2.4.3	Klassificering af by-busnettet	12
2.4.4	Behovsstyret kørsel	13
2.4.4.1	Telekørsel	14
2.4.4.2	Den lovpligtige individuelle handicapkørsel	15
2.4.4.3	Koordineret kørsel	16
<b>3</b>	<b>Indsatsområder i planperioden</b>	<b>18</b>
3.1	Beskrivelse af indsatsområderne	18
3.1.1	Trafikplanlægning	18
3.1.1.1	Områdeplaner for større byer	19
3.1.1.2	Trafikplaner for øvrige kommuner og for det regionale rutenet - effektivisering og revision efter kommunernes og regionens mål	20
3.1.1.3	Etablering af letbane i Østjylland samt udvikling af privatbaner	21
3.1.1.4	Fremkommelighed for busser	21
3.1.1.5	Indsatsområder for behovsstyret kørsel	21
3.1.2	Takster og billettering	23
3.1.2.1	Takstsamarbejde	23
3.1.2.2	Ensartet takstsystem	23
3.1.2.3	Rejsekort	23
3.1.2.4	Takststigningsloft	24
3.1.2.5	Kombi-billetter	24
3.1.2.6	Fælles rejseregler	24
3.1.2.7	Færre undtagelser i Midttrafiks takstsystemer	24
3.1.2.8	Oprydning i billetteringssystemerne	24
3.1.3	Trafikdata	25
3.1.4	Information	25
3.1.4.1	Informationsgivning	25
3.1.4.2	Salgsstruktur	25
3.1.5	Kommunikation med Midttrafiks målgrupper	25
3.1.5.1	Kunder	25
3.1.5.2	Leverandører, samarbejdspartnere, presse m.v.	25
3.1.5.3	Medarbejdere	26
3.1.6	Kvalitetssikringssystemer	26
3.1.7	Markedsføring	26
3.1.8	Miljø	26
3.1.8.1	Emissions miljø	26
3.1.8.2	Chauffør-miljø	27
3.2	Opfølgning og succeskriterier	27
<b>4</b>	<b>Letbanen</b>	<b>28</b>
4.1	Visjoner og principper for letbanen	28
4.2	Status	28
4.3	VVM for første etape og senere etaper	29
4.4	Udbygningsperspektiver	30
4.5	Fremtidig organisering	30
4.6	Indsatsområder i planperioden	30
<b>5</b>	<b>Statens Trafikplan</b>	<b>31</b>

5.1	Den statslige togtrafik i Region Midtjylland .....	31
5.1.1	Strækninger.....	31
5.1.2	Fjerntog .....	31
5.1.3	Regionaltog .....	31
5.1.4	Passagertal.....	32
5.1.5	Sammenfatning .....	32
5.2	Midttrafiks forventninger til staten og togoperatørerne .....	32
5.3	Indsatsområder for Midttrafik som følge af Statens Trafikplan .....	32
<b>6</b>	<b>Den regionale trafikplan – herunder X bus og privatbaner .....</b>	<b>33</b>
6.1	Visioner og principper for det regionale rutenet .....	33
6.2	Sammenhæng til øvrige planer .....	33
6.3	Status .....	33
6.4	Markedsanalyser .....	34
6.4.1	Tilgængelighedsanalyser .....	34
6.4.2	Pendlingsanalyser .....	34
6.5	Privatbaner .....	34
6.6	Indsatsområder i planperioden.....	35
6.6.1.1	Modernisering af det regionale rutenet - Fase 1 .....	35
6.6.1.2	Modernisering af det regionale rutenet - Fase 2 .....	35
<b>7</b>	<b>Trafikplan Århus-området .....</b>	<b>37</b>
7.1	Visioner og principper for Århus-området.....	37
7.2	Sammenhæng til øvrige planer .....	37
7.3	Status .....	37
7.4	Markedsanalyser .....	37
7.4.1	Tilgængelighedsanalyser .....	37
7.4.2	Pendlingsanalyser .....	37
7.5	Projekter for det samlede rutenet i Århus-området.....	37
<b>8</b>	<b>Trafikplan Randers-området.....</b>	<b>38</b>
8.1	Visioner og principper for Randers-området .....	38
8.2	Sammenhæng til øvrige planer .....	38
8.3	Status .....	38
8.4	Markedsanalyser .....	38
8.4.1	Tilgængelighedsanalyser .....	38
8.4.2	Pendlingsanalyser .....	38
8.5	Projekter for det samlede rutenet i Randers-området .....	38
<b>9</b>	<b>Trafikplaner for de øvrige kommuner .....</b>	<b>39</b>
9.1	XX Kommune .....	39
9.2	Visioner og servicemål for xx-kommune .....	39
9.3	Sammenhæng til øvrige planer .....	39
9.4	Status .....	39
9.5	Markedsanalyser .....	39
9.5.1	Tilgængelighedsanalyser .....	39
9.5.2	Pendlingsanalyser .....	39
9.6	Projekter i xx-kommune .....	39
<b>10</b>	<b>Sammenfatning .....</b>	<b>40</b>
10.1	Opsummering af indsatsområder.....	40
<b>11</b>	<b>Bilag .....</b>	<b>41</b>
<b>A.</b>	<b>Projektkatalog for 2008 og fremefter.....</b>	<b>41</b>
<b>B.</b>	<b>Tilgængelighedsanalyser.....</b>	<b>41</b>
<b>C.</b>	<b>Pendlingsanalyser .....</b>	<b>41</b>
<b>D.</b>	<b>Statusdel for de regionale ruter .....</b>	<b>41</b>
<b>E.</b>	<b>Statusdel for de lokale ruter.....</b>	<b>41</b>
<b>F.</b>	<b>Lov om trafikselskaber .....</b>	<b>41</b>

# Trafikplan for Midttrafik 2008-2012

## 0 Indledning

*[Dette afsnit skal indeholde formål med planen, strukturen i planen, beslutnings-processen, opfølgning af planen og et resumé]*

Formålet med Midttrafiks trafikplan for 2008-2012 er at beskrive mål for en mere sammenhængende og bedre kollektiv trafik i den kommende periode.

Planen er blevet til i et tæt samarbejde mellem Midttrafiks administration og bestillerne, og resultatet er derfor ikke organisationen "Middtrafiks" plan, men en plan for Midttrafiks geografiske område dækkende alle kommuner og Region Midtjylland.

I planens Kapitel 1 redegøres for Midttrafiks langsigtede visioner og mål. Her findes pejlemærkerne på længere sigt og mål for den kollektive trafik, som det måske kan tage flere planperioder at opnå, men disse er nødvendige at kende, for at vide hvilke skridt der skal tages år for år.

De langsigtede planer danner derfor baggrund for de mere kortsigtede handlinger og planer, der beskrives i Kapitel 3. Her beskrives, hvor der skal sættes ind på kortere sigt dvs. i den næste fire års periode. Kapitel 3 udgør derfor en kerne i Trafikplan 2008-2012, fordi der her opsættes de mål, som Midttrafik gerne efter fire år vil opnå og blive vurderet på.

Inden indsatsområderne for den kommende periode kortlægges, beskrives i Kapitel 2 hvad status er for Midttrafiks område. Det vil sige, hvor langt er Midttrafik allerede kommet på vejen hen mod de langsigtede mål, som beskrevet i Kapitel 1.

Hvor de fire-årige mål er i Kapitel 3 inddelt i indsatsområder, som går *på tværs* af Midttrafiks geografiske område, ser kapitlerne 4 til og med kapitel 9 i denne plan derimod nærmere på indsatsen i forskellige geografiske områder. Kapitlerne 4 og 5 har relevans for flere kommuner og regionen, da disse kapitler omhandler tværgående aspekter og projekter; nemlig Projektet omkring Letbanen i Østjylland og konsekvenserne af den statslige trafikplan for Midttrafiks område.

Kapitlerne 6, 7, 8 og 9 ser på konkrete geografiske områder enten i form af de øvrige kommuners trafikplaner (Kapitel 9) eller visionerne for det regionale rutenet (Kapitel 6) samt to eksempler på at se lidt udover kommunegrænserne (Kapitel 7 og 8) for to større kommuner og deres oplande.

Sidstnævnte er et forsøg på at se på visioner for den kollektive trafik som en helhed – og se det fra kundens side, der ikke tænker i kommunegrænser, men som primært har interesse i at vide, hvordan man f.eks. kommer fra bolig til arbejdsplads.



Arbejdet med denne plan har foregået i et samarbejde mellem en gruppe af administrative medarbejdere fra Lemvig, Herning, Horsens, Favrskov, Randers, Århus, Region Midtjylland og Midttrafik. Arbejdet startede i efteråret 2007 og tidsplanen er, at denne plan skal være færdig i løbet af foråret og sommeren. I efteråret 2008 debatteres og høres planen. Herefter godkendes planen i Midttrafiks bestyrelse.

Nærværende udgave er et udkast til inspiration og videreforarbejdning!

# 1 Visioner for den kollektive trafik, der rækker ud over planperioden

[Dette er perspektivafsnittet med visioner for mere end 4 år]

## 1.1 Den kollektive trafiks rolle i samfundet

[Miljø, klima, energiforbrug, bilkøer, trafikulykker, trafiksikkerhed, sundhedsudgifter, samfundsudvikling og vækst, mobilitet, erhvervsudvikling, udbygning af boligområder]

Der gives store offentlige tilskud til kollektiv trafik og årsagerne er mange.

Den kollektive trafik har mange fordele:

- ☺ Bedre klima
- ☺ Skaber sammenhæng i en stor region
- ☺ Reducerer skader i trafikken
- ☺ Mindsker bilkøer i bytrafikken
- ☺ Øger lighed
- ☺ Øger mobiliteten og kompetencefordelingen
- ☺ Øger livskvalitet
- ☺ Mindsker udgifter til sygehusene

### **Bedre klima**

Det er måske ikke altid nemt at se, hvad man får igen for pengene i form af samfundsnytte og se hvad er cost-benefit effekten er, men trafikens miljømæssige effekter er velkendte og et samfundsmæssigt problem både m.h.t. sundhed, klima (drivhuseffekt), global opvarmning, så den kollektive trafiks fordele for miljøet er derfor oplagte.

### **Skaber sammenhæng i en stor region**

Den kollektive trafik bidrager til at få en stor ny region til at hænge sammen og skabe regional udvikling og få hele Region Midtjylland til at fungere som en helhed både med hensyn til bolig, arbejde, uddannelse og div. service tilbud.

En udbygget infrastruktur og gode kollektive trafiktilbud er af stor betydning for landdistrikternes adgang til byernes tilbud om arbejdspladser, uddannelse, sundhed og fritidstilbud. Forbindelserne er ligeledes afgørende i forhold til landdistrikternes tilgængelighed for erhverv og turisme samt arbejdskraft fra byerne.

### **Reducerer skader i trafikken**

Den kollektive trafik sænker samfundets udgifter til trafikulykker og mindsker menneskelige lidelser.

### **Mindsker bilkøer i bytrafikken**

Kollektiv trafik mindsker trængslen og gør det lettere for alle at komme frem hurtigt og bekvemt. Selv dem der er nødt til at bruge bilen får på den måde en fordel af den kollektive trafik.

### **Øger lighed**

Den kollektive trafik bidrager til at skabe lighed mellem forskellige befolkningsgrupper både med hensyn til køn, alder og økonomiske forudsætninger.

### **Øger mobiliteten og kompetencefordelingen**

Gode muligheder for at pendle øger tilgængeligheden til højere uddannelse og giver større valgmulighed blandt uddannelserne, bredere grundlag for rekruttering og bedre ressourceudnyttelse i uddannelsessystemet. Højere uddannelsesniveau giver højere produktivitet i erhvervslivet.

Gode muligheder for at pendle til arbejde opvejer evt. uligheder mellem lokale arbejdsmarkeder. Med bedre pendlingsmuligheder kan arbejdsmarkedsoplandene blive større og matchningen mellem arbejdskraft og virksomheder blive bedre

### **Øger livskvalitet**

Giver også bevægelsesfrihed til ældre og handicappede.

Giver frihed til at vælge hvor man vil bo.

### **Mindsker udgifter til sygehusene**

Færre trafikuheld og mindre luftforurening giver færre omkostninger til sundhedssystemet.

Men kollektiv trafik kan også medvirke til at give positive psykologiske effekter for borgerne bl.a gennem større livskvalitet, flere muligheder for job og uddannelse og i det hele taget flere valgmuligheder.

## **1.2 Midttrafiks mission, visioner og mål**

Midttrafiks bestyrelse har vedtaget nedenstående mission, visioner og mål for arbejdet i Midttrafik.

### **1.2.1 Missionen**

Missionen er den overordnede retningslinje for alt, hvad Midttrafik gør og udtrykker den fælles retning for ledelse, medarbejdere og samarbejdspartnere. Missionen bestemmer den retning, som produkter, processer, marketing, salg og service udvikler sig i.

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.

### **1.2.2 Visionerne**

Midttrafiks vision er,

- 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.

Kommunerne og regionen ønsker,

- at den kollektive trafik drives så økonomisk effektiv som muligt;
- at driften er stabil;
- at den kollektive trafik bidrager til sociale, miljø- mobilitets- og udviklingsmæssige formål, tilpasset den forskellige befolkningstæthed, mål for by- og land-udvikling og politiske prioriteringer – mest kollektiv trafik for pengene.

Kommunerne og regionen ønsker,

- at Midttrafik tilbyder kompetent rådgivning og beslutninger med en effektiv administration.

Kunderne ønsker,

- at den kollektive trafik er tilgængelig, hurtig, sikker og komfortabel.
- Kunderne ønsker, at Midttrafik overgår deres forventninger!

Bestyrelsen ønsker,

- at bestillernes krav imødekommes bedst mulig,
- at kundernes forventninger indgår i al service og alle tilbud,
- at flere borgere vil bruge den kollektive trafik – af miljø- og samfundsmæssige grunde, at leverandører leverer den fornødne service



### 1.2.3 Mål

- 1 Midttrafik skal sørge for, at det bliver let for kunderne at bevæge sig mellem lokalruter, bybusser, regionale ruter og tog.
- 2 Midttrafik skal have en vifte af kollektive trafiktilbud, der spænder fra letbane, hurtigruter for pendlere, bybusser og lokalruter til telebusser/teletaxi – betjening af borgerne tilpasses kundeunderlag og politiske prioriteringer
- 3 Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik drives så økonomisk effektiv som mulig
- 4 Midttrafik har viden om de forhold, der har betydning for planlægning af kollektiv trafik, pendling, erhvervsudvikling mm., og tilbyder effektive transportløsninger
- 5 Midttrafik skaber et sammenhængende, enkelt og letforståeligt takst- og billetteringssystem, som gør det muligt for kunderne at bevæge sig rundt med én billet
- 6 Midttrafik sikrer sammen med leverandørerne, at den kollektive trafik er pålidelig, rettidig og tryk
- 7 Midttrafik sikrer sammen med leverandørerne, at informationen før, under og efter rejsen er i overensstemmelse med kundernes behov
- 8 Midttrafik arbejder sammen med vejmyndighederne for bedre fremkommelighed og gode publikumsfaciliteter
- 9 Midttrafik sørger for, gennem brug af moderne informationsteknologi, at sikre kunderne let adgang til køb af billetter og til aktuel trafikinformation
- 10 Midttrafik understøtter leverandøren i at have kompetente chauffører, der sikrer flere og mere tilfredse kunder
- 11 Midttrafik arbejder for effektive udbud, som også rummer mulighed for, at leverandørernes incitament i at styrke den kollektive trafik (større tilfredshed, flere kunder) understøttes
- 12 Midttrafik arbejder for partnerskaber med alle, der kan støtte den kollektive trafik
- 13 Midttrafik er både en driftssikker og innovativ organisation, som er optaget af at blive bedre og målt på dens resultater
- 14 Midttrafik måles på sin evne til at levere resultater – faktabaseret. Heri indgår tilfredshedsmålinger (bestillere, kunder, leverandører, borgere mfl.), økonomisk effektivitetsmål, og evne til at "overgå forventninger". Midttrafik vil indgå i enhver form for benchmarking – for at lære og blive bedre
- 15 Midttrafik vil opbygge et kvalitetsstyringssystem, der støtter virksomhedsgrundlaget – eksternt og internt
- 16 Midttrafik arbejder for, at de driftsselskaber (Århus Sporvejes Busselskab, Odder- og Lemvigbanen), der indgår i organisationen, stræber efter at være konkurrencedygtige på fair vilkår, og leverer god trafik for kunderne.
- 17 Midttrafik vil indsamle faktisk viden om den kollektive trafiks betydning i forhold til miljøet, trængselsproblemer og andre vigtige samfunds faktorer og i samarbejde med bestillerne bruge denne viden til information om og udvikling af den kollektive trafik i miljømæssig henseende.

## 2 Status for Midttrafiks område

[Virksomhedsbeskrivelse; Rollefordeling, bestyrelsen, hvem betaler, Hvem er kunderne? MIDTTUR, fakta-tal: antal kunder, budget, opbygning af ruter, rute-definitioner/klassifikationer R1, R2, R3, L1, L2, L3][Der vil blive tale om at lægge dele af beskrivelser i bilag]



Den 1. januar 2007 blev der i den midtjyske region oprettet et nyt trafikselskab, Midttrafik. Midttrafik ejes af kommunerne og Region Midtjylland.

Region Midtjylland og de 19 kommuner bestiller og betaler hos Midttrafik for udførelsen af kollektiv trafik.

Bestyrelsen består af 7 medlemmer udpeget af kommunerne og 2 udpeget af Region Midtjylland.

### 2.1 Midttrafik i tal

<b>Buskørsel i tal:</b>	
Køreplantimer pr. år	2.607.000
Kontraktbusser	1.161
Ruter	400
Kunder pr. år	ca. 90.000.000
Kunder pr. dag	ca. 250.000

<b>Budget bustrafik pr. år:</b>	
Udgifter	1.100.000.000
Indtægter	700.000.000
Netto	400.000.000
Selvfinansieringsgrad	63,6 %

<b>Handicapkørsel pr. år:</b>	
Udgifter	60.000.000
Indtægter	8.000.000
Netto	52.000.000

<b>Kommunale ruter:</b>	
305 lokale ruter	
600 busser	
758 mio.kr. i udgifter	
428 mio.kr. i indtægter	
66 mio. rejser	

<b>Midttrafiks administration:</b>	
130 stillinger, heraf:	
30 kontrollører	
7 på rutebilstationerne	
18 til koordineret kørsel	

<b>Regionale ruter:</b>	
109 regionale ruter	
328 busser	
450 mio.kr. i udgifter	
323 mio.kr. i indtægter	
Odder- og Lemvigbanen	

<b>Region Midtjylland i tal:</b>	
Antal kommuner	19
Antal indbyggere	1.200.000

## 2.2 Midttrafiks kunder

- Fakta om antallet af kunder (K&I: passagertællinger, rejsestrømme, pendlingstal)
- Forventet udvikling i kundetallet
- Kundepotentiale (markedet og konkurrence)
- Midttrafiks målgrupper
- Den typiske Midttrafik kunde

### Midttrafik har flere kundegrupper: (skatte-)borgere, kunder, bestillere og leverandører

#### Hvad synes kunderne

- Hvad ved vi om kundernes tilfredshed
- Hvordan vil vi måle kundernes tilfredshed
- Hvad vil vi bruge målinger til
- Kundeønsker og kundepræferencer (vi ved ikke ret meget endnu)
- Hvordan fastholdes kunderne

### Fakta om Midttrafiks kunder

20 mio. af rejserne i Midttrafiks område er regionale rejser - defineret som rejser, der krydser kommunegrænser. Knap 77 % af pendlingen i Region Midtjylland går til og fra til de store byer Horsens, Århus, Randers, Silkeborg, Viborg, Skive, Holstebro og Herning.

70 mio. af rejserne er bybus- og lokalrejser - defineret som rejser inden for kommunegrænsen. Heraf er 46,5 mio. rejser i Århus Kommune.

Ifølge Danmarks Statistiks pendlingsopgørelser er der ca. 710.000, som både bor og arbejder/er under uddannelse i Region Midtjylland. Af disse pendler ca. 156.000 over de nye kommunegrænser. Ca. 120.000 af sidstnævnte pendler enten til eller fra de gamle store bybuskommuner Horsens, Århus, Randers, Silkeborg, Viborg, Skive, Holstebro og Herning.

Den regionale bus trafik er overvejende præget af pendlertrafik. En brugerundersøgelse i den regionale rutebiltrafik i Århus Amt (2001) viser, at 2/3 af kunderne benytter rutebilen til rejser mellem bopæl og/eller arbejdsplads/uddannelsessted.

Bybussystemet har en særlig stor markedsandel af rejser mellem hjem og uddannelse. Flest af pendlerne er skoleelever og studerende.

#### ALDERSFORDELING BLANDT NUVÆRENDE KUNDER

	Regional bus	Bybus
Unge op til 25 år	46 %	45 %
26-40 år	22 %	11 %
41-50 år	17 %	12 %
51-60 år	10 %	12 %
61-90 år	5 %	20 %
Total	100 %	100 %

Kilde: Marketingsplan – oplæg til markedsføring & information 2007 og 2008, Midttrafik

## 2.3 Midttrafik i et økonomisk perspektiv

[Indtægter, udgifter, køreplantimer, økonomiske udfordringer i form af udefra kommende vilkår, bestillernes vilkår]

## **2.4 Midttrafiks rutenet**

### **2.4.1 Klassificering af det regionale rutenet**

Den regionale bus skal binde bysamfund og kommuner sammen. Regionalruten har desuden en funktion i transport af uddannelsessøgende til ungdomsuddannelserne og pendlere til arbejdspladser og regionale rejsemål. Den er også føderuter til det landsdækkende togsystem og skal supplere det eksisterende toget.

X busruterne er også regionale ruter, men betjener typisk pendlere og besøgsrejsende (fjernrejsende) over større afstande og evt. mellem flere trafikelskaber.

I Trafikplanen er det regionale rutenet opdelt i forskellige typer med udgangspunkt i analyser af pendlerstrømme:

#### **Type RX:**

X-bus nettet, der betjener større regionale rejse- og pendlerstrømme mellem større byområder. X-bus nettet er karakteriseret ved gennemgående busser med få stop og ofte regionsoverskridende. X bus nettet kan suppleres med lynbusser på de kortere delstrækninger, hvor der er mange pendlere.

#### **Type R1:**

Det primære regionale net, der betjener store mellemkommunale rejse- og pendlerstrømme mellem store byområder i hver sin kommune.

#### **Type R2:**

Det sekundære regionale rutenet eller strækninger, som betjener mindre mellemkommunale rejse- og pendlerstrømme (kan være kommunal tilbringer trafik).

#### **Type R3:**

Mindre (Nuværende) regionale ruter og strækninger, der fortrinsvis betjener lokale rejsestrømme – herunder også telebetjening.

### **2.4.2 Klassificering af det lokale rutenet**

En lokalrute fungerer dels som føderute for uddannelsessøgende og pendlere til det øvrige kollektive system i form af evt. bybus, regionale busser og tog dels som skolebus for folkeskoleeleverne. Endvidere skal den lokale rute bringe passagererne fra de mindre bysamfund i kommunen ind til centerbyen/byerne. Lokal ruten skal binde kommunen sammen rent trafikalt. I det følgende defineres de lokale ruter opdelt i ruter med høj koordinering / integreret del af den kollektive trafik og mindre lokale ruter:

#### **Type L1:**

Lokale ruter med kørsel alle hverdage og evt. også lørdage og søndage (typisk regionale ruter og større lokale ruter indtil strukturreformen). Kørslen på disse ruter er i høj grad tilrettelagt efter pendlere og uddannelsessøgende. Køreplanerne er koordineret, så der er korrespondancer til øvrige ruter og tog. Ruterne kan også indgå i betjeningen af folkeskoleelever, hvor skolerne tilrettelægger ringetiderne efter bussernes køreplaner.

#### **Type L2:**

Lokale ruter med kørsel alle skoledage og evt. med reduceret drift eller telebetjening på skolefridage. Der er typisk kørsel ud over det, folkeskolerne har behov for. Kørslen er i høj grad tilrettelagt efter folkeskolerne, men er koordineret med øvrige ruter/tog, således at uddannelsessøgende og pendlere kan bruge lokalruten som en del af transporten. Skolerne og

Kommunen skal være villige til tilrettelægge ringetiderne, så kørslen kan koordineres med øvrige ruter. Midttrafik skal sammensætte kørslen og foreslå ringetider, så skoledagen kan hænge sammen og opfylde kravene til frikvarterer og ventetider.

### **Type L3: (åben skolerute / rabatrute)**

En åben skolerute har til formål at transportere folkeskoleeleverne til/fra skolen. Den kører i et isoleret ruteforløb og har ingen planlagt koordinering eller udveksling af passagerer med andre ruter eller tog.

Kun kørsel på skoledage og køreplanerne er tilrettelagt efter én eller flere skolers ringetider. Der er ikke kørsel udover det behov, som skolerne har. Ruterne benyttes kun i ringe omfang af andre kunder end skoleelever.

I vedlagte bilag er en oversigt over de eksisterende lokale ruter med angivelse af rutens typenummer 1 – 3 og eventuelle bemærkninger om baggrund for type, og forslag til eventuelle ændringer.

## **2.4.3 Klassificering af by-busnettet**

En bybuslinje har til formål at betjene byområder lokalt, oftest til og fra centrum. En bybuslinje binder byområder sammen på tværs og har forbindelse til andre linjer. En bybuslinje kan betjene pendlerstrømme, uddannelsessøgende og centerområder indenfor byområder. Fokusformål er fritid, besøg og ærindekørsel. Dermed er bybuslinjer forskelligartede og brede i deres formål, opbygning og busmateriel. En bybuslinje er karakteriseret ved, at der kun stoppes ved stoppesteder, men disse ligger tæt, således gangafstanden for den enkelte kunde bliver kort. I det følgende er bybuslinjerne opdelt efter formål og kundegruppe.

### **Type Bx: (Metro linjer)**

Metro / pendlerlinjer. Buskørslen tilrettelægges med udgangspunkt i transportbehovet for større pendlergrupper. Det prioriteres at give disse kundegrupper hurtige og direkte forbindelser. I forbindelse med møde- og sluttider køres med høj frekvens. Busserne er gennemgående og stopper kun ved få udvalgte stop. Linjerne kører hverdage.

### **Type B1: (Ordinære bybuslinjer)**

Linjerne er opbygget som ordinære linjer, der kører mellem nærområder og centrum. Linjerne dækker primært kortere bybusrejser i områder i og omkring centrum. Områderne er godt dækket med kort gangafstand til stop. I centrum kører linjerne ofte omkring eller tæt til områder med ældrecentre, indkøbscentre og andre områder med store passagermængder.

### **Type B2: (Servicebus linjer)**

Linjerne er servicebus linjer. Disse er kendetegnet ved en højere tilgængelighed for kundegrupper med særlige behov – gangbesværede, forældre med barnevognen m.v. Servicebusser kan have forholdsvis mere køretid og der anvendes evt. særligt materiel. Ruteføring tilrettelægges så kundegruppernes primære rejsemål f.eks. lokalcentre og indkøbscentre betjenes med kort gangafstand. Busserne stopper ved alle bybusstop, og kan herudover have særlige stop.

### **Type B3: (Pendler linjer)**

Linjerne dækker primært længere bybusrejser mellem forstad/lokalopland og byen. Der kan være højere frekvens i myldretiden end formiddag, aften og weekend. Der er kort gangafstand til stop i oplandet, mens linjerne er mere gennemgående i byen. Kort rejsetid mellem by og opland prioriteres.

## 2.4.4 Behovsstyret kørsel

Midttrafik tilbyder behovsstyret kørsel til dækning af kørselsbehov, der ikke er egnet til traditionel rutebus kørsel f.eks. hvis kundegrundlaget er meget lille eller hvis kørselsbehovet er individuelt og derfor ikke kan tilpasses fast rutekørsel. Denne kørsel vil være en vigtig del af Midttrafiks arbejde på, at udvikle den kollektive trafik i de tyndt befolkede områder.

Behovsstyret kørsel er under stor udvikling og der findes efterhånden mange forskellige versioner af behovsstyret kørsel. Behovsstyret kørsel er ikke et universal middel til at opfylde et tilbud om kollektiv trafik, da behovsstyret kørsel både har fordele og ulemper. De versioner vi kender for behovsstyret kørsel i dag kan opstilles med fordele og ulemper som herunder:

Fordele	Ulemper
Der køres kun hvor og når der er behov	Der skal ringes før kørslen udføres
Tilbuddet er fleksibel og kan tilbydes over alt	Kørslen er ikke taxa, men der er nogle tider og services der skal overholdes
Det genereres kun omkostninger, når der udføres kørsel, der kører ingen tomme busser	Hvis alle ture og strækninger udføres, kan omkostningen overstige en traditionel rutebus betjening
Behovsstyret kørsel kan være område dækkende og være dør til dør kørsel	Det kan være svært for kunden at vide, hvor og hvornår kørslen udføres
Kørslen kan koordineres hvorved der spares ressourcer	Nyt produkt, der kræver stor markedsføring

Midttrafik tilbyder i dag nedenstående behovsstyret kørsel:

- Telebus kørsel
- Den individuelle handicapkørsel
- Koordineret kørsel, den siddende patientbefordring og MIDTTUR
- Kørsel med borgere, der har lovmæssigt krav til transport til f.eks. læge, speciallæge dagcenter eller andre kommunale kørsler.

### Antal udførte ture 2007:

- Handicapordningen
- Siddende patientbefordring
- MIDTTUR
- Ture for kommuner
- Ikke-koordineret telebetjening

### Vogne i den koordinerede kørsel pr. 1.1.2008:

- Antal taxavogne
- Antal liftvogne

### Nøgletal for de enkelte kørselsordninger 2007:

- Omsætning
- Pris pr. tur
- Pris pr. km/køretidsbehov

Midttrafik forventer en stor udvikling både i antallet af udførte ture som i kørselstyperne i de kommende år, f.eks. skal Midttrafik fra 1. januar 2009 udføre den siddende patientbefordring i hele det tidligere Århus amt og udbredelsen af ture for kommuner forventes ligeledes udvidet.

Der er fokus på den behovsstyrede kørsel og der er en stor udvikling i mulighederne for og i kravene til den behovsstyrede kørsel. Midttrafik har oprettet et Videnscenter, hvis opgave i samarbejde med Kørselskontoret er, at sikre en fortsat udvikling af tilbud om behovsstyret kørsel og i øvrigt for kollektiv trafik i tyndt befolkede områder.

Oprettelse af behovsstyret kørsel kan være en metode til at opfylde nogle af de servicemål, der opstilles i Regionens og kommunernes Trafikplaner.

