

Bilagsoversigt

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

- 1 Godkendelse af Trafikplan for Midttrafik 2013-2017
 1. [Endeligt forslag til Trafikplan 2013-2017](#)
 2. [Bestillernes hørings svar vedrørende Trafikplan 2013-2017](#)
 3. [notat med resumé af hørings svar vedrørende Trafikplan 2013-2017](#)

- 2 Takster ved indførelse af rejsekort
 1. [Notat om prisberegning på rejsekortrejser og anbefaling af valg](#)
 2. [Notat om prissammenligninger for rejsekort takster](#)
 3. [Forslag til Midttrafik rejsekorttakster 2014](#)

- 3 Billetautomater i Aarhus
 1. [Notat med nøgletal for billetautomater i Aarhus](#)

- 4 E-cigaretter i vogne, der udfører flextrafik for Midttrafik

- 5 Repræsentantskabsmødet og bestyrelsesmødet 15. november 2013

- 6 Evaluering af arbejdet i Bestyrelsen 2010-2013
 1. [Aktiviteter og resultater i bestyrelsesperioden 2010-2013](#)
 2. [Evaluering af arbejdet i Bestyrelsen for Midttrafik i perioden 2010-2013](#)

- 7 Orientering om digitale tiltag

- 8 Orientering om Randers Kommunes beslutning om at lukke billetsalget på Randers Busterminal

- 9 Orientering om arbejde med stationsforbedringer på Grenaabanen og Odderbanen

- 10 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

- 11 Eventuelt

Aarhus, 4. oktober 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. oktober 2013 kl. 9.00
Busselskabet Aarhus Sporveje,
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

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

TRAFIKPLAN 2013-2017

MIDTTRAFIK

SEPTEMBER 2013

FORORD.....	3
1. KORT FORTALT	4
Fire pejlemærker.....	4
Måder at nå målene på.....	5
Midttrafiks anbefalinger	7
2. DIALOG OM PLANEN.....	8
Borgernes input	8
Bestillernes og busselskabernes input.....	9
3. ÆNDRERE RAMMER FRA 2013 TIL 2017.....	10
Forventet udvikling	10
Demografien sætter dagsordenen.....	11
Synergi mellem bane og bus	12
Effekt af takstnedsættelse	12
4. MÅL OM FLERE TILFREDSE KUNDER	13
Aktuel udvikling.....	13
Kunder er ikke bare kunder	14
Værktøjerne	14
Grundprodukt af høj kvalitet	14
Chaufførens kundeservice	16
Kundeinformation	16
Kundedialog og image	17
Takster og billettyper.....	18
5. MÅL OM BEDRE SAMMENHÆNG	19
Samarbejde	19
Systemsammenhæng.....	19
Værktøjerne	20
Køreplaner	20
Stationer og stoppesteder	20
Fremkommelighed.....	21
6. MÅL OM PUBLIC SERVICE	23
Kernekunder og særlige hensyn	23
Værktøjerne	23
Fokus på unge.....	23
Tilgængelighed	24
Flexitur/teletaxa	25
7. MÅL OM BÆREDYGTIGHED.....	26
Miljø på den kommunale dagsorden	26
Euro-normerne sætter standarden.....	26
Flere i busserne.....	27
Værktøjerne	27
Udbudskrav og incitamenter	27
Ny teknologi.....	28
Køretøjernes størrelse	28
Bustrafikkens grønne image	29
8. FREM TIL NÆSTE TRAFIKPLAN	30

FORORD

Midttrafik skal hvert fjerde år udarbejde en plan som giver svar på, hvordan de kommende års udfordringer kan tackles, og hvordan den kollektive trafik skal udvikles. Vi har spurgt brugerne, bestillerne og busselskaberne, hvordan de synes den kollektive trafik - især den kollektive bustrafik - skal være i 2017. Det er der kommet mange gode forslag og ønsker ud af, som udgør et vigtigt grundlag for denne Trafikplan 2013-2017.

Forudsætninger og vilkår er vidt forskellige rundt om i regionen. I de største byer og korridorer forventes flere kunder, og hovedudfordringen er her at geare den kollektive transport til at tiltrække og tage mod nye brugere. Men der er også områder, hvor hovedudfordringen er at opretholde en acceptabel standard samtidig med, at der bliver færre indbyggere og efterspørgslen efter bustransport mindskes.

Midttrafik ønsker, at Trafikplanen bliver et aktivt værktøj for de parter som har ansvaret for den kollektive transport i regionen. Det er i sidste ende fortsat Region Midtjylland og regionens 19 kommuner, der hver især fastlægges det lokale ambitionsniveau. Men for kunderne skal den kollektive transport fremstå som en helhed, hvilket er en afgørende årsag til at arbejde for fælles standarder og services.

Trafikplanen har været i høring hos kommunerne og Region Midtjylland. Høringssvarene viser, at der er generel opbakning til planens mål og midler. De viser også, at der er konkrete problemstillinger, der skal tages hånd om. Det er Trafikplan 2013-2017 et godt afsæt for.

Jens Erik Sørensen
Direktør

Arne Lægaard
Bestyrelsesformand

1. KORT FORTALT

Fire pejlemærker

Midttrafik har fire mål for udviklingen i perioden 2012 til 2017. To af målene - flere tilfredse kunder og bæredygtig kollektiv transport - er der sat tal på, så vi fremover løbende kan følge med i om udviklingen går i den retning vi ønsker. De to andre mål - bedre sammenhæng og fokus på public service - er der ikke sat tal på, men vi vil alligevel holde et skarpt øje med, om vi er på vej i den rigtige retning.

Målene er for Midttrafiks betjening i sin helhed. Vilkår og forudsætninger er vidt forskellige rundt om i regionen, og de lokale målsætninger kan være forskellige. Det vigtigste er, at alle bidrager til målopfyldelsen, i det omfang det lokalt er muligt.

Mål

Målopfyldelse fra 2012 til 2017

Flere tilfredse kunder

Midttrafik har et mål om, at antallet af rejsende per køreplantage stiger med 1 % om året. Samtidig skal den nuværende høje andel af tilfredse kunder fastholdes. Tilfredse kunder er en forudsætning for flere kunder.

- Fra 38 til 40 kunder per køreplantage
- Fastholdelse af mindst 92 % tilfredse kunder

Bedre sammenhæng

Den kollektive transport skal af kunderne opleves som et sammenhængende system. Alle med ansvar for den kollektive transport skal samarbejde om en god sammenhæng i køreplanens korrespondancer, takster og trafikinformation - også på tværs af systemer og geografi.

- Der er ikke sat tal på. Men vi holder øje med kundernes vurdering af sammenhængen i køreplaner, takster og trafikinformation, som det kommer til udtryk i kundeforespørgsler, tilfredshedsundersøgelser og i pressen.

Fokus på Public Service

Midttrafik vil fortsat have en skarp fokus på, at unge kan komme til ungdomsuddannelserne. Derudover skal dialogen med grupper, som har særlige behov øges, så busser og infrastruktur bliver tilgængelige for flest muligt.

- Der er ikke sat tal på. Men vi holder øje med om borgerne i Midtjylland mener, vi gør det godt nok, som det kommer til udtryk i borgerhenvendelser og i pressen.

Bæredygtig kollektiv transport

Den kollektive bustransport skal bidrage til en grønnere udvikling.

- Brændstofforbrug og CO₂ udslip reduceres med 10 % per kørt kilometer
 - Partikel og NO_x udslip reduceres med 30 % per kørt kilometer
-

Måder at nå målene på

Midttrafik har spurgt borgerne om, hvad de synes skal forbedres i den kollektive trafik. Meget firkantet kan man opsummere deres råd således: De ældre vil have bussen tæt på, de erhvervsaktive vil hurtigt og direkte frem og de unge vil gerne kunne rejse billigt. Og så vil alle gerne have en kollektiv transport, der er tilpasset deres egne og familiens behov.

Det er en politisk opgave, at udstikke retningslinjerne for de prioriteringer og afvejninger der nødvendigvis må foretages. Midttrafik har ved temamøder med repræsentanter fra busselskaber, kommunal- og regionspolitikere samt embedsmænd indsamlet synspunkter og gode ideer om, hvilke virkemidler der skal til for at realisere de fire overordnede målsætninger. Der er naturligvis mange forskellige synspunkter, men noget er der enighed om:

➤ Grundproduktet skal have en høj kvalitet

Kundernes tilfredshed har en sammenhæng med, i hvilket omfang deres forventninger indfries. Høje forventninger skal ikke mødes af en lav standard. Med trafikplan 2013-2017 lægges op til, at der i den kommende planperiode arbejdes med at tydeliggøre, hvad man kan forvente af forskellige buskoncepter. Det omfatter bl.a. spørgsmål om, hvor og hvor ofte bussen kører, materieltype, busindretning samt indretning af ventefaciliteter ved stop og stationer.

➤ Fokus på chaufførservice

Chaufførerne er ansigtet udadtil. Mødet mellem chauffør og kunde har stor betydning for, kundernes oplevelse af den kollektive transport. Der er generelt stor tilfredshed med chaufførenes service. Men der skal hele tiden være fokus på, at chaufførerne har de bedste betingelser for at yde en god service. Uddannelse, inddragelse i køreplanlægningen og incitamenter er vejen frem.

➤ Optimal information

Der skal være tilgængelig, relevant og aktuel information til rådighed både før og under rejsen. Allerhelst skal der være adgang til information om, hvordan bussen faktisk kører i form af realtid. Nye teknologiske muligheder skal udnyttes mest muligt, og digitale medier vil i stigende grad overtage de analoge. Trykte køreplaner er på vej på pension.

➤ Kundedialog og image

Unge er en stor og højt prioriteret målgruppe for den kollektive transport i Midtjylland. Derfor skal der også være et ungt image. Midttrafik og alle andre med ansvar for den kollektive transport skal fortsat gå i tæt dialog med de unge omkring deres behov og ønsker. Dialogen skal også omfatte andre målgrupper, så den kollektive transport bliver tilgængelig for flest muligt.

➤ Takster og billettyper

Midttrafik vil fortsat udnytte takststigningsloftet fuldt ud. Skal priserne holdes yderligere i ro, kræver det øget tilskud fra kommuner eller region. Rejsekortet, som ved udgangen af planperioden vil være indført i hele Region Midtjylland, gør det nemmere at billettere, men der er fortsat behov for at forenkle den underliggende prisstruktur.

➤ **Samarbejde om sammenhæng**

Der skal samarbejde til for at få en optimal kollektiv transport. Ved ny- og ombygninger af bolig- og erhvervsområder samt uddannelsessteder, skal den kollektive transport tænkes ind fra starten. Der skal være en løbende dialog om gensidig tilpasning af køreplaner og møde-/sluttider – især med skoler og uddannelsessteder. Og så skal trafikelskaberne samarbejde om at opnå de bedste korrespondancer og gensidig information mellem tog og busser.

➤ **Stoppesteder og stationer**

Midttrafik har udarbejdet en manual, der beskriver ønsker til indretning af forskellige typer af *stoppesteder*. På baggrund heraf indledes dialog med kommunerne, som har ansvar for at stoppestederne lever op til kundens forventninger. Der skal fortsat være en stor fokus på forholdene på og omkring *stationerne*. Mange parter indgår i samarbejdet om at skabe gode vente- og skifteforhold og om at gøre det let at kombinere kollektiv transport med cykel eller bil.

➤ **Fremkommelighed**

Flaskehalse i vejnettet for bustrafikken skal identificeres, og metoder til at fjerne dem skal findes. Der er allerede en del erfaringer om tiltag, som virker, og Midttrafik bidrager gerne med viden. Implementering er et kommunalt ansvar.

➤ **Fokus på Public Service**

Målgruppen af unge til ungdomsuddannelserne, er der en særlig forpligtigelse overfor. I den konkrete planlægning vil de blive prioriteret højt. Derudover er der en forpligtigelse til at sikre, at den kollektive transport er tilgængelig for så mange som muligt ved et gennemtænkt design af busser, stoppesteder og adgangsveje.

➤ **Slut med store tomme busser – Flextur og teletaxa er en del af løsningen**

På steder og tider hvor efterspørgslen er begrænset, er det hverken samfundsøkonomisk eller miljømæssigt holdbart at vedblive med at betjene med store køreplanlagte busser. Der kommer ikke flere passagerer. Flextur vil mange steder i kombination med skolebusser være den måde, man sikrer et både bedre og samlet set billigere kollektivt tilbud.

➤ **Grønnere teknologi**

Der er fortsat behov for at eksperimentere med forskellige alternative teknologier, før dieselbussens afløser er fundet. I mellemtiden indfases den mest miljøvenlige dieselteknologi, når det anskaffes nye køretøjer. Det er gennem kontrakterne med operatørerne, at Midttrafik sikrer, at busparken løbende bliver mere klima- og miljøvenlig. Det skal fremover ske i en kombination af krav og incitamenter.

➤ **Bedre ressourceudnyttelse**

Flere i busserne og miljøvenlig kørestil er begge veje til en bedre ressourceudnyttelse. Det er større fleksibilitet i køretøjsstørrelsen også – alt for ofte køres med store busser også på tider og steder med få passagerer. Det skal testes, om der er et potentiale for, at man kan få flere små køretøjer i den konkrete busanvendelse på tværs af linjer, evt. på tværs af åben og lukket kørsel og på forskellige tidspunkter.

➡ **Den kollektive transports grønne image skal fastholdes og styrkes**
Miljøfordelene skal langt frem i markedsføring, salg og imagepleje. Konkrete miljøfremmende tiltag skal formidles, så kunderne også kender til dem.

Midttrafiks anbefalinger

Steder med en begrænset efterspørgsel

Den demografiske udvikling ser ud til i de kommende år at betyde færre kunder i den kollektive transport, der hvor der er langt mellem husene. Der er en udfordring i fortsat at opretholde en kollektiv transport på et acceptabelt niveau. Midttrafiks anbefaling er, at man konkret vurderer, om der er bedre samfundsøkonomi i at erstatte store køreplanlagte busser med Flextur, teletaxa eller mindre busser.

Kommunerne tilbyder i dag Flextur på forskellige niveauer - taksterne varierer fra kommune til kommune. Midttrafik anbefaler, at der arbejdes hen imod en højere grad af standardisering, så kunderne ikke mødes af forskellige systemer og regler på tværs af kommunegrænser. Et ensartet system er også lettere at markedsføre, hvilket der er behov for. Alt for få kender Flextur.

Steder med stor efterspørgsel

Der hvor der i dag er mange kunder i den kollektive transport - i de allerstørste byer og fra oplandet ind til de store byer - kommer der flere. De skal mødes af et effektivt kollektivt system, hvor bussen kører ofte, kan komme frem i trafikken og hvor bus og stoppesteder er indbydende og moderne. Aarhus får i særklasse mange ny potentielle brugere. Den enestående mulighed der er for at give den samlede kollektive transport et løft, når letbanen åbner, skal udnyttes fuldt ud.

Der forventes at komme flere unge i regionen, og de skal mødes af et ordentligt kollektivt transportsystem. Der er en særlig forpligtigelse til, at sikre de kan komme til ungdomsuddannelserne. Hvis de unge skal hverves som fremtidens kunder, skal de opleve en god betjening. Det betyder også fortsat stærk fokus på, at de unge tilbydes gode faciliteter i bussen.

I områder og relationer med stor og måske stigende efterspørgsel skal Midttrafik sammen med Region Midtjylland og de involverede kommuner udarbejde konkrete forslag, der sikrer, at muligheden for at få nye kunder udnyttes fuldt ud. Der skal fokus på sammenhæng i korrespondancer, priser, kundeinformation mm.

På tværs af regionen

Den kollektive transport spiller en rolle i løsningen af trængselsproblemer på vejene. Hvis man kan få flere til at tage bus og tog i stedet for bilen til arbejde og uddannelse, så letter det trafikpresset på indfaldsvejene til de større byer.

Det regionale net af tog og busser udgør tilsammen med X-busserne rygraden i den del af den kollektive transport der i særlig grad bør indrettes efter pendlernes behov. Midttrafik anbefaler, at det overordnede net af busser fortsat opstrammes til direkte og hyppig betjening med konsekvente og letforståelige køreplaner.

2. DIALOG OM PLANEN

Borgernes input

Kvaliteten af den kollektive transport skal i sidste ende måles på, hvor godt den opfylder borgernes behov. Det er derfor naturligt at spørge dem, hvordan de synes den kollektive transport skal udvikle sig.

I begyndelsen af 2013 havde Midttrafik et internetlink på hjemmesiden, hvor alle kunne give deres mening tilkende. Hvad er godt, hvad er mindre godt og hvad skal der til for at det bliver bedre? Det var der 850 som gjorde, heriblandt mange som skrev længere indlæg. Der var besvarelser fra hele Midttrafiks område, og der var tydeligvis flere aktive lokalområder med mobilisering af mange indlæg.

De fleste borgere er optaget af forhold, der relaterer sig til den kollektive transports grundydelse: Hvor og hvor ofte bussen kører, indretning, chaufførens service osv. I mange tilfælde knyttes an til en konkret lokalitet, relation eller oplevelse som passager i den kollektive transport. Der kom mange konkrete råd, som Midttrafik nu tager med i de videre overvejelser om betjening af områder, ruter og køreplaner.

"Jeg kunne også godt bruge flere afgangene på bybussen. Vil man i biografen, ud og spise, besøge venner og familie er man nødt til enten at tage bilen eller en taxa hjem, for der kører ingen bus."

"Når jeg har fri fra fodbold, så kan jeg ikke nå at klæde om og bade.... Og i weekenderne kan jeg ikke komme ind til venner og besøge dem. Jeg bruger rigtig meget tid på at lede efter transporthjælp....Jeg vil gerne have flere busser herudefra. Jeg lover at bruge dem, hvis de kommer!"

Der var også indlæg om temaer af mere generel karakter. Der er tydeligvis nogle busser det opleves som bedre at opholde sig i end andre. Bagudrettede sæder, manglende benplads og i det hele taget uhensigtsmæssig indretning påtales.

Miljø er ikke et dominerende tema. Men flere foreslår man har en mere fleksibel vognpark med en større brug af små busser. Store hel- og halvtomme busser opleves som en miljømæssig dårlig idé.

De nye smarte teknologiske muligheder, som flere har set andre steder, omtales. Der er gode forventninger til, at Rejsekortet vil gøre billetkøb nemmere. Og realtidsinformation har man set eller hørt om, og det efterlyses: på nettet, på stoppestederne og i bussen.

"I de busser hvor man kun kigger fremad, kan man sidde for sig selv og slappe af. Det er min opfattelse, at mange bruger tiden i bussen til at slappe af i."

"Tænk i busstørrelser der gør det billigere og grønnere. Der er f.eks. ingen grund til, at bussen på Samsø har samme kapacitet som på de mere trafikerede strækninger."

"I X-busser er det rart, at der er en skærm med relevante informationer om nyheder, forsinkelser og mere. Det er virkelig en skam, at det ikke findes i alle andre busser."

Læs mere om borgernes input på: www.midttrafik.dk/trafikplan13-17

Bestillernes og busselskabernes input

Midttrafik har inviteret lokalpolitikere, embedsmænd og busvognmænd til at give deres mening tilkende før udarbejdelsen af denne Trafikplan. Der skete på to temamøder - et i Aarhus og et i Holstebro.

Synspunkterne var mange. Der er en forskel på, hvad der optager i kommuner med et stort og stigende passagergrundlag og i kommuner med et svagt og faldende grundlag. Alle er imidlertid enige om, at kunden skal i centrum, og at der skal arbejdes hårdt for at fastholde de nuværende brugere og i bedste fald tiltrække flere.

"Det er lettere at skræmme folk væk end at tiltrække nye. Derfor skal man værne om de kunder, der allerede er i den kollektive transport."

Der er enighed om at de unge er en vigtig målgruppe på landet, i byerne og på tværs af regionen. Hovedudfordringen, i hvert fald i de tyndere befolkede områder, er at opretholde en kollektiv transport, som opfylder de unges behov, for at komme til uddannelsessteder og fritidsaktiviteter. Busserne skal også indrettes til de unge. Efterhånden er internetadgang et "must" på de lidt længere rejser.

"Vi fi er nummer to på de unges ønskeseddel. I første omgang vil de have en bus, når de har brug for det. Det er en stor udfordring, at betjene i det omfang de unge ønsker, hvilket vil kræver tilførsel af penge."

Priserne i den kollektive transport optager både kunderne og de lokale beslutningstagere. Men i sidste ende er det en prioritering:

"Lavere pris er lig lavere indtægt. Det betyder, at der skal være et større skattefinansieret bidrag til den kollektive transport. Spørgsmålet er om politikere, når der skal prioriteres, vil have lavere takster eller serviceforbedringer?"

Miljøet er kommet på den politiske dagsorden rundt omkring, og især reduktion af CO₂ udslippet er det, der tales om. Der er en stigende interesse for forsøg med alternative og miljøvenlige drivmidler. Men først og fremmest er der en interesse omkring de nærliggende og måske lavthængende miljøgevinster, der ligger i at have en mere tilpasset og fleksibel vognpark.

"Folk kan simpelthen ikke forstå, der kommer store 70 personers busser kørende med 1-2 personer. Det giver ingen mening. Et godt råd er at se på de muligheder, der er for at indsætte flere minibusser."

En øget interesse omkring Flextur i produktsortimentet i de tyndere befolkede områder, ses på samme tid som en måde at give en bedre betjening på og opnå både samfundsøkonomiske og miljømæssige fordele.

"De nedlæggelser vi laver på de store ruter, glider meget nemmere ned i lokalråd og andre steder, når vi i stedet tilbyder Flextur. Alle kan godt se, at det ikke holder med store tomme busser."

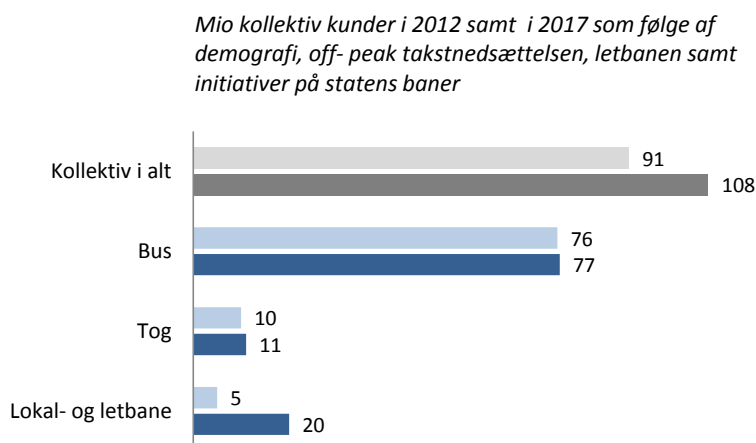
3. ÆNDREDE RAMMER FRA 2013 til 2017

Forventet udvikling

Initiativer i den kollektive transport skal gerne ramme ind i det, fremtidens kunder efterspørger. Og så skal ressourcerne disponeres efter, hvor kunderne er. Nogle af den kollektive transports rammebetingelser er lettere at forudsige end andre.

Man ved med nogenlunde sikkerhed, hvordan den demografiske udvikling er på kort sigt, hvilken afsmittende effekt der er på bustrafikken af initiativer på baneområdet, hvad den nye letbane i Aarhus betyder og hvilken effekt indførelse af billige Off-Peak klippekort til brug udenfor myldretiden i januar 2013 får på længere sigt. Det kan der regnes på.

