

*Århus, 7. januar 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 16. januar 2009 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

# TRAFIKPLAN FOR MIDTTRAFIK 2009 - 2013



midttrafik

## Indholdsfortegnelse:

<b>1</b>	<b>Indledning</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Visioner for den kollektive trafik, der rækker ud over planperioden</b>	<b>4</b>
2.1	Den kollektive trafiks rolle i samfundet	4
2.2	Midttrafiks mission, visioner, mål og strategi	5
2.2.1	Missionen	5
2.2.2	Midttrafiks visioner	5
2.2.3	Midttrafiks mål	6
2.2.4	Midttrafiks strategi	7
<b>3</b>	<b>Status for Midttrafiks område</b>	<b>8</b>
3.1	Rammebetingelser og handlemuligheder	8
3.1.1	Finansiering og byrdefordeling	8
3.1.2	Bestyrelsens beslutningskompetence	9
3.1.3	Bestillerne og Midttrafiks rolle	9
3.1.4	Kundeudviklingen – hvad kan parterne gøre?	10
3.1.5	Konklusion	10
3.2	Midttrafiks kunder	11
3.2.1	Hvem er kunderne?	11
3.2.2	Hvad synes kunderne?	11
3.2.3	Kundehenvendelser	12
3.3	Midttrafiks omsætning	13
3.4	Midttrafiks rutenet	14
3.4.1	Rute-kørsel	14
3.4.2	Behovsstyret kørsel	15
<b>4</b>	<b>Indsatsområder i planperioden</b>	<b>17</b>
4.1	Flere loyale kunder	17
4.1.1	Informationsgivning	17
4.1.2	Tryghed	18
4.1.3	Fleksibel salgsstruktur	18
4.1.4	Midttrafiks prispolitik – rabat til den faste kunde	19
4.1.5	Rejsekortet	19
4.1.6	Viden om kundernes præferencer og vurderinger	19
4.1.7	Fokuseret markedsføring	20
4.1.8	Kvalitetssikringssystemer	20
4.2	Tilfredse leverandører	21
4.2.1	Leverandører, samarbejdspartnere, presse m.v.	21
4.2.2	Takstsamarbejde med togoperatører	21
4.2.3	Harmonisering af rejseregler	22
4.2.4	Harmonisering af billettyper	22
4.2.5	Incitamenter for busselskaber til at skaffe flere kunder	22
4.3	Tilfredse bestillere	23
4.3.1	Fremkommelighed for busser	23
4.3.2	Fysisk planlægning: kommune- og lokalplanlægning. Kommunale mobilitetsplaner	23
4.3.3	Partnerskab med bestillerne	24
4.3.4	Billig administration	24
4.3.5	Skabe indtægter	24
4.3.6	Ensartede takster i hele Midttrafik	24
4.3.7	Fleksibelt takstsystem	25
4.3.8	Harmonisering af billetteringsudstyr	25
4.4	Et mere sammenhængende rutenet	26
4.4.1	Områdeplaner for større byer	26
4.4.2	Trafikplaner for øvrige kommuner og for det regionale rutenet - effektivisering og revision efter kommunernes og Region Midtjyllands mål	27

4.4.3	Etablering af letbane i Østjylland samt udvikling af privatbaner .....	28
4.4.4	Udvikling af behovsstyret kørsel .....	29
4.4.4.1	Den individuelle handicapkørsel .....	30
4.4.4.2	MIDTTUR for alle .....	30
4.4.4.3	"Kan-opgaver" for Midttrafik" – regional og kommunal kørsel .....	30
4.4.4.4	Tværgående indsatsområder .....	31
4.5	Midttrafik og miljøet .....	32
4.5.1	Emissions miljø .....	32
4.5.2	Information om kollektiv trafik som miljørigtig transportform.....	34
<b>5</b>	<b>Forudsætninger for at nå målene.....</b>	<b>35</b>
5.1	Nøgletal.....	35
5.2	Tællebusser .....	35
5.3	Kvalitetsmålinger .....	35
5.4	Tilfredshedsmålinger .....	35
5.5	Mere viden om nye markeder .....	35
<b>6</b>	<b>Sammenfatning .....</b>	<b>36</b>
6.1	Opsummering af indsatsområder og forudsætninger .....	36
6.2	Den videre proces .....	37

# Trafikplan for Midttrafik 2009-2013

## 1 Indledning

Formålet med Midttrafiks trafikplan for 2009-2013 er at beskrive mål og indsatsområder for en mere sammenhængende og bedre kollektiv trafik i den kommende fire års periode. Ifølge Lov om trafikkselskaber skal Midttrafik med udgangspunkt i den statslige trafikplan mindst hvert fjerde år udarbejde en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikkselskabet. Statens trafikplan var i høring i sensommeren 2008.

Der er lagt op til store omlægninger af den kollektive trafik som følge af strukturreformen i 2007. Udgifterne til kollektiv trafik er voldsomt stigende på grund en generel passagernedgang de seneste år kombineret med stigende omkostning til bl.a. brændstof.

Omvendt er der 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. Tilgængelighed til kollektiv trafik er desuden et vigtigt emne – også i de områder, hvor passagerunderlaget er begrænset.

Denne plan beskriver de indsatsområder, som med de eksisterende økonomiske ressourcer, kan udføres i den næste fire års periode.

I planens Kapitel 2 redegøres for Midttrafiks langsigtede visioner og mål.

Her findes pejlemærkerne på længere sigt og mål for den kollektive trafik, som det 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 baggrund for de mere kortsigtede handlinger og planer, der beskrives i Kapitel 4. Her beskrives, hvor der skal sættes ind i den næste fire års periode. Kapitel 4 udgør derfor en kerne i Trafikplan 2009-2013, fordi her opsættes de mål og indsatsområder, som Midttrafik gerne - efter fire år - vil have gennemført og blive vurderet på.

Inden indsatsområderne for den kommende periode kortlægges, beskrives i Kapitel 3 hvad status er for Midttrafiks område.

De fireårige mål i Kapitel 4 er inddelt i indsatsområder, som går *på tværs* af Midttrafiks geografiske område, som et forsøg på at se på visioner for den kollektive trafik som en helhed – og se det fra kundens side. Kunden tænker ikke i kommunegrænser, men har primært en interesse i at vide, hvordan man f.eks. kommer fra bolig til arbejdsplads.

Kommunernes og regionens trafikplaner findes i bilagssamlingen (Bilag 6), som i øvrigt omfatter Bilag 1 om klassifikation af ruter, Bilag 2 om behovsstyret kørsel, Bilag 3 om Letbanen, Bilag 4 med nøgletal for busstransport og Bilag 5 med passagertal.

Planen er blevet til i et tæt samarbejde mellem Midttrafiks administration og bestillerne: kommuner og Region Midtjylland. Arbejdet blev påbegyndt i efteråret 2007.

Trafikplanen rummer ikke en endelig afgørelse af, hvad der fremover skal være regionale og lokale ruter. Dette kan først fastlægges, når der i løbet af 2009 er lavet aftaler mellem kommunerne og Region Midtjylland.

Dette første udkast til Trafikplan sendes til godkendelse i Midttrafiks bestyrelse den 16. januar 2009. Målgruppen for den færdige plan er hovedsagelige politiske og administrative beslutningstagere og personer, der arbejder med kollektiv trafik.

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

### 2.1 Den kollektive trafiks rolle i samfundet

Kollektiv trafik er ikke kun udgifter til drift af service, men kan også ses som en investering, der kan give samfundsmæssigt udbytte:

#### **Bedre klima**

Kollektiv trafik bidrager til bedre miljø og klima, når den bliver brugt af flere. Trafikkens miljømæssige effekter er velkendte og de er et samfundsmæssigt problem både med hensyn til sundhed, klima (drivhuseffekt), global opvarmning, så den kollektive trafiks fordele for miljøet er derfor oplagte, hvis den bliver brugt.

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

Den kollektive trafik bidrager til at få regionen til at hænge sammen, 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 tilgængelighed for erhverv og turisme i mellem byerne.

#### **Mindsker bilkøer i bytrafikken og mellem de større byer**

Kollektiv trafik mindsker trængslen og gør det lettere for alle at komme frem hurtigt og bekvemt. Mindsker spildtid for borgerne. Selv dem der bruger bilen får på den måde en fordel af den kollektive trafik.

#### **Øger mobiliteten**

Den kollektive trafik kan bidrage til at skabe bedre mobilitet for forskellige befolkningsgrupper både med hensyn til køn, alder og økonomiske forudsætninger.

Gode muligheder for at pendle øger tilgængeligheden til uddannelsesstederne og giver dermed større valgmulighed mellem 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 - og folk, der ikke har bil. Giver større frihed til at vælge, hvor man vil bo. Kollektiv trafik giver mulighed for at deltage i samfundets service- og fritidsaktiviteter.

#### **Mindsker udgifter til sygehusene m.v.**

Den kollektive trafik sænker antallet af trafikulykker og mindsker dermed menneskelige lidelser og samfundets udgifter hertil.

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.

## **2.2 Midttrafiks mission, visioner, mål og strategi**

Midttrafiks bestyrelse vedtog, umiddelbart inden Midttrafiks dannelse, i 2006, nedenstående mission, visioner og mål for arbejdet i Midttrafik.

### **2.2.1 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 Region Midtjylland skaber Midttrafik sammenhængende kollektiv trafik for kunderne.

### **2.2.2 Midttrafiks visioner**

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

Kunderne ønsker,

- at den kollektive trafik er tilgængelig, hurtig, sikker og komfortabel
- 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

### 2.2.3 Midttrafikks 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 m.m., 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, Midtjyske Jernbaner A/S), 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.



## 2.2.4 Midttrafiks strategi

Bestyrelsen har vedtaget et strategiprogram, der indeholder en række initiativer for at nå de overordnede mål, og som revideres årligt.

Strategiprogrammet for Midttrafik i 2009-2011 blev vedtaget i Midttrafiks bestyrelse den 28. november 2008 og peger på fem overordnede tiltag for at forbedre den kollektive trafik:

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

Denne trafikplans indsatsområder (Kapitel 4) struktureres efter strategiprogrammets overordnede tiltag.

## 3 Status for Midttrafiks område

I denne første trafikplan for Midttrafiks område gennemgås de rammebetingelser og handlemuligheder, der er status for Midttrafik, og som på nogle områder stadigvæk i 2008 er præget af strukturreformen.

Kapitlet omhandler udover Midttrafiks rammebetingelser og handlemuligheder også en status for Midttrafiks kunder, omsætning og rutenet.

### 3.1 Rammebetingelser og handlemuligheder

Midttrafik blev etableret med driftsstart 1. januar 2007 inden for rammerne af Lov om Trafikselskaber (L83 vedtaget 16. juni 2005). Midttrafik dækker det geografiske område Region Midtjylland, som har ca. 1,2 mio. indbyggere.

Midttrafik overtog opgaver med kollektiv bustrafik og handicapkørsel fra 47 kommuner, to amter og to trafikelskaber etableret under den tidligere lovgivning om kollektiv trafik. Desuden blev et kommunalt busselskab i Århus samt to privatbaner overtaget. Hver af disse afgivende myndigheder har i større eller mindre grad håndteret deres hidtidige opgave med kollektiv trafik forskelligt – i forhold til for eksempel prioriteringer i den kollektive trafik, arbejds gange omkring planlægning og principper for takstfastsættelse, zonestørrelser, rejseregler, udbud, kontrakt håndtering og – afregning, information, salg samt markedsføring.



Der blev overført personale fra tre kommuner, to amter og dele af to trafikelskaber.

De 19 kommuner og Region Midtjylland betegnes under et som Midttrafiks bestillere.

Midttrafik er det trafikelskab i Danmark, som har fået overført trafik fra flest forskellige myndigheder. I Midttrafik er der derfor et særligt behov for at harmonisere opgaveløsningen. Samtidigt er der nye betingelser for trafikelskaber - en ny opgave- og ansvarsfordeling mellem bestillerne og trafikelskabet.

Betingelserne for Midttrafik sammenfattes her i fire hovedoverskrifter:

1. Finansiering og byrdefordeling
2. Bestyrelsens beslutningskompetence
3. Bestillerne og Midttrafiks rolle
4. Kundeudviklingen – hvad kan parterne gøre?

#### 3.1.1 Finansiering og byrdefordeling

##### *Rammebetingelser*

Trafikelskabet finansieres gennem indtægter fra salg af kort og billetter m.v. samt et tilskud fra bestillerne. Midttrafiks finansieringsmodel er baseret på lovens forudsætninger om, at ingen bestiller skal betale for mere end sin egen kollektive trafik.

Lovens tekst er: *"Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af trafikelskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel, og en region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter."*

Det er et umiddelbart retfærdigt princip, men det kan give en risiko for, at enkelte bestillere holder fast på løsninger, der er økonomisk fordelagtige for den enkelte bestiller, men ikke for den kollektive trafik som helhed. I erkendelse heraf har Kommunekontaktudvalget nedsat en administrativ styregruppe (Trafikstyregruppen). Trafikstyregruppen skal bl.a. drøfte bestillerrollen mellem kommuner, region og Midttrafik.

Trafikselskaberne i de jysk-fynske regioner, herunder Midttrafik, har ifølge loven selv mulighed for at aftale fordelingen af opgaverne mellem regionerne og kommunerne.

Regionerne har som udgangspunkt det økonomiske ansvar for et regionalt busnet, som forbinder bycentre uden indbyrdes banebetjening.

Kommunerne har det tilsvarende økonomiske ansvar for alle ruter, som kun forløber internt i en kommune.

Kommunerne og Region Midtjylland kan eventuelt samarbejde om busruter, som berører to eller flere kommuner. Der kan også etableres fælleskommunale ruter udover de mindre ruter, som allerede fra trafikselskabets dannelse i 2007 er defineret som fælleskommunale ruter.

#### *Handlemuligheder*

Midttrafik kan sammen med bestillerne arbejde for at lave planer og projekter, hvor den kollektive trafik gavnes som helhed. I undtagelsestilfælde kan det tænkes, at bestillere indgår bilaterale aftaler om udligning af skævt fordelte fordele og ulemper af tiltag, men dette kan gøre finansieringen af den kollektive trafik mindre gennemskuelig og skabe langvarige forpligtelser indbyrdes mellem bestillerne. Loven giver dog mulighed for deling af udgifter efter nærmere aftaler.

Staten har en interesse i rimelige økonomiske rammer for den kollektive trafik eftersom bussernes rolle som bl.a. tilbringer til toget gør, at en forringelse af bustrafikken også har negative konsekvenser for togtrafikken.

### **3.1.2 Bestyrelsens beslutningskompetence**

#### *Rammebetingelser*

Midttrafik sender overordnede, principielle spørgsmål i høring ved kommunerne og Region Midtjylland, da det er bestillerne, der finansierer udgifterne. Midttrafiks bestyrelse har kompetencen på områderne takst, udbud, salg, markedsføring m.v. Harmonisering er vigtig for at gøre det lettere for borgere, busselskaber og administrationen.

### **3.1.3 Bestillerne og Midttrafiks rolle**

#### *Rammebetingelser*

Staten udarbejder sin trafikplan efter høring af bl.a. trafikselskaberne. Iflg. § 9 i Lov om Trafikselskaber "udarbejder trafikselskabet med udgangspunkt i den statslige trafikplan mindst hvert fjerde år en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikselskabet". Midttrafik skal således udarbejde denne nærværende trafikplan, der dels tegner perspektiver og visioner for den samlede kollektive trafik i hele Midttrafik, dels rummer Region Midtjyllands og kommunernes foreløbige overvejelser om deres bidrag til kollektiv trafik.

#### *Handlemuligheder*

Region Midtjylland har planer om at effektivisere det regionale rutenet og ændre det, således at det først og fremmest binder større byer sammen. Region Midtjyllands planer er en økonomisk udfordring for kommunerne. Men det er også en mulighed for kommunerne til at binde de nye kommuner bedre sammen, styrke den lokale kollektive trafik gennem effektiviseringer af den kommunalt betalte trafik.

Midttrafiks opgave er at sikre en effektiv koordinering og udvikling af sammenhængende kollektiv trafik til glæde for borgerne. Herunder indgår koordinering af tog og bus.

Der er udarbejdet standard samarbejdsaftale mellem Midttrafik og bestillerne, der beskriver, hvad Midttrafik henholdsvis kommunerne og Region Midtjylland skal gøre på administrativt niveau.

### **3.1.4 Kundeudviklingen – hvad kan parterne gøre?**

#### *Rammebetingelser*

Den kollektive trafik er på landsplan havnet i en negativ spiral. Markedsandelen falder, biltrafikken vokser med de udfordringer, det giver for trængsel, miljø og trafiksikkerhed. Antallet af kunder er faldende, specielt pendlere og folk mellem 20 – 40 år. Rejsetidsanalyser viser, at den kollektive bustrafik er langsom og har lav status hos en række grupper.

Endelig præges branchen af logistisk vanetænkning, hvor tilbuddet ikke har fulgt med byvækst, nye pendlingsmønstre, og hvor der er for lidt fokus på kundernes samlede behov og samfundsnyttens af kollektiv trafik.

Samtidig viser undersøgelser, at ca. halvdelen af befolkningen ønsker, at den kollektive trafik udbygges, og 83 % af trafikens miljø- og klimapåvirkning bør begrænses. Spørgsmålet er, hvilken udbygning der skal til, for at en større del af befolkningen vælger at benytte den kollektive trafik.

#### *Handlemuligheder*

Midttrafiks bestyrelse har visioner og ambitiøse mål for flere kunder samt mere tilfredse og loyale kunder.

Kommunerne kan sætte kollektiv trafik ind i deres by- og lokalplanlægning og gennem busprioritering og intelligent trafikstyring nedsætte rejsetiden i større byområder. Forskellige former for regulering af biltrafikken – for eksempel parkeringspolitikken i byerne – kan også have en fremmede effekt for den kollektive trafik. Ved at prioritere den kollektive trafik, er der gode erfaringer for, at man kan flytte trafikanter fra den individuelle til den kollektive trafik. Midttrafik har ingen kompetence på området og heller ingen midler. Midttrafik vil gerne bidrage med inspiration og henvisninger til gode erfaringer med for eksempel busprioritering, trafikstyring osv. Forbedring af vente- og omstigningsfaciliteter kan medføre, at kunderne oplever trygge og komfortable forhold.

Region Midtjylland har også mulighed for at understøtte særlige initiativer inden for regional udvikling.

Staten kan investere i at løfte kvaliteten af togbetjeningen generelt gennem udbygning af infrastruktur og forbedret togbetjening. Bus-tog-knudepunkter kan forbedres, og staten kan medvirke til lokale letbaneløsninger i de store byer. Staten bør også acceptere det ansvar, der følger med at være vejmyndighed, så også busstoppesteder, læskure m.v. ved statsveje bliver vedligeholdt og forbedret.

### **3.1.5 Konklusion**

Ovennævnte givne rammer og betingelser for Midttrafiks virke kræver en sammenhængende indsats - både på kort og langt sigt - og det vil fremgå af denne trafikplan. Men samtidig hermed er det vigtigt at gennemføre projekter her og nu, så kunder og borgere kan mærke en forskel, og så bestillernes økonomiske rammer kan overholdes.

## 3.2 Midttrafiks kunder

### 3.2.1 Hvem er kunderne?

Midttrafik har foretaget en interviewundersøgelse i 2007. Herfra stammer følgende data om Midttrafiks kunder:

<b>Antal</b>	Der foretages ca. 82 mio. rejser pr. år i busser og lokaltog i Midttrafik. 73 % rejser med bybusser, 20 % er med de regionale ruter, 5 % med lokalruter og 2 % med lokaltog. Lidt over halvdelen af alle rejser i Midttrafik foretages i bybusserne i Århus. Det skal bemærkes, at passagertal er behæftet med en vis usikkerhed. Passagertælling for 2008 er vedlagt som Bilag 5.
<b>Formål</b>	55 % af alle rejser har et fritidsformål, for eksempel. besøg, indkøb, bytur, sport og andet. 29 % er pendling mellem bolig og arbejde, 16 % er pendling til/fra uddannelse. Der er dog store forskelle mellem de enkelte rutetyper. På de regionale ruter er over 2/3 af rejserne til/fra arbejde og uddannelse.
<b>Køn</b>	61 % af kunderne er kvinder og 39 % mænd. Der er stort set den samme kønsfordeling på alle rutetyper.
<b>Alder</b>	Kunderne fordeler sig ligeligt med ¼ i hver af følgende aldersgrupper: 7 - 19 år, 20 - 29 år, 30 - 49 år og 50 - opefter. På de regionale ruter og lokalruter er der relativt flere unge. Andelen af ældre er størst i bybusser.

Disse data understøttes af en tilfredshedsundersøgelse Midttrafik gennemført i oktober 2008. Af den fremgik det, at 61 % af Midttrafiks kunder er kvinder; 47 % er mellem 15 og 24 år; 79 % rejser næsten hver dag eller flere gange om ugen; 70 % bruger busserne til/fra arbejde eller til/fra uddannelse mens 58 % bruger busserne morgen eller sidst på eftermiddagen.

### 3.2.2 Hvad synes kunderne?

Undersøgelsen havde til formål at dokumentere kundernes oplevede tilfredshed af busrejser i Midttrafik regi. Undersøgelsen skulle desuden dokumentere kundernes oplevelse af vigtigheden af de områder, der bliver spurgt til i undersøgelsen.

Endeligt skulle undersøgelsen dokumentere en række demografiske forhold (kundernes køn og alder) samt baggrunden for kundernes anvendelse af den kollektive trafik (formål med rejse, rejsefrekvens og rejsetidspunkt).

På en tilfredshedsskala fra 0 til 100, hvor 100 er et udtryk for mest tilfredshed er den generelle tilfredshed for Midttrafik 70. Der er dog nogen forskel med tilfredsheden mellem de områder, der er blevet spurgt til. Opsummerende kan man sige, at det er prisen på rejsen, informationer i bussen og venteforhold, der er mindst tilfredshed med generelt. Undtaget herfra er bybusserne i Århus, hvor det er støj i bussen og chaufførens kørsel, foruden prisen på rejsen, der er mindst tilfredshed med.

Udover tilfredsheden med en række forhold, er kunderne også blevet spurgt til vigtigheden. Det vigtigste forhold er overholdelse af køreplanen (rettidighed). Herefter kommer forhold omkring chaufføren (kørsel, venlighed og vejledning) samt afgang- og ankomsttidspunkter og tryghed i bussen.

Samme undersøgelse dokumenterede, at hvad angår kundernes tilfredshed er det trygheden i bussen, der er meste tilfredshed med.

Kundernes holdninger og krav til den kollektive trafik er relativt ens over hele landet. En række kundetilfredsundersøgelser hos for eksempel Movia viser, at hurtige og pålidelige rejser med bus og tog, er det som kunderne finder vigtigst. I de senere år er der sket en udvikling, hvor kunderne finder det lige så vigtigt, at chauffører og personale yder en god service. Information før, under og efter rejsen er et tema som i de senere år har fået større opmærksomhed blandt kunderne.

Hertil kommer kundeønsker om høj eller passende frekvens, et veludbygget rutenet, høj komfort, attraktive priser, sikkerhed og miljøvenlighed og et enkelt takstsystem.

### 3.2.3 Kunde henvendelser

I 2008 (pr. 3. kvartal) har Midttrafiks modtaget i alt 1723 kunde henvendelser vedr. buskørslen. Det omfattede 340 generelle henvendelser, 830 "ris og ros", 481 anmodninger om kompensation i henhold til rejsegarantien, og 72 under andet. Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid var 4,7 dage.

I kategorierne "ris og ros" og "andet" henvendte kunderne sig omkring følgende emner:

Billettering og takstsystem	4 %
Information	4 %
Driftsforhold, svigt	44 %
Klager over chauffører	34 %
Klager omkring komfort	3 %
Køreplanlægning og korrespondance	3 %
Andet	7 %
Ros	1 %
I alt	100 %

### 3.3 Midttrafiks omsætning

Midttrafiks forretningsområder omfatter, som tidligere nævnt, i hovedtræk busdriften, tilskud til Midtjyske Jernbaner A/S (de tidligere Lemvigbanen og Odderbanen), handicapkørsel samt selve Trafikselskabet, som omfatter fællesaktiviteter som information, markedsføring samt administration.

Den samlede omsætning i Midttrafik var i 2007 på ca. 1,3 milliarder kroner. Fordelingen af udgifter og indtægter på de enkelte forretningsområder er gengivet nedenfor.

Regnskab 2007 på hovedområder (mio.kr.)

		Regnskab
<b>Busdrift</b>	Udgifter	1.087,3
	Indtægter	-618,7
	Netto	468,6
<b>Privatbaner</b>	Udgifter	43,9
	Indtægter	-15,3
	Netto	28,6
<b>Handicapkørsel</b>	Udgifter	44,9
	Indtægter	-5,3
	Netto	39,5
<b>Trafikselskabet</b>	Netto	109,3

Udgifterne er primært betalinger til de vognmænd, Midttrafik har indgået kontrakter med vedrørende buskørsel samt kørsel med handicappede.

Indtægterne omfatter salg af billetter til kunderne samt egenbetaling vedrørende handicapkørslen.

Forskellen mellem udgifterne og indtægterne finansieres af kommunerne samt af Region Midtjylland.

I lighed med de øvrige trafikselskaber, har Midttrafik oplevet en tilbagegang i passagertallet, hvilket blandt andet har betydet et væsentligt fald i indtægterne, i forhold til de forventede indtægter i 2007.

### **3.4 Midttrafiks rutenet**

Midttrafiks rutenet består af en rutebunden del og en behovsstyret del.

I Bilag 6 er vist status for de aktuelle ruter hos de enkelte kommuner og Region Midtjylland samt passagertællinger og bestillerøkonomi.

#### **3.4.1 Rute-kørsel**

Ved Midttrafiks dannelse overtog Midttrafik et betydeligt rutenet fra de afgivende myndigheder. Det drejer sig om:

- To privatbaner – Odderbanen og Lemvigbanen, nu: Midtjyske Jernbaner A/S. Privatbanerne finansieres af Region Midtjylland
- Et regionalt rutenet, som i al væsentlighed består af ruter, der tidligere blev administreret af Århus og Ringkøbing Amt, samt en del af de ruter der tidligere blev administreret af VAT (Vejle Amts Trafikselskab) og VAFT (Viborg Amt Fælleskommunale Trafikselskab). Det regionale rutenet består ved Midttrafiks dannelse pr. 1.1. 2007 af ca. 97 regionalruter og 11 X busruter, der kører på tværs af kommunegrænser og omfatter godt 800.000 køreplantimer. Dele af det regionale rutenet drives i samarbejde med Sydtrafik og Nordjyllands Trafikselskab. X Bus administreres af et sekretariat, der finansieres i fællesskab af de 3 jyske trafikselskaber, men har til huse hos Midttrafik. Finansieringen af X bussernes drift sker på samme måde som almindelige regionalruter.
- Et omfattende bybussystem i Århus Kommune, der tidligere blev administreret af kommunen selv. Bybusserne i Århus Kommune kører ca. 590.000 timer om året. Køreplanlægningen i Århus varetages i dag fortsat af Århus Kommune.
- 6 større bybussystemer i henholdsvis Horsens, Silkeborg, Herning, Holstebro, Viborg og Randers. Bybussystemerne i Silkeborg, Herning, Holstebro og Randers blev tidligere administreret af de lokale kommuner, mens bybusserne i Horsens og Viborg blev administreret af de lokale trafikselskaber. Af de nævnte er bybussystemet i Randers størst med ca. 77.000 køreplantimer om året.
- 7 mindre bybussystemer i Grenaa, Odder, Skanderborg, Brande, Ikast, Struer og Skive bestående af fra 1-6 ruter. Alle disse – bortset fra Skive - blev tidligere administreret af den lokale kommune.
- Et antal lokalruter – altså ruter, der kører udelukkende inden for en kommune. Disse ruter blev i det gamle Århus Amt og Ringkøbing Amt som hovedregel administreret af kommunerne selv. I enkelte tilfælde er der tale om gamle regionalruter, som amterne administrerede indtil strukturreformen, men som efter strukturreformen blev lokalruter på grund af kommunesammenlægning. I det tidligere Viborg Amt og i det tidligere Vejle Amt blev ruterne administreret af trafikselskaberne.
- Endelig er der et antal såkaldte "rabatruter". Disse ruter er åbne skolebusruter, der har fået navnet "rabatruter", fordi kommunerne får rabat på administrationsudgifterne hos Midttrafik. Dette skyldes, at ruterne planlægges af kommunerne selv, mens de kontraktmæssigt og afregningsmæssigt er tilsluttet Midttrafik. I størstedelen af Midttrafiks område var disse ruter tidligere kommunalt administreret. Undtaget herfor er ruter fra det tidligere VAT (Vejle Amts Trafikselskab) og til dels det tidligere



VAFT (Viborg Amt Fælleskommunale Trafikselskab), hvor trafikselskaberne varetog administrationen.

Samlet set består Midttrafiks nuværende rutenet derfor af en række meget forskelligartede tilbud, sammensat af de afgivende myndigheder, og derfor uden overordnet struktur og sammenhæng. En væsentlig opgave for Midttrafik i planperioden er derfor at sikre en sådan struktur – og etablere nogle principper for Midttrafiks rutenet. I Bilag 1 til denne trafikplan er der udarbejdet et forslag til sådanne planlægningsprincipper.

### **3.4.2 Behovsstyret kørsel**

Behovsstyret kørsel har til formål at dække kørselsbehov, der er så spredte, at de ikke er egnet til at blive dækket af traditionel rutebus kørsel. Den behovsstyrede kørsels særlige kendetegn er, at den kun kører hvor og når der er behov, udføres af taxaer og minibusser og ikke nødvendigvis har et fast ruteforløb, men kan typisk køre fra dør til dør. Behovsstyret kørsel kan derfor betjene områder og tidspunkter hvor behovet, kundegrundlaget, er meget lille, eller hvis kørselsbehovet er individuelt og derfor ikke kan tilpasses fast rutekørsel. Den behovsstyrede kørsel er derfor karakteriseret ved at skulle bestilles og kan variere fra dag til dag.

I Midttrafik udføres 4 former for behovsstyret kørsel, der er nærmere beskrevet i det vedlagte Bilag 2:

- Den individuelle handicapkørsel
- MIDTTUR
- Telebus kørsel og teletaxa
- Kørsel med borgere, der har lovmæssigt krav til transport til f.eks. sygehus, læge, speciallæge dagcenter, samt institutionskørsel for kommuner

Det skal bemærkes at sidstnævnte kørselstype er opgaver, som Midttrafik udfører for kommuner og region efter nærmere aftale.

Midttrafik koordinerer i dag en stor del af disse kørsler via et IT-system, der betjenes i Midttrafiks kørselskontor. 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. Der er kontrakt med ca. 100 vognmænd om udførelse af den koordinerede kørsel. På en hverdag i efteråret 2008 befordres ca. 1.600 kunder i den behovsstyrede kørsel.

<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

## 4 Indsatsområder i planperioden

I dette kapitel beskrives de større indsatsområder, som Midttrafik vil prioritere i perioden 2009-2013 med henblik på at opfylde Midttrafiks langsigtede mål og visioner, som er beskrevet i Kapitel 2.

En del af indsatsområderne forventes at række længere end 2013. Efter to år vil der blive fulgt op på indsatsområderne med henblik på eventuelt justering af indsatsområder og tidshorisont. Trafikplanen lægger op til indsatsområder for samtlige parter, som kan påvirke udvikling af den kollektive trafik.

Indsatsområderne, som er nærmere beskrevet nedenfor, er inddelt i fem hovedgrupper, svarende til Midttrafiks Strategiplan, som beskrevet i Kapitel 2:

- **Flere loyale kunder**
- **Tilfredse leverandører**
- **Tilfredse bestillere**
- **Et mere sammenhængende rutenet**
- **Midttrafik og miljøet**

### 4.1 Flere loyale kunder

Tilfredse kunder er loyale og er gode ambassadører; Midttrafik skal have fokus på at forbedre produktet, der hvor det giver højere kundetilfredshed.

Midttrafik skal sammen med leverandøren forbedre busrejsen, så kundernes behov for rettidighed, tryghed og god service imødekommes. Fokus på information, kommunikation, salg og kvalitet er en væsentlig opgave for Midttrafik. Det er blandt andet gennem information til/kommunikation med kunder og øvrige interessenter, at grundlaget for den gode kvalitet skabes og salget fastholdes og udvikles. Blandt andet skal der være et stærkt fokus på systemer, der sikrer at information, kommunikation, salg og kvalitet til stadighed dokumenteres og udvikles.

#### 4.1.1 Informationsgivning

Det skal være nemt for kunderne at få information om den kollektive trafik før og under rejsen. En ny samlet strategi for salg og information, skal sikre, at kunderne fremover kan få service af høj kvalitet - hos færre og mere professionelle informationssteder. Som supplement hertil vil Midttrafik udvide kilder til information gennem en vifte af medier; radio, internet, mobil og gennem info-skærme i busser og på stationer.

Midttrafiks hjemmeside er et centralt sted, hvor kunderne selv kan søge information. Hjemmesiden skal til stadighed udvikles så den understøtter kundernes behov, blandt andet med nye individuelle services, og som medvirker til at skabe større loyalitet. Det kan for eksempel være at abonnere på driftsinformation eller omkring planlagte ændringer på en bestemt rute.

Der skal være et endnu tættere samarbejde med regionale og lokale radiostationer omkring trafikinformation. Brugen af Rejseplanen som informationsværktøj skal udbredes, blandet med

mobilservice og information om aktuelle afgange fra stationer og pladser, men også fra stoppesteder udenfor byerne.

På sigt skal kunderne kunne få information om realtid, men det kræver omfattende investeringer fra bestillernes side.

#### **4.1.2 Tryghed**

Kunderne skal være trygge, når de rejser med Midttrafik

Midttrafik skal hjælpe busselskaber og taxavognmænd med at sikre, at chaufførerne kører sikkert, og at de med deres tilstedeværelse og opførsel er med til at skabe tryghed for kunderne.

Midttrafik skal stille krav om, at ventefaciliteterne opgraderes, så de opleves som trygge og ordentlige - konkret skal der udarbejdes minimumskrav til stoppesteder og rutebilstationer.

#### **4.1.3 Fleksibel salgsstruktur**

Et væsentligt element i den samlede strategi for salg og information er udviklingen af det eksisterende salgs- og informationsapparat.

Midttrafik har ved sin dannelse overtaget en vifte af forpligtigelser og aftaler med salgssteder, rutebilstationer og omkring øvrige faciliteter til kunderne i hele Region Midtjylland.

Samlet er der 70 egentlige salgssteder og yderligere 350 kiosker i det midtjyske område, der sælger billetter og kort for Midttrafik.

Der vil fremover være en række centrale salgssteder, som sælger alle Midttrafiks produkter. Hertil vil der være et tæt samarbejde med andre trafikaktører (bl.a. DSB og Arriva) om fælles salg og service. Med hensyn til f.eks. salg af klippekort og andre særlige produkter, vil Midttrafik arbejde for at udbrede salgsnettet gennem samarbejde med lokale kiosker, supermarkeder mv.

På decentrale salgssteder skal Midttrafiks produkter være lettilgængelige og synlige. Det er et indsatsområde for Midttrafik at få gennemført en sammenhængende strategi for salg af produkter fra decentrale salgssteder. Der er etableret salg af Midttrafiks klippekort hos decentrale salgssteder i Randers og Silkeborg. I Århus har dette salg eksisteret i mange år. I byer med omfattende bybuskørsel (Horsens, Herning, Holstebro og Viborg) kan lignende strategi med etablering af decentrale salgssteder medvirke til at øge tilgængeligheden til Midttrafiks produkter.

Midttrafik arbejder for at en større andel af passagerindtægterne sælges fra centrale salgssteder. Et væsentligt element i denne strategi er at etablere et internetsalg til kunderne.

Det er et mål, at det i løbet af 2009 bliver muligt for kunderne at købe Midttrafiks produkter via WEB-salg. I opstarten vil det kun være periodekort, der er tilgængelige via et internet salg, men på sigt skal flere produkttyper tilføjes Midttrafiks internetsalg. Et konkret eksempel er at Midttrafik fra september 2008 tilbyder større virksomheder salg af erhvervskort til medarbejderne i virksomheden.