I afsnit 3.1.1.8 er visionerne og indsatsområderne for den behovsstyrede kørsel i Trafikplanen beskrevet.

#### 2.4.4.1 Telekørsel

Telekørsel tilbydes primært i tyndt befolkede områder eller hvor der ikke er basis for kørsel med en traditionel rutebus, f.eks. om aftenen, i weekends og på ikke-skoledage. Indsættelse af en Telebus kan f.eks. have et økonomisk perspektiv, en servicemæssig anskuelse eller en miljømæssig anskuelse. Uanset hvad baggrunden for oprettelse af telekørsel er, skal Telekørsel ske ud fra et af tre overordnede formål:

- Telekørslen kan udføres i stedet for rutekørsel
- Telekørslen skal fungere som til / frabringer til anden kollektiv trafik eller kommune / bycentre
- Telekørslen er et ekstra tilbud til borgerne i form af behovsstyret kørsel.

Hvis der i Trafikplanperioden overvejes at indføre telekørsel bør følgende forhold overvejes:

- Hvem er målgruppen
- Hvad er rejsebehovet
- Hvilke forhold i Trafikplanens visioner og servicemål skal tilbuddet opfylde

I Midttrafik eksisterer der i dag mange forskellige versioner af telekørsel, hvor betjening, bestilling, og takster er forskellige. Midttrafik vil i forbindelse med køreplanrevisioner i Trafikplanperioden og i forbindelse med udbud, tilrette de eksisterende tilbud efter nedenstående principper og dermed harmonisere:

Kørselstype	Betjeningsform	Bestilling	Billettering
Rutekørsel	Linjekørsel	Kørselskontor / busselskab	Kontant billet + abonnementskort + skolekort + uddannelseskort
Til / frabringer	Zone / Stoppested	Kørselskontor / busselskab	Kontant billet + abonnementskort + skolekort + uddannelseskort
Ad hoc / variabel	Zone	Kørselskontor	Kontant betaling efter fast takst.

Midttrafiks mål er at harmonisere tilbuddene og at hovedparten af kørslen fremover varetages af Midttrafiks kørselskontor ud fra ovenstående principper.

Ad: Rutekørsel:

Telekørsel kan anvendes som ruteerstatning, hvilket betyder at telekørslen har samme linjeføring som den ordinære busrute, men udføres på andre tidspunkter, hvor behovet for kørsel er begrænset, ofte som et alternativ til ingen betjening.

Der er dog mulighed for at telebussen kan betjene adresser i et område indenfor en afstand af 1 km. fra den ordinære linjeføring. Dermed bliver betjeningen indenfor området adresse til adresse betjening.

Kørslen bestilles hos Midttrafiks kørselskontor eller hos det selskab, der har vundet kørslen. Bestillingen skal foretages senest 2 timer før afgang.

Kundens egen betaling følger de takster, der gælder for Midttrafik. Dog kan klippekort og institutionskort ikke anvendes.

Ad: Til-/ frabringer:

Telekørsel kan anvendes som tilbringer/frabringer kørsel til den allerede eksisterende rutekørsel. Telekørslen bruges således til at opsamle passagerer og bringe dem til og fra rutekørsel.

Også for denne type er der mulighed for adressedækning i et bånd på 1 km omkring ruten.

Kørslen bestilles hos Midttrafiks kørselskontor eller hos det selskab, der har vundet kørslen. Bestillingen skal foretages senest 2 timer før afgang.

Kundens egen betaling følger de takster, der gælder for Midttrafik. Dog kan klippekort og institutionskort ikke anvendes

Ad: Ad hoc/variabel kørsel:

Se afsnit 2.4.4.3 koordineret kørsel

#### **2.4.4.2 Den lovpligtige individuelle handicapkørsel**

Lov om Trafikselskaber, Lov nr. 582 af 24.06.2005, § 11 omhandler den individuelle handicapkørsel, som gengivet herunder:

*Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede*

**§ 11.** Trafikselskabet skal for svært bevægelseshæmmede over 18 år etablere individuel handicapkørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lign.

*Stk. 2. Individuel handicapkørsel skal*

- 1. som minimum pr. år omfatte 104 enkeltture så tæt til gadedøren som muligt og*
- 2. foregå i et egnet køretøj.*

*Stk. 3. Individuel handicapkørsel skal bestilles i rimelig tid inden kørslen.*

*Stk. 4. Taksterne for individuel handicapkørsel må ikke være væsentligt højere end taksten for øvrig trafik, der varetages af trafikselskabet.*

*Stk. 5. Trafikselskaberne skal inddrage handicaporganisationerne i forbindelse med tilrettelæggelsen af ordningen for individuel handicapkørsel.*



Midttrafik skal, med baggrund i loven, tilbyde svært bevægelseshæmmede individuel handicap-kørsel til fritidsformål.

Opfyldelsen af loven sker ved, at de enkelte kommuner foretager visitation af kommunens borgere, herunder hvilke krav der stilles til køretøj og eventuel hjælper. Den visiterede borger kan efterfølgende bestille kørsel hos Midttrafik, der arrangerer kørslen.

Reglerne for kørsel er forskellige i Midttrafiks område og skal harmoniseres. (for yderligere oplysninger henvises til [www.midttrafik.dk](http://www.midttrafik.dk))

For borgere udenfor Århus kommune er følgende regler for 2008:

- Der kan køres 104 ture om året,
- Ture under 50 km. foretages i taxa eller minibus,
- På ture over 50 km. kan brugeren henvises til delvis benyttelse af tog eller X-bus
- Ture under 50 km. bestilles minimum 2 timer før afgang
- På ture over 50 km. skal turen bestilles minimum 4 hverdage før afgang,
- Der kan køres i tidsrummet kl. 6 - 24 alle ugens 7 dage,
- Kørslen tilbydes som gadedør til gadedør i gadeniveau

Dog er der særlige regler for visiterede borgere i Hedensted kommune, der ønsker korte ture, da disse skal bestilles hos den lokale vognmand og ikke hos Midttrafiks kørselskontor. Her bestilles kun ture over 50 km.

For borgere i Århus kommune er følgende regler for 2008:

- Der kan køres 200 ture indenfor Århus kommune og 52 udenfor Århus kommune,
- Ture indenfor Århus kommune udføres oftest af minibus eller taxa
- På ture udenfor Århus kommune kan brugeren henvises til delvis benyttelse af tog eller x-bus
- Ture indenfor Århus kommune skal bestilles minimum dagen før
- Ture udenfor Århus kommune skal bestilles minimum 4 hele hverdage før afgang
- For ture indenfor Århus kommune er egenbetalingen den samme som Midttrafiks takster, og der kan benyttes klippekort, abonnements kort og kontantbillet.
- Kørslen tilbydes som fortovskant til fortovskant

De enkelte kommuner har mulighed for at vælge forskelligt serviceniveau for deres borgere. Det kan være, at borgeren skal afhentes i hjemmet, og ikke ved gadedør / kantsten eller at kommunen kan ændre antallet af ture pr. år til flere end de fastsatte minimum 104 ture. Valget af evt. andet serviceniveau sker hos den enkelte kommune.

I forbindelse med udviklingen af den tilbudte individuelle handicapkørsel, er der nedsat en arbejdsgruppe bestående af deltagere fra DSI, kommuner og Midttrafik. Gruppen vil lave opfølgning på de vedtagne regler for den individuelle handicapordning og afholder møder efter behov. Regler og takster vil løbende blive justeret i takt med erfaringer og politiske ønsker.

#### **2.4.4.3 Koordineret kørsel**

Telekørsel som ad hoc/variabel kørsel benævnes ofte koordineret kørsel, da flere kunders behov forsøges koordineret, selvom det er ad hoc behov. Mængden af koordineret kørsel forventes at vokse de kommende år. Baggrunden for denne forventning er: ældre bliver

længere i eget hjem, hvorved transport til ældrecentre øges, sygehuse specialiseres hvorfor patienter skal transporteres længere og antallet af ældre øges.

Midttrafik har oprettet et kørselskontor, der koordinerer kørsel for Region Midtjylland, Midttrafik og de enkelte kommuner. I 2008 koordinerer Kørselskontoret følgende kørsler:

- Den siddende patientbefordring for Region Midtjylland, dog patienter, der sidder i kørestol, i det tidligere Århus Amt
- Den individuelle handicapordning – ekskl. Hedensted Kommune
- Telekørsel i forskellige kommuner og for Region Midtjylland
- MIDTTUR
- Forskellige lovpligtige behovskørsler for kommuner, herunder kørsel til speciallæge, til dagcentre o.lign.

Koordinationen sker ved, at kørselsbehovene i de forskellige kørsler samles i et IT-system, der dels samler kunderne sammen i de samme vogne, men også forsøger at udnytte tomkørsel. Desto flere kørsler, der skal udføres, desto større chance er der for, at kørslen kan koordineres. Volumen er et nøgleord.

Den største kørsel er den siddende patientbefordring, der vil stige i 2008 og igen i 2009, hvor kørsel i det tidligere Århus amt også medtages. Den siddende patientbefordring er således basis for den koordinerede kørsel. Regionens patientbefordringskontor visiterer og indtaster de kørselsberettigede patienter i Midttrafiks IT-system, hvorefter Kørselskontoret "overtager" ordren og koordinere dem med andre kørsler og sikrer, at kørslerne bliver udført.

De forskellige kommuner og Regionen har forskellige krav til serviceniveauet for deres kunder, som Midttrafik skal opfylde. F.eks. har de enkelte kommuner som nævnt mulighed for at tilbyde de visiterede borgere i handicapordningen afhentning i hjemmet. De muligheder og krav til serviceniveau skal den enkelte kommune forholde sig til i forbindelse med udarbejdelsen af Trafikplanen jf. afsnit 9.2.3.

Midttrafik har dog fastsat de muligheder, der er for borgerne at benytte MIDTTUR. MIDTTURs tilbud om dør til dør kørsel betyder at kørslen adskiller sig meget fra den ordinære rutekørsel og dermed også henvender sig til kunder, der kan have svært ved at transportere sig til / fra stoppesteder.

MIDTTUR er et tilbud, der ret prismæssigt og servicemæssigt befinder sig mellem den ordinære rutekørsel og taxakørsel. MIDTTUR er dør til dør kørsel, men prisen er højere end i den ordinære rutekørsel, hvorimod den er billigere end taxakørsel men hvor kørslen skal bestilles i god tid og kunden ikke kan sikre sig en taxa på et specifikt tidspunkt.

De enkelte kommuner kan tilslutte sig en medfinansiering, hvorved kundens egenbetaling halveres, og kommunen dækker den resterende del. En medfinansiering ændrer således tilbuddets reelle alternativ til den kollektive trafik i en kommune.

De enkelte regler for MIDTTUR kan ses på [www.midttrafik.dk](http://www.midttrafik.dk) hvoraf hovedreglerne er skitseret herunder:

- Kørslen tilbydes alle
- Kørslen er fortov til fortov
- Der kan køres alle ugens dage kl. 6-24
- Kommuner kan medfinansiere kørslen hvorved kundens egen betaling bliver ½ takst

MIDTTUR kan således være en del af det serviceniveau en kommune ønsker at tilbyde sine borgere.

## 3 Indsatsområder i planperioden

*[kortsigtede indsatsområder og prioriteringer]*

I dette kapitel beskrives de større indsatsområder, som Midttrafik, men også region og kommuner, vil prioritere i perioden 2008-2012 med henblik på at opfylde Midttrafiks langsigtede mål, som er beskrevet i kapitel 1.

En del af indsatsområderne forventes at række længere end 2012. Efter to år – i 2010 – vil der blive fulgt op på indsatsområderne med henblik på evt. justering af indsatsområder og tidshorizont. Indsatsområderne dækker de områder, hvor det er muligt at påvirke udviklingen og efterspørgslen af den kollektive trafik.

Der er lagt op til store omlægninger af den kollektive trafik som følge af strukturreformen i 2007. Samtidig er økonomien stram hos både region og kommuner, og den kollektive trafik har de seneste år været præget af en generel passagernedgang. Omvendt er der stærke politiske ønsker om at opprioritere den kollektive trafik, bl.a. som følge af at trafikken, herunder pendlingen vokser, hvilket giver trængsel på vejnettet ikke mindst i de større byer.

Dette danner baggrund for nødvendigheden af en tæt opfølgning på indsatsområderne og trafikplanen.

Indsatsområderne, som er nærmere beskrevet nedenfor, er grupperet i hovedgrupperne:

- Trafikplanlægning: Undgå dobbeltdækning, men dækning af kundernes behov med den "rette" kollektive trafik set ud fra bestillerens politiske ønsker – fra letbane til behovsstyret kørsel
- Takster og billettering – harmonisering og nyt billetteringssystem
- Trafikdata - grundlag for faktabaseret planlægning og beslutninger
- Information, markedsføring og kvalitet – opfylde kundernes behov, få flere kunder

Gennem disse indsatsområder dækkes Midttrafiks interessenter kunder, vognmænd, kommuner/region og staten. Trafikplanen lægger således op til indsatsområder for samtlige parter, som kan påvirke udvikling af den kollektive trafik.

### 3.1 Beskrivelse af indsatsområderne

#### 3.1.1 Trafikplanlægning

Staten har ansvaret for togkørslen, banerne og det overordnede vejnet. Regionerne har ansvaret for et rutenet af regional betydning mellem de større byer uden direkte togbetjening. Kommunerne har ansvaret for den lokale trafik – herunder bybusser. Kommunerne har også ansvar for en stor del af vejnettet. Midttrafik har ansvar for trafik- og køreplanlægning, takster, udbud, information og markedsføring samt individuel handicapkørsel.

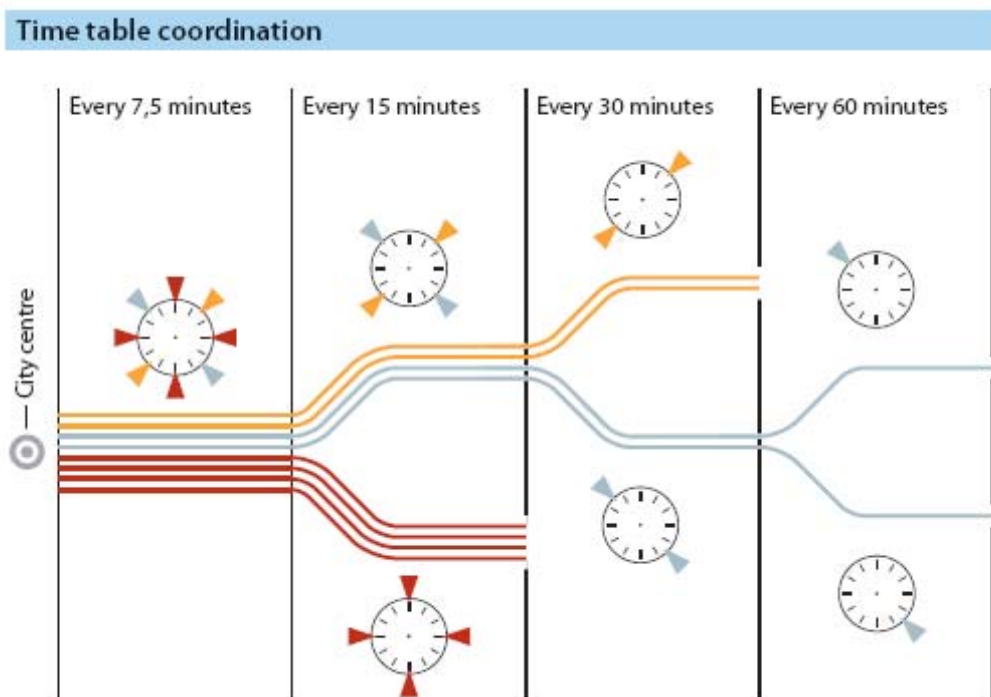
Hovedindsatsen i trafikplanlægningen er at få etableret sammenhængende kollektiv trafik på tværs af myndighedskompetencer – altså at få gennemført formålet med, at der er dannet et trafikselskab i Region Midtjylland. Er der fx dobbeltdækning med regional busrute og bybusrute eller med regional rute og lokalrute? Er der u hensigtsmæssige arbejdsdelinger mellem den regionale og den lokale trafik? Eller er der større transportbehov, som ikke dækkes effektivt af den kollektive trafik? Det er desuden et hovedformål at få harmoniseret de rutenet, som har eksisteret siden før kommunalreformen, med de nye bestilleres ønsker til den fremtidige kollektive trafik indenfor deres geografiske myndighed.

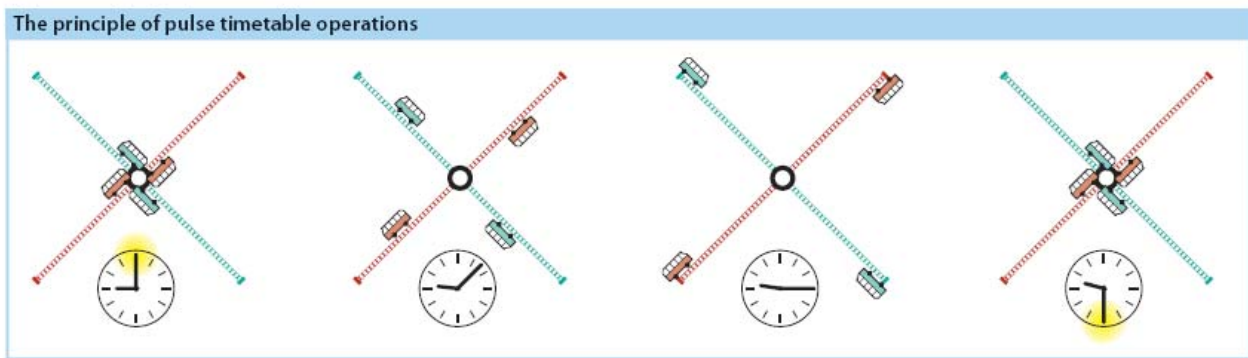
Disse hovedformål omsættes indenfor Trafikplan 2008-2012 i følgende indsatsområder indenfor hovedgruppen trafikplanlægning:

### 3.1.1.1 Områdeplaner for større byer

Indsatsområde 1 er at udarbejde områdeplaner for de større byer. I første omgang prioriteres **Århus og Randers**, hvor det er vurderingen, at der er de største muligheder for effektiviseringsgevinster. Det er i de større byer, der er mest trafik, trængsel og størst pendling, hvorfor den kollektive trafik har særlig gode muligheder for udvikling og forøgelse af markedsandele af transporten i disse byer. Det skal f.eks. vurderes for de enkelte geografiske områder, om der er "dobbeltdekning" med kørsel f.eks. af regional rute og bybusrute, om der er udækkede behov for kollektiv trafik f.eks. i forhold til pendlingsmønstret, og om der er uhensigtsmæssig arbejdsfordeling mellem ruterne. Yderligere skal undersøges, om de nuværende principper for tilrettelæggelse af rutenettet er tidssvarende, fx faste minuttal, mål om afstande til stoppesteder, mål for betjening af bysamfund af en vis størrelse med buskørsel, betjening med rutekørsel frem for behovsstyret kørsel osv.

Rutenettet gennemgås med henblik på opprioritering af pendlertrafik i forhold til ruteføring, frekvens og rejsetid. En pendleranalyse bruges som grundlag for fastlæggelse af rejsestrømme. Det sikres, at busnettet tilrettelægges, så det understøtter den kommende letbane – f.eks. via højfrekvente busruter i letbanens tracé, indtil letbanen indsættes. Regionale ruter og kommunale ruter, herunder bybusruter, kan fx koordineres efter nedenstående principper, der anbefales af HiTrans – et forskningsprojekt over tilrettelæggelse af busstrafik. Hermed sikres, at kundernes rejsebehov tilgodeses, samtidigt med at ruterne supplerer og ikke konkurrerer med hinanden. Se nedenstående figurerer.





**Kilde:** *Network planning for high quality public transport in small and medium sized cities - Best Practice Guide, HiTrans Strand 2 [Final draft – December 2004]*

I Trafikplanens kapitel 7 og 8 er 1. version af områdetrafikplanerne nærmere beskrevet. Konkrete effektiviseringsprojekter vil blive udarbejdet og gennemført sideløbende med den overordnede planlægning.

### 3.1.1.2 Trafikplaner for øvrige kommuner og for det regionale rutenet - effektivisering og revision efter kommunernes og regionens mål

Indsatsområde 2 er for øvrige kommuner og Region Midtjylland også at sikre, at udnyttelsen af de samlede ressourcer bliver økonomisk effektiv, set i forhold til de politiske mål med den kollektive trafik. I kapitel 6 er det regionale rutenet, og indsatsområder for dette, beskrevet, mens trafikplaner for de øvrige kommuner er beskrevet i kapitel 9.

Det skal fx vurderes for de enkelte geografiske områder, om der er "dobbeltdækning" med kørsel fx af regional rute og bybusrute, om der er udækkede behov for kollektiv trafik fx i forhold til pendlingsmønstret, og om de nuværende principper for tilrettelæggelse af rutenettet er tidssvarende, fx faste minuttal, mål om afstande til stoppesteder, mål om betjening af bysamfund af en vis størrelse med buskørsel, rejsehastighed, betjening med rutekørsel frem for behovsstyret kørsel osv.

Herunder forventes det, at der for alle kommuner vil skulle ske en revision af den kommunale trafikplan efter fastlæggelsen af det nye regionale rutenet – Fase 1 og Fase 2 er beskrevet i kapitel 6 - med efterfølgende konkrete planlægningsprojekter for den enkelte rute. Der prioriteres sådan, at de kommuner, som får størst ændringer i det regionale rutenet i Fase 1 gennemgås med henblik på K2009, mens øvrige kommuner gennemgås med henblik på K2010.

Hermed gennemgås følgende kommuner forud for K2009 (foreløbig liste):

**Silkeborg, Norddjurs, Syddjurs, Skive, Viborg, Herning, Skanderborg, Hedensted og Favrskov.**

Følgende kommuner afventer K 2010:

**Ringkøbing-Skjern, Holstebro, Struer, Lemvig, Ikast-Brande, Horsens, Samsø og Odder.**

Rækkefølgen vil skulle justeres, når Fase 1 og Fase 2 er konkretiseret.

I gennemgangen tilstræbes koordinering af lokal og regional kørsel, herunder afdækning af ny arbejdsdeling mellem regionale og lokale ruter, og prioritering af, hvilke rejsebehov kommunen ønsker at tilgodese, efter ændringer af det regionale rutenet. I forhold til de kommunale trafikplaner, som udarbejdes sideløbende med indsatsområde 1 og 2, vil der skulle

ske en løbende afpasning. Ændres det regionale rutenet i et område, kan det få betydning for kommunens planer for området/andre områder. Konkrete effektiviseringsprojekter vil blive udarbejdet sideløbende med den overordnede planlægning, herunder for forbedret betjening af større pendlerstømme.

### **3.1.1.3 Etablering af letbane i Østjylland samt udvikling af privatbaner.**

Det 3. indsatsområde er arbejdet for etablering af en letbane i Østjylland. Der arbejdes for en åbning af letbanen i 2015. I perioden 2008-2010 gennemføres VVM, der udarbejdes sikkerhedsregler for letbanedrift i Danmark, og der udarbejdes forventede konsekvenser for buskørslen, således at disse konsekvenser kan inddrages i arbejdet med områdetrafikplanen for Århus. Yderligere arbejdes på samdrift mellem banerne. Letbanen er nærmere behandlet i kapitel 4. For privatbanerne er indsatsområderne samdrift og nyt materiel, hvilket er behandlet under kapitel 6.

### **3.1.1.4 Fremkommelighed for busser**

Det 4. indsatsområde er vejmyndighedernes ansvarsområde. Det drejer sig om fremkommelighed for busserne. For at den kollektive trafik kan være attraktiv for kunderne, skal rejsetiden med bus være sammenlignelig med rejsetiden med privatbil. Busserne kører ikke fra dør til dør, og alene dette giver mere tidsforbrug til rejsen end ved brug af bil. Kan busserne køre direkte frem fx gennem busbaner, bussluser, busprioriterede lyskryds kan busserne få tidsmæssige forspring. Derfor opfordrer Midttrafik vejmyndighederne – kommunerne især – til at give bussen prioritet, hvor der er mange pendlere. I de kommunale trafikplaner og i områdeplanerne indarbejdes forslag til busprioritering. Forslagene kan komme fra alle interessenter i den kollektive trafik, men vejmyndighederne har beslutningskompetencen.

### **3.1.1.5 Indsatsområder for behovsstyret kørsel**

Det 5. indsatsområde er udvikling af kollektiv trafik i tyndt befolkede områder og herunder behovsstyret kørsel. Midttur udvikles, så kommunerne tilbydes forskellige modeller for telebetjening – alt afhængig af hvilket serviceniveau kommunen vil tilbyde borgerne. Der tilbydes både telebetjening, som er koordineret med øvrig variabel kørsel, og telebetjening, som kører særskilt. I indsatsområde 3 identificeres områder og evt. strækninger/tidspunkter, hvor der ønskes telebetjening. I modellerne indgår anbefalinger, herunder økonomiske vurderinger, af, hvor telebetjening kan være en effektiv form for kollektiv trafik.

Midttrafik vil forsøge at harmonisere de tilbud for behovsstyret kørsel, der er i dag. Dette skal ske ved køreplanændringer, ved nyt udbud eller ved indførelse af nye telekørselstilbud. Udover ved udbud og nye tilbud skal de nuværende regler også harmoniseres.

#### **Indsatsområder for telekørsel:**

Telekørsel er en metode for kommuner at opfylde nogle af servicemålene:

- Harmonisere tilbuddene så informationen og tilgangen for kunderne lettes, f.eks. ens og faste takster
- Bedre kommunikation mellem chauffør, kunde og kørselskontor
- Udvikle telekørselsproduktet
- Informere kommuner og region om mulighederne
- Bedre markedsføring af tilbuddene

### Indsatsområder for den individuelle handicapordning:

Brugerorganisationer og kommuner vil hele tiden stille nye forslag til muligheder for ændrede service vilkår. Disse nye krav skal Midttrafik arbejde med løsningsforslag til.

- Udarbejdelse af forslag til løsninger på kommende forslag til harmoniseret servicetilbud
- Harmonisering af tilbuddet i og udenfor Århus kommune
- Vurdere og justere antallet af valgmuligheder for kommunerne på serviceniveau
- Bedre kommunikation mellem chauffør, kunde og kørselskontor

### Indsatsområder for den koordinerede kørsel:

Den koordinerede kørsel er det område med det største udviklingspotentiale i de kommende år. Området er fortsat et nyt område for mange kommuner og koncepterne er langt fra færdig afprøvede, udviklede eller gennemførte.

- Udvikling af MIDTTUR tilbuddet
- Udvikling af nye tiltag og udviklingsforsøg indenfor den koordinerede kørsel

### Indsatsområder for Midttrafiks service vedr. koordineret kørsel:

Med udviklingen af den koordinerede kørsel, vil Midttrafik skulle indfri og forestå behandlingen af de kommende tilbuds variationer.

- Opsætning af servicemål for Midttrafik på de enkelte kørselstyper, f.eks:

Service	Status	Mål
Ventetid ved opkald fra kunder		
Ventetid ved opkald fra IT-brugere		
Ventetid for opkald fra chauffører		
Klager over personale		
Klager over chauffører / vogne		
Rettidighed		

- Udfasning af et af 2 IT-planlægningssystemer
- Varetage af kommunernes kørselsforpligtelser efter kommunernes anmodning og bestyrelsens beslutning herom
- Iværksættelse af den siddende patientbefordring i hele det tidligere Århus amt
- Dokumentation af og reduktion af turpriser og pris pr. minuts køretidsbehov
- Effektivisere bestilling af kørsel, herunder forøget brug af internetbestilling
- Effektivisere administration af kørsel - herunder kundebetaling via PBS

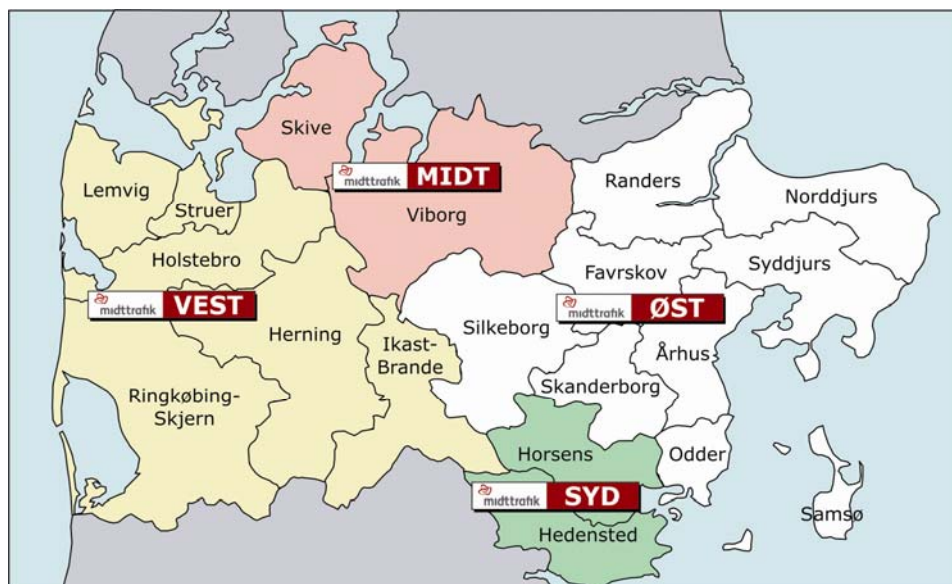
## 3.1.2 Takster og billettering

### 3.1.2.1 Takstsamarbejde

Det 9. indsatsområde er Midttrafiks takstsamarbejde med jernbaneoperatørerne i Region Midtjylland, d.v.s. DSB og Arriva [supplerende bidrag følger]

### 3.1.2.2 Ensartet takstsystem

Indsatsområde 10 er Midttrafiks målsætning om at harmonisere taksterne, så prisen for en rejse ikke afhænger af hvor i Midttrafiks område at rejsen foregår. Ved Midttrafiks start primo 2007 var regionen opdelt i 4 takstområder (Midt, Syd, Vest, Øst) med 4 forskellige sæt af priser. Ved skiftet til 2008-takster er bibeholdt de 4 takstområder, men med kun 2 takstsæt (for Øst og Midt/ Syd/Vest). Det har ikke været muligt at lave ét samlet prissæt for Midttrafiks samlede område i 2008 på grund af forskelle i zonestørrelserne - primært særligt store zoner i takstområde vest - samt forskelle i billetteringsudstyret. En videre harmonisering af priser og takstområder er ikke mulig uden en forudgående zonereform samt nyindkøb/tilpasning af billetteringsudstyr.



