

*Århus, 7. august 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 14. august 2009 kl. 10.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
29. juli 2009	1-30-75-20-09	Henning Nielsen	hni@midttrafik.dk	8740 8268

<p><b>Forslag til endelig arbejdsprogram for køreplanlægning og udbud for 2009/10</b></p>
---

Nr.	Projekt- navn	Projektbe- skrivelse	Formål	Kom- mune/ region	Ikraft- trædel- se	Opgaveomfang	Sammenhæng med Midttrafiks mål
1	Regionens besparelser - herunder alternative kommunale løsninger	Region Midtjylland ønsker en gennem- gang af det regionale rutenet.	Region Midt- jylland ønsker en gennem- gang af det regionale ru- tenet med henblik på at gennemføre effektiviserin- ger og bespa- relser, så der opnås et mo- derne og ef- fektivt rute- net, og hvor der findes en klar arbejds- deling mellem regionen og kommunerne. Projektet om- fatter en ræk- ke konkrete forslag til æn- dringer, her- under kom- munerne valg af alternative løsninger.	Regi- on/Kom- muner	2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Større omlæg- ninger</li> <li>• Opstilling og indarbejdelse af alternativer i kommunerne</li> </ul>	<p>Sikre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• At ressourcer anvendes, hvor der er mange kunder</li> <li>• Yde faglig råd- givning til vores bestillere</li> <li>• Anvende alter- native kørsels- former, hvor der er få kunder</li> </ul>

Nr.	Projekt-navn	Projektbeskrivelse	Formål	Kommune/region	Ikrafttrædelse	Opgaveomfang	Sammenhæng med Midttrafiksmål
2	KTÅ	Kollektiv Trafikplan for Århus	Formålet med en Kollektiv Trafikplan for Århus (KTÅ) er at sikre bedre samspil mellem regionalbusser og bybusser i kommunen. Samtidigt skal planen pege frem mod etableringen af letbanen i 2015. Der vil i højere grad end i dag være fokus på de større rejsestrømme – hvor fokus tidligere har været en god fladedækning. Det ventes, at planen vil kunne tiltrække nye kunder under anvendelse af færre ressourcer (busser og køreplantimer) end der anvendes i dag.	Århus Kommune/Region	2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meget store omlægninger af al kollektiv trafik i Århusområdet. Største omlægning af bybuskørsel nogensinde.</li> <li>• Herunder helt nye køreplaner og betydelige ændringer i infrastruktur og køretider.</li> <li>• Omfattende planlægningsarbejde</li> <li>• Mange interessenter at tage hensyn til i processen – herunder offentlig høring.</li> <li>• Udarbejdelse af markedsføringsmateriale</li> </ul>	Sikre: <ul style="list-style-type: none"> <li>• At ressourcer anvendes, hvor der er mange kunder</li> <li>• Sikre en bedre ressourceudnyttelse</li> <li>• Ruteudretninger</li> <li>• Bedre køretider (rettidighed)</li> </ul>
3	S-busser (hurtigbusser)	Etablering af direkte busforbindelse Odder-Århus-Hornslet omlægning af 120-123 - og ændring af rute 102 (Kyst-ruten)	Sammenhæng med Kollektiv Trafikplan for Århus	Region Midtjylland	2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opbrydning af nuværende system</li> <li>• Omfattende data- og planlægningsarbejde</li> </ul>	Sikre: <ul style="list-style-type: none"> <li>• At ressourcer anvendes, hvor der er mange kunder</li> <li>• Sikre en bedre ressourceudnyttelse</li> <li>• Ruteudretninger</li> <li>• Bedre køretider (rettidighed)</li> </ul>

Nr.	Projekt-navn	Projektbeskrivelse	Formål	Kommune/region	Ikrafttrædelse	Opgaveomfang	Sammenhæng med Midttrafikks mål
4	Nyt bybusnet i Horsens	Kommunen ønsker en gennemgang og modernisering af bybusnettet forud for udbuddet.	Med henblik på et nyt udbud af bybusserne i Horsens i 2011 ønskes det nuværende bybussystem gennemgået, hvor formålet er at sikre, et moderne og effektivt bybussystem, som kan dække en større del af Horsens by.	Horsens Kommune	2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dannelse af nyt system.</li> <li>• Omfattende vidensindsamling via. kundeundersøgelse</li> <li>• Omfattende analysearbejde</li> <li>• Udvikling og planlægningsarbejde</li> <li>• Mange interessenter at tage hensyn til i processen – herunder offentlig høring.</li> <li>• Udarbejdelse af markedsføringsmateriale</li> </ul>	<p>Sikre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• At ressourcer anvendes, hvor der er mange kunder</li> <li>• Sikre en bedre ressourceudnyttelse</li> <li>• Ruteudretninger</li> <li>• Bedre køretider (rettidighed)</li> <li>• Sikre anvendelse af mindre materiel hvor det er muligt.</li> </ul>
5	Gennemførelse af udbud i Horsens	Udbud af Horsens bybusser	På baggrund af et nyt bybusnet i Horsens gennemføres udbud	Horsens Kommune	2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behovsafklaring, herunder bl.a. trafikafklaring og karav til busser og miljø</li> <li>• Dannelse af udbudsmateriale/politiske drøftelser</li> <li>• Offentlighedsfase</li> <li>• Tildelingsfase/kontraktindgåelse</li> </ul>	<p>Sikre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedre udbud gennem incitamentsaftaler, hvor det er hensigtsmæssigt.</li> <li>• Udbud, hvor der stilles særlige miljømæssige krav til busdrift</li> </ul>
6	Nyt bybusnet i Silkeborg	Planlægning af nyt bybusnet i Silkeborg	Silkeborg Kommune ønsker en gennemgang af det nuværende bybussystem med henblik på en effektivisering af systemet	Silkeborg Kommune	2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dannelse af nyt system.</li> <li>• Omfattende vidensindsamling via. kundeundersøgelse</li> <li>• Omfattende analysearbejde</li> <li>• Udvikling og planlægningsarbejde</li> <li>• Mange interessenter at tage hensyn til i processen – herunder offentlig høring.</li> <li>• Udarbejdelse af markedsføringsmateriale</li> </ul>	<p>Sikre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• At ressourcer anvendes, hvor der er mange kunder</li> <li>• Sikre en bedre ressourceudnyttelse</li> <li>• Ruteudretninger</li> <li>• Bedre køretider (rettidighed)</li> <li>• Sikre anvendelse af mindre materiel hvor det er muligt.</li> </ul>

Nr.	Projekt-navn	Projektbeskrivelse	Formål	Kommune/region	Ikrafttrædelse	Opgaveomfang	Sammenhæng med Midttrafiksmål
7	Lokalruter i Silkeborg	Silkeborg Kommune ønsker ny lokalrutestruktur i Them og Gjern	At yde faglig sparring til Silkeborg Kommune i deres arbejde med dannelsen af en ny lokalrutestruktur i Them og Gjern	Silkeborg Kommune	2010	I samarbejde med Silkeborg Kommune: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dannelse af nyt lokalsystem</li> <li>• Analyse af passagertal</li> <li>• Planlægning i forhold til korrespondancer og skolers ringetider</li> </ul>	Sikre: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Yde faglig rådgivning til vores bestillere</li> <li>• Anvende alternative kørselsformer, hvor der er få kunder</li> </ul>
8	Udbud Silkeborg Kommune	Udbud af lokale ruter i Silkeborg (Them og Gjern)	På baggrund af en ny lokalrutestruktur i Them og Gjern skal lokalruterne udbydes	Silkeborg Kommune	2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behovsafklaring, herunder bl.a. trafikafklaring og karav til busser og miljø</li> <li>• Dannelse af udbudsmateriale/politiske drøftelser</li> <li>• Offentlighedsfase</li> <li>• Tildelingsfase/kontraktindgåelse</li> </ul>	Sikre: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Udbud, hvor der stilles miljømæssige krav til busdrift</li> </ul>
9	Gennemgang af lokale ruter og rabatru-ter, Skive kommune	Gennemgang af det lokale rutenet samt rabatru-ter forud for udbuddet	Ruterne ønskes tilrettelagt således de binder den nye kommune sammen, der er flere lukkede ruter, der overvejes åbnet. Gennemgås så det er klar til udbud	Skive Kommune	2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dannelse af nyt lokalsystem</li> <li>• Analyse af passagertal og ringetider</li> <li>• Planlægning i forhold til lokale behov og skolers ringetider</li> </ul>	Sikre: <ul style="list-style-type: none"> <li>• At ressourcer anvendes, hvor der er mange kunder</li> <li>• Anvende alternative kørselsformer, hvor der er få kunder</li> <li>• Yde faglig rådgivning til vores bestillere</li> </ul>
10	Gennemførelse af udbud af bybusser, lokale ruter og rabatru-ter, Skive kommune	Bybus, lokal og rabatru-ter udbydes, evt. sammen med lukkede ruter der åbnes	Ruterne ligger til udbud.	Skive Kommune	2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behovsafklaring, herunder bl.a. trafikafklaring og karav til busser og miljø</li> <li>• Dannelse af udbudsmateriale/politiske drøftelser</li> <li>• Offentlighedsfase</li> <li>• Tildelingsfase/kontraktindgåelse</li> </ul>	Sikre: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Udbud, hvor der stilles miljømæssige krav til busdrift</li> </ul>

Nr.	Projekt- navn	Projektbe- skrivelse	Formål	Kom- mune/ region	Ikraft- trædel- se	Opgaveomfang	Sammenhæng med Midttrafiks mål
11	Gennemgang af Viborg bybusser	Kommunen ønsker en gennemgang og modernisering af bybusnettet forud for udbuddet.	Udviklingen i byen kræver ny plan for bybussen, samtidig ønsker kommunen bybussen teknologisk udviklet	Viborg Kommune	2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dannelse af nyt system.</li> <li>• Omfattende vidensindsamling via kundeundersøgelse</li> <li>• Omfattende analysearbejde</li> <li>• Udvikling og planlægningsarbejde</li> <li>• Mange interessenter at tage hensyn til i processen – herunder offentlig høring.</li> <li>• Udarbejdelse af markedsføringsmateriale</li> </ul>	<p>Sikre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• At ressourcer anvendes, hvor der er mange kunder</li> <li>• Sikre en bedre ressourceudnyttelse</li> <li>• Ruteudretninger</li> <li>• Bedre køretider (rettidighed)</li> <li>• Sikre anvendelse af mindre materiel hvor det er muligt.</li> </ul>
12	Gennemgang af lokalruter og rabatruiter i Viborg kommune	Kommunen ønsker en gennemgang af ruter som følge af nyt bybus system og som følge af regionens bebudede omlægninger. Lokal og rabatruiter udbydes, evt. nedlægning af enkelte	Der sker store ændringer i de regionale ruter efter forslag fra regionen. De betyder en hel omlægning af den lokale betjening af kommunen.	Viborg Kommune	2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Større omlægninger i forbindelse med regionale besparelser</li> <li>• Indarbejdelse af alternativer i kommunerne.</li> </ul>	<p>Sikre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• At ressourcer anvendes, hvor der er mange kunder</li> <li>• Sikre en bedre ressourceudnyttelse</li> <li>• Ruteudretninger</li> <li>• Anvende alternative kørselsformer, hvor der er få kunder</li> </ul>
13	Udbud Viborg kommune	Bybusser	Udbud af Viborg bybusser.	Viborg Kommune	2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behovsafklaring, herunder bl.a. trafikafklaring og karav til busser og miljø</li> <li>• Dannelse af udbudsmateriale/politiske drøftelser</li> <li>• Offentlighedsfase</li> <li>• Tildelingsfase/kontraktindgåelse</li> </ul>	<p>Sikre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedre udbud gennem incitamentsaftaler, hvor det er hensigtsmæssigt.</li> <li>• Udbud, hvor der stilles særlige miljømæssige krav til busdrift</li> </ul>