Etablering af internetsalg er et indsatsområde, Midttrafik vil prioritere højt. Internetsalg kan frigøre administrative omkostninger og kan lette billettering for chauffører. Kortere billettering fremmer mulighed for kortere køretider. Især i bybussystemer vil det medvirke til forbedrede arbejdsforhold for chauffører.

På sigt skal (evt. indførelse af) rejsekortet finde indpas i en fremtidig salgsstruktur.

#### **4.1.4 Midttrafiks prispolitik – rabat til den faste kunde**

Midttrafiks grundlæggende takstsystem og takster er baseret på, at der er 3 hovedgrupper af kunder i kollektiv trafik. Den daglige bruger, den jævnlige bruger og den sjældnere bruger. Hver enkelt kunde har sit eget transportbehov, og kunderne har mulighed for at vælge den billettype, der passer bedst til eget behov. Produktsortimentet afspejler denne struktur. Midttrafiks takstpolitik skal imødekomme behovet for den enkelte kunde, og Midttrafiks takststruktur skal favorisere faste og jævnlige kunder. Det er et indsatsområde, at takststrukturen ved kommende takstændinger tilrettelægges med kundevenlige rabatter, især på produkter der henvender sig til faste og jævnlige kunder.

#### **4.1.5 Rejsekortet**

Midttrafik overvejer 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 kunderne om få år kan rejse over hele landet på rejsekortet. Med rejsekortet behøver kunderne ikke længere at have kendskab til udviklede takst- og zonesystemer.

Det er et indsatsområde, at Midttrafik i samarbejde med øvrige trafikelskaber medvirker til udarbejdelse af et beslutningsgrundlag, som beskriver de økonomiske konsekvenser for bestillerne. Der forventes en beslutning i foråret 2009.

#### **4.1.6 Viden om kundernes præferencer og vurderinger**

Viden om kunderne – hvad er deres oplevelser af kvaliteten i Midttrafiks produkter og hvilke forhold har betydning for dem i vurderingen af produkter – er af væsentlig betydning i realiseringen af Midttrafiks visioner.

Midttrafik planlægger at gennemføre regelmæssige undersøgelser af brugerne af den kollektive trafik. Der vil være fokus på deres oplevelser af kvaliteten og på hvilke forhold, der har betydning for deres valg af transportform. Der vil desuden blive gennemført undersøgelser af kundernes faktiske brug af den kollektive trafik og ønsker til fremtidige produkter. På sigt kan der nedsættes permanente fokusgrupper, der kan anvendes til løbende information om kundernes oplevelser og ønsker.

I efteråret 2008 er der gennemført en kundetilfredshedsundersøgelse i Midttrafik. Med undersøgelsen er der dels tale om et kvalitetstjek, men undersøgelsen skal også medvirke til at målrette udviklingen for hvad Midttrafik skal arbejde med i de kommende år.

Der er rejsegaranti i Midttrafik. Rejsegaranti er kundernes sikkerhed for, at de altid når frem til deres rejsemål i tide. På baggrund af ca. 700 henvendelser (2007) får ca. 95 % af dem en økonomisk kompensation i henhold til rejsegarantiordningen. Det understreger rejsegarantiens styrke og berettigelse som et centralt element i Midttrafiks kundeservice. Rejsegarantien er netop indført i bybusserne i Århus.

Foruden rejsegarantien får Midttrafik ca. 2000 øvrige kundehenvendelser. Den viden som Midttrafik får gennem henvendelserne vil blive brugt aktivt til produktudvikling og til kvalitets- og serviceforbedring. Mange kunder reagerer positivt, når de hurtigt får et svar på deres henvendelse, selvom det har været en klage.

#### **4.1.7 Fokuseret markedsføring**

Målet med markedsføring er dels at få flere kunder, dels at fastholde flest mulige kunder længst muligt.

Markedsføringen handler om at positionere produktet som en relevant og enkel måde at komme frem på, skabe sympati for produktet og forbedre produktets omdømme. Med en konsekvent og langsigtet markedsføringsstrategi skal markedsføringen bidrage til at nå Midttrafiks mål.

Midttrafik arbejder med to begreber inden for markedsføring målrettet kunder og borgere. Det er omdømmemarkedsføring og produktmarkedsføring.

Målet for omdømmemarkedsføring er, at den kollektive trafik fremstår som et kendt og attraktivt tilbud for borgerne i Region Midtjylland. Et godt omdømme skal bidrage til at styrke markedets og interessenternes interesse og præferencer for den kollektive trafik og på lang sigt bidrage til at Midttrafik når sine mål.

Omdømmemarkedsføring er - modsat produktmarkedsføring - generel information om fordelene ved at rejse kollektivt. Det kan for eksempel være ved at synliggøre miljøgevinsten ved at flere borgere rejser kollektivt. Det kan også være ved at gennemføre kampagner, der skal sikre, at busselskaberne har et godt rekrutteringsgrundlag for nye chauffører.

Midttrafik vælger hvert år, i samarbejde med bestillerne, et antal produkter, som markedsføres. Bestillerne har mulighed for at understøtte dette gennem lokal markedsføring.

Produktmarkedsføring kan også være at indgå billetsamarbejder med kultur- og turistattraktioner i regionen – og dermed gøre det let for kunderne at bruge den kollektive trafik.

Midttrafik udarbejder årligt en marketingplan, som bestyrelsen beslutter. Marketingplanen indeholder konkrete initiativer for, hvordan Midttrafik i samarbejde med bestillere og leverandører vil nå målene indenfor det budget, der er til rådighed.

#### **4.1.8 Kvalitetssikringssystemer**

Hvert år foretager Midttrafik et køreplansifte. I forbindelse med dette arbejde inviterer Midttrafik kunder, samarbejdspartnere og andre til at komme med forslag til ændringer til den eksisterende køreplan. Denne information giver Midttrafik et billede af hvad der sker i Midttrafiks område med hensyn til pendlerstrømme, udviklingen af uddannelsesinstitutioner, boligområder osv. og danner basis for 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.

Det er altafgørende for kunderne, at bus- og taxaselskaber leverer stabil og pålidelig drift, som forudsætning for, at kunderne vil bruge den kollektive trafik.

Kundeundersøgelser viser, at god chaufførservice er næst vigtigste parameter for kunderne. Derfor skal Midttrafik dels understøtte selskaberne i at udvikle chaufførservice, dels hjælpe til med at udvikle chaufførfaget og lette rekrutteringen, f.eks. gennem jobportalen for chauffører. Det er afgørende, at busselskabernes viden samles op, så tilbuddene bliver bedre indenfor planlægning, kørsel, billettering osv. Der er nedsat kvalitetsudvalg med selskaberne for at sikre dette.

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.

Der skal herudover indrettes et effektivt og billigt kvalitetsstyringssystem, som dels består af busselskabernes egenkontrol og dels eksterne stikprøver af den oplevede kvalitet.

## **4.2 Tilfredse leverandører**

Busselskaber, vognmænd og salgssteder har den direkte kontakt med kunderne, og Midttrafik skal sikre, at de har incitament til at øge kundernes tilfredshed.

### **4.2.1 Leverandører, samarbejdspartnere, presse m.v.**

Et godt og tæt samarbejde mellem vognmænd, chauffører og Midttrafik er helt afgørende for at nå målet om større tilfredshed og flere kunder med den kollektive trafik.

Samarbejdet er formaliseret gennem etableringen af kvalitetsudvalg og entreprenørudvalg med deltagelse af både chauffører og vognmænd.

Midttrafik har desuden i foråret 2007 gennemført en undersøgelse af leverandørernes tilfredshed. Der var fokus på deres oplevelse af samarbejdet med Midttrafik og på hvilke forhold i samarbejdet, de vægtede højest. Det er hensigten at fortsætte undersøgelserne og at de skal danne grundlag for den løbende dialog mellem Midttrafik og leverandørerne, som leverer den direkte service overfor kunderne.

Mange chauffører og busselskaber gør en stor indsats i forhold til sikre en god og tryk kollektiv trafik. Dog omhandler mange kundeklager chaufførernes service. Dette vil fremover være et særligt fokusområde, og hvor der ligeledes vil blive arbejdet med chaufførernes og busselskabernes rammevilkår omkring kørslens udførelse. Bl.a. vil Midttrafik arbejde for, at chaufførernes arbejdsmiljø indarbejdes i alle fremtidige kontrakter. Ligeledes er det et mål, at busselskaber og chauffører skal have bedre redskaber for at kunne yde en god kundeservice, for eksempel en opdateret chaufførhåndbog, samt relevant, målrettet og klar chaufførinformation, fornuftige køreplaner og letforståelige takst- og billetregler. Midttrafik gennemfører løbende kampagner for at forebygge vold mod chauffører og øge trygheden i busserne.

I samarbejde med busselskaberne vil Midttrafik gå aktivt ind i opgaven med at sikre, at der også fremover kan rekrutteres gode chauffører. Chaufførportalen [www.chauffor.nu](http://www.chauffor.nu) er et eksempel på et fælles initiativ, der dels sigter på at formidle jobs og dels søger at skabe et bedre omdømme omkring chaufførjobbet, og der skal arbejdes med at forbedre chaufførservice, for eksempel gennem certificering.

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.

### **4.2.2 Takstsamarbejde med togoperatører**

Midttrafiks samarbejde med jernbaneoperatørerne i Region Midtjylland skal fremmes.

Samarbejdet giver kunderne valgmulighed mellem bus og tog ved rejser indenfor Midttrafiks prisområder. Takstsamarbejde giver også kunder med jernbaneoperatørernes billetter og kort mulighed for at stige om til bus i stationsområdet. Takstsamarbejdet mellem trafikselskaberne og jernbaneoperatørerne er fastlagt i Lov om trafikselskaber, og Midttrafik er forpligtiget til at indgå aftaler med jernbaneoperatører, som giver kunder mulighed for at rejse i både bus og

tog på samme billet. Midttrafik deler takstkompetencen med togoperatørerne. Det betyder, at Midttrafik skal aftale aktuelle takster med DSB og Arriva Tog A/S.

#### **4.2.3 Harmonisering af rejseregler**

Midttrafiks rejseregler skal løbende revideres. På trods af de harmoniseringer, der indtil videre er gennemført i Midttrafik, er der fortsat et stort behov for at få forenklet rejsereglerne i kollektiv trafik. Det er et mål for Midttrafik, at der for kunderne er forståelige og retfærdige rejseregler, som det er muligt at administrere for chaufføren på en let måde.

#### **4.2.4 Harmonisering af billettyper**

For at effektivisere administrationen er det en opgave at rydde op i antallet af billettyper der findes i Midttrafik. Midttrafik har i 2007 og 2008 fjernet mindre betydende billettyper, for derigennem at gøre det simpelt og enkelt at anvende kollektiv trafik. I 2009 udgår et antal af de specialbilletter, der benyttes som kombinationsbillet til bustransport og entrè til turistattraktioner. Fremadrettet vil Midttrafik løbende vurdere nytten ved opretholdelse af givne billettyper i forhold til administrationen af dem.

Salgssteder og rutebilstationer er også tæt knyttet til Midttrafik og udviklingen af den kollektive trafik gennem etableringen af et samarbejdsudvalg.

#### **4.2.5 Incitamerter for busselskaber til at skaffe flere kunder**

Midttrafiks kontrakter om buskørsel er udformet som såkaldte bruttokontrakter. Busselskaberne får betaling pr. udført køreplantime og pr. indsat bus. Busselskaberne har derimod ingen direkte interesse i indtægterne ved salg af billetter og kort, som fuldt ud tilfalder Midttrafik.

Formålet med en incitamentskontrakt skal være at tilskynde alle involverede parter til at arbejde for en styrkelse af den kollektive trafik, således at borgerne får mest mulig kørsel og anden service pr. tilskudskrone. Det skal ske ved at inddrage busselskabets chauffører og andre, der har at gøre med driften.

Med fokus på økonomien i forbindelse med kørslen vil der kunne lægges vægt på såvel indtægtssiden som omkostningssiden.

Såfremt et krav om deltagelse i en incitamentsordning medtages i et udbud, kan tilbudsgivernes villighed til at forpligtige sig hertil eventuelt tillægges vægt ved Midttrafiks valg mellem indkomne tilbud.

Erfaringer fra svenske incitamentskontrakter viser bl.a. at man med høj service, rettidige og flere afgange har fået 30 % flere kunder i busserne i Helsingborg gennem de seneste år. En del af busselskabets indtægter er afhængige af, om kunderne er tilfredse, om bussen kommer til tiden og at chaufførerne gør noget for at gøre kunderne glade.

Midttrafik har iværksat et pilotprojekt på den regionale Rute 118, Århus-Randers, der løber frem til sommeren 2009. På dette pilotprojekt vil der blive iværksat forskellige initiativer til at øge kundetilfredsheden og rejsens kvalitet. Disse initiativer omhandler bl.a. chaufførens service og chaufførens kørsel. Midttrafik har i den forbindelse indledt en tæt dialog med den pågældende vognmand og rutens chauffører.

I gennem hele projektperioden vil der blive foretaget målinger, således at det er muligt at dokumentere kundernes tilfredshed.

Erfaringerne fra pilotprojektet skal efterfølgende anvendes i udarbejdelsen af forslag til incitamentskontrakter.

Herudover vil der blive gennemført forsøg på bybuslinjer i Viborg, Holstebro og Randers og det skal undersøges om leverandører, der performer godt, kan tilgodeses i kommende udbud.



## 4.3 Tilfredse bestillere

Midttrafik skal understøtte bestillerne i at tilbyde god kollektiv trafik ved at give god faglig rådgivning, sikre stabil drift samt systematisk rapportering om økonomi og nøgletal for den kollektive trafik.

Midttrafiks bestillere - Region Midtjylland og kommunerne - er vigtige samarbejdspartnere, bl.a. 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.

### 4.3.1 Fremkommelighed for busser

Udviklingen i den lokale infrastruktur har betydning for mulighederne for at levere et attraktivt og effektivt kollektivt trafiksystem. Når bussen holder i kø medfører det, at færre kunder ønsker at anvende bussen, ligesom det medfører en udgift til kommuner og region som reelt set ikke har nogen værdi.

Midttrafik opfordrer vejmyndighederne til at arbejde med at sikre bussernes fremkommelighed. Det kan ske via særlige busveje og busbaner, ved busprioritering i signalanlæg samt i det hele taget ved hensyntagen til bustrafikken i forbindelse med etablering og renovering af vejanlæg, pladser m.m. Midttrafik ønsker at indgå i dialog med kommunerne så tidligt som muligt ved ændringer i infrastruktur og opfordrer kommunerne til at tænke busdrift ind i den lokale infrastruktur.

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.

### 4.3.2 Fysisk planlægning: kommune- og lokalplanlægning. Kommunale mobilitetsplaner

Trafikplanen forudsættes at indgå i kommuneplanen – og kommuneplanen skaber rammerne for trafikplanen. Tidsfølgen for udarbejdelsen vil være forskellig i de enkelte kommuner, men det er vigtigt, at der er sammenhæng, da der er en tæt sammenhæng mellem etablering af et attraktivt og effektivt lokalt- og regionalt rutenet og den fysiske og infrastrukturelle planlægning i kommunerne.

Et attraktivt kollektivt trafiktilbud med høj frekvens forudsætter således et betragteligt kundeunderlag. Den fysiske planlægning i kommunerne kan understøtte dette, ved at etablere nye bolig- og erhvervsområder på en måde, så det bliver muligt at understøtte en god kollektiv trafik. Byfortætning understøtter typisk mulighederne for at etablere en attraktiv og effektiv kollektiv trafik, ligesom en hensigtsmæssig placering af nye erhvervsområder, skoler, institutioner m.m. gør det lettere at sikre et tilbud om en god kollektiv trafik.

Gennem vejplanlægningen skabes der også mulighederne for en effektiv kollektiv trafikbetjening.

Det er vigtigt, at kommuneplanen foreskriver, at lokalplaner skal udarbejdes, så de giver mulighed for effektiv kollektiv trafikbetjening – for eksempel at bussen kører direkte gennem området frem for at kunderne får lange gangafstande eller bussen skal sno sig igennem hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Transporten giver stigende trængselsproblemer og følgende miljøproblemer. En mobilitetsplan giver mulighed for at forholde sig til de regionale og lokale udfordringer. I mobilitetsplanlægningen er der ifølge debatoplægget "*Effektiv mobilitet – øget konkurrence evne og bedre miljø*" (2008) fra Danske Regioner følgende virkemidler:

- Mere konkurrencedygtig kollektiv trafik
- Bedre sammenhæng mellem transportformerne
- Økonomiske incitament
- Fysisk planlægning
- Trafikledelse (ITS)
- Bedre vilkår for cyklister

Trafikplanen har således tæt sammenhæng med en mobilitetsplan, og Herning Kommune har i samarbejde med Midttrafik iværksat arbejdet med mobilitetsplanen i 2008.

#### **4.3.3 Partnerskab med bestillerne**

Der er vedtaget en standard samarbejdsaftale mellem Midttrafik og bestillerne. Formålet med standard samarbejdsaftalen er at sikre, at der er en fælles forståelse for, hvad Midttrafik gør, og hvad kommunerne og Region Midtjylland selv skal gøre for at give kunderne den bedst mulige kollektive trafik.

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 Region Midtjylland, der finansierer ruten.

Midttrafik samarbejder derfor med kommunerne og Region Midtjylland på en række områder, for eksempel gennem Midttrafik bestyrelse og repræsentantskab, gennem deltagelse i kommunaldirektørmøder og KKR, deltagelse i fagudvalgsmøder i Region Midtjylland, og gennem Fagligt Forum, hvor Midttrafiks administration drøfter relevante emner med medarbejdere fra kommunernes og Region Midtjyllands administration.

#### **4.3.4 Billig administration**

Midttrafik skal demonstrere stordriftsfordele, også i administrationen. Udgifter til fællesaktiviteter og personale er reduceret med 10 % i 2008 og der er etableret en udviklingspulje på 3 millioner kroner i 2009 indenfor budgettet. Jo flere standardiserede løsninger der vælges, jo nemmere er det at gennemføre stordriftsfordele.

#### **4.3.5 Skabe indtægter**

Midttrafiks takster skal skabe indtægter. Midttrafik skal sikre, at taksterne og takstsystemet giver de indtægter, der forventes. Et væsentligt indsatsområde er, at få et samlet overblik over indtægtsdannelsen og få den fordelt præcist på bestillerne.

Med statens indførelse af et takststigningsloft er Midttrafik underlagt en begrænsning. Takststigningsloftet angiver den maksimalt mulige prisstigning i forhold til det foregående års takster. Loftet indebærer, at prisstigningerne – for Midttrafik som helhed – gennemsnitligt ikke må overstige det udmeldte loft.

#### **4.3.6 Ensartede takster i hele Midttrafik**

Midttrafik arbejder for at harmonisere taksterne, så de bliver mere ens. Det er et mål, at prisen for en rejse ikke afhænger af hvor i Midttrafiks område rejsen foregår. Ved Midttrafiks start primo 2007 var regionen opdelt i 4 prisområder (Midt, Syd, Vest, Øst) med 4 forskellige sæt af priser. Ved skiftet til 2008-takster er bibeholdt de 4 prisområder, men med kun 2 takstsæt (for Vest og Midt/ Syd/ Øst).

Når der endnu ikke er ensartede priser i hele Midttrafik, skyldes det forskelle i zonestørrelserne - primært særligt store zoner i takstområde vest - samt forskelle i billetteringsudstyret. En videre harmonisering af priser og takstområder i hele Midttrafik kræver forudgående zonereform, nyindkøb/tilpasning af billetteringsudstyr og vurdering af om priserne skal være den samme, hvor busser kører meget/lidt.



Midttrafiks målsætning på takstområdet er at fortsætte harmoniseringen efter udgangen af 2008.

#### 4.3.7 Fleksibelt takstsystem

Det følger af lov om trafikkselskaber, at kompetencen til at fastsætte taksterne udelukkende ligger i Midttrafik. Sammen med kompetencen til at fastsætte taksterne følger også kompetencen til at beslutte sig for, hvilket takstsystem der skal være gældende. Den enkelte kommune eller bestillerne kan ikke på egen hånd træffe beslutning om takster.

Midttrafik arbejder for, at takstsystemet, i et begrænset omfang, giver mulighed for at tilpasses bestillerens ønsker og behov. Således er der på nuværende tidspunkt mindre skolebusruter og rabatrunder der anvender 0-takst, fordi indtægterne er beskedne. Aktuelt drejer det sig om Odder, Ikast-Brande og Lemvig kommuner. Favrskov kommune har også 0-takst, dog med undtagelse af 2 lokalruter. I andre tilfælde er der lokalruter, der har særlige billetter/takster, der afviger i forhold til Midttrafiks takster. Disse ruter er overført til Midttrafik, med de eksisterende ordninger, af de afgivne myndigheder.

Midttrafik vil arbejde for at harmonisere flere af disse særordninger, således et antal af garderobebilletter forsvinder, så den kollektive trafik i højere grad følger de samme takster, og det bliver lettere for kunderne, chaufførerne og administrationen. Det vil ske i et samarbejde med den enkelte bestiller og ud fra kriterier der tilgodeser forhold, der er bedst egnet for den aktuelle rute og det geografiske område.

#### 4.3.8 Harmonisering af billetteringsudstyr

Midttrafik har overtaget forskellige typer elektroniske billetmaskiner. Dels er nogle billetmaskiner ældre end andre, og dels er programversionerne i billetmaskinerne forskellige. Forskellene betyder, at nogle billetmaskiner kan mere end andre, og det giver de konsekvenser, at kunderne ikke kan forvente samme service over hele Midttrafik. Det er en barriere i Midttrafiks bestræbelser for at tilbyde kunderne ensartet service og billettering.

Billetteringsudstyr i bybusser og lokalruter er heller ikke ens, og det giver tilsvarende udfordringer for Midttrafik med at harmonisere og forenkle servicen til kunderne. Det er et indsatsområde for Midttrafik at arbejde med denne problemstilling, og sammen med bestillerne afdække muligheder for, med beskedne investeringer, at udvikle løsninger, som forbedrer servicen til kunderne og reducerer administrationsudgifterne.

## ***4.4 Et mere sammenhængende rutenet***

Midttrafik skal tilpasse rutenettet til de nye transportønsker og vækstområder i Midtjylland, og tilbuddet skal indrettes efter efterspørgslen og de økonomiske rammer, bestillerne har.

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 og for byudviklingen, herunder planlægning af boligområder, erhvervsområder og rejsemål i form af centre og større institutioner/aktiviteter. 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 myndighedsgrænser afpasset efter borgernes transportbehov.

Er der for eksempel dobbeltdækning med regional busrute og bybusrute eller med regional rute og lokalrute? Dækker den nuværende kørsel kundernes transportbehov set i relation til øget pendling og byvækst? Er der uhensigtsmæssige arbejdsdelinger mellem den regionale og den lokale trafik? Er der større transportbehov, som ikke dækkes effektivt af den kollektive trafik? Eller er der transportbehov, som mere effektivt kan løses af behovsstyret kørsel end af rutekørsel?

Det er desuden et hovedformål at få harmoniseret de rutenet, som har eksisteret siden før kommunalreformen, med bestillerens ønsker til den fremtidige kollektive trafik indenfor deres geografiske myndighed.

### **4.4.1 Områdeplaner for større byer**

Udarbejdelse af områdeplaner for de større byer er et vigtigt indsatsområde. 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 for eksempel vurderes for de enkelte geografiske områder, om der er "dobbeltdækning" med kørsel for eksempel af regional rute og bybusrute, om der er udækkede behov for kollektiv trafik for eksempel 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, for eksempel 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 – for eksempel via højfrekvente busruter i letbanens tracé, indtil letbanen etableres. Regionale ruter og kommunale ruter, herunder bybusruter, kan f.eks. koordineres efter principper, der anbefales af HiTrans – et forskningsprojekt over tilrettelæggelse af bustrafik. Hermed sikres, at kundernes rejsebehov tilgodeses, samtidigt med at ruterne supplerer og ikke konkurrerer med hinanden.

Det er aftalt mellem Århus Kommune og Region Midtjylland, at der skal laves en områdeplan for Århus området inden sommeren 2009. Der arbejdes sideløbende på en områdeplan for Randers.

Konkrete effektiviseringsprojekter vil blive udarbejdet og gennemført sideløbende med den overordnede planlægning.

#### **4.4.2 Trafikplaner for øvrige kommuner og for det regionale rutenet - effektivisering og revision efter kommunernes og Region Midtjyllands mål**

For de øvrige kommuner og Region Midtjylland skal det også sikres, at udnyttelsen af de samlede ressourcer bliver økonomisk effektiv, set i forhold til de politiske mål med den kollektive trafik.

Som følge af høringen i kommunerne og KKR af Region Midtjyllands plan for et effektiviseret og moderniseret regionalt rutenet har Kommunekontaktudvalget i august 2008 nedsat en administrativ styregruppe (Trafikstyregruppen). Trafikstyregruppen har følgende kommissorium for sit arbejde:

*Trafikstyregruppen skal tilrettelægge en koordineret proces således, at der senest 1. april 2009 kan foreligge et forslag, der er koordineret mellem bestillerne med det formål at optimere det kollektive rutenet indenfor bestillernes økonomiske rammer, og er koordineret i forhold til trafikplanen for den kollektive trafik i Midtjylland.*

*Trafikstyregruppen skal således tilrettelægge en proces, der giver bestillerne mulighed for, med bistand fra Midttrafik, at koordinere og vurdere muligheder for at optimere det kollektive rutenet indenfor de økonomiske rammer.*

*Trafikstyregruppen har i relation hertil defineret tre centrale opgaver:*

- 1. Skitsere forslag til tidsplan og proces for gennemførelse af optimeringen*
- 2. At skabe et samlet overblik over de enkelte bestillers økonomiske rammer for den kollektive trafik*
- 3. Drøfte bestiller- og udfører – roller for henholdsvis kommuner/region og Midttrafik*

Styregruppen arbejder med, at rammen for den kollektive trafik svarer til budget 2009, da det er blevet vurderet som det bedste grundlag, idet indtægtsgrundlaget er rettet op i 2009 budgetterne, hvad det ikke er for 2007 og 2008.

Styregruppen har aftalt, at Midttrafik gennemfører en møderunde med alle kommunerne og regionen, hvor kommunerne afgiver deres forslag til bestillinger/ønsker til ruter/serviceniveau og angiver deres økonomiske ramme. Som grundlag for kommunernes vurderinger leverer Midttrafik forinden oplysninger om en række faktuelle forhold (trafiktællinger, rute- økonomi m.m.). Dette kan gøres fra og med 1. december 2008.

Kommunerunden gennemføres i december 2008-januar 2009.

Region Midtjylland har med "Effektivisering af det regionale rutenet" afgivet deres forslag til bestilling. Region Midtjylland har tilkendegivet i styregruppen, at Regionsrådet har vedtaget, hvad Regionsrådet finder er regionale ruter, men at Regionen er indstillet på, at der også vil kunne ske korrektioner i forslaget til regionale ruter i forbindelse med den samlede proces med at optimere det kollektive rutenet.

Med baggrund i kommunerunden og regionens forslag analyserer Midttrafik de indkomne forslag til bestillinger og udarbejder et forslag til optimering og effektivisering af den kollektive trafik indenfor de af bestillerne oplyste økonomiske rammer. Der udarbejdes endvidere i nødvendigt omfang alternativer i det omfang, der ikke kan skabes sammenhæng mellem forslagene til bestillinger og de økonomiske rammer. Dette forelægges styregruppen primo februar 2009.

Midttrafik har nedsat en teknisk referencegruppe (arbejdsgruppe) bestående af medarbejdere fra syv kommuner og Region Midtjylland, som kan tage hånd om eventuelle konkrete opgaver for Midttrafik i relation til arbejdet for trafikstyregruppen. Referencegruppen består af medarbejdere fra Århus, Herning, Ringkøbing-Skjern, Horsens, Randers, Viborg og Lemvig kommuner, KKR, Region Midtjylland samt Midttrafik.

På mødet i Kontaktudvalget den 29. august 2008 blev det endvidere aftalt at gennemføre helt oplagte besparelser på regionale ruter. Midttrafik har udpeget mulige besparelser på ca.5 mio. kr. ved at foreslå dobbeltture med under 10 passagerer nedlagt. Forslagene er i høring hos kommunerne til udgangen af januar 2009.

#### **4.4.3 Etablering af letbane i Østjylland samt udvikling af privatbaner**

I Århus-området har der gennem længere tid været fokus på at opprioritere den kollektive trafik. Det skyldes bl.a. en stigende belastning af hele trafiksystemet og store byudviklingsprojekter som byudviklingen i Nordhavnen, en ny by ved Lisbjerg og udbygningen af Universitetshospitalet i Skejby.

Århus Byråd besluttede i 2000, at en del af løsningen på de trafikale problemer ville være at etablere busbaner på de store indfaldsveje og at indføre skinnebåren kollektiv trafik i Århus. Busbaner skal på nogle strækninger ses som de første skridt hen mod indførelse af letbaner. Århus Byråd har besluttet, at der skal anlægges busbaner på Randersvej i løbet af 2008/2009.

Indsatsområder:

- Modeller for fremtidig, effektiv organisering af anlæg og drift af letbanen
- 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 - 2013

#### **Privatbaner**

Lemvigbanen og Odderbanen blev i 2008 fusioneret til et Selskab, Midtjyske Jernbaner. Fusionen betyder en styrkelse af sikkerhedsorganisationen på de to baner, så den kan leve op til de voksende krav der stilles til dokumentation af at banerne lever op til de krav der stilles til sikkerhedsledelse fra Trafikstyrelsen.

Perspektiverne for udvikling af de to baner er forskellige.

**Odderbanen** har gennemgået en gennemgribende spormodernisering mellem Tranbjerg og Odder i 2008. Hele sporet fra Odder til Århus er nu spormoderniseret inden for det sidste årti

og banen har fået nyt sikringsanlæg. Hele infrastrukturen er nu moderniseret. Tilbage står udskiftning af de udtjente Y-tog der kører på strækningen. Der er ca. 1,1- 1,2 mio. passagerer på banen årligt.

Banen betjener et område med kraftig byudvikling og befolkningsvækst og har hermed et betydeligt potentiale for passagertilvækst. Banen forventes at indgå i etape 1 af udbygningen af letbanen i Århus og vil til den tid blive betjent af nye letbanetog. Det har længe været planen at etablere samdrift mellem Grenaabanen og Odderbanen. Planerne er blevet udskudt p.g.a. problemerne med togleverancer til DSB. Nye regionaltog vil tidligst kunne indsættes i samdrift i 2010. Der arbejdes i letbanesamarbejdet på at fremrykke investeringen i nye letbanetog så de kommer før den egentlige letbane forventes etableret i 2015, og at disse tog i stedet anvendes til at etablere samdrift mellem de to baner.

I forbindelse med etableringen af letbanen forventes det, at betjeningen på den inderste del af banen øges.

På **Lemvigbanen** er nyt sikringsanlæg blevet færdiggjort i 2008. Der er på banen iværksat et program for nedlæggelse af de overkørsler, der vurderes at indebære den største sikkerhedsrisiko. Selve banelegemet er i god stand, og der forventes ikke større spormoderniseringer foreløbigt. Passagertogene på Lemvigbanen er Y-togsæt som på Odderbanen. Togsættene er væsentligt yngre end Odderbanens togsæt og forventes at kunne holdes i drift i en årrække, hvis der løbende sker en levetidsforlængelse.

Lemvigbanens kundegrundlag forventes i modsætning til Odderbanen ikke at ændre sig væsentligt i de kommende år. Der er ca. 250.000 passagerer på banen årligt. Banen fungerer samtidig som godsforbindelse til Harbøre og Thyborøn, og der fragtes betydelige mængder gods til Cheminova på banen.

Fusionen af de to baner åbner mulighed for effektiviseringer, som skal undersøges nærmere.

#### **4.4.4 Udvikling af behovsstyret kørsel**

Indsatsområderne for behovsstyret kørsel omfatter:

- Individuel handicapkørsel
- Midttur for alle
- "Kan-opgaver" for Midttrafik – regional og kommunal kørsel

Indsatsområderne for den behovsstyrede kørsel er harmonisering af de forskellige kørselstilbud, udvikling af servicetilbuddene efter kommunernes, Region Midtjyllands og kundernes behov samt udbredelse af behovsstyret kørsel til flere kommuner.

Midttrafik vil i perioden arbejde for at:

- Harmonisere tilbuddene, så informationen og tilgangen for kunderne lettes, for eksempel ens takster
- Bedre kommunikation mellem chauffør, kunde og kørselskontor
- Udvikle telekørselsproduktet
- Informere kommuner og region om mulighederne

Der er nedsat et kontaktudvalg med repræsentation fra taxa- og busorganisationerne. Formålet er at forbedre kvaliteten i forhold til kunderne og forbedre samarbejdet.

Telekørsel er en metode for kommuner til at opfylde nogle af de opstillede servicemål. 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
- Hvordan kombineres der med øvrig kollektiv trafik, så det supplerer busbetjening på de store rejsestrømme

For nærmere uddybning af den behovsstyrede kørsel – se Bilag 2.

#### 4.4.4.1 Den individuelle handicapkørsel

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

- Harmonisering af tilbuddet i og udenfor Århus Kommune
- Vurdere og udbygge antallet af valgmuligheder for kommunerne på serviceniveau, uden at sætte mulighederne for stordrift over styr
- Bedre kommunikation mellem chauffør, kunde og kørselskontor

Der er nedsat en følgegruppe til handicapkørslen med repræsentanter fra kommuner, Danske Handicaporganisationer og Midttrafik. Følgegruppen laver opfølgning på de vedtagne regler for den individuelle handicapordning.

#### 4.4.4.2 MIDTTUR for alle

MIDTTUR er et nyt produkt, der skal udvikles, dels så det kan tilpasses kommunernes behov men også til kundernes behov og udviklingen i den behovsstyrede trafik generelt.

Som særlige indsatsområder kan nævnes:

- kommunerne skal markedsføre MIDTTUR mere målrettet, således kunderne får bedre kendskab til produktet
- Kommunernes muligheder for at tilpasse tilbuddet til deres borgere, geografi, andre tilbud og lignende skal udvides, dog således at mulighederne for stordrift og koordinering af MIDTTUR sammen med handicapkørsel fortsat er tilstede
- På sigt kan MIDTTUR måske være en erstatning for eksisterende kollektive trafiktilbud på de tidspunkter og i de geografiske områder, som kommunerne ønsker.

#### 4.4.4.3 "Kan-opgaver" for Midttrafik" – regional og kommunal kørsel

Den siddende patientbefordring er en lovpligtig kørsel for regionen og en "kan-opgave", som Midttrafik udfører i samarbejde med Region Midtjylland.

Det er den største mængde af behovsstyret kørsel i dag, og mængden er steget kraftigt i 2008 og vil stige igen i 2009, hvor yderligere kørsel i det tidligere Århus Amt medtages.

Midttrafik tilbyder kommunerne at varetage deres lovpligtige kørsler (f.eks. kørsel til læge og speciallæge) og øvrige behovsstyrede kørsler, hvor kommunerne selv visiterer og indlægger kørselsordrer i IT-systemet.

Midttrafiks vil i trafikplanperioden tilbyde alle kommuner at varetage udførelsen af de lovpligtige kørsler, enten som hele pakker eller dele af kørslerne, hvis Midttrafik kan løse opgaven mere effektivt og i det omfang hvor Midttrafik kan overkomme opgaven uden at bringe kvalitet og driftsstabilitet i handicapkørslen fare. Opgaven finansieres særskilt af bestilleren udover Midttrafiks budget. Fordelen ved at få flere kørselsformer ind er at volumen stiger og dermed øges muligheden for koordinering og samdrift.



Indsatsområdet her vil derfor være:

- at informere kommunerne om tilbuddet og mulighederne deri, således at flere kommuner indgår samarbejdsaftaler med Midttrafik om udførelse af behovsstyret kørsel
- at udvikle og tilrettelægge procedurer, således at varetagelsen af kørslen følger udviklingen af kørslerne og kørselstyperne.