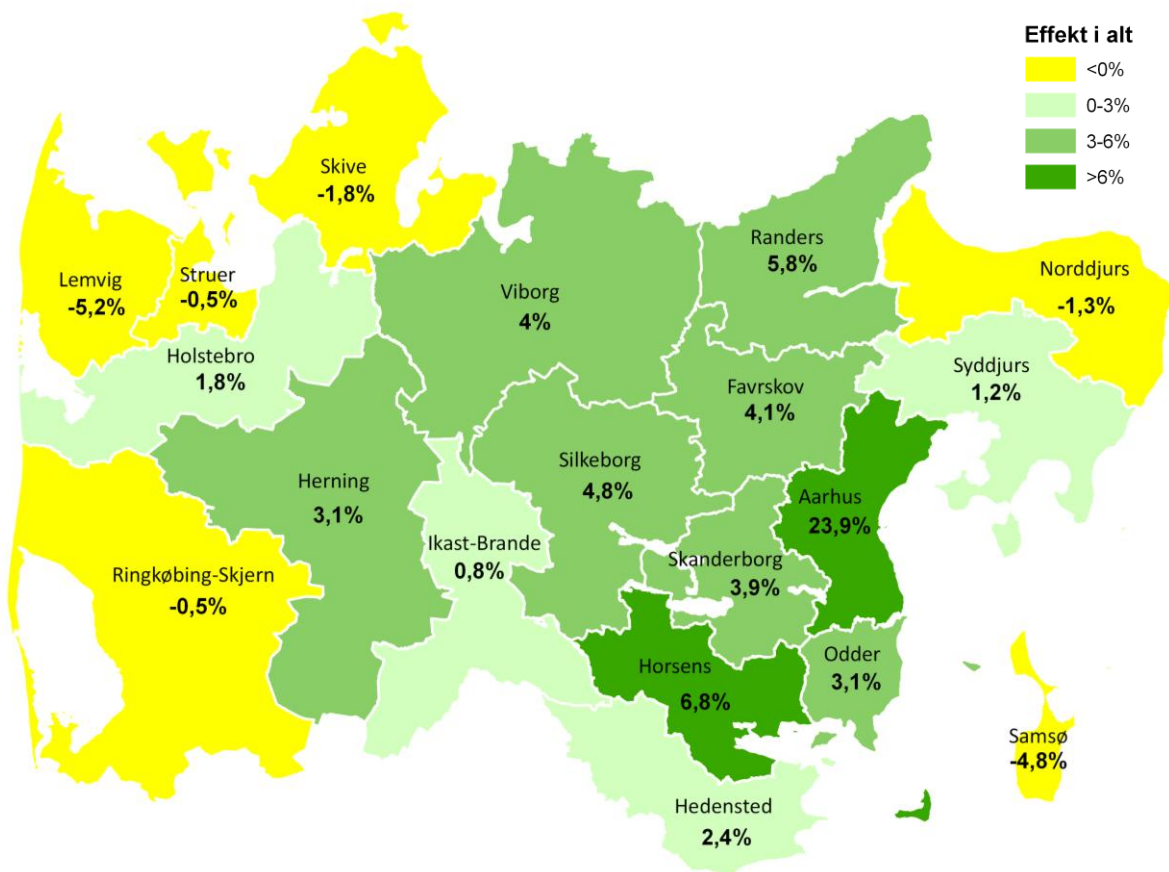
Der er udviklingstræk som det er vanskeligt at forudsige, men som kan have en betydelig indflydelse på, hvor mange der bruger bus. Den økonomiske udvikling har stor betydning for transportbehovet og hvilke transportmidler der vælges - er der fx flere eller færre der skal på arbejde? Pris- og indkomstudviklingen har betydning for, hvor mange der anskaffer en bil. Og brændstofpriserne for hvor meget bilerne bruges. Der kan også være tendenser i tiden, som skubber i retning af en ændret livsstil, fx at flere tænker i miljø- og bæredygtighed.



Betragter man Region Midtjylland under ét, så vil der med de udviklingstræk, der med rimelighed kan forudses være en stigning i kollektivbrugere fra i dag 91 mio. til 108 mio. i 2017. Den nye letbane i Aarhus, som forventes at være køreklar i 2016, yder et væsentligt bidrag til de positive forventninger om flere kollektivbrugere. Selvom letbanen betyder, at der

overflyttes busbrugere lokalt, så forventes der et stort set uændret antal busbrugere i Aarhus, og en mindre stigning i hele regionen. Vurderingen er foretaget på basis af, at der er et betjeningsomfang mindst som i dag. Følges letbanen i Aarhus op af en større reduktion i bustrafikken, så udnyttes potentialet for den samlede kollektive transport ikke, og der må forventes et fald i antallet af buspassagerer også udover de passagerer letbanen overtager.

Rammebetingelserne er meget forskellige i regionen, hvilket helt overvejende skyldes forskellige forventninger til den demografiske udvikling. Der er kommuner som må forholde sig til et fald i efterspørgslen efter bustransport. Og der er kommuner, der må ruste sig til vækst.



Så meget ændres antallet af Midttrafiks kunder fra 2012 til 2017 i kommunerne alene pga.: Den demografiske udvikling, initiativer på statens baner, den nye letbane i Aarhus samt den seneste Off-Peak takstnedsættelse

Demografien sætter dagsordenen

Befolkningens aldersmæssige sammensætning og deres geografiske bosætning er grundparametrene i demografien. Samlet set er den demografiske udvikling i Region Midtjylland til gavn for den kollektive transport. Der kan forventes 3 % flere kollektivbrugere i 2017 både i bus og i tog. Det begrundes overvejende i, at der kommer flere unge kernekunder, og at flere flytter til byerne, hvor busbrugen er mere intensiv end på landet.

Vækstraten i biltrafikken pga. demografien vil være mindre – cirka det halve af væksten i den kollektive transport. Men for hver kollektiv rejse er omtrent ti gange så mange som rejser med bil. Selvom demografien er gunstig for den kollektive transport, så skal der meget mere til for at realisere de nationale transportpolitiske mål om, at størstedelen af trafikvæksten skal ske i den kollektive transport.

Danmarks Statistiks befolkningsprognoser forudser 30.000 nye indbyggere i aldersgruppen 10-84 år i Region Midtjylland i perioden 2013 til 2017. Samtidig sker der en forskydning i befolkningens alderssammensætning, idet størstedelen af væksten kommer i gruppen af ældre og i gruppen af 18-29 årige. Den aktuelle udvikling med færre i aldersgruppen 30-49 år forventes at fortsætte også i de kommende år.

Der forventes geografiske forskydninger, med en fortsat tilflytning til byerne. Det er især de yngre, der flytter til de større byer, hvorimod de ældre bliver boende i de mindre byer. Aarhus får i særklasse mange nye unge indbyggere og sammenlignet med resten af regionen en begrænset vækst i gruppen af ældre. I den modsatte ende af regionen i Lemvig forventes et fald i alle aldersgrupper under 50 år og en vækst i antallet af ældre indbyggere.

Synergi mellem bane og bus

Den kollektive transport er for kunderne et sammenhængende system. Al erfaring viser at de største løft i den kollektive transport opnår man, når tog og busser arbejder optimalt sammen.

Statens initiativer på jernbaneområdet får betydning for den lokale kollektive bustransport i Midtjylland. Inden 2017 forventes disse infrastrukturprojekter realiseret i Midttrafiks område:

- Opgradering Langå-Struer. Rejsetiden reduceres med 17-18 minutter mod Langå og 7-8 minutter mod Struer. Viborg udvikles som regionalt knudepunkt.
- Letbanen Odder-Aarhus-Grenå forventes at åbnet i 2017. Strækningen Grenå-Aarhus udgår herefter af den statslige togbetjening. Spor- og peronkapaciteten på Aarhus Banegård udvides, og letbanen får egen ny perron.
- Gødstrup Station, ved det nye supersygehus, forventes åbnet i 2016.

Regeringen har derudover oprettet en Togfond, hvor midler fra Nordsøen skal finansiere elektrificering af hele hovedbanenettet i Danmark og sikre gennemførelse af timemodellen på jernbanen. Region Midtjylland får også glæde af disse initiativer. Men tog fra Aarhus til Aalborg og Odense på en time og til Københavns på to er ikke en realitet inden 2017.

Flere togbrugere betyder også flere busbrugere alene af den grund, at kunderne skal til og fra toget - og for en dels vedkommende foregår det med bus. Knap en tredjedel af togbrugerne bruger en bus til eller fra toget. Det er beregnet, at de vedtagne projektinitiativer på statens baner giver en samlet effekt på 0,4 % nye busbrugere i 2017 - altså et beskedent positivt bidrag.

Effekt af takstnedsættelse

I begyndelsen af 2013 blev et nyt Off-Peak klippekort, som kan bruges udenfor myldretiden, introduceret i Midttrafik. Dermed blev der sat handling bag en statslig trafikaftale om at sætte taksten ned med 20 % udenfor myldretiderne defineret som mellem kl. 11-13 og kl. 18-07 samt lørdag og søndag. På Rejsekortet, som indføres i Midttrafik i planperioden, vil man også få rabat, hvis man rejser udenfor myldretiden.

Samlet set forventes der at komme 2 % flere kunder, når den fulde effekt af takstnedsættelsen har indfundet sig. Effekten er størst i Aarhus, hvor mulighederne for at rejse udenfor myldretiderne er betydelig bedre end i de tyndere befolkede områder, hvoraf flere slet ikke har betjening om aftenen og i weekenden.

4. MÅL OM FLERE TILFREDSE KUNDER

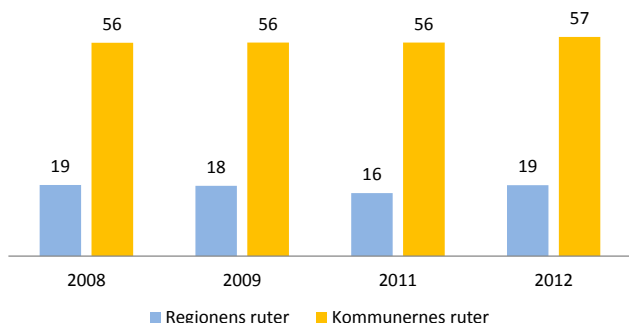
Midttrafik skal både have flere kunder og tilfredse kunder. Det er to sider af samme sag. Hvis kunderne er tilfredse er de nemmere at motivere eller fastholde som kollektiv brugere. Midttrafik har i Strategiplan 2013-2016 formuleret et mål om, at antallet af rejsende per køreplantime stiger med 1 % om året. Samtidig skal den nuværende høje andel af tilfredse kunder fastholdes. Målene er:

- Det gennemsnitlige antal kunder per køreplantime skal i stige fra 38 i 2012 til 40 i 2017
- Andelen af kunder som er tilfredse med den kollektive rejse, de har foretaget skal i 2017 mindst være på niveau med de nuværende 92 %

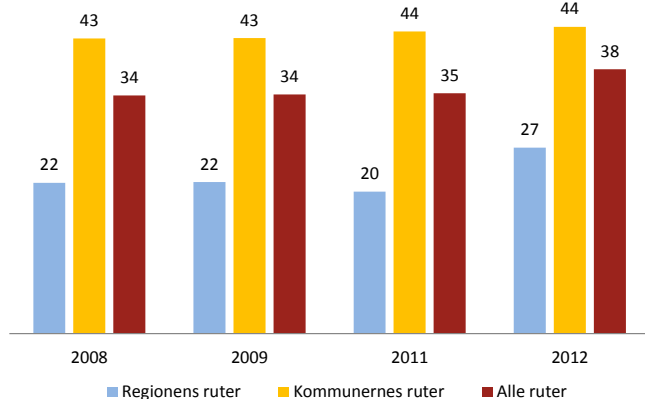
Aktuel udvikling

Efter en periode med tilbagegang i passagertallet ser det nu ud til, at udviklingen er vendt, og der kommer flere kunder i den kollektive bustransport. Fra 2008 til 2011 var i Midttrafik en kundetilbagegang på knap 3 %. Det var alene på de regional ruter - de ruter som Region Midtjylland finansierer - at kunderne forsvandt. Med en passagerstigning på 5 % fra 2011 til 2012 er niveauet genoprettet - måske endda på vej opad.

Mio buskunder



Kunder per køreplantime



Midttrafik har valgt ikke at bruge et passagermål i absolutte tal, men i stedet at bruge indikatoren passagerer per køreplantime, som et mål for om det går i den rigtige retning. Det er et valg der er sket i en erkendelse af, at Midttrafik, kommuner og Region Midtjylland ikke formelt kan forpligtige hinanden på et bestemt serviceniveau eller niveau for, hvor mange timers buskørsel der skal være lokalt. Men man kan forpligtige sig selv og hinanden til at arbejde for at få mest muligt ud af de udbudte køreplantimer.

Antallet af køreplantimer er fra 2008 til 2012 reduceret med 8 %. Størstedelen af reduktionen er sket på det regionale net, som nu er slanket med knap 20 % færre køreplantimer. Det lokale net har måttet tage over flere steder, og har derfor samlet set kun haft en beskedne reduktion i kørselsomfanget.

Alt i alt er produktiviteten - målt på kunder per køreplantime - steget med 11 % fra 2008 til 2012.

Midttrafik har i Strategiplan 2013-2016 kundetilfredshed som et højt prioriteret indsatsområde, bl.a. fordi det er en forudsætning for flere kunder. Kundetilfredsheden er høj. 92 % af alle brugerne tilkendegav ved den seneste måling, at de er tilfredse med servicen på de rejser, de foretager med Midttrafik. Heraf er 16 % endog meget tilfredse. Der er tale om en væsentlig stigning i forhold til en tilsvarende måling i 2008. Udfordringen er at fastholde det høje tilfredshedsniveau.

Kunder er ikke bare kunder

En vellykket udvikling af den kollektive transport kræver en god forståelse af, hvad nutidens og ikke mindst fremtidens brugere efterspørger. Kunder er imidlertid ikke ens, og der skal arbejdes med opfyldelse af behov for flere forskellige målgrupper.

De objektive karakteristika ved busbrugere er: To tredjedele er kvinder, mere end halvdelen er unge og uddannelse er det hyppigste rejseformål.

Unge er en helt central målgruppe for Midttrafik, og det er ikke alene fordi de er mange. De er i en livsfase, hvor bussen for mange er en nødvendighed, og der er en unik chance for at påvirke til brug af kollektiv transport også senere i livet. Lydhørhed overfor de unges ønsker er vigtig. Men her skal nuancerne også opfanges, for unge er heller ikke ens.

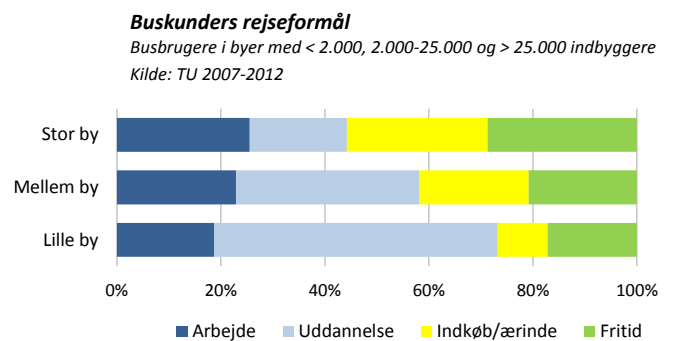
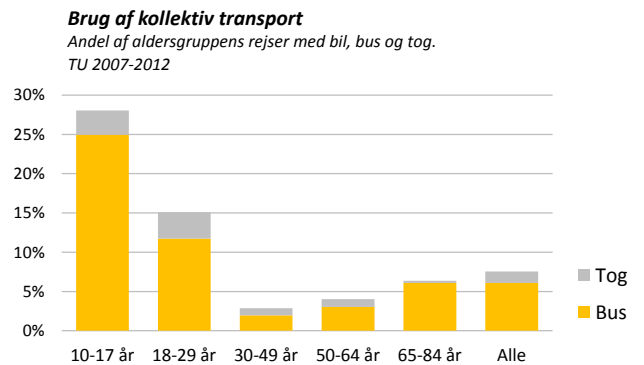
Kundeprofilerne er forskellige i små og større byer. På landet dominerer skoleelever- og unge. I de større byer udgør arbejdspendlere og indkøbsrejsende store brugergrupper. Og i de allerstørste byer er en broget brugersammensætning, og bussen bruges her også til fritidsformål. De geografiske forskelle i brugerbehov er vigtige at favne.

Værktøjerne

Grundprodukt af høj kvalitet

Man kan hverken informere, reklamere eller brande sig ud af det, hvis bussen svigter på vitale områder med stor betydning for kunderne. Hvis grundproduktet ikke er i orden kvitterer kunderne ved at blive væk. Tilfredshedsundersøgelser viser heldigvis, at de nuværende brugere i det store hele er tilfredse med grundproduktet, hvilket de gerne skal blive ved med at være.

Kundetilfredshed handler om forventninger. Mødes man af et system, der ligger over eller under det, man havde forventet? Man kan naturligt have forskellige forventninger afhængigt af, hvor man er i geografien.



A-busserne og den nye letbane i Aarhus bør være af største materielstandard og med hyppig drift. X-busserne skal også være af høj standard for at lokke kunder til på de længere strækninger, men deres frekvens kan variere afhængigt af, om linjen overvejende betjener pendlere eller fritidsrejsende. De mest benyttede regionalbusser bør betjene med en fast rytme med faste minuttal, og helst også aften og weekend. Ikke alle regionalbusser kan presses ind i et sådant koncept, og der vil fortsat være regionalbusser tilpasset konkrete behov med et lavere betjeningsniveau.

I de otte største byer i regionen er der egentlige bybussystemer som helst skal betjene direkte til og fra byens centrale funktioner. I andre byer er der lavrefrekvente bybusser, som skal sikre sammenhæng mellem særlige byfunktioner, og hvor nærhed flere steder betyder mere, end om bussen kører direkte.

I de tyndere befolkede områder består betjeningen af lokalbusser og skolebusser, som er tilpasset de helt lokale behov. Nogle kommuner har teletaxa, og alle har Flextur, men med meget forskellige takster for brugerne.

Midtrafik bustyper. Frekvens, materiel samt stop- og skifteforhold. Mulige mål for standarden

	Tid mellem afgang			Materieltype		Stop- og skifteforhold	
	Dagtimer hverdag	Aften	Weekend	Størrelse	Kvalitet	Standard	Realtidsinfo
Aarhus letbane	7½ min	10 min	10 min	Stor	højeste	højeste	Mobil/skærm
A-bus i Aarhus	10 min	15 min	15 min	Stor	højeste	højeste	Mobil/skærm
X-bus	Varierer efter formål			Stor	højeste	højeste	Mobil/skærm
Regional bus	Kørsel efter behov			Stor	høj	høj	Mobil/skærm
Bybus - store byer	10-30 min	60 min	60 min	Flexibel	høj	høj	Mobil/skærm
Bybus - mindre byer	Varierer efter bystørrelse			Flexibel	høj	middel	Ingen
Lokalbus	Kørsel efter behov			Flexibel	høj	middel	Ingen
Skolebus*	Tilpasset skolernes behov			Flexibel	høj	middel	Ingen
Teletaxa	Kørsel efter behov			Lille	høj	middel	Ingen
Flextur	Kørsel efter behov			Lille	høj	Ikke faste stop	SMS før afhentning

*Incl. de såkaldte "rabatruter"

- ➔ Med trafikplan 2013 lægges op til, at der i den kommende planperiode arbejdes med at tydeliggøre, hvad man kan forvente af de forskellige buskoncepter. Det omfatter spørgsmål om, hvor og hvor ofte bussen kører, materieltype, busindretning samt indretning af ventefaciliteter ved stop og stationer. Klare buskoncepter er en fordel i de konkrete prioriteringer i den løbende planlægning. Og det gør det nemmere at formidle til brugerne, hvad de kan forvente.

Chaufførenes kundeservice

Generelt er der stor kundetilfredshed med chaufførenes service. Heldigvis, for alle undersøgelser viser, at chaufføren har overordentlig stor betydning for kundernes oplevelser i den kollektive transport. Især hvis der er uregelmæssigheder eller særlige situationer som skal tackles, så gør det en stor forskel hvordan chaufføren håndterer det. Kunderne bemærker det, hvis de mødes af en sur chauffør, og det huskes længe efter. En glad chauffør kan lette stemingen - så accepteres det nemmere, hvis bussen er proppet eller forsinket.

Gode og dygtige chauffører giver glade og tilfredse kunder. Derfor er chaufføruddannelse et vigtigt strategisk indsatsområde for Midttrafik. Hvis chaufføren oplever en glæde og status ved jobbet, så smitter det af på humøret. I uddannelsesprogrammet "Fly High" arbejdes der med at give chauffører redskaber til en optimal kundeservice.

Det er chaufførerne der ved, hvad der sker på ruterne, og det er vigtigt at inddrage disse erfaringer til at justere i infrastruktur og køreplaner. Af og til kan selv små ændringer i vejudformning eller signaler forbedre bussens fremkommelighed. Og køreplanerne har stor betydning for, hvordan chaufførerne oplever deres jobsituation - især hvis køreplanerne er for stramme i forhold til det, der er muligt.

Chaufførservice kan med fordel indarbejdes direkte i kontrakterne. Det kan være i form af krav om uddannelse. Og det kan være i form af incitamenter, f.eks. bonusudbetalinger, hvis kundetilfredsheden forbedres.

- *Der skal fortsat være stor fokus på chaufførenes kundeservice. Uddannelse, inddragelse i køreplanlægningen og incitamenter er vejen frem, og bør i videst muligt omfang formaliseres i kørselskontrakterne. Den generelt store kundetilfredshed med chaufførerne kan kun opretholdes og styrkes ved, at chaufførerne løbende rustes til at håndtere mange forskellige typer af situationer.*

Kundeinformation

En forudsætning for at den kollektive transport vælges er, at der er en tilgængelig information som vel at mærke er relevant og korrekt. Allerbedst er det, hvis der kan gives realtidsinformation om, hvordan den kollektive transport faktisk kører - ikke hvordan den burde køre.

I takt med nye teknologiske muligheder stiger forventningerne om relevant, korrekt og tilgængelig trafikinformation. Der efterspørges information i alle rejsens faser: planlægning, undervejs og når der er planlagte eller akut opståede driftsændringer. Og så efterspørges der information på tværs af trafikselskaberne. Det er den samlede rejse som er af betydning, og netop i skiftene er det vigtigt med relevant information, som kunderne kan agere ud fra.

Udviklingen går mere og mere i retning af digital selvbetjening. Med tiden vil der ske en udfasning af analoge informations-platforme og selvbetjente digitale medier vil vinde frem. Det er derfor vigtigt at være på de digitale medier, hvor kunderne er (eller snart vil

komme). Den trykte køreplan, som man kender den i dag, vil være her lidt endnu, men på længere sigt, så bliver den sendt på pension.

Teknologisk er der flere forskellige muligheder. Mobiltelefonen er en oplagt kommunikationskanal, da langt de fleste kunder i dag har en sådan med på rejsen. Med count down display på stoppestedet kan kunderne se, hvor lang tid der er til næste busafgang. Elektroniske tavler med aktuelle afgangstider på stationer, terminaler, arbejdspladser, i indkøbscentre, på hospitaler, skoler mm giver et hurtigt overblik.

Midttrafik arbejder aktivt på at etablere den bagvedliggende datainfrastruktur, som gør realtidsinformation realistisk så mange steder som muligt. Det er vigtigt at kommuner og Region Midtjylland vælger kommunikationsplatforme, der kan tale sammen - også med naboregionerne.