Nr.	Projekt-navn	Projektbeskrivelse	Formål	Kommune/region	Ikrafttrædelse	Opgaveomfang	Sammenhæng med Midttrafiksmål
14	Udbud Viborg kommune	lokal og rabatruiter udbydes, evt. nedlægning af enkelte	Ruterne ligger til udbud	Viborg Kommune	2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behovsafklaring, herunder bl.a. trafikafklaring og karav til busser og miljø</li> <li>• Dannelse af udbudsmateriale/politiske drøftelser</li> <li>• Offentlighedsfase</li> <li>• Tildelingsfase/kontraktindgåelse</li> </ul>	<p>Sikre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedre udbud gennem incitamentsaftaler, hvor det er hensigtsmæssigt.</li> <li>• Udbud, hvor der stilles miljømæssige krav til busdrift</li> </ul>
15	Gennemgang af Herning Bybusser	Kommunen ønsker en gennemgang og modernisering af bybusnettet forud for udbuddet.	At få etableret et bybusnet, som tilgodeser den nuværende og fremtidige byudvikling i Herning	Herning Kommune	2010	<p>På baggrund af det afsluttede analysearbejde skal der nu arbejdes med den egentlig indførelse af det nye system i Herning.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Udarbejdelsen af de endelige køreplaner.</li> <li>• Gennemgang af endelige køretider.</li> <li>• Klargøring af materiale til kundeinformation, bl.a. stoppestedstavler og rejseplan.dk</li> <li>• Mange interessenter at tage hensyn til i processen – herunder offentlig høring.</li> <li>• Udarbejdelse af markedsføringsmateriale</li> </ul>	<p>Sikre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• At ressourcer anvendes, hvor der er mange kunder</li> <li>• En bedre resourceudnyttelse</li> <li>• Ruteudretninger</li> <li>• Bedre køretider (rettidighed)</li> <li>• Anvendelse af mindre materiel hvor det er muligt.</li> </ul>

Nr.	Projekt-navn	Projektbeskrivelse	Formål	Kommune/region	Ikrafttrædelse	Opgaveomfang	Sammenhæng med Midttrafik mål
16	Gennemførelse af udbud i Herning	Udbud af Herning bybusser	På baggrund af et nyt bybusnet i Herning gennemføres udbud	Herning Kommune	2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behovsafklaring, herunder bl.a. trafikafklaring og karav til busser og miljø</li> <li>• Dannelse af udbudsmateriale/politiske drøftelser</li> <li>• Offentlighedsfase</li> <li>• Tildelingsfase/kontraktindgåelse</li> </ul>	Sikre: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedre udbud gennem incitamentsaftaler, hvor det er hensigtsmæssigt.</li> <li>• Udbud, hvor der stilles særlige miljømæssige krav til busdrift</li> </ul>
17	Gennemgang af lokale ruter i Lemvig Kommune	Gennemgang af det lokale rutenet forud for udbudet	At få undersøgt eventuelle muligheder for effektiviseringer på de lokale ruter.	Lemvig Kommune	2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analyse af passagertal</li> <li>• Planlægning i forhold til lokale behov og skolers ringetider</li> </ul>	Sikre: <ul style="list-style-type: none"> <li>• At ressourcer anvendes, hvor der er mange kunder</li> <li>• Anvende alternative kørselsformer, hvor der er få kunder</li> </ul>
18	Gennemførelse af udbud af lokale ruter i Lemvig Kommune	Udbud af lokale ruter i Lemvig Kommune	Ruterne ligger til udbud	Lemvig Kommune	2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behovsafklaring, herunder bl.a. trafikafklaring og karav til busser og miljø</li> <li>• Dannelse af udbudsmateriale/politiske drøftelser</li> <li>• Offentlighedsfase</li> <li>• Tildelingsfase/kontraktindgåelse</li> </ul>	Sikre: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Udbud, hvor der stilles miljømæssige krav til busdrift</li> </ul>
19	Gennemgang af stoppesteder, standere og tavler i VEST	Gennemgang af stoppesteder, standere og tavler i VEST	At kunne give kunderne køreplaninformation om regionale ruter, lokale ruter og bybusser på samtlige relevante stoppesteder	Alle 6 kommuner i VEST	2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stort datamæssigt arbejde</li> </ul>	Sikre: <ul style="list-style-type: none"> <li>• God information til kunder om bussernes afgangstider.</li> </ul>
20	Opfølgning på områdeplan Randers	Midttrafik skal gennemføre en opfølgning på områdeplan Randers	At sikre at alle aftalte tiltag gennemføres	Randers Kommune	2010	Begrænset køreplanlægningsarbejde	Sikre: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Yde faglig rådgivning til vores bestillere</li> </ul>



Nr.	Projekt- navn	Projektbe- skrivelse	Formål	Kom- mune/ region	Ikraft- trædel- se	Opgaveomfang	Sammenhæng med Midttrafik mål
21	Skander- borg	Ændring af bybus samt muligvis ændring af lokalruter ifm. Regio- nens bespa- relser	Imødekom- melse af spa- re- og effekti- viseringsøn- sker i Kom- munen og hos Regionen.	Region Midtjyl- land Skan- derborg Kom- mune	2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Omlægninger i forbindelse med regionale besparelser</li> <li>• Indarbejdelse af alternativer i kommunen</li> </ul>	<p>Sikre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• At ressourcer anvendes, hvor der er mange kunder</li> <li>• Anvende alternative kørselsformer, hvor der er få kunder</li> </ul>
22	Lynbusser Silkeborg - Århus N	Undersøgel- se af mulig- hed og grund- lag for at etablere lynbusser mellem Sil- keborg og Århus Nord. Herudover at undersø- ge mulighe- den for at etablere andre ruter, hvor der findes stør- re pendler- strømme	Skabe mere direkte kørsel mellem større regionale rej- semål	Region Midtjyl- land	2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oprettelse af ny rute</li> <li>• Data- og videnindsamling</li> <li>• Stort planlægningsarbejde</li> </ul>	<p>Sikre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• At ressourcer anvendes, hvor der er mange kunder</li> <li>• Anvende lynbusser/-pendlerbusser</li> </ul>
23	Udbud af bybus og lokalruter i Skander- borg Kom- mune	Bybus og lokalruter udbydes	Ruterne ligger til udbud.	Skan- derborg Kom- mune	2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behovsafklaring, herunder bl.a. trafikafklaring og karav til busser og miljø</li> <li>• Dannelse af udbudsmateriale/politiske drøftelser</li> <li>• Offentlighedsfase</li> <li>• Tildelingsfase/kontraktindgåelse</li> </ul>	<p>Sikre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedre udbud gennem incitamentsaftaler, hvor det er hensigtsmæssigt.</li> <li>• Udbud, hvor der stilles miljømæssige krav til busdrift</li> </ul>
24	Udbud af lokalruter i Norddjurs Kommune	Lokalruter (inkl. bybus i Grenaa) udbydes	Ruterne ligger til udbud.	Nord- djurs Kom- mune	2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behovsafklaring, herunder bl.a. trafikafklaring og karav til busser og miljø</li> <li>• Dannelse af udbudsmateriale/politiske drøftelser</li> <li>• Offentlighedsfase</li> <li>• Tildelingsfase/kontraktindgåelse</li> </ul>	<p>Sikre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Udbud, hvor der stilles miljømæssige krav til busdrift</li> </ul>

<b>Nr.</b>	<b>Projekt- navn</b>	<b>Projektbe- skrivelse</b>	<b>Formål</b>	<b>Kom- mune/ region</b>	<b>Ikraft- trædel- se</b>	<b>Opgaveomfang</b>	<b>Sammenhæng med Midttrafiks mål</b>
25	Udbygning af Xbus nettet	Udbygning af tværregionale X-busruter	At styrke og udvikle det nuværende Xbus net	Region Midtjylland	2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Større økonomisk analyse</li> <li>• Stort planlægningsarbejde</li> </ul>	Sikre: <ul style="list-style-type: none"> <li>• At ressourcer anvendes, hvor der er mange kunder</li> <li>• Anvende lynbusser/-pendlerbusser</li> </ul>
26	Ny Xbusrute	Etablering af ny X-busrute	Etablering af bedre forbindelse mellem Århus og Billund	Region Midtjylland	2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oprettelse af ny rute</li> <li>• Data- og videnindsamling</li> <li>• Stort planlægningsarbejde</li> </ul>	Sikre: <ul style="list-style-type: none"> <li>• At ressourcer anvendes, hvor der er mange kunder</li> <li>• Anvende lynbusser/-pendlerbusser</li> </ul>

*Århus, 7. august 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 14. august 2009 kl. 10.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
29. juli 2009	1-30-75-20-09	Henning Nielsen	hni@midttrafik.dk	8740 8268

## Tidsplan for køreplanlægningen til køreplansskiftet juni 2010 (K10)

### Tidsplan for køreplanlægning til køreplansskifte 27. juni 2010 (K10)

<i>Hvornår</i>	<i>Hvem</i>	<i>Handling</i>
<b>2009:</b>		
1. maj	Midttrafik	Arbejdsprogrammet sendes i høring hos bestillere. Arbejdsprogrammet indeholder alle allerede kendte projekter, hvor høringen giver mulighed for bestillerne for at komme med ønsker til yderligere projekter, som Midttrafik skal arbejde med i køreplanåret 2009/10. Som orientering medsendes Midttrafiks tidsplan for køreplanåret 2009/10.
medio maj	Midttrafik	Høring af feriekalender for skoleåret/køreplanåret 2011/12 sendes til kommuner og regionen.
maj-juni	Bestillere/Midttrafik	Evt. drøftelser mellem bestillere og Midttrafik med henblik på en præcisering af projekter.
15. juni	Bestillere	Svarfrist, hvor bestillerne kan komme med nye projekter eller udsætte/slette projekter i arbejdsprogrammet.
Juni-juli	Midttrafik	Gennemgang af arbejdsprogrammet med henblik på en eventuel prioritering.
14. august	Bestyrelsen	Det reviderede arbejdsprogram forelægges til godkendelse på grundlag af tilbagemeldingen fra bestillerne. Eventuel prioritering mellem projekter, såfremt Midttrafik ikke har ressourcer til alle de ønskede projekter til køreplansskiftet i sommeren 2010.
Aug.-nov.	Midttrafik	Detailplanlægning af større projekter – drøftelser undervejs med bestillere.
1. sep.	Midttrafik	Brev til bestillere, vognmænd, DSB, Arriva og nabotrafikelskaber med opfordring til at komme med justeringsforslag til køreplanerne.
15. sep.	Bestillere m.fl.	Høringsfrist for bemærkninger/ønsker til ændringer til køreplanerne i arbejdsprogrammet.
Ultimo sep.	Midttrafik	Møderunde med vognmænd vedr. ændringer i køreplanerne.
Oktober	Midttrafik	Arbejdsperiode, løbende drøftelse med bestillere og vognmænd.
1. oktober	Midttrafik	Opsamling af kundeførelser for de enkelte ruter (gerne via en database i Midttrafik).
1. nov.	Midttrafik	Udkast til drøftelse i region og kommuner. Udkastet godkendes (politisk) hos bestillere i november måned.
1. dec.	Bestillere	Deadline for endelig godkendelse af køreplaner i udkastet inden de sendes i høring.
nov.-dec.	Midttrafik	Udarbejdelse af køreplaner, ændringsbeskrivelser, høringsmateriale og pressemeddelelse til hjemmesiden.
Medio. dec.	Midttrafik	Deadline for levering af høringsmateriale til Kunde og Marked til offentliggørelse på hjemmesiden.
<b>2010:</b>		
4. jan.	Midttrafik	Materialer til vognmænd vedr. høring sker ved fx hængeskilte/foldere i busser, pressemeddelelser og på <a href="http://www.midttrafik.dk">www.midttrafik.dk</a> .