#### 4.4.4.4 Tværgående indsatsområder

Midttrafik leverer service til såvel kommunerne, Region Midtjylland, busselskaberne og ikke mindst kunderne. Midttrafik har derfor opsat følgende mål i Trafikplanperioden for den service Kørselskontoret leverer:

Service	Status	Mål
Ventetid ved opkald fra kunder. Procent besvarelse på 1 minut eller < 1 minut	Knap 80 % september-november 2008	90 %
Ventetid for opkald fra chauffører. Procent besvarelse på 1 minut eller < 1 minut	Ca. 80 % september-november 2008	90 %
Kunde-klager	0,2 % af turantal januar-november 2008	0,1 % af turantal
Svigt fra vogne. Antal ture pr dag.	3 ud af ca. 1250 ture pr. dag oktober-november2008	2 ud af ca. 1250 ture pr. dag

Udover service og viden, vil Midttrafiks indsatsområder unde behovsstyret kørsel være:

- Udfasning af et af 2 IT-planlægningssystemer
- 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
- Bedre samarbejde med leverandører i form af bus- og taxaselskaber
- Tilfredshedundersøgelser blandt kunder og leverandører
- Kvalitetsopfølgning ud fra fakta

## 4.5 Midttrafik og miljøet

Midttrafik skal lave en miljøstrategi, hvor der bl.a. stilles krav om emissioner osv., men derudover skal Midttrafik arbejde aktivt på at gøre kunderne opmærksom på, at den kollektive trafik i de fleste tilfælde er et miljøvenligt alternativ til den individuelle trafik, og ved at tiltrække flere kunder til den kollektive trafik, og dermed udnytte kapaciteten bedre, bliver det endnu mere miljøvenligt.

Midttrafiks arbejde med miljø skal ses i et bredt perspektiv, så det omfatter påvirkning af luft, støj, vand osv., som man normalt forbinder med miljø, men at det også omfatter øvrige samfunds faktorer, der har betydning for menneskers velvære, herunder trængselsproblemer i og omkring de større byer.

### 4.5.1 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 mindstekravene eller stille højere krav, end de i lovgivningen fastsatte, men det forudsætter en accept fra bestillerne.

Region Midtjylland, DAKA og Oliebranchens fællesråd har etableret et projekt med tilskud fra og Færdselsstyrelsen til afprøvning af 2. generations biodiesel, produceret af slagteriaffald i Midttrafiks busser. Projektet gennemføres i løbet af 2009 med deltagelse af over 200 busser fra De Grønne Busser og Århus Sporveje.

Det forventes, at Århus Kommune i 2009 indfører en miljøzone, som dækker et område af midtbyen i Århus, som afgrænses af Ringgaden. I givet fald skal alle busser, som kører inden for miljøzonen, opfylde nedennævnte krav om Euronorm eller effektivt partikelfilter samt miljøzonemærke.

Miljøzonerkravene i forhold til busmateriellet vil berøre alle Midttrafiks nuværende regionale busruter til Århus samt alle bybuslinjer i Århus bortset fra to ringlinjer og en lokal buslinje. Kravene vil gælde samtlige driftsbusser, som kører inden for miljøzonen, dvs. såvel busselskabernes kontraktbusser som deres reservemateriel.

- Krav fra 1. maj 2009: Alle busser skal som minimum opfylde Euro 3 normen, eller de skal have påmonteret et effektivt partikelfilter samt være forsynet med et miljøzonemærke.
- Krav fra 1. juli 2010: Alle busser skal som minimum opfylde Euro 4 normen, eller de skal have påmonteret et effektivt partikelfilter samt være forsynet med et miljøzonemærke.

Omkring motorer i busser, sker der en udvikling af emission, 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.

I Midttrafik indarbejdes miljø i de kommende udbud i forbindelse med bussers forurening, og der laves et værktøj, som bestillerne kan bruge til at træffe beslutninger om hvilke miljøforhold, der kan opstilles i kommende kontrakter og indgå i vurderingen af tilbud.

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.

Endelig spiller udformningen af køreplaner en væsentlig rolle i forbindelse med bussernes udledning. Mange stop, mange venstre sving, hvis køreplanen er tidsmæssigt presset og lignende, betyder meget for bussens kørsel og dermed udledning. Der skal være fokus på, hvorledes køreplanlægningen kan påvirke bussernes udledning, og at bestillere bliver opmærksomme på, hvorledes fremkommelighed ikke bare er en tidsmæssig gevinst for kunderne, men også for miljøet.

EU's krav til støjreduktion fra motorer er i lighed med udledning stigende og Midttrafik vil følge denne udvikling.

I køreplanlægningen vil ovennævnte forslag til reduktion af udledning også påvirke støjpåvirkningen. Tilpasning af bussens størrelser kan give mindre busser, der støjer mindre og færre stop og tilpassede tider i køreplaner giver færre accelerationer og dermed mindre støj. Ligeledes fører kørsel med ujævn hastighed til højere støjemissioner, fordi accelererende køretøjer støjer mere end køretøjer, der kører med jævn fart.

Signalet omkring miljørigtig transportform skal fremstå klart og tydeligt gennem kampagner og andre tiltag, således at tiltag på miljøområdet i den kollektive trafik bliver kendt og genkendt af brugere og ikke-brugere af den nuværende kollektive trafik.

I Västtrafik i Göteborg har man arbejdet målrettet med miljø i den kollektive trafik i flere år. Indsatsen har været på flere områder:

- Administrationen og busselskaberne skal følge et tilrettet (lempet) ISO 14001 certifikat
- Anvendelsen af fossile brændstoffer skal være reduceret med mindst 40 % i 2013 og 90 % i 2020
- Der skal overføres kunder fra biltrafik til kollektiv trafik således antallet af kollektive rejser øges med 30 % fra 2005 til 2020
- Partikel udledningen fra busser skal reduceres med mindst 85 % i 2010 i forhold til år 2000
- Udledningen af kulilte skal reduceres med mindst 60 % i 2010 i forhold til år 2000

Udover at have opsat målene, har Västtrafik opsat metoder til hvorledes målene kan nås. Disse spænder fra at busserne f.eks. kan anvende miljødiesel, naturgas og ethanol til at busserne udstyres med partikelfiltre og anvendelse af Add blue. Derudover arbejder de med at tilpasse busstørrelser til behovet, således der kører såvel store som mindre bybusser.

I udbudssituationer skal byder opfylde alle forhold i et 35 sideres miljøtillæg til kontrakten, og i udbud fastsættes tillige incitament for overholdelse / bedring af udslip indenfor de forskellige udslip.

På Västtrafiks hjemmeside fremtræder miljø som en naturlig del af de at benytte kollektiv trafik, f.eks. med en miljøberegner, hvor kunderne kan beregne påvirkning af luftkvalitet og energi på strækninger for henholdsvis at køre i bil og med kollektiv trafik. Dette kan tjene som inspiration for arbejdet i Midttrafik.

Midttrafik skal i løbet af 2009 have udarbejdet en bæredygtig miljøstrategi baseret på fakta.

#### **4.5.2 Information om kollektiv trafik som miljørigtig transportform**

Midttrafik ønsker en miljøprofil, som styrker kollektiv trafiks omdømme med kollektiv transport som en miljørigtig transportform. Undersøgelser viser at, ved en passagerbelægning på 7 kunder i en traditionel 12 meter bus, er denne transportform mere "miljøvenlig" end privatbilisme.

Mange unge er meget bevidste og engagerede i miljøspørgsmålene. For også at kunne tiltrække kunder fra denne gruppe borgere er det derfor vigtigt, at arbejde med miljøbevidstheden i den kollektive trafik og generelt forbedre den kollektive trafiks omdømme – især omkring miljøspørgsmålene. Midttrafik indsamler data, så der kan føres kampagner om den kollektive trafiks gavn for miljøet på en faktisk måde.

Midttrafik skal vedholdende gøre kunder og borgere opmærksom på, at den kollektive trafik bør være en del af den enkelte borgers bidrag til at forbedre miljøet. Det skal ske gennem troværdig og relevant oplysning om, hvilken forskel den enkelte kan gøre. Det vil være med til at bekræfte de nuværende kunder i, at de skal blive ved med at bruge bussen, og motivere nogle bilister til at bruge bussen mere.

## 5 Forudsætninger for at nå målene

### 5.1 Nøgletal

Midttrafik arbejder for at frembringe relevante nøgletal for bestillernes økonomi og produktion af kollektiv trafik. På efterspørgselssiden er det ønskeligt at kunne lave nøgletal for passagertal og indtægtsudviklinger. Det er en målsætning, at aktivitets- og produktionstal for 2008 løbende skal opsamles i Midttrafiks administration i forbindelse med afregningerne med busselskaberne.

Eksempler på nøgletal er:

- Udgifter til køb af buskørsel: /bestiller/ruter/køreplan-time/
- Omfang af buskørsel: /bestiller/ruter/frekvenser/ture/køreplantime/
- Antal kunder: /bestiller/ruter/køreplan-time/periode/
- Passagerindtægter: /bestiller/ruter/køreplan-time/periode/

### 5.2 Tællebusser

Det prioriteres højt i Århus Kommune at indføre tællebusser (med automatik), og der er igangsat et projekt i Midttrafik herom. Tællebussernes formål er at kunne levere følgende typer af data:

- Årligt passagertal
- Planlægningsdata
- Køretidsdata
- Regularitet

Der er igangsat et arbejde med at lave kravspecifikation og der forventes gennemført et udbud med prækvalifikation for at finde en egnet leverandør. På længere sigt er det relevant at undersøge muligheder for tilsvarende tællebusser i andre større bybusbyer og på udvalgte regionale ruter.

### 5.3 Kvalitetsmålinger

Midttrafik foretager en række kvalitetsmålinger igennem arbejdet med stikprøvekontrol, driftskontrollen, rejsegarantiordningen og generelle kundehenvendelser. I de kommende år skal de oplysninger, der fremkommer gennem de forskellige kvalitetsmålinger, integreres i højere grad end hidtil således, at der skabes kvalitetsbilleder på ruteniveau og sikrer, at der hele tiden følges op på at servicen bedre.

### 5.4 Tilfredshedsmålinger

Der er fra efteråret 2008 indført systematiske tilfredshedsmålinger blandt kunderne. Midttrafik er tidligere startet på tilfredshedsundersøgelser blandt vognmændene, og der skal udvikles metoder til måling af bestillernes tilfredshed. Samlet vil det give et billede af tilfredsheden blandt Midttrafiks væsentligste interessenter, der kan bruges som udgangspunkt for dialog med kunder, vognmænd og bestillere.

### 5.5 Mere viden om nye markeder

I forhold til nye markeder for Midttrafik er der en snæver sammenhæng mellem de kommunale udviklingsplaner/den regionale udviklingsplan og behovet for udvikling af den kollektive trafik og viden om pendling og om borgerpræferencer.

## 6 Sammenfatning

### 6.1 Opsummering af indsatsområder og forudsætninger

Midttrafiks Trafikplan lægger op til indsatsområder for samtlige parter, som kan påvirke udviklingen af den kollektive trafik.

Midttrafik ønsker med denne plan at gøre opmærksom på de skridt, der skal tages i den næste fireårs periode mod opfyldelsen af Midttrafiks mission, at skabe bedre mobilitet og en mere sammenhængende kollektiv trafik for borgerne i Region Midtjylland.

De beskrevne indsatsområder i denne plan er inddelt i fem hovedgrupper:

- **Flere loyale kunder**
- **Tilfredse leverandører**
- **Tilfredse bestillere**
- **Et mere sammenhængende rutenet**
- **Midttrafik og miljøet**

En del af de beskrevne indsatsområder forventes at række længere end 2013, men Midttrafik vil i den næste fire års periode bl.a. arbejde for at optimere sin planlægning, så kunder og bestillere opleveret mere sammenhængende rutenet.

Som følge af, at strukturreformen kun er et par år gammel, er der stadigvæk mange dele af en ny stor region, der ikke opleves sammenhængende af kunderne. Der findes stadigvæk flere forskellige uhensigtsmæssigheder med hensyn til områder, der har dobbelt-dækning, mens andre områder har et større transportbehov.

Det er derfor et vigtigt indsatsområde at få harmoniseret det rutenet, som har eksisteret siden før kommunalreformen, med bestillerens ønsker til den fremtidige kollektive trafik inden for deres geografiske myndighed.

Der skal derfor laves trafikplaner og områdeplaner, der gælder for de enkelte kommuner og Region Midtjylland. Her kan kommunerne, som også er vejmyndighed, bl.a. vælge opstille mål for bussernes fremkommelighed og den øvrige fysiske planlægning.

Midttrafik vil gennemgå rutenettet med henblik på at det er tidssvarende i forhold til kundernes behov, nuværende frekvenser, faste minuttal, afstande til stoppesteder osv.

Midttrafik vil arbejde for at harmonisere tilbuddene inden for den behovsstyrede kørsel. Der findes flere forskellige ordninger vedr. handicapkørsel og andre behovsstyrede produkter, som kan drage nytte af enklere takster og mere information til kunderne. Midttrafik tilbyder bestillerne at varetage deres lovpligtige kørsler, f.eks. den siddende patient befordring for Region Midtjylland, og Midttrafik kan f.eks. udføre kørsel til læge og speciallæge for kommunerne.

På området takster og indtægter er der allerede foretaget en del harmonisering, men der er fortsat behov for tilpasninger og justeringer. Der skal være ensartede priser i hele Midttrafik og det skal være enkelt og fleksibelt at rejse til fordel for kunderne og Midttrafiks leverandører. Rejseregler og billettyper skal harmoniseres og der overvejes at indføre et rejsekort og et ensartet billetteringsudstyr.

Kunden skal opleve, at det er nemt at få information om den kollektive trafik og at det er nemt at købe billetter og kort. Det er et mål, at det bliver muligt for Midttrafiks kunder at købe Midttrafiks produkter via WEB-salg.

Med kunden i fokus er det naturligvis vigtigt for Midttrafik at kende kundernes oplevelse af kvaliteten af Midttrafiks produkter, og der skal derfor gennemføres regelmæssige undersøgelser af den kollektive trafiks kunder. Med denne viden kan Midttrafik bedre målrette produkter og markedsføring for dels at fastholde kunderne dels at skaffe flere nye kunder.

Hvis kvaliteten af Midttrafiks produkter ikke er i orden udebliver kunderne, og derfor er samarbejdet med Midttrafiks leverandører meget vigtigt. Blandt andet er chaufføren Midttrafiks ansigt udad til og Midttrafik går derfor aktivt ind i at sikre rekrutteringen af gode chauffører og sikring af god uddannelse og et godt arbejdsmiljø for chaufførerne.

Det er Midttrafiks bestillere, der bestemmer kørselsniveauet og Midttrafik vil derfor samarbejde, koordinere, planlægge og informere, således kunderne oplever den kollektive trafik som en samlet helhed. Standard samarbejdsaftalen danner baggrund for en fælles forståelse for, hvem der gør hvad og dermed giver kunderne den bedst mulige kollektive trafik.

Midttrafik ønsker en miljøprofil, som styrker den kollektive trafiks omdømme med kollektiv transport som en miljørigtig transportform. Mange unge er meget bevidste og engagerede i miljøspørgsmålene og for også at kunne tiltrække kunder fra denne målgruppe er det vigtigt at der arbejdes med miljøbevidstheden. Miljø-spørgsmål vil bl.a. blive indarbejdet i kommende udbud i forbindelse med bussernes forurening. Både bussernes størrelse og udformningen af køreplaner kan påvirke udledninger og støj, og Midttrafik vil derfor have fokus på disse forhold.

Midttrafik ønsker at tilskynde alle involverede parter til at arbejde for en styrkelse af den kollektive trafik ved hjælp af incitamentskontrakter. Formålet med incitamentskontrakterne er at få mest muligt kørsel og anden service pr. tilskudskrone.

Forudsætningerne for Midttrafiks arbejde med alle indsatsområderne er at have gode data. Data for bl.a. antallet af kunder, omfanget af bus-kørslen, kundernes tilfredshed og målinger af kvaliteten. Trafikdata er derfor et selvstændigt indsatsområde i denne trafikplan, da det er vigtigt for at Midttrafik kan levere fakta-baserede resultater og forbedre planlægningen og driften.

## **6.2 Den videre proces**

På baggrund af kommende ændringer i det regionale rutenet, og de afledte kommunale udfordringer, vil dette første udkast til Midttrafiks trafikplan være færdiggjort senest 1. februar 2009.

Sideløbende fastlægger den administrative styregruppe ("Trafikstyregruppen" nedsat af Kommunekontaktudvalget) forslag til at optimere rutenettet inden for de økonomiske rammer, som bestillerne har angivet. Forslaget færdiggøres inden 1. april 2009 og herefter kan regionale og lokale ruter præciseres nærmere.

Efter vedtagelsen i Midttrafiks bestyrelse af dette udkast til Midttrafiks trafikplan, vil der foregå et videre planarbejde. Udkastet offentliggøres på Midttrafiks hjemmeside sammen med bilagsmaterialet til inspiration og anvendelse i det videre arbejde i kommunerne.

Næste udgave af Midttrafiks Trafikplan afventer dette arbejde. Kollektiv trafikplan for Århus, Randers og Herning forventes færdig i sommeren 2009 og vil indeholde en række konkrete anvisninger på mere effektiv kollektiv trafik. De øvrige kommuner forventes færdige med planarbejdet i løbet af efteråret 2009.

Det må desuden forventes, at der i 2009 kommer en statslig "Trafikplan for Jernbanen", som skal indarbejdes i Midttrafiks Trafikplan.

Den endelige udgave af Midttrafiks Trafikplan vil derfor formentlig kunne komme i høring i slutningen af 2009.

Efter to år fra den endelige plans vedtagelse, vil der blive fulgt op med henblik på eventuelt justering af indsatsområder.

*Århus, 7. januar 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 16. januar 2009 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



## Bilag 1: Ruteklassifikationer

Hensigten med at klassificere ruterne i nogle typer er at få fastlagt, hvad der er bestillerens hovedformål med den pågældende rute. Det har betydning for, hvordan der skal prioriteres i planlægningen.

I de kommunale og i den regionale trafikplan kan fremgå, at ruterne skal udvikles/ændres til en anden kategori. I den færdige trafikplan vil klassificeringen af ruter også være en orientering til kunden. Er det en rute, som forventes opretholdt/udviklet til hvilke rejseformål? Eller mere konkret, skal man købe hus i xx landsby, hvis man forventer, at børnene skal bruge bus til for eksempel gymnasiet?

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

Region Midtjylland har fastlagt principper for et mere effektivt og moderne regionalt rutenet i overensstemmelse med den definition af et regionalt rutenet, som fremgår af lov om trafikselskaber.

Kriterierne for de enkelte rute-kategorier er defineret på følgende måde:

#### **X busser (RX)**

Det regionale rutenet dannes ved at forbinde hovedbyer (bycentre og regionale rejsemål) i hver sin kommune (også i naboregioner) med et net af X busser på de lange ruter suppleret med dublerende X busser på pendlertunge dele af ruterne. X busserne betjener regionale rejsemål på ruten, og stopper kun få steder.

#### **Øvrige ruter af regional betydning (R)**

I det omfang dele af rutenettet ved konkret vurdering ikke opfylder de beskrevne formål, f.eks. om at tilgodese uddannelsessøgende til ungdoms- og videregående uddannelser, kan X busserne suppleres med fortrinsvis parallelle regionalruter, der også betjener småbyer på ruten og foretager små afstikkere til regionale og lokale rejsemål, samt kan fungere som tilbringerruter til X busser og tog. Hertil kommer pendler- og uddannelsesrelaterede ruter primært fra oplandskommuner indtil de største bycentre.

## Kriterier for serviceomfanget

Herudover anvender Region Midtjylland følgende kriterier for fastlæggelse af serviceniveauet, dvs. kørselsomfang, antal afgange mv. på de enkelte ruter.

- **Pendling.** Definerer frekvens (kørselsomfang). Jo flere pendlere desto højere frekvens. Der opstilles kriterier for antal afgange baseret på omfanget af pendling mellem de byer eller bydele som ruten betjener.
- **Regionale rejsemål.** Herunder den specialiserede service og de kultur- og fritidsaktiviteter, som fortrinsvis findes i de større byer.
- **Økonomi.** Under hensyntagen til regionens økonomi vil ruternes selvfinansiering indgå i vurderingen af kørselsomfanget.
- **Passagertal.** Under hensyn til bæredygtighed såvel økonomisk som miljømæssig kan antallet af passagerer også være et kriterium for opretholdelse af en busrute (eller tur på en busrute). Fx min. 7 passagerer i bussen.
- **Regional udvikling.** Tilgængelighed fra hele regionen. På strækninger, eller evt. større dele af regionen, hvor der er for få pendlere til at berettige andet end en minimumsbetjening, kan det overvejes – evt. som forsøg, at indsætte flere afgange. Argumentet kan være hensyn til udkantsområder med henblik på at sikre tilgængelighed og balance i regionen.
- **Sund fornuft.** Dygtig planlægning kan vise sig at give nogle muligheder, som ikke umiddelbart falder inden for de ovenstående kriterier. Det skal der også være plads til.
- **Korrespondancer og mødetider.** Det er et grundlæggende kriterium for køreplanlægningen, at der skal være mulighed for at skifte fra en rute til en anden. Det kan blive nødvendigt at prioritere mellem forskellige ruter, og i så fald må ruten med størst pendlerpotentiale prioriteres. Generelt skal det tilstræbes, at køreplaner – udover korrespondancer med busser og tog – tilpasses mødetider på arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner i muligt omfang.

## 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 kunderne 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, hvor formålet primært er befordring af skolebørn.

### 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. Ruterne kører efter en

nogenlunde fast linjeføring, så man som kunde kan "regne" med dem, og de findes for eksempel på [www.rejseplanen.dk](http://www.rejseplanen.dk).

### **Type L3: (Rabatroute)**

En såkaldt rabatroute har til formål at transportere folkeskoleeleverne til/fra skolen. Den kører i et isoleret ruteforløb og har ingen planlagt koordinering eller udveksling af kunder 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, hvorfor der i løbet af året kan forekomme ændringer af ruten.

### **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 pendling, 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. Endnu ikke eksisterende i Midttrafik, men vil indgå som mulighed i områdeplanen for Århus.

### **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 for eksempel lokalcentre og indkøbscentre betjenes med kort gangafstand. Busserne stopper ved alle bybusstop, og kan herudover have særlige stop. Servicebusser kan etableres som "tilkaldebusser" indenfor den behovsstyrede kørsel.

### **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.

## Bilag 2: Behovsstyret kørsel

Den behovsstyrede kørsel omfatter telekørsel, den individuelle handicapkørsel (lovpligtige), Midttur og "kan-kørsel" for Midttrafik.

### Telekørsel

Telekørslen er en del af den offentlige servicetrafik og er åben for alle borgere. Den er under udvikling, og der findes efterhånden mange forskellige versioner heraf. Telekørsel er ikke et universalmiddel til at opfylde et tilbud om kollektiv trafik, da telekørsel både har fordele og ulemper, som det fremgår af følgende skema:

Fordele	Ulemper
Der køres kun hvor og når der er behov	Der skal ringes før kørslen udføres
Tilbuddet er fleksibelt og kan tilbydes over alt	Kørslen er ikke som taxakørsel, da der kan komme andre med, og derfor er der 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 markedsføring

Der er fokus på den behovsstyrede kørsel, og der er en udvikling i mulighederne for og i kravene til den behovsstyrede kørsel.

Midttrafik vil forsøge at harmonisere de telekørselstilbud, 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 efter nedenstående principper:

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.

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, besluttet af den enkelte kommune, 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 kunder og bringe dem til og fra rutekørsel.

Også for denne type er der mulighed for adressedækning i et bånd 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

Telekørsel tilbydes primært i tyndt befolkede områder eller hvor der ikke er basis for kørsel med en traditionel rutebus, for eksempel om aftenen, i weekends og på ikke-skoledage. Indsættelse af en Telebus kan for eksempel have et økonomisk, et servicemæssig eller et miljømæssigt perspektiv. Telekørsel kan således udføres med baggrund i forskellige perspektiver og der er derfor ikke en model for, hvor og hvornår der skal etableres Telekørsel. Rent økonomisk er det ikke givet, at der vil være en økonomisk gevinst ved at erstatte ordinær rutekørselsture med Telekørselsture, da mange forhold spiller ind. Det vil altid være en vurdering fra gang til gang. 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.

Konkrete eksempler på hvor telekørsel kan erstatte / styrke den kollektive trafik:

- Ungdomsskolekørsel kan med fordel i mange områder tilbydes som telekørsel. Elever til ungdomsskolerne er ofte spredt over et stort geografisk område og med et lille passagertal. Den faste rutekørsel erstattes således af behovsstyret kørsel, der kun kører hvor der er behov og muligvis af en mindre bus, end den der dagligt betjener skolen
- Kørsel på skolefridage på ruter, der primært betjener skoler og skoleelever. Hvis der er et behov for tilbud om kørsel på skolefridage og i weekends i områder der betjenes af rabatruiter, kan der tilbydes kørsel på ikke skoledage med telekørsel således borgere fortsat har mulighed for at komme til / fra centerbyer alle dage
- Lokale ruter med afgang med få kunder kan ændres, således at afgangene tilbydes som telekørsel. Kørslen udføres således alene, når der er behov.
- Regionale ruter, der enten bliver nedlagt eller omlagt kan erstattes med tilbud om telekørsel. Udrettes en regionalrute, hvorved områder ikke længere betjenes, kan borgerne tilbydes telekørsel, enten som til / frabringer til den normale regionale bus eller som supplement til en skolerute, der ofte også betjener området,
- Hvis en kommune i trafikplanen har valgt et serviceniveau, der for eksempel skal binde kommunen sammen, kan telekørsel være et supplement til den øvrige rutekørsel i kommunen frem for at etablere nye ruter eller udvide eksisterende ruter.

Overzicht over telekørsel inkl. MIDTTUR, januar 2009

Kommune	Beskrivelse	Bestilling	Bemærkninger
Favrskov	<i>Ingen telekørsel</i>		
Hedensted	<p><b>Rute 705 Brund-Hornsyld-Juelsminde:</b> Rute kørsel, der dækker "Juelsminde kommune". Betjener fastlagt strækning, men kører kun, hvor der er bestilt kørsel.</p> <p><b>Område 2+3 Stouby-Hornsyld-Bjerre:</b> Zonedækning der er til / fra bringer til de regionale busruter, med faste stoppesteder</p>	<p>Bestilles hos vognmand</p> <p>Bestilles hos vognmand</p>	
Herning	<p><b>Rute 12 Herning-Ørre:</b> Kører som rute 12 om aftenen for hjemtransport af ungdomsskoleelever mv.</p> <p><b>Rute 13 Herning-Simmelkær:</b> Kører som rute 13 om aftenen for hjemtransport af ungdomsskoleelever mv.</p> <p><b>Busrute 140 Aulum-Hodsager-Feldborg-Haderup:</b> Telekørsel på skolefridage. Følger ordinær linieføring.</p>	<p>Koordineret teletaxa – bestilles hos Midttrafik</p> <p>Koordineret teletaxa – bestilles hos Midttrafik</p> <p>Koordineret teletaxa – bestilles hos Midttrafik</p>	
Holstebro	<p><b>Bybusteletaxa:</b> Kører hverdags aftener, der dækker hele Holstebro by i zoner, med faste stoppesteder og ankomst / afgangstider.</p>	<p>Bestilles hos vognmand, dog faste stoppesteder uden bestilling</p>	
Horsens	<p><b>Rute 112 Gedved-Vestbirk:</b> Enkeltture lørdag og søndag</p> <p><b>Rute 209 Raskmølle-Brædstrup:</b> Enkeltture hverdage samt lørdag og søndag</p> <p><b>Rute 518 Horsens-Lund:</b> Telekørsel på ikke-skoledage samt lørdag og søndage.</p> <p><b>Rute 624 Brædstrup-Grædstrup:</b> Telekørsel på ikke-skoledage</p>	<p>Bestilles hos vognmand</p> <p>Bestilles hos vognmand</p> <p>Bestilles hos vognmand</p> <p>Bestilles hos vognmand Bestilles hos</p>	

Kommune	Beskrivelse	Bestilling	Bemærkninger
	<b>Rute 671 Lund-Horsens:</b> Telekørsel på enkelt ture skoledage mellem Lund og Horsens samt skolefridage.	vognmand	
<b>Ikast - Brande</b>	<b>Midttur til lav takst</b>  <b>Lokal ruter:</b> (171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180) Telekørsel på enkelt ture skoledage, på skolefridage samt lørdag og søndage. <b>Ikast bybus:</b> Mange ture udføres som Telekørsel, resten som almindelig rutekørsel. Kører kun hverdage.	Bestilles hos vognmand	Kørsel på lokalruterne nedlægges sommeren 2009 som følge af harmonisering.  Ikast bybus erstattes af fast linje køreplan med 3 linjer fra sommeren 2009.
<b>Lemvig</b>	<b>Midttur til lav takst</b>		
<b>Norrdjurs</b>	<b>Rute 10 Langhøjskolen-Hevringholm:</b> Telekørsel på hjemkørsel skoledage, enkelt tur	Bestilles hos vognmand	
<b>Odder</b>	<i>Ingen telekørsel</i>		
<b>Randers</b>	<b>Midttur til lav takst</b>		
<b>Ringkøbing - Skjern</b>	<b>Rute 592 Tarm-Sdr. Vium/Ådum:</b> Telekørsel hverdage	Koordineret teletaxa – bestilles hos Midttrafik	
<b>Samsø</b>	<i>Ingen telekørsel</i>		
<b>Silkeborg</b>	<b>Silkeborg lokalruter, linie 31, 32 og 33:</b> Telekørsel lørdage samt søndage dog linie 31 også sidste tur hverdage.  <b>Rute 73 Silkeborg-Bjerringbro-Randers:</b> Telekørsel, sidste tur, hverdage  <b>Rute 313 Silkeborg-Fårvang-Thorsø:</b> Telekørsel, aften, hverdage  <b>Rute 801 Silkeborg-Thorning:</b> Telekørsel, aften, hverdage  <b>Rute 802 Kjellerup-Vinderslev:</b>	Bestilles hos vognmand  Bestilles hos vognmand  Bestilles hos vognmand  Bestilles hos vognmand  Koordineret teletaxa –	

Kommune	Beskrivelse	Bestilling	Bemærkninger
	<p>Telekørsel skolefridage</p> <p><b>Rute 804 Kjellerup Sjørlev-Demstrup:</b> Telekørsel skolefridage</p> <p><b>Telekørsel, Them – Hjøllund:</b> Telekørsel på skolefridage, enkeltture</p> <p><b>Telekørsel Bryrup og Addit:</b> Telekørsel på hverdage</p>	<p>bestilles hos Midttrafik</p> <p>Koordineret teletaxa – bestilles hos Midttrafik</p> <p>Bestilles hos vognmand</p> <p>Bestilles hos vognmand</p>	
<b>Skanderborg</b>	<p><b>Rute 1, 2, 3, 4, 5 og 6:</b> Telekørsel på enkelt ture hverdage, samt kørsel lørdage og søndage</p> <p><b>Rute 502 Brædstrup-Voerladegård</b> Telekørsel aften samt lørdag og søndag</p>	<p>Bestilles hos vognmand</p> <p>Bestilles hos vognmand</p>	
<b>Skive</b>	<p><b>Midttur til lav takst</b></p> <p><b>Rute 41 Skive-Oddense</b> Teletaxa hverdage, aften, samt lørdag og søndag</p> <p><b>Rute 45 Skive-Sjørup</b> Teletaxa lørdag og søndag</p> <p><b>Rute 451 Rødding industriområde-Balling</b> Teletaxa skolefridage</p>	<p>Koordineret teletaxa – bestilles hos Midtrafik</p> <p>Koordineret teletaxa – bestilles hos Midtrafik</p> <p>Koordineret teletaxa – bestilles hos Midtrafik</p>	
<b>Struer</b>	<p><b>Midttur til lav takst</b></p> <p><b>Rute 335 Linde- Struer</b> Teletaxa lørdag og søndag</p>	<p>Bestilles hos vognmand</p>	
<b>Viborg</b>	<p><b>Midttur til lav takst</b></p> <p><b>Rute 601 Skals-Nr. Rind-Ulbjerg</b> Teletaxa skolefridage</p>	<p>Koordineret teletaxa – bestilles hos Midttrafik</p>	



## Den lovpligtige individuelle handicapkørsel

Midttrafik skal, med baggrund i Lov om Trafikselskaber § 11, tilbyde svært bevægelses-hæmmede 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 trods nogen harmonisering fortsat forskellige i Midttrafiks område.

I 17 af de 19 kommuner bestilles kørslen hos Midttrafik senest to timer før ønsket afhentning. Midttrafik koordinerer kørslen med patientkørsel, telekørsel, MIDTTUR og kommunal kørsel. I Århus Kommune (interne rejser i kommunen) bestilles kørslen som udgangspunkt dagen før ønsket afhentning. Midttrafik koordinerer med øvrige vognmænd.

I Hedensted Kommune bestiller kunderne kørslen hos taxa-vognmænd.

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, som betaler for egne borgeres brug af handicapkørslen.

I forbindelse med udviklingen af den tilbudte individuelle handicapkørsel, er der nedsat en følgegruppe bestående af deltagere fra Danske Handicaporganisationer, kommuner og Midttrafik.

## MIDTTUR

MIDTTUR er et tilbud om dør til dør kørsel for alle borgere i Midttrafiks område. Mulighederne i kørselstilbuddet har taget udgangspunkt i reglerne for den individuelle handicapordning. Prisen er højere end i den ordinære rutekørsel, hvorimod den er billigere end taxakørsel, i de kommuner, hvor kommunerne er medfinansierende. Forskellen til rutekørsel og taxakørsel er, at kørslen skal bestilles i god tid og kunden ikke kan sikre sig kørsel på et specifikt tidspunkt. Ligeledes kan der forekomme samkørsel med andre.

Midttrafik har 2 takster for kørsel med MIDTTUR. En takst der er fuldt omkostningsdækkende for kommunerne og en takst, hvor en kommune kan være medfinansierende, således at taksten for kunden bliver mindre end ½ takst i forhold til kommuner der ikke er medfinansierende.

På årsplan (2008) udføres i alt godt 6000 ture i MIDTTUR. Inklusiv administration er det kommunale tilskud pr. tur kr. 57, mens kundens egenbetaling udgør kr. 52 i kommuner med "støttet MIDTTUR". I øvrige kommuner er egenbetalingen 156 kr. pr. tur, mens det offentlige tilskud inkl. administration er - 8 kr., pr. tur. Seks kommuner (Viborg, Skive, Randers, Ikast-Brande, Lemvig og Struer) har "støttet MIDTTUR" hvilket betyder, at kundernes egenbetaling er 7 kr. pr. km, dog mindst 35 kr., men i de øvrige kommuner er 14 kr. pr. km og minimum kr. 70.

## Kørsel som er "kan-opgaver" for Midttrafik.

De lovmæssige kørselstilbud er de tilbud Region Midtjylland og kommunerne skal tilbyde visiterede borgere. Region Midtjylland skal tilbyde grupper af patienter transport til / fra behandling på sygehus og kommunerne skal tilbyde kørsel til mange forskellige grupper af borgere, herunder borgere til genoptræning, til læge og til speciallæge. Fælles for disse kørsler er, at den enkelte borger skal visiteres, før der tilbydes gratis kørsel. Disse kørsler kan koordineres med kørsler fra Telekørsel, den individuelle handicapordning og MIDTTUR, i det omfang, region og kommuner indgår aftaler herom med Midttrafik. Lov om trafikselskaber giver trafikselskaberne mulighed for at varetage kørselsopgaver for region og kommuner.

Den siddende patientbefordring er med sin store mængde basis for den koordinerede kørsel. Regionens patientbefordrings kontor visiterer og indtaster de kørselsberettigede patienters bestilling af ture i Midttrafiks IT-system, hvorefter Kørselskontoret hos Midttrafik "overtager" ordren og koordinere dem med andre kørsler og sikrer, at kørslerne bliver udført. De enkelte sygehusafdelinger bestiller hjemtransport via et internetmodul, når behandling er afsluttet.

I 2008 forventes (ikke opgjort i skrivende stund) patientbefordringen at udgøre ca. 170.000 ture, mens den på årsplan fra 1. oktober 2009 forventes at udgøre ca. 320.000 ture. Kørselsudgifterne forventes i 2008 at udgøre ca. 50 mio. kr.