Midttrafiks målsætning er en fortsat takstharmonisering efter udgangen af 2008. Det er herunder vigtigt, at den fortsatte harmonisering indholds- og tidsmæssigt afstemmes med tilslutningen til rejsekortprojektet, jf. ovenfor.

Aktuelt har Ikast-Brande som den eneste kommune indført 0-takst for de kommunale busruter. Det kan være relevant for øvrige kommuner med relativt beskedne billetindtægter at overveje indførelse af 0-takst, da der inden for en kortere tidshorisont alternativt skal investeres i nyt billetteringsudstyr (rejsekortet).

### 3.1.2.3 Rejsekort

Det 11. indsatsområde er Midttrafiks overvejelser vedr. en tilslutning til Rejsekortprojektet. Baggrunden herfor er, at det eksisterende billetteringsudstyr er forældet og nedslidt, samt at det i stigende grad vil blive vanskeligt at skaffe reservedele til det eksisterende udstyr. Rejsekortprojektet indebærer en vision om et fælles landdækkende elektronisk rejsekort. Bag



projektet står trafikvirksomheder over hele Danmark. Rejsekortet skal erstatte de eksisterende klippe- og periodekort, så man om få år kan rejse i over hele landet på rejsekortet. Med rejsekortet behøver passagererne ikke længere at have kendskab til udviklede takst- og zonesystemer.

Der er udarbejdet en business case, som beskriver de økonomiske konsekvenser ved Midttrafiks deltagelse. På bestyrelsesmødet i december 2007 er diskuteret Midttrafiks deltagelse i projektet, hvorefter business casen efterfølgende er sendt i høring hos Midttrafiks bestillere med bestyrelsens anbefaling om tilslutning. Den videre tilslutningsproces beror på tilbagemeldingerne fra bestillerne.

### **3.1.2.4 Takststigningsloft**

Indsatsområde 12 er den udfordring, som det takststigningsloft, som Midttrafik fra og med 2008 er underlagt. Det angiver den maksimalt mulige prisstigning i forhold til det foregående års takster. Loftet indebærer, at prisstigningerne – for Midttrafik som helhed – gennemsnitligt skal ligge under det udmeldte "loft". Takststigningsloftet for 2008 er 3,0 pct. Loftet defineres som pris- og lønudviklingen med hensyntagen til trafikelskabernes omkostningsstruktur. Det betyder, at bl.a. udviklingen i olieprisen indgår i beregningen af loftet.

### **3.1.2.5 Kombi-billetter**

Indsatsområde 13 vedrører de kombi-billetter Midttrafik udsteder til diverse turistattraktioner. Kombi-billetten indeholder både éntre og bustransport, til en fordelagtig pris. Midttrafik har endvidere et billetsamarbejde med Samsøfærgen. Midttrafik vil løbende vurdere om der er det rette sortiment af kombi-billetter, herunder om der ud fra en efterspørgselsmæssig betragtning er produkter som skal udgå eller tilføjes. Der er ikke aktuelt planer om en udvidelse af sortimentet.

### **3.1.2.6 Fælles rejseregler**

### **3.1.2.7 Færre undtagelser i Midttrafiks takstsystemer**

### **3.1.2.8 Oprydning i billetteringssystemerne**

### 3.1.3 Trafikdata

Passagertal

Tællebusser

-stikord: automatisk registrering + planlægningsdata + fremkommelighed

Passagertællinger

-stikord: Midttrafik forventer passagertælling i 2008+2009+2010

Økonomi / Produktion

Udgifter til kørsel pr. bestiller/rute (eller rutetyper fx bybusser)

Indtægter fra passagerer pr. bestiller/rute (eller rutetyper fx bybusser)

Frekvenser / Hyppighed

Nøgletal for antal ture fordelt på rutetyper (bybus, regional, lokal, X-bus)

Kvalitet

Nøgletal for kvalitets målinger

Nøgletal for klager m.m

*[afsnittet skal skrives]*

### 3.1.4 Information

#### 3.1.4.1 Informationsgivning

Indsatsområde XX...

Større fokus på muligheder for lettilgængelig, korrekt, og opdateret informationsgivning om planlagt og faktisk drift før og under rejsen

#### 3.1.4.2 Salgsstruktur

Fakta om salgs- og informationssteder (tal om brugen, antal, hvad kunderne bruger dem til osv.)

Ønsket udvikling i salgsstrukturen (betydning af besparelser, rejsekortet, mere effektivitet osv.)

### 3.1.5 Kommunikation med Midttrafiks målgrupper

#### 3.1.5.1 Kunder

Rejsegaranti

Elektronisk kommunikation (som f.eks. trafikinformation, Rejseplanen, midttrafik.dk)

Andre elektroniske muligheder (f.eks. web-butik, dynamisk information, skærme i busser mv.)

#### 3.1.5.2 Leverandører, samarbejdspartnere, presse m.v.

Der er brug for et leverandørperspektiv i planen. Bestyrelsen har tidligere besluttet, at der er brug for en indsats overfor busselskaber og deres chauffører. Der er behov for fælles rekruttering, dialogfora, fælles uddannelsesindsats mv. Det kan K&M beskrive. Fra udbudsgruppen er der brug for inicitamentsoplæg mv.

### 3.1.5.3 Medarbejdere

Der er måske også brug for et medarbejderperspektiv i planen. Hvordan vil ledelsen sikre, at planen føres ud i livet. Hvad kræver det af kompetencer, kompetenceudvikling, samarbejde med eksterne osv.

### 3.1.6 Kvalitetssikringssystemer

Hvad gør vi, og hvad vil vi gøre? Hvilken betydning har kvalitetssikring for kunder og samarbejdspartnere.

### 3.1.7 Markedsføring

- Hvordan fastholdes kunderne (btb markedet, btc markedet), hvordan får vi flere kunder?
- Omdømmemarkedsføring (eksempler på hvad det er, og hvordan der skal arbejdes med omdømmet)
- Produktmarkedsføring (eksempler på hvad det er, og hvad der skal arbejdes med fremadrettet)
- "Intern" markedsføring overfor leverandører (busselskaber og chauffører)
- Midttrafiks identitet (hvordan Midttrafiks visuelle fødsel skete, og hvad der fortsat skal arbejdes med)
- Midttrafik og kulturen (museumsordning, djursbillet etc.)

### 3.1.8 Miljø

Kollektiv trafik er en miljømæssig korrekt transport form. Dette synspunkt skal Midttrafik fremme, både med hensyn til information, til iværksættelse af nye tiltag og indførelse af mere miljørigtige transport tilbud. Fra andre lande viser det sig at kommunikation omkring miljø, kan være positivt overfor potentielle kunder til den kollektive trafik.

Miljø kan forstås som en række forhold. Midttrafiks arbejde med miljø skal ses i et bredt perspektiv, så det omfatter påvirkning af luft, vand osv., som man normalt forbinder med miljø, men at det også omfatter øvrige samfundsfaktorer, der har betydning for menneskers velvære, herunder trængselsproblemer i og omkring de større byer samt chaufførens arbejdsmiljø.

Det er vigtigt, at Midttrafiks værdi om troværdighed bliver en del af et mål omkring miljø, således at det også handler om, at Midttrafik indsamler faktuel viden og bruger det til at udvikle og informere om den kollektive trafik sammen med bestillerne. udbudsgruppen er der brug for incitamentsoplæg mv.

#### 3.1.8.1 Emissions miljø

Den kollektive transport leverer emissioner til miljøet, både via det brændstof der benyttes og ved de motorer der anvendes. EU har opsat krav til emissioner i form af forskellige EURO-norm krav. Midttrafik kan vælge at følge mindste kravene eller stille højere krav, end de i lovgivningen fastsatte.

Luftmiljø Midttrafik vil omkring miljø arbejde på og kollektiv trafik at bl.a. Region Midtjylland har ønsket, at Midttrafik indgår i arbejdet med at afprøve biodiesel, ligesom der er tanker om forsøg med brintbusser i bybuskørslen i Århus, Århus Kommune vil indføre miljøzoner osv.

Omkring motorer i busser, sker der en udvikling af emission udledningen, f.eks. med forbedrede partikel filtre. Denne udvikling skal ikke bare følges nøje, men der iværksættes også forsøg og konkrete indsættelse af busser med mere miljøvenlige motorer.

Størrelsen af bussen er også vigtig, således bussens størrelse tilpasses behovet. Det kan være mindre busser, der indsættes, eller køreplan ture ændres til behovsstyret kørsel jf. afsnit 2.4.

[Der er brug for incitamentsoplæg mv.]

### **3.1.8.2 Chauffør-miljø**

Nedslidning af chauffører, bump, vejchikaner og løft påvirker chaufførernes daglig dag. Dette område vil Midttrafik i samarbejde med interessenter forsøge at ændre, således antallet af arbejdsskader mindskes, men også komforten i bussen øges.

Midttrafik vil derfor arbejde på, at fremkommelighed for busser øges i samarbejde med vejmyndigheder.

## **3.2 Opfølgning og succeskriterier**

*[Hvordan tænkes planens xx antal indsatsområder fulgt op]*

## **4 Letbanen**

### ***4.1 Visioner og principper for letbanen***

Der pendles mere og længere end nogensinde før, og udviklingen ser ud til at fortsætte. I dag er store dele af vejssystemet i Østjylland overbelastet i myldretiden. Med de store planlagte byudvikling i Østjylland og i Århus vil belastningen være stigende de kommende år. Kommunerne i Østjylland og Region Midtjylland har derfor et stærkt ønske om, at den kollektive trafik skal spille en større rolle i bolig-arbejdsstedstrafikken.

Visionen er, at der med tiden skal opbygges et letbanenet i Østjylland, som et centralt element i et højklasset kollektivt trafiksystem. Letbanenettet skal i Århus give hurtig og højfrekvent adgang til en stor andel af arbejdspladserne, uddannelsesinstitutionerne og boligområderne. Samtidig skal linjerne også dække store trafikstrømme fra omegnsbyerne, så der herfra bliver hurtige direkte forbindelser uden skift.

Letbanenettet kan ikke dække alle områder, og det overordnede kollektive trafiknet bør derfor suppleres med højfrekvente buslinjer i Århus, hvor busserne prioriteres så rejsetiderne reduceres.

Visionen er således, at etablere et effektivt overordnet kollektivt trafiknet, der sikrer at rejsetiderne i kollektiv trafik bliver konkurrencedygtig med bilen for en meget stor del af pendlerne i Østjylland.

Arbejdet med realiseringen af visionen er påbegyndt. Der er igangsat VVM-undersøgelse af 1. etape af letbaneudbygningen, som dækker en helt central kollektiv transportkorridor i Århus samtidig med at de nuværende nærbaner, Odderbanen og Grenåbanen integreres i letbanen.

Sideløbende hermed arbejdes der med visionerne for den videre udbygning af letbanenettet, og der arbejdes med omlægning og udvikling af det overordnede buslinjenet, så det både forbereder og supplerer letbanen i et overordnet trafiknet.

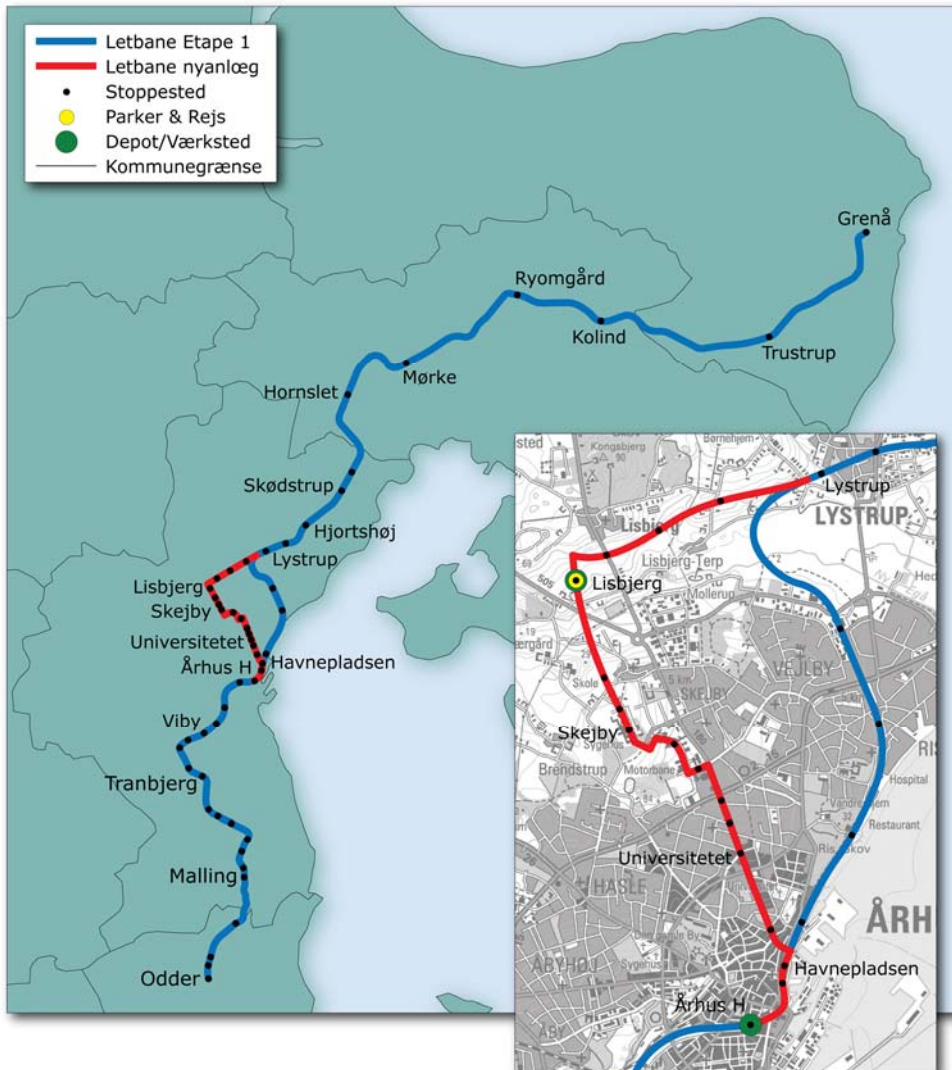
### ***4.2 Status***

Der er etableret et tæt samarbejde mellem en række parter for at samle kræfterne om virkeliggørelse af visionen. Parterne i letbanesamarbejdet er Århus Kommune, Syddjurs Kommune, Norddjurs Kommune, Odder Kommune, Skanderborg Kommune, Favrskov Kommune, Randers Kommune, Region Midtjylland og Midttrafik. Samarbejdet ledes af en styregruppe bestående af embedsmænd fra de forskellige parter, hvor også Transportministeriet deltager. Der er etableret en politisk følgegruppe.

Hos Midttrafik er der etableret et letbanesekretariat, som i samarbejde med ovenstående aktører arbejder på realiseringen af visionen.

### 4.3 VVM for første etape og senere etaper

Letbanesekretariatet arbejder med planlægningen af letbanens 1. etape, som er en sammenkobling af Grenå- og Odderbanen ved at anlægge en ny banestrækning fra havnen i Århus Midtby mod nord ad Randersvej, via Skejby Sygehus og videre i eget tracé til Lisbjerg byudviklingsområde.



I løbet af 2007 gennemførtes en række forberedelser til gennemførelse af en VVM-undersøgelse af projektet. Der er etableret en opdateret trafikmodel der er nødvendig for at regne på de trafikale konsekvenser af letbanen og en række tekniske forudsætninger for at projektet kan gennemføres er blevet afklaret

Arbejdet med VVM for 1. etape af letbanen er igangsat på baggrund af en offentlighedsfase gennemført i foråret 2008.

*(Afsnittet udbygges/opdateres senere)*

## **4.4 Udbygningsperspektiver**

Sideløbende med arbejdet med etape 1 arbejdes der med de fremtidige udbygningsetaper, dels i Århus og dels videre ud til omegnsbyerne. Der arbejdes med tre hovedetaper som betjener de tre største trafikkorridorer i Århus, hvor der er store koncentrationer af arbejdspladser og boliger. Det er Randersvej (City – Skejby) (etape 1), Skanderborvej (City – Viby) og Viborgvej (City – Gellerup). Hertil kommer en række deludbygningsetaper med udgangspunkt i hovedetaperne.

I løbet af 2008 udarbejdes et forslag til en prioriteret rækkefølge for udbygningen.

*(Afsnittet udbygges/opdateres senere og der indsættes et kort som viser etaperne)*

## **4.5 Fremtidig organisering**

Da der ikke er letbaner i Danmark, er der ikke aktuelle danske modeller for organisering af letbanedrift. Det er i princippet alene staten der kan etablere nye baner, men det er ikke sandsynligt at staten alene vil påtage sig ansvaret for anlæg og finansiering af letbaner i danske byer.

Det er aftalt med Trafikministeriet at der i 2008 skal ske en afklaring af hvilke lov- og regelændringer, der er nødvendige for at realisere letbanedrift.

I Etape 1 er der 4 direkte interessenter:

- Staten som infrastrukturejer og trafik køber på Grenåbanen
- Århus Kommune, som ejer og bestyrer de vejarealer, hvor letbanen skal etableres. Århus Kommune skal også omlægge lokal busstrafik i forbindelse med etablering af letbanen
- Midttrafik, som ejer Odderbanen
- Region Midtjylland, som finansierer investeringer og trafik køb på Odderbanen. Også regionen skal omlægge regional busstrafik i forbindelse med etablering af letbanen.

*(Afsnittet udbygges/opdateres senere)*

## **4.6 Indsatsområder i planperioden**

- VVM-undersøgelse og kommuneplantillæg vedr. etape 1. forventes færdig i 2010
- Projektering og udbud af etape 1 forventes gennemført i 2010-2011.
- Anlæg af etape 1 forventes påbegyndt i 2011
- Drift i etape 1 forventes påbegyndt i 2015
- Plan for udbygningsetaper forventes færdig i 2009
- Evt. påbegyndelse af VVM for nye hoved-/udbygningsetaper i perioden 2010 - 2012

## 5 Statens Trafikplan

Statens 1. trafikplan kommer i høring hos trafikselskaber og kommuner i ...??

Tidsperspektiv 2008-? – revideres min. hvert 4. år.

Statens overvejelser og prioriteringer skal fremgå af trafikplanen – de politiske og økonomiske servicemålsætninger for den statslige offentlige servicetrafik samt en beskrivelse af statslige projekter og dispositioner, der berører kapaciteten på jernbanenettet og disses samspil med den eksisterende offentlige servicetrafik.

Indhold i Statens trafikplan er krav til trafikomfang, rejsetider, rettidighed, sammenhæng. Infrastruktur.

Trafikken være samfundsøkonomisk rentabel.

Sammenhæng mellem tog og bus/privatbaner.

### 5.1 Den statslige togtrafik i Region Midtjylland

#### 5.1.1 Strækninger

Region Midtjylland betjenes af følgende statslige jernbanestrækninger (i parentes er anført den del af strækningen, der ligger indenfor Region Midtjylland):

Frederikshavn – Århus - Fredericia (Randers – Hedensted)

Vejle – Holstebro - Struer (Brandø – Struer)

Århus - Langå – Struer (hele strækningen)

Århus – Skanderborg - Silkeborg - Herning – Skjern (hele strækningen)

Struer - Skjern (hele strækningen)

Skjern - Esbjerg (Skjern – Tarm)

Struer - Thisted (Struer – Lyngs)

Århus – Grenaa (hele strækningen)

Jernbanestrækningerne fremgår af kort over regionale ruter i region Midtjylland i bilag 1.

#### 5.1.2 Fjerntog

Strækningerne Fredericia – Frederikshavn og Vejle – Holstebro betjenes af fjerntog til/fra København. Dette gælder i beskedent omfang også Langå – Struer og Struer – Thisted. Fra Randers/Århus/Skanderborg/Horsens er der direkte tog mod København ca. hver halve time og fra strækningen Vejle – Holstebro hver anden time. På strækningerne Langå – Struer og Struer – Thisted er der fjerntog et par gange om dagen. Strækningerne Skanderborg – Skjern, Esbjerg – Struer og Århus – Grenaa har ikke fjerntog.

#### 5.1.3 Regionaltog

Alle strækninger, bortset fra Århus – Randers – Aalborg, betjenes desuden af regionaltog i minimum timedrift. På strækningen Struer – Thisted er der dog 1½ - 2 timer mellem afgangene.



### **5.1.4 Passagertal**

En opregning af vesttællingen fra 2003 viser, at der årligt er ca. 6,4 mio. togrejser internt i Region Midtjylland om året. Hertil kommer ca. 2,0 mio. rejser årligt henholdsvis ud og ind regionen – i alt 4.mio. eksterne rejser.

### **5.1.5 Sammenfatning**

Med kombinationen af fjern- og regionaltog og et passagertal på godt 10 mio. indtager jernbanen en central rolle i den kollektive trafik i regionen og i fjerntrafikken til og fra regionen. I kraft af det relativt tætte banenet har togtrafikken således stor betydning i det overordnede kollektive trafiknet i regionen.

## **5.2 Midttrafiks forventninger til staten og togoperatørerne**

- Forventning om at blive inddraget i planlægning af såvel årlige køreplaner som udbud
- Togenes køretider – på strækningen Århus-Silkeborg-Herning bør tilbydes "lyntog" i myldretiden – fx hvert andet tog som lyntog, hvert andet tog som standsende.
- Udbygning til dobbeltspor mellem Skanderborg og Silkeborg (Herning).
- Forbindelser mellem togene på skiftsteder – fx i Struer og Herning
- Kvartersdrift Århus-København i myldretiden
- Flere direkte tog til København fra Langå-Struerbanen
- Bedre forbindelser mellem Ringkøbing/Skjern og København
- Eablering af nye standsningssteder, f.eks. etablering af standsningssted i Laurbjerg, Søften, Hovedgaard, Sparkjær, Rønbjerg og Rindsholm.
- Høringsfrister m.m. for ændringer i togkøreplaner, så ønsket tilpasning af buskørsel er tidsmæssig mulig
- Modernisering generelt af infrastrukturen, så kortere køretider er mulige. Herunder vurdere linieføring vest ud af Århus

Midttrafiks visioner og principper for togkørsel:  
Lemvig – Struer strækningen – se kapitel 6.

## **5.3 Indsatsområder for Midttrafik som følge af Statens Trafikplan**

*[F.eks. koordination af div. køreplaner, betjening af nye standsningssteder]*

## **6 Den regionale trafikplan – herunder X bus og privatbaner**

### **6.1 Visioner og principper for det regionale rutenet**

Den regionale udviklingsplan sammenfatter Regionsrådets visioner og strategier på bl.a. kollektiv trafikområdet. Med fokus på den regionale kollektive trafik, fremgår det at:

”Den kollektive trafik udbygges, så den reelt kan konkurrere tidsmæssigt med bilen på en række hovedstrækninger”, og at det er udfordringen at være et ”Attraktivt transporttilbud til arbejde og uddannelse” samt at sikre ”God adgang til den specialiserede service og til de kultur- og fritidsaktiviteter, der fortrinsvis findes i de store byer”.

Det fremgår endvidere, at den kollektive trafik er en af forudsætningerne for den regionale udvikling, og det konstateres, at ”Den regionale bustrafik overvejende er præget af pendlertrafik til arbejdspladser og uddannelsessteder. Pendlertrafikken er det helt afgørende grundlag for det regionale kollektive trafiknet. Der bør derfor fortsat være et sammenhængende regionalt net, der betjener disse rejsestrømme, så vidt muligt uden omvejskørsel og skift”.

Som et skridt på vejen fremhæves, at:

X bus nettet og det øvrige regionale rutenet skal styrkes, så vidt muligt med direkte busbetjening af større arbejdspladsområder og uddannelsessteder”.

De ovenfor beskrevne forhold kan sammenfattes til:

- X bus nettet og det øvrige regionale rutenet skal styrkes
- Ruterne betjener bycentre i hver sin kommune
- Arbejds- og uddannelsespendling i fokus
- Omvejskørsel og skift undgås så vidt muligt
- Uændret økonomisk tilskud
- Tidsplan - Iværksættelse fra 2010
- Togtrafikken yder et væsentligt bidrag til den regionale kollektive trafik

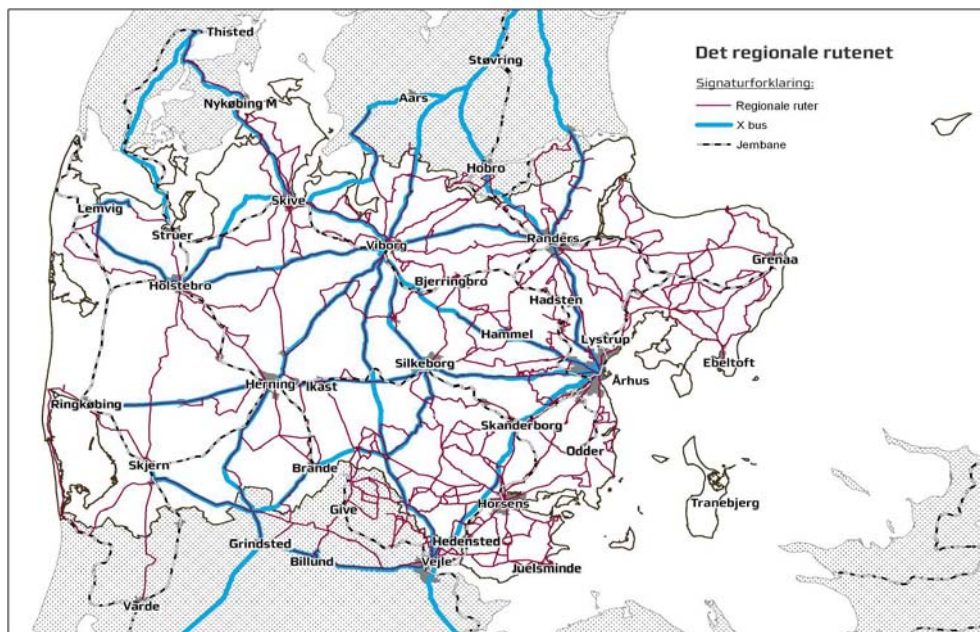
### **6.2 Sammenhæng til øvrige planer**

- Statens
- Kommunernes
- Øvrige trafikselskaber

### **6.3 Status**

- Kørselsomfang
- Økonomi
- Passagertal

Det nuværende regionale rutenet. Det fremgår, at udbredelsen af de regionale ruter varierer meget i regionen:



## 6.4 Markedsanalyser

### 6.4.1 Tilgængelighedsanalyser

### 6.4.2 Pendlingsanalyser

## 6.5 Privatbaner

De to privatbaner, Lemvigbanen og Odderbanen, er selvstændige driftsselskaber, hvor Midttrafik er hovedaktionær. Midttrafik fører tilsyn med økonomien og administrationen i aktieselskaberne. Region Midtjylland har det finansielle ansvar for privatbanernes drift, dog således at Holstebro og Lemvig kommuner yder et årligt tilskud til Lemvigbanen.

Region Midtjylland fastlægger serviceniveauet for privatbanerne.

Midttrafik vil arbejde for, at trafikken på privatbanerne i videst muligt omfang koordineres med den øvrige regionale og kommunale bustrafik samt med planerne for den statslige togtrafik.

Der er i de kommende år behov for betydelige investeringer i både sporfornyelse og togmateriel ved de to privatbaner, hvis kunderne skal kunne tilbydes en effektiv og komfortmæssig attraktiv togbetjening.

Region Midtjylland har besluttet at igangsætte første fase af en samlet investeringsplan for de to privatbaner, som rækker frem til 2020. Første fase omfatter en spormodernisering af Odderbanen suppleret med en midlertidig løsning, som kan holde de nuværende tog på Odderbanen i drift frem til 2015. Sporfornyelsen forventes afsluttet inden udgangen af 2008.

Odderbanen har et årligt passagertal på ca. 1,2 mio. og er tiltænkt en væsentlig rolle i

etablering af et letbanesystem i Århusområdet. Det er planen, at letbanesystemet kan sættes i drift i 2015. Mellem det tidligere Århus Amt og staten er der indgået en principaftale om samdrift af Odderbanen og Grenaa-banen, dog uden at der på nuværende tidspunkt foreligger nogen aftale om, hvornår samdriften kan sættes i værk.

Region Midtjylland vil træffe beslutning om indsættelse af nyt driftsmateriel på Odderbanen, når der er mere klarhed over tidspunkt og konsekvenser af etablering af et letbanesystem i Århusområdet.

Lemvigbanens årlige passagertal er på ca. 0,25 mio., og banen er af væsentlig betydning for det kollektive trafiknet i Lemvig kommune. Derudover transporterer banen gods, fortrinsvist kemikalier til Cheminova.

Lemvigbanens spor er i god stand, mens der er behov for en fornyelse af driftsmateriellet indenfor de næste 10-15 år.

Region Midtjylland har afsat penge til forbedring af sikkerheden ved færdiggørelse af det påbegyndte fjernstyringsanlæg og ved nedlæggelse af et antal usikrede overkørsler på Lemvigbanen.

## **6.6 Indsatsområder i planperioden**

Projekter vedr. effektivisering af det regionale rutenet:

### **6.6.1.1 Modernisering af det regionale rutenet - Fase 1**

Indsatsområde 1 for det regionale rutenet er at modernisere det regionale rutenet ud fra Region Midtjyllands ønsker om fremtidig regional kollektiv trafik. Moderniseringen sker på baggrund af en pendlingsanalyse, som vil blive vedlagt som bilag. I Fase 1 af moderniseringen af det regionale rutenet, med gennemførelse juni 2009, peges på ruter og delstrækninger af ruter, som ikke har stor betydning for den regionale pendling, og som regionen på denne baggrund og ud fra sine økonomiske rammer ikke ønsker at videreføre. Der tages kontakt til berørte kommuner, og på baggrund af deres vurderinger af behov for fremtidig kommunal betjening af de pågældende geografiske områder, tager regionen stilling til det regionale rutenet fra K2009. Forslag/beslutning vedlægges som bilag, når det er udarbejdet.