- *Nye teknologiske muligheder skal udnyttes mest muligt, og digitale medier vil i stigende grad tage over. De trykte køreplaner er på vej ud og elektronisk kommunikation på vej ind. Midttrafik vil etablere den nødvendige infrastruktur for elektronisk dataflow om realtid, og i fællesskab med kommuner og regionen afklare form og indhold i den fremtidige kundeinformation.*

Kundedialog og image

Midttrafik prioriterer tilstedeværelsen på de sociale medier højt - det er en effektiv måde at være i dialog med mange på. I Midttrafiks Strategiplan for 2013-2016 er der netop sat fokus på at gå i dialog med kunderne, som er dem der bedst ved, hvad der virker eller ikke virker. Der skal bruges mere tid på at udvikle produkter og løsninger i fællesskab med kunderne. Målet er, at Midttrafik fremstår som borgernes trafikelskab, der lytter til forbedringsforslag og omsætter ideerne til praksis.

Kommunerne, vognmænd og andre lokale aktører omkring den kollektive transport er i den sammenhæng også vigtige. Brugernes kritik og ønsker kommer til udtryk på turen og ved henvendelser til kommuner. Ved at lytte er det muligt at agere på brugernes ros og ris.

De unge udgør mere end halvdelen af Midttrafiks kunder - i nogle områder helt op mod 80 %. Det er derfor helt naturligt, at der i særlig grad appelleres til de unge gennem en personlig, frisk og uhøjtidelig kommunikation. Filmen "Bussen", som blev en stor mediesucces, formåede at give halvdelen af de unge et mere positivt indtryk af bussen. Midttrafik vil fremover én gang årligt lave en markedsføringsplan, der er specielt målrettet unge.

Andre rejseformål og målgrupper end uddannelsesrejsende skal ikke glemmes. De unge skal til fritidsaktiviteter. Arbejdspendlere anvender i særlig grad kollektiv transport i og mellem de større byer. Og ældre borgere, som man ser mange af i bybusser, rejser ofte med det formål at købe ind eller foretage andre ærinder.

Den lokale markedsføring spiller en vigtig rolle, når nuværende og potentielle brugere skal nås. Ofte er nyskabelser eller større forandringer en god anledning til både kundedialog og markedsføring. Fx får Aarhus Kommune med åbningen af den nye

letbane en god anledning til at markedsføre hele den lokale kollektive transport til en bred målgruppe.

- Midttrafik skal være i *dialog med alle typer af kunder*, så den kollektive transport kan gøres attraktiv og tilgængelig for flest muligt.
- Unge er en stor og højt prioriteret målgruppe, og *den kollektive transport i Midtjylland skal derfor have et ungt image*.

Takster og billettyper

Det er Midttrafik der bestemmer taksterne, og som har ansvaret for at indtægter og udgifter balancerer. Prisstigninger er underlagt et omkostningsbestemt takstloft som blev indført i 2007 for at holde priserne nogenlunde i ro efter en årrække med meget store stigninger. Midttrafik har, som alle andre trafikselskaber, valgt at udnytte takstloftet fuldt ud. Hvis priserne lokalt skal holdes mere i ro, skal det i givet fald finansieres af øget tilskud fra kommuner eller Region Midtjylland.

Midttrafik arvede en uensartet takststruktur ved sammenlægningen fra fire tidligere trafikselskaber/amter og kommunale selskaber. Der arbejdes for en sammenlægning af takstområder, hvilket skal forhandles med DSB og Arriva Tog. Der er ens priser i tre takstområder. Priserne i takstområde Vest harmoniseres med de øvrige takstområder, når zonestørrelsen i vest ændres. Flextur tilbydes i dag på tre forskellige takstniveauer afhængigt af, hvilken kommune man er i. Også her anbefaler Midttrafik en større harmonisering.

Der er kommuner som har valgt at gøre benyttelsen af den kollektive transport gratis. Det kan der være et godt økonomisk rationale i, hvis det koster mere at vedligeholde billetteringsudstyret, end man får ind i billetindtægter. Derudover skal man være varsom med at have alt for mange lokale særordninger, som det kan være vanskeligt både for kunder og chauffører at finde ud af.

Rejsekortet bliver en realitet i hele Midttrafiks område inden planperiodens udløb. Udrulningen vil starte i 2014 på Odderbanen, i X-Bus og i den sydlige del af Midttrafik, hvorefter det vil blive indført etapevis i Vest, Midt og Østjylland. Med Rejsekortet bliver det praktisk og let for kunderne at billettere, både når de rejser internt i Midtjylland og når de rejser til andre landsdele. Der skal imidlertid arbejdes med, at gøre den underliggende prisstruktur i Rejsekortet enklere. Som det er i dag er den meget vanskelig at gennemskue for brugerne. Det bliver ikke nemmere af, at der er mange andre rabat- og billettyper. Rejsekortet skal ikke bare være en ny billetform i porteføljen. Det skal derimod være en anledning til en massiv forenkling.

- *Midttrafik vil fortsat udnytte takststigningsloftet fuldt ud*. Skal priserne holdes yderlige i ro kræver det øget lokalt tilskud.
- Rejsekortet vil i slutningen af planperioden være implementeret i hele Region Midtjylland. Det bliver nemt at billettere men svært at gennemskue priserne. *Der er fortsat behov for forenkling af takststruktur og billetsortiment*.

5. MÅL OM BEDRE SAMMENHÆNG

Den kollektive transport skal af kunderne opleves som et sammenhængende system, som er let at anvende. Det skal alle med ansvar for den kollektive transport samarbejde om.

Der er ikke sat tal på. Men vi holder øje med kundernes vurdering af, om vi gør det godt nok, som det kommer til udtryk i kundehenvendelser, tilfredsheds-undersøgelser og i pressen.

Samarbejde

Hvis der er kvalitetsbrister ét sted i den kollektive rejse, kan det influere på hele rejsen. Alle med ansvar for den kollektive transport skal samarbejde om, at kunderne oplever at systemerne taler sammen og der er en god sammenhæng i priser, information, korrespondancer mm . Der skal samarbejdes om udvikling og udbredelse af de forskellige kollektive transportformer og om den infrastruktur som brugere og busser bevæger sig på.

Busser og tog er ikke konkurrenter, men skal bedst muligt understøtte hinanden. Toget er sammen med de X-busser og regionalbusserne den rygrad der binder byerne sammen. Andre busser betjener lokalt, og bringer kunder til det højklassede system. Cykler og kollektiv transport skal også understøtte hinanden, og det skal være nemt at kombinere cykler med bus og tog.

Der er en udfordring i at samarbejde på tværs af administrative grænser. Men transport kan i modsætning til mange andre kommunale forsyningsområder ikke afgrænses ved kommunegrænsen. Kunderne vælger nu engang ikke alle deres aktiviteter indenfor samme kommune.

Systemsammenhæng

Samarbejdet skal omfatte initiativer der på længere sigt bidrager til en bedre systemsammenhæng i den kollektive transport. Her spiller byplanlægning og lokaliseringspolitik en vigtig rolle. Besøgstunge aktiviteter på en bar mark i udkanten af byen kan være vanskelige at betjene kollektivt.

Ved alle ny- og ombygninger af bolig- og erhvervsområder samt uddannelsessteder, bør den kollektive transport tænkes ind fra starten. Det omfatter indretning af busvenlige veje, gode adgangsveje på fortove og stier samt mulighed for at etablere stoppesteder med godt udsyn, relevante udstyr og læmuligheder.

Der skal være en løbende dialog om gensidig tilpasning af køreplaner og møde/sluttider. Særlig vigtig er dialogen med skoler og uddannelsessteder. Det er ikke altid køreplanen kan gå op alle steder, og flytning af en mødetid er måske det der skal til.

Endelig skal trafikselskaberne være gode til at skabe en fornuftig systemsammenhæng i form af realistiske køreplaner med optimale korrespondancer. Det er en særlig udfordring, at køreplansskift for busser og for tog ikke sker på de samme tidspunkter af året.

Værktøjerne

Køreplaner

Det er køreplanerne der fortæller, hvor og hvornår man kan forvente bussen kommer. Det er helt indlysende, at køreplanerne skal være pålidelige. Realistiske køreplaner sikrer, at kunderne ikke gentagne gange skuffes over forsinkelser.

Køreplanlægning er en afvejning mellem forskellige betjeningsprincipper og pragmatiske hensyn. Simple og enkle køreplaner viser sig ofte at være en passagermæssig succes. Busser der kører direkte uden alt for mange svinkeærinder, og som dermed betjener de fleste med hurtige ruter er attraktive. Det samme er køreplaner med faste intervaller og minuttal, som er lette at kommunikere og at huske. Til tider vinder pragmatiske hensyn imidlertid over systemprincipper.

Korrespondancerne i den kollektive trafik er afgørende for servicen, og for om folk overhovedet vil bruge den kollektive transport. Samarbejdet med Arriva og DSB omkring køreplaner er vigtigt. Der skal arbejdes for en gensidig optimering. For busserne er forskellige togtider hen over driftsdøgnet fx ikke ideelt.

Betjening af det nye supersygehus i Gødstrup bør have særlig fokus. Er man tidligt ude med gode kollektive løsninger, så er der en enestående chance for at påvirke de ansatte, patienter og besøgendes valg af transport. Køreplanlægningen for både tog og busser skal være optimal fra starten. Der er lokalt stor fokus på de muligheder for at nytænke togbetjeningen i området, som den åbningen af togstationen i Gødstrup giver anledning til.

- I forbindelse med at der i Trafikplan 2013 skal arbejdes med at tydeliggøre de forskellige buskoncepter, skal der *formuleres køreplansprincipper for de forskellige bustyper*: Hvilke principper skal lægges til grund for linjeføring og frekvens?
- Midttrafik skal sammen med DSB og ARRIVA, konkret vurdere korrespondancer på alle stationer og *sørge for at flest muligt af kunderne bruger mindst mulig tid, når de skifter mellem bus og tog*.

Stationer og stoppesteder

Supersygehuset i Gødstrup og den ændrede efterspørgsel det giver anledning til aktualiserer, at man ser på behovet for nye standsningssteder. Flere kommuner har i deres hørings svar i planerne for den statslige jernbane adresseret ønsker om nye stationer fx: Skolebyen i Skjern Kommune; Laurbjerg og Søften i Favrskov Kommune; Stilling i Skanderborg Kommune; Funder i Silkeborg Kommune; Stevnstrup i Randers Kommune samt Hovedgård, Hatting og Hansted i Horsens Kommune. Dertil kommer at flere beboergrupper har ønsker om standsning ved deres by.

Hvis ventetiden ved stoppesteder og stationer/terminaler er komfortable, kan tiden udnyttes. Er man ydermere informeret om, hvorvidt alt kører, som det skal, så føles ventetiden ikke så lang. Læ- og siddefaciliteter har betydning. For nogle brugere er trykthed afgørende for, om de overhovedet benytter den kollektive transport. Adgangsvejene, beplantning og belysning er forhold, der har betydning for, om brugerne føler sig trygge.

Den gode station/terminal kræver en sammentænkning af alle funktioner herunder ventefaciliteter ved både bus og tog, tydeligt afmærkede gangveje og belysning i aftentimerne. Banedanmark har ansvar for perronbelægning, -ure, -belysning, højttalere samt de skærme, der har med passagerinformation at gøre. DSB har ansvar for det øvrige perronudstyr, ejer det fleste stationsbygningerne samt en del arealer omkring stationer. Forpladsens indretning med publikumsfaciliteter, herunder busholdepladser er kommunernes ansvar.

Der er mange parter involveret omkring stationerne, hver med sine ønsker og krav, hvilket kan være en udfordring i forhold til finansiering, projektudarbejdelse og projektrealisering. De statslige puljemidler har i flere tilfælde vist sig at være en god katalysator for igangsættelse af samarbejdsprojekter på stationerne. Det er ikke kun kombinationen af bus og tog, men også kombinationen af cykel, bil og kollektiv transport som der skal samarbejdes om.

Stoppestedernes placering, indretning og vedligeholdelse er kommunernes ansvar. Der er forskellige standarder, design og praksis rundt omkring, hvilket betyder, at kunderne mødes af forskellige typer af stoppesteder med forskellige typer af udstyr. Midttrafik har udarbejdet en stoppestedsmmanual, som vejledning til kommunerne. Her skelnes mellem ministop, stop og superstop, med forskellige niveauer for indretning og udstyr

- Midttrafik har udarbejdet en stoppestedsmmanual, der beskriver ønsker til indretning af forskellige typer stoppesteder. På baggrund heraf *indledes dialog med kommunerne om at forbedre stoppestederne*, så de bedre lever op til kundens forventninger.
- Der skal fortsat være *fokus på indretning af stationerne*. Der skal være gode skifte- og ventefaciliteter for bus og tog. Og der skal være gode forhold, for at kombinere cykel eller bil med kollektiv transport.

Fremkommelighed

Kunderne skal stole på, at de kan komme frem til tiden. Det er problematisk, hvis der opstår forsinkelser, når bussen hænger fast i den almindelige trængsel. Kunderne spilder tiden, og det går ud over bussens driftsøkonomi. Erfaringer fra ind- og udland viser, at kortere rejsetid og større pålidelighed i køreplanerne er en måde at få flere brugere på. Og der er adskillige eksempler på at fremkommelighedstiltag tjener sig selv ind på få år i form af besparelser på driftsbudgettet.

Infrastrukturen kan mere eller mindre understøtte bussens fremkommelighed. Nogle tiltag for busfremkommelighed er enkle, fx signalprioritering, mens andre griber ind i anvendelsen af vejarealer, fx ved at indskrænke antallet af kørebaner eller ved at forudsætte nedlæggelse af parkeringspladser langs vejene.

Aarhus er Danmarks førende by i forhold til større tiltag for busfremkommelighed. Det hele startede med etablering af Busgaden midt gennem byen. Senere kom en meget lang busbane på en af de største indfaldsveje - Grenåvej. Senest er kommet busfremkommelighedstiltag på Randersvej og omkring Skejby. Mindre tiltag f.eks. smarte stoppesteder og signalprioritering for busser, kan også få busserne hurtigere

frem og gøre det lettere at holde en køreplan. Også i Horsens, Herning og Randers er der arbejdet med at forbedre bussernes fremkommelighed.

- ➡ *Der skal samarbejdes om at forbedre bussens fremkommelighed på vejnettet.*
Flaskehalse for bustrafikken skal identificeres, og metoder til at fjerne dem skal findes. Der er allerede en del erfaringer med tiltag som virker.

6. MÅL OM PUBLIC SERVICE

Den kollektive transport skal have en Public Service funktion. Den kollektive transport skal sikre, at der er et transporttilbud til mennesker uden andre muligheder. Midttrafik vil gerne bedømmes på, hvor gode vi er til at opfylde den forpligtigelse.

Der er ikke sat tal på. Men vi holder øje med om borgerne i Midtjylland mener, vi gør det godt nok, som det kommer til udtryk i borgerhenvendelser og i pressen.

Kernekunder og særlige hensyn

Midttrafik ser især en Public Service forpligtigelse i forhold til tre målgrupper:

- *Unge til ungdomsuddannelser:* Transportbarrierer skal ikke være en hindring for at unge i regionen får en uddannelse.
- *Grupper med særlige behov:* Den kollektive transport skal være tilgængelig for så mange som muligt. Indretning og design bør ikke være en hindring.
- *På landet og landsbyerne:* Grundlaget for konventionel busbetjening er i mange tyndt befolkede områder ikke længere tilstede, og der skal findes nye løsninger.

Unge til ungdomsuddannelserne er, målt i antal rejsende, den største af de tre målgrupper, og de er derfor blandt Midttrafiks kernekunder. Det står ikke nedfældet i nogen lovgivning, hvem der skal sikre unges transport til uddannelsesstederne, men for Region Midtjylland og kommunerne er det en naturlig opgave i forlængelse af et ønske om at flest muligt af de unge får en uddannelse.

Mennesker med nedsatte funktionsevner skal i videst muligt omfang kunne benytte den kollektive transport. Begrebet universelt design dækker over, at man i den konkrete udformning tager højde for, at mennesker med forskellige fysiske og mentale forudsætninger kan benytte et produkt. Tit viser det sig at universelt design er til gavn for alle.

Det er vanskeligt at opretholde en kollektiv service i de tyndere befolkede områder, og det bliver ikke lettere fremover, når der tyndes yderligere ud. Det er vanskeligt at forestille sig helt at opgave betjeningen på landet eller at skære den ned til kun at omfatte skolebuskørsel. Flexitur kan her vise sig at være en del af løsningen.

Værktøjerne

Fokus på unge

De fleste unge vælger en ungdomsuddannelse tæt på boligen. Det er mere undtagelsen end reglen, at gymnasieelever udnytter det frie gymnasievalg og vælger skoler i den anden ende af regionen. På erhvervsskolerne er situationen lidt anderledes, da specialiserede uddannelsesstilbud af og til kræver lang transport.

Mange unge bruger en stor del af deres ungdom i en bus. Og den tid skal de kunne udnytte. Busserne skal indrettes, så man kan slappe af, lave lektier, være på de sociale medier mm. De unge skal betjenes af moderne busser, og der skal kunne tilbydes en siddeplads til alle som rejser over lidt længere afstande.

Det skal være cool at bruge bussen. Selvom mange af de unge ikke har valgmuligheder i forhold til, hvilket transportmiddel de bruger, så skal de ikke føle sig som tvangskunder. De skal føle sig velkomne og prioriterede. Så er chancen for at de fortsat er kunder, også når de får andre muligheder, større.

Planlægningen er nøglen til at betjene de unge bedst muligt indenfor de ressourcemæssige rammer, der er til rådighed. For unge som bor langt væk fra det højklassede kollektive transportsystem, så kan koordinering af skolebusser til højklassede busser og tog ind til de større byer være det, der gør det muligt at bruge kollektiv transport hele vejen.

Uddannelsesstederne ligger ofte ikke centralt i forhold til bycentre og stationer, så en effektiv og hyppig bustransport mellem uddannelsessted og busterminaler/stationer er vigtig. En løbende dialog med uddannelsesstederne om gensidige tilpasninger mellem møde- og sluttider og busbetjeningen er vigtigt for at få den bedste service - herunder at undgå overfyldte busser, når alle skal hjem på samme tid.

- ➔ *Midttrafik vil have en helt særlig fokus på unge til ungdomsuddannelserne. Det vil ske ved de konkrete prioriteringer i planlægningen, og ved at Midttrafiks generelt tilstræber en kommunikation og et image, som appellerer til de unge. Derudover vil Midttrafik styrke dialogen med skoler og uddannelsessteder om en gensidig tidsmæssig tilpasning.*

Tilgængelighed

Forskellige typer af funktionsnedsættelse fx gangbesvær og syns- eller hørenedsættelser kan besværlig- eller umuliggøre anvendelse af den kollektive transport. Den kollektive transport skal være tilgængelig for flest muligt. Og ved omtanke i detaljen kan flere komme med om bord.

For gangbesværede er lange afstande til stoppesteder et problem, og der er en konflikt mellem et ønske om at rette linjer ud og køre direkte, og at komme tæt på rejsemål. Til tider må der supplerende systemer til fx i form af lokale servicebusser. For gangbesværede er det vigtigt at undgå høje niveauspring, noget også folk med meget bagage eller barnevogne finder irriterende.

Information af mange forskellige kanaler er til gavn ikke kun for mennesker med nedsat funktionsevne men for de fleste kunder. For synshandikappede er det vigtigt med auditiv kommunikation fx stoppestedannoncering i busserne. Det kommer samtidig kunder som har læsevanskeligheder til gavn.

En vision om et fuldt udviklet universelt design tilpasset alle er ikke realistisk i den åbne kollektive transport. Der vil fortsat være behov for supplerende transportordninger fx den Individuelle Handicapordning, hvor svært bevægelsehæmmede kan benytte den behovstilpassede Flextrafik.

De særlige behov formuleres bedst af dem der kender til dem. Kommunernes inddragelse af de lokale Handicapråd tidligt i større beslutningsprocesser, kan bidrage til at få truffet de løsninger som er bedst for flest. Har man først fået indkøbt busser, som

ikke er handicapvenlige, eller har man først ombygget adgangsvejene uden hensyntagen til tilgængeligheden, så skal man leve med det i mange år efter.

- ➡ *Ved større nyanskaffelser eller ombygninger bør de lokale kommunale Handicapråd inddrages. Som led i Midttrafiks generelle politik om en udbygget dialog med kunderne, indgår også dialog med grupper med særlige behov.*

Flextur/teletaxa

Public Service forpligtigelsen kan være dyr at opfylde med konventionelle køreplanlagte busser, der hvor der er langt mellem brugerne og behovene er tidsmæssigt spredt hen over døgnet. Løsningen er her behovstilpasset kørsel, som er tilrettelagt efter de konkrete behov. Teletaxaer har en køreplan, men kører kun, hvis der er bestillinger. Flextrafik bestilles individuelt, og kørslen tilrettelægges løbende.

En meget stor del af Flextrafikken er kørsel med borgere, som af forskellige grunde er visiteret til at blive kørt fra dør til dør. Flexturen er den åbne del af Flextrafikken, der hvor alle borgere mod betaling kan blive kørt. Midttrafik vil udarbejde en særskilt trafikplan for Flextrafikken og alle dens forskellige kørselsopgaver.

Flextur kan vise sig at være det, der skal til for i de tyndere befolkede områder at opretholde et tilbud om kollektiv transport. Målt på den enkelte tur er Flexture dyre for kommunerne, da de på trods af brugernes egenbetaling kræver et betydeligt tilskud. Samlet set er der imidlertid både økonomiske og betjeningsmæssige fordele ved Flextur i mange områder. Kommunerne har haft en vis tilbageholdenhed med at introducere Flextur, men nu er der efterhånden så mange erfaringer, at konceptet kan rulles fuldt ud.

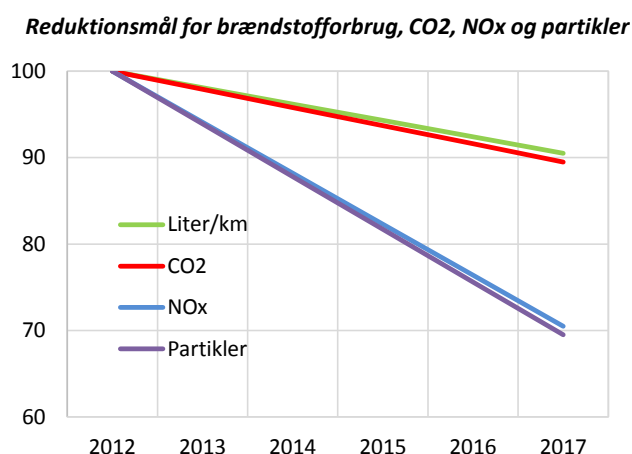
Taksterne for brug af Flextur er forskellig rundt om i de kommuner, der har tilsluttet sig ordningen. Det gør det ikke nemt at kommunikere produktet ud til borgerne, og det gør det ikke nemt for rejsende på tværs af kommunegrænser. Midttrafik ser gerne at Flextursproduktet harmoniseres, så det er det samme der tilbydes rundt omkring. Taksten for at benytte Teletaxa svarer til den almindelige kollektive transport, dog med den restriktion, at der ikke kan benyttes klippekort.