De enkelte kommuner kan bede Midttrafiks kørselskontor varetage udførelse af de lovmæssige kørselstilbud. I dag udfører kørselskontoret kørsel for Viborg, Skive, Lemvig og Århus kommuner. Kommunerne visiterer og indlægger kørselsordrer i Midttrafiks IT-system, hvorefter Midttrafiks kørselskontor sikrer at kørslen bliver udført og koordineret med de øvrige kørsler i den behovsstyrede kørsel.

I 2008 forventes den kommunale kørsel at udgøre ca. 70.000 ture. Kørselsudgifterne forventes at udgøre ca. 22 mio. kr.

For at udføre den behovsstyrede kørsel har Midttrafik kontrakter om kørsel med en lang række bus og taxaselskaber. Køretøj der benyttes til den behovsstyrede kørsel kan også benyttes til fast kørsel, for eksempel kørsel med elever til forskellige institutioner, således køretøjet får mest mulig kørsel. Fast rutekørsel er en KAN opgave for kommunerne som Midttrafik kan udføre. I ovennævnte turantal indgår fast rutekørsel for Viborg og Skive kommuner.

Kommunerne og Region Midtjylland kan i stor udstrækning etablere behovsstyret kørsel, for at opfylde / dække et servicemål.

## Bilag 3: Letbanen i Østjylland

### Letbane i Århusområdet

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.

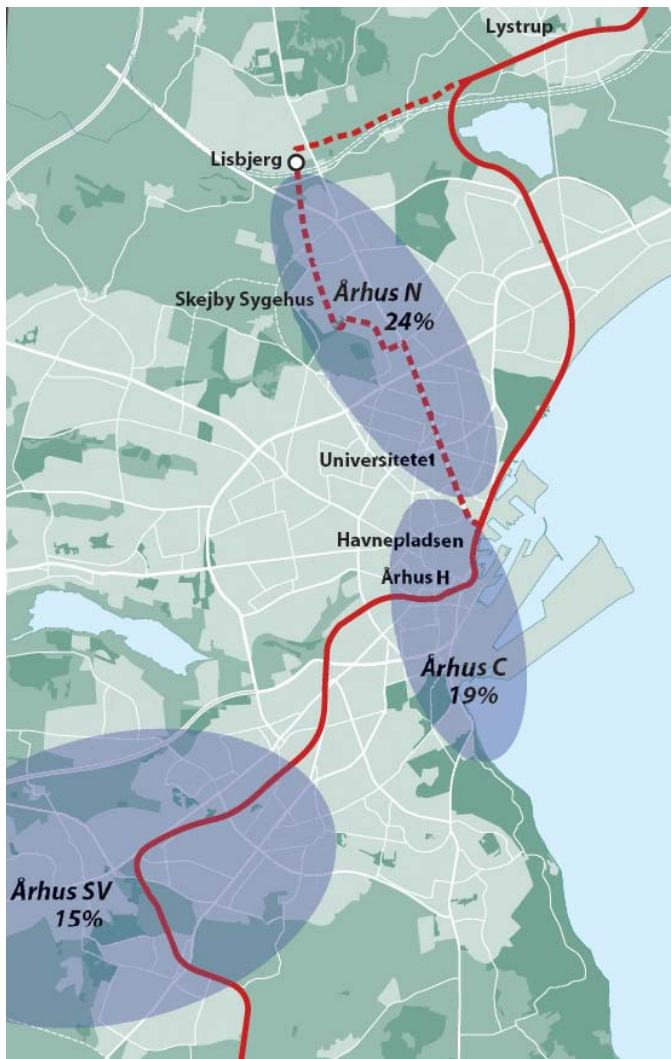
Visionen er, at der med tiden skal opbygges et letbanenet i Østjylland, som et centralt element i et højklasset kollektivt trafiksystem. Letbanenettet skal i Århus give hurtig og højfrekvent adgang til en stor andel af arbejdspladserne, uddannelsesinstitutionerne og boligområderne. Samtidig skal linjerne 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. Se i øvrigt bilag om trafikplan for Århusområdet.



Århus og Østjylland oplever i disse år en meget kraftig byudvikling. Hertil kommer den stigende pendling. Fra 1993-2006 er pendlingen fra Randers, Silkeborg og Grenå til Århus Kommune steget henholdsvis 86, 71 og 142%.

Samtidig er der sket en betydelig spredning af arbejds- og uddannelsespladserne med særlig vækst langs Ringvejen og indfaldsvejene uden for Ringvejen.

I dag pendler ca. 40.000 arbejdstagere og studerende dagligt til Århus Kommune fra Randers, Favrskov, Silkeborg, Skanderborg, Odder, Norddjurs og Syddjurs Kommune. Et tal, der forventes at stige de kommende år.

19 % af de daglige pendlere har det centrale byområde med direkte kollektive forbindelser som mål. 24%, svarende til ca. 10.000, skal til de mange arbejds- og uddannelsespladser i Aarhus N, mens 15% pendler til det sydvestlige Aarhus. For at nå frem til Aarhus N og Aarhus SV skal mange skifte til busruter, der kører med relativ lav frekvens i tæt trafik.

Det giver lange rejsetider. Det er netop af denne grund, at letbanens 1. etape skal sikre, at den kollektive trafik giver en god dækning af især Aarhus N.

På sigt vil udbygningen af letbanen give flere af de store arbejdsplads- og boligområder i Aarhusområdet hurtigt og mere effektive trafikforbindelser.

Pendlings-destination	Randers Kommune	Favrskov Kommune	Silkeborg Kommune	Skanderborg Kommune	Odder Kommune	Syddjurs Kommune	Norddjurs Kommune
Århus C	22 %	19 %	18 %	19 %	19 %	19 %	17 %
Århus N	27 %	27 %	25 %	19 %	19 %	24 %	27 %
Århus SV	10 %	10 %	14 %	25 %	21 %	8 %	8 %
Pendlere til Århus ialt	5.401	8.292	3.520	11.078	3.678	6.351	1.797

## Status

I 2005 besluttede Århus Byråd sammen med det daværende Århus Amt, at arbejde videre med en plan for et samlet net af letbaner i Aarhus-området. Siden har staten vist interesse for at løfte den kollektive trafik i Aarhus gennem en letbaneløsning og i finansloven 2007 besluttede man, at staten bidrager til planlægningen af letbaner i Aarhus.

I forlængelse heraf aftalte Region Midtjylland, Midttrafik, Odder, Skanderborg, Favrskov, Randers, Norddjurs, Syddjurs og Århus Kommune i 2007, at forene kræfterne om et samlet østjysk letbanesystem. Silkeborg Kommune har senere tilsluttet sig samarbejdet.

Som et led i samarbejdet har Midttrafik oprettet et Letbanesekretariat.

Letbanesekretariatet har to primære formål:

- At samle kræfterne om at gennemføre visionen om en letbane i Østjylland og styrke de østjyske udviklingsmuligheder ved at give den kollektive trafik et kvalitetsløft, der medfører flere passagerer. Forbedringen skal også mindske trafikproblemerne på vejnettet og skabe miljøforbedringer.
- At sikre gennemførelse af VVM-redegørelse for letbanens 1. etape. Der arbejdes for en åbning af en letbane i Østjylland 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.

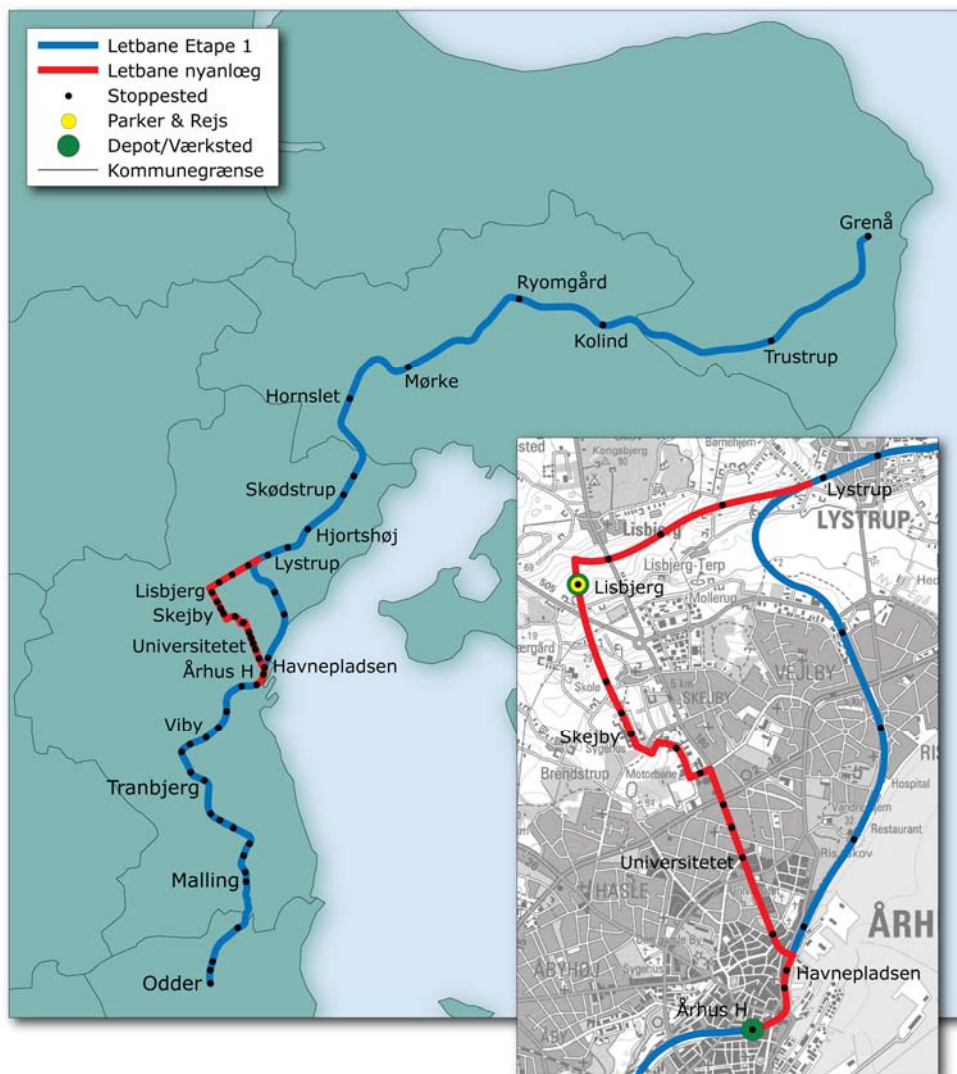
Indsatsområder:

- 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

Samarbejdet ledes af en styregruppe bestående af embedsmænd fra de forskellige parter, hvor også Transportministeriet deltager. Der er etableret en politisk følgegruppe.

### **VVM for første etape**

Letbanesekretariatet arbejder med planlægningen af letbanens 1. etape, som er en sammenkobling af Grenaa- 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. Bl.a. er det aftalt med Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet at planlægningen af letbanen foregår efter de tyske regler for etablering af letbane – de såkaldte Bostrab regler.

Forberedelsen af VVM-undersøgelsen af første etape har især været fokuseret omkring afklaringen af 3 teknisk komplicerede delstrækninger.

- Letbanens passage gennem Århus H. løsningen indebærer at letbanen føres gennem Århus H i spor 0 og 1 nærmest Banegårdshallen uden om det sikrede område på Århus H. En lang række tekniske og kapacitetsmæssige spørgsmål i forbindelse med denne løsning er blevet afklaret.
- Letbanens forløb langs havnen i Århus. Forskellige muligheder er blevet beskrevet og vurderet. I forslaget der skal behandles i VVM sammenhæng bliver der tale om letbanekørsel efter Bostrab regler langs havnen med mulighed for at rangere godstog til/fra Grenaa i nattetimerne og evt. aften timerne. Muligheden for godskørsel til Grenaa bliver herved opretholdt på det nuværende niveau, hvor det også kun er muligt med godskørsel i nattetimerne og om aftenen, hvis man aflyser persontog.



- Strækningen Skejby – Lisbjerg. På stækningen skal en række store vejanlæg passeres. Det drejer sig om den nye Herredsvej, Søftenvej, Motorvejen og Parallelvejen i det nye byudviklingsområde i Lisbjerg.

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

## Udbygningsperspektiver

Sideløbende med arbejdet med etape 1 arbejdes der med de fremtidige udbygningsetaper i det Østjyske letbanesystem, 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.

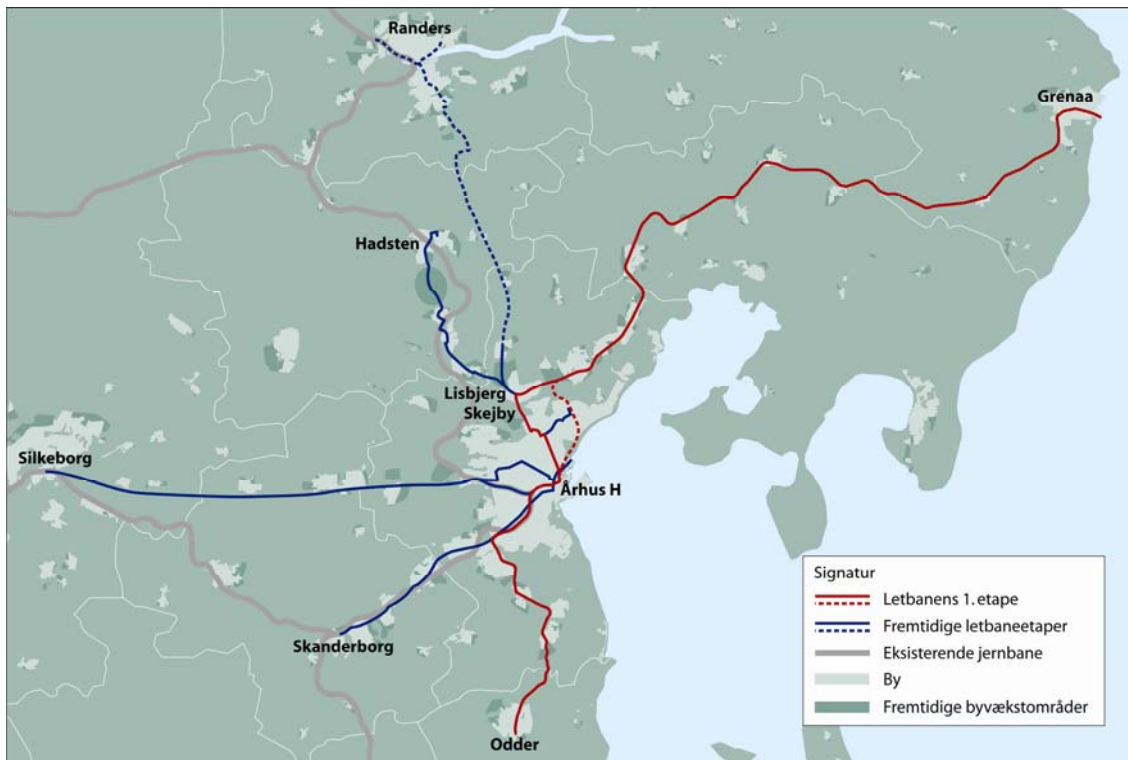
Mulighederne for udbygning af letbaner i Århus-området er uløseligt knyttet til kommunernes fremtidige byudviklingsplaner. Både Århus Kommune og nabokommunerne arbejder i deres nye kommuneplanstrategier med at koncentrere byvæksten omkring letbanetraceerne. Økonomien i letbaneløsningerne er meget afhængige af viljen til og mulighederne for at koncentrere erhvervs og befolkningsudviklingen omkring letbanestationerne svarende til den politik, der har været i Hovedstadsområdet i en lang årrække.

Arbejdet med udbygningsetaperne tager endvidere afsæt i Infrastrukturkommissionens seneste betænkning, der peger på behovet for en samlet planlægning af byudvikling og trafikinvesteringer i Østjylland (området mellem Randers-Kolding).

Forbedring af infrastrukturen i Østjylland forventes at blive et særligt fokusområde i statens fremtidige trafikplanlægning. I Trafikstyrelsens og Vejdirektoratets oplæg til kommissionen indgår bl.a. opgradering af den eksisterende bane til Randers eller en ny banelinje, som en del af en højhastighedsforbindelse til Aalborg, en ny bane til Silkeborg samt enten en højhastighedsbane eller en udvidelse af kapaciteten på strækningen Århus-Skanderborg. Udbygninger som disse har stor betydning for bane- og letbanebetjeningen i Århus-området, og letbanens etapeudbygning skal derfor ske i overensstemmelse med disse strategier.

Letbanesekretariatets arbejde skal munde ud i et forslag for letbanens etapeudbygning. Der laves en vurdering af de enkelte hoved- og udbygningsetaper. Herunder undersøgelser af passagergrundlag, betjeningsomfang, linjeføring og anlægs- og driftsøkonomi. Endvidere indgår planerne for den fremtidige byudvikling i vurderingen.

Undersøgelserne giver grundlag for at prioritere etaperne og rækkefølgen i udbygningen, så der i 2009 udarbejdes et forslag til en prioriteret rækkefølge for udbygningen med henblik på opstart af den konkrete planlægning for etape 2.



Ovenstående figur viser de udbygningsetaper, der indgår i overvejelserne.

- Etape 1 vist med en rød linje
- Hovedetape mod Hasselager med en forlængelse mod Hørning, Stilling og Skanderborg
- Hovedetape fra Århus City ad Viborgvej mod Århus Vest (Gellerup)
- Udbygning af etape 1 mod Lisbjerg Vest og Hinnerup og en senere forlængelse mod Hadsten og nye byudviklingsområder mellem Hinnerup og Hadsten
- Letbane fra Brabrand mod Framlev/Harlev/Skovby/Galten og nye byudviklingsområder langs akse. Letbanen kan kombineres med en ny hurtig forbindelse Silkeborg – Århus. Fra Brabrand køres på de eksisterende skinner til Århus H
- Forlængelse af etape 1 mod Trige og videre mod Randers og henblik på at koble Randers og især Randers Syd med Århus Nord sammen.
- Betjening af det nye byudviklingsområde i Nordhavnen i Århus.
- Betjening af Vejlbj

### **Fremtidig organisering og finansiering**

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. Et af de centrale spørgsmål er, at der skal banes vej for at de lokale interessenter kan deltage i investeringerne i letbaneinfrastruktur.

I Etape 1 er der 4 direkte interessenter:

- Staten som infrastrukturejer og trafikfører 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 Region Midtjylland skal omlægge regional busstrafik i forbindelse med etablering af letbanen.

Som udgangspunkt forventes der etableret et letbaneselskab bestående af de lokale hovedinteressenter og evt. staten. Den eksisterende infrastruktur, Grenaabanen og Odderbanen forventes indskudt i dette selskab, som står for etablering af de nye strækninger efter en fordelingsnøgle aftalt mellem parterne.

Trafikkøbet kan principielt ske som i dag, hvor Regionen (og staten) bestiller og betaler for regional trafik (trafik over kommunegrænserne) og kommunerne bestiller lokaltrafik. Midttrafik kan som for buskørslen indkøbe og koordinere kørslen.

Konsekvenser for parterne af forskellige organiserings- og finansieringsmodeller vil blive belyst.

### **Anlægsøkonomi**

Der er i 2006 lavet et skøn over anlægsøkonomien for letbanen inklusiv etablering af det nye letbanenet med elektrificering i byområderne, ændring af vejarealer m.m.

Etableringen af 1. etapes 12 km letbane skønnes at koste ca. 800 mio. kr. (2008-prisniveau), inklusiv broanlæg, hvor letbanen passerer Egådalen. Ændringer på Århus Hovedbanegård og ombygning af sporet langs havnen indgår ikke. Når det tekniske projekt er fastlagt i løbet af 2008, udarbejdes et nyt overslag over anlægsøkonomien.

Der skal bruges i alt ca. 20 nye togsæt i 1. etape, hvoraf 12 bruges til trafikken på de nuværende nærbaner, Odderbanen og Grenaabanen. Anskaffelse af materiel forudsættes finansieret over driften – ligesom for busserne i dag – og omkostningerne indgår derfor i driftsøkonomien. Det samme gælder nye depoter og værksteder, der også forudsættes finansieret via driften.

### **Driftsøkonomi**

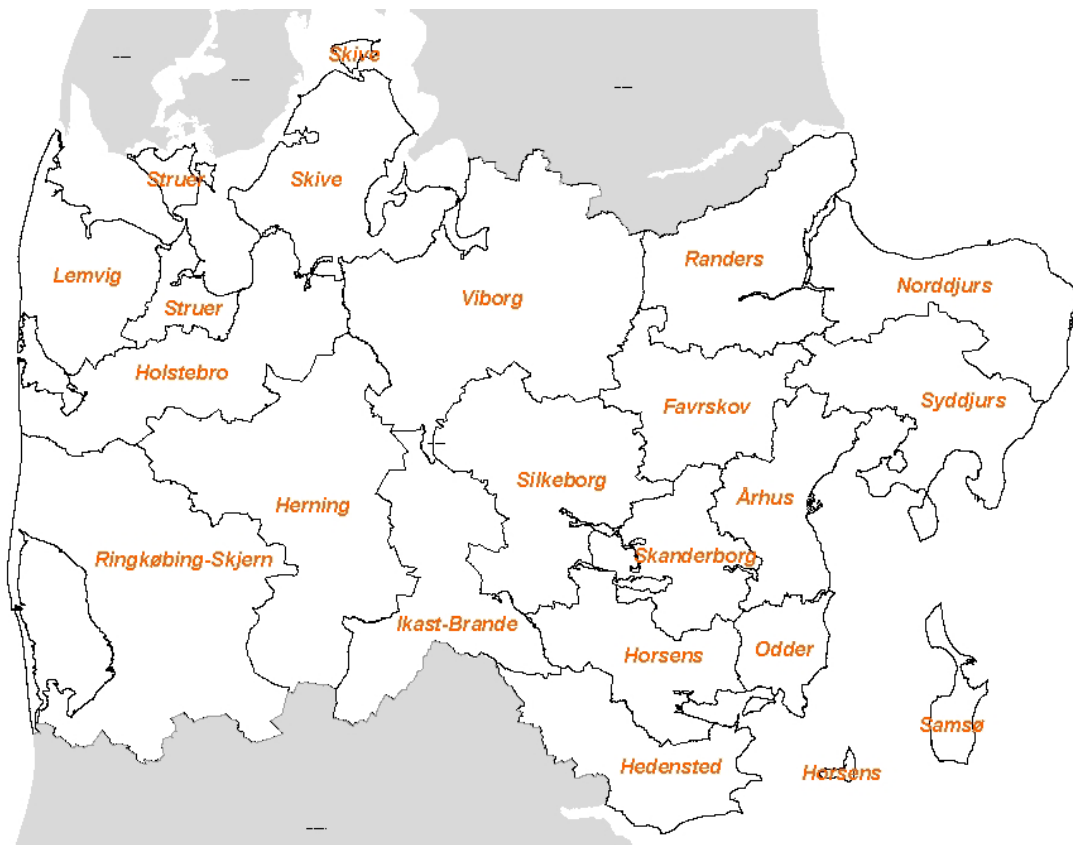
Der er i 2006 lavet en overslagsmæssig beregning af driftsøkonomien for den samlede kollektive trafik i Århus, ud fra den forudsætning, at letbanens 1. etape er etableret i 2015. Beregningerne omfatter de forventede billetindtægter, de forventede nye driftsudgifter til letbanen og den forventede reducerede driftsudgift til den omlagte busstrafik. Resultatet af beregningen er, at billetindtægterne bliver 29 mio. kr. større, end hvis busdriften fortsætter alene. Samtidig vil driftsudgiften stige med 26 mio. kr. Nettotilskuddet til driften af den kollektive trafik bliver således stort set ens uanset om man etablerer letbanens 1. etape eller fortsætter med busdrift.

### **Samfundsøkonomi**

Driftsøkonomien i forhold til busdrift vil på længere sigt forbedres i takt med den store befolknings- og erhvervsudvikling i Århus-området og i takt med, at det bliver mindre attraktivt at bruge privatbilen til rejsemål i byområdet.

Investeringen i infrastrukturen skal også bæres af samfundsøkonomiske fordele, som ikke afspejles direkte i driftsøkonomien. Eksempelvis lavere rejsetider i den kollektive trafik og miljøforbedringer. Høj kvalitet i den kollektive trafik er forudsætningen for at nå den politiske målsætning om at flytte en større andel af rejserne i byområdet væk fra privatbilen.

## Bilag 4: Nøgletal for bustransport 2008



## Indholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Befolkning og pendling .....</b>	<b>2</b>
	<i>Tabel 1.1. Indbyggere og befolkningstæthed. 2008 .....</i>	<i>2</i>
	<i>Tabel 1.2. Befolkningsfremskrivning til 2030. Basisår: 2008. ....</i>	<i>2</i>
	<i>Tabel 1.3. Elever og studerende efter bopæl- og uddannelseskommune. 2006 .....</i>	<i>3</i>
	<i>Tabel 1.4. Beskæftigede efter bopæl- og arbejdskommune. 2007.....</i>	<i>4</i>
	<i>Tabel 1.5. Pendling – beskæftigede. 2007.....</i>	<i>5</i>
<b>2</b>	<b>Ruter, køreplantimer og økonomi .....</b>	<b>6</b>
	<i>Tabel 2.1. Passagerer, udbud af køreplantimer, udgifter og indtægter.....</i>	<i>6</i>
<b>3</b>	<b>Individuel Handicapørsel og Midttur .....</b>	<b>7</b>
	<i>Tabel 3.1. Individuel Handicapørsel. Visiterede, ture, samt udgifter og indtægter.....</i>	<i>7</i>
	<i>Tabel 3.2. Åben brug af Midttur. Ture samt indtægter og udgifter.....</i>	<i>8</i>
<b>4</b>	<b>Salg af specialkort .....</b>	<b>9</b>
	<i>Tabel 4.1 Midttrafiks salg af diverse kort.....</i>	<i>9</i>

# 1 Befolkning og pendling

**Tabel 1.1. Indbyggere og befolkningstæthed. 2008**

Kilde: Region Midtjylland og Danmarks Statistik

	Indbyggere	Indbyg.pr.km2
Favrskov Kommune	45.604	83
Hedensted Kommune	45.561	81
Herning Kommune	84.208	63
Holstebro Kommune	57.020	71
Horsens Kommune	80.102	153
Ikast-Brande Kommune	39.893	54
Lemvig Kommune	22.067	44
Norddjurs Kommune	68.581	53
Odder Kommune	21.562	95
Randers Kommune	93.644	125
Ringkøbing-Skjern Kommune	58.368	39
Samsø Kommune	4.085	36
Silkeborg Kommune	87.371	100
Skanderborg Kommune	56.044	120
Skive Kommune	48.356	70
Struer Kommune	22.672	90
Syddjurs Kommune	41.281	59
Viborg Kommune	92.084	64
Århus Kommune	298.538	632
Region Midtjylland	1.237.041	94

**Tabel 1.2. Befolkningsfremskrivning til 2030. Basisår: 2008.**

Kilde: Danmarks Statistik

	Indbyggere	Ændring i forhold til 2008 (%)
Favrskov Kommune	53.360	17,01
Hedensted Kommune	54.448	19,51
Herning Kommune	88.745	5,39
Holstebro Kommune	59.963	5,16
Horsens Kommune	97.803	22,10
Ikast-Brande Kommune	42.188	5,75
Lemvig Kommune	18.977	-14,00
Norddjurs Kommune	40.999	6,27
Odder Kommune	24.228	12,36
Randers Kommune	104.732	11,84
Ringkøbing-Skjern Kommune	59.512	1,96
Samsø Kommune	4.192	2,62
Silkeborg Kommune	103.068	17,97
Skanderborg Kommune	66.071	17,89
Skive Kommune	47.202	-2,39
Struer Kommune	22.377	-1,30
Syddjurs Kommune	46.635	12,97
Viborg Kommune	101.896	10,66
Århus Kommune	325.778	9,12
Region Midtjylland	1.362.172	10,12

Anmærkning: Forskellen på folketallet for hele regionen og summen af kommunernes folketal skyldes afrunding.

**Tabel 1.3. Elever og studerende efter bopæl- og uddannelseskommune. 2006**

Kilde: Danmarks Statistik

<i>Bopælskommune</i>	Grundskole 8-10. klasse	Almen- og erhvervs gymnasium	Erhvervs uddannelse	Videregående uddannelse*	Alle
Favrskov	1.531	898	910	571	3.910
Hedensted	1.630	848	996	371	3.845
Herning	2.922	1.889	2.169	1.808	8.788
Holstebro	2.028	1.410	1.565	1.147	6.150
Horsens	2.270	1.579	2.045	2.042	7.936
Ikast-Brande	1.379	843	986	486	3.694
Lemvig	928	613	541	221	2.303
Norddjurs	1.326	828	1.134	317	3.605
Odder	807	471	453	284	2.015
Randers	2.747	1.669	2.599	1.798	8.813
Ringkøbing-Skjern	1.800	1.343	1.503	436	5.082
Samsø	147	47	52	22	268
Silkeborg	3.064	1.894	2.077	1.626	8.661
Skanderborg	1.962	1.169	1.065	737	4.933
Skive	1.729	1.059	1.311	667	4.766
Struer	779	496	536	234	2.045
Syddjurs	1.456	755	833	442	3.486
Viborg	2.979	2.061	2.369	1.562	8.971
Århus	8.177	6.483	6.551	31.318	52.529
<b>Region Midtjylland</b>	<b>39.661</b>	<b>26.355</b>	<b>29.695</b>	<b>46.089</b>	<b>141.800</b>

<i>Uddannelseskommune</i>	Grundskole 8-10. klasse	Almen- og erhvervs gymnasium	Erhvervs uddannelse	Videregående uddannelse*	Alle
Favrskov	1.349	481	1.198	89	3.117
Hedensted	2.109	456	0	0	2.565
Herning	2.432	2.070	4.324	1.641	10.467
Holstebro	2.112	1.602	2.518	1.310	7.542
Horsens	2.139	1.806	1.997	2.026	7.968
Ikast-Brande	1.340	498	20	316	2.174
Lemvig	1.132	566	196	462	2.356
Norddjurs	1.423	974	629	0	3.026
Odder	1.032	423	44	0	1.499
Randers	2.855	2.053	3.376	1.184	9.468
Ringkøbing-Skjern	2.178	1.262	846	0	4.286
Samsø	332	0	0	0	332
Silkeborg	2.954	1.989	2.651	1.096	8.690
Skanderborg	1.921	805	254	0	2.980
Skive	1.476	1.084	1.594	599	4.753
Struer	940	617	244	0	1.801
Syddjurs	1.551	199	40	0	1.790
Viborg	3.188	2.281	2.691	1.409	9.569
Århus	7.413	7.155	8.369	37.048	59.985
<b>Region Midtjylland</b>	<b>39.876</b>	<b>26.321</b>	<b>30.991</b>	<b>47.180</b>	<b>144.368</b>

\*inkl. korte videregående, mellemlange videregående, bachelor, lange videregående og forskeruddannelser

**Tabel 1.4. Beskæftigede efter bopæl- og arbejdskommune. 2007**

Kilde: Danmarks Statistik

<i>Bopælskommune</i>	Selvstændige*	Topledere	Lønmodtagere højeste niveau	Lønmodtagere mellemniveau	Lønmodtagere grundniveau	Andre lønmødtagerer**	Alle
Favrskov	1.801	605	2.627	3.995	8.987	6.239	24.254
Hedensted	1.995	656	1.627	3.459	10.158	6.625	24.520
Herning	3.055	1.163	3.473	7.023	17.645	12.589	44.948
Holstebro	2.337	696	2.556	4.832	12.763	7.317	30.501
Horsens	2.375	1.003	3.611	6.603	17.158	11.028	41.778
Ikast-Brande	1.598	470	1.191	2.659	8.768	6.420	21.106
Lemvig	1.200	196	957	1.251	4.599	3.284	11.487
Norddjurs	1.775	337	1.211	2.198	8.075	5.376	18.972
Odder	805	272	1.265	1.933	4.081	2.845	11.201
Randers	2.966	1.114	3.696	7.409	19.860	12.090	47.135
Ringkøbing-Skjern	2.900	784	2.256	3.573	13.134	8.934	31.581
Samsø	303	32	164	172	578	667	1.916
Silkeborg	3.205	1.283	5.404	7.741	16.591	11.887	46.111
Skanderborg	2.057	951	3.637	5.739	10.882	6.865	30.131
Skive	2.044	553	2.092	3.106	10.905	6.519	25.219
Struer	919	273	1.134	1.528	5.192	2.619	11.665
Syddjurs	2.135	460	1.948	3.005	7.750	5.458	20.756
Viborg	3.747	1.149	4.664	7.700	19.460	12.137	48.857
Århus	7.867	3.770	26.987	28.746	51.199	37.762	156.331
<b>Region Midtjylland</b>	<b>45.084</b>	<b>15.767</b>	<b>70.500</b>	<b>102.672</b>	<b>247.785</b>	<b>166.661</b>	<b>648.469</b>
<i>Arbejdskommune</i>	Selvstændige*	Topledere	Lønmodtagere højeste niveau	Lønmodtagere mellemniveau	Lønmodtagere grundniveau	Andre lønmødtagerer**	Alle
Favrskov	1.729	422	2.581	2.581	5.982	5.273	18.568
Hedensted	1.934	584	2.601	2.601	8.167	5.919	21.806
Herning	3.120	1.210	7.346	7.346	17.978	13.318	50.318
Holstebro	2.309	735	4.738	4.738	13.888	7.498	33.906
Horsens	2.412	988	6.431	6.431	17.407	10.855	44.524
Ikast-Brande	1.626	573	3.098	3.098	8.422	5.847	22.664
Lemvig	1.213	191	1.171	1.171	3.883	3.138	10.767
Norddjurs	1.781	333	1.948	1.948	6.608	4.578	17.196
Odder	780	165	1.047	1.047	2.987	2.283	8.309
Randers	3.026	1.152	6.754	6.754	17.533	10.975	46.194
Ringkøbing-Skjern	2.898	920	3.757	3.757	13.938	9.085	34.355
Samsø	306	30	185	185	588	656	1.950
Silkeborg	3.155	999	6.633	6.633	14.817	11.658	43.895
Skanderborg	2.017	626	3.975	3.975	9.101	6.264	25.958
Skive	2.079	527	2.947	2.947	11.184	6.622	26.306
Struer	891	194	1.434	1.434	4.721	2.493	11.167
Syddjurs	2.084	360	1.872	1.872	5.751	4.495	16.434
Viborg	3.731	1.124	8.045	8.045	22.385	12.156	55.486
Århus	7.962	4.509	35.155	35.155	61.883	42.106	186.770
<b>Region Midtjylland</b>	<b>45.053</b>	<b>15.642</b>	<b>101.718</b>	<b>101.718</b>	<b>247.223</b>	<b>165.219</b>	<b>676.573</b>

\* inkl. Medarbejdende ægtefælle \*\* inkl. ikke klassificerede

Tabel 1.5. Pendling – beskæftigede. 2007

Kilde: Danmarks Statistik

Fra		Til										
		Favrskov	Hedensted	Herning	Holstebro	Horsens	Ikast-Brande	Lemvig	Norddjurs	Odder	Randers	Ringkøbing-Skjern
Favrskov		10.649	26	18	9	75	22	2	136	55	1.525	3
Hedensted		31	13.396	43	11	2.884	223	6	7	71	31	15
Herning		49	37	34.789	1.798	98	3.464	103	12	9	46	2.079
Holstebro		24	26	1.864	22.779	69	144	1.067	13	9	43	664
Horsens		167	4.123	95	23	29.451	319	2	29	660	197	25
Ikast-Brande		34	223	2.679	139	318	13.357	11	11	27	43	175
Lemvig		4	0	68	585	1	6	8.916	4	3	7	75
Norddjurs		84	9	5	3	14	5	1	13.400	9	756	5
Odder		33	29	3	1	331	10	1	14	5.856	21	2
Randers		1.424	48	51	25	119	27	12	1.427	37	33.517	23
Ringkøbing-Skjern		11	20	2.013	1.282	27	206	370	8	9	21	26.490
Samsø		2	1	2	1	8	2	0	3	15	3	0
Silkeborg		995	110	335	66	548	920	5	53	78	442	45
Skanderborg		695	146	53	8	1.314	90	4	64	554	280	11
Skive		38	12	173	519	13	35	34	11	9	83	23
Struer		8	6	233	1.697	17	18	563	2	1	12	66
Syddjurs		188	9	8	10	26	3	0	1.615	31	418	4
Viborg		1.237	39	600	441	100	291	37	87	32	1.578	85
Århus		7.750	627	339	194	2.851	269	52	1.612	3.360	4.730	105
Region Midtjylland		23.423	18.887	43.371	29.591	38.264	19.411	11.186	18.508	10.825	43.753	29.895
Udenfor Regionen		831	5.633	1.577	910	3.514	1.695	301	464	376	3.382	1.686
Alle		24.254	24.520	44.948	30.501	41.778	21.106	11.487	18.972	11.201	47.135	31.581