<i>Hvornår</i>	<i>Hvem</i>	<i>Handling</i>
14. jan	Kunder Uddannelsesinstitutioner m.fl.	Offentlig høring af udkast til nye køreplaner. Høringen af køreplaner sker kun for køreplaner i arbejdsprogrammet, og der hvor der er sket væsentlige ændringer. Løbende dialog med de implicerede vognmænd.
Januar	Midttrafik	Øvrige mindre minutjusteringer, tilpasning og opsamling på køreplaner. Indarbejdelse af tiltag, som ikke skal i høring.
31. jan	Kunder Uddannelsesinstitutioner m.fl.	Offentlig høring afsluttes.
Februar	Midttrafik	Behandling af indkomne hørings svar og implementering i køreplaner.
Februar	Midttrafik	Drøftelser med bestillere og justering i køreplanerne.
Primo marts	Bestillere	Godkendelse af de reviderede køreplaner som følge af indkomne bemærkninger i den offentlige høring.
15. marts	Bestillere	Deadline for den politisk beslutning/godkendelse i region og kommuner på baggrund af indkomne bemærkninger i den offentlige høring.
25. marts	Midttrafik	De endelige køreplaner sendes i korrektur hos bestillere og entreprenører
1. April	Midttrafik	Vognløb og afregningsgrundlag til vognmænd.
6. april	Midttrafik	Aflevering af køreplaner til trykning.
Ultimo april	Midttrafik	Køreplanerne trykkes og afleveres elektronisk til rejseplanen.dk og stoppesteder.dk, samt lægges på hjemmesiden midttrafik.dk. Udskrift af køreplaninformation til opsætning langs ruterne og på rutebilstationerne.
27. juni		Køreplansskifte.

## Rabatruter

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

<i>Hvornår</i>	<i>Hvem</i>	<i>Handling</i>
<b>2009:</b>		
Maj	Bestillere	Svarfrist. - Afklaring af ruter, der skal i udbud. (kørselsomfang, m.v.) - Afklaring om ruterne skal indgå i større projekter i området med henblik på ændringer ved køreplansskiftet i sommeren 2009. Såfremt ruterne indgår i et projekt følges proceduren for arbejdsprogrammet. Alternativt følges denne procedure.
<b>2010:</b>		
Marts	Bestillere	Såfremt kørslen indgår i en kontrakt, hvor det er aftalt, at køreplanerne skal være færdige <b>3 måneder før køreplansskiftet</b> , så skal de endelige køreplaner være udarbejdet ultimo marts. Såfremt køreplanerne først er gyldige fra medio august kan fristen forlænges til medio maj måned.
Maj-juni	Bestillere	Udarbejder de endelige køreplaner (evt. i samarbejde med skolerne) og trykker disse til omdeling i busserne og på skolerne.
13. juni	Bestillere	Afleverer filer med køreplaner til Midttrafik. Filerne lægges på midttrafik.dk som lokalruter under den enkelte kommune.
Løbende	Bestillere	Såfremt der ændres i kørslen i løbet af gyldighedsperioden meddeles dette til Midttrafik før iværksættelse, så korrekt information kan være til rådighed på hjemmesiden og til afregning med entreprenøren.

*Århus, 7. august 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 14. august 2009 kl. 10.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 3  
Bilag nr. 1**

Sendt enslydende til:

DSB Salg  
Sølvgade 40, 3. sal opgang D  
1349 København K

Arriva Tog  
Drewsensvej 1  
8600 Silkeborg



Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00  
Telefax 87 40 82 01

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

**Dato**  
29. april 2009

**Journalnummer**  
1-25-3-08

**Kontaktperson**  
Niels-Jørgen Danielsen

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

**Direkte telefon**  
87 40 82 38

### **Inddeling af Midttrafik i takstområder.**

På Bus & Tog Styregruppens møde den 24. marts 2009 blev det aftalt, at trafikselskaberne senest den 1. maj 2009, skal indsende forslag til jernbaneoperatørerne om inddeling af trafikselskabet i takstområder.

Midttrafik forslår på denne baggrund, at hele Midttrafiks geografiske område bliver ét takstområde. Som bekendt tilkendegav Midttrafik også denne holdning på det gensidige orienteringsmøde d. 17. marts 2009 hos Arriva Tog i Silkeborg.

Baggrunden for Midttrafiks forslag, er ønsket om at takstområdeinddelingen tilrettelægges ud fra et hensyn til kunderne i den kollektive trafik i Region Midtjylland. Et hensyn som betyder, at takstsystem og takster er forståelig og gennemskuelig for kunderne.

Det kundeorienterede hensyn har også været udgangspunktet for de beslutninger Midttrafiks bestyrelse har truffet siden dannelsen af Midttrafik. Der er gennemført betydelige harmoniseringer af priser og rejseregler for at opnå en større ensartethed i takster og takstsystemer.

I prisområde Midt, Syd og Øst er takster og rejseregler harmoniseret. Midttrafik arbejder på, at prisområde Vest harmoniseres tilsvarende og at der er samme takster overalt for kunderne.

Midttrafiks fokus er foruden den kundeorienterede side også at opretholde nuværende provenuer for bestillerne og togoperatørerne i kollektiv trafik. Midttrafiks forslag til inddeling i takstområder skal også ses i det lys, og at vi på den baggrund ønsker en dialog med togoperatørerne om den nærmere gennemførelse.

Venlig hilsen  
Midttrafik

Niels-Jørgen Danielsen

*Århus, 7. august 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 14. august 2009 kl. 10.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 3  
Bilag nr. 2**



**Midttrafik**

Att.: Niels-Jørgen Danielsen

**Inddeling af trafikselskabernes geografiske områder i takstområder**

I forlængelse af Arrivas brev dateret den 28. maj 2009 vedrørende inddeling af Midttrafik i takstområder, skal Arriva hermed vende tilbage med et konkret forslag til inddeling af Midttrafik i takstområder jævnfør proces og tidsplan godkendt i Bus & Tog styregruppen.

Arriva foreslår, at Midttrafik opdeles i de 4 nuværende takstområder.

Arriva har følgende begrundelse for dette forslag.

1. Arriva ønsker, at overgang til rejsekortet skal ske så let som muligt for vores kunder. Denne strategi medfører således også, at vi skal forsøge at mindske prisudsving så meget som muligt. En udmøntning af denne strategi sikres bedst muligt ved at bibeholde de nuværende takststrukturer.
2. Arriva vurderer, at den nuværende opdeling af Midttrafik i takstområder er i tråd med intentionen bag lov om ændring af lov om trafikselskaber og lov om jernbane, hvor der i bemærkningsafsnit 1.1.2 *Takstudvalg om analyse af fremtidens takstsystemer* er henvist til, at der i maj 2007 mellem regeringen og Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre blev enighed om følgende afsnit vedrørende takstkompetence: "*Parterne er enige om, at takstkompetencen præciseres, således at DSB og Arriva skal indgå aftaler med trafikselskaberne om fordeling af takstkompetencen. Aftalen indebærer, at togoperatørerne tildeles takstkompetencen for længere rejser ud over et lokalområde - typisk 35-40 km. Den præcise afgrænsning fastsættes i aftalerne mellem togoperatørerne og trafikselskaberne inden for en ramme, der fastlægges i lov om trafikselskaber. Parterne finder, at denne fordeling af takstkompetencen bedst varetager hensynet til de respektive aktørers provenudannelse. Således henter trafikselskaberne 90 % af billetindtægterne fra rejser kortere end 38 km. Trafikselskaberne har således den største interesse i de korte rejser og togoperatørerne i de lange*".
3. En opretholdelse af nuværende takstområder sikrer som nævnt i argument 1 den størst mulige opretholdelse af nuværende takstniveau

for kunderne, når rejsekortet indføres. På samme måde vil dette også sikre imod risikoen for meget store udsving i det enkelte selskabs provenu og dermed undgå al for store forskydninger i den nuværende indtægtsfordeling selskaberne imellem.

Det skal understreges, at ovenstående forslag til inddeling af Midttrafik i takstområder tager udgangspunkt i, at Midttrafik tilslutter sig Rejsekort AVS. I modsat fald er Arriva nødt til enten at forudsætte, at billetsamarbejdet jævnfør lovens § 6a udelukkende sker i form af samarbejde om det landsdækkende enkeltbilletsystem. Alternativt bør selve inddelingen af Midttrafik i takstområder tage højde for en sådan problemstilling, hvorfor det vil være Arrivas holdning, at Midttrafik opdeles i så mange takstområder, at alle togoperatørernes stationer hver er dækket af et takstområde. Kun på denne måde kan togoperatørerne sikre sig retten til på rejsekortet at fastsætte taksten mellem stationer inden for et takstområde.

Endelig vil Arriva gerne påpege, at vi gerne ser en yderligere harmonisering af takstsamarbejdet i Jylland, når rejsekortet først er implementeret. Dette betyder, at Arriva vil tage aktiv del i at få foretaget en analyse af, om det eventuelt vil være muligt på sigt at oprette ét og kun ét takstområde i Jylland, som f.eks. ansvarsmæssigt kunne varetages i Bus & Tog regi i stil med det aftalte omkring det nye landsdækkende enkeltbilletsystem.

Med venlig hilsen

Arriva Tog

Jens Thousgaard

Midttrafik  
Att. Niels-Jørgen Danielsen  
Søren Nymarks vej 3  
8270 Højbjerg

## Vedr. Midttrafiks forslag til inddeling i takstområder

I fortsættelse af DSB's brev af 28. maj 2009 omkring inddeling af Midttrafik i takstområder skal DSB hermed vende tilbage med et konkret forslag til inddeling af Midttrafik i takstområder jævnfør proces og tidsplan godkendt i Bus & Tog styregruppen.

DSB foreslår, at Midttrafik opdeles i de 4 nuværende takstområder.

DSB har følgende begrundelse for dette forslag.

DSB ønsker, at overgang til rejsekortet skal ske så let som muligt for vores kunder. Denne strategi medfører således også, at vi skal forsøge at mindske prisudsving så meget som muligt. En udmøntning af denne strategi sikres bedst muligt ved at bibeholde de nuværende takstområder.

DSB vurderer, at den nuværende opdeling af Midttrafik i takstområder er i tråd med intentionen bag lov om ændring af lov om trafikselskaber og lov om jernbane, hvor der i bemærkningsafsnit 1.1.2 Takstudvalg om analyse af fremtidens takstsystemer er henvist til, at der i maj 2007 mellem regeringen og Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre blev enighed om følgende afsnit vedrørende takstkompetence: " Parterne er enige om, at takstkompetencen præciseres, således at DSB og Arriva skal indgå aftaler med trafikselskaberne om fordeling af takstkompetencen. Aftalen indebærer, at togoperatørerne tildeles takstkompetencen for længere rejser ud over et lokalområde - typisk 35-40 km. Den præcise afgrænsning fastsættes i aftalerne mellem togoperatørerne og trafikselskaberne inden for en ramme, der fastlægges i lov om trafikselskaber. Parterne finder, at denne fordeling af takstkompetencen bedst varetager hensynet til de respektive aktørers provenudannelse. Således henter trafikselskaberne 90 % af billetindtægterne fra rejser kortere end 38 km. DSB derimod henter eksempelvis kun 21 % af deres samlede indtægter på rejser kortere end 35 km. Trafikselskaberne har således den største interesse i de korte rejser og togoperatørerne i de lange".