- ➡ *På steder og tider hvor efterspørgslen er begrænset, er det hverken samfundsøkonomisk eller miljømæssigt holdbart at vedblive med at betjene med store køreplanlagte busser. Der kommer ikke flere passagerer. Flextur og evt. teletaxa vil mange steder i kombination med skolebusser være den måde, man kan opretholde et tilbud om åben offentlig transport.*

7. MÅL OM BÆREDYGTIGHED

Midttrafik har et mål om at den kollektive bustransport skal bidrage til en grønnere udvikling. Hvert år skal brændstof effektiviteten øges med 2 %, for tilsvarende at reducere CO₂ udslippet med 2 %. Udslip af de sundhedsskadelige NO_x'er og partikler skal mindskes med 6 % hvert år. Fra 2013 til 2017 betyder det at:

- Brændstofforbruget reduceres med 10 % per kørt kilometer
- CO₂ udslip reduceres med 10 %
- NO_x udslip reduceres med 30 %
- Partikel udslip reduceres med 30 %



Miljø på den kommunale dagsorden

Bæredygtighed handler om at skabe de bedst mulige betingelser for mennesker og miljø både nu og fremover. Det er ikke tilstrækkeligt at fokusere på de kortsigtede behov, hvis det bringer de fremtidige generationers muligheder for at opfylde deres behov i fare.

Trafikkens energiforbrug og det tilknyttede CO₂-udslip har primært betydning i et globalt perspektiv, da CO₂ er en drivhusgas, som bidrager til den globale opvarmning med tilhørende risiko for klimaforandringer. Der er stor fokus på CO₂ problematikken, og mange kommuner har gennem de såkaldte "Borgmesteraftaler" forpligtiget sig til sammen med andre europæiske kommuner at gå forrest for at reducere CO₂ udslippet. Der afsøges områder, hvor der kan gøres en indsats, og den lokale bustrafik er et af stederne.

Kvælstofdioxid (NO_x) og partikler er de mest sundhedsskadelige stoffer i luftforureningen fra køretøjer. Kvælstofdioxid irriterer luftvejene, giver vejtrækningsproblemer, nedsat lungefunktion og øger risiko for infektion i lungerne. Undersøgelser har påvist at flere mennesker dør af vejtrafikkens luftforurening end af trafikuheld. Problematikken er størst i byernes tætte gaderum, hvor mange færdes og hvor udslippet er koncentreret. Det er en problematik der naturligt nok optager især de større bykommuner.

Euro-normerne sætter standarden

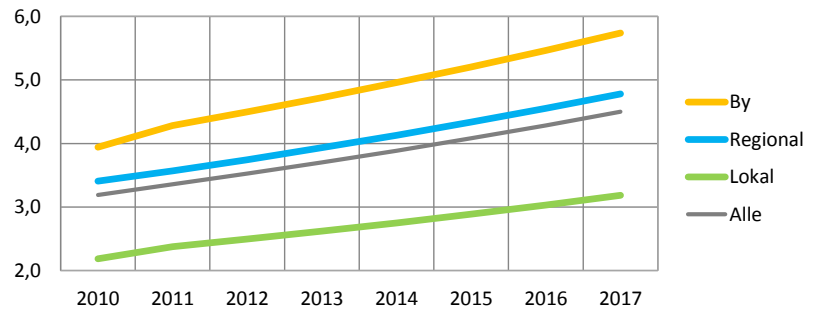
Det er gennem krav i kontrakter for rutekørsel, at bussernes miljøstandard kan fastlægges. Mængden af miljø- og sundhedsskadelige stoffer der udledes via bussernes udstødning kontrolleres lovmæssigt af EU's Euro-normer, hvor kravene til stadighed strammes. Den teknologiske udvikling er gået stærkt, hvilket afspejles i at niveauerne for udledninger af sundhedsskadelige stoffer er reduceret med 50-100 % fra de første normer i 1992 til de seneste normer.

EURO-norm 3 var standarden for en ny bus i 2000 og EURO-norm 5 er standarden i 2013. Vognparkens gennemsnitlige Euro-norm er et udtryk for, hvor moderne busparken

er. I dag er den gennemsnitlige norm for den buspark der betjener i Midttrafik område 3,5. Frem til 2017 skal den gerne hæves til 4,5.

De strengeste krav skal stilles til bybusserne, da de kører steder, hvor mange mennesker færdes. Regionalbusserne skal der også stilles strenge krav til, men de kører en del af ruten i åbent land, og det er derfor rimeligt de ligger på et lidt lavere niveau end bybusserne. Lokalruterne er dem med laveste euro-norm krav. Det skal imidlertid ikke være sådan, at busser med en lav standard ender her. Der skal også stilles krav til lokalbusser.

Busparkens gennemsnitlige euro-norm i Midttrafik. Udvikling 2010-2012 og forventninger til 2013-2017



Flere i busserne

Målet om flere passagerer per køreplanstime understøtter direkte miljømålet. CO₂ udledningen er lavere per person i en traditionel bus end i en bil, når der er mere end syv personer i bussen. Derfor er flere kunder i busserne også et middel til at forbedre den kollektive transports miljøfordele. Flere i bussen giver mere miljø for indsatsen.

Det er ikke realistisk alle steder og tider at få syv eller flere personer i bussen. I nogle tilfælde vil andre hensyn, fx at folkeskoleelever kan komme i skole, tælle højere. Dertil kommer, at busrejsen skal ses i en sammenhæng. Fx kan det vise sig at den samlede rejse er miljøvenlig, når en halvtom bus bringer passagerne til en længere togrejse.

Hel og halvtomme busser er miljømæssigt ufornuftigt, og sender ikke et grønt signal til omverdenen. Den kollektive transport har ellers generelt et godt miljøimage i befolkningen. De fleste forbinder busser og tog med bæredygtig transport. Det er et image der skal plejes og vedligeholdes. Og det gør man bedst ved ikke at sende modsatrettede signaler. Flere i busserne styrker miljø, driftsøkonomi og image på samme tid.

Værktøjerne

Udbudskrav og incitamenter

Nøglen til at få en mere miljøvenlig buspark er de udbudsbetingelser Midttrafik stiller og de konkrete aftaler der indgås med vognmænd. Skærpede miljøkrav er i praksis normalt forbundet med øgede udgifter. Og i afvejningen mellem miljø og økonomi er det ofte sidstnævnte, der vinder.

Kontrakter kan med fordel bygge på incitamenter, hvor man belønner en god miljøindsats. Det har med held været afprøvet i udbud af bybustrafikken i Randers, Herning og Skive. Det har vist sig muligt af frivillighedens vej, og hjulpet på vej af bonusbetaling, at opnå brændstofbesparelser og nyere og mere miljøvenlige køretøjer. Redskaberne har bl.a. været mindre busser aften og weekend og uddannelse i miljørigtig

kørsel. Med ændret kørestil og mindskelse af tomgangskørsel har det vist sig muligt at spare op til 5 % - 8 % af brændstofforbruget og dermed også CO₂ udslippet.

- ➔ *Det er gennem kontrakterne med operatørerne, at Midttrafik sikrer, at busparken løbende bliver mere klima- og miljøvenlig. Det skal fremover ske i en kombination af krav og incitamenter.*

Ny teknologi

Selvom der eksperimenteres med alternative drivmidler, så vil diesel stadig være dominerende i 2017. Den teknologiske udvikling indenfor dieselteknologien gør det realistisk fortsat at få mere kørsel per liter brændstof. De moderne dieselbusser er langt mere miljøvenlige end tidligere tiders. De kører længere på literen, og deres udslip er reduceret. Dieselpriiserne giver vognmændene et incitament til at indkøbe brændstofbesparende køretøjer og at uddanne chauffører i miljøvenlig kørestil.

Det er ikke i øjeblikket entydigt, hvilken der er fremtidens busteknologi. Der er fortsat behov for at eksperimentere med forskellige løsninger, inden dieselteknologiens afløser er fundet. Midttrafik rådgiver og bidrager gerne, hvis der er kommuner, der ønsker at afprøve alternative teknologier og brændstoftyper. Det er vigtigt at få afprøvet, opsamlet og videregivet erfaringer. Flere teknologier er i øjeblikket i spil:

- Hybridbusser hvor man kan genanvende bremseenergien
- Elbusser er en lokalt miljøvenlig teknologi med potentiale for CO₂ besparelse
- Brintbusser er en lokalt miljøvenlig teknologi med potentiale for CO₂ besparelser
- Biodiesel fremstillet af biomasse fra afgrøder eller affaldsstoffer
- Natur- og biogas kan bidrage til at mindske afhængigheden af fossile brændstoffer
- Bioethanol der kan bruges i benzinmotorer

- ➔ *Der er fortsat behov for at eksperimentere med forskellige alternative teknologier, før dieselbussens afløser er fundet. I mellemtiden anskaffes den mest miljøvenlige dieselteknologi, når det anskaffes nye køretøjer. Midttrafik rådgiver og deltager gerne i projekter, hvor kommuner ønsker at afprøve ny bus- og brændstofteknologi.*

Køretøjernes størrelse

Det både er og opleves som mere miljørigtig adfærd, når man sidder få i en lille bus, end hvis man er få i en stor bus. En minibus bruger 2-3 gange mindre brændstof end en almindelig stor bus. Og så koster den en tredjedel af en stor bus i anskaffelse.

Argumentet for ikke bare at indsætte små busser ved lav efterspørgsel er, at de ofte er for små i myldretiden, og det er for dyrt både at have en stor og lille bus til at betjene samme rute på forskellige tider af dagen. Men måske skal der tænkes mere på tværs. De små busser er der allerede. De kører fx med elever og ældre i dagtimerne og kunne godt bruges i køreplanlagt drift på andre tidspunkter. Der er et potentiale i en større fleksibilitet i den konkrete busanvendelse på tværs af linjer, evt. på tværs af åben og lukket kørsel og på forskellige tidspunkter. Udfordringen består i at lave udbudspakker og incitamentskontrakter, som gør det interessant for vognmændene at byde ind med forskellige vognstørrelser.

Der hvor efterspørgslen er meget spredt i tid og rum, er teletaxaer og Flextur de mest miljøvenlige kollektive tilbud. Dels køres der kun, når der er behov, og dels køres der med små køretøjer.

- ➡ *Det skal testes om der er et potentiale for en større fleksibilitet i den konkrete busanvendelse på tværs af linjer, evt. på tværs af åben og lukket kørsel og på forskellige tidspunkter. Udfordringen består i at lave udbudspakker og incitamentskontrakter som ikke har unødvendige krav om store busser og som har en tilstrækkelig fleksibilitet, der gør det interessant for vognmændene at byde ind med forskellige vognstørrelser.*

Bustrafikkens grønne image

Forbrugerne efterspørger i stigende grad produkter og ydelser som belaster miljøet mindst muligt. Den kollektive transport opfattes af de fleste som miljøvenlig. Hidtil har det ikke i stor stil flyttet bilister til den kollektive transport, men fremtidens forbrugere vil måske være mere villige til at skabe overensstemmelse mellem miljøholdninger og adfærd.

Midttrafik skal fortælle om den kollektive bustransports miljøfordele. Og det gør ikke noget det sker på bekostning af personbilen. Vi skal forstærke det positive miljøimage som allerede eksisterer. Kollektivbrugerne må gerne opleve, at deres transportvalg er det rigtige ikke kun for dem selv men også for omgivelserne.

I kampagnen "Verdensreddere" har Midttrafik henvendt sig til de unge og brugt netop miljøargumentet som en grund til at bruge bus. Mange unge er optaget af klimaproblemer, og det kan måske få nogen til at vedblive med at bruge bus også i senere alder. Midttrafik vil også fremover aktivt inddrage miljøargumenterne i kampagner.

Gode miljøløsninger er altid gode pressehistorier. Letbanen i Aarhus og elektrificering af hele strækningen mellem Odder og Grenå, 10 nye biogasbusser i Holstebro og eksperimenter med små el-busser på Samsø. Alt sammen noget der har fået positiv omtale og som bidrager til at styrke den kollektive transports miljøimage.

- ➡ *Den kollektive transports grønne image skal fastholdes og styrkes. Miljøfordelene skal langt frem i markedsføring, salg og imagepleje. Konkrete miljøfremmende tiltag skal formidles, så kunderne også kender til dem.*

8. FREM TIL NÆSTE TRAFIKPLAN

Trafikplan 2013-2017 er det fælles grundlag som Midttrafik sammen med ejerkredsen af kommuner og Region Midtjylland arbejder ud fra de kommende år - frem til den næste Trafikplan. Gennem fælles overordnede målsætninger er det håbet, at mange forskellige initiativer til forbedringer af den kollektive transport kan sættes i værk, på en måde så de tilsammen giver størst mulig effekt.

Midttrafik vil i den løbende dialog med ejerkredsen tage trafikplanen frem, når det handler om de fremadrettede initiativer. Planen er udgangspunktet, men den give ikke svaret på, hvad man konkrete skal gøre rundt omkring. Trafikplanen og dens forskellige forslag til initiativer skal fortolkes lokalet, og der skal arbejdes konkret med udmøntningen.

Midttrafik vil en gang hvert år i planperioden følge op på, om udviklingen går i den ønskede retning. Vi vil konkret se på om der er:

- Flere tilfredse kunder
- Bedre sammenhæng
- Fokus på Public Service
- Bæredygtig kollektiv transport

Samtidig vil Midttrafik løbende samle op og formidle gode ideer og initiativer både internt i Region Midtjylland og andre steder.

Aarhus, 4. oktober 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. oktober 2013 kl. 9.00
Busselskabet Aarhus Sporveje,
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

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

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Postadresse:
Favrskov Kommune
Trafik og Veje
Skovvej 20
8382 Hinnerup

Tlf. 8964 1010

favrskov@favrskov.dk
www.favrskov.dk

Høringssvar til Midttrafiks Trafikplan 2013-2017

Midttrafiks Trafikplan 2013-2017 har været behandlet på Teknik- og Miljøudvalgets møde 5. september 2013. Favrskov Kommune har følgende bemærkninger til trafikplanen:

Under målet for "Flere tilfredse kunder", er der beskrevet, at målet er at hæve antal rejssende pr. køreplantime fra 38 til 40 kunder. Såfremt at der er tale om en indsats for at få flere kunder i busserne, stiller kommunen sig positiv, er det derimod et udtryk for at opnå målet gennem besparelser, f.eks. ved nedlæggelse af ture på betydende ruter i kommunen, kan kommunen ikke tilslutte sig målet.

Midttrafiks anbefaling om konkret at vurdere hvor store busser kan erstattes med Flextur, teletaxa eller mindre busser, bør nøje analyseres inden omlægning, da det antagelig kan belaste kommunens økonomi, især når det involverer regionale ruter.

Der er i Favrskov Kommunes forslag til Budget 2014-17 afsat 150.000 kr. i 2014 stigende til 300.000 kr. fra 2015 til forbedring af den kollektive trafikbetjening – f.eks. til uddannelsesstederne i Hadsten.

Kommunen kan tilslutte sig, at der arbejdes hen imod en højere grad af standardisering af taksterne for Flextur.

Sammenfattet ser Favrskov Kommune trafikplanen, som en beskrivelse af et trafiksel-skab, der til stadighed arbejder for at udvikle den kollektive trafik, og gøre den kollekti-ve trafik mere attraktiv for brugerne.

Venlig hilsen



Lars A. Clement
Direktør, Teknik og Kultur

22. august 2013

Sagsbehandler:
Peter Lundtofte
Tlf. 8964 5339
pelu@favrskov.dk

Personlig henvendelse:

Favrskov Kommune
Trafik og Veje
Torvegade 7
8450 Hammel

Sagsnr.
710-2013-52344

Dokument nr.
710-2013-192447

Cpr./CVR-nr./Ejd.nr.

Henning Nielsen

Fra: Edith Blyning <vtbeb@hening.dk>
Sendt: 24. september 2013 12.11
Til: Henning Nielsen
Emne: Høringssvar til Midttrafiks Trafikplan 2013 - 2017 vs. 1.

Til Midttrafik - Henning Nielsen.

Midttrafiks Trafikplan 2014 - 2017 vs. 1 blev behandlet på Herning Kommunes Teknik- og Miljøudvalg 23. september 2013.

Udvalget tog orienteringen vedrørende trafikplanen til efterretning uden bemærkninger.



Herning
Kommune

Med venlig hilsen
Edith Blyning
Kollektiv Trafik
Vej, Trafik og Byggemodning

E-mail: vtbeb@hening.dk
Direkte tlf.: 96 28 83 26
Mobil: 20 71 27 42



KOMMUNAL- OG REGIONSVALGET
19. NOVEMBER 2013

4.1

Henning Nielsen
Midttrafik

Dato: 24-09-2013
Sagsnr.:
Henv. til: Diana Bilsted
Tlf.: 96117692

Vedr. arbejdsprogrammet for Midttrafik

Den 23.09.2013 har Teknisk Udvalg behandlet ovenstående punkt. Der er besluttet følgende:

Holstebro Kommune har ikke bemærkninger til det fremsendte forslag til Trafikplan 2013-2017.

I forbindelse med mixtur kan der rejses problemstilling vedr. gratis befordring for skoler og institutioner, idet ruten Holstebro – Thorsminde på strækningen Holstebro – Ulfborg betjenes med tog.

Med venlig hilsen

Diana Bilsted
Trafik medarbejder

TEKNISK OG MILJØ

Trafik og Park

Rådhuset - 7500 Holstebro - Tlf: 96117551 - Fax:
Hjemmeside: www.holstebro.dk - E-post: trafikogpark@holstebro.dk
CVR: 29189927



Midttrafik

18. september 2013

Høringssvar til Trafikplan 2013-2017

Midttrafik har sendt forslag til trafikplan for perioden 2013- 2017 i høring. Teknik- og Miljøudvalget i Ikast-Brande Kommune afgiver hermed høringssvar.

Ikast-Brande Kommune er enig i de fire opstillede mål i trafikplanen.

Ikast-Brande Kommune er langt med den omstilling, som trafikplanen fremstiller.

Vi har gratis kørsel for passagerer, vi retter alle busser ind efter uddannelsessøgende, fjerner ventetiden for passagerne, og kører direkte imellem skole og hjem. Vi digitaliserer informationen til passagererne og udbygger Flextur med venneaftaler.

Men det er af afgørende betydning for Ikast-Brande Kommune, at forbindelsen for pendlere og uddannelsessøgende ikke forringes, og at der sikres fortsat gode forbindelser imellem busserne og togene, så den fortsatte betjening af kommunens erhvervsvirksomheder sikres, og bestræbelserne på at hæve kommunens samlede uddannelsesniveau fastholdes.

Ikast-Brande Kommune har mange uddannelsessøgende, som benytter busser og tog dagligt.

Borgerne i Engesvang, Bording, Ikast, Brande, Ejstrupholm og Nørre Snede er dybt afhængige af gode tog og busforbindelser til for eksempel Ikast, Birk Centerpark/Herning, Silkeborg/Aarhus, Horsens og til Vejle. Men det er meget svært at komme til Viborg, fordi X-Bus 926 ikke stopper ved toget i Engesvang, hvilket var oplagt.

Ikast-Brande Kommune har i flere år prioriteret buskørsel til undervisning højt, hvilket vi også vil gøre i fremtiden. Passagerne på regional og lokalruterne er langt overvejende børn og unge, som skal i skole, og de forventer effektiv og hurtig transport uden ventetid, og det leverer Ikast-Brande Kommune i dag. Ikast-Brande Kommune ser derfor trafikplanens forslag for regional og lokalruterne i de tyndt befolkede områder som logiske.

Planafdeling
Centerparken 1
7330 Brande
Tlf.: 9960 4000
Fax: 9960 3259
E-mail:
pedid@ikast-brande.dk

Sagsbehandler:
Peter Didriksen
Direkte telefon:
9960 3310
Sags ID:
2013/05853



Ikast-Brande Kommune stoppede med at trykke papirkøreplaner i 2011. Den kunde-gruppe som bruger busserne finder information digitalt, og vi vil fortsat udbygge digitaliseringen i fremtiden.

Prisen for Flextur bør harmoniseres i fremtiden, så der kommer et ens prisniveau i hele regionen, og på tværs af regionerne. Det er ulogisk for borgerne, at der er de store prisforskelle, og at kommunegrænserne afgør priserne.

Flextur bør udvikles til at være et nemmere alternativ til busser i de tyndt befolkede områder, men de forskellige priser og geografiske begrænsninger, ser vi som en udfordring i fremtiden.

Med venlig hilsen

Ib Lauritsen

Ib Boye Lauritsen
Formand for Teknik- og Miljøudvalget

Hans Jørn Laursen

Hans Jørn Laursen
Teknisk direktør

Henning Nielsen

Fra: Pia Andersen <Pia.Andersen@lemvig.dk>
Sendt: 4. september 2013 10.46
Til: Henning Nielsen
Emne: Midttrafiks Trafikplan 2013-2017 - høring
Vedhæftede filer: image002.jpg; image003.jpg

Til Henning Nielsen.

Teknik- og Miljøudvalget ved Lemvig Kommune har behandlet Trafikplan 2013-2017 på deres møde.

Udvalget har følgende kommentar:

Lemvig Kommune ønsker bedre korrespondance mellem Lemvig – Struer og Lemvig - Holstebro og videre med tog på tværs af landet .

Der er mangelfuld dækning i morgen- og aftentimer mellem Lemvig og hhv. Struer og Holstebro til brug for såvel uddannelsessøgende som arbejdsstyrke, det ønskes også forbedret.

Venlig hilsen

Pia Andersen

Assistent



Lemvig Kommune
Rådhusgade 2
DK-7620 Lemvig
www.lemvig.dk

Tlf: 96 63 12 00
Direkte: 96 63 11 08
Mobil:
Email: pia.andersen@lemvig.dk



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Sendt pr. mail til midttrafik@midttrafik.dk og pom@midttrafik.dk

Plan
Rådhusgade 3
8300 Odder
Tlf. 8780 3333

www.odder.dk

Høringssvar om Midttrafiks Trafikplan 2013-2017.

Udkast til Midttrafiks Trafikplan 2013-2017 har været til behandling i Miljø- og Teknikudvalget den 23. september 2013.

Udkastet er taget til efterretning.

24-09-2013
Sags Id. 727-2009-7974

Sagsbeh.
Gitte Rasmussen
Tlf. 8780 4059
gitte.rasmussen@odder.dk

Dok id. 727-2013-121086

Side 1/1

Med venlig hilsen

Hanne Brøe
formand

Mads Gammelmark
Direktør for Børn, Unge,
Teknik og Miljø

*Hvis du vil vide mere om Odder
Kommune eller benytte muligheden
for selvbetjening, så klik ind på
www.odder.dk*

Henning Nielsen

Fra: Nana Andersen <nana.andersen@randers.dk>
Sendt: 23. september 2013 14.19
Til: Henning Nielsen
Emne: SV: Midttrafiks Trafikplan 2013-2017 - høring

Til Midttrafik

Hermed sendes høringssvar fra Randers Kommune, hvor Miljø- og teknikudvalget behandlede Midttrafiks Trafikplan 2013-2017 på møde den 5. september 2013:

Miljø- og teknikudvalget ønsker at opfordre Midttrafik til fortsat at være åbne overfor lokale løsninger og alternative forslag til takspolitik.