Fra		Til								Region Midtjylland	Udenfor Regionen	Alle
		Samsø	Silkeborg	Skanderborg	Skive	Struer	Syddjurs	Viborg	Århus			
Favrskov		2	868	507	15	0	322	438	2.278	16.950	462	17.412
Hedensted		1	116	144	9	4	13	32	340	17.377	3.238	20.615
Herning		3	1.024	113	243	266	16	830	486	45.465	1.630	47.095
Holstebro		3	121	24	659	2.456	17	471	282	30.735	921	31.656
Horsens		3	728	1.056	16	10	53	82	1.680	38.719	2.855	41.574
Ikast-Brande		0	1.227	123	40	22	10	273	454	19.166	1.681	20.847
Lemvig		1	12	2	29	421	3	16	50	10.203	269	10.472
Norddjurs		0	25	29	3	1	1.351	21	621	16.342	296	16.638
Odder		4	37	283	3	1	27	7	1.217	7.880	164	8.044
Randers		3	322	258	56	13	679	719	2.134	40.894	2.581	43.475
Ringkøbing-Skjern		0	102	21	52	202	10	92	200	31.136	2.095	33.231
Samsø		1.719	6	6	0	0	1	1	60	1.830	73	1.903
Silkeborg		1	32.223	1.183	123	26	61	1.837	1.829	40.880	1.070	41.950
Skanderborg		8	1.620	14.387	18	7	140	97	3.927	23.423	767	24.190
Skive		1	132	23	20.067	156	12	2.101	170	23.612	1.782	25.394
Struer		0	28	11	165	7.431	5	126	79	10.468	588	11.056
Syddjurs		6	42	58	7	1	11.487	39	1.490	15.442	398	15.840
Viborg		3	2.673	191	1.833	94	94	37.854	1.076	48.345	4.646	52.991
Århus		62	3.212	10.377	124	35	5.765	1.088	129.432	171.984	7.886	179.870
Region Midtjylland		1.820	44.518	28.796	23.462	11.146	20.066	46.124	147.805	610.851	33.402	644.253
Udenfor Regionen		96	1.593	1.335	1.757	519	690	2.733	8.526	37.618		37.618
Alle		1.916	46.111	30.131	25.219	11.665	20.756	48.857	156.331	648.469	33.402	681.871

## 2 Ruter, køreplantimer og økonomi

**Tabel 2.1. Passagerer, udbud af køreplantimer, udgifter og indtægter**

Kilde: Midttrafiks regnskab 2007

Økonomi	Antal ruter				Antal busser			Køreplantimer	
	Lokale ruter	Rabatruter	Bybusser	Regionale ruter	Lokale ruter	Bybusser	Regionale	Antal	Andel
Favrskov	2	16			18			18.747	0,86%
Hedensted	1	13			14			10.051	0,46%
Herning	1	29	15		32	15		77.934	3,59%
Holstebro	4	19	9		27	8		52.444	2,42%
Horsens	4	13	11		15	17		72.526	3,34%
Ikast-Brande	8	15	2		23	1		20.060	0,93%
Lemvig	2	11			10			15.800	0,73%
Norddjurs		13	1		17	1		21.552	0,99%
Odder		7	3		7	1		8.184	0,38%
Randers	8	23	15		29	21		124.686	5,75%
Ringkøbing-Skjern	9	17			30			35.528	1,64%
Samsø	1				3			9.500	0,44%
Silkeborg	13	11	18		24	18		96.597	4,46%
Skanderborg	1	9	1		16	3		30.909	1,43%
Skive	7	1	8		13	4		42.328	1,95%
Struer	5	7	3		10	1		12.000	0,55%
Syddjurs	4	14			20			29.219	1,35%
Viborg	7	13	9		20	11		57.960	2,67%
Århus			29			167		590.007	27,21%
Region Midtjylland				124			318	842.203	38,84%
I alt	77	231		124	328	268	318	2.168.234	100,00%

Økonomi	Økonomi				
	Udgifter Regnskab 07	Indtægter Regnskab 07	Netto udgift	Nettoudgift kr./køreplante	Nettoudgift kr./indbygger
Favrskov	9.020.442	995.609	8.024.833	428	176
Hedensted	8.170.014	868.096	7.301.918	726	160
Herning	39.567.759	11.688.190	27.879.569	358	331
Holstebro	24.343.886	6.834.735	17.509.151	334	307
Horsens	37.390.429	15.514.908	21.875.521	302	273
Ikast-Brande	6.707.512	0	6.707.512	334	168
Lemvig	4.605.259	789.205	3.816.054	242	173
Norddjurs	9.376.281	531.435	8.844.846	410	129
Odder	3.916.881	63.222	3.853.659	471	179
Randers	55.727.111	31.726.478	24.000.633	192	256
Ringkøbing-Skjern	18.056.741	496.528	17.560.213	494	301
Samsø	4.594.257	1.920.009	2.674.248	281	655
Silkeborg	44.312.026	19.459.724	24.852.302	257	284
Skanderborg	14.251.022	3.703.091	10.547.931	341	188
Skive	19.877.220	7.008.524	12.868.696	304	266
Struer	5.899.888	1.935.693	3.964.195	330	175
Syddjurs	14.522.108	2.864.540	11.657.568	399	282
Viborg	29.469.654	8.372.592	21.097.062	364	229
Århus	359.319.031	237.703.360	121.615.671	206	407
Region Midtjylland	380.018.275	266.817.515	113.200.760	134	92
I alt	1.089.145.796	619.293.454	469.852.342	217	

Tilknyttede bemærkninger:

- Antal busser er baseret på et groft skøn opgjort pr 31.12.07. De lokale ruter inkluderer både lokale ruter, rabatruter, teletaxa, svømmekørsel m.m., der hvor det er indeholdt i buskontrakterne.
- Nettoudgiften pr. køreplante for Hedensted Kommune virker meget høj. Det skyldes, at en meget høj andel af den samlede lokale kørsel i Hedensted Kommune er telekørsel, og er derfor ikke med i opgørelsen af køreplantimer.
- Natbusser og teletaxa på bybusser er ikke inkluderet.



### 3 Individuel handicapkørsel og MIDTTUR

**Tabel 3.1. Individuel Handicapkørsel. Visiterede, ture, samt udgifter og indtægter**

Kilde: Midttrafik

Individuel Handicapkørsel	Brugere				Økonomi 1.000 kr.			Nøgletal	
	Antal visiterede	Antal ture	Gennem- snit turlgd. i km.	Ture/1000 indbyggere	Indtægter	Udgifter	Netto udgift kommune	Netto udgift pr. tur i kr.	Netto udgift pr. indbygger i kr.
Favrskov	348	3.474		76,18	193.981	967.599	773.618	223	17
Hedensted	564	8.118		178,18					
Herning	557	6.786		80,59	394.674	1.948.884	1.554.210	229	18
Holstebro	435	5.052		88,60	292.812	1.432.898	1.140.086	226	20
Horsens	1.071	19.020		237,45					
Ikast-Brande	287	3.102		77,76	187.977	1.018.669	830.692	268	21
Lemvig	159	1.892		85,74	105.385	564.950	459.565	243	21
Norddjurs	368	2.220		32,37	109.185	657.820	548.635	247	8
Odder	204	2.446		113,44	110.346	636.554	526.208	215	24
Randers	761	7.382		78,83	345.137	1.772.893	1.427.756	193	15
Ringkøbing-Skjern	378	4.241		72,66	250.393	1.389.882	1.139.489	269	20
Samsø	45	710		173,81	22.005	140.422	118.417	167	29
Silkeborg	868	7.866		90,03	390.098	1.927.297	1.537.199	195	18
Skanderborg	465	4.564		81,44	233.877	1.168.901	935.024	205	17
Skive	260	2.912		60,22	157.804	789.269	631.465	217	13
Struer	160	1.659		73,17	105.160	543.280	438.120	264	19
Syddjurs	275	1.865		45,18	95.220	565.294	470.074	252	11
Viborg	546	6.866		74,56	375.719	1.817.788	1.442.069	210	16
Århus (ud over kommunen)	3.657	6.634		22,22	522.450	2.665.016	2.142.566	323	7
Århus (inden for kommunen)	3.748	97.177		325,51	1.704.096	19.372.759	17.668.663	182	59
Region Midtjylland	15.156	193.986		156,81	5.596.319	39.380.175	33.783.856	174	27

Tilknyttede bemærkninger:

- Gennemsnitlig turlængde i km er opgjort uden Horsens og Hedensted.

**Table 3.2. Åben brug af MIDTTUR. Ture samt indtægter og udgifter**

Kilde: Midttrafik

Midttur	Passagerer			Økonomi 1.000 kr.			Nøgletal	
	Antal ture	Gennemsnit turlgd. i km.	Ture/1000 indbyggere	Indtægter	Udgifter	Netto udgift kommune	Netto udgift pr. tur i kr.	Netto udgift pr. indbygger i kr.
Favrskov								
Hedensted								
Herning								
Holstebro								
Horsens								
Ikast-Brande								
Lemvig								
Norddjurs								
Odder								
Randers								
Ringkøbing-Skjern								
Samsø								
Silkeborg								
Skanderborg								
Skive								
Struer								
Syddjurs								
Viborg								
Århus (ud over kommunegrænse)								
Århus (inden for kommunegrænse)								
Region Midtjylland								

**---KOMMER SENERE---**

## 4 Salg af specialkort

**Tabel 4.1 Midttrafiks salg af diverse kort**

Kilde: Midttrafik

	Uddannelse			Andet	
	Skolekort	Uddannelses- kort	SU-kort	Efterløns- kort	Alm. periodekort
Favrskov					
Hedensted					
Herning					
Holstebro					
Horsens					
Ikast-Brande					
Lemvig					
Norddjurs					
Odder					
Randers					
Ringkøbing-Skjern					
Samsø					
Silkeborg					
Skanderborg					
Skive					
Struer					
Syddjurs					
Viborg					
Århus					
Region Midtjylland					

Tilknyttede bemærkninger:

- Kun skolekort kan opgøres på kommuner.

**---KOMMER SENERE---**

*Århus, 7. januar 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 16. januar 2009 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 2**



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
5. januar 2009	1-25-3-08	Niels-Jørgen Danielsen	njd@midttrafik.dk	87 40 82 38

## Oversigt over takster i Midttrafik.

### Indledning.

I nedenstående skema er vist en oversigt over hvilke takster, der anvendes på ruterne i de enkelte kommuner i Midttrafik. Der er en del individuelle forhold fra kommune til kommune, der forklarer de forhold der eksisterer. Ud fra skemaet kan dog sammenfattes følgende kategorier:

- **Region Midtjylland:**  
Tabellen omfatter ikke Region Midtjylland. Samtlige regionale ruter benytter Midttrafik-takster.
- **Kommuner med Midttrafik takster.**  
En del kommuner anvender Midttrafik-takster generelt på al kørsel i kommunen. Det gælder hovedsagelig de kommuner, der tidligere var en del af de fælleskommunale trafikskaber i VAT og VAFT. Der er ikke anledning til at ændre på disse forhold.
- **Kommuner med blandede takstforhold.**  
En del kommuner har både nul-takst (gratis kørsel) og Midttrafik-takster. Det gælder eksempelvis de kommuner, som ved kommunalreformen har overtaget en tidligere amtslig/regional rute. Det er hensigtsmæssigt, at opretholde Midttrafik-takster på disse ruter, fordi der er passagerindtægterne på et vist niveau.

Nogle kommuner har både Midttrafik-takster og garderobe billetter (særlig takster). Det skyldes at disse kommuner har overtaget nogle ruter med særlig takst og nogle ruter med nul-takst.

På sigt skal der arbejdes for en løsning, hvorefter der kun eksisterer Midttrafik takster og nul-takst.

Der eksisterer en hel del lokalruter, hvor kommunerne ikke ønsker at indføre nul-takst, fordi det vil betyde mistede indtægter og dermed større finansieringsbehov. Det er hensigtsmæssigt, at kommunerne opretholder takster på sådanne ruter, og det bør være Midttrafik-takster.

Anvendelse af takster på busruter i kommunerne.

Kommune	Bybus rute Flere end 5 bybusser	Bybus rute Færre end 5 bybusser	Lokal Rute	Skolebus rute  (rabatrute)	Bemærkning
Favrskov			Midttrafik	Nul	
Hedensted			Midttrafik		
Herning	Midttrafik		Garderobe	Garderobe	
Holstebro	Midttrafik		Midttrafik	Midttrafik	
Horsens	Midttrafik		Midttrafik	Midttrafik	
Ikast-Brande		Nul	Nul	Nul	
Lemvig			Nul	Nul	
Norddjurs		Midttrafik*		Nul	
Odder		Nul	Midttrafik	Midttrafik	
Randers	Midttrafik		Midttrafik	Nul	Forsøg m/gratis kort til pens.
Ringk-Skjern			Midttrafik	Garderobe	
Samsø			Midttrafik		
Silkeborg	Midttrafik		Midttrafik*	Midttrafik*	
Skanderborg		Midttrafik	Midttrafik	Nul	
Skive		Midttrafik	Midttrafik	Midttrafik	
Struer		Midttrafik	Midttrafik	Midttrafik	
Syddjurs			Midttrafik Garderobe	Garderobe Nul	
Viborg	Midttrafik		Midttrafik	Midttrafik	Nul 1 rute
Århus	Midttrafik				Deltidsabonnementskort.

\* note: kommunen har truffet beslutning om indførelse af Midttrafik-takster, og dette implementeres hurtigst muligt.

Forklaring til tabel:

- Midttrafik = Midttrafik-takster
- Nul = Nul-takst / gratis kørsel
- Garderobe = særlige takster (afvigende fra Midttrafik takster)

*Århus, 7. januar 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 16. januar 2009 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 3**

<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
19. december 2008	1-25-10-2-08	Ole Simonsen	ols@midttrafik.dk	87 40 82 24

**Rejseregler og takster for institutionsklippekort  
i Århus Kommune**

Kortene sælges til skoler, foreninger og institutioner for Børn og Unge.

Institutionskortene tilbydes som fuldtidskort med fuld tidsgyldighed og som deltidskort med tidsgyldighed uden for myldretiden. Myldretiden defineres som hverdage kl. 7.00-8.30 og kl. 15.00-17.00

Institutionsklippekort kan købes til 4 zoner, og til 1 person og 5 personer.

Der skal altid rejse mindst 2 personer på et institutionsklippekort. Rejsen skal påbegyndes og afsluttes samlet.

I Århus findes der i alt 6 forskellige institutionsklippekort.

4 kort - nedenfor benævnt B&U - som sælges til institutioner under Børn og Unge og udvalgte skoler og foreninger efter gammel aftale.

2 kort - nedenfor benævnt "Skoler og foreninger" - som sælges til skoler og foreninger.

Der er dobbelt takst for natbusser. Det betyder, at der skal klippes dobbelt på klippekortene.

Antal zoner	Antal personer	Tid	Institutionstype	Takst
4	1	Fuldtid	B&U	74 kr.
4	5	Fuldtid	B&U	370 kr.
4	1	Deltid	B&U	39 kr.
4	5	Deltid	B&U	195 kr.
4	1	Deltid	Skoler, foreninger	46 kr.
4	5	Deltid	Skoler, foreninger	230 kr.



*Århus, 7. januar 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 16. januar 2009 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 4**

**Samarbejdsaftale om varetagelse af den siddende  
patientbefordring i Region Midtjylland fra 1. januar 2009 mellem  
Region Midtjylland og Midttrafik**

**28/11-2008**



**Indhold:**

Opgaven	2
Opgavefordelingen mellem Region Midtjylland og Midttrafik	3
Projekt- og implementeringsplan for opstart af den resterende del af den siddende patientbefordring pr. 1. oktober 2009	4
Udgifter til Midttrafik i 2009 og fremover	5
Prisregulering	6
Opsigelse	6
Samarbejde og tvister	6

## Opgaven

Denne samarbejdsaftale er en erstatning for den eksisterende aftale mellem Region Midtjylland og Midttrafik om varetagelse af den siddende patientbefordring for borgere i Region Midtjylland i 2008.

I 2008 indgår følgende områder og kørselstyper i aftalen:

- Befordring af borgere i det tidligere Ringkøbing Amt
- Befordring af borgere i den del af det tidligere Viborg Amt der nu indgår i Region Midtjylland
- Befordring af borgere i Horsens og Hedensted kommuner
- Befordring af borgere i kørestol i det tidligere Århus Amt.

Dertil kommer enkelte andre kørselstyper som f.eks. med patienter der bliver behandlet på Paraplegifunktionen ved Regionshospital Viborg.

Disse kørselstyper fortsætter i 2009.

Pr. 1. oktober 2009 indgår den resterende del af den siddende patientbefordring i Region Midtjylland i aftalen, nemlig befordringen af borgere i det tidligere Århus Amt der *ikke* sidder i kørestol. Denne resterende del af kørslen varetages i dag af PBK i Århus.

Samlet set forventes alle ovenstående kørsler at andrage ca. 350.000 ture årligt, som omfatter:

- Kørsel med patienter til og fra behandling, herunder i kørestol
- Kørsel med dialysepatienter
- Donorkørsel
- Pakkekørsel
- Hjemtransport af sundhedsfagligt personale efter akut udrykning

Hvis der i aftaleperioden skal indgå øvrige kørselstyper, kræver det en tilføjelse til denne aftale og en vurdering af hvorvidt en tilføjelse af denne specifikke ekstra kørselstype vil kræve en ny beregning af de omkostninger til personale der er beskrevet nedenunder. Parterne er dog enige om at se positivt på et samarbejde, hvis der kommer nye kørselstyper.

## Opgavefordelingen mellem Region Midtjylland og Midttrafik

### Midttrafik

Midttrafiks opgaver og ansvarsområder er:

- Udlicitering af kørsel i henhold til EU-bestemmelser,
- Indgåelse af kontrakter med vognmænd, kontraktadministration,
- Ajourføring af grunddata i IT-systemerne (adresser på sygehusafdelinger i GEO, køretider, serviceparametre, fakturering o.l.),
- Afregning af kørsel med vognmænd,
- Fakturering til sygehus(afdelinger),
- Uddannelse af superbrugere på Kørselskontoret Holstebro og support af superbrugere på sygehusene, herunder opfølgning på fejlbestillinger,
- Kørselskoordinering og vognstyring i det aftalte tidsrum – kl. 06.30 – 17.00 på hverdage.
- Modtagelse af opkald fra sygehuse og patienter i tilfælde af forsinkelser.
- Udredning af utilsigtede hændelser, herunder klager vedr. kørsel, og statistik herover



- Øvrige driftsopgaver i relation til vognmænd.
- Paraplegi: Taste og kvalitetssikre bestillinger på week-end transporter
- Overholde aftalte servicemål
- Levere dokumentation for tilfredshed hos brugere og vognmænd

I ovenstående indgår, at Midttrafik varetager trafikskabets tekniske opgaver for Region Midtjylland i forhold til Bektra, jf. opgavefordeling mellem Bektra og trafikskaberne.

### *Region Midtjylland*

Region Midtjyllands opgaver og ansvarsområder er:

- Visitation og modtagelse af kørselsbestillinger fra patienter, sygehusafdelinger m.v.,
- Indlæggelse af kørselsbestillinger i PLANET-systemet eller via internetbestilling,
- Kontakt med patienter, afdelinger og øvrige niveauer i sygehusets organisation,
- Uddannelse af eget personale i kørselsbestillingsfunktionen og andre steder, hvor det måtte være relevant,
- Drift og vedligehold af egne IT-systemer,
- At være chauffører behjælpelige med praktiske forhold vedr. afhentning og aflevering af patienter.
- At fastsætte servicemål for typer af patientkørslen, indenfor de muligheder som findes eller bliver udviklet i Planet-systemet.
- At give Midttrafik besked om flytninger/ændringer/oprettelser af sygehusafdelinger
- Indgå aftale med BCC om vognstyring/bestillingsmodtagelse udover Midttrafiks åbningstid – se ovenfor

Denne opgaveliste er ikke udtømmende men dækker de væsentligste opgaver, der kræver langt de fleste ressourcer.

### *Daglige opgave- og ansvarsområder*

Ovenstående opgavefordeling er på nær ét punkt den samme som den der praktiseres i den nuværende aftale. Ændringen i opgavefordelingen består i at Midttrafik i denne nye aftale overtager opkaldene fra patienter og sygehuse der rykker for forsinkede kørsler. Erfaringerne fra de første måneder af 2008 har vist at det, totalt set, giver for meget ekstra arbejde, når Kørselskontoret i Holstebro modtager opkaldene for derefter at kontakte Midttrafik for en afklaring. Denne opgave overgår til Midttrafik 8. december 2008.

I forbindelse med udmøntningen af aftalen forpligter Region Midtjylland og Midttrafik sig til at have opfølgingsmøder med deltagelse af alle relevante personer, månedligt de sidste 2 før og de første 6 måneder efter opstarten af den resterende del af patientbefordringen. Derefter aftales det nærmere med hvilken frekvens og i hvilken form møderne skal holdes, som udgangspunkt kvartalsvise møder.

### **Projekt- og implementeringsplan for opstart af den resterende del af den siddende patientbefordring pr. 1. oktober 2009.**

#### *Skøn over udgifter til Bektra*

Før kørslen kan opstartes, kræver det at en række grunddata er på plads. En række af opgaverne i forbindelse med at sikre grunddata, vil blive varetaget af Bektra, som Region Midtjylland og Midttrafik indgår i sammen med pt. NT og Movia. Generelt kan man sige at de falder i 3 grupper:

- Geografi (Gennemgang og redigering af de geografiske grunddata i hele det tidligere Århus Amt)
- Adresser (Oprettelser og ændring af sygehusadresser i PLANET, dette arbejde er nødvendigt for kontering af kørslen og til brug for bestilling af servicerejser).
- Undervisning af bestillingspersonale på alle sygehusene i det tidligere Århus Amt.

BekTra forventer at skulle bruge 1.000 timer, med den nedenstående anslåede fordeling på opgaverne:

<i>Geografi:</i>	200 timer
<i>Adresser:</i>	500 timer
<i>Undervisning:</i>	300 timer
<b>Totalt tidsforbrug:</b>	<b><u>1.000 timer</u></b>

Med en timepris på 600 kroner giver det en udgift for Region Midtjylland på: 600.000 kroner. Bektra har via mail af 19. november 2008 bekræftet ovenstående, herunder at Bektra kan nå det til driftsstart.

Region Midtjylland afregner til Bektra for ovennævnte ydelser. Hertil kommer de årlige omkostninger til BekTra og indkøb af de nødvendige licenser til brug for udvidelsen af turtallet. De omkostninger vedrører ikke denne aftale mellem Region Midtjylland og Midttrafik, da Region Midtjylland er et selvstændigt medlem af BekTra.

Endelig vil Midttrafiks projektleder skulle bruge det meste af arbejdstiden i 3 måneder frem til opstart på implementeringsopgaverne, hvorfor en udvidelse af antallet af medarbejdere hos Midttrafik bl.a. vil skulle følge op på bestillinger og uddannelse hos de sygehuse, Midttrafik udfører patientkørsel til, indtil 1. oktober 2009, idet projektlederen udfører implementeringsopgaver.

#### **Udgifter til Midttrafik i 2009 og fremover**

Region Midtjylland betaler de fordelte omkostninger til selve udførelsen af kørslen. Om ønsket kan Region Midtjylland få en specifikation på personnummer-niveau/rejseniveau. Herudover betaler Region Midtjylland for Midttrafiks administration.

Midttrafik forventer en telefonåbningstid fra kl. 06.30 – 17.00 på hverdage. 1. vognstyrer møder dog fra 1. januar 2009 ind kl. 06.00 for at udføre de handlinger, som er en følge af de alarmer, der er i Planet-systemet, inden telefonerne åbnes kl. 06.30. Til at varetage opgaven i den øvrige driftstid skal Region Midtjylland lave en aftale med BCC i Aalborg. I den nuværende aftale mellem Region Midtjylland og Midttrafik, betaler Region Midtjylland for samlet 5 normeringer, hvoraf den ene er en projektleder. Til at løse opgaven i 2009, hvor opgaven bliver ca. fordoblet turtalsmæssigt, har Midttrafik brug for følgende ressourcer:

5 normeringer af 500.000 inkl. overhead	2.500.000 kr.
1 projektleder af 600.000 inkl. overhead	600.000 kr.
3 normeringer af 300.000 kr. inkl. overhead	900.000 kr.
I alt	4.000.000 kr.

Den resterende del af den siddende patientbefordring har opstart pr. 1. oktober 2009. Det er dog sådan, at hvis de nyansatte medarbejdere hos Midttrafik skal være uddannelsesmæssigt klar til opgaven, er det nødvendigt at ansætte disse løbende. Som følge af at Midttrafik tager telefonopkald direkte vedr. forsinkede vogne allerede pr. 8. december 2008, ansættes 1. nye medarbejder pr. 1. januar 2009, mens de resterende ansættes med i gennemsnit 5 måneders oplæring inden 1. oktober 2009. I beregningen af lønudgifter for 2009 er taget hensyn til, at der i gennemsnit forventes afholdt 3 ugers ferie uden løn for de 3 af de 4 nye medarbejdere. Den nuværende projektleder er ansat på kontrakt til 1. april 2010 og erfaringerne fra de seneste implementeringer af og opfølgning på kørsler og undervisning viser, at det også fremover er nødvendigt med en projektleder. I aftalen indgår, at projektlederstillingen bibeholdes.

På årsplan, fra 2010, er der aftalt følgende ressourceforbrug:

8 normeringer af 500.000, inkl. overhead	4.000.000 kr.
1 projektleder af 600.000, inkl. overhead	<u>600.000 kr.</u>
Total	<u>4.600.000 kr.</u>

Midttrafiks administration af patientkørsel er integreret med administration af handicapkørsel og kommunalkørsel. Hvis Midttrafik får mulighed for at effektivisere sin administration af handicapkørsel, skal det vurderes, om administrationen af patientkørsel kan effektiviseres tilsvarende.

### Prisregulering

Den beskrevne udgift til Midttrafik er altså den årlige udgift ved fuld drift og det betyder samtidig at det også er den forventede udgift fremadrettet. Dog vil udgiften nødvendigvis blive pristalsreguleret årligt efter Danske Regioners Lønskøn, 1. gang pr. 1. januar 2010.

### Opsigelse.

Kontrakten kan opsiges af Region Midtjylland med et varsel på 6 mdr. til 1. januar. Midttrafik kan opsiges kontrakten med et år til 1. januar. Region Midtjylland kan dog opsiges kontrakten øjeblikkeligt, hvis Midttrafik groft misligholder aftalen – i givet fald har Midttrafik 3 måneder til at dokumentere, at dette ikke er tilfældet.

### Samarbejde og tvister.

Aftalen forudsætter et tæt samarbejde mellem Region Midtjylland og Midttrafik om opgaveløsningen. Hvis der opstår problemer forudsættes disse som udgangspunkt løst via dialog. Der skal også samarbejdes om kommunikation ved implementering af de nye kørselsopgaver i oktober 2009.

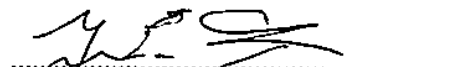
For Region Midtjylland,

Viborg, den 1/12-2008

  
.....  
Morten Helleberg Christiansen

for Midttrafik

Århus, den 28-11-08

  
.....  
Jens Erik Sørensen

*Århus, 7. januar 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 16. januar 2009 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 6**



# ***Passagertælling 2008***

## ***Hovedresultater***



**midttrafik**

## 1. Indledning

Dette er en præsentation af hovedtallene fra *passagertælling 2008*, som Midttrafik gennemførte i uge 40/41 i dagene 2. – 6. oktober. Tællingen omfattede samtlige regionale og lokale ruter i Midttrafiks område samt alle bybusruter, i alt 91 regionalruter, 73 lokalruter og 104 bybusruter. Efter aftale med Århus Kommune og Odder Kommune er det besluttet ikke at tælle på bybusruterne i disse to kommuner. (se bilag B) Rabatruter er ikke medtaget, da de enkelte kommuner selv står for passagertælling på disse.

Dette er den første samlede passagertælling efter dannelsen af Midttrafik.

Denne afrapporteringen giver et samlet overblik af benyttelsen af de enkelte ruter samt grupperet på rutetype og på planområde og kommuner. De detaljerede oplysninger af påstigere på tur- og destinationsniveau forefindes hos Midttrafik, og vil blive gjort tilgængelig for vognmænd og bestillere.

Der er tale om en på- og afstigertælling omfattende alle personer, der står på eller af bussen ved en destination (stoppested). Der er blevet talt på hver tur i køreplanen på tre hverdage (torsdag, fredag og mandag) og lørdag og søndag. I denne afrapportering opgøres passagertal ud fra antal påstigere. Antal afstigere vil senere blive anvendt til analyser af passagerflow på strækninger og af stoppestedsbenyttelsen. I det følgende vil antal rejser blive anvendt synonymt med antal påstigere, da én påstigning afstedkommer én rejse.

Midttrafiks køreplanssystem Trapeze indeholder et passagertællingsmodul, som er blevet anvendt til udskrivning af tælleskema til hver tur med alle dens destinationer. Der er blevet udskrevet over 16.000 tælleskemaer, og disse blev sammen med en tællevejledning udsendt til alle vognmænd, som var ansvarlige for den videre fordeling til chaufførerne, der gennemførte langt den største del af selve tællingen. Midttrafik tilbød at stille tællere til rådighed på ture med stor passagerudveksling i myldretiderne og var i stand til at imødekomme rettidigt indkomne ønsker herom fra vognmændene.

I løbet af oktober måned havde Midttrafik fået skemaerne retur, og det omfattende sorteringsarbejde samt den efterfølgende indtastning i Trapeze-databasen blev foretaget af studerende og afsluttet ved udgangen af november. For nærmere beskrivelse af tællemetoden henvises til Bilag B.

## 2. Resultater

Ud fra datamaterialet præsenteres nedenfor hovedtal for hver rute grupperet på regionalruter i Midttrafik's planområder, og for lokalruter og bybusruter grupperet på kommuner. I Tabelsamlingen (Bilag A) er en simpel beregning af *påstigere pr. køreplantime* tilføjet hver rute.

Under efterbehandlingen af datamaterialet har der desværre vist sig, at der mangler tælling for nogle ture. Data for de regionale ruter er af tilfredsstillende kvalitet, hvorimod manglende tællinger af ture på lokalruter og bybusruter, især i weekenden kan være af et omfang, så en ret høj grad af skøn har ligget til grund for korrektionerne. Disse tilfælde er blevet markeret med (\*) i tabelsamlingen. På trods heraf skønnes det, at nærværende datamateriale er tilstrækkelig til at drage overordnede konklusioner om passagerernes brug af ruterne. Midttrafik vil senere foretage supplerende tællinger på disse ruter.

En teknisk redegørelse for tællingsprocedure og beregning af hovedtal findes i Bilag B

I tabelsamlingen (Bilag A) samt i de følgende tabeller vises:

- **Hverdage** = det beregnede tal for tælleugens 5 hverdage
- **Weekend** = summen af tælleugens lørdag og søndag
- **Ugesum** = det beregnede tal for tælleugen
- **Årsum** = Ugesum x antal uger ruten kører i køreplanåret 2008/09
- **Påstigere pr køreplantime** ud fra antal køreplantimer i tælleugen



## 2.1 Regionale rejser

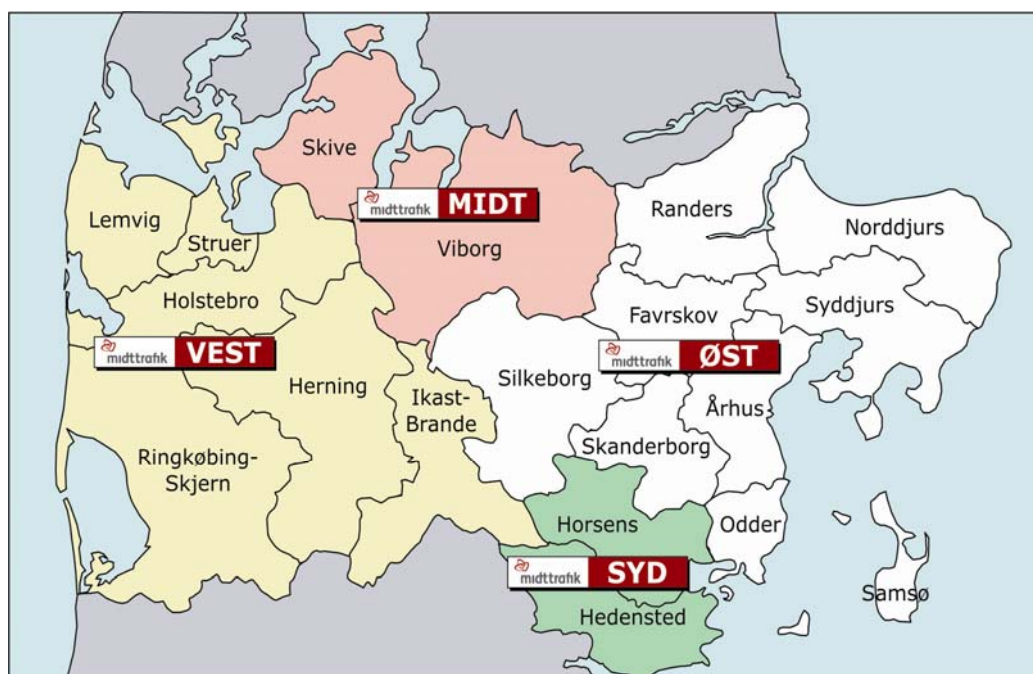
Fordelingen af de regionale rejser på planområderne vist på kortet fremgår af tabel 1.

Tabel. 1 Antal påstigere på regionale ruter

	Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum
<b>Midttrafik_Vest</b>	38	2	41	2.093
<b>Midttrafik_Midt</b>	46	3	48	2.521
<b>Midttrafik_Øst</b>	183	21	203	10.573
<b>Midttrafik_Syd</b>	47	4	51	2.632
<b>Regionen i alt</b>	314	30	343	17.819
<b>X-busser</b>	14	3	17	865
<b>Region + X-Bus i alt</b>	328	33	360	18.684

(tal i 1000)

Cirka 60 % af de regionale rejser foretages i ØST, især under indflydelse af den kraftige pendling i Århus-området, medens ca. 12% ligger i VEST og de resterende 28% fordeles ligeligt mellem MIDT og SYD, hvilket også afspejler de geografiske forskelle i regionens befolkningsfordeling.



## 2.2 Rejser på lokalruter og i bybusser

Tabel 2 viser antallet af rejser (påstigere) for de enkelte kommuner fordelt på lokalruter og bybusruter. Da de enkelte kommuner har valgt forskellig strategi m.h.t. lokalruter og rabatruter, skal sammenligning af antal lokalrejser foretages med forbehold. Alle rejser i bybusser er medtaget i denne redegørelse, bortset fra Århus Kommune og Odder Kommune, som nævnt i indledningen. I Grenaa Kommune tælles der senere.

Antallet af rejser i de 5 største bybuskommuner er for Randers ca. 4 mil. efterfulgt af ca. 3 mil. for Silkeborg, 2,3 mil. for Horsens og endelig ca. 1,6 mil. for Herning og Viborg.