### **6.6.1.2 Modernisering af det regionale rutenet - Fase 2**

Indsatsområde 2 er Fase 2 af moderniseringen af det regionale rutenet. Herunder skal fastlægges principper for udretning af det regionale net. Det fremtidige regionale rutenet forbinder bycentre og regionale rejsemål i hver sin kommune med relevante bycentre og regionale rejsemål i nabo- og genbokommuner – også i naboregioner. Rutenettet betjenes af X busser på de lange ruter suppleret med lynbusser på kortere delstrækninger. X busser og lynbusser suppleres med ruter, der betjener større regionale rejsemål med større pendlerunderlag. Endelig kan regionale rejserelationer uden det store pendlerunderlag efter vurdering alene betjenes med regionale ruter – fx tilbringerruter til X bus og lynbusser eller tog. Udover at være afpasset efter regional pendling, som er grundlag for frekvens, ønsker regionen at sikre tilgængelighed fra hele regionen i et afbalanceret omfang. Principper for Fase 2 vedlægges som bilag. Fase 2 træder i kraft ved K2010 og K2011. I Fase 2 sammenlignes den kollektive trafik med den individuelle – ved de store pendlerrelationer skal den kollektive trafik stræbe efter at være i tidsmæssig konkurrence til privatbilisme.

Projekter vedr. X bus overvejes:

- Forlængelse af Aalborg – Viborg – Silkeborg til Horsens. Afkorter rejsetiden med ca. 20 min. Turen Viborg – Horsens tager med den nye forbindelse ca. 1½ time. Med dette tiltag kobles Horsens nu på X bus nettet og får hurtige forbindelse mod Midt-, Nord- og Nordvestjylland, f. eks. Viborg, Skive, Thisted, Holstebro, Nykøbing Mors, Aalborg.
- Flere hverdagsafgange Århus – Viborg og videre mod Skive/Nykøbing Mors/Thisted. Skal især tilgodese de mange pendlere (i øjeblikket ca. 1.000 mellem Århus og Viborg, - foruden de uddannelsessøgende).
- Ny rute Silkeborg –Randers – Grenå. Kollektiv trafik mellem Silkeborg og Randers er i dag meget langsom eller besværlig. Ruten giver mulighed for nye X bus knudepunkter i Silkeborg og Randers og vil bl. a. kunne betjene COK/DKH i Grenå, der i dag er vanskelig at komme til for kursister uden bil. I Silkeborg forbindelse til/fra Ringkøbing/Herning og i Randers til/fra Viborg/Skive/Holstebro.
- Udbygning af forbindelsen Viborg-Holstebro/Lemvig. Kører nu som et forsøg, men med ovennævnte udbygninger åbnes der mulighed for mange nye forbindelser.
- Gennemgående weekendkørsel Århus –Sønderborg. I dag skal der skiftes mellem X bus og tog i Vejle. Passagerer, der f.eks. kører med X bussen fra Sønderborg fredag eftermiddag skal i Vejle skifte til (ofte) overfyldt Intercity-tog (ikke rart, når man har meget bagage med).
- Sammenkobling af ruterne Aalborg – Thisted og Thisted – Struer. Skaber direkte forbindelse mellem store dele af Thy-området og regionshovedstaden i Aalborg.
- Øvrige projekter

## **7 Trafikplan Århus-området**

### ***7.1 Visioner og principper for Århus-området***

### ***7.2 Sammenhæng til øvrige planer***

Statens  
Regionens  
Andre kommuner  
Øvrige trafikselskaber

### ***7.3 Status***

Nuværende arbejdsdeling, hhv. dækning af fællesstrækninger  
Nuværende servicetilbud for forskellige kundegrupper  
Nuværende betjening af større rejsemål  
Samlede ressourcer og økonomisk fordeling

### ***7.4 Markedsanalyser***

#### ***7.4.1 Tilgængelighedsanalyser***

#### ***7.4.2 Pendlingsanalyser***

### ***7.5 Projekter for det samlede rutenet i Århus-området***

Formulering af målsætninger for et samlede servicetilbud, som i højere grad målrettes forskellige kundegrupper  
Skitse for evt. pendlerrutenet og konsekvenser heraf for eksisterende kørsel  
Analyse af muligheder for optimering af samlet betjening i konkrete områder  
Analyse af hvilke betjeningsmæssige og rutemæssige sammenhænge, der skal prioriteres  
Skitse for evt. servicerutenet og konsekvenser heraf for eksisterende kørsel

## **8 Trafikplan Randers-området**

### ***8.1 Visioner og principper for Randers-området***

### ***8.2 Sammenhæng til øvrige planer***

Statens  
Regionens  
Andre kommuner  
Øvrige trafikselskaber

### ***8.3 Status***

### ***8.4 Markedsanalyser***

#### **8.4.1 Tilgængelighedsanalyser**

#### **8.4.2 Pendlingsanalyser**

### ***8.5 Projekter for det samlede rutenet i Randers-området***

## **9 Trafikplaner for de øvrige kommuner**

### **9.1 *XX Kommune***

*[skabelon som kan bruges for hver af de 19 kommuner]*

### **9.2 *Visioner og servicemål for xx-kommune***

*[Som beskrevet i kommuneplanen]*

### **9.3 *Sammenhæng til øvrige planer***

Statens

Regionens

Andre kommuner

Øvrige trafikselskaber

### **9.4 *Status***

Nuværende arbejdsdeling, hhv. dækning af fællesstrækninger

Nuværende servicetilbud for forskellige kundegrupper

Nuværende betjening af større rejsemål

Samlede ressourcer og økonomisk fordeling

Ønsker om behovsstyret kørsel

Koordinering til bybusser, regional trafik, tog, lokalbaner

Trafikale- og tekniske anlæg

### **9.5 *Markedsanalyser***

#### **9.5.1 *Tilgængelighedsanalyser***

#### **9.5.2 *Pendlingsanalyser***

### **9.6 *Projekter i xx-kommune***



# 10 Sammenfatning

## *10.1 Opsummering af indsatsområder*

Både for den regionale og lokale buskørsel.  
En overordnet prioritering i Trafikplanens 4-årige periode.  
Kommer med i projektkatalog.

Hvilke af Midttrafiks mål opnås ved ovenstående serviceniveau og hvordan måles?

Visioner, mål og værdier kan defineres / grupperes i  
kunde relateret vinkel

Bestiller

Udviklings

Personale

Økonomisk

Herunder forslag til, hvordan Midttrafiks mål kan opnås for de enkelte grupper.

Kollektiv trafiks markedsandel øges mere end bilrejser

Tilgængelighed – øget/tilpasset udbud af ture

Tilgængelighedsundersøgelser

Markedsføringsplan

Kundekontakt

## **11 Bilag**

### **A. Projektkatalog for 2008 og fremefter**

### **B. Tilgængelighedsanalyser**

Se:

<http://www.regionmidtjylland.dk/regional+udvikling/trafik+og+infrastruktur/infrastruktur/indspil+til+infrastruktur-+kommissionen/kort+fra+tilgængelig-+hedsanalysen>

### **C. Pendlingsanalyser**

Se:

[http://www.regionmidtjylland.dk/files/Regional%20udvikling/Trafik%20og%20infrastruktur/indspil%20til%20kommissionen%202007/6\\_pendlere.indd.pdf](http://www.regionmidtjylland.dk/files/Regional%20udvikling/Trafik%20og%20infrastruktur/indspil%20til%20kommissionen%202007/6_pendlere.indd.pdf)

### **D. Statusdel for de regionale ruter**

### **E. Statusdel for de lokale ruter**

### **F. Lov om trafikselskaber**

*Århus, 28. marts 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 4. april 2008 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

## Tidsplan for udarbejdelse af Trafikplan i Midttrafik

Tidsplanen er udarbejdet med den overordnede målsætning, at dele af trafikplanen kan indarbejdes i regionens og kommunernes budgetter allerede for 2009. 2007-tal for ruteøkonomi på grundlag af ny indtægtsfordelingsmodel, kan tidligst forventes i april 2008. Der planlægges med, at disse 2007 tal for ruteøkonomi om muligt indgår i trafikplanen og at en endelig trafikplan kan godkendes, når det kommunale og regionale budget for 2009 er på plads i oktober 2008.

August 2007 – medio april 2008	<p>Midttrafik udarbejder oplæg til Region Midtjylland om klassificering af det regionale rutenet.</p> <p>Mellemkommunale pendlerstrømme i hele regionen beskrives, og det eksisterende regionale net opdeles i 4 kategorier.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>0. X busnettet der betjener pendler- og andre rejsestrømme mellem bycentre i hver sin kommune.</li> <li>1. Det primære regionale net der betjener store mellemkommunale pendlerstrømme mellem store byområder i hver sin kommune.</li> <li>2. Sekundære regionale rutenet (strækninger), som betjener mindre mellemkommunale rejse- og pendlerstrømme. (som kunne være kommunal tilbringertrafik)</li> <li>3. Mindre nuværende regionale ruter og strækninger der fortrinsvis betjener lokale rejsestrømme</li> </ol> <p>Med henblik på at målrette indsatsen for at skabe forbedringer i det regionale trafikudbud udarbejdes der pendlings- og tilgængelighedsanalyser (Cowi) for de store rejsemål for henholdsvis bil og kollektiv trafik.</p>
Oktober 2007 – 6. marts 2008	Der udarbejdes en skabelon til inspiration for de kommunale bidrag til trafikplanens redegørelsesdel, samt en skabelon for regionens bidrag. Bidragene indeholder visioner og mål for forskellige ruteklasser, samt øvrige relevante målsætninger for den enkelte kommune og regionen.
Januar – marts 2008	Der udarbejdes et oplæg vedr. ønsker til forbedret togbetjening. Dialog med Trafikstyrelsen om statens trafikplan for togbetjening
December 2007 – medio april 2008	Midttrafik laver oplæg til trafikplanen vedr. takstpolitik, rejsekort m.v. Kommunerne/regionen inddrages/høres
December 2007 – medio april 2008	Midttrafik laver oplæg til trafikplanen om informationspolitik, rejseplan m.v. Kommunerne/regionen inddrages/høres
Januar – medio april 2008	Midttrafik laver oplæg til trafikplanen for koordineret kørsel Kommunerne/regionen inddrages/høres
Januar – maj 2008	Principper for det regionale rutenet drøftes i Region Midtjylland.
1. kvartal 2008	Statens trafikplan forventes i høring

Januar – juni 2008	Udarbejdelse af oplæg til foreløbige kommunale og regionalt bidrag til trafikplanen i samarbejde med kommunerne og regionen. Desuden bidrag til koordinering af område-plan for Århus – Randers og evt. andre områder
Primo maj 2008	Evt. konference/debatmøde med deltagelse af kommunale og regionale administrative medarbejdere, hvor: <ul style="list-style-type: none"> <li>• (oplæg til) principper for det regionale rutenet præsenteres</li> <li>• Skitse til trafikplan præsenteres</li> </ul> Foreløbige drøftelser mellem Midttrafik, kommunerne og regionen om udstrækningen af det regionale net på baggrund af ovennævnte.
Juni 2008	Konference for kommunale og regionale politikere, hvor skitse til trafikplan præsenteres
Juli 2008 – august 2008	Der udarbejdes et samlet oplæg til trafikplan på baggrund af bidrag fra kommuner, region og tal for ruteøkonomi i 2007.
Ultimo august 2008	Samlet trafikplan udsendes i høring. Trafikplanen lægges på Midttrafiks hjemmeside i samme periode, som planen er i høring hos bestillerne. Kommunerne opfordres til at informere om den offentlige høring vedr. trafikplanen f.eks. i forbindelse med udarbejdelse af kommuneplaner.
Ultimo september	Høringsfrist
Oktober 2008	Evt. forhandlinger med Region og kommuner på baggrund af høringssvar. Justeringer i forhold til høringssvar.
November 2008	Politisk godkendelse af trafikplanen i kommunerne og regionen
Januar 2009	Endelig godkendelse af Trafikplan i Midttrafiks bestyrelse

Sideløbende med ovennævnte proces revideres Midttrafiks projektkatalog for 2008 og Projektkatalog for 2009 bliver forelagt Midttrafiks bestyrelse den 23. maj 2008. Begge dele får status af et bilag til trafikplanen.

*Århus, 28. marts 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 4. april 2008 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 5**

Til Region Midtjylland

<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
6. februar 2008	1-30-75-24-07	Grethe Hassing	gh@midttrafik.dk	87 40 82 48

**Konkretisering af besparelsesforslagene på de regionale ruter**

Rute	Beskrivelse af konsekvenser	Økonomiske konsekvenser pr. år	
		2008	2009
<b>11 Herning - Brande</b>	<b>Midttrafik har peget på nedlæggelse af weekendkørsel</b>  Max. 11 passagerer på en tur. Ellers 4-8.	50.000	100.000
<b>12 Herning – Aulum - Holstebro</b>	<b>Midttrafik har peget på ændring af busstationering</b>  Tidlig morgentur kl. 05.20 fra Holstebro til Herning og aftentur fra Herning k. 19.05 kan nedlægges. Eftermiddagstur til/fra Sinding/Ørre slettes  5-7 passagerer på morgentur og 3-6 passagerer på aftenturen. 1-4 passagerer på tur til Sinding/Ørre	78.000	156.000
<b>19 Herning - Brande</b>	<b>Midttrafik har peget på nedlæggelse af weekendkørsel</b>  Max. 11 passagerer på 2 ture ellers 2-4.	42.000	84.000
<b>24 Holstebro – Linde – Lemvig</b>	<b>Midttrafik har peget på nedlæggelse af en aften-afgang</b>  Afgangen fra Lemvig til Holstebro kl. 21.13 og afgang fra Holstebro kl. 22.10 foreslås nedlagt. Dvs sidste afgang til Linde bliver kl. 19.15. Fra Holstebro til Lemvig er der mulighed for senere afgange med rute 23 og togforbindelse. 0-6 passagerer pr. tur.	65.700	131.500
<b>26 Holstebro – Spjald – Skjern</b>	<b>Midttrafik har peget på nedlæggelse af tynde ture formiddag, sidst eftermiddag/aften samt weekend</b>  Hverdage 0-5 passagerer pr. tur, dog op til 13 passagerer på 1 tur/fredage. Lørdage 3-5 passagerer pr. tur Søndage 1-6 passagerer pr. tur	180.750	361.500

Rute	Beskrivelse af konsekvenser	Økonomiske konsekvenser pr. år	
		2008	2009
<b>29 Holstebro – Feldborg – Tvis</b>	<p><b>Midttrafik har peget på nedlæggelse af weekendkørsel og i sommerferie</b></p> <p>0-7 passagerer pr. tur i skoleferien 0-4 passagerer pr. tur i weekender</p>	<p>Skoleferie: 47.500 Weekender: 51.000</p>	<p>Skoleferie: 95.000 Weekender: 102.000</p>
<b>45 Skive - Sjørup</b>	<p><b>Midttrafik har peget på den sidste dobbelttur</b></p> <p>Seneste passagertælling fra 2006 viser: Afg. Skive kl. 17.15: 4 passagerer Afg. Sjørup kl. 17.42: 2 passagerer</p> <p>Seneste specialtælling foretaget af Midttrafik januar 2008 viser: Afg. Skive kl. 17.15: 3 passagerer Afg. Sjørup kl. 17.42: 0 passagerer</p> <p>Midttrafik administration fastholder anbefalingen vedr. nedlæggelsen af den sidste dobbelttur.</p>	25.000	50.000
<b>53 Viborg – Karup (Karup Lufthavn)</b>	<p><b>Midttrafik har peget på en omlægelse af halve ture til en ny lokal rute Viborg – Karup</b></p> <p>Projektet er under udarbejdelse i samarbejde med Viborg Kommune og det forventes p.t. at kunne gennemføres.</p>	75.000	150.000
<b>54 Viborg - Engesvang</b>	<p><b>Midttrafik har peget på de sidste to dobbeltture, men forslår alternativt, at to formiddagsture nedlægges</b></p> <p>Seneste passagertælling fra 2006 viser: Afg. Viborg kl. 16.45: 12 passagerer Afg. Engesvang kl. 17.35: 2 passagerer Afg. Viborg kl. 18.45: 7 passagerer Afg. Engesvang kl. 19.35: 2 passagerer</p> <p>Forslaget har givet anledning til stor protest – specielt i forhold til 2. sidste afgang.</p> <p>Efter høring kan Midttrafik som alternativ til de to sidste dobbelt ture i stedet pege på to formiddagsture:</p> <p>Afg. Viborg 09.45 passagerer: 4 Afg. Viborg 11.40 passagerer: 4</p> <p>Afg. Engesvang 10.35 passagerer: 3 Afg. Engesvang 12.30 passagerer: 3</p>	125.000	250.000



Rute	Beskrivelse af konsekvenser	Økonomiske konsekvenser pr. år	
		2008	2009
<b>55 Viborg – Bjerringbro</b>	<p><b>Midttrafik har peget på nedlæggelsen af søndagskørslen</b></p> <p>Seneste passagertælling fra 2006 viser: Afg. Bjerringbro kl. 11.39: 7 passagerer Afg. Viborg kl. 12.38: 3 passagerer</p> <p>Afg. Bjerringbro kl. 16.39: 7 passagerer Afg. Viborg kl. 17.38: 4 passagerer</p> <p>De fleste passagerer på rute 55 om søndagen benytter ruten helt fra Bjerringbro til Viborg og omvendt, hvor der er alternative forbindelser med tog.</p>	25.000	50.000
<b>58 Ringkøbing - Hvide Sande - Nr. Nebel</b>	<p><b>Midttrafik har peget på en ruteændring</b></p> <p>Der tages i større omfang hensyn til regionale rejsende. Dvs. at forbindelse til andre busser og tog i Ringkøbing og Nr. Nebel prioriteres frem for ringetiderne i Hvide Sande.</p> <p>Folkeskoleelever på Hvide Sande Skole kan fortsat benytte ruten, men får ventetid på op til ca. en halv time.</p>	150.000	300.000
<b>61 Viborg – Løvskaal – Randers</b>	<p><b>Midttrafik har peget på nedlæggelsen af weekendkørslen</b></p> <p>Seneste passagertælling fra 2006 viser: <u>LØRDAG</u> Afg. Viborg kl. 09.30: 5 passagerer Afg. Viborg kl. 12.15: 1 passagerer Afg. Viborg kl. 14.45: 6 passagerer</p> <p>Afg. Randers kl. 07.45: 8 passagerer Afg. Randers kl. 11.50: 4 passagerer Afg. Randers kl. 14.00: 5 passagerer</p> <p>De fleste passagerer rejser mellem Viborg – Randers, hvor der er alternative forbindelse med bl.a. rute 62 og 953X. Dog skal det nævnes, at der på afgang kl. 07.45 mod Viborg er 5 passagerer fra Vejrumbro</p> <p><u>SØNDAG</u> Afg. Viborg kl. 11.32: 13 passagerer Afg. Viborg kl. 14.40: 4 passagerer Afg. Viborg kl. 17.40: 0 passagerer</p> <p>Afg. Randers kl. 09.55: 5 passagerer Afg. Randers kl. 13.00: 7 passagerer Afg. Randers kl. 16.00: 5 passagerer</p>	125.000	250.000

Rute	Beskrivelse af konsekvenser	Økonomiske konsekvenser pr. år	
		2008	2009
	Langt de fleste passagerer rejser mellem Viborg – Randers, hvor der er alternative forbindelse med bl.a. rute 62 og 953X.		
<b>77 Kjellerup – Bjerringbro</b>	<p><b>Midttrafik har peget på nedlæggelsen af søndagskørslen samt første og sidste tur på hverdage men foreslår alternativt at kun sidste tur på hverdage og en del af søndagskørslen nedlægges.</b></p> <p><u>SØNDAG</u> Seneste passagertælling fra 2006 viser: Afg. Kjellerup kl. 10.55: 3 passagerer Afg. Bjerringbro kl. 13.25: 4 passagerer</p> <p>Afg. Kjellerup kl. 15.45: 5 passagerer Afg. Bjerringbro kl. 18.25: 4 passagerer</p> <p>Afg. Kjellerup kl. 19.10: 2 passagerer Afg. Bjerringbro kl. 20.25: 4 passagerer</p> <p>Efter møde med vognmanden er der blevet gjort opmærksom på, at Levring Efterskole vil komme i klemme ved besparelsen. De kommer ind med toget i Bjerringbro og med X-bus fra Silkeborg til Kjellerup, hvor de skifter til rute 77. For at tage højde for denne forbindelse vil Midttrafik administration foreslå, at der opretholdes en afgang fra Bjerringbro omkring kl. 20.30 til Kjellerup. Bussen kommer fra rute 73 med stationering i Bjerringbro, så der skal opretholdes en ny tur fra Kjellerup kl. ca. 21.10 retur til Bjerringbro.</p> <p><u>HVERDAGE</u> Seneste passagertælling fra 2006 viser: Afg. Kjellerup kl. 05.28: 10 passagerer Afg. Bjerringbro kl. 06.05: 2 passagerer</p> <p>Afg. Kjellerup kl. 17.45: 5 passagerer Afg. Bjerringbro kl. 18.30: 1 passagerer</p> <p>Midttrafik administration foreslår på baggrund af hørings svar at kun en del af søndags-kørslen og sidste ture på hverdage nedlægges.</p>	<p>Søndag: 25.000 Hverdage: 65.000)</p>	<p>Søndag: 50.000 Hverdage: 130.000)</p>

Rute	Beskrivelse af konsekvenser	Økonomiske konsekvenser pr. år	
		2008	2009
<b>78 Kjellerup – Frederiks</b>	<p><b>Midttrafik har peget på nedlæggelsen af hele kørslen mellem Frederiks, Thorning og Kjellerup</b></p> <p>Seneste passagertælling fra 2006 viser:  Afg. Frederiks kl. 08.00: 4 passagerer  Afg. Frederiks kl. 10.30: 3 passagerer  Afg. Frederiks kl. 12.35: 12 passagerer  Afg. Frederiks kl. 15.43: 2 passagerer  Afg. Frederiks kl. 17.05: 2 passagerer</p> <p>Afg. Kjellerup kl. 08.22: 1 passagerer  Afg. Kjellerup kl. 09.40: 2 passagerer  Afg. Kjellerup kl. 12.10: 2 passagerer  Afg. Kjellerup kl. 16.10: 5 passagerer  Afg. Kjellerup kl. 16.40: 3 passagerer</p>	200.000 kr.	400.000 kr.
<b>106 Horsens – Møgelkær</b>	<p><b>Midttrafik har peget på nedlæggelsen af hele kørslen (weekendkørsel) mellem Horsens og Statsfængslet Møgelkær</b></p> <p>Seneste passagertælling fra 2006 viser:  LØRDAG  Afg. Horsens kl. 10.45: 5 passagerer  Afg. Møgelkær kl. 16.05: 7 passagerer</p> <p>SØNDAG  Afg. Horsens kl. 10.45: 3 passagerer  Afg. Møgelkær kl. 16.35: 5 passagerer</p> <p>Som tallene viser, så er ruten tynd.</p>	12.500	25.000
<b>111 Århus – Hinnerup  Og etablering af ny rute Hammel – Hinnerup – Søften - Århus</b>	<p><b>Midttrafik har peget på bedre koordinering mellem lokale og regionale ruter – Midttrafiks administration foreslår, at projektet udskydes til januar 2009, da Midttrafik administration ikke har kunnet få en aftale på plads med Århus Kommune omkring økonomien i projektet (principper for byrdefordeling).</b></p> <p>Projektet går ud på at rute 111 Århus - Foldby – Hinnerup nedlægges og overtages af bybus-linje 25/55, som kan gøre det, ved at forlænge sin kørsel fra Tilst til Sabro – Foldby - Hinnerup (dog kun med timedrift ml. Sabro og Hinnerup).</p> <p>Der er tale om et koordinerings-/udviklingsprojekt som vil kunne give regionen en besparelse på anslået 2 mill./kr år og som kan bruges til at</p>	0,00	600.000

Rute	Beskrivelse af konsekvenser	Økonomiske konsekvenser pr. år	
		2008	2009
	<p>udvikle den kollektive trafik internt i Favrskov og sikre nye pendler forbindelser til Århus Nord (etablering af ny rute Hammel – Hinnerup – Søften - Århus). I givet fald er det aftalt at Favrskov overtager finansieringen af rute 117 ml. Hadsten og Langå (600.000 kr/år).</p> <p>Vil direkte berøre ca. 135 daglige brugere i Favrskov, som vil få nedsat køreplanfrekvensen fra halvtime- til timedrift (i myldretiden). Det bemærkes, at anslået 30-40 af disse kunder vil betragte den nye Hammelrute som en samlet forbedring! Kunder i Skjoledelev = ca. 10 daglige brugere mister helt deres bus - og får ca. 2-3 km til nærmeste påstigningsmulighed. Ca. 40 kunder rejser lokalt i zone 25/Favrskov Ca. 40 kunder i Hinnerup rejser til Århus Kommune. Ca. 40 kunder i Foldby/Norring rejser til Århus Kommune. Ca. 10 kunder i Skjolddelev rejser til Århus Kommune Ca. 5 kunder fra Skjolddelev v/landevejen rejser til Århus Kommune</p> <p>Ialt ca. 135 påstigere dagligt ma-fr og anslået 100 påstigere i weekenden (i begge retninger)</p> <p>Det svarer til ca. 39.000 påstigere pr. år (i begge retninger).</p> <p>For øvrige kunder (i Århus Kommune) vil projektet samlet set være neutralt, da Århus Kommune forudsættes at betjene Sabro-Århus på mindst samme niveau som i dag.</p>		

Rute	Beskrivelse af konsekvenser	Økonomiske konsekvenser pr. år	
		2008	2009
<b>209</b> <b>Vejle-Rask Mølle</b> <b>(-Brædstrup)</b>	<b>Midttrafik peger på nedlæggelsen tynde ture</b>  Følgende ture foreslås nedlagt pga. lav benyttelse:  <u>HVERDAGE</u> Afg. Rask Mølle kl. 18.26: 2 passagerer Afg. Vejle kl. 19.12: 3 passagerer Afg. Rask Mølle kl. 19.25: 4 passagerer Afg. Vejle kl. 20.12: 3 passagerer Afg. Rask Mølle kl. 20.55: 5 passagerer Afg. Vejle kl. 22.12: 4 passagerer  <u>SØNDAGE</u> Afg. Rask Mølle kl. 21.06: 1 passagerer Afg. Vejle kl. 21.42: 0 passagerer	75.000	150.000
<b>306</b> <b>Odder - Horsens</b>	<b>Midttrafik har peget på ruteændring</b>  Projektet går ud på at lave en mere konsistent regional pendlerkøreplan med kortere rejsetid ml. Odder og Horsens, og kan for så vidt betragtes som et regionalt udviklingsprojekt, da resultatet formentlig vil være en køreplan, som forventes, at kunne tiltrække nye kunder til den kollektive trafik. Ændringerne vil dog have betydning for de ganske få kunder som bor i Gyllingområdet, som ikke længere vil blive betjent i relationen Horsens (det drejer sig om ca. 5 kunder ialt pr. dag). Midttrafiks administration har udarbejdet oplæg til, at relationen Gylling-Odder internt i Odder Kommune betjenes integreret/afstemt med den åbne skolebusbetjening, hvilket betyder, at Gylling fortsat vil blive betjent i relationen Odder morgen og eftermiddag. (Der rejser mandag - fredag 35 kunder i hver retning).	250.000	500.000
<b>311</b> <b>Silkeborg –</b> <b>Skanderborg</b>  <b>331</b> <b>Skanderborg –</b> <b>Odder</b>	<b>Midttrafik undersøger i øjeblikket et alternativ</b>  Der vil kunne ske besparelser på svagt benyttede ture (primært aften/weekend) - evt. på begge ruter. Hænger også sammen med at rute 331, efter Midttrafiks administrations vurdering, bør ændres radikalt fra 2009 og samstemmes med den kommunale buskørsel (jf. rute 306) herved forventes der at kunne ske yderligere besparelser i 2009.	50.000	100.000

Rute	Beskrivelse af konsekvenser	Økonomiske konsekvenser pr. år																									
		2008	2009																								
312 Silkeborg – Ejstrupholm	Forslag vedr. rute 312 (Silkeborg – Ejstrupholm) udgår.																										
501 Brædstrup – Hem – Skanderborg	<p><b>Midttrafik har peget på nedlæggelsen af hele kørslen mellem Brædstrup og Hem</b></p> <p>Rute 501 betjener de lokale bysamfund, Brædstrup, Tønningen, Vestbirk, Østbirk og Yding i Horsens Kommune og skaber regional forbindelse til Skanderborg i kraft af sin koordinering til rute 502 i Hem, som er beliggende i Skanderborg Kommune.</p> <p>Seneste passagertælling fra 2006 viser:  Afg. Vestbirk kl. 07.04: 3 passagerer  Afg. Østbirk kl. 13.01: 0 passagerer  Afg. Brædstrup kl. 14.05: 9 passagerer  Afg. Østbirk kl. 15.09: 0 passagerer  Afg. Brædstrup kl. 16.05: 2 passagerer</p> <p>Afg. Hem kl. 07.46: 14 passagerer  Afg. Østbirk kl. 08.10: 0 passagerer  Afg. Hem kl. 13.10: 9 passagerer  Afg. Hem kl. 15.20: 1 passagerer</p> <p>Antallet af påstigere og afstigere i Hem kan belyse rutens betydning som regionalskabende forbindelse til Skanderborg ved skiftet til rute 502.</p> <p>Påstigere/afstigere i Hem. Retning Brædstrup-Østbirk-Hem (mod Skanderborg med rute 502):</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Afgang Kl.</th> <th>07.04</th> <th>13.01</th> <th>15.09</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>Afstigere</i></td> <td>3</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td><i>Påstigere</i></td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Påstigere/afstigere i Hem. Retning Hem – Østbirk - Brædstrup (fra Skanderborg med rute 502):</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Afgang Kl.</th> <th>07.46</th> <th>13.10</th> <th>15.20</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>Afstigere</i></td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td><i>Påstigere</i></td> <td>0</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p>Som passagertallene viser, har rute 501</p>	Afgang Kl.	07.04	13.01	15.09	<i>Afstigere</i>	3	0	0	<i>Påstigere</i>	0	0	0	Afgang Kl.	07.46	13.10	15.20	<i>Afstigere</i>	0	0	0	<i>Påstigere</i>	0	1	1	155.000	310.000
Afgang Kl.	07.04	13.01	15.09																								
<i>Afstigere</i>	3	0	0																								
<i>Påstigere</i>	0	0	0																								
Afgang Kl.	07.46	13.10	15.20																								
<i>Afstigere</i>	0	0	0																								
<i>Påstigere</i>	0	1	1																								

Rute	Beskrivelse af konsekvenser	Økonomiske konsekvenser pr. år	
		2008	2009
	<p>ikke nogen væsentlig betydning som regionalrute og med baggrund i de generelt lave passagertal kan ruten nedlægges.</p> <p>Af passagertallene kan man yderligere se, at rute 501 i begrænset omgang på enkelte afgang benyttes lokalt i Horsens – primært på strækningen Brædstrup-Tønning – Vestbirk - Østbirk og Yding. I forbindelse med Horsens Kommunes projekt om skolestruktur vil Midttrafik arbejde på, at skabe alternative forbindelser i Horsens Kommune. Alternativt har Horsens Kommune fortsat mulighed for at opretholde rute 501 til løsning af de lokale behov og eventuelt for at skabe bedre forbindelser mellem Østbirk og Brædstrup j.f. kommunens ønske i Midttrafiks Projektkatalog til 2008. Midttrafik har sendt Horsens Kommune et konkret forslag.</p>		
<b>Total sum</b>		1.872.450	4.345.000

#### Note vedr. X bus

Vedr. X bus og øvrige ruter over 50 km var der oprindeligt medtaget mer-udgifter til køre-hviletid på 1,5 mio kr. i budgettet.