Venlig hilsen
Nana Andersen
Kollektiv trafik

Randers Kommune
Veje og Trafik
Laksetorvet
8900 Randers C

Tel 8915 1655
Email na@randers.dk
Web vejeogtrafik.randers.dk

Returadresse
Land, By og Kultur - Trafik, Vej og
Havne
Toften 6 6880 Tarm



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

land.by.kultur@rksk.dk

Sagsbehandler
Anette Thesbjerg Lauridsen
Direkte telefon
99741178
E-post
anette.thesbjerg.lauridsen@
rksk.dk

Dato
23. september 2013
Sagsnummer
2013050029TB

Bemærkninger til Midttrafiks Trafikplan 2013 - 2017

Ringkøbing-Skjern Kommune ser mange gode ideer og tiltag i trafikplanen, og specielt de følgende punkter har en særlig interesse for kommunen:

- "Alternative muligheder for kollektiv trafik i områder med langt imellem husene".

Dette særlige indsatsområde er netop én af kommunens store udfordringer, og problematikken er ikke ny, idet der bliver mere og mere fokus på økonomi og bæredygtighed, også i den kollektive trafik.

Det er vigtigt at der arbejdes ihærdigt med at finde konkrete ideer og løsninger til dette indsatsområde.

- "Unge på ungdomsuddannelser er nævnt som en højt prioriteret målgruppe" og "Midttrafik og andre med ansvar for kollektiv transport skal særligt i dialog med de unge om behov og ønsker".

RKSK har planlagt et møde omkring kollektiv trafik med kommunens nye Ungeråd. Såfremt dette møde medfører konkrete forslag og idéer, forventer vi, at Midttrafik i samarbejde med RKSK vil arbejde videre med forslagene, velvidende at RKSK ikke har indsendt et konkret projekt til Midttrafiks projekt katalog.

- "Flexitur skal udvikles og markedsføres, idet alt for få kender Flexitur".

Det er kommunens oplevelse at der er alt få unge der har glæde af flexitur i ordningens nuværende form. Det kan bl.a. ikke betale sig for de unge at køre sammen, sådan som prissystemet er opbygget. RKSK har tidligere efterspurgt, at særlige målgrupper kan tilbydes nye flexiturs-ordninger, men med baggrund i de tilbagemeldinger vi får fra Midttrafik, ser vi en risiko for, at udviklingen af Flexitur eller evt. andre ordninger, vil blive begrænset af, at Midttrafik samtidig ønsker et ensartet system på tværs af kommunegrænser.

Åbningstider
mandag – onsdag 9.30 – 15.00
torsdag 9.30 – 16.45
fredag 9.30 – 13.00
Januar 2012

Telefontider
mandag – onsdag 8.00 – 15.30
torsdag 8.00 – 17.00
fredag 8.00 – 13.30

Hjemmeside www.rksk.dk
Telefon 99 74 24 24

Når et system skal tilpasses alle kommuner, er muligheden for netop at udvikle et system, som passer til bl.a. Ringkøbing-Skjern Kommune allerede stærkt begrænset.

Der opfordres i øvrigt til, at der gennemføres en grundig evaluering af Flextur både i forhold til benyttelsen samt priserne for kørslen.

- Der skal være "Hyppig betjening på tværs af Regionen med regionale busser som er tilpasset togene" og "Trafikskaber skal samarbejde om sammenhæng, tilpasning af køreplaner og korrespondance mellem tog og bus".

Der gøres herunder særlig opmærksom på at der skal indtænkes optimal betjening til det kommende hospital i Gødstrup, samt at kommunen har ansøgt om et nyt standsningssted ved Skolebyen i Skjern.

Der savnes konkrete ideer til, hvordan de enkelte mål i trafikplanen skal nås, og der opfordres til, at der snarest udarbejdes en handleplan for hvordan og hvornår, der vil blive arbejdet videre med udmøntningen af planen og de enkelte initiativer.

Ringkøbing – Skjern Kommune vil meget gerne være "forsøgs kommune" ved afprøvning af konkrete initiativer.

Venlig hilsen

Anette Thesbjerg Lauridsen

I forbindelse med behandlingen af en sag kan det være nødvendigt, at Kommunen indsamler, behandler og videregiver personoplysninger, der er nødvendige for sagens behandling. Ifølge persondataloven har du og andre, der er nævnt i sagen, blandt andet ret til at bede om indsigt i disse oplysninger, ret til at gøre indsigelser mod, at oplysningerne behandles, ret til at berigtige oplysningerne samt ret til at klage over behandlingen til Datatilsynet.

Forvaltningsloven og offentlighedsloven giver normalt også mulighed for at få indsigt i sagen, og du har altid ret til at udtale dig.

Henning Nielsen

Fra: Anette Thesbjerg Lauridsen <anette.thesbjerg.lauridsen@rksk.dk>
Sendt: 25. september 2013 13.07
Til: Henning Nielsen
Cc: Helene Helstrup Jensen; Jakob Bisgaard; Mogens Pedersen; Udvalg - Teknik- og Miljø
Emne: Vs: Sv: Midttrafiks Trafikplan 2013-2017 - høring
Vedhæftede filer: RKSK høringssvar - MT Trafikplan 13-17.pdf

Sagsreference: 2012050478TA

RKSK har den 23. september 2013 fremsendt høringssvar til Midttrafiks Trafikplan for 2013-2017. Desværre er en vigtig bemærkning ikke kommet med i høringssvaret.

- RKSK's Teknik og Miljøudvalg ønsker en X-bus genindsat fra Skjern over Billund til Vejle.

Hilsen

Anette Thesbjerg Lauridsen
Land, By og Kultur
Trafik, Vej og Havne
Tlf. 9974 1178
anette.thesbjerg.lauridsen@rksk.dk

Ringkøbing-Skjern Kommune
Tlf. 99742424
Hjemmeside www.rksk.dk



**FÅ POSTKASSEN
IND I STUEN**

Pas på miljøet

Tilmeld dig Digital Post og spar frimærker og konvolutter i fremtiden.

Læs mere på www.borger.dk

Fra: Anette Thesbjerg Lauridsen/antla/RKSK
Dato: 23-09-2013 10:41:37
Til: Henning Nielsen <hni@Midttrafik.dk>
cc: Helene Helstrup Jensen/HEHEJ/RKSK@RKSK, Jakob Bisgaard/JABIS/RKSK@RKSK, Mogens Pedersen/MOPED/RKSK@RKSK, Udvalg - Teknik- og Miljø
Emne: Sv: Midttrafiks Trafikplan 2013-2017 - høring

Sagsreference: 2012050478TA

Teknik og Miljøudvalget har på møde den 16. september 2013 drøftet Midttrafiks Trafikplan for 2013- 2017. Jeg vedhæfter her RKSK's høringssvar til planen.

Hilsen

Anette Thesbjerg Lauridsen
Land, By og Kultur
Trafik, Vej og Havne
Tlf. 9974 1178
anette.thesbjerg.lauridsen@rksk.dk

Ringkøbing-Skjern Kommune
Tlf. 99742424
Hjemmeside www.rksk.dk



**FÅ POSTKASSEN
IND I STUEN**

Pas på miljøet

Tilmeld dig Digital Post og spar frimærker og konvolutter i fremtiden.

Læs mere på www.borger.dk

Henning Nielsen

Fra: Claus Dahl Thomsen <aucdt@samsøe.dk>
Sendt: 25. september 2013 14.11
Til: Henning Nielsen
Cc: Søren Stensgaard
Emne: Høring af Trafikplan 2013 - 2017

Hej Henning,

Hermed fremsendes Samsø Kommunes kommentarer til det høringsudkast til Trafikplan 2013 – 2017, som Midttrafik har rundsendt til kommunerne den 19. august 2013.

Ved gennemgang af planudkastet er det konstateret, at udkastet ikke indeholder emner, som kommunen kan have noget imod. Tværtimod indeholder planudkastet mange af de emner, som kommunen gennem de senere års dialog med Midttrafik har påpeget burde have høj prioritet i den kollektive trafiks servicering af brugerne. Dette gælder:

- flere tilfredse kunder,
- større fleksibilitet ift. bussernes størrelser (et bedre mix af små og store busser),
- større udbredelse af et mix af faste køreplaner/tilkaldeordning etc.

Samsø Kommune har således ikke betydende ændringsforslag til høringsudkastets indhold.

Med venlig hilsen

Claus Dahl Thomsen

Ingeniør, Teknisk afdeling
Direkte: 30 10 55 45
aucdt@samsøe.dk

E-mail ved officiel kontakt
kommune@samsøe.dk



Samsø Kommune



Hørings svar til Midttrafikks udkast til Trafikplan 2013-2017

Sagsnr: 13/11972
Sagsansvarlig: dr18373
Sagsbehandler: kd

Sagens formål

Midttrafik har sendt udkast til Trafikplan 2013-2017 i høring hos alle kommuner og Region Midtjylland og anmoder om evt. høringssvar senest 23. september 2013.

Sagsbeskrivelse

Midttrafik har i løbet af 2013 afholdt internet-undersøgelser blandt kunder og temamøder med lokalpolitikere, embedsmænd og busvognmænd, og anvendt de fremkomne synspunkter i udarbejdelse af trafikplanen.

Midttrafik har opstillet mål for

- Flere tilfredse kunder
- Bedre sammenhæng
- Fokus på Public Service
- Bæredygtig kollektiv transport

Samt beskrevet forskellige måder til at nå målene.

Hovedvægten i trafikplanen vedrører indsatsen overfor gruppen af unge, som ifølge Midttrafik udgør en stor del af kundegrundlaget.

Trafikplanen giver et bud på, at i tyndt befolkede områder bliver behovet for fast rutekørsel mindre, og der skal måske tænkes mere i telebetjening og Flextur.

Især i Østjylland forventes øget efterspørgsel efter kollektiv trafik, og her skal fokus være at udvikle trafiksystemet, høj frekvens samt indbydende og moderne faciliteter.

Trafikplanen peger på, at fremkommeligheden kan bedres ved at afhjælpe flaskehalse i vejnettet. Kunderne skal kunne stole på, at de kan komme frem til tiden.

Det regionale rutenet udgør sammen med togbetjeningen rygraden i den kollektive trafik. Trafikplanen anbefaler, at det regionale net opstrammes til direkte og hyppig betjening.

Der er ikke konkrete bud på, hvordan Trafikplanen tænkes udmøntet.

Indstilling

Teknik- og Miljøchefen indstiller,

- at Midttrafik svares, at Silkeborg Kommune ikke har bemærkninger til udkastet til

Trafikplan.

Bilag

- Åben Midttrafiks udkast til Trafikplan 2013-2017 (269962/13)

Beslutning Vej- og Trafikudvalget den 11-09-2013

Indstilling tiltrådt.

Ej til stede: Jørn Rye Rasmussen.



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Høbjerg

Den 3. september 2013

Hørings svar - Trafikplan 2013-2017

Midttrafik her fremsendt Trafikplan 2013-2017 i høring.

Teknik- og Miljøudvalget i Skive Kommune har på møde d. 03.09.2013 drøftet Trafikplan 2013-2017 og har følgende bemærkninger:

Det er vigtigt for Skive Kommune, at der fortsat opretholdes kollektiv transport på et acceptabelt niveau i de områder, hvor der bliver færre passagerer.

Skive Kommune anbefaler, at man ser på mulighederne for at indsætte minibusser på ruter med få passagerer.

Ligeledes anbefales, at man undersøger, hvorvidt gasdrevne busser kan indgå i den kollektive trafik.

Med venlig hilsen

Anders Bøge
Formand for Teknik- og Miljøudvalget

Ole Jørgen Jensen
Teknisk Direktør

Teknik- og Miljøudvalget
Skive Rådhus

Rådhuspladsen 2
7800 Skive
Tlf: 9915 5500
Fax:
CVR-nr.: 29189579
tek@skivekommune.dk
www.skive.dk

Reference.: 779-2013-3077

Henvendelse til:
Jens Dalby
Direkte tlf. 9915 3634
jeda@skivekommune.dk



Midtrafik
att.: Henning Nielsen
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Høring vedr. Midtrafiks Trafikplan 2013-2017


Midtrafik har sendt Trafikplan 2013-2017 i høring hos Struer Kommune.

Trafikplanen har været behandlet i Teknik- og Miljøudvalget den 5. september 2013.

Teknik- og Miljøudvalget har ingen bemærkninger til Trafikplan 2013-2017, men ser gerne, at den største fokus lægges på Public Service og især for de unge mennesker.

Med venlig hilsen


Helle V. Lyng
Udvalgsformand


Jørgen Jensen
Direktør

DATO
05-09-2013

JOURNALNUMMER
13.05.16-P17-1-13

RÅDHUSET
TEKNIK- OG MILJØUDVALGET
ØSTERGADE 13-15, indg. D
7600 STRUER

E: TEKNISK@STRUER.DK
F: 96 84 84 09
T: 96 84 84 84

SAGSBEHANDLER:
LISE LUNDSAGER
DIREKTE TELEFON:
96848437

Henning Nielsen

Fra: Arne Gynther <ag@syddjurs.dk>
Sendt: 25. september 2013 10.54
Til: Henning Nielsen
Emne: hørings svar Trafikplan 2013-17

Hej Henning

Undskyld det lidt sene svar.

Syddjurs Kommune har følgende kommentarer til Midttrafiks Trafikplan 2013-2017:

Syddjurs Kommune har løbende fokus på at vurdere behovet for store busser kontra Flextur/mindre busser i de mere tyndt befolkede områder. Vi har i forvejen skåret ned på enkelte afgang på forskellige ruter, efter vi har implementeret flextur til den billige takst. Benyttelsesgraden af flextur er stigende, og fungerer som et reelt supplement til den almene kollektive trafik samt letter borgerens vej til større kollektive trafikale knudepunkter som busterminaler og togstationer. Signalværdien i store tomme busser der kører rundt på vejene, vil altid have et negativt aspekt hængende over sig. Så Syddjurs Kommune følger Midttrafiks anbefalinger på dette område.

Derudover er det fint at Midttrafik har et stort fokus på sammenhængene i den kollektive trafik. Når tingene hænger sammen giver det bedre mening for borgerne med større tilfredshed til følge. Hele imagekampagnen har også været et godt koncept. Det virker til at have forbedret chaufførenes image markant i forhold til de yngre brugere. Det er forfriskende (og nødvendigt) med nye og sjove tiltag som denne kampagne, for at brugerne får øjnene op for at der rent faktisk sidder mennesker bag rattet. Men det stiller naturligvis større krav til chaufførerne. De skal være indstillet på at bidrage med lidt sjov og spas, og det kan givetvis være udfordrende for nogle af chaufførerne. Men det er essentielt at få chaufførerne med, hvis sådanne tiltag skal være succesfulde.

Venlig hilsen



Arne Gynther
Veje og ejendomschef
Veje og Ejendomme

Direkte +4587535228
Mobil +4529450569
ag@syddjurs.dk

Syddjurs Kommune • Veje og Ejendomme • Lundbergsvej 2 • 8400 Ebeltoft • Tlf +4587535000 • www.syddjurs.dk

Henning Nielsen

Fra: Thorkild Vestergaard <tv@viborg.dk>
Sendt: 25. september 2013 12.39
Til: Henning Nielsen
Emne: Vedr.: SV: Vedr.: Trafikplan 2013-2017

Hej Henning

Den sidste del om rejse kortet behøver du ikke tage med i høringen, idet det bare var et forsøg på at forklare, hvorfor vi i første omgang ikke havde svaret på trafikplanen.

Med venlig hilsen

Thorkild Vestergaard
Civilingeniør



VIBORG
KOMMUNE

Viborg Kommune
Teknik & Miljø
Trafik og Veje
Prinsens Alle 5
8800 Viborg
Direkte tlf : 87 87 51 04

Sikker e-mail sikkerpost@viborg.dk
<http://www.viborg.dk>

Fra: Henning Nielsen <hni@Midttrafik.dk>
Til: 'Thorkild Vestergaard' <tv@viborg.dk>,
Dato: 25-09-2013 12:05
Emne: SV: Vedr.: Trafikplan 2013-2017

Hej Thorkild

Tak for det. Jeg lader det indgå som kommunens hørings svar – jeg er dog lidt usikker på, om du ønsker sidste del om Rejsekortet med?

Vh
Henning

Fra: Thorkild Vestergaard [<mailto:tv@viborg.dk>]
Sendt: 25. september 2013 11.58
Til: Henning Nielsen
Cc: Martha Johansen; Per Christensen

Emne: Vedr.: Trafikplan 2013-2017

Hej Henning

Vi har med stor fornøjelse med læst trafikplanen, og vi var egentlig af den opfattelse, at vi er meget enige i de ting, der står i planen.

Men vi vil dog gerne også i denne forbindelse gøre opmærksom på, at vi gerne vil fastholde mulighederne for at have billig kollektiv trafik i Viborg Kommune. Derfor vil vi gerne beholde Viborgbilletten - også i den fremtid, hvor rejsekortet indføres.

Måske skulle vi også komme med nogle bemærkninger til rejsekortet generelt, idet vi f.eks. gerne vil sikre os, at skolekort til både regionale og lokalruter fortsat vil være en mulighed i disse ruter, så vi ikke bare udsteder et rejsekort, som kan bruges til andet end turen til og fra skole. Der er sikkert også andre forhold omkring rejsekortet, som vi kunne kommentere, men vi søger at tage disse ting med andre steder, så derfor havde vi i første omgang ingen kommentarer til trafikplanen.

Jeg håber, at dette er svar nok i denne omgang.

Med venlig hilsen

Thorkild Vestergaard
Civilingeniør



VIBORG
KOMMUNE

Viborg Kommune
Teknik & Miljø
Trafik og Veje
Prinsens Alle 5
8800 Viborg
Direkte tlf : 87 87 51 04

Sikker e-mail sikkerpost@viborg.dk
<http://www.viborg.dk>

Fra: Henning Nielsen <hni@Midttrafik.dk>
Til: "Thorkild Vestergaard (tv@viborg.dk)" <tv@viborg.dk>,
Dato: 24-09-2013 11:27
Emne: Trafikplan 2013-2017

Hej Thorkild

Kommer der ikke høringsvar fra Viborg Kommune til udkast til Trafikplan 2013-2017?

Venlig hilsen

Henning Nielsen
Trafik & Rådgivning

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg
www.midttrafik.dk

Tlf. 87 40 82 00 ▪ Dir. tlf. 87 40 82 68
E-mail hni@midttrafik.dk

Find os også på:

[Facebook](#)

[YouTube](#)



Midttrafik

Søren Nymarks Vej 3

8270 Højbjerg



Høring af Midttrafiks Trafikplan 2013-2017

Regionsrådet har på møde den 25. september 2013 behandlet Midttrafiks udkast til Trafikplan 2013-2017.

Generelt er Regionsrådet positiv overfor indholdet i trafikplanen og kan tilslutte sig denne med følgende bemærkninger:

Region Midtjylland finder, at trafikplanen er en god ramme for de mere konkrete drøftelser, der er mellem bestillerne og Midttrafik om udviklingen af den kollektive trafik, herunder den årlige køreplanlægning og udbud af buskørsel.

Trafikplanen er i tråd med regionens og kommunernes anbefalinger i regionale udviklingsplan om mobilitet.

Region Midtjylland mener dog, at trafikplanen kunne gøre mere ud af at beskrive kravene til rollefordeling mellem bestillere og Midttrafik, i overensstemmelse med afrapportering som den daværende trafikstyregruppe afgav i april 2010, og som kommunerne og regionen efterfølgende tilsluttede sig. Det drejer sig bl.a. om:

- At bestillerne fremover angiver deres ønsker til kørsel i overordnede principper og servicekrav samt den økonomiske ramme. Midttrafiks rolle er at omsætte disse overordnede ønsker til konkret køreplanlægning, der koordinerer og tilgodeser alle bestillerens ønsker. Dette arbejde vil ske i tæt samarbejde med den enkelte bestiller.
- Det skal sikres, at der samlet set arbejdes på at etablere de bedste løsninger for den kollektive bustrafik i Midttrafiks område indenfor de økonomiske rammer, der er til rådighed. Forskellige forslag kan have forskellige konsekvenser for bestillerens økonomi. Der skal arbejdes for at sikre de samlet set mest effektive transportløsninger.
- Der skal sikres en sammenhæng mellem den enkelte bestillers behov for økonomisk fleksibilitet i forhold til det fælles behov for

Dato 26-09-2013

Sagsbehandler Per Tankred Holm

Per.Holm@ru.rm.dk

Tel. +45 7841 1818

Sagsnr. 1-30-75-3-12

Side 1

stabilitet. Bestillerne skal have mulighed for at agere i forhold til den økonomiske udvikling, samtidig med at dette ikke medfører løsninger, der pludseligt og uventet påvirker andre bestillers serviceniveau eller økonomi.

Herudover mener Region Midtjylland, at målet om fastholdelse af en tilfredshedsgrad på 92 % med fordel kan suppleres med mere objektive mål for rettidighed i busdriften, som det kendes fra togdriften.

Region Midtjylland finder det positivt, at trafikplanen har særlig fokus på at skabe gode kollektiv trafikforbindelser til det kommende hospital i Gødstrup.



Side 2

Venlig hilsen

Per Tankred Holm
Udviklingskonsulent

Aarhus, 4. oktober 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. oktober 2013 kl. 9.00
Busselskabet Aarhus Sporveje,
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

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



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
30. september 2013	1-30-75-1-9-09	Henning Nielsen	hni@midttrafik.dk	8740 8268

Notat med resumé af høringsvar vedrørende Trafikplan 2013-2017

Kommune	Status
Favrskov	<p>Midttrafiks Trafikplan 2013-2017 har været behandlet på Teknik- og Miljøudvalgets møde 5. september 2013. Favrskov Kommune har følgende bemærkninger til trafikplanen:</p> <p>Under målet for "Flere tilfredse kunder", er der beskrevet, at målet er at hæve antal rejssende pr. køreplantime fra 38 til 40 kunder. Såfremt at der er tale om en indsats for at få flere kunder i busserne, stiller kommunen sig positiv, er det derimod et udtryk for at opnå målet gennem besparelser, f.eks. ved nedlæggelse af ture på betydende ruter i kommunen, kan kommunen ikke tilslutte sig målet.</p> <p>Midttrafiks anbefaling om konkret at vurdere hvor store busser kan erstattes med Flextur, teletaxa eller mindre busser, bør nøje analyseres inden omlægning, da det antagelig kan belaste kommunens økonomi, især når det involverer regionale ruter.</p> <p>Der er i Favrskov Kommunes forslag til Budget 2014-17 afsat 150.000 kr. i 2014 stigning til 300.000 kr. fra 2015 til forbedring af den kollektive trafikbetjening – f.eks. til uddannelsesstederne i Hadsten.</p> <p>Kommunen kan tilslutte sig, at der arbejdes hen imod en højere grad af standardisering af taksterne for Flextur.</p> <p>Sammenfattet ser Favrskov Kommune trafikplanen, som en beskrivelse af et trafiksel-skab, der til stadighed arbejder for at udvikle den kollektive trafik, og gøre den kollektive trafik mere attraktiv for brugerne.</p>
Hedensted	
Herning	Udvalget tog orienteringen vedrørende trafikplanen til efterretning uden bemærkninger.