Tabel. 2 Antal påstigere på lokalruter og bybusruter

	Lokalruter	%	Bybus	%	I alt	%	
Herning Kommune	157	10	1.472	90	1.629	100	
Holstebro Kommune	239	24	739	76	978	100	
Ikast-Brande Kommune	139	77	41	23	180	100	
Ringkøbing-Skjern Kommune	395	100	0	0	395	100	
Skive Kommune	621	54	535	46	1.156	100	
Struer Kommune	145	70	62	30	207	100	
Lemvig Kommune	124	100	0	0	124	100	
Viborg Kommune	299	19	1.282	81	1.581	100	
Randers Kommune	241	6	3.738	94	3.978	100	
Silkeborg Kommune	724	25	2.206	75	2.930	100	
Horsens Kommune	153	7	2.133	93	2.286	100	
Skanderborg Kommune	67	21	250	79	318	100	
Hedensted Kommune	11	100	0	0	11	100	
Favrskov Kommune	110	100	0	0	110	100	
Syddjurs Kommune	374	100	0	0	374	100	
Samsø Kommune	103	100	0	0	103	100	
Norddjurs Kommune			(ikke talt)				
Odder Kommune			(ikke talt)				
(tal i 1000)	I alt	3.902	24	12.458	76	16.359	100

I tabelsamling Bilag A er for hver rute tilføjet nøgletallet *påstigere pr køreplantime* som et udtryk for omfanget af trafikarbejdet på ruterne. Der er anvendt timetal for uge 40. Middelværdier for rutekategori og totaler er beregnet ved division af kategoriens *ugesum for uge 40* med *køreplantimetallet for uge 40*. For overskuelighedens skyld er der i tabellerne vist afrundede tal, hvilket kan give mindre differencer i sumtal.

Man bør være opmærksom på, at en høj værdi kan være udtryk for en kort rute, hvis hovedopgave for eksempel er at transportere uddannelsessøgende fra busterminal til uddannelsessteder i myldretiderne (eks. Randers Bybusser rute 21 ). Ligeledes bør man undersøge antallet af passagerers fordeling på ruten. Et lavt tal kan godt dække over et højt antal påstigere i et ruteafsnit på en lang rute, eller at en tur med god belægning i f. eks. primær retning udliges af en lav belægning i returvognløbet i sekundær retning. Hertil kommer forskelle i belastningen på de enkelte ture.

## Bilag A: Tabelsamling

## 1. Regionalruter og X-bus ruter

<b>Midttrafik Vest</b>		Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kørepl.timer uge 40	Påstigere pr køreplantime
11	Herning - Arnborg - Brande	921		921	47.892	59	16
12	Herning - Aulum - Holstebro	1.314		1.314	68.328	82	16
13	Herning - Haderup - Skive	2.042	218	2.260	117.520	141	16
14	Videbæk - Fjelsestervang - Herning	544		544	24.480	45	12
15	Herning - Videbæk - Ringkøbing	3.130	251	3.381	175.812	151	22
19	Herning - Hammerum - Brande	943		943	49.036	71	13
21	Holstebro - Vildbjerg	535		535	27.820	33	16
23	Holstebro - Struer - Lemvig	4.455	540	4.995	259.740	241	21
24	Holstebro - Lemvig	2.462	176	2.638	137.176	140	19
26	Holstebro - Spjald - Skjern	2.552	136	2.628	136.656	168	16
28	Holstebro - Haderup - Viborg	2.036	216	2.252	117.104	166	14
29	Holstebro - Feldborg - Haderup	1.497		1.497	77.844	74	20
45	Lemvig - Bøvling - Bækmarksbro - Holstebro	431		431	18.533	29	15
56	Supplerende kørsel Ringkøbing - Lem - Skjern	446		446	20.070	12	37
58	Ringkøbing - Hv. Sande - Nr. Nebel	2.519	287	2.806	145.912	162	17
61	Skjern - Borris - Sdr. Felding	366		366	19.032	19	19
69	Skjern - Tarm - Nr.Nebel	2.960	172	3.132	162.864	125	25
72	Holstebro - Vinderup - Sevel - Skive	2.656	118	2.774	144.248	144	19
77	Herning - Ikast - Bording - Pårup	3.259	175	3.434	178.568	146	23
81	Herning - Kibæk - Sdr. Felding-Grindsted	2.762	115	2.877	149.604	173	17
130	Ikast - Sunds - Simmelkær - Hammerum og Il:	350		350	15.050	27	13
<b>I alt</b>		<b>38.180</b>	<b>2.404</b>	<b>40.524</b>	<b>2.093.289</b>	<b>2.210</b>	<b>18</b>

<b>Midttrafik Midt</b>		Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kørepl.timer uge 40	Påstigere pr køreplantime
45	Skive - Kjeldbjerg - Sjørup	1.162		1.162	60.424	33	35
50	Skive - Løgstrup - Viborg	3.331	144	3.475	180.700	169	21
51	Viborg - Stoholm - Skive	2.477	93	2.570	133.640	112	23
53	Viborg - Karup/Kølvrå - Herning	7.426	857	8.283	430.716	378	22
54	Viborg - Thorning - Engesvang	735		735	38.220	46	16
55	Viborg - Bjerringbro - Thorsø - Hammel	4.701		4.701	244.452	176	27
59	Aalestrup - Møldrup - Viborg	1.182	175	1.357	70.564	86	16
60	Viborg - Kjellerup - Silkeborg	3.635	330	3.965	206.180	172	23
61	Viborg - Løvskaal - Randers	1.093		1.093	56.836	67	16
62	Viborg - Ørum - Randers	3.167	342	3.509	182.468	151	23
63	Viborg - Tjele - Sjørring (- Hobro)	711		711	36.972	40	18
64	Viborg - Vammen - Hobro	3.071	177	3.248	168.896	134	24
65	Viborg - Møldrup - Klejtrup - Hobro	2.813		2.813	146.276	108	26
66	Viborg - Skals - Aalestrup	1.697		1.697	88.244	87	19
67	Viborg - Gedsted - Farsø	2.823	315	3.138	163.176	129	24
73	Randers - Bjerringbro - Silkeborg	4.429	218	4.647	241.644	239	19
77	Bjerringbro - Rødkærnsbro - Kjellerup	1.340	28	1.368	71.136	76	18
<b>I alt</b>		<b>45.793</b>	<b>2.679</b>	<b>48.472</b>	<b>2.520.544</b>	<b>2.207</b>	<b>22</b>

NB: der kan være afrundingsdifference ved beregning af køreplantimet



<b>Midttrafik Øst</b>		Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kørepl.timer uge 40	Påstigere pr køreplantime
101	Skanderborg - Viby - Skejby Sygehus - Hornslk	7.022		7.022	365.144	325	22
102	Århus - Norsminde - Odder (Kysttruten)	4.539	780	5.319	276.588	186	29
103	Århus - Beder - Malling - Odder - Hou	18.073	3.566	21.639	1.125.228	483	45
107	Århus - Skanderborg - Horsens	21.076	2.300	23.376	1.215.552	683	34
109	Århus - Viby - Hørning - Galten	3.130	221	3.351	174.252	190	18
111	Århus - Foldby - Hinnerup	5.607	626	6.233	324.116	229	27
112	Århus - Sorring - Silkeborg	3.019	274	3.293	171.236	161	20
113	Århus - Galten - Silkeborg	8.516	1.211	9.727	505.804	417	23
114	Århus - Hammel - Viborg	7.901	1.094	8.995	467.740	347	26
115	Århus - Hinnerup til Grundfør/Hadsten-Randers	14.006	1.271	15.277	794.404	539	28
116	Århus - Tilst - Sabro - Galten	2.111	294	2.405	125.060	152	16
117	Århus - Hadsten - Langå	5.599	251	5.850	304.200	210	28
118	Århus - Randers	8.228	1.594	9.822	510.744	369	27
119	Århus - Hornslet - Auning - Allingåbro - Ørsted	12.424	1.281	13.705	712.660	561	24
120	Århus - Rønne - Kolind - Grenaa	3.811	667	4.478	232.856	258	17
121	Århus - Skødstrup - Løgten - Rønne - Ryomgård	3.551	606	4.157	216.164	175	24
122	Århus - Rønne - Grenaa	4.916	457	5.373	279.396	217	25
123	Århus - Rønne - Ebeltoft	7.147	1.380	8.527	443.404	329	26
211	Randers - Ørsted - Udbyhøj	3.496	174	3.670	190.840	184	20
212	Randers - Auning - Ryomgård - Kolind - Ebelto	2.924	302	3.226	167.752	249	13
213	Randers - Allingåbro - Fjellerup - Glesborg - Gr	3.126	285	3.411	177.372	270	13
214	Randers - Auning - Ryomgård - Grenaa	3.676	349	4.025	209.300	261	15
217	Randers - Hornslet - Mørke - Rønne	2.512	173	2.685	139.620	143	19
221	Randers - Voldum - Hornslet	1.366	78	1.444	75.088	83	17
223	Randers - Hammel - Silkeborg	4.227	340	4.567	237.484	259	18
230	Randers - Fårup - Hobro	3.314	119	3.433	178.516	138	25
235	Randers - Mariager - Assens - (Hadsund)	3.382	420	3.802	197.704	224	17
237	Randers - Gjerlev - Havndal - Hadsund	1.939	150	2.089	108.628	167	12
306	Odder - Hundslund - Horsens	2.200	219	2.419	125.788	133	18
311	Silkeborg - Ry - Skanderborg	1.317		1.317	68.484	74	18
331	Skanderborg - Vurring - Odder	1.752	78	1.830	95.160	112	16
351	Grenaa - Ebeltoft	3.922	116	4.038	209.976	163	25
352	Ryomgård - Glesborg - Bønnerup - Grenaa	2.746	73	2.819	146.588	186	15
<b>I alt</b>		<b>182.575</b>	<b>20.749</b>	<b>203.324</b>	<b>10.572.848</b>	<b>8.481</b>	<b>24</b>

<b>Midttrafik Syd</b>		Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kørepl.timer uge 40	Påstigere pr køreplantime
104	Horsens-Glud-(Snaptun)-Juelsminde	2.840	233	3.073	159.796	133	23
105	Horsens-Hornslyd-Juelsminde	3.087	326	3.413	177.476	153	22
108	Horsens-Løsning-Kragelund-Vejle	1.592	146	1.738	90.376	101	17
110	Horsens-Brædstrup-Silkeborg	4.816	584	5.400	280.800	213	25
114	Horsens-Rask Mølle-Tørring	1.916		1.916	99.632	97	20
116	Horsens-Nr. Snede-Herning	3.910	372	4.282	222.664	242	18
117	Horsens-Tørring-Give-Billund	2.382	77	2.459	127.868	206	12
202	Vejle-Horsens-Hovedgård-Århus	10.553	992	11.545	600.340	490	24
205	Vejle-Stouby-Juelsminde	3.110	357	3.467	180.284	153	23
209	Vejle-Rask Mølle (-Brædstrup)	1.965	88	2.053	106.756	83	25
215	Vejle-Nr. Snede-Silkeborg	5.521	592	6.113	317.876	284	22
219	Vejle-Hornslyd-Rårup	884	119	1.003	52.156	71	14
312	Ejstrupholm-Silkeborg	1.099		1.099	57.148	31	35
502	Brædstrup-Voerladegård-Skanderborg	1.411		1.411	73.372	76	19
508	Thyregod-Tørring	336		336	17.472	27	12
509	Ejstrupholm-Nr. Snede-Brædstrup	454		454	19.522	22	20
513	Vejle - Tørring	590		590	25.370	44	13
523	(Vejle)-Tørring-Brædstrup	504		504	21.672	15	33
<b>I alt</b>		<b>46.970</b>	<b>3.886</b>	<b>50.856</b>	<b>2.630.580</b>	<b>2.443</b>	<b>21</b>

NB: der kan være afrundingsdifference ved beregning af køreplantimetallet

**Bemærkning:**

Midttrafik har ikke modtaget data for de regionsoverskridende regionalruter ruter 40, 41, 68 fra NT og ruterne 41, 98, 307, 50 fra Sydtrafik

<b>Midttrafik X-Busser</b>		Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kørepl.timer uge 40	Påstigere pr køreplantime
<b>913 X</b>	Århus - Silkeborg - Grindsted - Esbjerg#	1.012	232	1.244	64.688	137	<b>9</b>
<b>914 X</b>	Viborg - Hammel - Århus	432	260	692	35.984	46	<b>15</b>
<b>918 X</b>	Århus - Randers - Hadsund - Aalborg	3.544	219	3.763	195.676	204	<b>18</b>
<b>926 X *</b>	Thisted - Nykøbing - Skive - Viborg - Vejle	1.878	539	2.417	125.684	227	<b>11</b>
<b>928 X</b>	Viborg - Holstebro - Lemvig - Nr. Nissum	35	66	101	1.088	10	<b>10</b>
<b>952 X</b>	Ringkøbing - Herning - Århus	3.320	658	3.978	206.856	272	<b>15</b>
<b>953 X</b>	Randers - Viborg - Herning	1.480	194	1.674	87.048	89	<b>19</b>
<b>960 X</b>	Silkeborg - Viborg - Aalborg	2.260	578	2.838	147.576	178	<b>16</b>
<b>I alt</b>		<b>13.961</b>	<b>2.746</b>	<b>16.707</b>	<b>864.600</b>	<b>1.164</b>	<b>14</b>

NB: der kan være afrundingsdifference ved beregning af køreplantimetotal

**Bemærkninger:**

992X , 980X og 907 er ikke med, da disse ruter administreres af NT og Sydtrafik

# Trods den generelle lave værdi på 913X af **påstigere/kpltime** er der en væsentlig større benyttelse på delstrækningen Århus-Silkeborg.





## 2. Lokalruter og Bybusruter

Herning Kommune		Hverdage	Weekend	Ugesum	Årsum	Kørepl.timer uge 40	Påstigere pr køreplantime
140	Aulum - Hodsager - Feldborg - Haderup	Lokal	967	967	41.581	46	21
150	Herning - Vildbjerg - Ørnhøj	Lokal	2.119	91	2.210	114.920	163
1	Bybusterminalen - Gullestrup - Bybusterminalen	Bybus	8.121	1.080	9.201	414.045	171
2	Bybusterminal-Birk-Hammerum-Gjellerup-Bybusterminal	Bybus	3.934	661	4.595	206.775	127
2A	Bybusterminal-Herningcentret-Gjellerup-Bybusterminal	Bybus	719		719	32.355	27
3	Bybusterminal-Snebjerg-Bybusterminal	Bybus	2.320	306	2.626	118.170	110
4	Bybusterminal-Lind-Bybusterminal	Bybus	1.715	156	1.871	84.195	113
5	Bybusterminal-Birk-Gjellerup Ø-Bybusterminal	Bybus	1.088		1.088	48.960	34
6	Bybusterminal-Messecentret-Bybusterminal	Bybus	419	139	558	25.110	35
6A	Bybusterminal-Messecentret-Bybusterminal	Bybus	462		462	24.024	27
7	Bybusterminal-Holtbjerg-Bybusterminal	Bybus	2.112	396	2.508	112.860	52
S7	Bybusterminal-Herningcentret-Bybusterminal	Bybus	839	55	894	40.230	14
8	Bybusterminal-Vestergade-Tjørring-Bybusterminal	Bybus	1.142	284	1.426	64.170	69
8A	Bybusterminal-H P Hansensvej-Tjørring-Bybusterminal	Bybus	1.567		1.567	81.484	46
S8	Bybusterminal-Bytoften-Bybusterminal	Bybus	892		892	40.140	40
9	Bybusterminal-Holmparken-Bybusterminal	Bybus	3.109	135	3.244	145.980	76
S9	Bybusterminalen-Vesterholmvej-Bybusterminalen	Bybus	683		683	30.735	26
S89	Bybusterminal-Vesterholmvej-Bytoften-Bybusterminal	Bybus	0	57	57	2.964	4
	<b>Lokal</b>	<b>3.086</b>	<b>91</b>	<b>3.177</b>	<b>156.501</b>	<b>209</b>	<b>15</b>
	<b>Bybus</b>	<b>29.122</b>	<b>3.269</b>	<b>32.391</b>	<b>1.472.197</b>	<b>973</b>	<b>33</b>
	<b>I alt</b>	<b>32.208</b>	<b>3.360</b>	<b>35.568</b>	<b>1.628.698</b>	<b>1.182</b>	<b>30</b>

Holstebro Kommune		Hverdage	Weekend	Ugesum	Årsum	Kørepl.timer uge 40	Påstigere pr køreplantime
260	Holstebro - Borbjerg - Vinderup - Ejsing - Egebjerg	Lokal	321		321	16.692	20
270	Holstebro - Ulfborg - Thorsminde	Lokal	2.023	244	2.267	117.884	137
281	Holstebro - Mejrup - Skave - Hogager	Lokal	1.856	25	1.881	80.883	77
283	Holstebro - Hvam Mejeriby - Borbjerg - Skave - Hogager	Lokal	530	12	542	23.306	30
1	Slotsgade - Thorsvej - Døesvej - Slotsgade	Bybus	6.162	359	6.521	339.092	127
2	Frøjk Møllevej - Sønder Allé - Skjærvej - Slotsgade	Bybus	383	36	419	21.788	22
3	Nr. Boulevard - Knud Aggers Vej - Poul Rytters Vej	Bybus	315	18	333	17.316	24
4	Slotsgade - Viborgvej - Parkvej - Sletten - Mejrup	Bybus	1.169	64	1.233	64.116	57
5	Slotsgade - Stationen - Ellebækvej - P.S. Krøyers Vej	Bybus	1.996	91	2.087	108.524	66
6	Slotsgade - Herningvej - Mejdal - Slotsgade	Bybus	831	45	876	45.552	44
7	Slotsgade - Niels W Gades Vej - Wagnersvej - Slotsgade	Bybus	1.863	102	1.965	102.180	58
8	Slotsgade - Struervej - Hornshøj - Slotsgade	Bybus	391	29	420	21.840	26
9	Slotsgade - Skivevej - Nyholmvej - Slotsgade	Bybus	314	50	364	18.928	22
	<b>Lokal</b>	<b>4.730</b>	<b>281</b>	<b>5.011</b>	<b>238.765</b>	<b>264</b>	<b>19</b>
	<b>Bybus</b>	<b>13.424</b>	<b>794</b>	<b>14.218</b>	<b>739.336</b>	<b>449</b>	<b>32</b>
	<b>I alt</b>	<b>18.154</b>	<b>1.075</b>	<b>19.229</b>	<b>978.101</b>	<b>713</b>	<b>27</b>

Ikast-Brande Kommune		Hverdage	Weekend	Ugesum	Årsum	Kørepl.timer uge 40	Påstigere pr køreplantime
172	)* Bording - Munklinde - Bording	Lokal	177		177	7.611	36
173	)* Bording - Christianshede - Bording	Lokal					31
174	)* Engesvang - Moselund - Pårup - Skygge - Engesvang	Lokal	581		581	24.983	46
180	)* Ikast - Isenvad - Ikast	Lokal	704		704	30.272	39
182	Ikast - Isenvad - Gludsted - Hampen - Nr. Snede - Klovborg	Lokal	500		500	21.500	31
190	Ikast-Brande-Uhre-Blåhøj	Lokal	1.107		1.107	47.601	58
191	Brande - Ejstrupholm - Nr. Snede - Klovborg	Lokal	161		161	6.923	30
	Ikast Bybus	Bybus	916		916	41.220	52
	Brande Bybus *kører kun torsdag	Bybus	11				2
	) delvis teletaxa	<b>Lokal</b>	<b>3.230</b>		<b>3.230</b>	<b>138.890</b>	<b>270</b>
		<b>Bybus</b>	<b>927</b>		<b>916</b>	<b>41.220</b>	<b>55</b>
	<b>I alt</b>	<b>4.157</b>		<b>4.146</b>	<b>180.110</b>	<b>325</b>	<b>13</b>

NB: der kan være afrundingsdifference ved beregning af køreplantimetallet

Ringkøbing-Skjern Kommune		Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kørepl.timer uge 40	Påstigere pr køreplantime
515	Ringkøbing - Tim - Vedersø	Lokal	1.677	1.677	87.204	79	21
561	Ringkøbing - Lem - Højmark	Lokal	1.459	1.459	62.737	69	21
563	Skjern - Stauning - Dejbjerg - Lem - Skjern	Lokal	397	397	17.071	41	10
565	Skjern - Borris - Gåsdal (og retur)	Lokal	533	533	22.919	32	16
567	Skjern - Astrup - Rk. Mølle - Videbæk	Lokal	1.554	1.554	66.822	72	21
570	Ringkøbing - Spjald	Lokal	1.321	1.321	56.803	58	23
573	Videbæk - Spjald	Lokal	717	717	30.831	24	30
577	Videbæk-Herborg-Mejericentret-Troldhede	Lokal	653	653	28.079	22	30
581	Ringkøbing-Kloster-Hovvig-Søndervig	Lokal	533	533	22.919	25	21
<b>I alt</b>			<b>8.844</b>	<b>8.844</b>	<b>395.385</b>	<b>423</b>	<b>21</b>

Skive Kommune		Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kørepl.timer uge 40	Påstigere pr køreplantime	
42	Skive - Breum - Fur	Lokal	2.588	200	2.788	144.976	135	21
43	Skive - Balling - Rødding - Lihme - Skive	Lokal	2.318	93	2.411	125.372	105	23
44	Skive - Lihme - Rødding - Balling - Skive	Lokal	2.226	74	2.300	119.600	88	26
311	Skive - Højslev - Virksund	Lokal	2.577	44	2.621	136.292	98	27
312	Højslev - Lundø	Lokal	599	599	31.148	13	46	
401	Breum - Sundsøre - Selde - Harre	Lokal	997	997	51.844	67	15	
451	Rødding - Oddense - Balling	Lokal	279	279	11.997	23	12	
301	Resen Øst	Bybus	2.228	157	2.385	124.020	76	31
302	Resen Vest	Bybus	660	660	34.320	28	23	
303	Vinde	Bybus	1.756	155	1.911	99.372	60	32
304	Glattrup	Bybus	1.719	172	1.891	98.332	43	44
305	Egeris Torv	Bybus	1.356	1.356	70.512	21	63	
306	Dalgas Torv	Bybus	1.844	162	2.006	104.312	45	44
309	Skive rtb. - Industriområdet	Bybus	77	77	4.004	5	15	
<b>Lokal</b>			<b>11.584</b>	<b>411</b>	<b>11.995</b>	<b>621.229</b>	<b>530</b>	<b>23</b>
<b>Bybus</b>			<b>9.640</b>	<b>646</b>	<b>10.286</b>	<b>534.872</b>	<b>279</b>	<b>37</b>
<b>I alt</b>			<b>21.224</b>	<b>1.057</b>	<b>22.281</b>	<b>1.156.101</b>	<b>809</b>	<b>28</b>

Struer Kommune		Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kørepl.timer uge 40	Påstigere pr køreplantime
335	Struer - Linde	Lokal	1.074	1.074	55.848	54	20
342	Struer - Humlum - Oddesund - Struer	Lokal	1.020	1.020	53.040	46	22
346 *	Venøbussen <i>(ikke talt)</i>	Lokal				35	
349	Hvidbjerg - Jegindø - Struer - Hvidbjerg	Lokal	696	696	36.192	35	20
1	Struer Station - Gimsing Skole - Baunevænget	Bybus	434	434	22.568	13	33
2	Struer Station - Ølbyvej - Voldgade	Bybus	320	320	16.640	12	27
3	Struer Station - Stentofterne - Voldhøjparken - Struer Station	Bybus	441	441	22.932	16	27
<b>Lokal</b>			<b>2.790</b>	<b>2.790</b>	<b>145.080</b>	<b>170</b>	<b>16</b>
<b>Bybus</b>			<b>1.195</b>	<b>1.195</b>	<b>62.140</b>	<b>41</b>	<b>29</b>
<b>I alt</b>			<b>3.985</b>	<b>3.985</b>	<b>207.220</b>	<b>211</b>	<b>19</b>

Lemvig Kommune		Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kørepl.timer uge 40	Påstigere pr køreplantime	
489	Lemvig - Thyborøn	Lokal	338	338	17.576	10	33	
491	Lemvig - Bøvling - Bækmarksbro	Lokal	2.030	20	2.050	106.600	143	14
<b>I alt</b>			<b>2.368</b>	<b>20</b>	<b>2.388</b>	<b>124.176</b>	<b>153</b>	<b>16</b>

Viborg Kommune		Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kørepl.timer uge 40	Påstigere pr køreplantime	
71	Bjerringbro - Løvskaal - Hammershøj	Lokal	627	627	32.604	46	14	
601	Skals - Nr. Rind - Ulbjerg	Lokal	823	823	42.796	30	27	
652	Hammershøj - Vorning - Hvidding	Lokal	636	636	33.072	30	21	
654	Ørum - Foulum - Rødding	Lokal	550	550	28.600	19	28	
711	Viborg - Hald Ege - Birgittelyst - Almind	Lokal	1.934	48	1.982	103.064	65	30
712	Viborg - Dollerup - Finderup - Viborg	Lokal	1.130	1.130	58.760	44	25	
1	Ellekonebakken - Trappetorvet - H. C. Andersens Vej	Bybus	4.177	372	4.549	236.548	119	38
2	Viborg Storcenter - Trappetorvet - Odshøj	Bybus	5.241	674	5.915	307.580	144	41
3	Liseborg - Trappetorvet - Skaldehøj	Bybus	3.121	291	3.412	177.424	146	23
4	Hedevænget - Trappetorvet - Vestervang	Bybus	3.865	272	4.137	215.124	138	30
5	Trappetorvet - Lundvej	Bybus	3.681	53	3.734	194.168	94	40
6	Amtmandshøjen - Trappetorvet - Fuglebakken	Bybus	2.118	193	2.311	120.172	90	26
14	Handelsskolen og Amtsgymnasiet <i>(ikke talt)</i>	Bybus						
895	Bjerringbro st. - Grundfos - Asavej	Bybus	599	599	31.148	14	43	
<b>Lokal</b>			<b>5.700</b>	<b>48</b>	<b>5.748</b>	<b>298.896</b>	<b>235</b>	<b>24</b>
<b>Bybus</b>			<b>22.802</b>	<b>1.855</b>	<b>24.657</b>	<b>1.282.164</b>	<b>745</b>	<b>34</b>
<b>I alt</b>			<b>28.502</b>	<b>1.903</b>	<b>30.405</b>	<b>1.581.060</b>	<b>980</b>	<b>31</b>

NB: der kan være afrundingsdifference ved beregning af køreplantimetale

Randers Kommune		Hverdage	Weekend	Ugesum	Årsum	Kørepl.timer uge 40	Påstigere pr køreplantime	
231	Randers - Stevnstrup - Langå	Lokal	2.050	212	2.262	117.624	98	23
238	Randers - (Møllerup) - Tvede - Øster Tørslev - Udbyhøj	Lokal	2.216	152	2.368	123.136	178	13
1	Nordskallet - Glarbjergvej - Møllep. - Busterm. - Vorup - Haslu	Bybus	8.004	772	8.776	456.352	208	42
2	Busterm. - Banegården - Gørtlervej - Kærsmindbadet - Helst	Bybus	4.549	349	4.898	254.696	101	48
3 *	Platanvej - Mariagervej - Busterm. - Vorup - Paderup	Bybus	6.075	695	6.770	352.040	195	35
4	Platanvej - Mariagervej - Busterm. - Kristrup - Paderup	Bybus	9.799	1.199	10.998	571.896	217	51
5 ^*	Nordskallet - Glarbjergvej - Møllep. - Busterm. - Kristrup - Ro	Bybus	7.261	625	7.886	410.072	210	38
6	Nordskallet - Gl. Hobrovej - Busterm. - Sygehuset - Dronningl	Bybus	16.661	1.821	18.482	961.064	415	45
7	Busterm. - Vorup skole - Vorupkær - Tebbestrup	Bybus	820	58	878	45.656	43	20
10	Busterm. - Banegården - Hornbæk - Fladbro - (Tånåm)	Bybus	2.622	306	2.928	152.256	69	42
11	Busterm. - Banegården - Viborgvej - Hornbæk - Tånåm	Bybus	2.291	85	2.376	123.552	43	55
12 *	Busterm. - Sygehuset - Heimdalsvej - Helsted - Borup	Bybus	2.024		2.024	105.248	47	43
13	Ryttersk. - Råsted - Bjergby - Skelva. - Helsted - Bjerregrav S	Bybus	998		998	51.896	20	50
14	Busterm. - Udbyhøjvej - Rismøllesk. - Tjærby - Gimming - Ler	Bybus	1.193		1.193	62.036	36	33
15	Busterm. - Kristrup - Romalt - Paderup - Stånåm - Brusgård	Bybus	1.423		1.423	73.996	29	50
16	Busterm. - Frederiksdalvej - Sdr. Borup - Brusgård - Ølst	Bybus	1.617		1.617	84.084	45	36
21	Blommevej - Jomfruløkken - Hadsundvej - Busterminalen	Bybus	629		629	32.708	4	157
	<b>Lokal</b>	<b>4.266</b>	<b>364</b>	<b>4.630</b>	<b>240.760</b>	<b>277</b>	<b>17</b>	
	<b>Bybus</b>	<b>65.966</b>	<b>5.910</b>	<b>71.876</b>	<b>3.737.552</b>	<b>1.682</b>	<b>43</b>	
	<b>I alt</b>	<b>70.232</b>	<b>6.274</b>	<b>76.506</b>	<b>3.978.312</b>	<b>1.958</b>	<b>39</b>	

Silkeborg Kommune		Hverdage	Weekend	Ugesum	Årsum	Kørepl.timer uge 40	Påstigere pr køreplantime	
801	Kjellerup - Vium - Hvam	Lokal	1.354		1.354	70.408	36	37
802	Kjellerup - Gråmose - Vinderslev	Lokal	1.053		1.053	45.279	45	23
803	Kjellerup - Mausing - Vinderslev	Lokal	435		435	18.705	33	13
804	Kjellerup - Sjørslev - Demstrup	Lokal	522		522	22.446	31	17
805	Kjellerup - Nørskovlund - Ans	Lokal	735		735	38.220	33	22
806	Kjellerup - Levring - Ans	Lokal	372		372	15.996	20	18
31	Silkeborg - Skæggær - Lemming - Serup	Lokal	2.181	24	2.205	114.660	97	23
32	Silkeborg - Sinding - Resdal - Serup - Skæggær	Lokal	908	19	927	48.204	74	12
33	Torvet - Lysbro - Funder - Kragelund - Frederiksdal	Lokal	3.305	251	3.556	184.912	154	23
34	Sejs - Hårup - Linå - Møllerup - Laven	Lokal	666		666	28.638	24	28
35	Funder Skole - Kragelund Skole - Frederiksdal	Lokal	430		430	18.490	27	16
36	Funder - Kragelund - Skæggær - Gymnasiet	Lokal	150		150	6.450	4	40
37	Hvanningdal - Balle - Teknisk Skole - Gymnasiet	Lokal	132		132	5.676	2	64
313	Silkeborg - Fårvang - (Thorsø) og omvendt	Lokal	2.040		2.040	106.080	74	28
1	Torvet - Sygehuset - Resenbro	Bybus	3.269	346	3.615	187.980	104	35
2	Torvet - Banegården - Lysbro - Padborgvej	Bybus	948	42	990	51.480	46	21
3	Torvet - Banegården - Hvanningdal	Bybus	3.061	319	3.380	175.760	104	32
4	Torvet - Marienlyst - Virklund	Bybus	3.071	297	3.368	175.136	79	42
5	Torvet - Nørreskov Bakke - Ø. Højmarksvej - Arendalsvej	Bybus	4.585	582	5.167	268.684	95	55
6	Torvet - Nytorv - Balle - Nordre Højmarksvej	Bybus	3.999	355	4.354	226.408	98	44
7	Torvet - Sejs - Svejbæk	Bybus	3.337	288	3.625	188.500	104	35
8	Torvet - Lupinvej - Resedavej - Dalvejen - Ndr.Højmarksvej	Bybus	3.996	284	4.280	222.560	108	40
9	Torvet - Oslovej - Stockholmsvej - Nørreskov Bakke	Bybus	3.839	282	4.121	214.292	93	45
10	Torvet - Frederiksberggade - Aqua - Remstruplund	Bybus	308	18	326	16.952	16	20
11	Torvet - Nørreskov Bakke - Ø. Højmarksvej - Oslovej	Bybus	2.925	83	3.008	156.416	63	48
12	Torvet - Kejlstrupvej - Tietgensvej - Priorsvej	Bybus	2.205	43	2.248	116.896	50	45
13	Torvet - Langelinie - I. P. Jacobsensvej	Bybus	545	12	557	28.964	30	18
16	Banegården - Torvet - Lillehøjvej - Gødvad Bakke	Bybus	616		616	32.032	38	16
17	Torvet - Banegården - Silkeborg Bad - Gjessø	Bybus	616	99	715	37.180	65	11
C1	Torvet - Remstruplund - Banegården - Torvet	Bybus	379	64	443	23.036	24	18
C2	Torvet - Hejrevej - Sygehuset - Torvet	Bybus	473	93	566	29.432	19	29
14	Torvet - Tulipanvej - Lindeparken - Tulipanvej	Bybus	717	75	792	41.184	25	31
1N *	Skoletorvet - Sygehuset - Resenbro	Bybus	40	40	2.080	5	8	
3N *	Skoletorvet - Banegården - Hvanningdal	Bybus	29	29	1.508	4	8	
4N *	Skoletorvet - Marienlyst - Virklund	Bybus	24	24	1.248	4	6	
7N *	Skoletorvet - Sejs - Svejbæk	Bybus	51	51	2.652	5	10	
8N *	Skoletorvet - Lupinvej - Resedavej - Dalvejen	Bybus	20	20	1.040	6	4	
9N *	Skoletorvet - Oslovej - Ø. Højmarksvej - Nørreskov Bakke	Bybus	39	39	2.028	5	8	
11N *	Skoletorvet - Nørreskov Bakke - Ø. Højmarksvej - Oslovej	Bybus	36	36	1.872	4	8	
33N *	Skoletorvet - Lysbro - Funder	Bybus		10	520	4	2	
	<b>Lokal</b>	<b>14.283</b>	<b>294</b>	<b>14.577</b>	<b>724.164</b>	<b>656</b>	<b>22</b>	
	<b>Bybus</b>	<b>38.889</b>	<b>3.531</b>	<b>42.420</b>	<b>2.205.840</b>	<b>1.200</b>	<b>36</b>	
	<b>I alt</b>	<b>53.172</b>	<b>3.825</b>	<b>56.997</b>	<b>2.930.004</b>	<b>1.856</b>	<b>31</b>	

NB: der kan være afrundingsdifference ved beregning af køreplantimetall

Horsens Kommune		Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kørepl.timer uge 40	Påstigere pr køreplantime	
112	Horsens - Østbirk - Voerladegård	Lokal	2.031	123	2.154	112.008	106	20
501	Brædstrup - Østbirk	Lokal	80		80	4.160	7	12
518	(Horsens)-Torp-Træden-Brædstrup	Lokal	186		186	7.998	15	12
671	Lund-Lundum-Egebjerg-Horsens	Lokal	641		641	27.563	28	23
870	NATBUSHorsens-Brædstrup	Lokal	12	4	16	720	3	5
871	NATBUSHorsens-Stensballe	Lokal	7	2	9	405	2	5
1	Banegården - Nørregade - Sygehuset - Bakkesvinget	Bybus	8.652	941	9.593	498.836	159	60
2	Banegården - Nørregade - Sygehuset - Bakkesvinget	Bybus	7.875	971	8.846	459.992	151	58
3	Banegården - Nørretorv - Forum Horsens - Vestermarken	Bybus	5.328	500	5.828	303.056	147	40
4	Banegården - Strandpromenaden - Stensballe	Bybus	5.524	477	6.001	312.052	203	30
5	Stensballe - Østergade - Banegården	Bybus	4.287	397	4.684	243.568	141	33
6	Banegården - Bankager - Banegården	Bybus	1.123	205	1.328	69.056	78	17
8	Banegården - Vejlevej - Torsted / Saturnvej - Banegården	Bybus	867		867	45.084	30	29
9	Bakkesvinget - Banegården - Sydvestvej - Vandrerhjemmet	Bybus	1.067	149	1.216	63.232	80	15
10	Banegården - Fuglevangsvej - Torsted Vest - Banegården	Bybus	1.439	36	1.475	76.700	64	23
11	Banegården - Bilka/O Jensens Alle - Sygehuset - Bakkesvinge	Bybus	1.083	94	1.177	61.204	40	29
		<b>Lokal</b>	<b>2.957</b>	<b>129</b>	<b>3.086</b>	<b>152.854</b>	<b>161</b>	<b>24</b>
		<b>Bybus</b>	<b>37.245</b>	<b>3.770</b>	<b>41.015</b>	<b>2.132.780</b>	<b>1.095</b>	<b>37</b>
		<b>I alt</b>	<b>40.202</b>	<b>3.899</b>	<b>44.101</b>	<b>2.285.634</b>	<b>1.257</b>	<b>36</b>

Skanderborg Kommune		Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kørepl.timer uge 40	Påstigere pr køreplantime	
330	Skanderborg - Jeksen - Nr. Vissing - Låsby	<b>Lokal</b>	1.062	230	1.292	67.184	68	19
21	Vrold - Skanderborg - Højvangen - Gram - Stilling	<b>Bybus</b>	4.701	114	4.815	250.380	201	24
5	Byruten - Ry (ikke talt)	<b>Bybus</b>						
		<b>I alt</b>	<b>5.763</b>	<b>344</b>	<b>6.107</b>	<b>317.564</b>	<b>269</b>	<b>23</b>

Hedensted Kommune		Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kørepl.timer uge 40	Påstigere pr køreplantime	
696	Hedensted - Løsning - Uldum - Tørring	Lokal	231		231	9.933	40	6
106	Horsens - Møgelkær - Horsens	Lokal		27	27	1.404	1	24
		<b>I alt</b>	<b>231</b>	<b>27</b>	<b>258</b>	<b>11.337</b>	<b>41</b>	<b>6</b>

Favrskov Kommune		Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kørepl.timer uge 40	Påstigere pr køreplantime	
851	Thorsø - Vellev - Ulstrup	Lokal	678		678	35.256	40	17
314	Hammel - Skjød - Hadsten og omvendt	Lokal	1.441		1.441	74.932	55	26
		<b>I alt</b>	<b>2.119</b>		<b>2.119</b>	<b>110.188</b>	<b>95</b>	<b>22</b>

Norddjurs Kommune		Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kørepl.timer uge 40	Påstigere pr køreplantime		
1	Mogensgade-Baneg.-Færgeløvs-Hedebocentret-Biblioteket	Bybus				24	--		
2	Mogensgade-Baneg.-Dr.Ferieby-Færgeløvs-Banegården	Bybus	<i>Grenaa Bybusser er ikke talt</i>					11	--
3	Mogensgade-Baneg.-Lupinskrænten-Sygehuset-Solskrænten	Bybus				12	--		
		<b>I alt</b>				<b>48</b>			

Syddjurs Kommune		Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kørepl.timer uge 40	Påstigere pr køreplantime		
361	Rønne - Knebel - Helgenæs	Lokal	2.461	122	2.583	134.316	102	25	
1	Ebeltoft - Fuglsø - Knebel - Skødshoved - Knebel	Lokal	2.801		2.801	145.652	100	28	
2	Knebel - Agri - Handrup - Ebeltoft - Boeslum - Øer	Lokal	1.800		1.800	93.600	81	22	
3 *	Rosmus - Rugård - Fulgsløv - Tirstrup - Drammelsevej	Lokal	<i>Lokalrute er ikke talt</i>					61	--
		<b>I alt</b>	<b>7.062</b>	<b>122</b>	<b>7.184</b>	<b>373.568</b>	<b>345</b>	<b>--</b>	

Samsø Kommune		Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kørepl.timer uge 40	Påstigere pr køreplantime	
131	Nordby - Tranebjerg - Kolby Kås	<b>Lokal</b>	1.724	262	1.986	103.272	171	12

Odder Kommune		Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kørepl.timer uge 40	Påstigere pr køreplantime	
1	Banegården - Højvænget - Banegården	Bybus				16		
2	Banegården - Ankjær - Banegården	Bybus	<i>Odder Bybusser er ikke omfattet af tællingen</i>					8
3	Banegården - Vennelundsvej - Banegården	Bybus				12		
		<b>I alt</b>				<b>36</b>		

NB: der kan være afrundingsdifference ved beregning af køreplantimetallet

## Bilag B: Metode og beregning

### 1.1. Dataindsamling

Indsamling af data blev foretaget af chaufførerne og i visse tilfælde med hjælp af personale fra Midttrafik, som talte på- og afstigerne, når bussen standsede ved stoppestederne. Tallene blev skrevet ned på de udleverede skemaer (se eksempel nedenfor). Disse skemaer blev automatisk genereret direkte fra køreplandatabasen og herefter udsendt til vognmændene, som var ansvarlig for den videre organisering af tællingen i busserne. Vognmændene var i god tid informeret pr. brev om tællingen og modtog skemaerne mindst en uge før tællingens start. Midttrafik tilbød i begrænset omfang at stille tællere til rådighed.