En opretholdelse af nuværende takstområder sikrer som nævnt under punkt 1 den størst mulige opretholdelse af nuværende takstniveau for kunderne, når rejsekortet indføres. På samme måde vil dette også sikre imod risikoen for meget store udsving i det enkelte selskabs provenu og dermed undgå al for store forskydninger i den nuværende indtægtsfordeling selskaberne imellem.

## Fjern- & Regionaltog

1. juli 2009

DSB  
Fjern- & Regionaltog  
Salg  
Product Management  
Sølvgade 40, opg. E, 3.  
DK-1349 København K

Mobil 24 68 24 30  
she@dsb.dk  
www.dsb.dk

Afsender Susanne Hejlesen

Det skal understreges, at ovenstående forslag til inddeling af Midttrafik i takstområder tager udgangspunkt i, at Midttrafik tilslutter sig Rejsekort A/S. I modsat fald er DSB nødt til at forudsætte, at billetsamarbejdet jævnfør lovens § 6a udelukkende sker i form af samarbejde om det landsdækkende enkeltbilletsystem.

Side 2/2


01.07.2009

Såvidt det fremgår af udrulningsplanen for rejsekortet, så vil der være en periode, hvor jernbane operatørene indfører rejsekortet i toget i hele Midttrafiks område. I forventning om, at Midttrafik tilslutter sig rejsekortet med udrulning i en senere fase, ønsker DSB at drøfte prissætningen mellem stationerne i den overgangsfase, der vil være tale om.

Endelig skal tilføjes, at DSB på sigt gerne ser en yderligere harmonisering af takstsamarbejdet i Jylland, når rejsekortet først er implementeret. Det betyder, at DSB vil tage aktivt del i at få foretaget en analyse af, om det eventuelt vil være muligt på sigt at oprette ét takstområde i Jylland.

Vi ser frem til et kommende møde herom.

Med venlig hilsen

  
Susanne Hejlesen  
Kontorchef

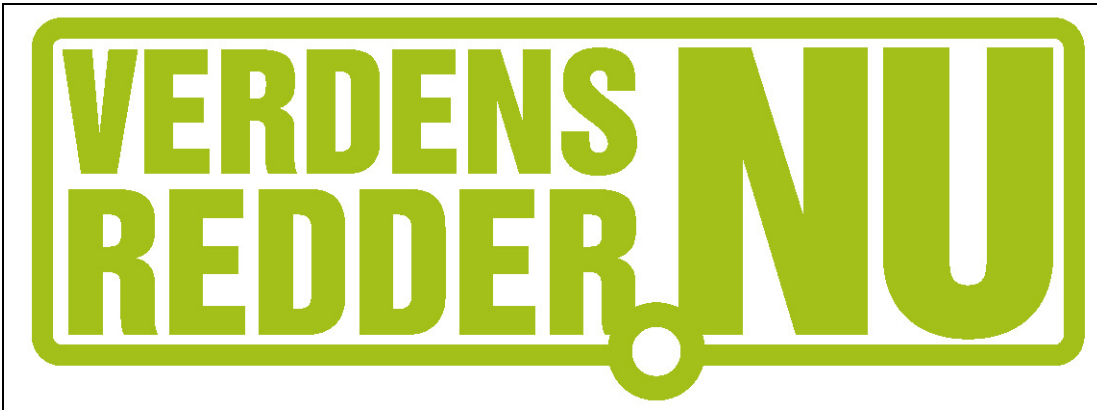
*Århus, 7. august 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 14. august 2009 kl. 10.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 7**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
5. august 2009	1-15-0-71-1-09	Rikke Minds Østergaard	rmo@midttrafik.dk	8740 8275

**Eksempler på elementer fra miljøkampagnen**



Kampagnens bærende element er logoet.



Hængeskilt til bus.

**LINE ER 18 ÅR**

**– og verdensredder**

“Bussen er  
mit alternativ  
til korte  
brusebade”

**VERDENS  
REDDER.NU**

**\* SEND FOTO AF  
DIG SELV TIL 1231  
OG SKRIV “RED”**  
Det koster alm. MMS-takst

**CASTING**

med fede præmier og mulighed for en  
fotosession. Hver gang du tager bussen, sparer  
du på CO2'en. Vi søger flere verdensreddere, som  
vil gøre en forskel. Tjek ind på

**verdensredder.nu**



**midttrafik**

Når vi rejser sammen i bus eller tog, sparer vi på CO2'en.  
På **verdensredder.nu** kan du tjekke, hvordan du nemt gør en forskel.  
\*Skriv en kort tekst om, hvorfor netop **DU** skal være verdensredder. HUSK mellemrum efter "RED".  
Du vil herefter modtage en SMS fra verdensredder.nu med yderligere informationer.

Avisannonce.



**DU OG DINE**

**KUNDER**

**er med til at redde verden**

Hver gang du tager bussen, gør du en forskel for miljøet.

Det vil Midttrafik fortælle de unge i en stor verdensredder kampagne.

**VERDENS  
REDDER. NU**

Læs her i folderen hvordan og hvornår!



**midttrafik**



## Flere skal rejse med busserne – fordi det er godt for miljøet

Midttrafiks miljøkampagne slår fast, at der er meget CO2 at spare, hvis man tager bussen i stedet for bilen. Fakta er, at man er med til at redde verden, hvis man hopper på bussen – heraf navnet verdensredder.nu. Kampagnen starter i uge 33 og kører resten af året. Den henvender sig primært til de unge. De har endnu ikke bil, og de er såkaldte trendsettere, som har stor indflydelse på, hvilke valg familien træffer.

### For meget CO2 ødelægger verden

Her i Danmark udleder hver borger ca. 10 tons CO2 om året. Ifølge EU bør vi højst udlede 2 tons CO2 om året for ikke at belaste miljøet. Prisen for et højt energiforbrug er for meget CO2 i atmosfæren. Det fører til global opvarmning med alvorlige konsekvenser til følge. I Danmark må vi forvente mere ekstremt vejr, ved polerne smelter gletschere, og vandstanden stiger, og i tropene vil de opleve flere tørkeperioder, som gør det svært at dyrke afgrøder.

### Lidt gør stor gavn

Den globale opvarmning kan bremses, hvis vi ændrer på vores vaner. Vi kan spare på CO2en ved at tage brusebad i stedet for karbad, ved at skifte tørretumbleren ud med tørrestativ eller ved at tage bussen i skole. Faktisk er valg af bus et af de områder, hvor man som privatperson kan spare allermest på CO2en. Vælger du bussen frem for bilen mellem skole og hjem (f.eks. 40 km dagligt), sparer du ca. 1 tons CO2 om året.

### Du er verdensredder

Som chauffør er du også verdensredder. Du sikrer, at vi kan tage bussen, når vi vil. Og når du yder en god service på rejsen, hjælper du med at gøre den kollektive trafik så attraktiv, at flere vil rejse med os = større miljøgevinst. Lige nu kan du gøre miljøet en dobbelttjeneste ved at bringe kampagnens budskaber videre til dine kunder. Undersøgelser viser, at borgerne gerne vil gøre noget for miljøet, men de ved ikke, hvordan de skal gøre det. Svaret er her: Bussen.

På kampagnens hjemmeside [www.verdensredder.nu](http://www.verdensredder.nu) kan du læse mere om kampagnen.

### Ordet verdensredder

Verdensredder er et nyt ord. I ordets bedste forstand betyder det "en person der er med til at redde verden". Ordet skal skabe fokus på at redde verden og være med til at give unge mennesker en holdning til CO2-udslippet i verden.

*Århus, 7. august 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 14. august 2009 kl. 10.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

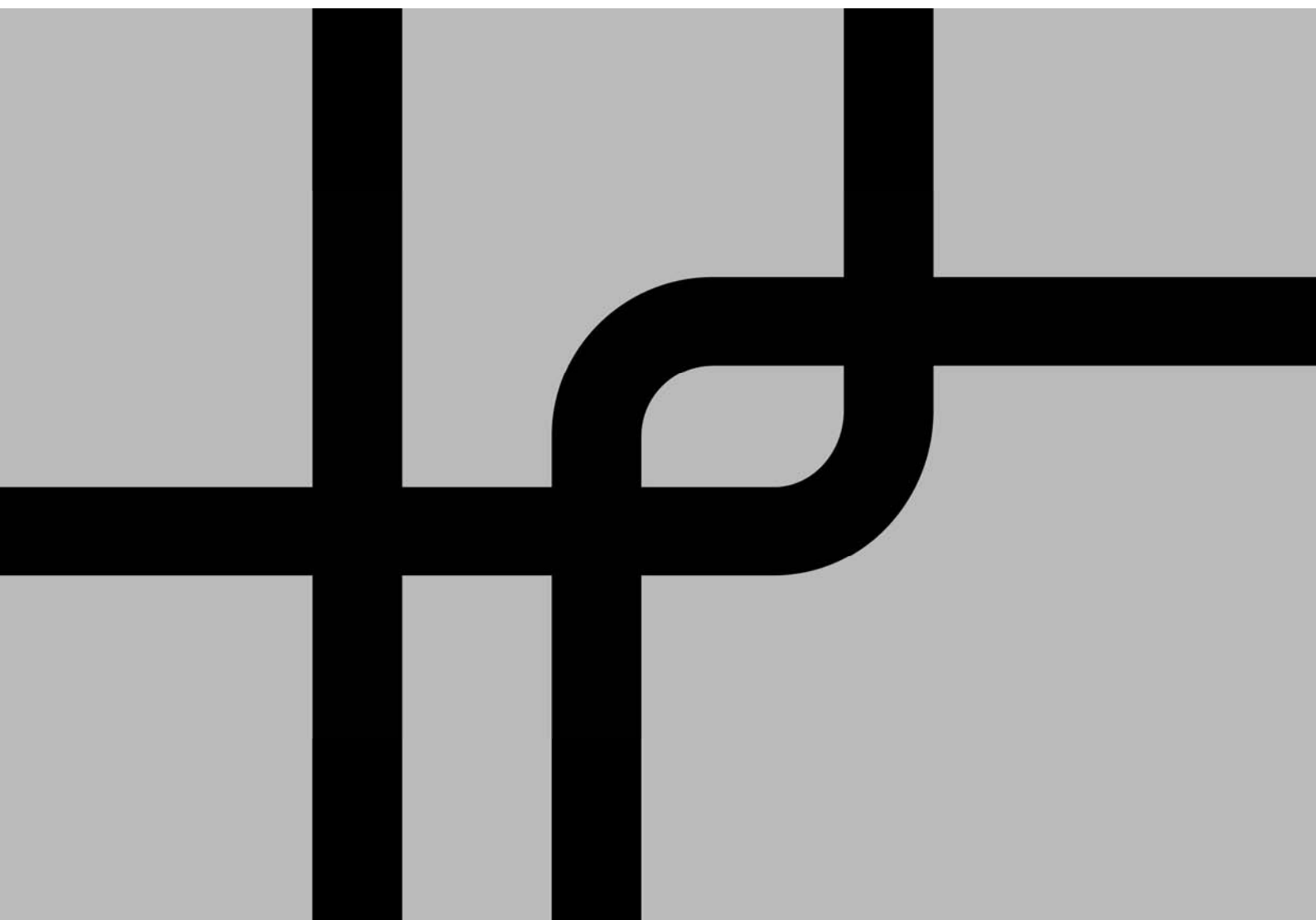
**Vedr. punkt nr. 8**



## Arbejdsprogram

## Rutestruktur i Midttrafik

25. juni 2009



## **Arbejdsprogram**

# Rutestruktur i Midttrafik

25. juni 2009



## Indholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Opgaven .....</b>	<b>4</b>
1.1	Baggrund .....	4
1.2	Opgaven .....	4
1.3	Aktiviteter .....	5
<b>2</b>	<b>Detaljerings af aktiviteter .....</b>	<b>6</b>
2.1	Analysen .....	6
2.2	Rutestruktur .....	8
2.3	Evaluerings .....	9
2.4	Varianter .....	9



# 1 Opgaven

## 1.1 Baggrund

Midttrafik har bedt Tetraplan om et tilbud på konsulentbistand til løsning af en opgave, vi har givet arbejdstitlen "Rutestruktur i Midttrafik".