Kommune	Status
Holstebro	<p>Holstebro Kommune har ikke bemærkninger til det fremsendte forslag til Trafikplan 2013-2017.</p> <p>I forbindelse med Mixtur kan der rejses problemstilling vedr. gratis befordring for skoler og institutioner, idet ruten Holstebro – Thorsminde på strækningen Holstebro – Ulfborg betjenes med tog.</p>
Horsens	Sagen behandles 1. oktober
Ikast-Brande	<p>Midttrafik har sendt forslag til trafikplan for perioden 2013- 2017 i høring.</p> <p>Teknik- og Miljøudvalget i Ikast-Brande Kommune afgiver hermed høringssvar. Ikast-Brande Kommune er enig i de fire opstillede mål i trafikplanen.</p> <p>Ikast-Brande Kommune er langt med den omstilling, som trafikplanen fremstiller. Vi har gratis kørsel for passagerer, vi retter alle busser ind efter uddannelsessøgende, fjerner ventetiden for passagerne, og kører direkte imellem skole og hjem. Vi digitaliserer informationen til passagererne og udbygger Flextur med venneaftaler.</p> <p>Men det er af afgørende betydning for Ikast-Brande Kommune, at forbindelsen for pendlere og uddannelsessøgende ikke forringes, og at der sikres fortsat gode forbindelser imellem busserne og togene, så den fortsatte betjening af kommunens erhvervsvirksomheder sikres, og bestræbelserne på at hæve kommunens samlede uddannelsesniveau fastholdes.</p> <p>Ikast-Brande Kommune har mange uddannelsessøgende, som benytter busser og tog dagligt.</p> <p>Borgerne i Engesvang, Bording, Ikast, Brande, Ejstrupholm og Nørre Snede er dybt afhængige af gode tog og busforbindelser til for eksempel Ikast, Birk Centerpark/Herning, Silkeborg/Aarhus, Horsens og til Vejle. Men det er meget svært at komme til Viborg, fordi X-Bus 926 ikke stopper ved toget i Engesvang, hvilket var oplagt.</p> <p>Ikast-Brande Kommune har i flere år prioriteret buskørsel til undervisning højt, hvilket vi også vil gøre i fremtiden. Passagerne på regional og lokalruterne er langt overvejende børn og unge, som skal i skole, og de forventes</p>

Kommune	Status
	<p>ter effektiv og hurtig transport uden ventetid, og det leverer Ikast-Brande Kommune i dag. Ikast-Brande Kommune ser derfor trafikplanens forslag for regional og lokalruterne i de tyndt befolkede områder som logiske. Ikast-Brande Kommune stoppede med at trykke papirkøreplaner i 2011. Den kunde-gruppe som bruger busserne finder information digitalt, og vi vil fortsat udbygge digitaliseringen i fremtiden.</p> <p>Prisen for Flextur bør harmoniseres i fremtiden, så der kommer et ens prisniveau i hele regionen, og på tværs af regionerne. Det er ulogisk for borgerne, at der er de store prisforskelle, og at kommunegrænserne afgør priserne.</p> <p>Flextur bør udvikles til at være et nemmere alternativ til busser i de tyndt befolkede områder, men de forskellige priser og geografiske begrænsninger, ser vi som en udfordring i fremtiden.</p>
Lemvig	<p>Lemvig Kommune ønsker bedre korrespondance mellem Lemvig – Struer og Lemvig - Holstebro og videre med tog på tværs af landet.</p> <p>Der er mangelfuld dækning i morgen- og aften-timer mellem Lemvig og hhv. Struer og Holstebro til brug for såvel uddannelsessøgende som arbejdsstyrke, det ønskes også forbedret.</p>
Norrdjurs	
Odder	<p>Udkast til Midttrafiks Trafikplan 2013-2017 har været til behandling i Miljø- og Teknikudvalget den 23. september 2013.</p> <p>Udkastet er taget til efterretning.</p>
Randers	<p>Hermed sendes høringssvar fra Randers Kommune, hvor Miljø- og teknikudvalget behandlede Midttrafiks Trafikplan 2013-2017 på møde den 5. september 2013:</p> <p>Miljø- og teknikudvalget ønsker at opfordre Midttrafik til fortsat at være åbne overfor lokale løsninger og alternative forslag til takstpolitik.</p>

Kommune	Status
Ringkøbing-Skjern	<p>Ringkøbing-Skjern Kommune ser mange gode ideer og tiltag i trafikplanen, og specielt de følgende punkter har en særlig interesse for kommunen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • "Alternative muligheder for kollektiv trafik i områder med langt imellem husene". Dette særlige indsatsområde er netop én af kommunens store udfordringer, og problematikken er ikke ny, idet der bliver mere og mere fokus på økonomi og bæredygtighed, også i den kollektive trafik. Det er vigtigt at der arbejdes ihærdigt med at finde konkrete ideer og løsninger til dette indsatsområde. • "Unge på ungdomsuddannelser er nævnt som en højt prioriteret målgruppe" og "Midttrafik og andre med ansvar for kollektiv transport skal særligt i dialog med de unge om behov og ønsker". <p>RKSK har planlagt et møde omkring kollektiv trafik med kommunens nye Ungeråd. Såfremt dette møde medfører konkrete forslag og idéer, forventer vi, at Midttrafik i samarbejde med RKSK vil arbejde videre med forslagene, velvidende at RKSK ikke har indsendt et konkret projekt til Midttrafiks projekt katalog.</p> <ul style="list-style-type: none"> • "Flextur skal udvikles og markedsføres, idet alt for få kender Flextur". <p>Det er kommunens oplevelse at der er alt få unge der har glæde af flextur i ordningens nuværende form. Det kan bl.a. ikke betale sig for de unge at køre sammen, sådan som pris-systemet er opbygget. RKSK har tidligere efterspurgt, at særlige målgrupper kan tilbydes nye flexturs-ordninger, men med baggrund i de tilbagemeldinger vi får fra Midttrafik, ser vi en risiko for, at udviklingen af Flextur eller evt. andre ordninger, vil blive begrænset af, at Midttrafik samtidig ønsker et ensartet system på tværs af kommunegrænser. Når et system skal tilpasses alle kommuner, er muligheden for netop at udvikle et system, som passer til bl.a. Ringkøbing-Skjern Kommune allerede stærkt begrænset.</p> <p>Der opfordres i øvrigt til, at der gennemføres en grundig evaluering af Flextur både i forhold til benyttelsen samt priserne for kørslen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der skal være "Hyppig betjening på tværs af Regionen med regionale busser som er tilpasset togene" og "Trafikselskaber skal samarbejde om sammenhæng, tilpasning af køreplaner og korrespondance mellem tog og bus".

Kommune	Status
	<p>Der gøres herunder særlig opmærksom på at der skal indtænkes optimal betjening til det kommende hospital i Gødstrup, samt at kommunen har ansøgt om et nyt standsningssted ved Skolebyen i Skjern.</p> <p>Der savnes konkrete ideer til, hvordan de enkelte mål i trafikplanen skal nås, og der opfordres til, at der snarest udarbejdes en handleplan for hvordan og hvornår, der vil blive arbejdet videre med udmøntningen af planen og de enkelte initiativer.</p> <p>Ringkøbing – Skjern Kommune vil meget gerne være "forsøgskommune" ved afprøvning af konkrete initiativer.</p> <p>RKSK's Teknik og Miljøudvalg ønsker en X bus genindsat fra Skjern over Billund til Vejle.</p>
Samsø	<p>Ved gennemgang af planudkastet er det konstateret, at udkastet ikke indeholder emner, som kommunen kan have noget imod. Tværtimod indeholder planudkastet mange af de emner, som kommunen gennem de senere års dialog med Midttrafik har påpeget burde have høj prioritet i den kollektive trafiks servicering af brugerne. Dette gælder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • flere tilfredse kunder, • større fleksibilitet ift. bussernes størrelser (et bedre mix af små og store busser), • større udbredelse af et mix af faste køreplaner/tilkaldeordning etc. <p>Samsø Kommune har således ikke betydende ændringsforslag til høringsudkastets indhold.</p>
Silkeborg	<p>Vej- og Trafikudvalget behandlede Midttrafiks forslag til Trafikplan 2013-2017 på mødet den 11. september 2013. Udvalget har ingen bemærkninger.</p>
Skanderborg	<p>Svarer den 8. oktober.</p>
Skive	<p>Teknik- og Miljøudvalget i Skive Kommune har på møde d. 03.09.2013 drøftet Trafikplan 2013-2017 og har følgende bemærkninger: Det er vigtigt for Skive Kommune, at der fortsat opretholdes kollektiv trafik på et acceptabelt niveau i de områder, hvor der bliver færre passagerer.</p> <p>Skive Kommune anbefaler, at man ser på mulighederne for at indsætte minibusser på ruter med få passagerer.</p>

Kommune	Status
	Ligeledes anbefales, at man undersøger, hvorvidt gasdrevne busser kan indgå i den kollektive trafik.
Struer	Trafikplanen har været behandlet i Teknik- og Miljøudvalget den 5. september 2013. Teknik- og Miljøudvalget har ingen bemærkninger til Trafikplan 2013-2017, men ser gerne, at den største fokus lægges på Public Service og især for de unge mennesker.
Syddjurs	<p>Syddjurs Kommune har følgende kommentarer til Midttrafiks Trafikplan 2013-2017: Syddjurs Kommune har løbende fokus på at vurdere behovet for store busser kontra Flextur/mindre busser i de mere tyndt befolkede områder. Vi har i forvejen skåret ned på enkelte afgange på forskellige ruter, efter vi har implementeret flextur til den billige takst. Benyttelsesgraden af flextur er stigende, og fungerer som et reelt supplement til den almene kollektive trafik samt letter borgerens vej til større kollektive trafikale knudepunkter som busterminaler og togstationer. Signalværdien i store tomme busser der kører rundt på vejene, vil altid have et negativt aspekt hængende over sig. Så Syddjurs Kommune følger Midttrafiks anbefalinger på dette område.</p> <p>Derudover er det fint at Midttrafik har et stort fokus på sammenhængene i den kollektive trafik. Når tingene hænger sammen giver det bedre mening for borgerne med større tilfredshed til følge.</p> <p>Hele imagekampagnen har også været et godt koncept. Det virker til at have forbedret chaufførenes image markant i forhold til de yngre brugere. Det er forfriskende (og nødvendigt) med nye og sjove tiltag som denne kampagne, for at brugerne får øjnene op for at der rent faktisk sidder mennesker bag rattet. Men det stiller naturligvis større krav til chaufførerne. De skal være indstillet på at bidrage med lidt sjov og spas, og det kan givetvis være udfordrende for nogle af chaufførerne. Men det er essentielt at få chaufførerne med, hvis sådanne tiltag skal være succesfulde.</p>
Viborg	Vi har med stor fornøjelse med læst trafikplanen, og vi var egentlig af den opfattelse, at vi er meget enige i de ting, der står i planen.

Kommune	Status
	<p>Men vi vil dog gerne også i denne forbindelse gøre opmærksom på, at vi gerne vil fastholde mulighederne for at have billig kollektiv trafik i Viborg Kommune. Derfor vil vi gerne beholde Viborgbilletten - også i den fremtid, hvor rejsekortet indføres.</p>
Aarhus	
Region Midtjylland	<p>Regionsrådet har på møde den 25. september 2013 behandlet Midttrafiks udkast til Trafikplan 2013-2017.</p> <p>Generelt er Regionsrådet positiv overfor indholdet i trafikplanen og kan tilslutte sig denne med følgende bemærkninger:</p> <p>Region Midtjylland finder, at trafikplanen er en god ramme for de mere konkrete drøftelser, der er mellem bestillerne og Midttrafik om udviklingen af den kollektive trafik, herunder den årlige køreplanlægning og udbud af buskørsel. Trafikplanen er i tråd med regionens og kommunernes anbefalinger i regionale udviklingsplan om mobilitet. Region Midtjylland mener dog, at trafikplanen kunne gøre mere ud af at beskrive kravene til rollefordeling mellem bestillere og Midttrafik, i overensstemmelse med afrapportering som den daværende trafikstyregruppe afgav i april 2010, og som kommunerne og regionen efterfølgende tilsluttede sig. Det drejer sig bl.a. om:</p> <ul style="list-style-type: none"> • At bestillerne fremover angiver deres ønsker til kørsel i overordnede principper og servicekrav samt den økonomiske ramme. Midttrafiks rolle er at omsætte disse overordnede ønsker til konkret køreplanlægning, der koordinerer og tilgodeser alle bestillernes ønsker. Dette arbejde vil ske i tæt samarbejde med den enkelte bestiller. • Det skal sikres, at der samlet set arbejdes på at etablere de bedste løsninger for den kollektive bustrafik i Midttrafiks område indenfor de økonomiske rammer, der er til rådighed. Forskellige forslag kan have forskellige konsekvenser for bestillernes økonomi. Der skal arbejdes for at sikre de samlet set mest effektive transportløsninger. • Der skal sikres en sammenhæng mellem den enkelte bestillers behov for økonomisk fleksibilitet i forhold til det fælles behov for stabilitet. Bestillerne skal have mulighed for at agere i forhold til den økonomiske udvikling, samtidig med at dette ikke medfører løsninger, der pludseligt og uventet påvirker andre bestillers serviceniveau eller økonomi. Herudover mener Region Midtjylland, at målet om fastholdelse af en tilfredshedsgrad på 92

Kommune	Status
	<p data-bbox="794 244 1425 338">% med fordel kan suppleres med mere objektive mål for rettidighed i busdriften, som det kendes fra togdriften.</p> <p data-bbox="794 371 1401 499">Region Midtjylland finder det positivt, at trafikplanen har særlig fokus på at skabe gode kollektiv trafikforbindelser til det kommende hospital i Gødstrup.</p>

Aarhus, 4. oktober 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. oktober 2013 kl. 9.00
Busselskabet Aarhus Sporveje,
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

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



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
3. oktober 2013	1-25-1-13	Niels-Jørgen Danielsen	njd@midttrafik.dk	87 40 82 38

Notat om prisberegning på rejsekortrejser og anbefaling af valg

Rejsekortets prisberegning ændrer grundlæggende på beregning af kundernes priser i kollektiv trafik og dermed påvirker det indtægterne i Midttrafik.

Prisen for en rejsekortbetalt rejse udregnes således:

$$\text{Pris} = (\text{Normalpris} - \text{Kundetyperabat}) - \text{Mængderabat} - \text{Tidsbestemt rabat}.$$

Prisen fastsættes med udgangspunkt i en takstrække. Herefter fratrækkes en kundetyperabat og en mængderabat for et antal tidligere foretagne rejsekortbetalte rejser. Desuden er prisen afhængig af en tidsbestemt rabat. Det svarer til den nuværende Off Peak rabat.

Normalprisen er takstrækken for et bestemt zoneantal. Takstrækken kan sammenlignes med Midttrafiks nuværende takstrækker for fx klippekort. Normalprisen er den pris, som prisen beregnes ud fra. Normalprisen skal besluttes af det enkelte trafiksel-skab.

Mængderabat er en rabat, kunden optjener ved at rejse. Jo flere rejser kunden foretager, jo højere mængderabat. Mængderabat tildeles ved optjening af rabatpoint og indplacering på rabattrin. Der er 7 rabattrin i rejsekortsystemet. Højeste rabattrin giver højeste rabat.

Kundetyperabat er en rabat, som er bestemt af passagertypen. Dvs. om man er voksen, barn eller pensionist. Kundetyperabatten beregnes som en procentdel af normalprisen.

Tidsbestemt rabat er en rabat der gives ved at rejse på bestemte dage og tidspunkter. Rabatten er den på landsplan vedtagne "Off Peak" rabat. Rejsekortsystemet udregner automatisk rabatten. Når Midttrafik har fuldt udrullet rejsekortet og udfaser klippekortet, vil også de særlige "Off Peak klippekort" i Midttrafik blive udfaset.

Parametre i rejsekortsystemet.

I rejsekortsystemet indgår mange parametre, dels i det bagvedliggende back office system og dels ved udregning af kundernes priser for rejsen.

Nogle parametre er "globale parametre" og kan ikke ændres eller besluttes af det enkelte trafiksel-skab. Det er eksempelvis valg af rejsekorttyper. Der er 3 rejsekorttyper:

1. Personligt rejsekort

Dette kort giver størst mulig rabat og fordele. Det er personligt og kan kun bruges af indehaveren. Det giver adgang til selvbetjening på rejsekort.dk og tank-op-aftale. Kortet kan spærres, hvis det mistes. Med et personligt rejsekort ydes en introduktionsrabat den første måned.

2. Flex rejsekort

Et flex kort registrerer kortets indehaver, men det kan deles med andre. Alle der bruger kortet, er med til at optjene rabat på det. Et flex kort giver også mulighed for selvbetjeningen på rejsekort.dk, og kan spærres. Med rejsekort flex ydes ligeledes en introduktionsrabat den første måned.

3. Anonymt rejsekort.

Et anonymt rejsekort er for kunder, der ikke ønsker at afgive personlige oplysninger for at få et rejsekort. Kortet kan deles med andre, men mistes det, er selve kortet og saldoen tabt. Der gives mindre rabat med et anonymt rejsekort. Ved køb af et anonymt kort ind-sættes samtidig et beløb til at rejse for. Rejsekort anonymt kan købes udvalgte salgssteder. Med rejsekort anonymt gives ingen introduktionsrabat.

Kundens pris for anskaffelse af rejsekortet ved udlevering ligger fast. Disse priser er fælles for alle brugere af rejsekort. Tilsvarende er det "a conto træk" der tages fra kortet ved første check ind en fælles parameter, der ikke skal besluttes lokalt.

Til hvert rejsekorttype er knyttet flere passagertyper. Korttyper og passagertyper er parametre, der ikke kan ændres af et trafiksselskab. Tabellen viser oversigt over korttyper og passagertyper.

Korttype	Passagertype
Personligt rejsekort	Voksen personlig
	Barn personlig
	Pensionist personlig
	Ung (Kun DSB/Arriva)
Flex rejsekort	Voksen flex
	Barn flex
	Hund
	Cykel
Anonymt rejsekort	Voksen anonym
	Barn anonym
	Hund
	Cykel

Andre parametre er aftalt til "fælles parametre" og skal ændres i fællesskab for alle trafiksselskaber og togoperatører. Ændringer i fælles parametre aftales i Bus & Tog Direktørgruppen. Eksempler på fælles parametre er anvendelse af "rabattællere" og beslutning om brug af 7 "rabattrin", samt antallet af rabatpoint (rejser) for kundens indplacering på rabattrin.

Rabatpoint	Rabattrin
0 - 3	0
4 - 9	1
10 - 15	2
16 - 21	3
22 - 27	4
28 - 33	5
34 - 39	6
40 -	7

Dernæst er der "individuelle" parametre, som skal besluttes i det enkelte trafiksselskab. De individuelle parametre indgår i udregningen af kundens priser for rejsekort rejser og er beskrevet i det følgende. Det er eksempelvis de rabattsatser, der er knyttet til hvert rabattrin.

Beslutninger i Midttrafik - Individuelle parametre

I Midttrafik skal der træffes beslutning om

1. Takstrækken for Normalprisen.
2. Anvendelse af mængderabat og rabatoptjening/rabattrin.
3. Kundetype rabatter.

Ad 1 Beslutning om normalpris takstrække.

Der skal træffes beslutning om takstrækken, der skal være den gældende normalpris i Midttrafik. Takstrækken danner grundlag for udregningen af kundernes priser.

Administrationen anbefaler, at priser på rejsekortbetalte rejser i Midttrafik fastsættes med anvendelse af mængderabatter – dvs. der foreslås den i dagsordenspunktet skitserede model 1. Denne model er benyttet af DSB, Arriva Tog og i NT. Denne model følger rejsekortets idegrundlag. Det bliver billigere for kunderne, jo flere rejser kunderne foretager.

Ved at vælge denne model påføres de nuværende rejsekortkunder med tog i Midttrafiks område færrest mulige prisændringer ved sammenligning med model 2.

Fordelen ved denne model er:

- Hurtigere introduktion/udbredelse af rejsekortet i Midttrafik.
- Kunderne får mulighed for at udnytte rabatmulighederne.
- Samme strategi for rejsekortpriser i Midttrafik i hele udrulningsfasen.

Forslag til Takstrække for normalprisen:

Zoneantal	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Priser	18	18	25	32	40	50	58	65	72	80	89	97

Ad 2. Mængderabat og rabatoptjening/rabattrin.

Priser fastsættes med udgangspunkt i en prisrække og der gives rabatter for hidtil foretagne rejser. Jo flere rejser kunden har foretaget, jo højere rabat og dermed lavere pris for kunden.

Der foreslås følgende rabatsatser pr. rabattrin:

Rabatoptjening Rabattrin	Rejsekort Personlig Midttrafik	Rejsekort Flex Midttrafik	Rejsekort Anonym Midttrafik
0	0%	0%	0%
1	15%	5%	0%
2	21%	5%	5%
3	26%	10%	10%
4	33%	15%	10%
5	40%	20%	15%
6	47%	20%	15%
7	52%	20%	15%

Første gang en kunde rejser med rejsekortet, indplaceres kunden på følgende rabattrin ift. rejsekorttype:

- Rejsekort Personligt: rabattrin 3
- Rejsekort Flex: rabattrin 3
- Rejsekort Anonymt: rabattrin 0

Ad 3. Kundetyperabat.

Kundetyperabat er en rabat, som er bestemt af passagertypen. Dvs. om man er Voksen, Barn eller Pensionist samt Hund og Cykel. Desuden findes Ung, men denne kundetype anvendes udelukkende af DSB/Arriva Tog.

Kundetyperabat beregnes som en procentdel af normalprisen. Der er aftalt fælles kundetyperabatter for Voksen, Barn og Hund og disse skal ikke besluttes i Midttrafik.

Administrationen anbefaler, at der gives kundetyperabat til pensionister. Rabatten foreslås til 20 % og er dermed sammenfaldende med DSB og Arriva Tog.

Korttype	Kundetype	Kundetype rabat "karakter"	Kundetype rabat i Midttrafik
Personligt rejsekort	Voksen personlig	Fælles parameter	Fuld pris
	Barn personlig	Fælles parameter	50%
	Pensionist	Besluttet Midttrafik	20%
	Ung	Kun DSB/Arriva	Fuld pris
Flex rejsekort	Voksen flex	Fælles parameter	Fuld pris
	Barn flex	Fælles parameter	50%
	Hund	Fælles parameter	50%
	Cykel	Fælles parameter	Fast pris kr. 12,-
Anonymt rejsekort	Voksen anonym	Fælles parameter	Fuld pris
	Barn anonym	Fælles parameter	50%
	Hund	Fælles parameter	50%
	Cykel	Fælles parameter	Fast pris kr. 12,-

Aarhus, 4. oktober 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. oktober 2013 kl. 9.00
Busselskabet Aarhus Sporveje,
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

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

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
3. oktober 2013	1-25-1-13	Niels-Jørgen Danielsen	njd@midttrafik.dk	87 40 82 38

Notat om prissammenligninger for rejsekort takster

Indførelse af rejsekortet i Midttrafik betyder en helt ny betalingsmåde for rejser. Kundernes præferencer og valg for køb af klippekort eller periodekort vil blive anderledes. Der indgår individuelle prioriteringer og parametre. Vigtigst er dog anskaffelsesprisen.

Rejsekortet er et nyt produkt i kollektiv trafik og rejsekortets prissætning er markant anderledes. Det gør det vanskeligt at fastsætte takstrækken for rejsekort rejser og samtidig opretholde uændret provenu.

Rejsekortet udrulles i Midttrafik over en årrække. Efter den foreløbige udrulningsplan forventes det at være fuldt implementeret ultimo 2015. I denne periode må det forventes, at kunder fortsat vil kunne købe nuværende klippekort og periodekort frem til udgangen af 2015.