Merudgiften på X bus vurderes på 926X Thisted – Viborg – Vejle til ca. kr. 300.000 pr. år fra januar 2008. Ved køreplansskiftet i juni 2008 foreslåes afgang kl. 17.38 fra Viborg mod Vejle og afgang kl. 17.30 fra Vejle mod Viborg nedlagt mandag – torsdag. Forventet besparelse på årsplan ca. 450.000 kr. og dermed bliver der i 2008 merudgifter på 75.000 kr. og i 2009 en forventet besparelse på ca. 150.000 kr.

Desuden kommer der muligvis merudgifter til rute 918 Århus – Randers – Ålborg på op til 300.000 kr. pr. år på grund af køre-hviletid / køretid ved køreplansskiftet i juni 2008.

*Århus, 28. marts 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 4. april 2008 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
10. marts. 2008	1-25-4-07	Niels-Jørgen Danielsen	NJD@midttrafik.dk	87 40 82 38

<b>Notat om nattakster</b>
----------------------------

I skemaet er vist hvorledes takster for rejser i natbus og rejseregler er gældende. Taksterne og reglerne stammer fra de tidligere trafikskaber og amter. Det anbefales, at disse takster og regler også er gældende for den kommende natbus kørsel i 2007.

<b>Takster i Natbusser</b>	<b>Anvendes i</b>	<b>Billettering</b>	<b>Bemærkninger</b>
<b>Dobbelt takst</b>	Horsens Bybusser, Århus bybusser, og Regionale ruter i Prisområde Syd	2 kontantbilletter 2 klip på et klippekort Abonnementskort + et klip fra et klippekort eller Abonnementskort + en kontantbillet	Uddannelseskort og skolekort er ikke gyldige i natbusser i Horsens. Alle eksisterende rejsehjemler er gyldige i Århus.
<b>Enhedstakst (enhedspris = kr. 25,-)</b>	Bybusser i Randers, Silkeborg og Herning	Der er en enhedstakst for alle rejser på kr. 25,-.	Ingen eksisterende billetter, klippekort eller abonnementskort kan bruges i natbusser.
<b>Almindelig takst + tillægs takst</b>	Regionale ruter i prisområde Øst	Alle gyldige billetter, klippekort og abonnementskort kan bruges. Der skal betales et tillæg på kr. 20,- uanset rejseafstand og eksisterende billet/kort.	Ved omstigninger skal der ikke betales tillæg igen. Ved omstigning mellem bybus/rutebil skal der ikke betales tillæg igen. (= Kunden skal kun betale "nat takst" én gang på rejsen)
<b>Særlige takster</b>	Viborg bybusser og Regionale ruter i prisområde Midt	Der opkræves specielle priser: 2 zoner Voksen/Barn = kr. 20,- / 10,- 3 zoner Voksen/Barn = kr. 35,- / 20,- 4 zoner Voksen/Barn = kr. 50,- / 30,- 5 zoner Voksen/Barn = kr. 60,- / 40,- Osv.	Billetmaskinerne er programmeret med en særlig tabel med "natbus priser" Eksisterende klippekort og abonnementskort kan ikke benyttes.
<b>Særlige takster</b>	Regionale ruter i prisområde Vest	Der opkræves specielle priser der er ens for alle aldersgrupper: 1 zoner = kr. 25,- 2 zoner = kr. 35,- 3 zoner = kr. 45,- 4 zoner = kr. 55,- 5 zoner = kr. 65,- 6 zoner = kr. 75,- Osv.	Billetmaskinerne er programmeret med en særlig tabel med "natbus priser" Eksisterende klippekort og abonnementskort kan ikke benyttes.

Kommentarer til de forskellige modeller:

**Særlig zonedifferentierede takster:**

Tidligere VAFT og Ringkøbing anvender en særlig takst, der er zonedifferentieret. Det er anvendeligt disse steder, fordi billetteringsudstyret er ens i hvert "system". I tidl. VAFT er der samme billetmaskine i bybusser og rutebiler. Modellen kan ikke udvides til hele Midttrafik, da billetteringsudstyret i bybusserne i Herning, Randers, Silkeborg og Århus ikke kan håndtere denne løsning.

**Enhedstakst:**

Anvendes i Randers, Silkeborg og Herning bybusser. Det er en god løsning i bybusser, hvor rejser i natbusser ikke er lange. Modellen er ikke egnet til længere rejser i regionale ruter. Modellen er ikke hensigtsmæssig for faste kunder i bybusser, fordi det ikke er muligt at bruge kundernes klippekort og periodekort.

**Dobbelttakst:**

Anvendes i Horsens og Århus bybusser og regionale ruter i Syd. Det er en god løsning i bybusser, hvor rejser i natbusser ikke er lange. Dobbelttakst for længere regionale rejser kan blive meget dyre for kunder, hvis de benytter 2 x kontantbilletter. Modellen er hensigtsmæssig for faste kunder i kollektiv trafik, fordi den muliggør brug af eksisterende rejsehjemler. Prismæssigt er den acceptabel, hvis kunder benytter sig af klippekort dvs. 2 klip på et klippekort.

**Tillægstakst:**

Anvendes i Regionale busruter i Øst. Det er en let billetteringsmæssig løsning, fordi eksisterende rejsehjemler kan benyttes og der blot skal laves en nattillægs billet. Modellen er hensigtsmæssig for faste kunder, fordi den muliggør brug af eksisterende rejsehjemler. Prismæssigt er den acceptabel, fordi kunder blot skal betale en tillægstakst. Modellen er ikke generel anvendelig fordi billetteringsudstyret i bybusser ikke kan håndtere det.

## **Model for billettering i natbusser i Midttrafik fra 2008.**

Administrationen vurderer, at et realistisk forslag til en fælles "natbus takst" i Midttrafik er at anvende dobbelttakst. De væsentligste argumenter herfor er, at det er muligt med det eksisterende billetteringsudstyr i alle bybus- og regionalruter, og det kan også praktiseres på privatbanerne. Dernæst er dobbelttakst hensigtsmæssig for faste kunder i kollektiv trafik fordi deres klippekort og periodekort kan benyttes.

**Der foreslås derfor følgende principper for natbus takster i Midttrafik:**

- Det koster dobbelttakst at rejse med natbusser.
- 2 kontantbilletter
- 2 klip på et klippekort
- Abonnementskort skal suppleres med en kontantbillet el. et klip på klippekortet.
- Øvrige eksisterende billettyper kan anvendes, med supplement af ekstra takst, dvs:
  - Uddannelseskort + ekstra billet/klip
  - Dagbillet + ekstra billet/klip
  - Osv.

**Fordele ved "dobbelttakst":**

- Tilgodeser faste kunder med klippekort og periodekort i Midttrafik.
- Let at kommunikere og informere.
- Eksisterende billetteringsudstyr kan benyttes.
- Rimelige priser for korte rejser.
- Ingen omstillinger i billetteringsudstyr - uafhængig af prisændringer.

**Ulemper ved "dobbelttakst":**

- Tendens til dyre lange rejser på kontantbilletter. De fleste rejser i natbusser ligger på under 6 zoner.

*Århus, 28. marts 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 4. april 2008 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
14. marts 2008	1-25-4-07	Niels-Jørgen Danielsen	njd@midttrafik.dk	

## Høringssvar om nattakster i Midttrafik

Kommune	Høringssvar vedr. indførelse af dobbelttakst
Randers	Tiltræder forslaget om dobbelttakst.
Horsens	Horsens byråd har godkendt forslaget om dobbelttakst.
Holstebro	<p>Tilslutter sig forslaget om dobbelttakst med følgende kommentar: Finder det problematisk at fastlægge kundeantallet der benytter natbusser med denne billetteringsform. Opfordrer Midttrafik til at forelægge en plan for hvorledes benyttelsesgraden kan bestemmes og oplyses til kommunen.</p> <p>Midttrafik svar: Midttrafik vil afholde særlige tællinger for at fastlægge kundeantallet i natbusser.</p>
Silkeborg	<p>Silkeborg kommune er bekymret for, at dobbelttakst vil betyde serviceforringelser på grund af prisstigning ved brug af kontantbillet. Kommunen frygter længere billetteringstid for kunder, der anvender klippekort. Skolekort med begrænset gyldighed (fredag ind til kl. 18.00) skal ikke kunne anvendes i natbusser. Høringssvar fra Silkeborg kommune vedlægges.</p> <p>Midttrafik svar: Løsning med dobbelttakst giver kunder lejlighed til at bruge klippekort. Det vil også betyde lavere priser end ved anvendelse af kontantbilletter. Det er Midttrafiks opfattelse, at brug af klippekort (2 x klip) ikke vil forlænge billetteringstiden.</p>
Århus	Århus kommune har ingen bemærkninger til forslaget, da det svarer til den nuværende model. Kommunen opfordrer Midttrafik til at opkræve dobbelttakst.
Viborg	Midttrafik har pt. ikke modtaget høringssvar fra Viborg kommune.
Herning	<p>Herning kommune ønsker ikke dobbelttakst ud fra følgende begrundelser:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mister overblik over antal kunder i natbusser</li> <li>• Fordyrelse for "engangskunder"</li> <li>• Faste kunder med periodekort/klippekort favoriseres</li> <li>• Frygter længere billetteringstid</li> </ul> <p>Høringssvar fra Herning kommune vedlægges.</p> <p>Midttrafik svar: Midttrafik vil afholde særlige tællinger for at fastlægge kundeantallet i natbusser. Løsning med dobbelttakst giver kunder lejlighed til at bruge klippekort. Det vil betyde lavere priser end ved anvendelse af kontantbilletter. Midttrafik ønsker netop at favorisere faste kunder i kollektiv trafik. Det er Midttrafiks opfattelse, at ordningen ikke vil betyde væsentligt længere billetteringstid.</p>
Region Midtjylland	Region Midtjylland kan tilslutte sig forslaget, men at forslaget revurderes ved indførelse af fremtidig fælles billetteringssystem.

*Århus, 28. marts 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 4. april 2008 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



Midttrafik

Rådhuset  
Torvet - 7400 Herning  
Tlf. 9628 2828 - Fax 9628 8019  
teknik@herning.dk -  
www.herning.dk

**Dato:**

20. december 2007

**Høringssvar om takster i natbusser**

Sagsbehandler: Edith Blyning

Sagsnr.: 2007050580E  
(bedes anvendt ved henvendelse)

Herning Kommunes teknik og miljøudvalg har på møde 3. december 2007 behandlet høringen om takster i natbusser.

I Midttrafiks oplæg er der ønske om en ensretning af taksterne ud fra hensyn til forenkling og at det er muligt i anvendelse af det eksisterende billetteringsudstyr. Og desuden lægger Midttrafik op til at eksisterende rejsehjælper kan benyttes, og dermed vil dobbelttakst være hensigtsmæssigt for de kunder der i forvejen rejser med busserne.

Passagererne i natbybusserne i Herning er mange "engangskunder", dvs, mange har i forvejen ikke anden korttype til busserne. Det er passagerer som primært bruger bussen i forbindelse med hjemtransport fra en bytur. Buslinjerne er lagt med meget stramme køreplaner så billetteringen skal foregå så hurtigt som muligt.

Desuden har enhedstaksten givet en god passagerstatistik, da det kan aflæse af billetudstyret, hvor mange passagerer der har været i busserne.

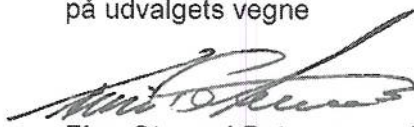

Herning Kommune mener ikke Midttrafiks forslag vil gøre det mere enkelt i bybusserne i Herning, og har følgende begrundelse for ikke at indføre dobbelttakst men beholde enhedstaksten:

- Man vil miste overblikket over antal passagerer (hvis ikke man tæller på anden vis)
- Det vil blive noget dyrere for engangskunderne, som der er mange af (34 kr. for dobbelt billet kontra 25 kr. for nuværende)
- Faste kunder med kort/klippekort vil blive favoriseret
- Billigste rejsehjemmel vil blive klippekort, hvis man er flere som rejser sammen. Det vil være en tid røver at forklare og udstede dette.
- Billetteringen vil blive mere tidskrævende (check af kort + udstedelse af billet)

Herning Kommunes teknik og miljøudvalg vil derfor anmode Midttrafik om, at overveje harmoniseringen, så det giver mulighed for at bibeholde enhedstaksten i områder der taler for dette.

Med venlig hilsen

på udvalgets vegne

  
Finn Stengel Petersen /   
J. Marstrand



Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Att.: Niels-Jørgen Danielsen

### Hørringsvar om takster i natbusser

Med brev af 16. november 2007 har Midttrafik fremsendt forslag til dobbelttakst i natbusser. Teknik- og Forsyningsudvalget har d. 18. december 2007 drøftet det fremsendte forslag.

Teknik- og Forsyningsudvalget har forståelse for at Midttrafik ønsker at harmonisere takster og regler for billetering i natbusserne. Udvalget er dog bekymret for at de foreslåede dobbelttakster vil forringe servicen i natbybusserne, da dobbelt takst vil gøre en rejse med natbussen dyrere for de fleste kunder i Silkeborg Kommune (34 kr. mod nu 25 kr.). Servicen vil også blive forringet, da ændringen fra enhedstakst til dobbelttakst vil give længere billeteringstid i busserne, idet chaufføren skal forklare brugen af kiipekort mm. til de "specielle" natbuskunder.

Midttrafik lægger op til, at skolekort skal kunne bruges sammen med et ekstra klip/billet som rejschjemmel i natbusser. Teknik- og Forsyningsudvalget mener ikke, at dette er hensigtsmæssigt, da de skolekort Silkeborg Kommune har udstedt til skoleåret 2007/08 kun er gyldige på skoledag indtil kl. 18.00 og da skolekort næppe lovligt vil kunne udstedes med generel gyldighed.

Teknik- og Miljøafdelingen  
Vej & Trafik  
Søvej 1-3  
8600 Silkeborg


Sagsbehandler: Lotte Yde Astorp  
Direkte tlf.: 8970 1528  
E-mail:  
lotteyde.astorp@silkeborg.dk

Fax nr.: 8970 1468  
EAN-nr.: 5798005625315  
Sagsnr.: 07/57284

Dato: 19. december 2007

Med venlig hilsen

  
Vagn Larsen  
Udvalgsformand

  
Hanne Ahrens  
Direktør



*Århus, 28. marts 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 4. april 2008 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 8  
Bilag nr. 1**



18-02-2008

Sag nr. 00/863

Dokumentnr. 8896/08

John Christensen

Tel. 35 29 83 24

E-mail: joc@regioner.dk

## **”Trafikselskabernes Interesseorganisation – TI” og ”Fælleskontoret For Kollektiv Trafik – FFKT”**

### **Indstilling**

Det indstilles til godkendelse,

- At der oprettes en forening (TI) til varetagelse af trafikselskabernes faglige og politiske interesser
- At foreningen placeres hos Movia i Valby
- At foreningen, under forudsætning af godkendelse af de respektive foreningers bestyrelser, deler kontor (FFKT) med Rejseplanen A/S, Bus & Tog, Privatbanernes Forsikringsforening og evt. Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.
- At det sker i henhold til virksomhedsoverdragelsesloven
- At det sker den 01-08-2008.

### **Resume**

Der har efter gennemførelsen af strukturreformen den 01-01-2007 været en løbende dialog mellem trafikselskaberne, KL og Danske Regioner om hvordan trafikselskabernes interesser bedst kan varetages og hvordan samarbejdet mellem parterne skal organiseres. På et trafikdirektørmøde den 28-01-2008, hvor emnet blev drøftet af parterne, blev der opnået enighed om,

- at KL og Danske Regioner udarbejder forslag til samarbejdsaftale, jf. separat forslag, inkl.
  1. At der afholdes et årligt møde med deltagelse af for- og næstformændene i de relevante udvalg i henholdsvis KL og Danske Regioner, samt for- og næstformændene for trafikselskaberne.

2. At der etableres et samarbejdsforum, der mødes 4 gange årligt, med deltagelse af trafikskaberne direktører og de ansvarlige direktører for kollektiv trafik i KL og Danske Regioner.”

- At forelægge nærværende forslag til godkendelse i de respektive fora, dvs. Bus & Tog styregruppe samt bestyrelserne for Rejseplanen A/s og Privatbanernes Forsikringsforening.

Forslaget skal forelægges KL's og Danske Regioners besluttende organer.

Forslaget, der indstilles til godkendelse, er beskrevet med hensyn til organisatoriske, økonomiske, personalemæssige og praktiske konsekvenser, og der stilles i den forbindelse følgende forslag.

### **Organisation**

Der oprettes ud over en forening for trafikskaberne et fælleskontor for de forskellige foreninger, j. bilag 1, og der nedsættes en bestyrelse herfor.

### **Økonomi**

Udgifterne til TI fordeles mellem trafikskaberne efter indbyggertal pr. 01-01-2008.

Udgifterne til direktør og det fælles sekretariat i FFKT fordeles efter antal fuldtidsansatte i de enkelte foreninger (heri ikke inkluderet Forsikringsforeningen og et evt. Ankenævn).

### **Personale**

Udgangspunktet er, at virksomhedsoverdragelsesloven følges, med henblik på, at der ikke sker forringelser for personalet.

### **Praktisk**

Den nye struktur oprettes 01-08-2008. Flytning til Movia sker samtidig hermed eller snarest herefter.

### **Baggrund**

I forbindelse med strukturreformen er der sket en ændring i rollerne, for såvel kommuner som regioner, i forhold til trafikskaberne. Amtsrådsforeningen varetog nogle opgaver, som foreløbigt er videreført af Danske Regioner.

På et trafikdirektørmøde den 28-01-2008 meddelte trafikdirektørerne, at de i stedet foretrak deres egen forening til varetagelse af opgaverne og trafikskabernes selvstændige interesser i øvrigt. Foreningen skulle placeres hos Movia i Valby. Baggrunden herfor er, at trafikskaberne har et selvstændigt behov for en platform og et talerør, samtidig med at KL og Danske Regioner har egne interesser at varetage.

Da alle parter var enige om, at det optimale var, at foreningen deler lokaler og ”sekretariatspersonale” med organisationerne i kollektiv trafik, foreslås det, at de ligeledes placeres i Valby, under forudsætning af organisationernes godkendelse. En kort beskrivelse af de enkelte organisationer findes i bilag 1.

Formålet er

- At opnå et velfungerende samarbejde mellem KL, Danske Regioner og trafikskaberne – i de nye rammer alle parter fremover skal fungere i
- At bevare koordinationen mellem sekretariaterne for trafikskaberne, Bus & Tog og Rejseplanen A/S og fordelene af et delvis fælles personale
- At personalet får et trafikfagligt miljø at færdes i, ved placeringen hos Movia. Til gengæld mistes den daglige kontakt til personalet i regional udvikling, som varetager regionernes interesser i den kollektive trafik

Ud over nuværende ansat personale foreslås det, at der ansættes en person, til varetagelse af de opgaver, der vedrører den nye forening.

I udmøntningen af ovenstående forslag er der ud over de beslutninger, der ligger i selve forslaget, indgået følgende overvejelser

- ”Størst mulige synergieffekter”
- Fremstå som selvstændige enheder, såvel organisatorisk som økonomisk
- Ikke unødigt fordyrende
- Ikke forringelser for personalet

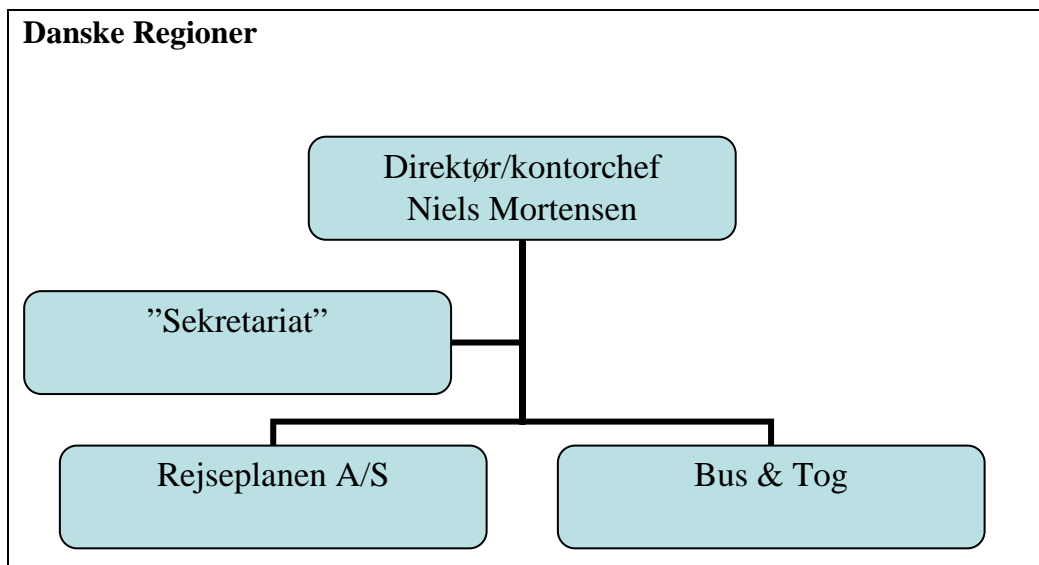
## Organisation

Side 4

En væsentlig forudsætning for forslaget gennemførelse er, at der er accept fra de øvrige parter i fællesskaberne. Forslaget er baseret på, at der oprettes en forening (TI) og der i kraft heraf er en større tilknytning til trafikskaberne, men at der samtidigt også sker en styrkelse af de øvrige organisationer. Risikoen er, at der i opfattelsen af foreningerne (for omverdenen) sker en sammenblanding med Movia.

Det betyder, at der skal findes en løsning på: Hvordan skal man organisere et fælles sekretariat, der dels skal løse opgaver for fællesskaber (Rejseplanen, Bus & Tog o.a.) og samtidig varetage en enkelt parts interesser? Eller sagt på en anden måde, med et paradoks: Så samlet som muligt og så adskilt som muligt!

### Nuværende organisation



Der ud over er Privatbanernes Forsikringsforening placeret i Danske Regioner. I den nuværende organisation er alle ansat i Danske Regioner (se en kort beskrivelse af organisationerne i bilag 1). Arbejdsopgaver og finansiering følges ikke (helt) ad. Der er ansat følgende, fordelt i forhold til organisationsdiagrammet:

*Direktion og "Sekretariat"*

NM Niels Mortensen  
JOC John Christensen  
DBE Dorthe Djørup

Side 5

*Bus & Tog*

BID Birgitte Deigaard  
CMS Claus Steenberg

*Rejseplanen*

BLW Birgitte Lomholt Woolridge  
JAH Jonas Homaa  
JSI Jørgen Sinding  
PLI Peter Linddahl  
DOS Dorthe Schaadt  
CTB Carsten (student)  
JOT Johan Thomsen (student)

*Privatbanernes Forsikringsforening*

KRS Kurt Steenberg

Organisationen finansieres således:

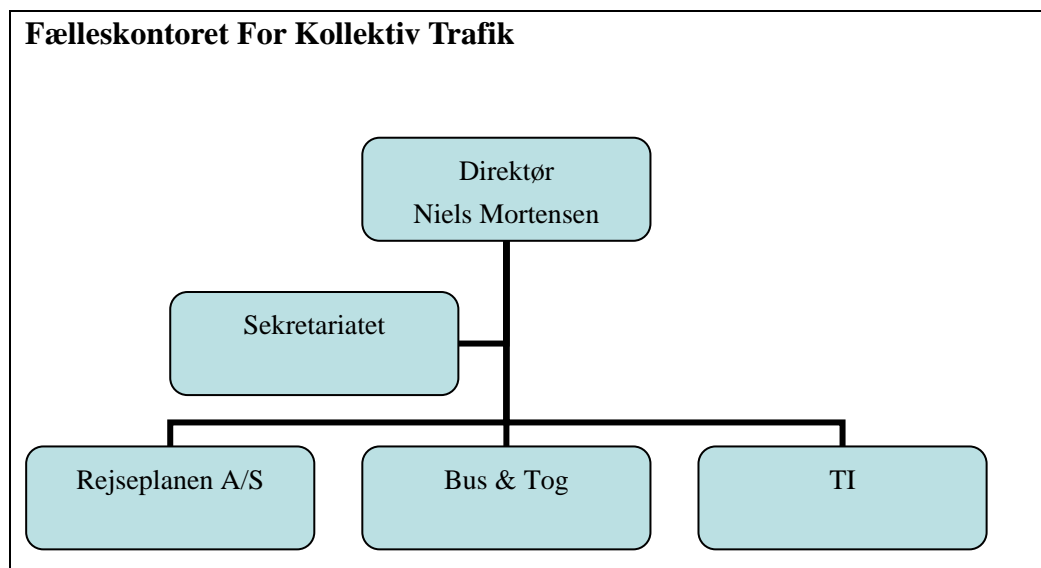
<b>Danske Regioner</b>	<b>Bus &amp; Tog</b>	<b>Rejseplanen</b>	<b>FF</b>
	NM		
0,5 JOC		0,5 JOC	
0,7 DBE	0,2 DBE		0,1 DBE
0,5 BID	0,5 BID		
	CMS		
		BLW	
		JAH	
		JSI	
		PLI	
		DOS	
		CTB	
		JOT	
			KRS

**Forslag til ny organisation**

Ifølge trafikdirektøernes forslag skal der oprettes en forening til varetagelse af trafikselskabernes interesser, herefter kaldet TI (Trafikselskabernes Interes-  
seorganisation).

Side 6

Derudover foreslås det, at der oprettes "Fælleskontoret For Kollektiv Trafik", herefter kaldet FFKT.



Det foreslås, at der dels sker ansættelse i Rejseplanen A/S (JAH, JSI, BLW, PLI, DOS, CTB og JOT), FF (KRS) og for de øvrige i "FFKT" (NM, JOC, DBE, BID og ny(e)) – CMS ansat i DSB. Finansieringen foreslås at følge foreningerne, hvor direktør og sekretariat finansieres af de øvrige foreninger:

<b>FFKT</b>	NM, JOC og DBE
<b>Bus &amp; Tog</b>	BID og CMS
<b>Rejseplanen</b>	BLW, JAH, JSI, PLI, DOS, CTB og JOT
<b>TI</b>	Ikke besat
<b>FF</b>	KRS

For FFKT foreslås det, at der nedsættes en bestyrelse, bestående af en DSB-repræsentant fra Rejseplanen, Movia's repræsentant fra TI og en repræsentant for de øvrige parter valgt af Bus & Tog. Bestyrelsen kan, i fuld enighed, ansætte og afskedige direktøren.

Øvrigt personale ansættes og afskediges af direktøren, med mindre andet er fastsat/aftalt med den pågældende forening, inden for gældende normering.

Det foreslås, at TI organiseres med en generalforsamling for selskaberne, repræsenteret ved formændene og en bestyrelse, bestående af trafikelskabernes direktører. Finansieringen foreslås fastlagt efter en fordelingsnøgle baseret på indbyggertal pr 01-01-2008.

Endvidere er det en mulighed, at Ankenævnet for Bus, Tog og Metro også placeres i FFKT.

Endeligt er det muligt, såfremt f.eks. økonomiske hensyn (moms) gør det ønskværdigt, at oprette Bus & Tog og TI som selvstændige arbejdsgivere.

## Økonomi

I dag sker der refusion af lønudgifter til Danske Regioner og der er indgået husleje- og administrationsaftaler (hvor organisationerne betaler kostprisen) med Rejseplanen, Bus & Tog og Forsikringsforeningen, medens Danske Regioners andel er blevet delt mellem to afdelinger i huset (Regional udvikling og Trafik).

Økonomien er fordelt således (uden Regional udvikling og Forsikringsforeningen), baseret på foreløbige regnskabstal for 2007 (I 1.000 kr.):

	Rejseplanen	Bus & Tog	Trafik	I alt
Løn	3.198	1620	1050	5.868
Husleje	133	76	(30)	209
Kontoradm.	622	233	(93)	855
Møder m.v.	471	188	241	90
I alt	4.424	2.117	1.414	7.832

Husleje og kontoradministration for trafik er skønnet (ud fra fordelingsnøglen i Bus & Tog)



Ud over ovenstående foreslås ansættelse af en person til TI til kr. 1.000.000 (der dækker løn og møder m.v.), som betales af TI.

Side 8

Der er således en merudgift, til såvel Rejseplanen, Bus & Tog og TI på ca. 1, 4 mio.kr. til fordeling, hvilket skyldes bortfald af Danske Regioners ”bidrag”, under forudsætning af uændrede omkostninger i øvrigt.

## **Personaleforhold**

Udgangspunktet for den nye organisering er virksomhedsoverdragelsesloven og at der ikke sker personalemæssige forringelser, dvs. at ingen stilles ringere end de er i dag.

Der er følgende særlige forhold:

BLW, JAH, JSI, PLI, DOS, CTB og JOT er alle ansat med det forbehold, at der kan ske ansættelse i Rejseplanen A/S. DOS har opsagt sin stilling pr. 01-03-2008.

CMS er udlånt af DSB.

JOC er ansat på tjenestemandslignende vilkår.

KRS er ansat af FF.

I forhold til virksomhedsoverdragelsesloven er det kun JOC, der ikke umiddelbart kan overdrages.

.

## **Praktisk**

Den nye struktur oprettes 01-08-2008. Flytning til Movia sker samtidig hermed eller snarest herefter.

Husleje- og administrationsaftaler med Danske Regioner kan opsiges med ½ års varsel til udgangen af et kalenderår.

Specielt vedr. de praktiske forhold indgår de indledende overvejelser:

- ”Størst mulige synergieffekter”
- Fremstå som selvstændige enheder, såvel organisatorisk som økonomisk
- Ikke unødigt fordyrende
- Ikke personalemæssige forringelser

Side 9

Der skal udarbejdes en tidsplan for forslagetets udførelse.