I forbindelse med realiseringen af Strukturreformen valgte man i Midtjylland at definere forskellen mellem regionale og lokale ruter således:

- Regionale ruter krydser en af de nye kommunegrænser og betales af regionen
- Lokale ruter er kommuneinterne og betales af den kommune, den kører i

Det var en praktisk og nem arbejdsdeling i relation til at fastlægge, hvem der betaler for hvilken kørsel. Men det er ikke nødvendigvis en arbejdsdeling, der afspejler funktionen af de enkelte ruter, herunder om busserne løser regionale eller lokale opgaver. I modsætning til de fleste andre offentlige forsyningsopgaver, er kollektiv transport karakteriseret ved, at den finder sted på kryds og tværs af administrative grænser. Kommunegrænseoverskridende busruter kan have meget lokal karakter, og kommuneinterne ruter kan have regionale opgaver fx. at bringe unge fra en togstation til en Handelsskole.

Med denne opgave ønsker Midttrafik at se på arbejdsdelingen i den kollektive transport ud fra hensynet til at få den bedst mulige betjening. Det er således ikke ejerskab til den enkelte busrute men funktion, der skal være styrende for det eller de forslag til rutestruktur, der opstilles og evalueres.

Der har været arbejdet med flere forslag til et nyt regionalt rutenet. Senest har KKR, Regionen og Midttrafik udarbejdet et forslag til en fremtidig regional rutestruktur. Med denne konsulentopgave bistås, med udgangspunkt i dette forslag, til at formulere principperne for det fremtidige regionale rutenet. Forslaget er formentlig udarbejdet ud fra en intuitiv tilgang kombineret med et godt lokalkendskab. Spørgsmålet er i hvilket omfang og på hvilken måde, forslaget også kan begrundes ud fra overordnede kriterier for, hvilke opgaver forskellige dele af den kollektive transport skal varetage.

Der er tale om en slags evaluering. Et allerede udarbejdet forslag til regional rutestruktur evalueres efter nogle overordnede kriterier, som lægges ind over forslaget. Evalueringen kan imidlertid føre til justeringer eller større ændringer i forslaget, hvis der er dele, der viser sig vanskelige at begrunde.

## 1.2 Opgaven

Midttrafik har opstillet disse emner for opgaven:

- Der udarbejdes, med udgangspunkt i det foreliggende forslag, kriterier for fastlæggelse af det fremtidige regionale rutenet
- Der udarbejdes forslag til kriterier for fastlæggelse af det lokale (kommunale) serviceniveau. Dette skal ses som et ideoplæg til de kommunale bestillere



- Der gennemføres en analyse af det regionale rutenets sammenhæng med bybussystemerne, de øvrige regioners kollektive trafik og jernbanenettet

### 1.3 Aktiviteter

Arbejdsprogrammet er delt op i fire hovedaktiviteter:

- Overordnet **analyse** på basis af eksisterende datagrundlag.
- Fastlæggelse af **rutestruktur**. Med udgangspunkt i formulering af den fremtidige arbejdsdeling mellem forskellige bustyper, defineres og optegnes så præcist som muligt de forskellige rutenet.
- Forslaget **evalueres**. Hvordan lever det op til de opstillede principper mht. arbejdsdeling i nettet, og hvor godt betjener det de primære målgrupper?
- Opstilling af **varianter**. Hovedforslaget kan have utilsigtede delelementer som kan afhjælpes ved varianter til hovedforslaget.

Denne måde at opdele opgaven på er lidt anderledes end den som Midttrafik har beskrevet, men skal ikke betragtes som en alternativ angrebsvinkel. Vi lægger op til, at man i opgaven har alle rutenet i spil, men at man har særlig fokus på de regionale net og dets grænseflader.

Tetraplan lægger med dette arbejdsprogram op til at bidrage i en refleksiv proces, hvor eksisterende datamateriale analyseres og på en struktureret måde sættes i relation til forslag til fremtidige betjeningsprincipper i form af ruter, frekvens og betjeningstidsrum. Opgaven forudsætter en tæt dialog med de teknikere og planlæggere, som har det lokale og praktiske kendskab til området og betjeningen.



## 2 Detaljering af aktiviteter

### 2.1 Analysen

I analysen ses på nuværende behov og betjening, og data lægges til rette til evaluering af forslag til fremtidig arbejdsdeling i busnettet. Der foreslås følgende analyser:

- Pendling
- Tilgængelighed
- Transportvaner

Analysen resulterer i en beskrivelse og så vidt muligt en kvantificering af det nuværende betjeningsniveau, som udgangspunktet for fastlæggelsen af det fremtidige.

#### **Pendling**

Pendlere er en central målgruppe for især det overordnede rutenet. Det gælder pendlere, der skal på arbejde, og det gælder unge, som pendler til deres uddannelsessteder. Det forudsættes, at vi kan få grunddata fra det datasæt som Midttrafik har indkøbt fra Danmarks Statistik for erhvervs- og uddannelsespendling, og som er opdelt på knap 2.000 zoner. Eventuelt kan overvejes et indkøb af et nyt datasæt, hvis det eksisterende udtræk er flere år gammelt. I givet fald kan det være på et grovere zonesystem, fx. baseret på sogne eller på de gamle kommuner i regionen. Der er ikke indhentet pris på et sådant udtræk.

Væsentligst i pendlingsanalysen er, at få identificeret de centrale *hovedrelationer*, hvor der er en stor efterspørgsel efter arbejds- og uddannelsesrejser i Region Midtjylland. Der arbejdes visuelt med at illustrere dette, fx. ved optegning i GIS af:

- Arbejdspladser lokaliseret (CVR Registret)
- Uddannelsessteders lokaliseret (CVR registret)
- Boligers lokaliseret (BBR registret)
- Overordnede pendlingsrelationer fx. på et zoneniveau svarende til de gamle kommuner

Ved at sammenholde efterspørgslen, som kommer til udtryk i pendlingsstatistikken, med den nuværende busbetjening, kan man vurdere, hvor godt det regionale net dækker efterspørgslen efter transport til arbejde og uddannelse. Er der relationer som er overbetjente, og er der relationer som er underbetjente? Er der ruter, der i dag er lokale, men som betjener regionale rejsemål og omvendt? Og hvordan passer det med forslaget til ny arbejdsdeling?

Som led i vurderingen af det regionale nets evne til at betjene arbejds- og uddannelsespendling, kan man inddrage Midttrafiks passagerdata og analyser baseret på den nationale transportvaneundersøgelse (TU). Passagerdata kan imidlertid kun sige noget om passagervolumener på stoppesteder evt. samlet i zoner - ikke i relationer. TU kan sige noget om rejserelationer, men rummer kun et begrænset antal registreringer af busture i Regionen (se afsnit om TU senere).



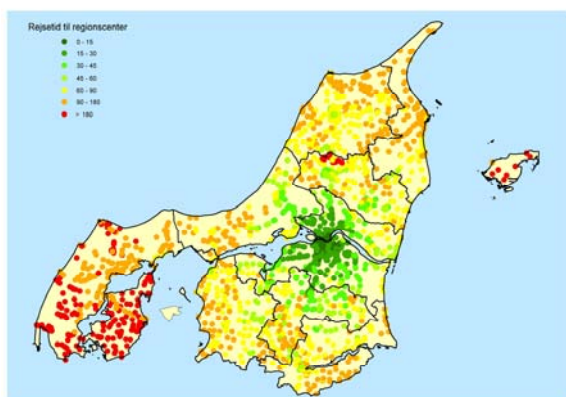


## Tilgængelighed

Spørgsmålet om hvad der er et godt serviceniveau i et kollektivt transportsystem afhænger af, hvilke kundegrupper man ser systemet ud fra. Hver type af bus system bør evalueres med de primære målgrupper for øje. Nogle kundegrupper har behov for, at bussen kommer tæt på rejsemålet. For andre er det allervigtigste, at man kan komme hurtigt, hyppigt og direkte frem - det gælder f.eks. pendlere.

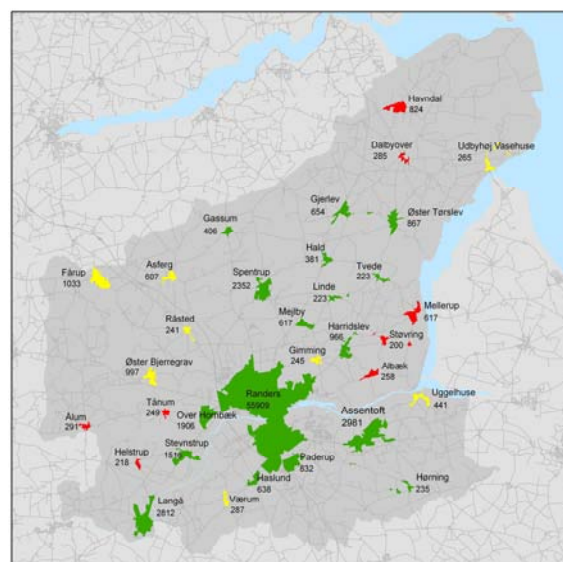
Der foreslås en identificering af tilgængeligheden i det nuværende system og hvor det er muligt i det nye forslag til rutestruktur. Det kunne fx. bestå i en identificering af:

- Hvor mange boliger, uddannelsessteder, arbejdspladser og evt. udvalgte servicefunktioner er beliggende i en passende *afstand*, fx. 400 meter i byer og 600 meter udenfor, fra et stoppested på de relevante dele af busnettet? Det vil fx kunne give svar på spørgsmålet om, hvor mange uddannelsessteder er dækket af det højst klassificerede net?



- Hvor lang *rejsetid* har man fra forskellige lokaliteter i Midtjylland til regionscentret hhv. kommuncentrene. Et eksempel fra Nordjylland på en optegning af rejsetid fra stoppested til regionscentret er vist i figuren. En sådan optegning baserer sig på automatiserede opslag i Rejseplanen, og kan bruges til at vurdere, hvor godt det nuværende busnet understøtter den nye struktur med en større region og færre kommuner.

- Hvor god *betjeningen er i byer og landsbyer* af en vis størrelse fx. med mere end 500 indbyggere målt på parametre som: Hvor mange busser betjener byen på en hverdag, hvor mange busser betjener i weekenden, og hvornår kører den sidste bus? Denne analyse baseres også på automatiserede rejseplansopslag, og er i mindre skala gennemført i Randers Kommune, hvorfra illustrationen stammer. I analysen kan man se på forskellige niveauer i bussystemet, og således klassificerer byer fx. efter betjeningsniveau af et højklasset kollektive system - tog, X-busser og regionale busser. Som grundlag for kommunernes videre arbejde med at fastlægge lokale servicemål, hvor Midttrafik ønsker at bidrage med inspirationsoplæg, kan man overveje også at gennemføre en øvelse, hvori også klassificeringen af landsbyer efter betjening med lokale busser indgår.