Data fra de returnerede skemaer inddateredes ligeledes i køreplanssystemets tællingsdatabase, hvorfra der kan genereres forskellige udskrifter, hvoraf basistabellen for ruterne er vist nedenfor.

Traditionelt har man valgt at placere passagertællinger i uge 40/41, eller evt. i marts, ud fra den betragtning, at det er en repræsentativ uge for Kundernes benyttelse af busserne. Det er en uge, som ligger mellem sommerhalvårets mindre belastning og den større i vinterhalvåret.

I 2008 blev der således talt på følgende tre hverdage og weekend, tor-fre-lør-søn-man, 2. - 6. oktober.

I Århus Bybusser er der ikke talt, da passagertallene her er så høje, at den anvendte metode ikke er brugbar. Der arbejdes sammen med Århus Kommune på at etablere et antal "tællebusser", der automatisk kan tælle af- og påstigende passagerer. I Odder er der ikke talt da vognmanden efter accept fra kommunen bad sig fritaget. I Grenå mangler tal på grund af en fejl. Der vil blive gennemført en ny tælling her. Endelig mangler der enkelte andre ruter – f.eks. enkelte natbusruter. Også her vil der blive iværksat ekstraordinære tællinger.

## 1.2. Datakorrektion

Det kan ikke undgås, at der i en tælling på 268 ruter med skønsmæssigt over 16.000 ture vil forekomme ikke-talte ture. I databehandlingsprogrammet kan der benyttes en turudfyldningsrutine, som automatisk foretager en korrektion af en manglende tur ved at tildele værdier fra en tilsvarende tur på en anden hverdag. Manglende ture på lørdag-søndag må derimod korrigeres manuelt, typisk ved at tildele en værdi ud fra sammenligning med tallene fra den foregående og den efterfølgende tur.

I nogle tilfælde har denne ekstra manuelle korrektion et omfang på op til 3,5 % af ugesummen, hvilket accepteres, men i enkelte tilfælde udgør den 10 % eller mere. Dette er markeret med \* i tabellerne, og i disse tilfælde foretages en eftertælling.

## 1.3. Dataopregning

Ud fra de registrerede på- og afstigere i tælleperioden beregnes først et ugetal. Midttrafik har anvendt følgende beregningsmetode.  

$$(((\text{torsdag} + \text{mandag}) / 2 * 4) + \text{fredag} + \text{lørdag} + \text{søndag})$$

Dette ugetal multipliceres med antal uger ruten kører i løbet af køreplanåret, 52 for hele året, 45 uden kørsel i sommerferien og 43, når der kun køres på skoledage. Der tages i denne opregning ikke hensyn at enkelte ture ikke køres i bestemte perioder.

En passagertælling over fem dage ud af årets 365 udgør kun en lille stikprøve af årets samlede passagertal og derfor med nogen statistiske usikkerhed. På tælledagene til gengæld tælles det totale antal passager, som bruger busserne, d.v.s. at stikprøven for disse dage er 100 %. Da den væsentlige del af passagerne er arbejds- og uddannelsespendlere, som på hverdage hen over året foretager den samme daglige rejse, viser erfaringerne, at rejsemønstret i tælleperioden afspejler virkeligheden ganske godt. Tællingen af passagerer på weekendture udgør en lidt mindre stikprøve, da disse ikke på samme måde foretager den samme rejse hver weekend. På særlige ruter i f.eks. ferieområder kan der være store årstidsvariationer. Denne specielle sommertrafik er ikke medregnet i denne opgørelse ligeledes heller ikke ekstrakørsel i forbindelse med festuger o.l.

Vejrliget i tælleperioden kan i visse tilfælde påvirke rejsemønstret, således at meget tørt og solrigt vejr medfører, at flere benytter cyklen på de korte rejser – specielt i bybusområder - og regnfuldt vejr kan modsat give flere passagerer. Der skal dog være tale om usædvanligt vejr i hele tælleperioden og i den forudgående periode for at give nogen væsentlig indvirkning. På de regionale ruter har vejrliget minimal betydning for passagermængden.

Vejret i uge 40/41 i 2008 var normalt for årstiden og skønnes derfor ikke at have haft nogen betydning for tællingens resultat.



## Tælleskema og dataudskrift fra køreplanssystemet Trapeze (eksempel)

Nedenfor eksempler på tælleskema og basisdataudskrift fra passagertællingsmodulet i Midttrafik's køreplanssystem Trapeze. Der bliver registreret både påstigere og afstigere på de enkelte destinationer (stoppesteder) for hver tur. Markeringen (-- --) angiver at bussen ikke optager eller afsætter passagerer ved denne destination. Såfremt der er (-- --) markering i sumfeltet nederst er den pågældende tur ikke talt.

Midttrafik vil gøre det muligt for entreprenører, bestillere og planlæggere at tilgå disse udskrifter via Midttrafik's hjemmeside.

### Eksempel på tælleskema anvendt i 2008

** Midttrafik ** Brugernavn: FD05A\MTJKR		Udskrevet den 28.07.2008 kl. 10.09 Side : 44							
PASSAGERTÆLLING									
79192 Rute 16 Silkeborg by, uge 42 2008									
Rute: 16 - Gødvad Bakke - Ege Allé - Torvet - Banegården									
Køreplan: 16.SI - Sekundær retning									
Vognløb: 3.SI - 20 - 80001.SI - 12345									
Tælledato 16-10-2008									
torsdag fra 00.00 til 35.59									
		12.18							
		På	Af	På	Af	På	Af	På	Af
Nr.	Destination	***	***	***	***	***	***	***	***
7430285	Gødvad Bakke								
7430287	Oslovej v.Ringvejen								
7430170	Platanvej v.Søholt Parkve								
7430169	Platanvej v.Højskolen								
7430168	Ege Allé v.Poppelvej								
7430167	Ege Allé v.Syrenvej								
7430166	Ege Allé v.nr.138								
7430165	Ege Allé v.Egeparken								
7430163	Ansvej v.Gran Allé								
7430161	Ansvej v.Ahorns Allé								
7430160	Ansvej v.Borgergade								
7430002	Shell v.Østergade								
7430001	Torvet								
7430003	Chr. 8. Vej								
7430004	Drewsensvej v.Chr. 8. Vej								
7437005	Silkeborg st.	***							
<b>Sumtal</b>									
Dato		Underskrift				Entreprenør 126 Pan Bus A/S - Silkeborg			

### Eksempel på dataudskrift fra tællingen i 2008

Brugernavn:		Udskrevet den 02-12-2008 kl. 14:28 3																														
<b>TUROPDELTE PASSAGERTAL</b>																																
Køreplan 104/80001.SY torsdag - primær retning 104 - Horsens-Glud-(Snaptun)-Juelsminde																																
Udtræksgyldighed: 02-10-2008 - 06-10-2008																																
		06:44		07:20		07:41		08:48		10:48		11:46		12:20		13:48		14:31		15:40		16:40		18:00		18:55		20:55		22:53		
		Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	
Startbelastning		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	0	0	0		
6151001 Horsens rtb.		4	0	----	----	9	0	6	0	4	0	4	0	2	0	20	0	7	0	7	0	3	0	4	0	4	0	2	0	2	0	
6151067 V. Berings Plads		0	0	----	----	6	0	2	0	3	0	2	0	3	0	12	0	9	0	10	0	9	0	5	0	0	0	0	0	1	0	
6151037 Lichtenbergsgade		0	0	----	----	1	0	1	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	
6151089 Horsens Center		0	0	----	----	0	4	2	0	0	0	0	0	1	1	0	4	0	3	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6151919 Holmboes Allé		0	0	----	----	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6151053 Bjerrevej/skolen		0	0	----	----	1	0	0	0	2	0	4	0	0	0	6	0	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6151077 Bøllervej v/Højvangsalle		0	0	----	----	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6151803 Bøller Slot		0	2	----	----	----	----	----	----	----	----	0	0	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	
6151801 Bøller		0	0	----	----	0	0	0	1	0	0	2	1	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6151802 Sejlet		2	0	----	----	0	6	1	2	0	2	0	2	1	0	4	0	3	0	2	0	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	
6199604 Brund		0	0	----	----	0	1	0	0	0	1	0	2	1	0	6	4	0	2	0	2	0	2	0	1	0	0	0	0	0	2	
6199614 Bisholt, v/l.dv.		0	0	----	----	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6199606 Glud, v/skolen		----	0	----	----	0	0	1	2	----	0	----	0	16	0	----	0	3	0	4	2	1	----	0	0	0	0	0	0	0	0	
6199613 Norby		----	----	----	----	0	0	0	0	----	----	----	0	0	0	----	0	0	0	1	0	0	----	----	0	0	0	0	0	0	0	
6199615 Snaptunvej v/"Sahara"		----	----	----	----	0	0	0	0	----	----	----	0	0	0	----	----	0	0	0	1	0	1	----	----	0	0	0	0	0	0	
6199601 Snaptun		----	----	10	0	0	1	0	2	----	----	----	1	3	----	----	0	3	3	1	0	2	----	----	0	0	0	0	0	1		
6199615 Snaptunvej v/"Sahara"		----	----	2	0	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----		
6199613 Norby		----	----	2	0	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	
6199606 Glud, v/skolen		1	0	21	0	----	----	----	----	2	1	1	2	----	----	2	7	----	----	----	----	----	3	5	----	----	0	0	0	0		
6199609 Østrup		----	----	----	----	0	0	0	0	----	----	----	0	0	----	----	0	2	0	3	0	0	----	----	0	1	----	----	0	0		
6199605 Sønderby		0	1	2	0	0	0	0	0	0	1	0	2	1	0	0	0	2	0	0	0	1	0	2	0	0	0	1	0	0	1	
6199015 Overby, v/l.dv.		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6199014 Overby		1	0	3	0	2	0	0	0	3	0	1	1	0	1	0	3	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	
Udtræksramme: 79013 - Regionalruter MT SYD uge40 2008 Der er foretaget turopfylgning.																																

Brugernavn:		Udskrevet den 02-12-2008 kl. 14:28 4																													
<b>TUROPDELTE PASSAGERTAL</b>																															
Køreplan 104/80001.SY torsdag - primær retning 104 - Horsens-Glud-(Snaptun)-Juelsminde																															
Udtræksgyldighed: 02-10-2008 - 06-10-2008																															
		06:44		07:20		07:41		08:48		10:48		11:46		12:20		13:48		14:31		15:40		16:40		18:00		18:55		20:55		22:53	
		Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af	Pa	Af
6199013 Hosby		1	2	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	5	0	0	0	1	0	1	0	2	0	0	0	0	0	
6199006 Tofeskovvej		----	----	0	0	----	----	0	1	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	
6199028 Juelsminde Rådhus		----	----	0	41	----	----	0	0	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	
6199032 Petersmindevej/Klakingve		----	----	0	0	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	
6199031 Dyrskepladsen		----	----	0	0	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	
6199001 Juelsminde rtb.		----	4	----	1	----	7	----	4	----	12	----	8	----	23	----	18	0	6	----	4	----	3	----	4	----	1	0	2	2	
Slutbelastning		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	0	0	0	
Korrektioner pr tur		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	0	0	0	
Passagersum pr tur		9	9	42	42	19	19	13	13	17	17	16	16	29	29	47	47	21	21	25	25	19	19	12	12	4	4	2	2	6	6
Udtræksramme: 79013 - Regionalruter MT SYD uge40 2008 Der er foretaget turopfylgning.																															



*Århus, 7. januar 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 16. januar 2009 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 8  
Bilag 1**

## Udpluk fra regeringens trafikplan mhp. busser

### Målrettet busdrift

Det er kommunernes og regionernes ansvar at beslutte service og kvalitet i bustrafikken og på lokalbanerne – og finansiere de nødvendige udgifter.

Regeringen lægger vægt på, at der sker en samlet trafikplanlægning. Det er vigtigt, at trafikskaberne planlægger deres busdrift med udgangspunkt i togenes køreplaner, så der sikres gode forbindelser til og fra togene.

Undersøgelser viser, at en omlægning af bussystemet i hovedstadsområdet med fokus på de trafikale knudepunkter og netværk vil kunne give en samlet vækst i passagertallet. Der er tale om et netværk, hvor mange forskellige busruter passerer få centrale knudepunkter, der forbinder dem til S-tog og metro. Fordelene vil tilmed kunne opnås uden merudgifter til bustrafikken.

Nye incitamentsændringer for busoperatører vil kunne medvirke til at bryde en negativ spiral med faldende passagertal og driftsreduktioner i bustrafikken. En intelligent anvendelse af incitamentsordninger mellem trafikskabet og busoperatøren kan vende bustrafikkens udvikling i positiv retning, så stigende passagertal kan finansiere serviceforbedringer til gavn for brugerne. Erfaringer bl.a. fra linje 150S i hovedstadsområdet viser, at der kan skabes op mod 20 pct. flere passagerer ved en målrettet indsats.

### Et sammenhængende trafiksystem

Regeringen lægger vægt på, at der sikres et tæt og velfungerende samspil mellem de forskellige former for kollektiv trafik for at få mest muligt ud af det kollektive trafiksystem som et samlet netværk. Busserne fungerer ofte som "det yderste led", der bringer passagerne til og fra togtrafikken. Dette samspil ønsker regeringen at understøtte. Regeringen vil derfor styrke de centrale trafikale knudepunkter, der får bus- og togtrafikken til at hænge sammen. Målet er at gøre det så enkelt som muligt for passagererne at skifte transportmiddel for dermed at forbedre samspillet mellem de enkelte dele i den kollektive trafik.

Regeringen vil endvidere sikre, at det bliver lettere at kombinere individuel og kollektiv transport. Der skal være bedre sammenhæng i trafiksystemerne. Det skal ske gennem bl.a. anlæg af bedre adgangsforhold og flere parkeringspladser ved stationerne, der skal lette overgangen fra f.eks. bus, cykel, taxi og bilkørsel til kollektiv transport.

Indførelsen af et rejsekortsystem – et billetsystem i form af et plastickort med chip til afløsning for periodekort og klippekort – vil bidrage til et sammenhængende kollektivt trafiksystem, der vil gøre det lettere, hurtigere og mere ligetil for kunderne at bruge den kollektive trafik.

Regeringen vil tage initiativ til at gennemføre forsøg med reservation af parkeringspladser ved togstationerne til faste pendlere

### Kollektiv trafikløsning i Ring 3

Der er en stigende trafik i hovedstadsområdet som forløber i ringforbindelserne på tværs af byfigurerne. Dette har givet anledning til en række undersøgelser af mulighederne for at opgradere den kollektive trafikbetjening i Ring 3, der i dag primært er betjent med S-bus. En række af de be-

rørte kommuner i hovedstadsområdet har sammen gennemført forundersøgelser af en letbaneløsning i Ring 3.

En letbaneløsning vil ifølge undersøgelserne primært blive brugt af de nuværende buspassagerer. Undersøgelserne viser også, at etableringen af en letbaneløsning er meget omkostningstung og har en dårlig samfundsøkonomi. Regeringen vil derfor som et alternativ pege på muligheden for et højklasset og miljøvenligt bussystem med anvendelse af busbaner og busprioritering i lyskryds.

Driften af et sådant bussystem er en opgave for trafikskabet, men regeringen er indstillet på som led i Grøn transportvision DK at bidrage til at undersøge en særligt energieffektiv løsning.

### **Letbane i Århus**

Der er igangsat en VVM-undersøgelse af mulighederne for en letbaneløsning i Århus i samarbejde mellem de lokale myndigheder og staten. Projektet omfatter dels nyanlæg af en letbanestrækning fra Århus H til Skejby, Lisbjerg og Lystrup, dels at der på Odder- og Grenaa-banerne indsættes nye lette togsæt, som kan benyttes både på de eksisterende nærbanestrækninger og på den nye strækning.

En letbane vil betyde en kvalitetsforbedring i den kollektive trafikbetjening i Århus og sikre betjening af områder med store arbejdspladser. Der vil skulle tages stilling til projektet, når VVM-undersøgelsen er gennemført, og der dermed er et bedre grundlag for at vurdere projekt- og samfundsøkonomi. Etablering af en letbane i Århusområdet vil i alle tilfælde kræve et meget betydeligt engagement fra trafikskabet og de berørte kommuner, særligt Århus kommune. Staten driver i dag Grenaa-banen. Grundlaget for et statsligt engagement i en ny letbane skal bl.a. ses i sammenhæng hermed.

### **Bedre adgang til den kollektive transport**

De store investeringer som nye signalsystemer og elektrificering kræver mange år at gennemføre – også selvom de beslutes i dag. Derfor vil regeringen pege på en række tiltag på baneområdet, som hurtigt vil kunne bidrage til at forbedre banetrafikken.

Regeringen vil således etablere en række puljer til specifikke trafikale formål. Et vigtigt indsatsområde i den forbindelse er tilgængeligheden til og fra stationer. Adgangsveje, busstoppesteder, parkeringspladser og cykelstativer skal indrettes så de kan benyttes let og smidigt. Det er ikke mindst vigtigt på pendlerstationerne.

Regeringen vil derfor indgå aftale med DSB om, at DSB sikrer bedre adgang til stationerne inden for en ramme af 1 mia. kr., som finansieres gennem salg af ledige arealer i tilknytning til jernbanelinjen.

- Bedre rammer for Parkér og Rejs, herunder flere parkeringspladser og bedre adgangsforhold ved stationer
- Øget information til bilister om afgang og rejsetider med kollektiv transport
- Bedre adgangsforhold og indretning på stationerne og evt. etablering af nye stationer
- Bedre tilgængelighed, herunder for bevægelseshæmmede og handicappede

## Hensigt

Regeringen fremlægger med denne publikation en langsigtet, grøn plan for fremtidens transport

En plan, hvor den øgede efterspørgsel efter energiøkonomiske biler vil sætte skub i produktion af nye teknologier som f.eks. moderne elbiler. En teknologisk udvikling, som vi også vil understøtte med investeringer i forskning og innovation. En plan, hvor de grønne skatter vil få flere til at vælge kollektiv transport frem for bilen. Men det kræver igen, at den kollektive transport er et reelt alternativ. Regeringen vil derfor investere massivt i tog til tiden og i højhastighedstog mellem de store byer. Når flere danskere benytter den kollektive transport, så vil det mindske trængslen på vejene. Intelligente trafiksystemer vil trække i samme retning, f.eks. ved at oplyse om, hvilken vej man skal køre for at undgå køer. Når presset på vejene falder, kan vejinvesteringerne målrettes de steder, hvor trængselsproblemerne er virkelig presserende.

## Mere kollektiv transport og flere cykler

Den kollektive trafik skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Regeringen vil først og fremmest investere massivt i banetrafikken. Toget skal i højere grad være et reelt alternativ til bilen. Den kollektive trafik skal være moderne, effektiv og vidt forgrenet – især i de tæt befolkede områder. (...) Samspillet mellem de forskellige transportformer skal være bedre. Der skal f.eks. være bedre mulighed for at parkere bilen eller cyklen ved en station og tage toget.

## Om Miljøvenligere trafik

(...) Den grønne omlægning af bilskatten vil mindske trængsel, støj, forurening og CO<sub>2</sub>-udledningen. Samtidig vil den øge efterspørgslen efter kollektiv trafik. Omlægningen skal også skabe rammerne for, at nye transportteknologier kan udbredes. Elbiler og plug-in hybridbiler kan bidrage væsentligt til at nedbringe transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledning samtidig med, at der oprettholdes en høj mobilitet. Intelligente trafiksystemer skal være med til at forbedre biltrafikken. Information om alternative ruter og styring af hastighedsgrænserne skal give en mere jævn trafikafvikling. Det sparer tid og brændstof og øger trafikikkerheden.

## Nye grønne teknologier

Det er regeringens langsigtede mål at gøre Danmark helt fri af fossile brændsler som olie og gas. En omlægning af transportsektoren skal medvirke til at nå målet. Det er regeringens vision, at Danmark skal være et grønt teknologilaboratorium for transport. Vi skal øge brændstofeffektiviteten, så vi bruger mindre energi, og vi skal være et attraktivt land for afprøvning og anvendelse af nye transportteknologier, herunder elbiler og plug in hybridbiler.

## En grøn investeringsplan

Regeringens høje ambitioner om fremtidens grønne transport vil kræve betydelige investeringer. Regeringen vil investere mere end 150 mia. kr. i vores infrastruktur i perioden frem til 2020. To store projekter, Femern Bælt forbindelsen og Metrocityringen, som finansieres uden for finansloven, bl.a. ved brugerbetaling, tegner sig for ca. 60 mia. kr. De 90 mia. kr. finansieres af en ny Infrastrukturfond, der skal stå for de kommende års betydelige investeringer i jernbaner og veje. Regeringen vil forøge fonden i takt med, at der skabes yderligere ny, holdbar finansiering.

Regeringen vil lægge op til en rullende investeringsplanlægning. Det skal fastholde fokus på de grundlæggende udfordringer og mål. Hvert andet år skal der tages stilling til konkrete anlægsprojekter, hvor der er analyser og beslutningsgrundlag. Og hvert fjerde år skal der tages stilling til,

hvilke projekter der skal forberedes af nye analyser, sådan at fremtidens investeringer i infrastruktur sker med udgangspunkt i rullende investeringsplanlægning

### **Øget forskning – landstrafikmodellen**

Regeringen vil afsætte 60 mio. kr. til udvikling af en landsdækkende trafikmodel, der kan styrke grundlaget for en langsigtet og helhedsorienteret infrastrukturplanlægning og give et mere nuanceret billede af de enkelte projekters trafikale effekter og virkning i forhold til miljø og CO<sub>2</sub>-udledning.

Landstrafikmodellen er bl.a. nødvendig med henblik på at skabe et bedre grundlag for at vurdere konsekvenser af konkrete initiativer i forhold til sammenhæng og trafikfordeling mellem individuel og kollektiv transport. Modellen vil endvidere give et bedre grundlag for at vurdere de bredere konsekvenser af større infrastrukturprojekter for den trafikale sammenhæng i Danmark.

*Århus, 7. januar 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 16. januar 2009 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 8  
Bilag 2**

Folketingets Trafikudvalg

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00  
Telefax 87 40 82 01

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

**Dato**  
12. december 2008

**Journalnummer**  
1-7-1-08

**Kontaktperson**  
Ole Sørensen

**Mail**  
[os@midttrafik.dk](mailto:os@midttrafik.dk)

**Direkte telefon**  
87 40 82 55

### Letbane i Århus

Den politiske følgegruppe for letbanesamarbejdet i Århusområdet bestående af borgmestre og udvalgsformænd fra Norddjurs, Syddjurs, Randers, Favrskov, Silkeborg, Skanderborg, Odder og Århus kommuner samt Region Midtjylland har drøftet regeringens udspil til letbane i Århus i den samlede transportplan for Danmark.

Følgegruppen noterer med tilfredshed, at det også er regeringens opfattelse, at en letbane vil betyde en kvalitetsforbedring af den kollektive trafikbetjening i Århusområdet og sikre betjening af områder med store arbejdspladser

Som nævnt i regeringens oplæg arbejdes der i letbanesamarbejdet med udvikling af et større letbanenet i Århusområdet.

Målet med denne udbygning er sammenfaldende med regeringens indsats for at styrke den kollektive trafik i det østjyske bybånd. Udbygningen af letbanen er en vigtig forudsætning for at understøtte erhvervs- og byudviklingen i Østjylland og samtidig med at målsætningen om en mere bæredygtig transport kan opnås. Vi forventer, at både letbanens etape 1 og de efterfølgende etaper vil hente et betydeligt passagergrundlag ved overflytning fra privatbiler til letbane. Dette vil være medvirkende til at begrænse trængslen på vejene i Østjylland.

Det er følgegruppens opfattelse, at letbanens 1. etape er et vigtigt element i en samlet trafikplan for Østjylland, der vil styrke den kollektive trafik

Letbanens etape 1 vil give et stort kvalitetsløft i betjeningen af de ca. 60.000 arbejds- og uddannelsespladser, der allerede ligger i den nordlige del af Århus langs letbanens tracé. Et meget stort antal af de pendlere, der kommer til Århus fra hele Østjylland, arbejder eller uddanner sig i dette område.

Hertil kommer, at Århus Kommune i området, hvor letbanen passerer Århus Nord har udlagt meget store arealer, som vil medføre en kraftig vækst i antallet af arbejds- og uddannelsespladser i de kommende 10 – 20 år.



Det er følgegruppens opfattelse, at letbanens etape 1 vil gøre det langt mere attraktivt for pendlere fra hele Østjylland at bruge toget til Århus H for herefter at benytte letbanen til Århus Nord. Letbanen vil derfor give et løft til hele togtrafikken i Østjylland.

Letbanen vil samtidig give mulighed for direkte forbindelse fra Grenaabanen til de samme arbejds- og uddannelsespladser i Århus Nord. Herved opnås mulighed for et langt bedre udnyttelse af de statslige investeringer, der er lagt i Grenaabanen.

De efterfølgende etaper i letbaneudbygningen vil ligesom etape 1 sikre gode kollektive trafikforbindelser for de største trafikstrømme i Østjylland og sammenbinde området.

Vi har i efteråret fremsendt en revideret vurdering af anlægsomkostningerne for etape 1 til Transportministeriet.

Anlægsomkostningerne er anslået til at være 1 mia. kr., og det er fra lokal side foreslået, at investeringen bliver fordelt ligeligt mellem staten og de lokale parter.

I forhold til de løbende driftsudgifter har tidligere vurderinger vist, at letbaneprojektet er neutralt set i forhold de nuværende driftstilskud til den kollektive trafik. Der er derfor som udgangspunkt ikke yderligere behov for driftstilskud fra staten ud over det driftstilskud, der er til vedligeholdelse og trafik på Grenaabanen.

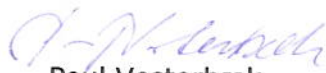
Da letbaneprojektet understøtter de statslige investeringer i jernbanen i Østjylland og understøtter regeringens ønsker om at styrke den kollektive trafikbetjening, er det derfor vores opfattelse, at staten har en stor interesse i gennemførelse af projektet.

Vi er klar over, at VVM-undersøgelsen og den genberegning af økonomien, der gennemføres sideløbende hermed, vil ligge til grund for en endelig beslutning om gennemførelse og finansiering af projektet.

Af hensyn til fremdriften i projektet forventer vi, at der i de kommende forhandlinger vil blive afsat en statslig ramme med henblik på statslig medfinansiering af første etape på det foreslåede niveau.

Der vedlægges oplæg om Letbaneprojektet i Århus-området.

Med venlig hilsen



Poul Vesterbæk  
Formand Midttrafik



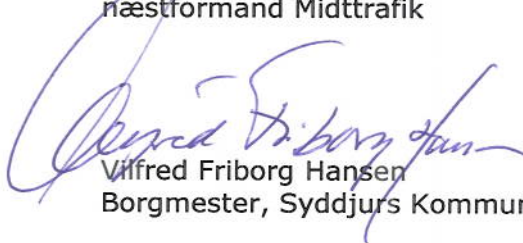
Bjarne Schmidt Nielsen  
Regionsrådsmedlem,  
næstformand Midttrafik



Peter Thyssen  
Rådmand, Århus



Anders G. Christensen  
Borgmester Favrskov



Vilfred Friborg Hansen  
Borgmester, Syddjurs Kommune



Carsten Jacobsen  
Udvalgsformand,  
Skanderborg Kommune



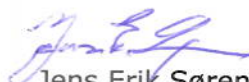
Mads Nikolajsen  
Kommunalbestyrelsesmedlem,  
Norddjurs Kommune

Jørgen Bruno Andersen  
Medlem af teknik og miljøudvalget  
Randers Kommune



Niels-Ulrik Bugge  
Borgmester  
Odder Kommune

Vagn Larsen,  
Formand for teknik- og forsyningsudvalget  
Silkeborg Kommune



Jens Erik Sørensen  
Direktør, Midttrafik



*Århus, 7. januar 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 16. januar 2009 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 12**

# Strategiplan 2009-2011



**midttrafik**

# Strategiplan 2009-2011

## Indhold

Forord	3
Baggrund	4
Markedsvilkår	5
Strategiplan	8
Strategier	9
Forudsætninger	20
Bilag 1	22

Strategiplan 2009-2011 er udarbejdet i november 2008



## Forord

Den overordnede ramme, som Midttrafik arbejder inden for, består af visioner og overordnede mål fastsat af Midttrafiks bestyrelse. Budget 2009 og budgetlægningen for de kommende år danner den økonomiske ramme.

Strategiplanen skal sikre, at Midttrafik arbejder i den rigtige retning. For at sikre balance i vores indsats og udvikling opstilles derfor fem indsatsområder med konkrete mål og krav til måling og evaluering.

Strategiplanen beskriver også Midttrafiks markedsvilkår - de krav og ønsker som kommer fra den omverden, vi omgives af for eksempel kunder, bestillere, leverandører og øvrige interessenter.

Strategiplanen revideres hvert år - første gang i december 2009. Den konkretiseres af handlingsplaner og konkrete mål på afdelingsniveau, som evalueres hvert kvartal. I bilag 1 på siderne 22 og 23 vises eksempler på, hvordan Midttrafik med udgangspunkt i strategierne vil opstille konkrete målsætninger.

Med udgangspunkt i en gennemgang af Midttrafiks udfordringer har direktionen valgt, at vi i de kommende år særligt skal fokusere på fem indsatsområder, som beskrives fra side 9. På side 20 beskrives nogle af forudsætningerne for at nå målene.

Strategiplanen gælder for alle Midttrafiks produkter. Det vil sige både driftsopgaver og udviklingsprojekter inden for buskørsel og variabel kørsel.

### Mål for strategiplanen

- Strategiplanen skal sætte konkrete mål
- Beskrive hovedopgaver og større projekter
- Skabe retning for at nå målene
- Sikre effektiv opfølgning
- Skabe tydelighed og fælles forståelse
- Skabe engagement og motivation

## Baggrund

Midttrafik står overfor flere udfordringer:

Midttrafik har som de fleste andre trafikkselskaber stigende udgifter og vige indtægter. Dertil kommer at bestillerne (kommuner og region) har vanskelige økonomiske kår. Det er en stor udfordring at sikre, at den kollektive trafik ikke havner i en negativ spiral med et amputeret rutenet og få kunder.

Den kollektive trafik mister markedsandele i en periode med stærkt stigende trafik og betydelig stigning i bilejerskabet. Især i de store byer giver det trængselsproblemer. Konsekvenserne er store samfundsmæssige omkostninger i form af spildtid og betydelig belastning af miljøet - både lokalt og globalt. Infrastrukturkommissionen forudsår en stigning i trafikken på 70-90 % frem til 2030. En udvikling som på nogle områder vil få store konsekvenser for miljø, trængsel og samfundsøkonomi.

At fastholde kunder er centralt for at vende udviklingen. Det gøres ved, at Midttrafik bliver bedre til at imødekomme kundernes krav - de vil have hurtig og pålidelig drift, god service, tryghed og sikkerhed, og det er nemt at bruge - i nævnte rækkefølge. Nogle steder er produktet ikke godt nok. Det gælder både for bustrafikken og den variable kørsel, hvor kundehenvendelser giver eksempler på dårlig service, dårlig rengøring, nedslidte salgssteder og information om forsinkelser som ikke når frem til kunden. Det er nødvendigt, at Midttrafik arbejder mere systematisk med de opgaver, der skal til for at fastholde - og gerne skaffe flere kunder.

Den kollektive trafikks omdømme er også et centralt indsatsområde. Når fokus konstant er på besparelser, usikkerhed om busserne fortsat kører og dårlig økonomi bliver det en negativ spiral. Midttrafik har en særlig opgave med at skabe værdi for kunder - og de der kan blive kunder.