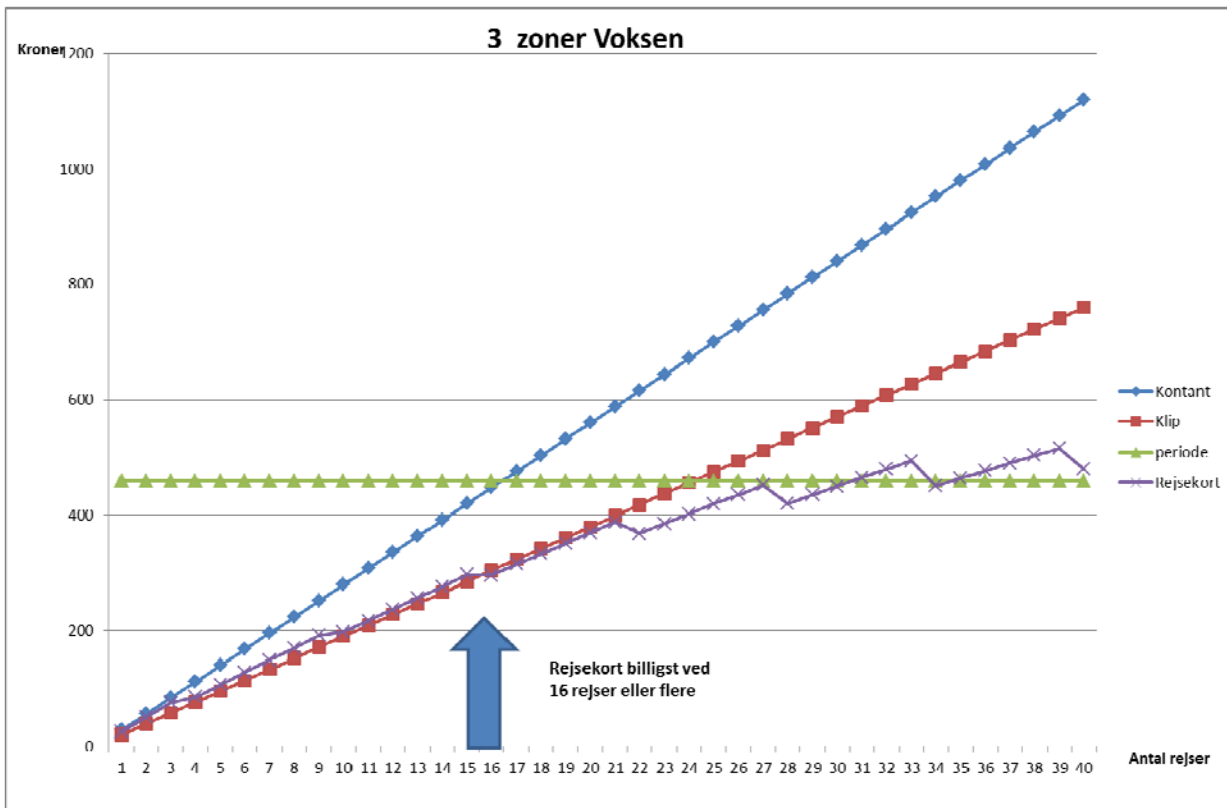
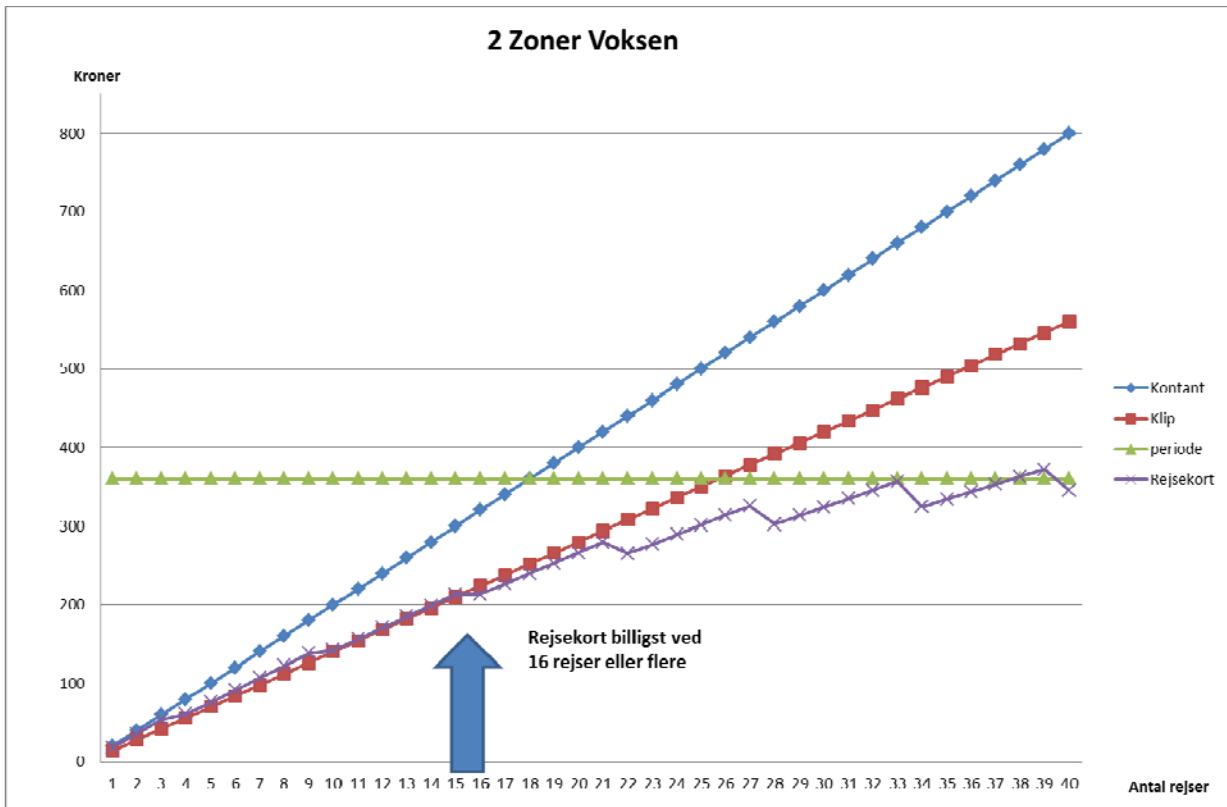
Administrationens forslag til rejsekorttakster betyder, at kunder, der kun rejser få gange (dvs. 1-4 rejser pr. 30 dage) eller udprægede lavfrekvente kunder (5-15 rejser pr. 30 dage), ikke vil få fordel ved at skifte til rejsekort i forhold til nuværende klippekort.

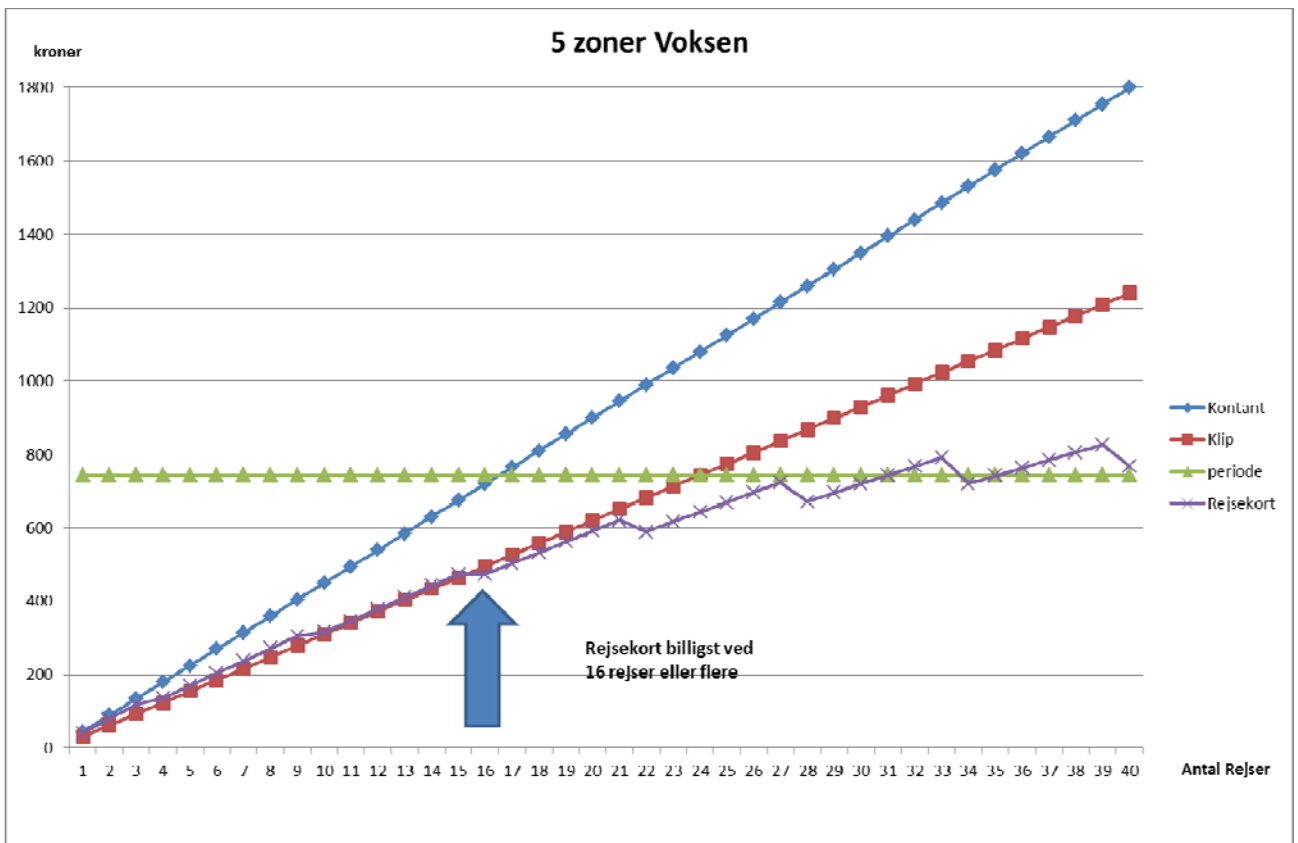
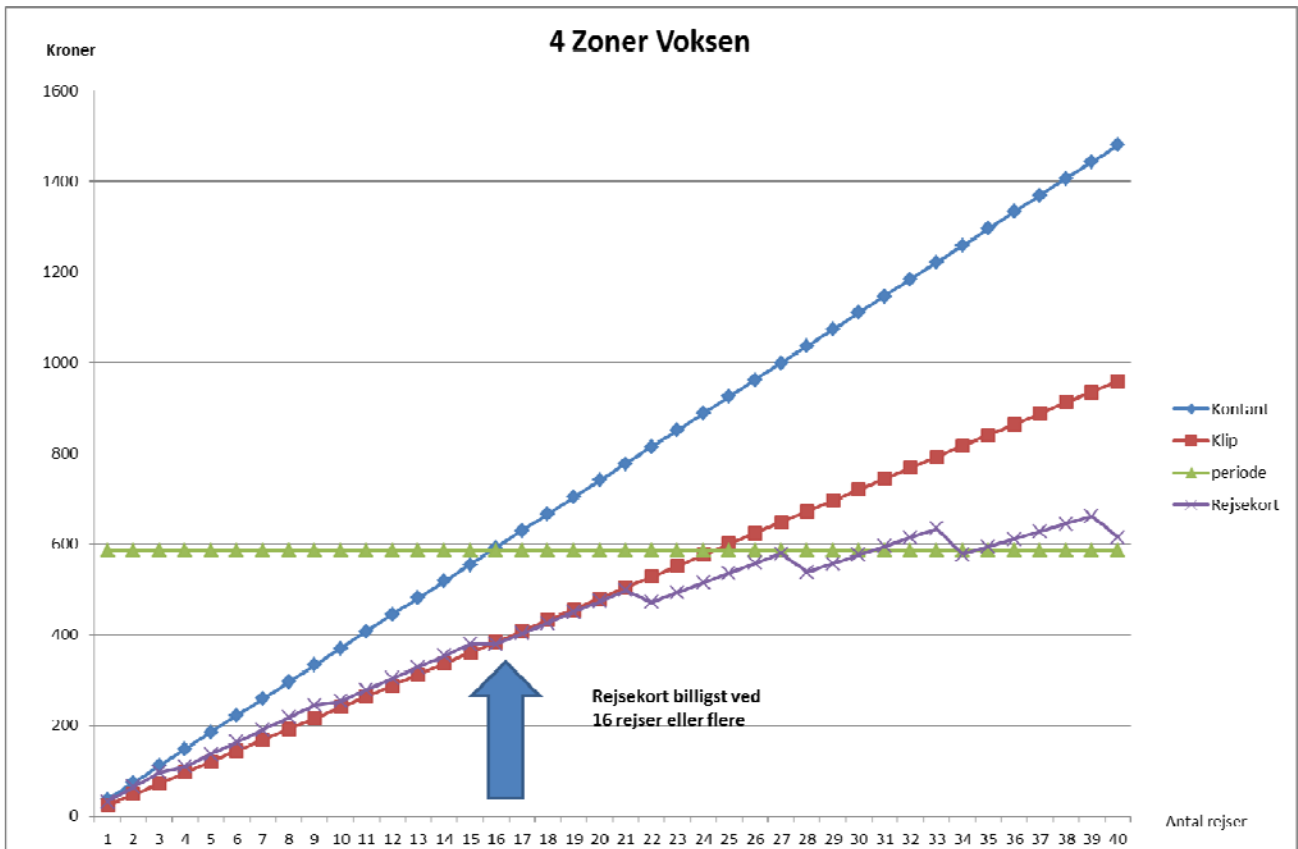
I det følgende er vist prissammenligninger ved valg mellem kontantbillet, klippekort, periodekort og rejsekort ved alternative antal rejser inden for 30 dage. Graferne viser, hvornår det bedst kan betale sig for kunder at anvende klippekort, rejsekort eller periodekort. Eksemplerne vises for rejser fra 2 zoner til 7 zoner.

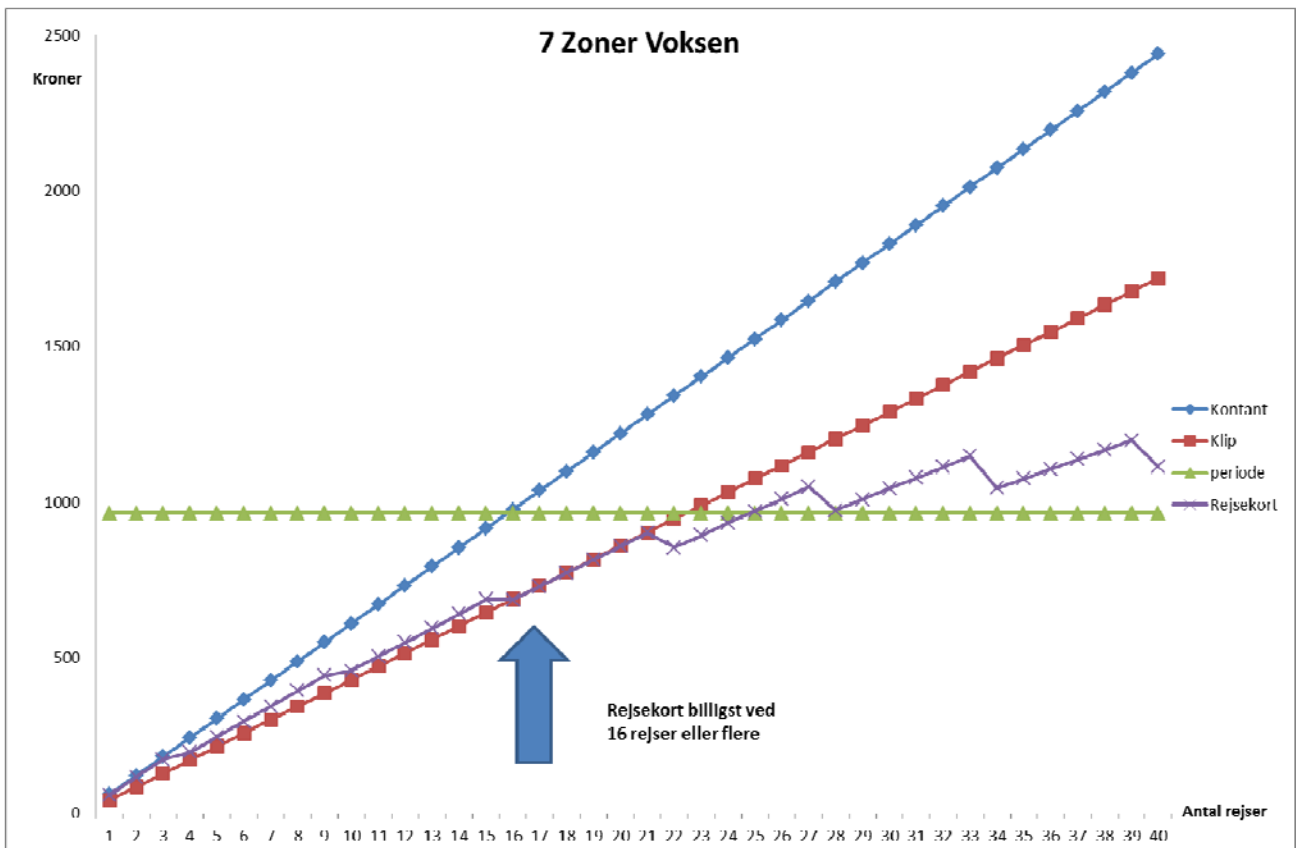
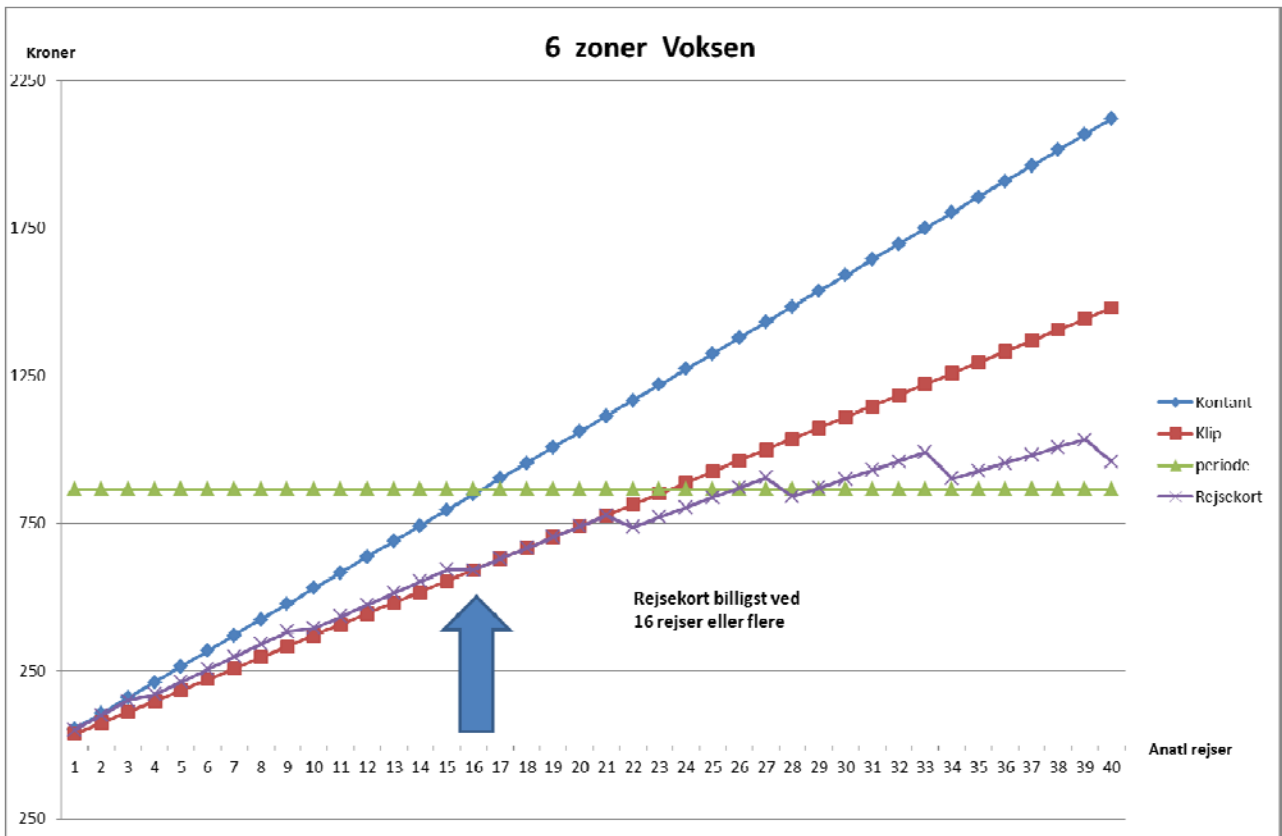
Der er kun vist eksempler for voksen rejser, fordi langt hovedparten af rejser i Midttrafik er til voksen takst. Samlet set udgør indtægter fra voksen rejser ca. 92 % af Midttrafiks samlede passagerindtægter.

Som det ses i eksemplerne er der ikke stor prisforskel mellem rejser til klippekort takst eller rejser med rejsekortet for lavfrekvente kunder, der rejser under 16 rejser pr. 30 dage.

For de mellemfrekvente kunder, der rejser mellem 16 og 21 rejser pr. 30 dage, er der sparet lidt ved at benytte rejsekort i stedet for klippekort, men det er fortsat en minimal prisforskel. Hvis kunden rejser mere end 22 gange pr. måned, er der en større besparelse.







Aarhus, 4. oktober 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. oktober 2013 kl. 9.00
Busselskabet Aarhus Sporveje,
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

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

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
3. oktober 2013	1-25-1-13	Niels-Jørgen Danielsen	njd@midttrafik.dk	87 40 82 38

Forslag til Midttrafik rejsekorttakster 2014

1. Takstrække – normalpris rejsekorttakster

Takstrække for normalprisen ved rejsekortrejser i Midttrafik.

Forslag til Midttrafik Rejsekorttakst 2014:

Zoneantal	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Priser	18	18	25	32	40	50	58	65	72	80	89	97

Nuværende 2013 rejsekorttakst – kun togkunder.

Zoneantal	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Priser	17	17	25	32	40	50	58	65	72	80	89	97

2. Rabatoptjening og Rabattrin

Sammenhæng mellem rabattrin og rabatsats.

Det personlige rejsekort giver flest fordele for kunderne og derfor den højeste rabat. Midttrafik anbefaler altid kunderne at anskaffe et personligt rejsekort. Rejsekort Flex og Rejsekort Anonym er mindre fleksible og der gives ikke samme høje rabatter.

Rabatoptjening Rabattrin	Rejsekort Personlig Midttrafik	Rejsekort Flex Midttrafik	Rejsekort Anonym Midttrafik
0	0%	0%	0%
1	15%	5%	0%
2	21%	5%	5%
3	26%	10%	10%
4	33%	15%	10%
5	40%	20%	15%
6	47%	20%	15%
7	52%	20%	15%

3. Kundetyperabatter

Kundetyperabat Voksen, Barn samt Hund og Cykel skal ikke besluttes i Midttrafik. Administrationen anbefaler at der gives 20 % kundetyperabat til pensionister.