Sidste bus  
Afgang fra Randers Busterminal - hverdage

Før kl. 20:00 20:00 - 22:00 22:00 - 24:00



De data som vi har brug for er: udtræk fra CVR registret, evt. lokalt register med lokalisering af fx. uddannelsessteder, udtræk fra BBR registret, adgang til at få grunddata fra Rejseplanen (kræver tilladelse fra Midttrafik) samt linjeoptegning i GIS af både det nuværende og kommende regionale busnet.

### Transportvaner

I den nationale transportvaneundersøgelse (TU) spørges et repræsentativt udsnit af den danske befolkning indgående ud om deres transportvaner. Rejser stedfæstes med præcise lokaliteter/koordinater og formål, transportmiddel mm kortlægges. Ved at sammenlægge data fra perioden 2006-2008 kan man blandt indbyggere i Midtjylland opnå en stikprøve på ca. 20.000 registrerede ture, hvoraf ca. 850 er busture.

TU kan bruges til:

- At identificere de *store rejsestrømme* i Midtjylland, ved at lave en optegning af hvorfra og hvortil der rejses ud fra turenes stedfæstelse. Materialet er tilstrækkeligt til, at man kan opdele på forskellige rejseformål, fx. arbejde, uddannelse, indkøb og fritid, og man herved kan få et indtryk af alle de rejserelationer som ikke fanges op i en analyse baseret på pendlingsdata. Datamængden er for lille til, at man kan foretage analysen opdelt på transportmidler, og dermed finde den kollektive transports markedsandele. Det vil være muligt, når der om et par år er samlet yderligere interviewmateriale ind.
- At tegne en *profil af en busbruger* i forskellige dele af regionen fx. opdelt på Århus, byer med bybussystemer, byer og landområder. Man kan sammenligne på tværs af geografien: hvem er kernekunder forskellige steder? Og man kan sammenligne med andre transportmidler: hvordan adskiller busbrugerne sig fra togbrugere, bilister og andre trafikanter?
- At karakterisere en *bustur* i forskellige dele af regionen og sammenligne med andre transportmidler. Dermed kan man besvare spørgsmål som: Hvor lang er en bustur? Hvor lang tid tager den? hvor mange skifter til tog? Med hvilke formål rejses der i bus og adskiller det sig fra andre trafikanttyper?

Tetraplan har gennemført TU baserede analyser for Midttrafik i Århus og Randers, dog er der endnu ikke blevet arbejdet med stedfæstede TU-data i området. Da Midttrafik ikke indgår i ejerkredsen omkring TU data skal der foretages et engangskøb af rettigheder til at anvende data til denne opgave. Løsning af denne del af opgaven forudsætter at DTU som dataejere tillader brug af de stedfæstede data, hvilket der dog forventes tilladelse til.

## 2.2 Rutestruktur

Opgaven skal i videst muligt omfang tage udgangspunkt i det forslag til rutestruktur som KKR, Midttrafik og Region Midtjylland i fællesskab har udarbejdet.

For at kunne arbejde med ruterne på et systematisk grundlag, og for at kunne sammenholde rutestrukturen med de geografisk stedfæstede data, som er beskrevet ovenfor, skal nettet indlægges i GIS. Det er i det følgende forudsat, at Midttrafik kan levere såvel det nuværende som det forslag, der danner udgangspunkt for den fremtidige struktur, i et format så de kan indlægges i GIS.



Overordnet er arbejdsdelingen den, at Midttrafik leverer forslag til rutestruktur, og Tetraplan beskriver og evaluerer dette. Der må imidlertid forventes at komme flere runder, hvor man i en iterativ proces præciserer og justerer i det foreliggende forslag.

På tegningen er vist et eksempel fra Nordjylland, hvor den fremtidige kollektive transport er klassificeret i 7 forskellige niveauer: jernbanen, ekspresbusser, regionalbusser, bybusser, tvær-kommunale busser, lokalbusser og behov-styret transport (den sidste er ikke optegnet på kortet). For ikke at hæmme processen af diskussionen om hvem der skal betale hvad, har man i Nordjylland i første omgang valgt at fastlægge rutestrukturen uden skelen til ejerskab. Samme metode foreslås i Midttrafik.



## 2.3 Evaluering

Hvordan lever forslaget til netstruktur op til de opstillede principper mht. arbejdsdeling i nettet, og hvor godt betjener det de primære målgrupper? Evalueringen har sit udgangspunkt i analysens byggesten, der sættes i relation til dagens situation og i særlig grad i forhold til forslaget for et fremtidigt rutenet.

Evalueringen skal have et særligt fokus på det regionale rutenet og dets grænseflader:

- Hvordan spiller det nye net sammen med tog og regionsgrænseoverskridende busruter? Er der uhensigtsmæssige overlap eller supplerer de hinanden på bedst mulige måde?
- Hvordan er grænsefladen til de lokale rutenet? Er der uhensigtsmæssigheder, eller supplerer de hinanden på bedst mulige måde?

## 2.4 Varianter

Vi forventer ikke, der er et spænd af mulige principper for rutestruktur, idet det forudsættes at Midttrafik vil gå i samme retning som de øvrige trafikselskaber, nemlig at styrke der hvor efterspørgslen er størst og understøtte muligheden for behovsstyret transport, der hvor efterspørgslen er lavest. Det forventes heller ikke at der vil være et større spænd af mulige linjeføringer for de forskellige rutenet, idet man ved at følge de beskrevne principper kommer til, at der køres så direkte og hurtigt som muligt, der hvor der er store strømme. Dertil kommer at principperne i Århus, der planlægningsmæssigt er det "tungeste" område, er lagt fast i et netop afsluttet udredningsarbejde.

Der kan imidlertid være varianter fx. i ønskerne til betjeningsomfang og dermed også i forskellige niveauer for en samlet ressourceindsats, samt i hvordan der prioriteres mellem



de forskellige dele af nettet. Derfor foreslås en aktivitet hvor der ses på relevante, centrale til- og fravalgsmuligheder i forhold til hovedforslaget.

Varianterne beskrives, deres konsekvenser både betjeningsmæssigt og økonomisk evalueres, og de sættes evt. i forhold en fremtidig model for, hvad der finansieres lokalt af kommuner og hvad der finansieres af Region Midtjylland.

*Århus, 7. august 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 14. august 2009 kl. 10.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 9**



# Kollektiv trafikplan - Mål og strategi for busserne i Randers Kommune



Randers Kommune



midttrafik

# 1 Forord

I Randers Kommune bruger mere end 8.000 personer hver dag den kollektive transport, heraf bruger de fleste bus. Mange mennesker er altså afhængige af et velfungerende og sammenhængende kollektivt transportsystem.

Med sammenlægning af fem kommuner, der hver har deres serviceniveau for bus betjeningen, og med den nye rollefordeling mellem kommune, region og trafikselskab, er det et passende tidspunkt at foretage et eftersyn af den kollektive transport i den nye store Randers Kommune. Midttrafik og Randers Kommune har derfor i fællesskab taget initiativ til at udarbejde en overordnet plan for den kollektive bustransport.

Det er en strategisk plan, hvor de mål, der skal være retningsgivende for fremtidige initiativer, formuleres. Planen skal således danne afsæt for overordnede beslutninger om fx, hvilken service der skal tilbydes borgere og besøgende, hvordan busserne skal prioriteres i forhold til andre transportformer, samt hvordan busserne kan bidrage til et bedre miljø. Planen indeholder ikke konkrete anvisninger på, hvor og hvornår busserne skal køre i Randers.

De fremtidige mål udstikkes på baggrund af en grundig analyse af dagens serviceniveau. Der er også gennemført en uformel høring via Internettet, hvor mange borgere og brugere af den kollektive transport har skrevet indlæg med ris, ros og forslag til forbedringer.

Poul Vesterbæk  
Bestyrelsesformand,  
Midttrafik

Mogens Nyholm  
Formand for Miljø- og teknikudvalget,  
Randers Kommune

## Forskellige udgangspunkter og udfordringer

Udgangspunktet for **bybusserne** i Randers er, at det er et stort set velfungerende system med en høj produktivitet, dvs. der er mange passagerer i forhold til ressourceindsatsen sammenlignet med andre tilsvarende bybussystemer i Region Midtjylland. Det betyder imidlertid ikke, at der ikke kan være behov for en korrektur af, hvor og hvornår bybusserne betjener.

For oplandets **lokale busser** er situationen den, at der er forskellige betjeningsprincipper og – niveauer. På længere sigt bør der ske en harmonisering, så alle borgere i den nye kommune tilbydes en ensartet service. Den service, man kan forvente, vil naturligvis være afhængig af, om man bor i en lille eller en stor by, men der bør være en minimumsstandard for sammenlignelige lokaliteter.

De **regionale busser** udgør en central livline for Randers. De regionale linjer betales af Region Midtjylland. Sammenhængen mellem de lokale og regionale busser er vigtig. Dels fordi de regionale busser også fungerer som lokale busser på strækninger i Randers, og dels fordi eventuelle ændringer på de regionale ruter har betydning for, hvor der skal indsættes lokale busser.



## 2 Den kollektive transport i Randers – kort fortalt

Ca. 5 % af alle rejser, som har relation til Randers Kommune, foregår med kollektiv transport. Det lyder ikke af meget, men det dækker over, at mindst 8.000 personer på en hverdag benytter kollektiv transport i Randers Kommune. På en hverdag er der ca. 1.500 personer, som stiger på et tog på Randers eller Langå stationer. De øvrige 6.500 kollektivt rejsende bruger bus, eventuelt flere busser i kombination. Alt i alt tegnes der et billede af Randers som en kommune, hvor busserne har en meget central betydning for den kollektive transport.

Den kollektive bustransport består af forskellige busnet med forskellige formål. Fælles for de fleste net, skolebusserne undtaget, er, at de kommer til Randers Busterminal, hvor der er korrespondance til andre busser. Busterminalen er systemets absolut største knudepunkt, med mange passagerer og mange buskift. Randers Banegård har ikke tilnærmelsesvis samme betydning som knudepunkt og skiftested.

Bybusserne tager sig af de fleste buspassagerer nemlig to tredjedele. Regionalbusserne benyttes af en fjerdedel af busbrugerne i Randers Kommune, resten bruger lokalruterne. En busrejse i Randers er som gennemsnit betraget 18 kilometer fra dør til dør. Selvom der er mange korte bybusture, så trækker de lange regional ture op i kilometerforbruget.

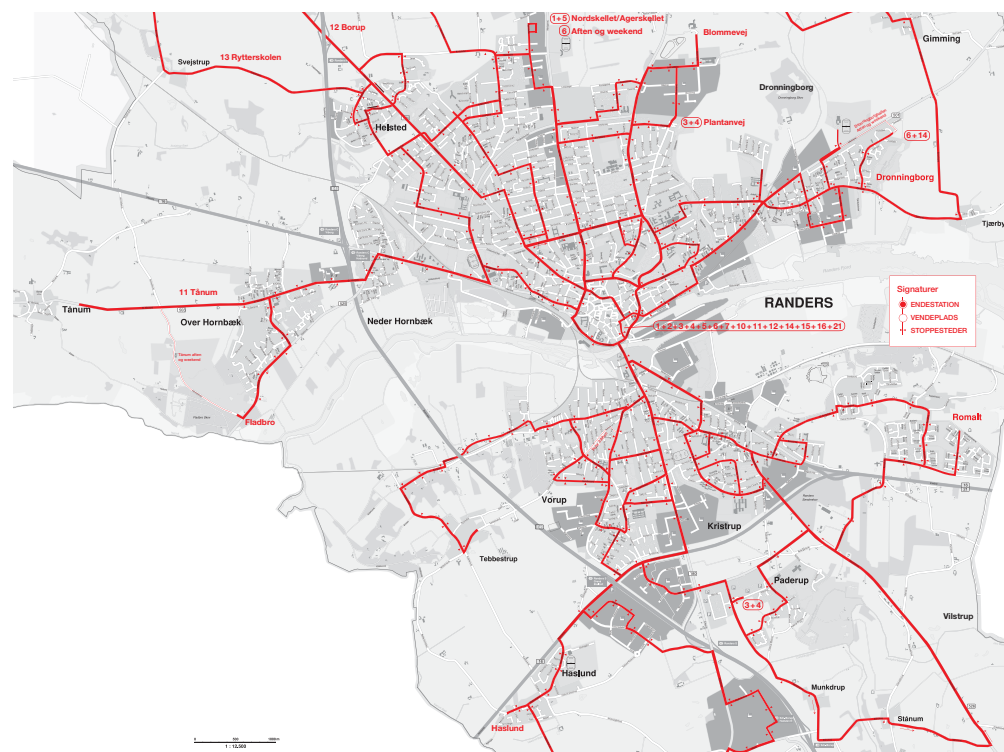
De samlede udgifter til bybusserne i

Randers Kommune var i 2008 ca. 38 mio. kr. De samlede indtægter var i samme periode på ca. 23 mio. kr. Det giver en selvfinansieringsgrad på 62 %, hvilket er højt sammenlignet med tilsvarende bybus-systemer i Region Midtjylland.