Samarbejdet med Midttrafik leverandører skal styrkes. Det er busselskaberne, taxavognmænd og salgssteder, som har kontakten med kunderne. Kontrakterne skal forbedres, så de i højere grad afspejler markedets vilkår og kundernes forventninger. Incitament i kontrakterne skal gøre leverandørerne mere engagerede og målrettede i deres arbejde, og Midttrafik skal være bedre til at samarbejde og konsekvent bruge leverandørernes input til forbedringer.

Midttrafik kan ikke løse disse opgaver alene, det forudsætter et tæt samarbejde med Midttrafiks bestillere. Strategiplanen lægger derfor også op til, at Midttrafik arbejder for et tættere samarbejde og en mere proaktiv rolle i rådgivningen af kommunerne og regionen.

## Markedsvilkår

### Økonomi

Økonomien i den kollektive trafik er både på landsplan og i Midttrafik under pres. Her gives nogle eksempler på de økonomiske udfordringer i Midttrafik.

Udgifterne til busselskaberne er kraftigt stigende. Udgiftsudviklingen ligger langt over den almindelige pris- og lønudvikling, som normalt ligger til grund for forhøjelsen af de kommunale og regionale budgetter. Ved en pris- og lønudvikling på ca. 3 %, betyder satsreguleringen på 9,5 % alene en merudgift på 30 mio.kr. i 2008 og 106 mio. kr. i 2009.

Busselskabernes mulighed for at blive fritaget for dieselaftgift bortfalder med virkning fra 1. september 2008. I Midttrafik drejer det sig om merudgifter på ca. 113 mio. kr. på årsbasis. Kommuner og region er blevet kompenseret, men via DUT, så effekten er vidt forskellig for bestillerne.

På landsplan har der været et fald i indtægter på 4 % fra 2003 til 2007. I Midttrafik er det en særlig udfordring, at de faktiske indtægter i 2007 ligger ca. 83 mio. kr. under de budgetterede.

Trafikstyrelsen har udmeldt et loft på 3,1 % for takststigninger i 2009. Det dækker langt fra de stigende udgifter.

Og endelig planlægger Region Midtjylland fra 2010 at gennemføre forslag til besparelser og effektiviseringer på i alt 43 mio. kr. netto på det regionale rutenet. Flere kommuner varsler også besparelser på lokal kørsel.

### Et ustabil marked med kundefrafald

På landsplan har der været en tilbagegang i antallet af kunder på 9 % i perioden fra 2003 til 2007. At fastholde kunder er helt centralt for at vende udviklingen, og det gøres kun ved at imødekomme deres behov. Undersøgelser af kundepræferencer viser, at kunderne lægger vægt på hurtig og pålidelig drift, på god service og sikkerhed, og at kollektiv trafik er nemt og enkelt at bruge i alle rejsens led – i nævnte rækkefølge.

Og uanset at det er regionen og kommunerne, der bestiller en ønsket service på ruterne og betaler, skal Midttrafik spille en mere offensiv rolle for at fastholde og gerne skaffe flere kunder.

### Svingende kvalitet

Midttrafiks administration er af den overbevisning, at grundproduktet i den kollektive trafik i øjeblikket ikke er godt nok i forhold til det, kunderne forventer. Der er både service- og kvalitetsforskelle afhængigt af, hvor i regionen man rejser. Det gælder blandt andet i forhold til regularitet, information og service - og kan aflæses i klager fra kunder og i den kundeundersøgelse, der netop er gennemført.

Midttrafik skal bruge en del ressourcer på at forbedre grundproduktet - for at sikre at udviklingstiltag bygger på et godt grundprodukt. Ligesom et godt produkt forudsætter, at der er god kvalitet i driften.

Kvalitetsforbedringer er nødvendigt for at Midttrafik kan holde på kunderne, og for at give potentielle kunder et alternativ, som de finder attraktivt nok til at ville vælge den kollektive trafik.

### **Dygtigere medarbejdere**

Både bus- og taxabranchen har rekrutterings- og fastholdelsesproblemer blandt chaufførerne. Manglen på personale betyder, at ture aflyses til stor gene for kunderne. Uanset markedskonjunkturerne må det forventes, at flaskehalse på arbejdsmarkedet også i de kommende år vil betyde mangel på chauffører og/eller stigende udgifter til rekruttering.

Det kniber med at få og fastholde serviceorienterede chauffører. Det er et problem for kundernes oplevelse af rejsen. Chaufførservicen vurderes som næstvigtigste parameter af kunderne.

I det hele taget er der behov for opjustering af service og kvalitet i alle rejsens led og hos alle der arbejder for Midttrafik.

### **Kontrakter uden incitament**

Leverandørerne skal i højere grad måles på deres evne til at nå målene, fastholde kvaliteten og kunderne.

Midttrafik skal have flere incitamentskontrakter, hvor busselskaber, taxavognmænd og salgssteder, som gør en ekstra indsats for mere tilfredse kunder eller flere kunder, også kan tjene flere penge på kontrakten. I mellemtiden skal Midttrafik lære af forskellige typer af incitamentsforsøg.

Der skal arbejdes videre med at udvikle de standardkontrakter, som det meste kørsel udføres efter. De nuværende kontrakter afspejler ikke udviklingen i den kollektive trafik herunder kundepræferencer, markedsudvikling osv., ligesom de ikke i tilstrækkelig grad tager hensyn til "past performance".

### **Fortsat behov for effektivisering af rutenettet**

På baggrund af fakta skal Midttrafik gennemgå den nuværende kørsel sammen med busselskaber og bestillere for at pege på steder, hvor den kollektive trafik kan effektiviseres. Effektiviseringen kan foregå ved nedlæggelse af svagt benyttet kørsel, udretning af ruter, koordinering mellem lokale og regionale ruter samt tilpasning af tilbuddet til efterspørgslen (mindre busser, teleordninger, Midttur, servicebusser, lynbusser, letbane) og en rutestruktur, der er tilpasset pendlingsmønstre og byvækstområder.

Der er mange muligheder for forbedret koordinering af kørslen mellem regionalt finansierede ruter og kommunalt finansierede ruter. Især i Øst- og Vestjylland er der af historiske grunde steder, hvor kørslen mellem kommunale og regionale ruter ikke er tilstrækkeligt koordineret.

Effektiviseringen skal også ses i lyset af regionens og kommunernes effektiviseringskrav.

## **Kollektiv trafik kan skabe samfundsnytte**

Kollektiv trafik er ikke kun udgifter til drift af service, men kan også ses som en investering, der kan give samfundsmæssigt udbytte. Kollektiv trafik øger mobiliteten og skaber mulighed for, at borgerne lettere får en uddannelse, er i arbejde og deltager i samfundets service- og fritidsaktiviteter.

- Kollektiv trafik bidrager til bedre miljø og klima, når den bliver brugt af flere.
- Kollektiv trafik mindsker trængsel i og mellem større byer og reducerer spildtid for borgerne.
- Kollektiv trafik reducerer uheld i trafikken og dermed udgifter til sundhedsvæsenet.
- Kollektiv trafik kan ikke konkurrere med bilen i forhold til rejsetid og fleksibilitet, men er et nødvendigt supplement og alternativ, især hvor der er store rejsestrømme, som giver den største samfundsnytte.





## Midttrafiks strategiplan 2009-2011

Midttrafiks bestyrelse har besluttet et virksomhedsgrundlag med mission, visioner og 17 overordnede mål med et langsigtet perspektiv. På den baggrund har Midttrafik udarbejdet en strategiplan, der beskriver, Midttrafiks fokusområder og overordnede strategier for de kommende to år.

Markedet for den kollektive trafik ændrer sig konstant. Strategiplanen tager derfor udgangspunkt i en vurdering af nuværende markedssituation - herunder trusler, muligheder og ny viden som kan have betydning.

For at nå bestyrelsens overordnede mål, skal vi arbejde på flere fronter - konkret er der udpeget 5 indsatsområder/strategier. For hver strategi udarbejdes handlingsplaner, som beskriver, hvordan og med hvilke opgaver, vi skal arbejde med for at lykkes med at nå målene i 2011.

### Midttrafiks mission

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.

### Midttrafiks visioner

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 landudvikling 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. Bestyrelsen ønsker, at Midttrafik bliver Danmarks bedste trafikselskab.

## Midttrafiks strategier

I Midttrafiks strategiplan vægtes især fem fokusområder, som direktionen mener er vigtige indsatsområder for at nå målene.

### Flere loyale kunder

Loyale kunder rejser mere og er gode ambassadører for Midttrafik. Når man er tilfreds eller meget tilfreds med Midttrafiks ydelser, er man en loyal kunde. Høj kundetilfredshed opnås ved at dække flest mulige af kundernes behov. For Midttrafik betyder det, at vi skal have fokus på tiltag, der styrker pålidelighed, rejsetid, information, service og tryghed.

Når Midttrafik får styr på kvaliteten og organisationen, der er med til at bestemme over og producere ydelsen, skal Midttrafik arbejde systematisk for at få flere kunder- og afhængig af ambitionsniveauet- skabe større markedsandele. Det kræver, at Midttrafik når målene i denne strategiplan og får opbakning til det. Punktet uddybes på side 11.

### Tilfredse leverandører

Busselskaber, vognmænd og salgssteder har den direkte kontakt med kunderne og spiller derfor en vigtig rolle for kundetilfredsheden. De skal have incitament til at fastholde kunder og gerne øge kundetallet gennem mere kundefokus og mindre produktionsfokus. Leverandørerne skal i højere grad tage ansvar for egen produktion for eksempel gennem egenkontrol af kvaliteten. Punktet uddybes på side 14.

### Tilfredse bestillere

Bestillerne skal hjælpe os med at få flere kunder – det er hjælp til selvhjælp. Kommunerne har afgørende indflydelse på fremkommelighed, publikumsfaciliteter og den lokale markedsføring. Det er bestillerne, der skal investere i udviklingen af den kollektive trafik og sikre den grønne profil som



borgere og kunder forventer. Midttrafik skal inden for disse områder tilbyde god faglig rådgivning og "skubbe på" udviklingen, der hvor det er muligt. Punktet uddybes på side 16.

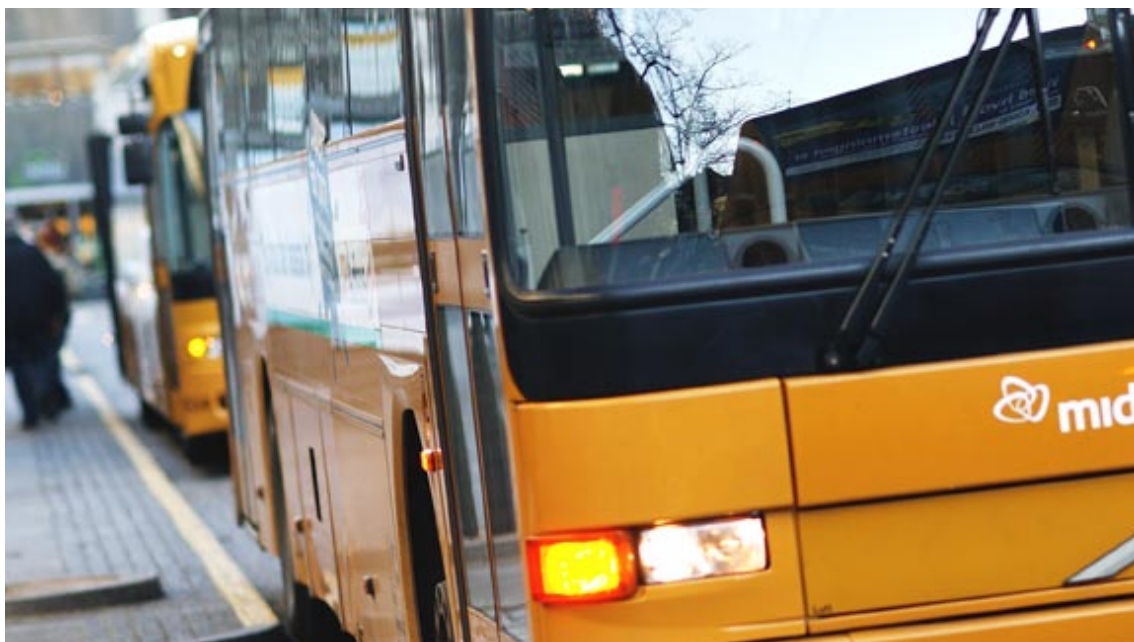
### Et mere sammenhængende rutenet

Rutenettet skal tilpasse sig nye transportønsker og vækstområder i Midtjylland, og tilbuddet skal indrettes efter efterspørgslen - små busser og telekørselsordninger til små, spredte rejsestrømme, i større byer servicebusser suppleret med højfrekvente stambuslinjer og lynbusser og letbane i områder hvor der er mange pendlere.

De forskellige tilbud skal hænge sammen i et integreret trafiknet, som gør det let for borgerne at bevæge sig rundt med kollektiv trafik. Punktet uddybes på side 18.

### Midttrafik og miljøet

Miljø udpeges til at være et særligt indsatsområde for Midttrafik. Den kollektive trafik er i de fleste tilfælde et miljøvenligt alternativ til den individuelle trafik. Det skal udnyttes i en tid, hvor befolkningen markerer, at de gerne vil gøre en indsats for at reducere CO2 udslippet - men ikke helt ved hvordan de kan gøre! Punktet uddybes på side 19.



## Flere loyale kunder

---

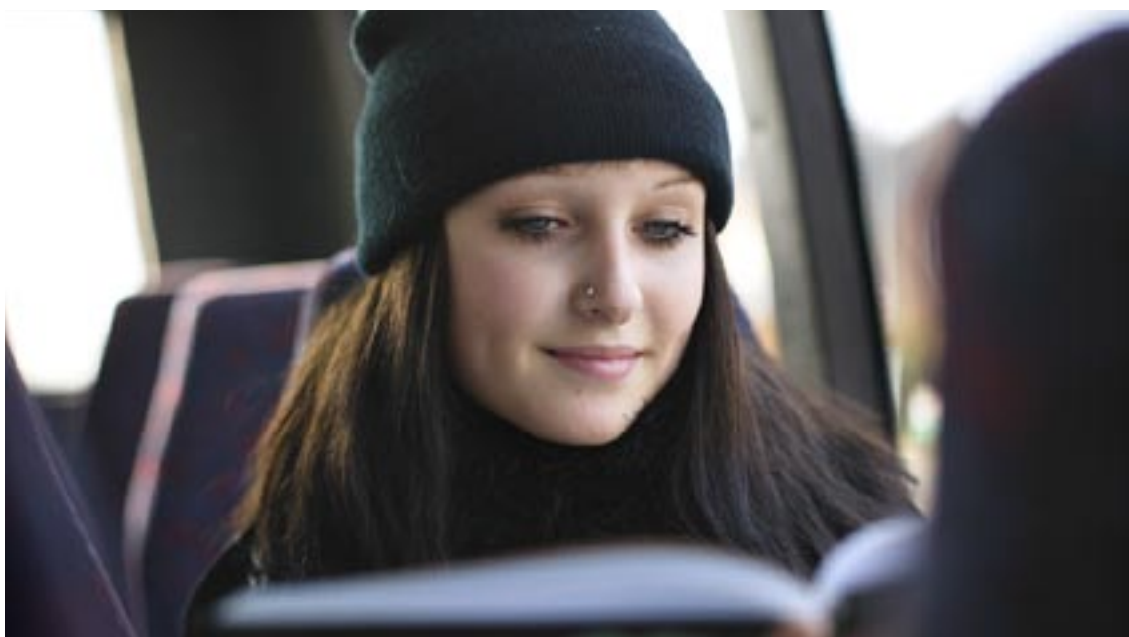
### Strategi

Midttrafiks mål er at stoppe frafaldet af eksisterende kunder - herefter at øge antallet af nye kunder. Loyale kunder er de bedste ambassadører for Midttrafik og den kollektive trafik. Et langt stykke hen ad vejen er loyale kunder forudsætningen for at skaffe og beholde nye kunder.

Midttrafik skal forbedre busrejsen, så vi i højere grad opfylder kundernes vigtigste behov, som lige nu er pålidelighed, tryghed og sikkerhed, kort rejsetid og god service fra chaufføren.

På områder hvor det er muligt, og hvor Midttrafik har ansvaret, skal vi levere et bedre produkt, der sikrer loyale kunder, som ikke forlader bussen.

Midttrafik skal faktisk dokumentere den samfundsmæssige nytte af kollektiv trafik.



## Mål

Forbedringspunkter for produktet og rejsen baserer sig på kundernes vurderinger fra kundeundersøgelsen 2008. I første omgang prioriterer Midttrafik at forbedre de områder, hvor gabet mellem vigtighed og tilfredshed er størst - her er nævnt nogle eksempler:

### **Det skal være nemt for kunden at få information før og under rejsen**

Kunderne i bustrafikken skal let kunne få information om køreplaner, priser etc. på hjemmesiden, via salgsstedet og på stoppestedstavlen. Køreplaner skal inden 2010 kunne fås via mobiltelefonen.

På de regionale ruter skal kunder kunne få information om rejsen (f.eks. priser eller muligheder for at skifte) fra chaufføren.

De væsentligste informationsfoldere skal være tilgængelige i alle busser (det gælder f.eks. køreplaner, prisfolder og folder om rejsegaranti).

Inden for den variable kørsel skal der arbejdes for at gøre brugerinformationen let tilgængelig og let forståelig.

### **Information om driftsforstyrrelser og rejsegaranti hvis det ikke virker**

Kunden skal let kunne få information om forhold, der har betydning for rejsen. Det indebærer, at Midttrafik skal sikre, at kunderne får hurtig og præcis besked om både planlagte og akutte driftsforstyrrelser. I første omgang skal kunderne kunne få klar besked ved at ringe til et salgssted eller gennem Midttrafiks hjemmeside - og for kunder i variabel kørsel ved at kontakte Midttrafik. Andre muligheder for direkte information f.eks. via mobiltelefonen skal undersøges.

Hvis Midttrafik svigter, skal kunden mærke, at vi gør alt, hvad der er muligt for hurtigt at udbedre skaden - og det er uanset hvor på rejsen problemet opstår, og uanset hvem som har skylden. Midttrafik skal sikre, at kunderne har kendskab til rejsegarantien, og at de bruger den, når det er nødvendigt.

### **Forbedret service i alle led**

Kunden skal have en god service i alle rejsens led. På rejsen betyder det meget, hvordan chaufføren kører, og hvordan han servicerer kunderne. Når kunderne søger råd hos et salgssted eller for variabel kørsel hos Midttrafik skal de have venlig og præcis betjening. Når kunderne er i kontakt med Midttrafik f.eks. om rejsegaranti, skal de opleve en hurtig og professionel betjening.

### **Hurtigere og mere præcise rejser**

Tiltag der sikrer bussen bedre fremkommelighed er blandt de mest lønsomme og attraktive, fordi de betyder kortere rejsetid, bedre pålidelighed og

dermed mere tilfredse kunder. Midttrafik skal sikre, at bestillerne får rådgivning om de forskellige muligheder der sikrer bedre fremkommelighed.

### **Kunderne skal være trygge, når de rejser med Midttrafik**

Midttrafik skal hjælpe busselskaber og taxavognmænd med at sikre, at chaufførerne kører sikkert, og at de med deres tilstedeværelse og opførsel er med til at skabe tryghed for kunderne.

Midttrafik skal stille krav om, at ventefaciliteterne opgraderes, så de opleves som trygge og ordentlige - konkret skal der udarbejdes minimumskrav til stoppesteder og rutebilstationer.

## **Evaluering**

Andelen af tilfredse og meget tilfredse kunder skal forbedres på de målepunkter, hvor Midttrafik har ansvaret eller direkte kan påvirke. Tilfredsheden måles i tilfredshedsundersøgelser hvert andet år.

På områder hvor Midttrafik ikke direkte har ansvaret f.eks. for fremkommelighed, skal Midttrafik dokumentere indsatsen.

Midttrafik skal faktisk dokumentere den samfundsmæssige nytte af kollektiv trafik.

I den kommende periode gennemføres en borgerundersøgelse, som kan give input til, hvad der skal til for at få flere til at bruge kollektiv trafik og være med til at forbedre den kollektive trafiks omdømme - gerne med opbakning fra og i et forsøg med en enkelt bestiller.



## Tilfredse leverandører

---

### Strategi

Midttrafiks leverandører er busselskaber og deres chauffører, salgssteder og rutebilstationer. Leverandørerne har den direkte kontakt med Midttrafiks kunder. Det er derfor afgørende, at Midttrafik målrettet arbejder for samarbejds- og kontraktformer som skaber effektivitet, ansvar og øget kundefokus.

Det betyder, at Midttrafik for alle leverandører arbejder hen mod kontrakter, som giver incitament til at yde en ekstra indsats for at få tilfredse og gerne flere kunder. Indtil det er muligt, skal der laves forsøg med incitament, som giver Midttrafik et godt erfaringsgrundlag for ændringer.

### Mål

#### **Midttrafik skal hjælpe busselskaber og salgssteder med at få dygtigere og mere motiverede medarbejdere**

Midttrafik skal kunne tilbyde hjælpeværktøjer, der gør det lettere at være chauffør eller informationsmedarbejder - det er f.eks. rute/zonekort, vejledning, information om kampagner mv.

Busselskaber, chauffører og salgssteder skal have nem adgang til information og vejledninger f.eks. via et extranet. Information om ændringer i takster, rejseregler og kampagner udsendes også som nyhedsbrev f.eks. 1 gang om måneden.

Midttrafik skal arbejde for mere simple rejseregler og takster og måder at billettere på - det gælder f.eks. harmonisering af institutionsrejser, afskaf-



felse af garderobebilletter, vejledning omkring gratis kørsel osv.

Leverandørerne skal sikres reel inddragelse i forhold, der har betydning for drift og planlægning. Dette sker i de nedsatte samarbejdsudvalg for henholdsvis busselskaber, taxavognmænd, chauffører og salgssteder. Samarbejdsudvalg skal holdes med faste intervaller, og der skal følges op på indgåede aftaler.

Midttrafik iværksætter en form for basisuddannelse, der sikrer, at alle leverandører kender og forstår Midttrafiks visioner og mål. Midttrafik undersøger muligheden for et certificeringssystem, som kan være med til at vedligeholde chaufførernes uddannelse og viden.

### **Midttrafik skal forbedre chaufførfagets omdømme**

Der skal udvikles et program for chaufføruddannelse, der sikrer, at chaufførerne får kendskab til kundeservice, billettering og konfliktløsning.

Midttrafik skal medvirke i kampagner, der sætter fokus på chaufførens indsats og betydning.

Midttrafik skal fortsætte med at hjælpe busselskaber til nemmere rekruttering.

### **Busselskaberne får incitament til at yde en god indsats**

Der skal laves forsøg, hvor busselskaberne får flere frihedsgrader inden for køreplanlægning.

Der skal laves forsøg med incitament, hvor busselskabet belønnes for tilfredse kunder eller flere kunder.

Det skal undersøges, om kontrakter kan indrettes, så busselskaber, der performer godt, tilgodeses, når der er udbud.

Resultater af ovennævnte forsøg skal bruges til at forbedre kontrakterne.

## **Evaluering**

Midttrafik måles på evnen til at levere de rigtige hjælpeværktøjer og information. Hverandet år gennemføres tilfredshedsundersøgelse blandt Midttrafiks leverandører.

Busselskaber, taxavognmænd og salgssteder måles på deres evne til få tilfredse kunder. Og deres evne til at levere det lovede. Der måles f.eks. på antal udgåede ture, antal kundeklager og i kundeundersøgelser måles på deres evne til at få tilfredse kunder.



## Tilfredse bestillere

---

### Strategi

Midttrafiks opgave er at koordinere kommunernes og Regionens ønsker og omsætte dette til god sammenhængende kollektiv trafik for kunderne. Dette kræver et tæt samarbejde med bestillerne.

Bestillerne har tre overordnede ønsker til Midttrafik:

#### **God faglig rådgivning**

Bestillerne ønsker, at Midttrafik præsenterer muligheder inden for den kollektive trafik - på hele paletten fra overordnet planlægning af kollektiv trafik i sammenhæng med øvrig kommunal planlægning, til viden om fremkommelighed og rådgivning om lokal markedsføring.

Midttrafik skal kunne komme med forslag til effektiv planlægning, effektivisering og udvikling, og dermed sikre at bestillerne får mest muligt for deres penge.

#### **Aktivitets- og økonomirapportering**

Bestillerne stiller krav om, at Midttrafik i tide leverer løbende systematisk rapportering af økonomi og aktiviteter.

#### **Stabil drift**

Bestillerne stiller krav om stabil drift med få klager. Midttrafik skal sikre, at borgerne er tilfredse med den kollektive trafik.

### Mål

#### **Bestillerne skal have god faglig rådgivning**

Målet er, at Midttrafik inden udgangen af 2009 har opbygget viden, der sikrer, at bestillerne får rådgivning inden for trafikplanlægning, fremkommelighed, miljø, markedsføring osv. Midttrafik skal kunne præsentere valgmuligheder for bestillerne og omsætte deres ønsker til konkrete initiativer. Det betyder, at Midttrafik enten internt (eller via eksternt køb) skal skaffe viden om de nævnte områder.

#### **Bestillerne skal have aktivitets- og økonomirapporteringer**

På økonomisiden er målet, at bestillerne medio 2009 får kvartalsvise opgørelser og budgetter over indtægter og udgifter på drift- og administration. På aktiviteter skal bestillerne medio 2009 have årlige opgørelser over udviklingen i passagertal, ruteøkonomi, halvårslige opgørelser på kundehenvendelser og rejsegaranti, driftsforstyrrelser, antal brugere af hjemmeside etc. På informationssiden får bestillerne senest medio 2009 kvartalsvise nyhedsbreve der fortæller, hvad Midttrafik arbejder på. Det kan være større projekter, effektivisering, udvikling der kan inspirere, ny viden fra undersøgelser etc.

Midttrafiks viden og information samles løbende på bestiller extranettet.

### **Midttrafik skal sikre, at driften er stabil**

Midttrafik giver senest medio 2009 bestillerne løbende dokumentation for kvaliteten i driften. Det er for eksempel kundeundersøgelser, antal klager, antal driftsforstyrrelser etc.

### **Evaluering**

Bestillernes tilfredshed måles hvert andet år - første gang i 2009.



## Et sammenhængende rutenet

---

### Strategi

Midttrafik skal i samarbejde med kommuner og regionen udarbejde forslag, der optimerer buskørslen inden for de økonomiske rammer og bestillernes ønskede serviceniveau. Forslagene skal ses i sammenhæng med trafikplanen, som Midttrafik udarbejder.

Midttrafik skal i samarbejde med bestillerne fastlægge kriterier for, hvad der fremadrettet skal være regionale, og hvad der skal være lokale ruter, og hvordan de koordineres bedst muligt.

Midttrafik skal yde faglig rådgivning i form af innovativ planlægning for de kommuner, der ønsker at tænke kollektiv trafik sammen med egen lokal planlægning. Dette gælder f.eks. for Herning Kommune, hvor det skal vurderes, om byvæksten kan betjenes på anden måde end den nuværende – det sker i forbindelse med arbejdet med en mobilitetsplan.

Midttrafik skal komme med forslag til effektiv kollektiv trafik, tilpasset kundeunderlag og geografi – fra teleordninger, mindre busser over lynbusser til letbane.

### Mål

Her nævnes nogle eksempler på konkrete projekter, som Midttrafik kender til nu: Inden 1. april 2009 skal Midttrafik i samarbejde med kommuner og regionen udarbejde forslag, der optimerer buskørslen inden for de økonomiske rammer og bestillernes ønskede serviceniveau.

I sommeren 2009 skal der fremlægges forslag til et koordineret og nyt rutenet for Århus-området, hvor også den kommende letbane vil indgå.

For Randers Kommune skal der, i forbindelse med nyt udbud, laves en kollektiv trafikplan, der fastlægger konkrete servicemål og som indtænker incitament for busselskaber og forskellige former for busprioritering. Trafikplanen skal være færdig ultimo 2009.

Midttrafik skal have udarbejdet den overordnede trafikplan i foråret 2009.

### Evaluering

Der måles på tilfredsheden hos bestillerne med Midttrafiks planlægning. Der måles også på kundernes tilfredshed med koordineringen.

## Midttrafik og miljøet

---

### Strategi

Midttrafik skal arbejde med miljøhensyn både i den daglige drift og i de langsigtede beslutninger. Når man vælger bussen eller toget, så vælger kunden et miljørigtigt og bæredygtigt transportmiddel.

Miljøet og klimaforandringer er et væsentlig fokusområde for både politikere og befolkning. En grøn profil er lige nu det bedste salgsargument for den kollektive trafik - det gælder både for nuværende kunder og potentielle kunder.

Midttrafiks bestyrelse har bedt Midttrafik om at udarbejde en miljøstrategi, hvor formålet er at definere, hvordan Midttrafik kan arbejde målrettet og systematisk mod en grønnere profil.

En miljøstrategi indebærer blandt andet, at Midttrafik skal stille tydelige krav til leverandørerne for så vidt angår miljøet omkring busser, taxa og tog som f.eks krav om emissioner der påvirker luftkvaliteten, krav om miljøbevidsthed, krav om uddannelse af medarbejdere, krav om at udnytte osv. Miljøstrategien skal også komme med anbefalinger til, hvordan Midttrafiks administration og salgssteder bidrager til miljøet. Og endeligt skal miljøstrategien opstille anbefalinger for, hvordan Midttrafiks bestillere får en mere miljøvenlig kollektiv trafik.

### Mål

Midttrafik skal inden 1. marts 2009 udarbejde forslag til en langsigtet bæredygtig miljøstrategi, som bestyrelsen kan tage beslutning om.

Midttrafik skal i perioden løbende udarbejde og lancere kampagner, der fortæller kunder og borgere om den kollektive trafiks miljøfordele. Der skal især være fokus på, hvordan borgeren kan nedbringe CO2 udslippet ved at bruge kollektiv trafik - jo flere i bussen jo bedre miljø.

### Evaluering

Strategiplanen skal indeholde principper for, hvordan Midttrafik evaluerer miljøindsatsen.



## Forudsætninger for at nå målene

Vi skal være **en organisation** som giver kunderne værdi og nye muligheder. Vi prioriterer vores ressourcer ud fra vores viden om kundernes behov. Vi arbejder efter tydelige mål, løser opgaverne effektivt og følger op for at sikre gode resultater.

Flere **medarbejdere og ledere i Midttrafik** vil i en periode skulle have fokus på forbedring af kundetilfredsheden, produktets kvalitet, udvikling af kontraktforhold og forholdet til leverandører og bestillere. Det betyder, at ressourcer skal allokeres til opgaverne, og at andre opgaver dermed skal nedprioriteres. Den nye strategiplan betyder også, at nogle medarbejdere skal arbejde anderledes, nogle skal have andre jobfunktioner, og at alle skal være bedre til systematisk at arbejde med mål, evaluering og kvalitet. Midttrafik gennemfører kompetenceudvikling og foretager de nødvendige justeringer i organisationen.

Der er udarbejdet et ledelsesgrundlag, som sætter rammen for **god ledelse** i Midttrafik. Midttrafiks ledere skal agere som ledere. De skal tage ansvar for helheden, prioritere opgaver og tid for medarbejderne, være informationspredere og sætte tid af til refleksion. Lederne går foran sætter tydelige mål og sikrer effektiv opfølgning på alle aktiviteter.

På **det personalepolitiske område** sættes mål for sygefravær, medarbejderomsætning, medarbejdertilfredshed og andet som kan give et godt billede af medarbejdertilfredsheden.

På en række vigtige drifts- og udviklingsopgaver fastsættes **servicemål**, som gælder hele organisationen. Vi måler f.eks. på vores telefonkultur, på sagsbehandlingstiden, på samarbejdet internt og eksternt og på vores evne til at gennemføre projekter til tiden. Servicemålene skal fastholde vores fokus på konstant at blive bedre, ligesom det skal hjælpe os i retningen mod at fremstå som én organisation, hvor vi tilbyder vores kunder et ensartet produkt og samme service.

Det er helt afgørende, at Midttrafik har **styr på økonomien**. Der arbejdes derfor videre på retningslinjer og værktøjer der skal sikre, at alle i Midttrafik med budgetansvar har forudsætningerne for at gennemføre en effektiv økonomiopfølgning.

Produktet skal blive bedre, det er en forudsætning for flere tilfredse kunder. I Midttrafik forudsætter det, at vi har **styr på fakta** om vores produkter, om vores kunder, om markedsudviklingen, om hvad der virker, og hvad der ikke virker. Ud fra fakta iværksætter Midttrafik effektiv kvalitetsstyring som grundlag for løbende forbedringer og udvikling.

Midttrafik skal have **styr på grundproduktet**. Der er risiko for, at store udviklingstiltag får mindre succes end forventet, hvis der bygges videre på et grundprodukt, som ikke er i orden. Rejsen skal forbedres i alle led, så vi kan holde på kunderne, og give potentielle kunder et alternativ, som de finder så attraktivt at de vælger den kollektive trafik.

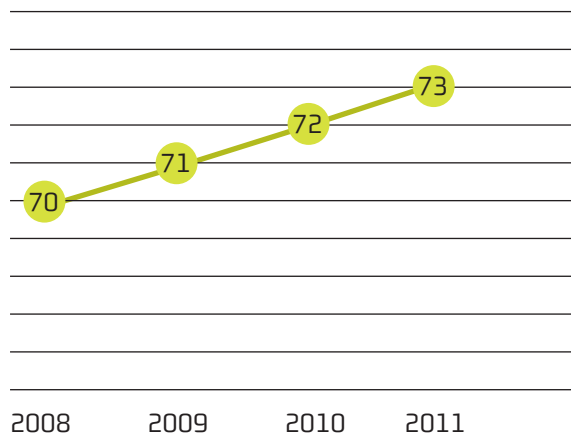
Midttrafik indfører **et system til kvalitetsstyring**. Det er vigtigt, at Midttrafik selv kan leve op til de forventninger til kvalitet, dokumentation, kundefokus mv., som vi stiller overfor vores leverandører.

## Bilag 1

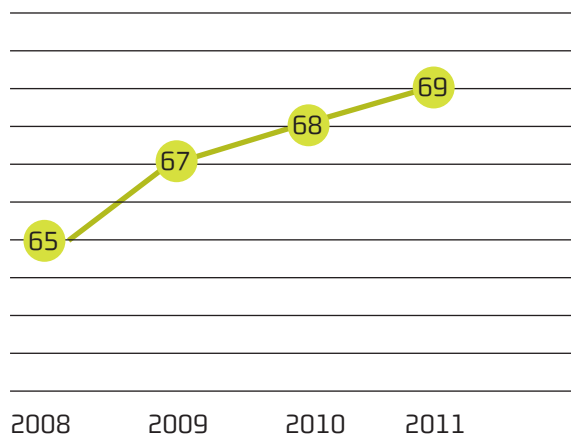
### Eksempler på hvordan strategier omsættes til konkrete mål

Eksempel på konkrete **mål for kundetilfredsheden**:

Mål for tilfredse kunder i bustrafikken

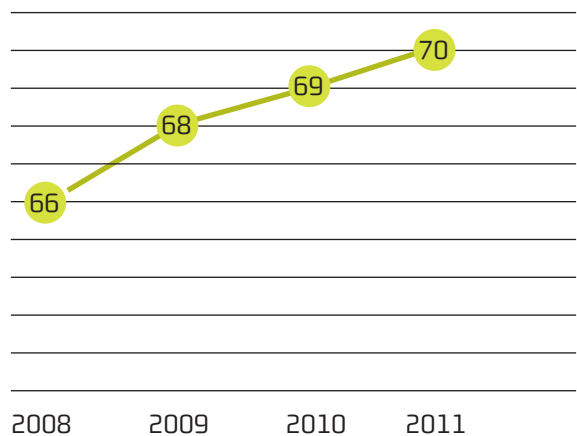


Mål for information om driftsforstyrrelser



Eksempel på konkrete **mål for bestillernes tilfredshed med Midttrafik:**

Mål for tilfredse tilfredse bestillere (generel tilfredshed)



Eksempel på **mål for rettidighed:**

	Mål 2008	Mål 2009	Mål 2010
Regionale busser	80	82	83
Bybus Århus	80	81	82
Bybus andre steder	80	81	82
Lokalbusser	79	80	81
Handicapkørsel	80	81	82

Tallene er kun eksempler.