Nedenstående er en foreløbig liste over praktiske forhold, der skal afklares:

- Klargøring af lokaler
- Evt. varsler, der skal overholdes
- Hvem skal administrere overenskomster og ansættelsesvilkår
- Bogholderi
- Reception, kantine og mødefaciliteter
- Tillidsmand
- Arbejdsskadeforsikring
- Mailadresser, telefoner, post,
- Overflytning af data og arkiver (fra Acadre og computere) – til samme programmer?
- Overenskomstforhold
- Advisering af omverden

## Bilag 1

Side 10

Kort beskrivelse af organisationer, der er berørt af forslaget om placering af et "Fælleskontor for Kollektiv Trafik" i Valby.

### Rejseplanen A/S

Rejseplanen blev officielt lanceret den 1. oktober 1998 og er i dag en af de mest benyttede hjemmesider i Danmark. Rejseplanen kan også findes på andre hjemmesider og medier, bl.a.

- Mobiltelefoner på [mobil.rejseplanen.dk](http://mobil.rejseplanen.dk)
- [Frk. Rejseplanen](#) (stemmestyret taletjeneste)
- Informationsstandere
- samt på dsb.dk og med via Mini-rejseplaner på mange danske websites

Rejseplanen leverer mellem 5,5 og 6 mio. rejseplanopslag hver måned.

Rejseplanen A/S blev stiftet pr. 1. januar 2003. Ejer kredsen og dataleverandørerne bag Rejseplanen er de regionale og lokale trafik selskaber i hele landet.

Bestyrelsen består af to repræsentanter fra DSB, to fra Movia/BAT og en fra hver af de øvrige trakselskaber (NT, Midttrafik, Sydtrafik og fynbus).

### Bus & Tog

I foråret 1996 iværksatte DSB, Trafikministeriet, trafik selskaberne og Amtsrådsforeningen fællesprojektet Bus & Tog.

Samarbejdet består i dag af følgende:

DSB

DSB S-Tog

Arriva

Trafikstyrelsen

Metroselskabet

Movia

Midttrafik

Bornholms Amts Trafik selskab

Fynbus

Sydtrafik

Nordjyllands Trafik selskab

## **Privatbanernes Forsikringsforening G/S**

Side 11

Foreningen forsikrer alle privatbaners materiel og fjernstyringsanlæg m.v.

Foreningens bestyrelse består af repræsentanter fra KL, Danske Regioner og regionerne, oftest repræsenteret ved direktørerne for privatbanerne. Der er en deltidsansat direktør i foreningen.

### **Ankenævn for Bus, Tog og Metro**

Bus & Tog samarbejdet undersøger pt. mulighederne for sammen med Forbrugerrådet at etablere et ankenævn, der kan behandle sager vedr. kollektiv trafik.

Nævnet vil kunne behandle klager fra kunder, der ikke er tilfredse med den klagebehandling, det berørte trafiksselskab har givet deres sag. Til nævnet knyttes et sekretariat.

Det er usikkert, hvor mange henvendelser, der vil være indgå til behandling i sekretariatet og i Ankenævnet, men Bus & Tog styregruppen har på sit møde 4. december 2007 besluttet at arbejde med et budget på kr. 1.000.000. Beløbet fremkommer bl.a. på baggrund af følgende forhold:

- Til ankenævnets sekretariat skal ansættes en juridisk medarbejder (evt. nedsat tid) samt student/sekretærbistand.
- Sekretariatets ledelse kan være omkostningsneutral, hvis Ankenævnets sekretariat kan placeres sammen med Bus & Tog sekretariatet. Dette kræver enighed blandt stifterne (dvs. branchen og Forbrugerrådet) om valg af leder (Niels Mortensen) og fysisk placering.

*Århus, 28. marts 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 4. april 2008 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 8  
Bilag nr. 2**

# NOTAT

## **Samarbejde mellem trafikselskaberne, KL og Danske Regioner.**

Den 6. februar 2008

I forlængelse af opgave- og struktur-reformen, som også ændrede rammerne for trafikselskabernes virksomhed, er der behov for en nærmere afklaring af, hvordan det løbende samarbejde mellem trafikselskaberne, Danske Regioner og KL skal tilrettelægges.

Tidligere var trafikselskaberne primært ledet af amterne, hvorfor det var naturligt med et sammenfald i Amdsrådsforeningens betjening af såvel amterne som trafikselskaberne i relation til kollektiv trafik. Med strukturreformen blev trafikselskabernes ejerskab delt mellem regionerne og kommunerne, som nu finansierer selskaberne i forholdet 40/60. Det betyder, at rollerne er ændrede. Kommunerne har nu en bestillerrolle af kommunal bustrafik. Der er således tale om en ny politisk-strategisk styrings- og myndighedsopgave. Kommunerne har væsentlige interesser i koordinering af busbetjeningen med varetagelsen af andre opgaver som f.eks. kommuneplanlægningen og på det sociale område betjening af ældre og handicappede. Tilsvarende er det regionernes opgave at være bestiller af den regionale kollektive bus- og togtrafik samt at sikre sammenhæng til den regionale erhvervsudviklingsstrategi og udviklingsplan.

Der er fortsat brug for et godt samarbejde mellem trafikselskaberne, KL og Danske Regioner. I det følgende skitseres, hvordan det fortsatte samarbejde, politisk såvel som administrativt, kan tilrettelægges.

### **En model for samarbejdet**

Samarbejdet bør forankres både politisk og administrativt. Konkret foreslås at samarbejdet organiseres således:

### *Samarbejdsforum for direktører*

Der etableres et samarbejdsforum med deltagelse af trafikskabernes direktører og de ansvarlige direktører for kollektiv trafik i KL og Danske Regioner. Mødefrekvens: fire gange årligt

Emner til drøftelse kan typisk vedrøre:

- Økonomiforhandlinger. Drøftelse af behov og analyser/dokumentation. Herunder drøftelse af synspunkter vedrørende DUT,
- Drøftelse af holdninger til og mulighed for fælles tiltag vedrørende aktuelle politiske emner, eksempelvis Infrastrukturkommissionen og lovgivningsmæssige udfordringer,
- Sammenhæng mellem trafikplaner, regionale udviklingsplaner og kommunernes planlægning,
- Konsekvenser af og holdning til ny lovgivning, nationalt og EU
- Koordinering ift. samarbejdsprojekter som Bus & Tog, Rejseplanen, Ankenævn, Rejsekortet,
- Udvikling i relationer mellem regioner, kommuner og trafikskaber; herunder nye mulige samarbejdsprojekter
- Lønforhandlinger,
- Uddannelsesspørgsmål,
- Særlige forhold vedr. privatbaner,
- Planlægning af årligt møde for formænd/næstformænd – jf. nedenfor.

[Samarbejdsforum betjenes af trafikskabernes kommende forening. Dagsordener tilrettelægges i samarbejde med KL og Danske Regioner](#)

### *Årligt møde for formænd/næstformænd*

En gang årligt afholdes formandsmøde med deltagelse af for- og næstformændene for de relevante udvalg i hhv. KL og Danske Regioner samt for- og næstformændene for trafikskaberne. Dette møde planlægges i samarbejdsforum for direktører.

### *Mødested*

Værtskabet for møderne foreslås at gå på skift mellem KL, DR og trafikskaberne.

*Århus, 28. marts 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 4. april 2008 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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





<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
8. juni 2007	1-25-01-1-08	Morten Kofoed	mk@midttrafik.dk	8740 8236

**Status pr. 28. marts 2008 vedrørende modtagne svar fra bestillerne i relation til rejsekorthøring (høringsfrist den 10. marts 2008)**

<b>Kommune</b>	<b>Kommentarer</b>
Favrskov	Kan tilslutte sig, at Midttrafik deltager i rejsekortprojektet. Ønsker statslig medfinansiering. Forbehold vedrørende den endelige byrdefordeling i projektet.
Hedensted	Hedensted kommune anbefaler, at Midttrafik tilslutter sig rejsekortprojektet fuldt ud, samt at der ikke skal etableres rejsekortudstyr i de busser der betjener kommunens lokalruter
Herning	Herning kommune anbefaler: 1) at Midttrafik indfører rejsekortet i de store regionale og lokale ruter samt i bybusserne i hele regionen. Eventuel efterfølgende installation på øvrige ruter efter behov 2) at Midttrafik ser på forskellige finansieringsformer 3) at Midttrafik i samarbejde med Regionen presser staten til medfinansiering.
Holstebro	Tilkendegiver, at Midttrafik bør tilslutte sig rejsekortprojektet. Forbehold for kommunens tilslutning, indtil der foreligger et bedre beslutningsgrundlag med hensyn til de økonomiske konsekvenser for kommunen.
Horsens	Horsens tilslutter sig (fortsat) rejsekortprojektet. Ønsker en nærmere redegørelse for økonomien med baggrund i Horsens kommunes tidligere indbetalinger via VAT.
Ikast-Brande	Kommunen har principielt en positiv holdning til rejsekortprojektet. Kommunen er imidlertid (allerede) 0-takst kommune og ønsker derfor ikke at investere i rejsekortudstyr. Da kommunen ikke får nogen økonomisk fordel af projektet, anbefaler kommunen at den ikke bidrager til finansieringen.
Lemvig	Kommunen er principielt enig i, at der skal findes en fælles løsning, samt at der ikke tages stilling til finansieringen, før der foreligger flere erfaringstal, og der er foretaget forhandlinger mellem Staten, Danske Regioner og KI om finansieringen (baseret på behandlingen i Økonomi- og Erhvervsudvalget. Endelig behandling i kommunalbestyrelsen udestår).

Kommune	Kommentarer
Norrdjurs	Norrdjurs Kommune synes som udgangspunkt at en landsdækkende elektronisk rejsekortordning vil være et godt og fremadrettet initiativ. De oplysninger der foreligger for nuværende omkring de økonomiske forpligtigelser overfor Norrdjurs Kommunen, er af en så upræcis karakter at kommunen ikke på det grundlag endegyldigt kan forpligtige sig. Kommunen vil på et senere tidspunkt fremkomme med uddybende kommentarer til rejsekortprojektet.
Odder	Kommunen ønsker installation af rejsekortudstyr i én bybus (og ikke for de 7 rabatruter).
Randers	Er positivt indstillet over for en mulig tilslutning til rejsekortprojektet. Opfordrer til, at der arbejdes målrettet for en øget statslig medfinansiering.
Ringkøbing-Skjern	Ringkøbing-Skjern kommune har oplyst, at tilbagemelding afventer behandling i kommunens Teknik & Miljøudvalg den 27. marts 2008
Samsø	Har ingen bemærkninger.
Silkeborg	Silkeborg kommune kan tilslutte sig at Midttrafik tilslutter sig Rejsekortprojektet under forudsætning af at der installeres rejsekort i busserne på de regionale ruter og i togene. Det forudsættes, at finansieringen sker ved tilskud fra staten og/eller ved at Midttrafik optager lån til formålet.
Skanderborg	Ser positivt på indførelsen af rejsekortet. Kommunen kan ikke ud fra de foreliggende oplysninger tage stilling til økonomien i projektet, men forudsætter at likviditetsbehovet kan dækkes uden kommunal medvirken.
Skive	Ingen tilbagemelding pr. 28/3 2008. Af Skive Kommunes hjemmeside fremgår det imidlertid, at Skive byråd er principielt positivt indstillet, idet man dog afventer en endelig finansieringsplan samt resultatet af økonomiforhandlinger med staten.
Struer	Mener at rejsekortet principielt vil være en gevinst for brugerne. Overvejer om kommunen skal indføre 0-takst. Ønsker tilbagemelding om, hvor vidt gratiskørsel indebærer fritagelse for betaling til rejsekortprojektet.
Syddjurs	Anbefaler, at Midttrafik arbejder videre med henblik på fuld tilslutning til rejsekortprojektet. Endelig økonomisk forpligtigelse betinget af en mere præcis opgørelse af de økonomiske konsekvenser.
Viborg	Midttrafik bør arbejde videre med en mulig tilslutning til rejsekortprojektet. Ønsker en præcisering af de kommunaløkonomiske konsekvenser. Ønsker statslig medfinansiering. (foreløbigt svar baseret på teknisk udvalgs behandling. Supplerende svar vil blive fremsendt efter kommunalbestyrelsens behandling den 3. april 2008).

Kommune	Kommentarer
Århus	<p>Følgende er indstillet af forvaltningen og tiltrådt af magistraten i Århus kommune:</p> <p>At 1) Århus Kommune meddeler Midttrafik at man kan tiltræde Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet,</p> <p>At 2) Århus Kommune forventer, at Midttrafik indfører rejsekortet i alle bybusser, og at rejsekortet indføres først i de mest passagertunge områder i Midttrafik – herunder i Århus,</p> <p>At 3) Århus Kommune opfordrer Midttrafik til at støtte de igangværende bestræbelser i KKR for, at få staten til at påtage sig et større finansieringsansvar for det landsdækkende rejsekort.</p> <p>På den efterfølgende behandling i byrådet er ikke taget en beslutning, idet der var flere ønsker om først at få sagen yderligere drøftet i Teknisk Udvalg, især spørgsmålet om omkostninger og finansiering. Først når sagen har været behandlet i Teknisk Udvalg, og herefter er ført til beslutning i Århus Byråd, vil officielt høringssvar fra Århus Kommune således kunne fremsendes til Midttrafik.</p>
Region Midtjylland	<p>Regionen vil først tage endelig stilling, herunder endelig stilling til deltagelse i finansieringen, når der er gjort erfaringer med systemet i stor skala og de økonomiske konsekvenser for regionen er kendte. Der ønskes fuld statslig kompensation ved deltagelse i rejsekortprojektet. Med forbehold for ovenstående er regionen - principielt - positivt indstillet over for Midttrafiks deltagelse i rejsekortprojektet</p>

*Århus, 28. marts 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 4. april 2008 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Trafik og Anlæg  
Torvegade 7  
8450 Hammel

Tlf. 8964 1010  
Fax 8664 6399  
favrskov@favrskov.dk  
www.favrskov.dk

### Høringsvar om Midttrafiks tilslutning til Rejsekortet

Midttrafik har den 23. december 2007 sendt en høring om Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet til kommunerne og Region Midtjylland, før Midttrafiks bestyrelse træffer den endelige afgørelse på mødet den 4. april 2008.

7. marts 2008

Sagsnr.  
710-2008-6724

Teknik- og Miljøudvalget har behandlet sagen på mødet den 6. marts 2008 og kan principielt tilslutte sig, at Midttrafik deltager i det landsdækkende rejsekortprojekt. Teknik- og Miljøudvalget kan tilslutte sig Kommune Kontakt Rådets henvendelse til Trafikministeriet om statslig medfinansiering af rejsekortet.

Cpr.-/CVR-nr.  
710-2008-23425

Sagsbehandler  
Kada

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler, at Midttrafik inddrager bestillerne i den videre proces om en gradvis indførelse af rejsekortet. Det anbefales, at rejsekortet først indføres på de store ruter med mange kunder, og derefter gradvis på de mindre ruter. I Favrskov Kommune kan det være relevant at indføre rejsekortet på rute 314 og 851. De øvrige lokale ruter i kommunen kører til 0-takst.

Med den principielle anbefaling af Midttrafiks tilslutning til rejsekortet har Favrskov Kommune ikke forholdt sig til byrdefordelingen mellem bestillerne for investeringen i rejsekortprojektet.

Venlig hilsen

  
Kjeld Gregers  
Teknik- og miljøchef

  
Richard Malmose  
Teknik- og forsyningschef

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Lars Storm Andersen  
D: 7975 5641  
M:  
lars.storm@hedensted.dk  
Sagsnr. 1520718  
Doknr. 1637642

10. marts 2008

### **Høringssvar om Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet.**

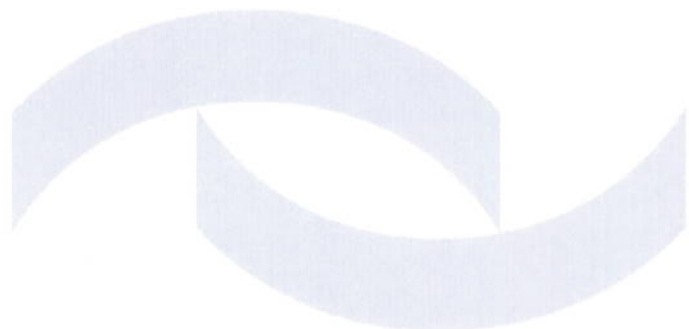
I skrivelse af 23. dec. 2007 har Midttrafik ønsket Hedensted Kommunes holdning til, hvordan Midttrafik bedst går ind i rejsekortprojektet, herunder omfanget af lokale ruter, som skal have det fornødne billetteringsudstyr installeret.

Til brug for sagsbehandlingen var vedlagt:

- business case, som beskriver konsekvenserne for Midttrafik ved fuld tilslutning til rejsekortprojektet,
- resume af business casen,
- folder fra Rejsekortprojektet A/S
- samt svar fra Rejsekortet A/S på en række spørgsmål, der blev rejst ved sagsbehandlingen.

Sideløbende med udvalgsbehandlingen har kommunen på opfordring af kommunaldirektørnetværket modtaget reviderede og supplerende økonomiske oplysninger vedr. sagen.

Hedensted Byråd vedtog på sit møde den 27. februar 2008 at anbefale, at Midttrafik tilslutter sig rejsekortprojektet fuldt ud, samt at der ikke skal etableres rejsekortudstyr i de busser der betjener kommunens lokalruter.



Beslutningen er således truffet alene ud fra de i business casen udarbejdede økonomiske beregninger, hvor Hedensted Kommune på grundlag af en lokalrute, skal betale 0,2% af det samlede likviditetsbehov, og ikke under hensyntagen til de senere fremkomne supplerende økonomiske bemærkninger.

Med venlig hilsen

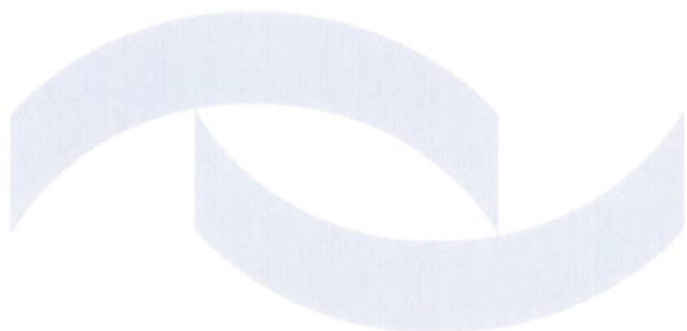


Jørn Juhl Nielsen  
Borgmester

/



Jesper Thyrring Møller  
Kommunaldirektør





Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Rådhuset  
Torvet - 7400 Herning  
Tlf. 9628 2828 - Fax: 9628 2440  
Central@herning.dk -  
www.herning.dk

**Dato:**  
17. Marts 2008

## Høringssvar om Midttrafiks tilslutning til Rejsekortet

Sagsbehandler: Edith Blyning

Sagsnr.: 2008010060E  
(bedes anvendt ved henvendelse)

Herning Kommunes Byråd har 11. marts 2008 behandlet Midttrafiks høring om tilslutning til rejsekortprojektet.


Midttrafik ønsker at høre om holdningen til, hvordan Midttrafik bedst muligt går ind i projektet. Der ønskes også oplyst, hvilke af de ruter vi finansierer, der forudsættes dækket af rejsekortudstyr. Midttrafik har opstillet nogle økonomiske oversigter efter flere principper, som viser et meget foreløbigt skøn over udgifterne.

Herning Kommunes Byråd anbefaler:

- At Midttrafik indfører Rejsekortet med start i de store regionale og lokale ruter samt bybusserne i hele regionen. Herefter kan små lokale ruter eventuel senere installere rejsekortudstyret efter behov.
- At Midttrafik ser på forskellige finansieringsformer.
- At Midttrafik i samarbejde med regionen presser staten til at være medfinansierende i et eller andet omfang.

I Herning Kommune skal der installeres udstyr i bybusserne (13 kontraktbusser og 2 reservebusser) samt 2 lokalruter efter nuværende køreplan.

Med venlig hilsen  
på Byrådets vegne

  
Lars Krarup / Gert N. S. Jensen  
Borgmester / Direktør



4.1

Midttrafik  
Søren Nymarksvej 3  
8270 Højbjerg

Dato: 10-03-2008  
Sagsnr.: 002994-2008  
Henv. til: Jonas Brokholm  
Tlf.: 9611 7694

## Høring om Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet.

Holstebro Kommune tilkendegiver hermed at trafikselkabet Midttrafik, bør tilslutte sig rejsekortprojektet, med begrundelse i at Midttrafik ikke kan stå uden for et sådan landsdækkende projekt.

Der tages forbehold for kommunens tilslutning til rejsekortprojektet, indtil der foreligger et bedre beslutningsgrundlag med hensyn til de økonomiske konsekvenser for kommunen.

Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet, er blevet politisk behandlet på: Teknisk Udvalg, efterfølgende på Økonomiudvalget.

Holstebro Kommune forudsætter, at ruterne 267 (7), 270 (25), 260 (27) og bybusserne dækkes af rejsekortudstyr.  
Der er 8 bybusser i Holstebro Kommune.

Med venlig hilsen

Annette Vognbjerg  
Afdelingschef - Trafik og Park.

Med venlig hilsen

Jonas Brokholm  
Kollektivtrafik & Drifts Medarbejder

### TEKNIK OG MILJØ

Trafik og Park

Rådhuset - 7500 Holstebro - Tlf: 9611 7500 - Fax: 9611 7602  
Hjemmeside: [www.holstebro.dk](http://www.holstebro.dk) - E-post: [teknik.miljoe@holstebro.dk](mailto:teknik.miljoe@holstebro.dk)  
CVR: 29189927



<teohn@horsens.dk>

10-03-2008 09:12

Til <mk@midttrafik.dk>

cc

bcc

Emne Høring om Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet

Sagen er under politisk behandling i Horsens Kommune.

Sagen blev drøftet på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 4. marts 2008 og er nu på vej til Økonomiudvalg og Byråd.

Teknik- og Miljøudvalget besluttede,

at Horsens Kommune (fortsat) tilslutter sig rejsekortprojektet,

at Horsens Kommune ønsker en nærmere redegørelse for økonomien med baggrund i Horsens Kommunes tidligere indbetaling via VAT.

I det sidste at ligger, at det ikke klart af business case fremgår, om og hvordan Horsens Kommunes tidligere indbetalinger er indregnet, samt om der er forskel på de vilkår, som bliver tilbudt nu i forhold til de vilkår, som var gældende, da Horsens Kommune (VAT) tilmeldte sig rejsekortprojektet.

Med venlig hilsen

**Ole Helboe Nielsen**

Afdelingsingeniør

Telefon direkte: 76292610

Mail: [teohn@horsens.dk](mailto:teohn@horsens.dk)

**Teknik og Miljø  
Trafik og Vej**

Rådhusvej 4  
8700 Horsens  
[www.horsenskom.dk](http://www.horsenskom.dk)



**Midttrafik**

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

**22. februar 2008**

Byggeafdeling  
Centerparken 1  
7330 Brande  
Tlf.: 9960 4000  
Fax: 9960 3209  
E-mail:  
nikem@ikast-brande.dk

**Høringssvar - tilslutning til Rejsekortprojektet**

Teknik- og Miljøudvalget behandlede sagen om Rejsekortprojektet på sit møde den 20. februar 2008.

I den forbindelse ønsker udvalget at fremføre følgende synspunkter:

Udvalget har en positiv holdning til Rejsekortprojektet.

**1. Omfanget af ruter og andre forhold**

Ikast-Brande Kommune har gratiskørsel på alle sine ruter. Vi mener derfor ikke, at det er relevant, at kommunens ruter er tilsluttet Rejsekortprojektet som betalingssystem.

**2. Rejsekortudstyr.**

På grund af kommunens gratiskørsel kan det ikke være relevant med rejsekortudstyr i Ikast-Brande Kommunes busser.

**3. Fordeling af udgifter**

Udvalget anbefaler, at fordelingen af udgifterne sker efter Midttrafiks oprindelige oplæg til fordeling af udgifterne.

I det oprindelige oplæg var Ikast-Brande Kommunes udgifter 0,00 kr. til etablering og 0,00 kr. til den årlige drift.

I et senere oplæg er Ikast-Brande Kommunes udgifter 800.000,00 kr. til etablering og 0,00 kr. til den årlige drift.

Sagsbehandler:  
Niels H. Kempf  
Direkte telefon:  
9960 3260  
Sags ID:  
2008/03876



Udvalgets holdning skyldes bl.a., at Ikast-Brande Kommune har gratisførsel på alle ruter og, at alle ruter er rabatru-  
ter. Derfor kan Ikast-Brande  
Kommune ikke umiddelbart få nogen økonomisk fordel ved ordningen  
f.eks. i form af øgede billetindtægter. Samtidig ser det ud til, at rabatru-  
terne skal holdes uden for ordningen.

Hvis der er spørgsmål til dette brev, er I velkommen til at ringe til Niels H.  
Kemph i Byggeafdelingen på telefon 99 60 32 60.

Venlig hilsen

Uffe Henneberg  
Formand for Teknik- og Miljøudvalget

Hans Jørn Laursen  
Teknisk direktør

Åbent Møde.

**15 Høring om Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet**  
13.05.24G01-0001

**Sagsfremstilling**

Rejsekortet er en elektronisk billet (plastikkort), som potentielt kan anvendes i den samlede kollektive trafik i Danmark. Midttrafik betragter investeringen som et reinvesteringsprojekt, da det eksisterende udstyr er gammelt og utidssvarende, og da der er uens udstyr rundt omkring i Midttrafik. Det er bl.a. problematisk i forhold til prioriteringen af harmonisering af takstområderne i Midttrafik.

I bemærkninger til Lov om trafikselskaber står:

Målet er på sigt at etablere et fælles takstsystem for hele den kollektive trafik i landet. Denne målsætning skal ses i sammenhæng med planerne om etableringen af et landsdækkende elektronisk rejsekort.

Bestyrelsen for Midttrafik ønsker at høre kommunernes og Region Midtjyllands holdning til, hvordan Midttrafik bedst muligt går ind i projektet, herunder omfanget af ruter, rækkefølgen af indførelsen og andre bemærkninger, der har betydning for bestyrelsens endelige beslutning.

Regionsrådet behandlede sagen på møde i februar, og erklærede sig principielt enige i, at der skal findes en fælles løsning. Regionen besluttede dog ikke at tage stilling til finansieringen, før der foreligger flere erfaringstal og ønskede forhandlinger med Staten, Danske Regioner og KL omkring finansieringen.

Lemvig Kommune forventer i køreplanåret 2008/2009 at have 2 lokale ruter og 11 åbne skoleruter. Der er billetteringsudstyr i alle busser. Der er 3 regionale ruter og 1 X-bus, som kører i Lemvig Kommune.

**Lovgrundlag**

Lov om Trafikselskaber.

**Relation til planstrategi og målsætninger**

Ingen.

**Økonomiske konsekvenser**

Der er af Midttrafik udarbejdet en business case, som beskriver konsekvenserne for Midttrafik ved fuld tilslutning til rejsekortprojektet. Af beregninger udført af Midttrafik fremgår, at Lemvig Kommunes andel af udgifterne til etablering af rejsekortprojektet vil udgøre 300.000 kr. i 2008 og 600.000 kr. i 2009. Efterfølgende år er beregnet til 0 kr. Beregningerne er baseret på hhv. antal busser, køreplantimer og indtægter.

Afdelingen er i øjeblikket ved at udarbejde nye køreplaner, og det kan endnu ikke siges med sikkerhed, om ovenstående beløb vil kunne holdes indenfor de eksisterende budgetter.

Økonomiafdelingen bemærker, at der ikke er anvist finansiering.

**Andre konsekvenser**

Ingen.

**Sagen afgøres endeligt af**  
Kommunalbestyrelsen.

**Indstilling**

Direktøren for Teknik & Miljø indstiller, at sagen drøftes med henblik på udfærdigelse af hørings svar til Midttrafik herunder afklaring af hvilke ruter, rejsekortet evt. skal omfatte.

Teknik- og Miljøudvalget indstiller til kommunalbestyrelsen, at kommunen erklærer sig principielt enige i, at der skal findes en fælles løsning, og at der ikke tages stilling til finansieringen, før der foreligger flere erfaringstal, og der er foretaget forhandlinger mellem Staten, Danske Regioner og KL omkring finansieringen. Jørgen Nørby deltog ikke ved behandlingen af sagen.

**Bilag**

Folder: Rejsekortet.

**Beslutning:**

**Økonomi- og Erhvervsudvalget anbefaler indstillingen.**

**Erik Flyvholm, Kirsten Madsen og Jørn Hanghøj deltog ikke i behandlingen af sagen i Økonomi- og Erhvervsudvalget.**

"Lars Holst Andersen"  
<lha@norddjurs.dk>

28-03-2008 11:36

Til <mk@midttrafik.dk>  
cc "Jytte Skiffard" <js@norddjurs.dk>, "Mogens Caspersen" <mc@norddjurs.dk>, "Anders Brinch Larsen" <anbl@norddjurs.dk>  
Emne Rejsekortprojektet

### **Høring om Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet.**

Med henvisning til brev af 23. december 2007, skal Norddjurs Kommune hermed fremkomme med følgende kommentarer.

Som udgangspunkt synes Norddjurs Kommune at en landsdækkende elektronisk rejsekort ordning vil være et godt og fremad rettet initiativ.

De oplysninger der foreligger for nuværende omkring de økonomiske forpligtigelser overfor Norddjurs Kommunen, er af en så upræcis karakter at kommunen ikke på det grundlag endegyldigt kan forpligtige sig. Dette skal også ses i lyset af den forestående finanslov for 2008.

Norrdjurs Kommune beklager den forsinkede besvarelse, som kan henføres til organisatoriske ændringer. Vi vil på et senere tidspunkt fremkomme med uddybende kommentarer til rejsekortprojektet.

Med venlig hilsen

Lars Holst Andersen

Afdelingschef

Natur, Miljø, Vej & Park

Norrdjurs Kommune

Torvet 3

8500 Grenaa

Email: [lha@norddjurs.dk](mailto:lha@norddjurs.dk)

Telefon: 89 59 40 10



**ODDER KOMMUNE**

**Teknisk Udvalg**

Rådhusgade 3, 8300 Odder

Telefon 87 80 33 33  
Selvvalg 87 80 33 60  
Giro 3 04 87 80  
Fax 87 80 33 20  
E-mail [odder.kommune@odder.dk](mailto:odder.kommune@odder.dk)  
Hjemmeside [www.oddernettet.dk](http://www.oddernettet.dk)

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

ODDER, den 7. februar 2008  
Sags Id. 862688

Sagsbeh. Anne-Mette Andersen  
Dok. Id. 1002990

### Besvarelse af høring om Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet

I brev af 23. december 2007 har Midttrafik meddelt, at Midttrafiks bestyrelse vurderer, at selskabet skal deltage i rejsekortprojektet. Baggrunden for Midttrafiks tilslutning til projektet er bl.a., at der i bemærkningerne til "Lov om trafikkselskaber" står:

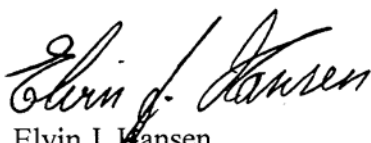
*"målet er på sigt at etablere et fælles takstsystem for hele den kollektive trafik i landet. Denne målsætning skal ses i sammenhæng med planerne om etableringen af et landsdækkende elektronisk rejsekort".*

Derfor ønsker Midttrafik senest 10. marts 2008 at høre kommunernes holdning til, hvordan Midttrafik går ind i projektet, herunder omfanget af ruter, rækkefølgen af indførelsen m.v..