I meget grove tal så er brugerne i den kollektive bustransport i Randers sammensat således: lidt over en tredjedel er skoleelever og studerende, en tredjedel er pensionister og andre udenfor arbejdsmarkedet, og lidt under en tredjedel er folk i arbejde. Den kollektive transport har altså flere opgaver: at bringe børn i skole, at bringe unge til deres uddannelsessteder, at bringe pendlere mellem bopæl og arbejde, at sikre at ældre kan komme ud og handle osv. De forskellige brugere har forskellige behov, som et optimalt kollektivt transport-system skal kunne varetage.



Citybusrute fra august 2009



### De forskellige busnet i Randers Kommune:

- **Bybusser:** 9 linjer der kører mindst hver halve time i dagtimerne på hverdage. Årligt ca. 3,3 mio. påstigere.
- **Lokalruter:** 8 linjer med varierende betjeningshyppighed og -tidsrum. Årligt ca. 0,6 mio. påstigere.
- **Regionale busser:** 16 linjer heraf to X-busser, med timebetjening i dagtimerne. Årligt ca. 1,2 mio påstigninger i Randers Kommune.
- **Skolebusser:** 12 skoler udenfor Randers tilbydes skolebuskørsel, typisk med to udkørsler og 2-4 hjemkørsler.



### 3 Hvad siger brugerne?

Brugerne af den kollektive bustrafik er dem der bedst kender problemerne. Og det er dem, der bedst kan formulere ønsker til en anden betjening. Brugere er derfor inddraget gennem en uformel høring, hvor det har været muligt, via et internetbaseret spørgeskema på kommunens og Midttrafiks hjemmesider, at give sin mening til kende. Mange benyttede sig af muligheden, og der er kommet mange betragtninger, kritikpunkter og forslag frem. Høringen gav 188 borgere anledning til at skrive mere end 300 indlæg om kollektiv transport i Randers.

I høringen er brugerne blevet bedt om at give bussystemet karakter på en række emner. Samlet set får busserne en positiv vurdering – mere positiv end andre byer, hvor der gennemført tilsvarende undersø-

#### *Sådan vurderes den kollektive transport i Randers*

- 😊 Busserne samlet set
- 😞 Skiftemuligheder på Banegården
- 😞 Venteforhold på Busterminalen
- 😊 Hvor ofte og de tider bussen kører
- 😊😊 Stoppesteders placering og udformning
- 😊😊 Hvor busserne kører

#### *Emner der er mange indlæg om i borgerhøringen*

- Borgerne er godt tilfredse med bybussystemet, men systemet er sårbart overfor forsinkelser.
- Mange ønsker en bedre betjening i ydertidspunkterne, eksempelvis i weekenden.
- I det nærmeste opland til Randers er der ønsker om bedre betjening, evt. i form af en udvidelse af bybussystemet.
- Der er - særligt i landsbyerne - frygt for, at der vil ske nedskæringer i busdriften, som forringer borgernes mobilitet.
- Pladsforholdene på Busterminalen kritiseres for at være for trange til de mange passagerer.
- Korrespondancen mellem bus og tog er for dårlig på Randers Station - særligt i aftentimerne.





## 4 Servicemål – hvor og hvornår bussen kører

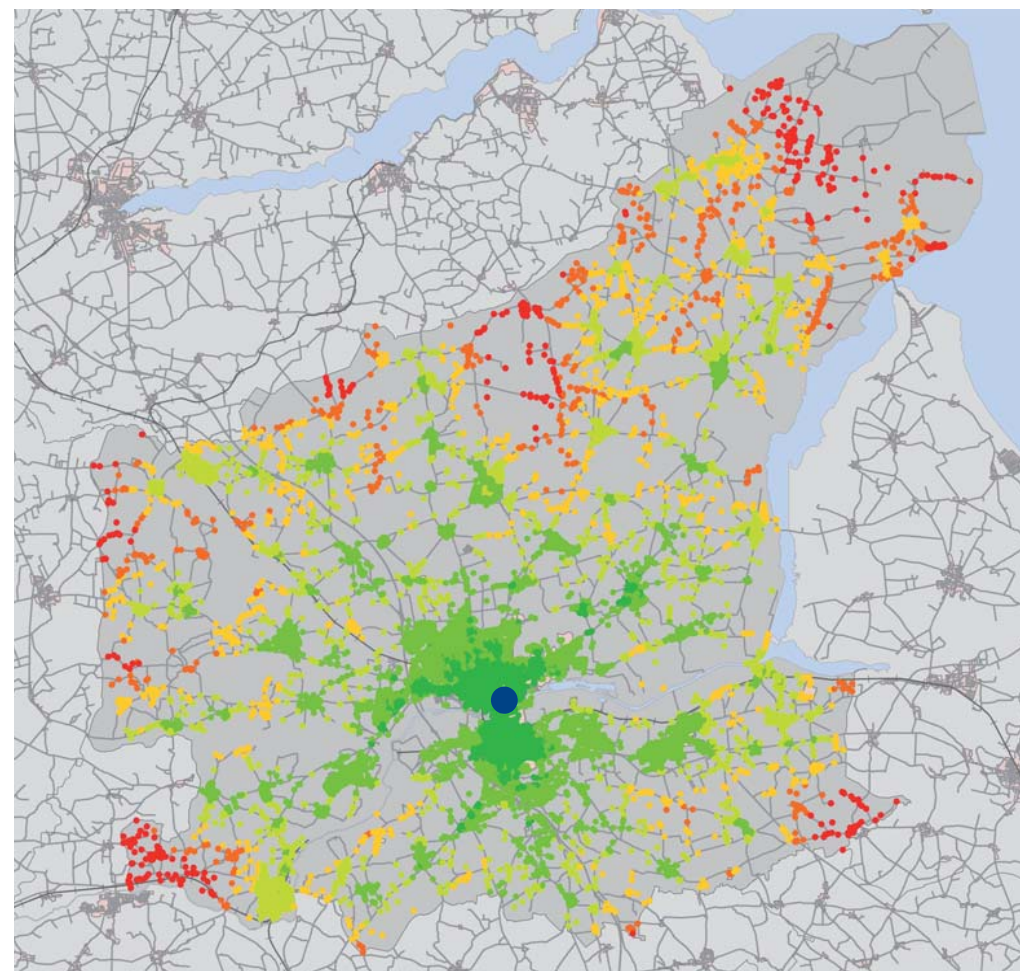
Tilgængelighed til den kollektive transport er et spørgsmål om med hvilken lethed, den kan anvendes. Grundelementer i tilgængelighed er spørgsmålet om: Hvor langt man har til den kollektive transport, hvor hurtigt og hvor hyppigt man kan komme hvortil, man ønsker, samt spørgsmålet om gener undervejs f.eks. i form af skift.

I Randers har de fleste ikke særlig langt til et stoppested. 90 % af alle boliger har et stoppested indenfor en luftlinjef afstand på 400 meter, og 93 % af alle arbejdspladser har det. Størstedelen af alle aktiviteter, der kan forvente mange besøgende, – butikker, offentlige kontorer mm – har også et stoppested indenfor denne rækkevidde.

Rejsetiden med kollektiv transport til hovedbyen er et godt mål for hvor effektivt den kollektive trafik dækker kommunen. Ca. 84 % af boligerne i Randers Kommune har en rejsetid til Randers centrum med kollektiv transport på højst 30 min, målt fra det tidspunkt de går ud af hoveddøren. En samlet rejsetid på over 1 time er et vilkår for under 2 % af boligerne.

Det er ikke nok at have et stoppested indenfor rækkevidde, hvis bussen ikke kører på det tidspunkt, man har behov for det, eller den kører sjældent. Målt på antal afgangene på et hverdagsdøgn tilbydes godt halvdelen af borgerne i kommunens bysamfund en service, som svarer til en bus hvert kvarter. I Randers by er det trejer-

dedele af borgerne, og i de øvrige byer er det i gennemsnit hver tredje.



● < 15    ● < 30    ● < 45    ● < 60    ● < 75    ● < 90

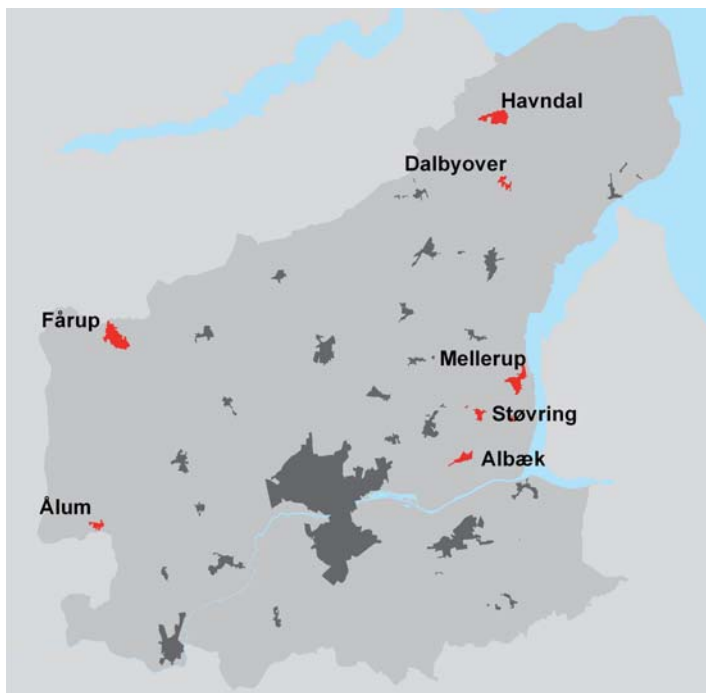
*Så mange minutter går der, fra man stiger på bussen, til man er på Randers Busterminal.*

## 5 Servicemål – hvor ofte bussen kører

Man kan ikke forvente, at busserne kører lige så ofte, hvis man bor på landet, som hvis man bor i byen. Til gengæld er det vigtigt, at busserne kører på de rigtige tidspunkter, hvis der er lang tid mellem dem. Vi har opgjort, hvor tit der kører en bus i de forskellige områder i Randers Kommune.

I det store hele er vi tilfredse med den frekvens der tilbydes, men vi er ikke

*I de røde byer kører bussen sjældnere end i andre byer af tilsvarende størrelse*



tilfredse, hvis der er områder, hvor det forudsatte serviceniveau ikke overholdes. Vi har fundet i alt 7 byer (større end 200 indbyggere), hvor betjeningen på et eller flere af servicemålene med hensyn til frekvens afviger fra den ønskede minimumstandard.