På den baggrund kan det oplyses, at der i Odder i dag er én bybus (der kører alle 3 ruter i Odder by) og 7 skolebusser – rabatruter – der også medtager andre passagerer. Der er ingen planer om at øge antallet af bybusser. Skolebusserne kører efter skolernes ringetider og ikke i weekends, skoleferier og på helligdage.

På baggrund af ovenstående finder kommunens, at der som udgangspunkt kun skal installeres rejsekortudstyr i en bus - bybussen. Kommunens skønnede udgifter i "business casen" må derfor forventes reduceret med 2/3. Fra 2013 er udgiften således 13.000 kr. pr. år.

Med venlig hilsen

  
Elvin J. Hansen  
formand

  
Søren Hjortsø Kristensen  
teknisk direktør





Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Miljø- og teknik  
Leksotopejdet  
DK-8900, Randers

Telefon +45 89 15 16 61  
Telefax +45 89 15 16 60

ra@randers.dk  
www.randers.dk

27. februar 2008

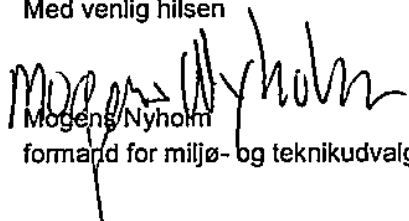
## Svar på høring vedrørende Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet

På mødet i miljø- og teknikudvalget den 7. februar 2008 behandlede Midttrafiks høringsbrev af 23. december 2007 (dagsordenspunktet er vedlagt til orientering). Der afgives hermed høringssvar.

Randers Kommune er positivt indstillet overfor Midttrafiks mulige tilslutning til rejsekortprojektet. Randers Kommune ønsker som udgangspunkt alle ikke rabatruiter omfattet af systemet.

Randers Kommune opfordrer til, at der arbejdes målrettet for en øget statslig medfinansiering af udviklingen af systemet.

Med venlig hilsen

  
Mogens Nyholm  
formand for miljø- og teknikudvalget

## Svar på høring vedr. Midttrafiks tilslutning til rejsekortet

### Resumé

*Midttrafiks bestyrelse skal beslutte, hvordan trafikskabet bedst går ind i projektet vedrørende det landsdækkende Rejsekort. Spørgsmålet er sendt i høring hos bestillerne herunder Randers Kommune.*

### Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse går ind for at Midttrafik tilslutter sig det nye landsdækkende rejsekort. Bestyrelsen ønsker imidlertid at høre kommunernes og Region Midtjyllands holdning til, hvordan Midttrafik bedst muligt går ind i projektet, inden der træffes endelig beslutning. Høringsmaterialet er vedhæftet sagen.

Rejsekortet er en ny landsdækkende elektronisk rejsehjemmel. Kortet fungerer kort fortalt ved, at kunden checker ind ved rejsens påbegyndelse, ved alle skift og ved rejsens afslutning. Der kan frit omstiges imellem busser, S-tog, tog osv. Det er således meget nemt for kunden, der hverken behøver at bekymre sig om billetter eller takstsystemer. Der henvises til det sagen vedhæftede høringsmateriale for mere detaljeret beskrivelse af systemet.

Generelt er det eksisterende billetteringsudstyr i Region Midtjylland (inkl. Randers) både gammelt, utidssvarende, nedslidt og vedligeholdelseskrævende. Der er derfor under alle omstændigheder behov for, at investere i nyt i den nære fremtid. Når der alligevel skal investeres, forekommer det oplagt at tilslutte sig et nyt moderne landsdækkende system.

### Økonomiske og personalemæssige konsekvenser

En tilslutning til rejsekortprojektet skaber imidlertid et ganske stort likviditetsbehov i Midttrafik. Et behov der kun kan dækkes ind af bestillerne. Midttrafik har således beregnet, at Randers Kommunes øgede udgifter til tilslutning til rejsekortet andrager ca. 120.000 kr. i 2009 og herefter ca. 1 mio. kr. om året. Dette svarer til ca. 4,5 % af Midttrafiks samlede udgifter til rejsekortet og er baseret på Randers Kommunes forholdsmæssige andel af køreplantimer.

Rejsekortet er en klar forbedring for kunderne i den kollektive trafik, men om forbedringen vil betyde flere passagerer og dermed øgede indtægter, er det meget svært at forudsige. Midttrafik regner med en positiv effekt på mellem 0 og 3 % om året, hvilket for Randers Kommunes vedkommende svarer til mellem 0 og 1,3 mio. kr.

Det er overvejende sandsynligt, at en tilslutning til rejsekortprojektet vil resultere i en netto udgift. Men der skal under alle omstændigheder investeres i mere tidssvarende og driftssikre rejsehjemmelsystemer indenfor en overskuelig fremtid.

Midttrafiks øgede likviditetsbehov til udvikling, etablering og drift af systemet vil gå fra de midler, der er til drift af kollektiv trafik hos de enkelte bestillere. Bestillernes ofte trængte økonomi taget i betragtning kan der argumenteres for, at dette vil betyde et fald i kvaliteten af den kollektive trafik. Det forekommer derfor rimeligt, at der arbejdes for en øget statslig medfinansiering af systemet. I dag er staten ikke direkte medfinansierende men er det indirekte i kraft af ejerskabet af DSB og Ørestadsselskabet, der naturligvis bidrager til

projektet.

### **Indstilling**

Forvaltningen indstiller til miljø- og teknikudvalget,

at der afgives positivt hørings svar til Midttrafik vedr. tilslutning til rejsekortet med bemærkning om, at kommunen forudsætter alle busser bortset fra skolebusser tilsluttet systemet samt,

at hørings svaret tilknyttes en bemærkning om, at kommunen opfordrer til, at der arbejdes for en øget statslig medfinansiering af udviklingen af systemet.



ITM003884091.opl



ITM003884092.opl

### **Miljø- og teknikudvalgets beslutning den 7. februar 2008, punkt 17:**

Tiltrådt.

Afbud fra Carl Damgaard Nielsen

Kære Robert,

Blot lige som en bekræftelse af vores telefonsamtale, så noterer jeg på sagen, at Samsø Kommune ikke har bemærkninger til forslaget om indførelse af Rejsekortet, idet Midttrafik har bekræftet, at det alene vedrører én rute på Samsø, og at der bliver mulighed for lånefinansiering.

Venlig hilsen,

Danni Giørtz-Jørgensen  
Midttrafik  
telefon: 87 40 82 04  
mobil: 29 47 68 87

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

[www.midttrafik.dk](http://www.midttrafik.dk)



Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg


### Hørring om Midttrafiks tilslutning til Rejsekortet

Med brev af 23. december 2007 har Midttrafik anmodet om Silkeborg Kommunes bemærkninger til Midttrafiks tilslutning til Rejsekortprojektet samt angivelse af hvilke ruter i Silkeborg Kommune der forudsættes dækket af rejsekortudstyr. Teknik- og Forsyningsudvalget har d. 11. marts 2008 drøftet tilslutningen til Rejsekortprojektet.

Under forudsætning af at der installeres rejsekort i busserne på de regionaleruter og i togene kan Silkeborg Kommune tilslutte sig, at Midttrafik tilslutter sig Rejsekortprojektet. Silkeborg Kommune forudsætter dog at finansieringen sker ved tilskud fra staten og/eller ved at Midttrafik optager lån til formålet.

På nuværende tidspunkt ønsker Teknik- og Forsyningsudvalget, at der installeres rejsekortudstyr i de busser, der betjener bybusruterne, samt rute 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 313, 801, 802, 805 og 806. Ruterne 34, 35, 36 og 37 er ikke medtaget i business casen, men da busserne der betjerner rute 31, 32 og 33 også betjener rute 34, 35, 36 og 37, vil disse ruter automatisk få rejsekort.

Med venlig hilsen

  
Vagn Larsen  
Udvalgsformand

  
Hanne Ahrens  
Direktør

**Teknik- og Miljøafdelingen**  
Vej & Trafik  
Søvej 1-3  
8600 Silkeborg

Sagsbehandler: Lotte Yde Astorp  
Direkte tlf.: 8970 1528  
E-mail: lya@silkeborg.dk

Fax nr.: 8970 1468  
EAN-nr.: 5798005625315  
Sagsnr.: 08/2411

Dato: 14. marts 2008

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Dato: 26. februar 2008

Sagsnr.: 08/367

### Tilslutning til rejsekortprojektet

Midttrafik har ved brev af 23. december 2007 anmodet om kommunens holdning til, hvordan Midttrafik bedst muligt går ind i rejsekortprojektet, herunder omfanget af ruter, rækkefølgen af indførelsen og evt. andre bemærkninger, der har betydning for Bestyrelsens endelige beslutning om tilslutning.

Det kan hertil oplyses, at Skanderborg Byråds Forsynings- og Miljøudvalg i mødet den 25. februar 2008 har drøftet spørgsmålet om tilslutning til rejsekortprojektet.

Udvalget ser positivt på indførelse af rejsekortet. Udvalget kan imidlertid ikke ud fra de foreliggende oplysninger tage stilling til økonomien i projektet, men forudsætter at likviditetsbehovet kan dækkes uden kommunal medvirken.

---

Skanderborg Kommune  
Adelgade 44  
8660 Skanderborg  
Tlf. 8794 7000  
[www.skanderborg.dk](http://www.skanderborg.dk)

---

---

Teknik og Miljø  
Knudsvej 34  
8680 Ry


---

---

Sagsbehandler:  
Erik Juul Nysom  
Sekretariatsleder  
Dir. tlf. 87947665  
E-mail:  
[Erik.nysom@skanderborg.dk](mailto:Erik.nysom@skanderborg.dk)

---

Med venlig hilsen



Carsten Jakobsen  
Formand  
Forsynings- og Miljøudvalget



Jens Erik Jensen  
Teknisk chef



Midttrafiks Bestyrelse  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Teknik- og Miljøudvalget  
Sagsbehandler: Elo Breumlund

E-mail: teknisk@struer.dk

Dato: 4. marts 2008  
J.nr.: 13.05.00-G01-1-07  
1/1

## Høring om Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet

Midttrafiks bestyrelse har i sit møde den 21. december 2007 besluttet at gå ind for, at den kollektive trafik i Region Midtjylland bliver tilsluttet "Rejsekortprojektet".

Herefter anmodes den 12. februar 2008 om bestillernes holdning til, hvordan Midttrafik bedst muligt går ind i det landsdækkende projekt.

Udvalget finder at indførelse af det landsdækkende elektroniske rejsekort vil være en gevinst for brugerne, men mener samtidig at kommunernes udgifter hertil skal ses i relation til billetindtægterne.

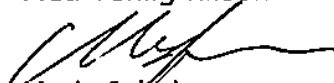
I oplægget til den økonomiske fordeling er det ikke planlagt at rabatruterne skal tilsluttes rejsekortet.


Struer Kommunes samlede billetindtægter for lokal- og rabatruter udgør ca. 500.000 kr. årligt, hvilket ikke findes at kunne modsvare de forventede udgifter.

Udvalget overvejer derfor evt. at indføre gratiskørsel på alle lokal- og rabatruter hvor kommunen er i bestillerens rolle.

Forinden udvalget tager endelig stilling til indførelse af gratiskørsel på de af Struer kommune bestilte ruter anmodes om Midttrafiks bestyrelses tilkendegivelse af, at gratiskørsel også medfører fritagelse for betaling til rejsekortprojektet.

Med venlig hilsen

  
Mads Jakobsen  
Udvalgsformand

  
Jørgen Jensen  
Direktør

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg



Att. Morten Kofoed

## Høring om Midttrafiks tilslutning til Rejsekortprojektet

06-03-2008

Sagsid 08/6124

### Afgørelse

Udvalget for Natur, teknik og miljø har på sit møde den 4. marts 2008 besluttet at godkende, at Syddjurs Kommune anbefaler, at Midttrafik arbejder videre med henblik på fuld tilslutning til Rejsekortprojektet.

Udvalget for  
Natur, teknik og miljø  
Lundbergsvej 2  
8400 Ebeltoft  
Telefon 87 53 55 20  
syddjurs@syddjurs.dk  
www.syddjurs.dk

### Sagsfremstilling

#### Resume

Midttrafik har udarbejdet en business case, som beskriver konsekvenser for Midttrafik ved fuld tilslutning til rejseprojektet.

#### Sagsfremstilling

Business casen er behandlet af bestyrelsen for Midttrafik. Bestyrelsen går ind for projektet, og vurderer, at Midttrafik skal involvere sig i projektet - Midttrafik kan ikke stå uden for et sådant landsdækkende projekt. Bestyrelsen hæfter sig ved, at der i bemærkningerne til Loven om Trafikselskaber står, at "målet er på sigt at etablere et fælles takstsystem for hele den kollektive trafik i landet. Denne målsætning skal ses i sammenhæng med planerne om etableringen af et landsdækkende elektronisk rejsekort.

Bestyrelsen ønsker dog at høre kommunernes holdning til, hvordan Midttrafik bedst muligt går ind i projektet, herunder omfanget af ruter, rækkefølgen af indførelsen og andre bemærkninger, inden bestyrelsen træffer endelig afgørelse.

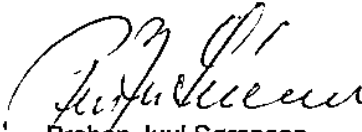
#### Økonomi

Den endelige økonomi for deltagelse er ikke opgjort, hvorfor der heller ikke er nogen binding i svaret.

#### Indstilling

Direktøren for Natur, teknik og miljø indstiller, at Syddjurs Kommune anbefaler, at Midttrafik arbejder videre med henblik på fuld tilslutning Rejsekortprojektet.

Med venlig hilsen  
  
Carsten Bech  
Udvalgsformand

  
Preben Juul Sørensen  
Direktør





Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Teknisk Forvaltning  
Park & Vej afdelingen

Sct. Mogens Gade 3  
DK-8800 Viborg

Tlf.: 87 87 87 87  
Fax.: 87 25 21 00

tekniskforvaltning@viborg.dk  
www.viborg.dk

Teknisk Udvalg har på sit møde den 5. marts 2008 drøftet sagen vedrørende Midttrafiks mulige tilslutning til Rejsekort-projektet.

Dato: 5. marts 2008  
Sagsnr.: 2008/07029  
Sagsbehandler: tv

Viborg Kommunes foreløbige vurderinger er, at Midttrafik bør arbejde videre med en mulig tilslutning til Rejsekortet.

Direkte tlf.: 87875104  
Direkte e-mail: tv@viborg.dk

På grund af den fastsatte tidsfrist er det ikke lykkedes at få sagen behandlet i Byrådet. Derfor er dette en foreløbig indstilling fra Viborg Kommune. Den endelige beslutning vil blive fremsendt straks efter Byrådets behandling af sagen den 3. april 2008.

På grundlag af det fremsendte materiale om projektet vurderer Udvalget, at rejsekortet vil være en god og moderne afløsning af de gamle billetmaskiner.

Viborg Kommune vil dog gerne have en mere præcis vurdering af, hvad det vil koste Kommunen at indgå i projektet, idet der foreligger flere forskellige beregninger heraf.

Kommunen vil også gerne foreslå, at Midttrafik sammen med KKR søger at få Staten til i højere grad at deltage i finansieringen og udviklingen af Rejsekortet. Dels fordi det er et landsdækkende projekt, og dels fordi merudgiften til udviklingen af kortet i henhold til lovgivningen omkring trafikselskaberne ikke kan finansieres ved en forhøjelse af priserne for at benytte den kollektive trafik.

Med venlig hilsen

Eigil Jensen

Formand for Teknisk Udvalg

Per Christensen

Sekretariats- og Souschef

Midttrafiks bestyrelse har ønsket at høre kommunernes og Region Midtjyllands holdning til, hvordan Midttrafik bedst muligt går ind i rejsekortprojektet, herunder omfanget af ruter, rækkefølgen af indførelsen og andre bemærkninger, der har betydning for Bestyrelsens endelige beslutning om tilslutning.

Høringsfristen var oprindeligt sat til den 10. marts, idet det forventedes at bestyrelsen skulle færdigbehandle sagen på et møde den 4. april. Men tidspunktet for bestyrelsens endelige beslutning om tilslutning til rejsekortprojektet er siden blevet udskudt et par måneder p.g.a. forsinkelser i rejsekortprojektet.

Til orientering har sagen vedrørende Århus Kommunes høringssvar været behandlet af Århus Byråd på mødet i går den 26. marts. Det kan oplyses, at forvaltningen overfor Byrådet havde indstillet nedenstående beslutningspunkter:

At 1) Århus Kommune meddeler Midttrafik at man kan tiltræde Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet,

At 2) Århus Kommune forventer, at Midttrafik indfører rejsekortet i alle bybusser, og at rejsekortet indføres først i de mest passagertunge områder i Midttrafik – herunder i Århus,

At 3) Århus Kommune opfordrer Midttrafik til at støtte de igangværende bestræbelser i KKR for, at få staten til at påtage sig et større finansieringsansvar for det landsdækkende rejsekort.

Som normalt med alle sager i Byrådet blev sagen forinden behandlet på et møde i Magistraten. Magistraten besluttede på mødet den 3. marts at tiltræde forvaltningens indstilling.

Ved behandlingen af sagen på mødet i går tog Byrådet ingen beslutning, idet der var flere ønsker om først at få sagen drøftet i Teknisk Udvalg. Det var især spørgsmål om omkostningerne ved projektet og finansieringen heraf, som flere i Byrådet ønskede nærmere belyst, inden Byrådet tager beslutning om kommunens høringssvar til Midttrafik.

Først når sagen har været behandlet i Teknisk Udvalg, og herefter er ført til beslutning i Århus Byråd, vil officielt høringssvar fra Århus Kommune således kunne fremsendes til Midttrafik.

Med venlig hilsen

Rigmor Korsgaard  
Afdelingsleder, Kollektiv Trafik

(Embedded image moved to file: pic51173.gif)

Grøndalsvej 1 - 8260 Viby J

Tlf. 8940 1040 - mobil: 2920 8946

Mail: rk@vej.aarhus.dk - pic51173.gif

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg



**Vedr. høring om Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet.**

Midttrafik sendte den 23. december 2007 spørgsmålet om Midttrafiks tilslutning til rejsekortet i høring, med frist den 10. marts 2008.

Regionsrådet har behandlet sagen på sit møde den 20. februar 2008, og vedtog følgende:

Dato 06-03-2008

Sagsbehandler Claus Meldgaard

Claus.Meldgaard@RU.RM.DK

Tel. +45 8728 5173

Sagsnr. 1-30-75-1-08

Side 1

“at Regionsrådet i sit høringsvar tilkendegiver, at Region Midtjylland principielt er positiv over for Midttrafiks deltagelse i rejsekortprojektet, men at regionen først vil tage konkret stilling til deltagelse i finansieringen, når der er gjort erfaringer med brugen af rejsekortsystemet i stor skala, og når de økonomiske konsekvenser for regionen er kendte, og

at Regionsrådet opfordrer Danske Regioner og Kommunernes Landsforening til at inddrage finansieringen af projektet i de kommende økonomiske forhandlinger med regeringen om regionernes og kommunernes økonomi, idet det i den forbindelse forudsættes, at staten yder fuld økonomisk kompensation til kommuner og regioner for de øgede omkostninger til rejsekortprojektet.”

Det kan oplyses at Regionsrådet vil tage rejsekortet op på temamødet den 10. marts 2008.

Venlig hilsen

Henrik Brask Pedersen

*Århus, 28. marts 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 4. april 2008 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
25. januar 2008	1-25-5-07	Morten Kofoed	mk@midttrafik.dk	87 40 82 36

## Supplerende rejsekortinput i forlængelse af KDN-møde den 18. januar 2008

Den 18. januar 2008 er afholdt møde i kommunaldirektørnetværket (KDN), hvor blandt andet Midttrafiks mulige tilslutning til rejsekortprojektet var på dagsordenen. Midttrafiks administration var repræsenteret på mødet. I forlængelse heraf er det aftalt, at Midttrafik bidrager med supplerende oplysninger vedrørende de økonomiske konsekvenser for bestillerne ved rejsekortets indførelse i region Midtjylland.

De ønskede supplerende oplysninger vedrører:

- 1) Et revideret skøn for de respektive bestillers betaling af den samlede rejsekortudgift i Midttrafik, baseret på en revision af fordelingsnøglen.
- 2) Opfølgning på, hvor vidt der er mulighed for hel eller delvis finansiering af rejsekortprojektet via takstjusteringer.

### Ad 1)

I tabel 10 i "Business case - rejsekortet som reinvesteringsprojekt i Midttrafik" er lavet et foreløbigt bud på en fordelingsnøgle vedrørende den samlede rejsekortudgifts relative fordeling på bestillere (fordelingsnøgle baseret på antal busser).

På ovennævnte møde er ønsket et mere præcist bud på en mulig fordeling mellem bestillerne. Midttrafik har følgelig foretaget en revision af fordelings-skønnet, så det nu baseres på 3 separate fordelingsnøgler, som samlet forudsættes at give et mere sandsynligt bud på en fordeling af rejsekortbetalingen mellem bestillerne.

Nedenfor er angivet hvilke af business casens udgifter/beparelser, som hver af de 3 fordelingsnøgler beregningsmæssigt forudsættes at omfatte.

### Fordelingsnøgle efter antal busser

jf. vedlagte tabel A - bruges til fordeling af udgifter vedrørende:

- Indkøb af rejsekortudstyr (jf. business case tabel 3)
- Drift og vedligeholdelse af det decentrale udstyr (jf. business case tabel 4)
- Kontrol og godkendelse af businstallationer m.v. (jf. business case tabel 7)

### Fordelingsnøgle efter køreplantimer

jf. vedlagte tabel B - bruges til fordeling af udgifter vedrørende:

- Aktieerhvervelse (jf. business case tabel 1)
- Lånekapital (jf. business case tabel 2)
- Sparede udgifter til klippekort og periodekort, herunder salgsprovision (jf. business case tabel 7)
- Sparede udgifter til trafiktællinger og indtægtsfordeling (jf. business case tabel 7)

### Fordelingsnøgle efter indtægter

jf. vedlagte tabel C - bruges til fordeling af udgifter vedrørende:

- Drift og vedligeholdelse af det centrale udstyr (jf. business case tabel 4)
- Information og markedsføring (jf. business case tabel 7)
- Kundeservice og betjent salg (jf. business case tabel 7)
- Tilretning af edb-systemer m.v. (jf. business case tabel 7)
- Uddannelse af salgs- og informationspersonale (jf. business case tabel 7)
- Intern projektorganisering (jf. business case tabel 7)
- Øvrig administration (jf. business case tabel 7)
- Bortfald af driftsudgifter vedr. det eksisterende system (jf. business case tabel 7)

I tabel D er den samlede skønnede kontantudgift i Midttrafik til rejsekortprojektet (svarende til business casens tabel 8) opdelt på bestillere samt supplerende på "Investering", "Drift" og "Øvrige indtægter og udgifter". Beregningen er baseret på ovennævnte fordelingsnøgler.

Det er beregningsmæssigt forsigtigt forudsat, at der ikke er en omsætningseffekt ved rejsekortets indførelse.

Det bemærkes at opgørelsen over kontantudgiften indeholder udgiften til lånekapital, som ikke er en endeligt afholdt udgift, men et udlån, der tilbagebetales over en årrække. Dernæst er der ikke i opgørelsen indregnet værdien af et eventuelt afkast fra aktieerhvervelsen.

Modsat er der ikke indregnet udgiften til en mulig (delvis) lånefinansiering.

Ad 2)

Som oplyst på ovennævnte møde er det p.t. uafklaret i hvilket omfang det måtte være muligt at finansiere rejsekortudgiften via takstjusteringer. En nærmere afklaring heraf forudsættes at bero på en mere udførlig dialog mellem parterne i Rejsekort A/S på den ene side og Transportministeriet på den anden side. Helt umiddelbart skønnes mulighederne at være meget begrænsede.

Det kan endvidere oplyses, at Midttrafiks bestyrelse har ønsket, at der rettes henvendelse til KL og Danske regioner med henblik på at rejse spørgsmålet om en ønskelig statslig medfinansiering af rejsekortprojektet. Midttrafiks administration vil snarest tage den ønskede kontakt.

Tabel A

**FORDELINGSNØGLE ANTAL BUSSE**

(svarende til business case tabel 10)

Favrskov	0,5%
Hedensted	0,2%
Herning	1,9%
Holstebro	1,6%
Horsens	2,8%
Ikast-Brande	0,0%
Lemvig	0,3%
Norddjurs	0,7%
Odder	0,3%
Randers	4,5%
Ringk/Skjern	0,7%
Samsø	0,5%
Silkeborg	5,0%
Skanderborg	1,5%
Skive	2,5%
Struer	0,7%
Syddjurs	1,2%
Viborg	2,2%
Århus	18,4%
Regionen	54,7%
Hovedtotal	100,0%

Tabel B

**FORDELINGSNØGLE KØREPLANTIMER I ALT**

	Pct.-fordeling
Favrskov	0,8%
Hedensted	0,6%
Herning	3,3%
Holstebro	2,3%
Horsens	3,8%
Ikast-Brande	1,0%
Lemvig	0,7%
Norddjurs	1,0%
Odder	0,5%
Randers	5,3%
Ringk/Skjern	1,4%
Samsø	0,4%
Silkeborg	4,5%
Skanderborg	1,4%
Skive	1,8%
Struer	0,6%
Syddjurs	1,3%
Viborg	2,4%
Århus	24,7%
Regionen	42,3%
Hovedtotal	100,0%



Tabel C

**FORDELINGSNØGLE INDTÆGTER I ALT**

	Pct.-fordeling
Favrskov	0,7%
Hedensted	0,2%
Herning	1,7%
Holstebro	1,0%
Horsens	2,7%
Ikast-Brande	0,0%
Lemvig	0,1%
Norddjurs	0,1%
Odder	0,1%
Randers	4,2%
Ringk/Skjern	0,3%
Samsø	0,3%
Silkeborg	2,9%
Skanderborg	0,6%
Skive	1,2%
Struer	0,3%
Syddjurs	0,5%
Viborg	1,5%
Århus	34,4%
Regionen	47,2%
Hovedtotal	100,0%

**TABEL D. SAMLEDE REJSEKORTUDGIFTER I MIDTTRAFIK VED KONTANT BETALING.  
 FORDELT PÅ BESTILLERE SAMT PÅ INVESTERINGSUDGIFTER, DRIFTSUDGIFTER OG ØVRIGE UDGIFTER OG INDTÆGTER (forudsat ingen omsætningseffekt)**

(mio. kr.)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Favrskov i alt	0,4	0,9	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Heraf investering	0,4	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,0	0,0	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,0	0,1	0,1	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Hedensted i alt	0,2	0,5	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf investering	0,2	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Herning i alt	1,6	3,5	0,5	0,4	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Heraf investering	1,5	3,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,0	0,0	0,3	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,1	0,3	0,2	-0,2	-0,3	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4
Holstebro i alt	1,1	2,6	0,3	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Heraf investering	1,1	2,4	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,0	0,0	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,0	0,2	0,1	-0,1	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
Horsens i alt	1,9	4,6	0,7	0,7	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Heraf investering	1,8	4,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,0	0,1	0,5	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,1	0,4	0,3	-0,2	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4
Ikast-Brande i alt	0,3	0,5	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Heraf investering	0,3	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Lemvig i alt	0,3	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf investering	0,3	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Norddjurs i alt	0,5	1,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf investering	0,5	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Odder i alt	0,2	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf investering	0,2	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Randers i alt	2,9	7,0	1,2	1,2	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Heraf investering	2,7	6,2	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,0	0,1	0,7	1,2	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,2	0,6	0,4	-0,3	-0,5	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7
Ringk/Skjern i alt	0,6	1,4	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf investering	0,6	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,0	0,1	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Samsø i alt	0,3	0,7	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Heraf investering	0,2	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Silkeborg i alt	2,7	6,8	0,9	1,0	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Heraf investering	2,5	6,2	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,0	0,1	0,6	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,1	0,5	0,3	-0,2	-0,4	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5
Skanderborg i alt	0,8	2,0	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1

**TABEL D. SAMLEDE REJSEKORTUDGIFTER I MIDTTRAFIK VED KONTANT BETALING,  
FORDELT PÅ BESTILLERE SAMT PÅ INVESTERINGSUDGIFTER, DRIFTSUDGIFTER OG ØVRIGE UDGIFTER OG INDTÆGTER (forudsat ingen omsætningeffekt)**

(mio. kr.)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Heraf investering	0,7	1,8	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,0	0,0	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,0	0,1	0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Skive i alt	1,2	3,1	0,4	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Heraf investering	1,1	2,8	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,0	0,1	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,1	0,2	0,1	-0,1	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
Struer i alt	0,4	0,9	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf investering	0,4	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Syddjurs i alt	0,7	1,7	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Heraf investering	0,7	1,6	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,0	0,0	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,0	0,1	0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Viborg i alt	1,3	3,2	0,4	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Heraf investering	1,2	2,9	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,0	0,1	0,3	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,1	0,2	0,2	-0,1	-0,2	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3
Århus i alt	13,7	32,6	8,6	8,6	5,9	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3
Heraf investering	11,9	27,0	0,0	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,0	0,5	5,0	8,9	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1
Heraf øvrige udgifter og indtægter	1,7	5,1	3,6	-1,3	-3,2	-3,8	-3,8	-3,8	-3,8	-3,8	-3,8	-3,8	-3,8
Regionen i alt	27,5	72,8	13,2	14,5	9,5	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4
Heraf investering	25,1	64,2	0,0	2,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,0	1,4	8,3	13,8	14,3	14,3	14,3	14,3	14,3	14,3	14,3	14,3	14,3
Heraf øvrige udgifter og indtægter	2,4	7,2	5,0	-2,2	-4,8	-5,9	-5,9	-5,9	-5,9	-5,9	-5,9	-5,9	-5,9
Alle bestillere i alt	58,5	146,9	27,2	28,3	18,5	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0
Heraf investering	53,5	129,2	0,0	5,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,0	2,6	16,7	28,4	29,3	29,3	29,3	29,3	29,3	29,3	29,3	29,3	29,3
Heraf øvrige udgifter og indtægter	5,0	15,1	10,5	-5,3	-10,8	-13,3	-13,3	-13,3	-13,3	-13,3	-13,3	-13,3	-13,3

**TABEL D. SAMLEDE REJSEKORTUDGIFTER I  
FORDELT PÅ BESTILLERE SAMT PÅ INVESTERING**

(mio. kr.)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Favrskov i alt	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Heraf investering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Heraf øvrige udgifter og indtægter	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Hedensted i alt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf investering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Heraf øvrige udgifter og indtægter	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Herning i alt	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Heraf investering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Heraf øvrige udgifter og indtægter	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4
Holstebro i alt	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Heraf investering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Heraf øvrige udgifter og indtægter	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
Horsens i alt	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Heraf investering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
Heraf øvrige udgifter og indtægter	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4
Ikast-Brande i alt	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Heraf investering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf øvrige udgifter og indtægter	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Lemvig i alt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf investering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf øvrige udgifter og indtægter	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Norddjurs i alt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf investering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Heraf øvrige udgifter og indtægter	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Odder i alt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf investering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Randers i alt	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Heraf investering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Heraf øvrige udgifter og indtægter	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7
Ringk/Skjern i alt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf investering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Heraf øvrige udgifter og indtægter	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Samsø i alt	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Heraf investering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Silkeborg i alt	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Heraf investering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Heraf øvrige udgifter og indtægter	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5
Skanderborg i alt	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1

**TABEL D. SAMLEDE REJSEKORTUDGIFTER I  
FORDELT PÅ BESTILLERE SAMT PÅ INVESTERING**

(mio. kr.)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Heraf investering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Heraf øvrige udgifter og indtægter	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Skive i alt	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Heraf investering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Heraf øvrige udgifter og indtægter	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
Struer i alt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf investering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Heraf øvrige udgifter og indtægter	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Syddjurs i alt	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Heraf investering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Heraf øvrige udgifter og indtægter	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Viborg i alt	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Heraf investering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Heraf øvrige udgifter og indtægter	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3
Århus i alt	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3
Heraf investering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1
Heraf øvrige udgifter og indtægter	-3,8	-3,8	-3,8	-3,8	-3,8	-3,8	-3,8	-3,8	-3,8	-3,8
Regionen i alt	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4
Heraf investering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	14,3	14,3	14,3	14,3	14,3	14,3	14,3	14,3	14,3	14,3
Heraf øvrige udgifter og indtægter	-5,9	-5,9	-5,9	-5,9	-5,9	-5,9	-5,9	-5,9	-5,9	-5,9
Alle bestillere i alt	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0
Heraf investering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Heraf drift	29,3	29,3	29,3	29,3	29,3	29,3	29,3	29,3	29,3	29,3
Heraf øvrige udgifter og indtægter	-13,3	-13,3	-13,3	-13,3	-13,3	-13,3	-13,3	-13,3	-13,3	-13,3

**Note:**

Investering omfatter: Aktiekøb, lånekapital og indkøb af rejsekortudstyr

Drift omfatter: Drifts- og vedligeholdelsesudgifter til det decentrale udstyr og drifts- og vedligeholdelsesudgifter til det centrale udstyr

Øvrige udgifter og indtægter omfatter: Information og markedsføring, Kundeservice og betjent salg, Klippekort og periodekort (herunder salgsprovision), Tilretning af edb-systemer, Uddannelse af salgs- og informationspersonale, Intern projektorganisering, øvrig administration, driftsudgifter vedr. det eksisterende system, trafikmålinger og indtægtsfordeling samt kontrol og godkendelse af businstallationer m.v.