I disse byer er der grundlag for at se på muligheder for at forbedre den nuværende betjening.



	Frekvens hverdage	Aftenbetjening hverdage	Afgange søndage
Bybusnettet	4 busser/time på centrale stræk 2 busser/time i øvrigt	Sidste afgang kl. 22-24	Flere end 10 afgange
Byer med >1.000 indbyggere	1 bus i timen	Sidste afgang kl. 22-24	6-10 afgange
Byer med 500-1.000 indbyggere	1 bus i timen	Sidste afgang kl. 20-22	4-5 afgange
Byer med 200-500 indbyggere	1 bus hver anden time	Sidste afgang kl. 20-22	4-5 afgange
Midttur Byer < 200 indbyggere og landområder	Efter behov kl. 6-24	Efter behov kl. 6-24	Efter behov kl. 6-24
Skoleruter	Tilpasning til ringetider Kun dagtimer hverdage	-	-

*Busservicen i dag - de fleste steder*



## 6 Servicemål – er andet end køreplaner

Service handler om andet end køreplaner og deres fastlæggelse af hvor og hvornår busserne kører. Det handler bl.a. også om, hvorvidt busserne kan komme frem i trafikken, evnen til at inkludere mennesker med midlertidige eller permanente funktionsnedsættelser, miljøvenlighed, stoppesteders adgangsforhold og information.

I takt med at trængslen på vejnettet stiger, påvirkes også bustrafikken. I Randers er køretiderne i den kollektive trafik presset til det yderste, og selv små forsinkelser kan få stor betydning. Der kan arbejdes med løsninger, som fremmer *bussernes fremkommelighed* f.eks. ved busprioritering i signalanlæg, særlige busveje og busbaner.

Det er et væsentligt mål, at gøre den kollektive transport *tilgængelig for så mange som muligt*. For mennesker med handicap er det, ligesom for alle andre, forbundet med bedre livskvalitet selv at kunne vælge hvor, hvornår og hvordan, man kommer rundt mellem dagligdagens gøremål og de aktiviteter, man ønsker at deltage i. Alle bybusser i Randers har lavgulvsindstigning. Randers Kommune har derudover arbejdet med at gøre udvalgte centrale stoppesteder mere handicapvenlige. Ved køreplansskiftet i august 2009 introduceres en citybusrute specielt indrettet til gangbesværede passagerer. Et særligt problem, som der fortsat arbejdes med er Randers Busterminal, hvor handicappede

har særlige vanskeligheder med at finde den rette bus.

Den kollektive trafik er en *miljørigtig transportform*, og fremme af en overflytning fra bil til bus og tog kan medvirke til at begrænse transportsektorens energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udslip. Det er samtidig en udfordring at sikre, at busparken gøres mere miljøvenlig. At køre med store og halvtomme busser er ikke miljømæssigt optimalt. En vej til at opnå en mere miljøvenlig bustransport kan gå gennem incitamentskontrakter, hvor operatøren belønnes med en bonus, hvis brændstofforbruget minimeres, og busserne overholder de gældende EU-normer for nye køretøjer.

Der er mere end 1.000 *stoppesteder* i Randers Kommune. Hver dag venter mange mennesker på busserne, og det er vigtigt, at de kan komme sikkert til stoppestederne, har gode læmøjligheder og, at der er de faciliteter, som passagerne har brug for. På de store stoppesteder kan indførelse af realtids information, hvor der informeres om hvornår bussen kommer, bidrage til at gøre ventetiden mere bekvem. På Banegården og især på Busterminalen vil brugerne opfatte det som en bedre service, hvis man på informationstavler viser, hvor og hvornår busserne ankommer og afgår.



## 7 Det vil vi gøre

Randers Kommune og Midttrafik vil have fokus på fire indsatsområder. De skal være styrende for de prioriteringer, der foretages for den kollektive transport i de kommende år.

### *De fire indsatsområder:*

#### **Service**

- Vi vil arbejde for, at der i alle bysamfund i kommunen tilbydes en service, som opfylder nogle minimumsstandarder for betjeningen afhængig af byernes størrelse.
- Vi vil bevare det nuværende bybussystem som ryggraden i den kollektive transport i Randers.
- Vi vil fastholde at Busterminalen forsat er omdrejningspunktet for al bustrafik - lokal såvel som regional i Randers.

#### **Fremkommelighed**

- Vi vil arbejde for at sikre kvaliteten i bybussystemet ved gøre en indsats for at bussen kan komme frem – om nødvendigt på bekostning af biltrafikken.
- Vi vil arbejde systematisk med fremkommelighedsprojekter og søge om statslig medfinansiering til at gennemføre projekterne.

#### **Miljø**

- Vi vil udbygge den kollektive trafik som en grøn transportform. Vognmændene skal belønnes for at køre med miljøvenlige busser og for at spare på brændstoffet og dermed begrænse CO<sub>2</sub>-udslippet.
- Vi vil have flere til at bruge bus og færre til at bruge bil. Det vil give en betydelig miljømæssig gevinst - både lokalt og globalt. Kommer der flere i bussen skal vognmændene have kontant belønning.

#### **Information**

- Vi vil tilbyde bedre informationen til kunderne før rejsen, mens man venter, og mens man er på vej.
- Vi vil arbejde for at forbedre informationen på Busterminalen.



Du kan læse mere om kollektiv trafikplan for Randers Kommune på kommunens hjemmeside og på Midttrafiks hjemmeside.  
[www.randers.dk](http://www.randers.dk)  
[www.midttrafik.dk](http://www.midttrafik.dk)

*Århus, 7. august 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 14. august 2009 kl. 10.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 12  
Bilag nr. 1**



## **Incitamentskontrakter gør chaufførjobbet mere attraktivt og kunderne mere tilfredse**

*Efter 24 ugers incitamentsforsøg på rute 118 har Midttrafik lavet en afsluttende måling blandt chauffører og kunder. Chaufførerne er glade for mere indflydelse på arbejdsdagen. Kunderne mener, at chaufførerne er blevet venligere, servicen bedre og kørslen mere behagelig.*

Siden november 2008 har Midttrafik gennemført et såkaldt incitamentsforsøg på rute 118, som kører mellem Randers og Århus.

Chaufførerne på ruten siger, at incitamentskontrakter er en god idé. De mener, at den type kontrakter kan være med til at gøre chaufførjobbet mere attraktivt.

- Jeg er positiv, fordi kontrakterne giver mulighed for at belønne chaufførerne for deres indsats. Forsøget har givet os indflydelse på egen arbejdsdag. Vi har selv opsat mål og besluttet hvilke initiativer, der skal til for at få gladere kunder, siger tillidsmand Jan Laursen, De Grønne Busser, Hinnerup.

Chaufførerne mener også, at forsøget har givet en bedre stemning i bussen. I takt med at kunderne er blevet mere tilfredse, er de også blevet gladere. Flere hilser, når de stiger på bussen, og chaufførernes nye navneskilte har givet en mere personlig kontakt.

- Vi oplever, at kunderne er blevet venligere. Det er som om, at forsøget har skabt større respekt for chaufførjobbet. Vi er ikke bare ratholdere, vi er levende mennesker, siger Jan Laursen.

### **Større frihedsgrad er vejen til et sjovere chaufførjob**

Midttrafik har sat den overordnede ramme for forsøget, mens chaufførerne altså selv har sat målene og besluttet hvilke initiativer, der skulle forbedre tilfredsheden.

- På kort sigt er større frihedsgrader til busselskaber og chauffører vejen til et sjovere job. Forsøget viser, at vi sagtens kan give busselskabet og deres medarbejdere et større ansvar i at nå mere tilfredse kunder, siger Mette Julbo, vicedirektør i Midttrafik:

- Dette kan være måden, hvormed chaufførjobbet får højere status - og på længere sigt kan det medvirke til, at busselskaberne får lettere ved at rekruttere dygtige medarbejdere.

### **Chaufførerne får 150.000 kr. i bonus**

Incitamentsforsøget på rute 118 har givet Midttrafik viden om, hvilke initiativer, der kan højne kundetilfredsheden. Målene er nået med forbedringer på alle 13 målepunkter. Kunderne svarer bl.a. at chaufførerne er blevet mere venlige, servicen bedre og kørslen mere behagelig.

Forsøget viser, at chaufførerne spiller en afgørende rolle, når man ønsker at forbedre kundetilfredsheden. Derfor udbetaler Midttrafik nu den aftalte bonus på 150.000 kr. til busselskabet De Grønne Busser. Pengene er øremærket til chaufførerne, f.eks. som tilskud til motionsordning, kompetenceudvikling eller lign.

- Det er ikke nok med en god køreplan eller en flot bus. Når produktet skal serveres, er det chaufføren som gør forskellen på, om kunderne oplever rejsen som god eller dårlig, siger vicedirektør i Midttrafik Mette Julbo.

Midttrafik vil bruge forsøget som udgangspunkt for mere incitament i kontrakter, herunder større frihedsgrader for busselskaberne og i efteruddannelsesprojekter for chaufførerne.

Skemaet her viser eksempler på kundernes tilfredshed før, under og efter forsøget:

<b>Kunder: Tilfreds/meget tilfreds</b>	November 2008	Marts 2009	Juni 2009
Skiltning på bussen	90%	93%	96%
Chaufførens vejledning og service	82%	82%	89%
Chaufførens venlighed og imødekommenhed	82%	89%	93%
Chaufførens fremtoning	79%	84%	87%
Chaufførens kørsel	82%	83%	87%
Støj i bussen	61%	61%	68%
Tryghed i bussen	92%	92%	96%

» [Læs mere om forsøget på rute 118](#)

#### **Yderligere oplysninger**

Tillidsmand Jan Laursen, De Grønne Busser: tlf. 2279 3599

Vicedirektør Mette Julbo, tlf. 2070 4405, e-mail: [mej@midttrafik.dk](mailto:mej@midttrafik.dk)



*Århus, 7. august 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 14. august 2009 kl. 10.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 12  
Bilag nr. 2**

# P4 Østjylland



Hvis hullerne i vejene i Silkeborg kommune bliver større i det kommende år, så har det en forklaring. Kommunen har nemlig fået en ekstra-regning på 2 mio. kr fra Midttrafik for buskørsel sidste år.

Foto: Hans Lyhne Møller

---

## Der skal spares på vejvedligeholdelse

---

■ 02. jul. 2009 10.44 Silkeborg

Hvis hullerne i vejene i Silkeborg kommune bliver større i det kommende år, så har det en forklaring. Kommunen har nemlig fået en ekstra-regning på 2 mio. kr fra Midttrafik for buskørsel sidste år.

- Vi er ret forbløffede. Midttrafik har glemt at fortælle os, at den vare, vi købte hos dem, kostede mere, end vi troede, siger chef for Miljø- og teknikafdelingen i Silkeborg Kommune, Søren Peter Sørensen.

Ifølge direktøren hos Midttrafik, Jens Erik Sørensen, var Silkeborg Kommune dog informeret.

- At vi forventede, at Silkeborg Kommune skulle betale ekstra, har vi fortalt dem. Men vi har åbenbart ikke gjort det på en så effektiv måde, at kommunen har ønsket at ændre på deres budgetoverslag, siger Jens Erik Sørensen.

Ekstraregning betyder, at Silkeborg Kommune nu må spare på vejvedligeholdelsen - i stedet for alternativt at slække på busdriften. Og Silkeborg Kommune nu aftalt en ny procedure med Midttrafik, som skal forhindre en lignende situation fremover.

Silkeborg Kommune bruger omkring 43 millioner kroner om året på busdrift.