*Århus, 28. marts 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 4. april 2008 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 14**

## **Oversigt over variabel "kan-kørsel" i Midttrafik samt overvejelser om udvidelser.**

Opgaven med udførelse af handicapkørsel er en SKAL opgave for Midttrafik. Udover denne udføres en række KAN opgaver for både Region Midtjylland og nogle af kommunerne i regionen. Disse er følgende:

- A. Et begrænset antal kørsler for Århus Kommune, der køres sammen med handicapkørslerne i Trapeze – PASS
- B. Institutionskørsler for Skive og Viborg Kommuner.
- C. Variable kommunale kørsler, f.eks. læge, speciallæge, genoptræning og andre typer i Lemvig, Skive og Viborg kommuner.
- D. Fuldt ud passagerfinansieret MIDTTUR åben for alle borgere i alle kommuner
- E. Den kommunalt medfinansierede MIDTTUR i pt. Ikast-Brande, Lemvig, Randers, Skive, Struer og Viborg kommuner.
- F. Teletaxa-kørsler i enkelte kommuner i regionen og på enkelte regionale busruter.
- G. Siddende patientbefordring med borgere fra hele Region Midtjylland, undtagen borgere der IKKE sidder i kørestol i det tidligere Århus Amt.

KAN kørslerne under pkt. B – G udføres i PLANET og forventes i 2008 at udgøre omkring 250.000 ture, hvoraf de ca. 180.000 ture er den siddende patientbefordring.

I resten af 2008 forventer vi ikke at implementere yderligere kørselsordninger i noget væsentligt omfang, væsentligt i betydningen af at disse vil få mærkbare effekter på driften. De nye kørselsopgaver, der umiddelbart kan komme på tale, er:

- Yderligere kommuner der vil deltage i den medfinansierede del af MIDTTUR
- Yderligere teletaxa kørsel
- Yderligere kommunal kørsel. I øjeblikket er Midttrafik i dialog med flere kommuner, der har forespurgt om

muligheden for et samarbejde lig det vi har med Lemvig, Skive og Viborg kommuner. Det er dog vores udgangspunkt, at der ikke er driftsmæssige ressourcer til mere end en enkelt kommune i 2008.

Konkret er vi i gang med at lave en aftale med Århus Kommune om implementering af en lille mængde kørsler, nemlig kørsler med børn og unge, der f.eks. har brækket benet og i en periode får bevilget taxakørsel til skole eller ungdomsuddannelse. Der er kun tale om kørsler med en årlig udgift på ca. 200.000 kr. Både Århus Kommune og Midttrafik betragter dette som et pilot-projekt, hvor vi kan prøve tingene lidt ad. Disse kørsler vil blive bestilt og udført i PLANET. En væsentlig argumentation for dette er, at vi i dette system allerede har muligheden for at lave bestilling via internettet, så kommunen selv kan bestille kørslerne direkte i systemet, og vi derfor ikke skal bruge yderligere ressourcer hos os selv til at bestille turene for dem. Vi er udover denne lille mængde kørsler blevet forespurgt af Århus Kommune, om vi vil være interesseret i at medvirke til at udføre en lang række andre kørsler lig dem vi udfører i samarbejde med Skive og Viborg kommuner. Vores udgangspunkt har været, at det vil vi gerne, så længe det giver økonomisk mening, at vores udgifter er dækket og vi kan driftsmæssigt håndtere det. Det er et projekt, vi arbejder videre med. Et evt. konkret forslag vil blive forelagt bestyrelsen til beslutning.



*Århus, 28. marts 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 4. april 2008 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 15  
Bilag nr. 1**

## Resultat af Midttrafiks leverandørundersøgelse 2008.

<b>Køreplaner og køreplanlægning</b>	Meget enig	Enig	Uenig	Meget uenig	Enighed	Vigtighed	Indekstal
Vi får køreplaner til tiden ifølge kontrakten	32%	47%	12%	9%	3,03	4,6	-0,65
Vi bliver inddraget i køreplanlægning	21%	67%	9%	3%	3,06	4,8	-0,78
Vi ved, hvem hos Midttrafik vi skal tale med om køreplaner	22%	50%	19%	9%	2,84	4,39	-0,672
Gennemsnit for køreplaner					2,97	4,59	-0,702

<b>Udbud og kontrakter</b>	Meget enig	Enig	Uenig	Meget uenig	Enighed	Vigtighed	Indekstal
Vi har et godt overblik over Midttrafiks igangværende udbud	10%	77%	6%	6%	2,9	4,3	-0,54
Midttrafiks udbudsmateriale er overskueligt	10%	73%	10%	7%	2,87	4,46	-0,698
Vi har et godt samarbejde med Midttrafik om kontraktforhold	34%	53%	3%	9%	3,13	4,52	-0,486
Vi ved, hvem hos Midttrafik vi skal tale med om kontraktforhold	28%	47%	13%	13%	2,91	4,44	-0,642
Gennemsnit for Udbud og kontrakter					2,95	4,43	-0,594

<b>Afregning</b>	Meget enig	Enig	Uenig	Meget uenig	Enighed	Vigtighed	Indekstal
Vi får penge til tiden	35%	41%	21%	3%	3,09	4,9	-0,83
Afregningen er korrekt	26%	55%	16%	3%	3,03	4,9	-0,89
Afregningen er let at forstå	16%	50%	25%	9%	2,72	4,62	-0,976
Vi ved, hvem hos Midttrafik vi skal tale med om afregning	22%	63%	9%	6%	3	4,46	-0,568
Gennemsnit for Afregning					2,96	4,72	-0,816

<b>Billet- og kvalitetskontrol</b>	Meget enig	Enig	Uenig	Meget uenig	Enighed	Vigtighed	Indekstal
Midttrafik udfører et tilpas antal kontroller i busserne	10%	53%	23%	13%	2,6	3,62	-0,296
Det er let at få hjælp til billet- og klippekortmaskiner	46%	29%	18%	7%	3,14	4,36	-0,348
Vi har et godt samarbejde med trafikkontrollørerne i vores område	63%	30%	3%	3%	3,53	4,28	0,106
Gennemsnit for billet- og kvalitetskontrol					3,09	4,09	-0,182

<b>Information</b>	Meget enig	Enig	Uenig	Meget uenig	Enighed	Vigtighed	Indekstal
Busselskaber får den nødvendige information fra Midttrafik	17%	67%	11%	6%	2,94	4,47	-0,636
Chaufførinformation er let at forstå for chaufførerne	15%	67%	15%	3%	2,94	4,57	-0,716
Chaufførinformation indeholder de rigtige emner for chaufførerne	15%	65%	18%	3%	2,91	4,63	-0,794
Chaufførerne har de nødvendige værktøjer (f.eks. chaufførvejledning)	8%	59%	14%	19%	2,43	4,61	-1,258
Gennemsnit for Information					2,81	4,57	-0,846

<b>Rejseregler og takster</b>	Meget enig	Enig	Uenig	Meget uenig	Enighed	Vigtighed	Indekstal
Midttrafiks rejseregler er lette at forstå og bruge for chaufførerne	4%	64%	21%	11%	2,61	4,46	-0,958
Det er let at billettere ud for Midttrafiks takstsystem	7%	66%	21%	7%	2,72	4,46	-0,848
Chaufførerne har de rigtige værktøjer (f.eks. billetteringsvejledning)	3%	58%	26%	13%	2,52	4,39	-0,992
Vi ved, hvem hos Midttrafik vi skal tale med om rejseregler og takster	18%	52%	18%	12%	2,76	4,3	-0,68
Gennemsnit for rejseregler og takster					2,65	4,40	-0,87

<b>Driftsforstyrrelser</b>	Meget enig	Enig	Uenig	Meget uenig	Enighed	Vigtighed	Indekstal
Det er tydeligt hvilke hændelser, der skal indberettes som driftsforstyrrelser	24%	59%	14%	3%	3,05	4,29	-0,382
Det er klart, hvornår der skal indberettes (tid)	28%	56%	14%	3%	3,08	4,23	-0,304
Det er klart, hvordan og til hvem der skal indberettes (måde)	23%	57%	14%	6%	2,97	4,24	-0,422
Busselskabet indberetter altid forsinkelser	34%	51%	11%	3%	3,17	4,29	-0,262
Det er vigtigt for kunden, at Midttrafik kan give en samlet information om driftsforstyrrelser	36%	58%	3%	3%	3,28	4,56	-0,368
Gennemsnit for driftsforstyrrelser					3,11	4,32	-0,346

<b>Kundehenvendelser</b>	Meget enig	Enig	Uenig	Meget uenig	Enighed	Vigtighed	Indekstal
Vi har et godt samarbejde med Midttrafik omkring kundehenvendelser	28%	66%	0%	6%	3,16	4,19	-0,192
Vi bliver tilstrækkeligt inddraget i kundehenvendelser	25%	63%	9%	3%	3,09	4,15	-0,23
Det er vigtigt, at vi modtager statistikker over kundehenvendelser	16%	65%	16%	3%	2,94	3,78	0,084
Vi ved, hvor i Midttrafik vi kan henvende os om kundehenvendelser	26%	47%	12%	15%	2,85	4	-0,35
Gennemsnit for kundehenvendelser					3,01	4,03	-0,214

Note:

- Enighed: Udregnet gennemsnit på en skala fra 1-4 hvor 1 er Meget uenig og 4 Meget enig)
- Vigtighed: Udregnet gennemsnit for vigtighed på en skala fra 1-5 hvor 1 er lavest vigtighed og 5 højest.
- Indekstal: Indekstallet er beregnet på forskellen mellem enighed og vigtighed. Da de to gennemsnit ikke er skaleret ens (enighed 1-4 og vigtighed 1-5) er vigtighed inden udregningen vægtet med 0,8 for at gøre de to skalaer compatible. Det betyder en mindre skævvridning at disse tal.

*Århus, 28. marts 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 4. april 2008 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 15  
Bilag nr. 2**

**Liste over leverandører, der er blevet bedt om at deltage i Midttrafikks leverandørundersøgelse 2008.**

Busselskabets navn	Svar modtaget
Ans Bussen	x
Arriva - (Århus afd.)	x
Balling Turist og Taxi	
Brande Buslinier	x
Bur Minibusser	x
De Blå Busser	
De Grønne Busser	x
De Gule Busser	x
Deleurans Busser	x
Engesvang Turistfart	x
Folmann´s Busser	x
Fårup Rute- og Turistbusser	
Hammershøj Turistbusser	x
Herborg Turistfart	x
Herning Turisttrafik	
Holstebro Turistbusser	x
Højmark Turistfart	x
Ikast Turistfart	x
Iversen Busser	x
K.E. Busser	x
Lemvigbanen	x
Mortens Busser	
Møllers Busser	x
Mønsted Rute- og Turistbusser	
Mørups Turistfart	x
N.F. Turistbusser	x
Netbus	x
Nord Sallings Buslinier	x
Nr. Nebel-Tarm-Skjern Busser	
Odderbanen	x
P.Poulsens Busser	
Pan Bus A/S	x
Riis Bustrafik	x
Rytter Busser	x
Raasted Turistbusser	x
Skave Turistfart	x
Skjern Bilen	x
Skjern Rute- og Turistfart	
Spjald Rutebiler	x
Svidt Rutebiler A/S	x
Thykjær A/S	x
TK Bus c/o Pan Bus	x
Todbjerg City A/S	x
Vagns Turist / Rårup A/S	x
Venøbussen	x
Wulff Bus A/S	x
Århus Sporveje Busselskabet	x

*Århus, 28. marts 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 4. april 2008 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 16**

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

12. marts 2008

Vedr.: Vederlag, økonomiske ydelser mv. for medlemmer  
af bestyrelsen for Midttrafik – Deres j. nr. 8-16-16-72-  
2006

TILSYNET

Midttrafik anmodede i brev af 30. november 2006 om Statsamtet Århus' godkendelse af "Regler for vederlag, økonomiske ydelser mv. for medlemmer af bestyrelsen samt repræsentantskabet for Midttrafik." Godkendelse behøves i henhold til § 19 i bekendtgørelse nr. 1008 af 9. oktober 2006.

STATSFORVALTNINGEN MIDTJYLLAND  
ST. Blichers Vej 6  
POSTBOX: 151  
6950 RINGKØBING

JOURNAL NR.: 2007-614/15  
SAGSBEHANDLER: Martin Basse  
DIREKTE TELEFON: 7256 8555

TELEFON: 7256 8300  
TELEFAX: 9732 4517  
GIRO: 887 3747  
EAN-NR. 5798000362314  
midtjylland@statsforvaltning.dk  
www.statsforvaltning.dk

Ifølge de fremsendte vederlagsregler skulle hvert bestyrelsesmedlem tillægges et vederlag på 12,5 % af formandens vederlag, hvis medlemmet valgte denne vederlæggelse frem for diæter og erstatning for tabt arbejdsfortjeneste. Formandsvederlaget skulle fastsættes til 200.171,40 kr. årligt (grundbeløb pr. 1. april 2006). Selskabets to næstformænd skulle hver vederlægges med 25 % af formandens vederlag.

TELEFONTID:

MANDAG · ONSDAG: 09.00-15.00  
TORSDAG: 12.30-17.00  
FREDAG: 09.00-12.00  
EKSPEDITIONSTID:  
MANDAG · ONSDAG 09.00-15.00  
TORSDAG 09.00-17.00  
FREDAG 09.00-12.00

Statsforvaltningen meddelte i brev af 22. marts 2007, at den ville være indstillet på at godkende vedtægterne efter gennemførelse af nærmere angivne ændringer heri. Således kunne formandens vederlag godkendes som ansøgt, idet dog timetaksten, der lå til grund for beregningen, og som tog udgangspunkt i satsen for vederlag til folketingsmedlemmer, skulle ændres således, at den ikke omfattede et beløb, svarende til det omkostningstillæg, folketingsmedlemmer modtager. Vederlaget til selskabets to næstformænd og bestyrelsens øvrige medlemmer kunne ikke godkendes på det foreliggende grundlag.

I brev af 8. maj 2007 anmodede Midttrafik om en fornyet vurdering af sagen i statsforvaltningen. Midttrafik argumenterede for godkendelse af en timesats som oprindeligt ansøgt og anmodede, i mangel heraf, om en nærmere begrundelse for statsforvaltningens stillingtagen. Til støtte for, at næstformændene skulle tillægges et vederlag anførtes, at det er resultat af en politisk beslutning, at der er to næstformænd, at de har en væsentlig arbejdsbyrde,



bl.a. ved koordinering af større projekter og andre opgaver, der rækker ud over arbejdet som menigt bestyrelsesmedlem og ikke er sammenfaldende med formandens. Til støtte for at tillægge de menige bestyrelsesmedlemmer et fast vederlag henviste Midttrafik bl.a. til, at samtlige bestyrelsesmedlemmer har en koordinerende rolle i forhold til de 19 kommuner og regionen. Opgaverne i den sammenhæng gennemføres ikke i sammenhæng med møder, som Midttrafik indkalder til, men på bestyrelsesmedlemmernes eget initiativ i den del af regionen, hvor de er valgt. De repræsenterer i den sammenhæng Midttrafik og ikke de kommuner, de er valgt i.

Statsforvaltningen fastholdt i brev af 23. juli 2007 sin opfattelse mht. timesatsen og gav nærmere redegørelse for baggrunden. Vedrørende vederlag til de to næstformænd bemærkede statsforvaltningen, at Midttrafik ikke havde konkretiseret de arbejdsopgaver, næstformændene var tillagt, og på hvilket grundlag de anses for bestyrelsesarbejde og ikke som opgaver, der skal udføres som en del af Midttrafiks egentlige virksomhed. I mangel af sådan konkretisering antog statsforvaltningen, at der må gælde en opgavefordeling mellem bestyrelse og direktion, som det er sædvanligt i selskaber; som vedtægterne er affattet, har bestyrelsen ikke opgaver ud over dem, der løses i bestyrelsesmøder. Midttrafik havde endvidere ikke bekræftet, at næstformanden/-mændene skal fungere som stedfortræder for formanden. Statsforvaltningen så således fortsat ikke grundlag for en godkendelse af vederlag til næstformændene. Fast vederlag til menige bestyrelsesmedlemmer så statsforvaltningen fortsat heller ikke grundlag for at godkende.

Midttrafik accepterede i brev af 9. november 2007 statsforvaltningens opfattelse, for så vidt angår beregningen af timesatsen for formandens vederlag.

Om næstformændene anførte Midttrafik:

*Det er i Midttrafik fastlagt i vedtægterne, at der skal være 2 næstformænd. Midttrafiks vedtægter er godkendt enstemmigt af alle 19 kommuner i Regionen og Region Midtjylland. Konstitueringen i den nuværende valgperiode indebærer, at de to næstformænd repræsenterer Midttrafiks 2 største bestillere, nemlig Århus Kommune og Region Midtjylland.*

*De to næstformænd i Midttrafiks bestyrelse har en stedfortrædende funktion, dels i forhold til tegningsretten i Midttrafiks vedtægter (§ 20, stk. 3), dels at formandens opgaver varetages ved dennes forfald.*

*Herudover repræsenterer næstformændene Midttrafik i udadvendte funktioner, som fx Letbaneprojektet, indlæg på konferencer, udtalelser til pressen osv.*

*Næstformændene deltager i løbende mødeaktivitet med bestyrelsesformanden og direktionen. Udover bestyrelsesmøder, som afholdes 11 gange om året, afholdes der formandskabsmøder ca. 12 gange om året, hvor bestyrelsesformanden og begge næstformænd deltager. Disse møder har typisk en varighed af minimum 2 timer.*

*På formandskabsmøderne drøftes emner, der er tættere på den daglige drift, herunder forberedelse eller opfølgning i forhold til arbejdet i bestyrelsen. Desuden involveres formandskabet i møder med samarbejdsparter og andre relevante i markedet for kollektiv trafik. Det kan for eksempel dreje sig om møder med vognmænd om situationen for det danske busmarked, møder med industrien om muligheden for mere miljørigtig kollektiv trafik osv. Der er således ikke tale om, at næstformændene udfører arbejdsopgaver for Midttrafik som sådan.*

*Der er udpeget en første- og en anden-næstformand, men dette har alene betydning i forhold til hvem, der repræsenterer bestyrelsesformanden ved forfald og udgør således kun en beskeden del af opgaveporteføljen.*

Om de menige bestyrelsesmedlemmer anførte Midttrafik bl.a., at de i bestyrelsen indvalgte kommunalbestyrelsesmedlemmer skal koordinere det trafikpolitiske arbejde med flere kommuner og herfra bl.a. videreformidle oplysninger om lokale forhold, der har betydning for trafikelskabets udvikling og varetagelse af opgaver for alle kommuner. Disse emner varetages af bestyrelsesmedlemmerne i deres egenskab af at være valgte bestyrelsesmedlemmer, og kan derfor ikke betragtes som en særskilt opgave løst for Midttrafik. For at sikre alle kommuner god indflydelse har hvert bestyrelsesmedlem løbende kontakt til de kommuner, der ikke er direkte repræsenteret i bestyrelsen. Dette er efter Midttrafiks opfattelse hensigtsmæssigt, selvom selskabet har valgt at indkalde repræsentantskabet to gange om året mod lovens minimum på et årligt møde. Midttrafik giver i sit brev eksempler på de enkelte bestyrelsesmedlemmers løbende kontakt med de øvrige kommuner.

Bestyrelsesmedlemmerne bliver ofte kontaktet af borgere, virksomheder, institutioner osv. pga. deres medlemskab af Midttrafiks bestyrelse – det er typisk henvendelser om ønsker, klager, idéer, spørgsmål, holdninger osv. vedr. den kollektive trafik. Bestyrelsesmedlemmerne deltager også af og til i fx borgermøder om den kollektive trafik. Bestyrelsesmedlemmerne besvarer henvendelser fra pressen om

forhold, der drøftes i Midttrafik's bestyrelse, og om Midttrafik generelt. Bestyrelsesmedlemmerne er dermed med til at sikre, at Midttrafik er synligt og forankret lokalt på tværs af den geografisk store region.

De første syv møder i 2007 har i gennemsnit haft ca. 100 siders materiale til forberedelse, hvoraf ca. 25 sider er dagsorden med sagsfremstilling og indstillinger og 75 sider bilag, oplyser Midttrafik endvidere. Midttrafik's oprindelige ansøgning til statsforvaltningen lød på, at forberedelse og deltagelse i møder vil være 7,5 timer pr. møde, hvilket ikke tyder på at være for højt angivet. Statsforvaltningen har da heller ikke anfægtet dette.

Midttrafik henviser til, at Statsforvaltningen Nordjylland har godkendt fast vederlag for bestyrelsesmedlemmerne i Nordjyllands Trafikselskab. Her modtager næstformanden 67 % af formandens vederlag og de menige medlemmer modtager 50 % af formandens vederlag. Statsforvaltningen Hovedstaden har godkendt fast vederlag for Movias bestyrelsesmedlemmer. Her modtager formanden et beløb der lægger sig meget op ad det beløb, Midttrafik har fået godkendt for sin bestyrelsesformand. Movias næstformand modtager 40 % af formandens vederlag og de menige bestyrelsesmedlemmer modtager 20 %.

Midttrafik oplyser desuden, at Midttrafik for de 19 kommuner og regionen udfører opgaver, der svarer til en omsætning på 1,3 mia. kr. i 2007. Det drejer sig om ca. 2,2 mio. køreplantimer i ruteplanlagte busser og ca. 220.000 individuelt koordinerede rejser for handicappede borgere samt varetagelse af store dele af den siddende patientbefordring for regionen.

## Retsgrundlag

### § 2, stk. 4-5 i lov nr. 582 af 24. juni 2005 om trafikskaber har følgende indhold:

Stk. 4. Trafikselskabet fastsætter selskabets vedtægter, som skal godkendes af repræsentantskabet og de berørte regionsråd og derefter af transport- og energiministeren og indenrigs- og sundhedsministeren.

Stk. 5. Transport- og energiministeren fastsætter efter forhandling med indenrigs- og sundhedsministeren regler om trafikskaberne's organisering m.v. (standardvedtægt), herunder at standardvedtægten eller dele heraf ikke kan fraviges.

Uddrag af Midttrafiks vedtægter, som vedtaget af repræsentantskabet den 5. januar 2007 og godkendt af Trafikstyrelsen den 5. september 2007 (jf. § 1 i bekendtgørelse nr. 1008 af 9. oktober 2006 om vedtægter for organisering af trafikelskaber (standardvedtægten) samt §§ 19-20 i bilaget til samme bekendtgørelse):

§ 19. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter reglerne i § 16 a i den kommunale styrelseslov. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.

§ 20. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov nr. 582 af 24. juni 2005 om trafikelskaber.

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

Stk. 4. Selskabet tegnes af bestyrelsens formand eller en af bestyrelsens næstformænd i forening med selskabets direktør eller af den samlede bestyrelse.

#### **Statsforvaltningens afgørelse:**

Det retlige grundlag for at yde vederlag til medlemmer af og formand for Midttrafiks bestyrelse findes i vedtægtens § 19.

Statsforvaltningen tager ved sin behandling af sagen udgangspunkt i principperne i Indenrigsministeriets cirkulæreskrivelse af 4. marts 1981 om vederlæggelse af hverv som medlem af bestyrelsen for selskaber.

Udgangspunktet er i cirkulæret er, at der alene kan vederlægges med udbetaling af mødediæter, jf. § 16a i lov om kommunernes styrelse (styrelsesloven – lovbekendtgørelse nr. 1060 af 24. oktober 2006). I de tilfælde, hvor forberedelsen til møderne går ud over, hvad der normalt kan forventes, eller hvor der foreligger en betydelig arbejdsindsats, der ikke direkte er knyttet til mødevirksomhed, kan der ydes et fast vederlag. Det vil ofte være formanden eller næstformanden, der har en sådan merbelastning, som ikke er knyttet til egentlig mødevirksomhed. Udover tidsforbruget indgår det endvidere i vurderingen af, om et fast vederlag er berettiget, at selskabet har en omsætning af en vis størrelse. Et fast vederlag fastsættes i givet fald på grundlag af en opgørelse over den tid, der anvendes eller forventes anvendt. En betydelig arbejdsindsats, der ikke

direkte er knyttet til mødevirksomhed, er i cirkulæreskrivelsen angivet som eksempelvis forberedelsesarbejde, deltagelse i drøftelser, forhandlinger, besigtigelser og lignende.

Midttrafik har i brev af 9. november 2007 til statsforvaltningen uddybende beskrevet de opgaver som næstformændene og de øvrige medlemmer i Midttrafiks bestyrelse varetager, jf. det ovenfor refererede.

Statsforvaltningen finder på den baggrund, at der påhviler næstformændene en sådan merbelastning, som ikke er knyttet til egentlig mødevirksomhed, at dette kan begrunde et fast vederlag. Statsforvaltningen kan således godkende, at de to næstformænd som ansøgt tillægges et vederlag på hver 25 % af formandens vederlag.

Statsforvaltningen kan endvidere på baggrund af den givne beskrivelse godkende, at bestyrelsesmedlemmer som ansøgt vederlægges med årligt 12,5 % af bestyrelsesformandens vederlag, hvis de ønsker dette frem for diæter og erstatning for tabt arbejdsfortjeneste..

Statsforvaltningen beklager afslutningsvis den tid, der er medgået til behandling af Deres henvendelse af 9. november 2007.

Med venlig hilsen

  
Torben Sørensen  
Direktør

  
/Martin Basse  
Kontorchef

*Århus, 28. marts 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 4. april 2008 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 17**

MINISTEREN

Dato **07 MRS. 2008**  
J. nr. 509-13  
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Att.: Formand Poul Vesterbæk, næstformand Peter Thyssen og næstformand Bjarne Schmidt Nielsen

Kære Poul Vesterbæk, Peter Thyssen og Bjarne Schmidt Nielsen,

I brev af 1. juli 2007 til min forgænger har I anmodet om en tilkendegivelse fra staten vedr. den statslige medfinansiering af VVM undersøgelsen af en letbane i Århus. I har foreslået, at den statslige medfinansiering skulle andrage 7,2 mio. kr. fordelt over perioden 2007-2010.

Jeg skal hermed orientere jer om, at partierne bag de seneste års trafikaftaler (V, K, DF og RV) den 22. februar 2008 indgik Aftale om Trafik for 2008. I den forbindelse blev det besluttet at afsætte 5,5 mio. kr. til medfinansiering af VVM undersøgelsen af en letbane i Århus fra den såkaldte anlægspulje. Bevillingen er fordelt med 3,2 mio. kr. i 2008 og 2,3 mio. kr. i 2009. Dermed opfylder staten formandskabets ønske om statslig medfinansiering i 2008-2010. Som Transportministeriet tidligere har orienteret om, har det ikke været muligt for staten at bidrage med midler fra anlægspuljen til VVM-undersøgelsen i 2007.

Jeg ser frem til fortsat godt samarbejde om projektet.

Med venlig hilsen

  
Carina Christensen