Korttype	Kundetype	Kundetype rabat "karakter"	Kundetype rabat i Midttrafik
Personligt rejsekort	Voksen personlig	Fælles parameter	Fuld pris
	Barn personlig	Fælles parameter	50%
	Pensionist	Besluttes Midttrafik	20%
	Ung	Kun DSB/Arriva	Fuld pris
Flex rejsekort	Voksen flex	Fælles parameter	Fuld pris
	Barn flex	Fælles parameter	50%
	Hund	Fælles parameter	50%
	Cykel	Fælles parameter	Fast pris kr. 12,-
Anonymt rejsekort	Voksen anonym	Fælles parameter	Fuld pris
	Barn anonym	Fælles parameter	50%
	Hund	Fælles parameter	50%
	Cykel	Fælles parameter	Fast pris kr. 12,-

Aarhus, 4. oktober 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. oktober 2013 kl. 9.00
Busselskabet Aarhus Sporveje,
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

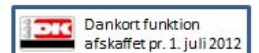
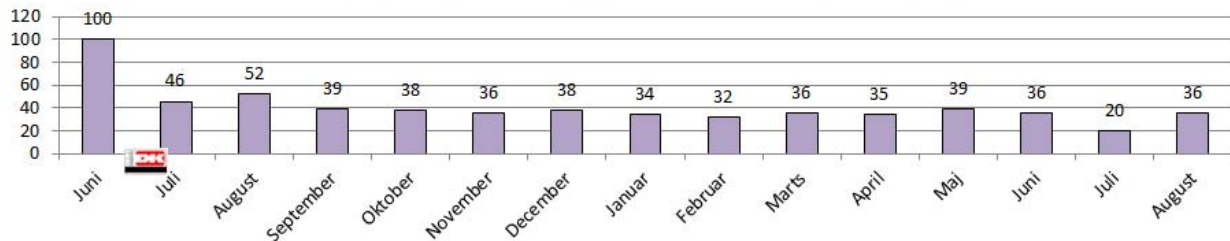
Vedr. punkt nr. 3

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
3. oktober 2013	1-25-11-1-13	Michael Ipsen	mip@midttrafik.dk	8740 8247

Notat med nøgletal for billetautomater i Aarhus

FIGUR 1

Indeks udvikling i antal fejlmeldte automater 2012/2013



Siden afskaffelse af Dankort funktion i juli 2012 er fejlmængden reduceret med ca. 60 %. Ovennævnte grafiske fremstilling viser udviklingen i det gennemsnitlige antal fejlbehæftede automater pr. måned.

Fejlene er af både kort eller længerevarende karakter ligesom ikke alle indberetninger nødvendigvis er udtryk for de kundeoplevede fejl.

FIGUR 2

Oversigt af klager over kontrolafgift ifm. billetautomaterne for perioden 01.01.-25.09.2013

	Antal stk.
Antal kontrollerede busser	21.714
Antal udstedte kontrolafgifter	13.569
Behandlede klager i alt over afgift	524
- heraf over billetautomat	20
- heraf fastholdte kontrolafgifter	16
- heraf annullerede	4
- heraf over at der ikke kan betales med betalingskort	20
- heraf fastholdte kontrolafgifter	18
- heraf annullerede	2
Sager i Ankenævnet vedr. billetteringsudstyret	0

Aarhus, 4. oktober 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. oktober 2013 kl. 9.00
Busselskabet Aarhus Sporveje,
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

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



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
3. oktober 2013	1-00-1-13	Danni Giørtz-Jørgensen	dgj@midttrafik.dk	87 40 82 04

Aktiviteter og resultater i bestyrelsesperioden 2010-2013

I indeværende bestyrelsesperiode har Midttrafik gennemført en række aktiviteter med henblik på at få flere tilfredse kunder, dygtige leverandører og tilfredse bestillere. Nøgletallene for perioden findes i Appendiks A sidst i notatet.

Flere tilfredse kunder

Midttrafiks vigtigste mål har siden dannelsen i 2007 været, at få flere tilfredse kunder. Det var et mål i Midttrafiks første strategiplan, og det er fortsat et mål i den strategiplan, Bestyrelsen vedtog i januar 2013.

Omdømme

Midttrafiks og den kollektive trafiks omdømme er en væsentlig faktor for at kunne tiltrække og fastholde kunder. Midttrafik fik lavet en større undersøgelse af kundernes opfattelse af den kollektive trafik i 2011. Den viste, at 31 % af de 18-34 årige ikke mener, at bussen har godt omdømme, mens 46 % mente, at bussen er decideret ikke-attraktiv. På den baggrund iværksatte Midttrafik en større omdømmekampagne for den kollektive trafik.

Reklamefilmen "Bussen" satte fokus på nogle af de fordele, der er ved den kollektive trafik. På humoristisk vis fik Midttrafik skabt opmærksomhed om bussen og den kollektive trafik. Filmen blev en succes, der høstede national og international anerkendelse. Filmen var et godt afsæt til at få rystet den kollektive trafiks støvede image af sig.

I forlængelse af omdømmekampagnen har Midttrafik valgt at bruge facebook aktivt i den daglige kontakt med kunderne. Det er et stærkt værktøj til hele tiden at få input fra kunderne om, hvad der virker – og hvad der ikke virker. Det giver en helt anden dynamik i fornemmelsen af kundernes tilfredshed, end den hidtidige måde med kundeundersøgelser samt håndtering af kundeforhold. Kundeoplevelser vil fortsat blive besvaret hurtigt og professionelt, og der vil fortsat blive lavet kundetilfredshedsundersøgelser, men facebook vil fylde mere og mere i den samlede palette af medier til dialog med kunderne.

Midttrafiks hjemmeside har gennemgået en forvandling fra at være indrettet efter de "gamle" medier, hvor kunderne bruger en computer med en forholdsvis stor skærm, og hvor kunderne i øvrigt skulle have informationer om både køreplaner og om Midttrafiks organisation m.m. I dag er hjemmesiden tilpasset smartphones og tablets, og det er køreplanerne og eventuelle driftsforstyrrelser, der har fokus på hjemmesiden. De øvrige oplysninger kan stadig findes, men kunden præsenteres først for de oplysninger, som de fleste har brug for.

Markedsføring

Midttrafik har gennemført en række markedsføringstiltag for konkrete produkter – fx af hypercard, ungdomskort, offPeak klippekort, natbusser, iBus, facebook siden samt kombi-billetten til Djurs Sommerland. Derudover har Midttrafik deltaget i kampagnen om at vise hensyn i bussen samt en kampagne med udlevering af reflekser til kunderne. Endelig er der hvert år blevet informeret om nye køreplaner og nye priser.

I forbindelse med store omlægninger af bybussystemer i Aarhus, Horsens og Silkeborg er der brugt mange ressourcer på at informere kunderne og håndtere klager.

Brug tiden fornuftigt i bussen

For mange kunder er transporten til og fra skole, arbejde osv. "spildtid". Men det er faktisk muligt at bruge rejsetiden til noget fornuftigt, når man bruger den kollektive trafik.

Midttrafik har haft forsøg med stillezoner i busserne på længere ture, hvor kunderne kan være sikre på at få ro til at sove eller læse. Forsøget var vellykket, og konceptet kan indføres i de busser, bestillerne måtte ønske det.

Under overskriften iBUS gennemførte Midttrafik i 2011 forsøg med indretning af bussen med tilskud fra Trafikstyrelsen. Der blev bl.a. afprøvet adgang til internet, infoscærme, bedre arbejdspladser i busserne og pladsbestilling. Tiltagene blev evalueret, og det viste sig, at der var kommet en stigning på ca. 15 % kunder i de busser, der deltog i forsøget. Baseret på forsøget, arbejder Midttrafik nu sammen med flere kommuner og regionen om at indføre nogle af tiltagene i flere busser. Der er bl.a. indført "lektiebusser" til gymnasier – i lektiebusserne kan gymnasieeleverne gratis bruge internet og har bedre arbejdsforhold i bussen, så de kan få klaret lektier på vejen til eller fra gymnasiet. Der kører i øjeblikket 5 lektiebusser på regionalrute 15 Herning-Ringkøbing, Ringkøbing-Skjern Kommune har 22 busser med gratis internet og Norddjurs Kommune har 13 busser med gratis internet.

Flextur

Fra 2010 til 2012 er antallet af køreplantimer reduceret med ca. 7 %. Det skyldes sparekrav hos en del af bestillerne. Som alternativ til buskørsel har flere kommuner tilbudt borgerne, at de kan bestille en taxa eller minibus med kommunalt tilskud. Ordningen hedder Flextur, og kunderne nøjes med at betale enten 4 kr. eller 7 kr. pr. km afhængigt af det kommunale tilskud. Midttrafik modtager bestillingerne og kørslen koordineres med alle øvrige individuelle kørselstyper (fx handicapkørsel og patientkørsel). Flextur er blevet et populært produkt – antallet af ture er steget fra ca. 14.000 i 2010 til ca. 72.000 i 2012.

For kommunerne er Flextur en samfundsøkonomisk god måde at tilbyde borgerne mobilitet, når der ikke er grundlag for at køre traditionel kollektiv trafik med busser. Kommunerne kan sammensætte tilbuddet om Flextur, så det passer til det lokale behov – fx har nogle kommuner valgt, at tilbuddet kun gælder uden for kommunens største by, mens andre har ladet tilbuddet gælde i hele kommunen.

I Norddjurs, Syddjurs, Favrskov, Ringkøbing-Skjern og Hedensted kommuner betaler kunderne 4 kr. pr. km, i Aarhus og Lemvig kommuner betaler kunderne også 4 kr. pr. km, dog kun uden for selve byen. Mellem Syddjurs og Norddjurs kommuner er der aftalt, at man kan køre til samme takst over kommunegrænsen. I Struer, Skive, Viborg, Silkeborg, Randers og Ikast-Brande kommuner betaler kunden 7 kr. pr. km. Mellem Silkeborg, Viborg og Ikast-Brande samt mellem Viborg og Skive kommuner er der aftalt, at man kan køre til samme takst over kommunegrænsen. I de resterende kommuner koster det 14 kr. pr. km, hvilket også er taksten over kommunegrænserne i øvrigt. Hedensted og Ringkøbing-Skjern kommuner har lavet aftale med nabokommunen i Region Syd om kørsel over kommunegrænsen til 5 kr. pr. km.

Hypercard/ungdomskort

Staten har siden 2011 givet de unge et godt tilbud, som har trukket mange kunder til den kollektive trafik. Først under navnet Hypercard og nu under navnet Ungdomskort kan alle unge i alderen 16-19 år samt alle på ungdomsuddannelser eller videregående uddannelser få et kort, så de kan køre ubegrænset med kollektiv trafik i hele deres takstområde samt mellem skole og hjem. De får desuden rabat på kørsel i resten af landet. Egenbetalingen er lidt forskellig for kunderne afhængigt af alder og uddannelsesstatus, men for alle i målgruppen er det et attraktivt tilbud, som rigtig mange har benyttet sig af. Midttrafik udstedte i 2012 over 62.000 hypercard.

Med det attraktive tilbud til unge, har Staten sikret, at rigtig mange unge kommer til at kende den kollektive trafik. Dermed får Midttrafik en chance for at give alle disse kunder en god erfaring med den kollektive trafik, og dermed forhåbentlig fastholde dem som kunder, når de på et tidspunkt ikke længere kan få et ungdomskort.

Takster og billettyper

Midttrafik har siden sin dannelse arbejdet sig hen imod harmoniserede takster i hele Midttrafik. Der er fire takstområder i Midtjylland, svarende til de fire tidligere amter. Midttrafik kan ikke selv beslutte at ændre dette forhold, da DSB og Arriva Tog har takstkompetencen hen over takstområdegrensene. Det er en teknikalitet, som ingen kunder forstår, og Midttrafik arbejder fortsat med at få generne ved disse "usynlige" grænser reduceret.

I løbet af årene er taksterne blevet harmoniseret i Midttrafik Syd, Øst og Midt, så prisen for billetterne er de samme i de tre områder. Dog beregnes taksten på en særlig måde, når rejsen foregår over en takstområdegrense. I Midttrafik Vest er taksterne noget anderledes, da zonerne her er større.

Midttrafik har tilsluttet sig den landsdækkende enkeltbillet, således at taksterne for kontantbilletter fra 2015 skal være ens vest for Storebælt. Da Midttrafiks takster har været de laveste, sker der de kommende år relativt store stigninger på kontantbilletterne i Midtjylland.

Når rejsekortet indføres, skal zonerne og takstberegningsprincipperne harmoniseres endeligt. Det er en kompliceret opgave, ikke mindst da indtægtsprovenuet skal opretholdes, men den kan løses. Den største udfordring bliver nok at kommunikere ændringerne til kunderne, når deres sædvanlige rejse pludselig får en ny pris.

Den kollektive trafik har tradition for mange forskellige billet- og korttyper til forskellige kundegrupper. Midttrafik har haft et stort udvalg af kort til forskellige målgrupper, tidspunkter osv. Forskellige tiltag gør løbende, at flere kort kommer til – fx et statsstøttet off peak klippekort, der kun kan bruges uden for myldretiden. Midttrafik har dog også formået at reducere nogle korttyper, idet tre forskellige typer rejsehjemmel målrettede institutioner (institutionsperiodekort, institutionsklippekort og museumsbusbilletter) er afskaffet og erstattet af et fælles turkort, der er et klippekort med 10 klip, hvor der kan rejse 5 personer på hvert klip.

Koordinering mellem transportformerne

Midttrafik har ansvaret for en stor del af den kollektive trafik i Midtjylland. I hovedstadsområdet har man udfordringer med, at der er mange aktører i den kollektive trafik inden for bus, tog, S-tog og Metro – disse udfordringer er væsentligt mindre i Midtjylland. Men også i Midtjylland er togoperatørerne selvstændige myndigheder, som Midttrafik skal have et godt samarbejde med for at kunne tilbyde kunderne et sammenhængende tilbud om kollektiv trafik.

I 2010-2012 har Midttrafik og Arriva Tog med støtte fra Trafikstyrelsen samarbejdet om at gøre det nemmere at rejse med både bus og tog langs Arrivas togstrækning Aarhus-Herning. Målene har været at skabe mere sammenhængende køreplaner, hurtigere skift mellem bus og tog, mindre ventetid, pålidelig information, forbedret service og fx gratis internet. I de busruter, der indgik i forsøget, er der kommet 6 % flere kunder, og Arriva har fået 12 % flere kunder i togene. Midttrafik fortsætter samarbejdet med Arriva Tog.

Efter mange års drøftelser og forberedelse blev DSB's Grenaabane og Midttrafiks Odderbane i december 2012 smeltet sammen til – driftsmæssigt – en jernbane, kaldet Aarhus Nærbane. DSB står for driften af togene hele vejen fra Odder til Grenaa, og som den måske vigtigste serviceforbedring for kunderne, skal de ikke skifte i Aarhus, hvis de skal fx fra Hornslet til Viby. I anledning af det nye samarbejde, har Midttrafik og DSB også indgået aftale om forbedret samarbejde om en række andre forhold, fx stationsforbedringer og koordinering i resten af Midtjylland, så kunderne fortsat vil se forbedringer i det samlede tilbud om kollektiv trafik.

Prioritering af kørsel

Midttrafik har gennem årene prioriteret den kollektive trafik, hvor der er mange kunder. Således er der blevet bedre busforbindelser i og mellem de større byer, bl.a. med A-bus-linjer i Aarhus og X bus mellem Silkeborg og Skejby. Kørslen er reduceret dér, hvor der ikke er så mange kunder, og flere steder erstattet af fx Flextur eller teletaxa.

Når mange mennesker samles til fx koncerter eller festivaler, har Midttrafik sammen med bestillerne og arrangørerne et ansvar for at sikre, at der også er anvendelig kollektiv trafik til disse formål. Mange kunder benytter hvert år Midttrafiks busser til fx Skanderborg Festival, Grøn Koncert eller de mange arrangementer i Herning.

Dygtige leverandører

Midttrafik er helt afhængig af dygtige leverandører. Mødet med kunderne er lagt i hænderne på vognmændene og chaufførerne, hvilket stiller krav om et godt dagligt samarbejde og præcise aftaler om, hvad man forventer af hinanden.

Meget kan styres gennem kontrakter, men chaufførerne skal hver dag være motiverede for at yde god service over for kunderne. Det kan sikres gennem god uddannelse, godt samarbejde og inddragelse samt gode vilkår for at løse opgaverne.

Fly High

Midttrafik har siden september 2010 gennemført den største, sammenhængende uddannelse af buschauffører i Danmark. Over 2.000 chauffører har været på kursus i god service og god indstilling til jobbet som chauffør. Kurset er blevet fulgt op med konkurrencer om at blive den bedste chauffør og det bedste busselskab.

I 2013 gennemføres en ny udgave af Fly High, så de samme chauffører – og deres ledere – kan få genopfrisket og videreudviklet deres værktøjer til god kundeservice. Igen følges kurset op af bonus for de selskaber og chauffører, der omsætter kurserne til forbedret kundetilfredshed.

Midttrafik får meget positiv respons fra chaufførerne for disse kurser. Kurserne giver desuden Midttrafik et indblik i chaufførernes hverdag, som kan give Midttrafik input til, hvordan Midttrafik kan forbedre chaufførernes og vognmændenes vilkår for at yde god service, fx når der laves køreplaner, udformes kontrakter, fastlægges takster osv.

Bonusaftaler

Vognmændene har indgået kontrakt med Midttrafik om kørsel på bestemte ruter. Disse kontrakter er alle indgået efter EU-udbud, og tildelingen sker typisk efter den laveste pris inden for visse absolutte kvalitetskrav. Det er en solid måde at sikre bestillerne lavest mulige udgifter til den kollektive trafik. Men det giver ikke vognmændene et incitament for at gøre kunderne tilfredse.

Midttrafik har derfor i de seneste år med succes lavet aftaler med vognmændene om, at de får bonus, hvis de kan præstere bedre end minimumskravene i kontrakterne.

I Randers blev der i 2010 indgået en egentlig samarbejdsaftale mellem kommunen, busselskabet Nobina og Midttrafik, hvor Nobina kan få bonus for mere miljørigtig kørsel og kundetilgang. Nobina har siden taget flere initiativer for at opnå målet, herunder senest været med til at arrangere en BUS-UGE i Randers, hvor kunderne kan køre gratis med bussen.

Også i Herning, Horsens, Skanderborg og Skive er der etableret bonusordninger for vognmændene. De fleste af disse ordninger vedrører miljørigtig kørsel. I Herning kan vognmanden fx indsætte mindre busser, hvis det vurderes at være tilstrækkeligt til at dække behovet. Samlet set har vognmændene med disse tiltag reduceret CO2-udledningen væsentligt.

De deltagende busselskaber har fået udbetalt væsentlige bonusbeløb for at opnå de aftalte mål.

Chauffører, der har deltaget i Fly High kurserne, kan også deltage i bonusordninger. Midttrafik måler på kundetilfredsheden før og efter deltagelse i kurset, og chaufførerne kan få bonus, hvis den busrute, de kører på, har fået bedre kundetilfredshed. Den kollektive bonusmodel suppleres med en individuel, hvor de mest kundevenlige chauffører også kan få en bonus.

Samarbejde med vognmændene

Midttrafik har kontrakt med ca. 50 busvognmænd. Nogle af disse selskaber er meget store, mens andre har ganske få busser. Midttrafik har etableret et entreprenørudvalg, med repræsentanter for

busvognmændene, som mødes en gang i kvartalet. På disse møder drøftes forskellige forhold i samarbejdsrelationen mellem Midttrafik og vognmændene. Et tilsvarende forum har Midttrafik med vognmændene i flexkørslen.

Midttrafik har desuden et kvalitetsudvalg med repræsentanter for både chauffører og vognmænd i buskørslen. Dette udvalg mødes ca. 4 gange om året, og her drøftes især de forhold, der påvirker chaufførernes mulighed for at yde god service i hverdagen. Midttrafik kan og vil gøre sit for at gøre det nemmere for chaufførerne at yde god service.

Chaufførerne er ansat ved private selskaber – dog køres bybusserne i Aarhus af Busselskabet Aarhus Sporveje, der er et særligt forretningsområde i Midttrafik. Midttrafik skal for både de private vognmænd og Busselskabet Aarhus Sporveje respektere, at kørslen udføres på kontrakter med selvstændige selskaber. Ledelsesretten er ubetinget i de enkelte selskaber. Midttrafik er derfor optaget af at finde en effektiv måde at kommunikere med chaufførerne, samtidig med, at vognmændene fortsat har den daglige ledelse af chaufførerne.

Kvalitetskontrol

Midttrafik har indført systematisk kvalitetskontrol af de busser, minibusser og taxier, der kører for Midttrafik.

Busserne kontrolleres løbende på stikprøvebasis af Midttrafiks medarbejdere, og det rapporteres til vognmanden, hvis der er kvalitetsbrist. Kunder og chauffører er glade for, at Midttrafik har fokus på, at kvaliteten af busserne skal være i orden.

Taxier og minibusser i Flextrafik kontrolleres på stikprøvebasis af Midttrafiks medarbejdere. Derudover har Midttrafik mulighed for at kalde en vogn ind til særlig kontrol, hvis fx en kundeklage tyder på, at der skulle være noget galt med vognen.

Extranet

Midttrafik har i flere år haft et ekstranet, hvor leverandørerne har kunnet finde alle de oplysninger, som vurderes at være vigtige, for at de kan løse deres opgaver. Ekstranettet er løbende blevet udviklet i dialog med leverandørerne. Ekstranettet besøges hver måned ca. 800 gange.

Midttrafik etablerer i 2013 som et forsøg en lukket facebook-gruppe, hvor chaufførerne hurtigt kan få svar på spørgsmål m.m.

Udbud

I årene 2010-2013 har Midttrafik gennemført 17 udbud af buskørsel omfattende 652.500 køreplantimer. I 2010-2012 blev der indgået kontrakter efter udbuddene til en samlet værdi af ca. 368 mio. kr. De 3igangværende udbud i 2013 er ikke afsluttet, og den endelige kontraktsum kendes ikke.

Tilfredse bestillere

Rådgivning og effektivisering af kørsel

Midttrafik har sammen med bestillerne gennemført større ændringer i det regionale rutenet samt i en række bybusbyer i perioden 2010-2013, fx i Aarhus, Silkeborg, Viborg og Horsens.

Alle ændringer er planlagt i tæt dialog med de berørte bestillere, så lokale ønsker på bedst mulig måde er imødekommet samtidig med, at bestillerens ønsker om forbedret økonomi er opfyldt. I alle tiltag for at effektivisere kørsel har Midttrafik baseret sin rådgivning på eksisterende data om konkrete ruters passagertal m.m. og eventuelt skaffet nye data. Desuden har Midttrafik trukket på sine erfaringer fra andre lignende omlægninger, så fx kommunikation til kunderne, inddragelse af vognmænd m.m. fortsat bliver udviklet.

Midttrafik og bestillerne har i perioden reduceret kørselsomfanget med ca. 4 %, mens passagertallet og indtægterne er steget med 2-3 %.

Udgifterne til busdrift udgjorde i 2010 1.368,5 mio. kr. I det forventede regnskab for 2013 er udgifterne 1.436,0 mio. kr. Når udgifterne i 2010 fremskrives til 2013-prisniveau og korrigeres for en specialaftale om afskrivninger i Aarhus Kommune udgør 2010-udgifter 1.509,0 mio. kr. i 2013-niveau, altså 73 mio. kr. mere end det forventede regnskab for 2013.

Målt i kroner pr. køreplantime i 2013-priser var udgiften i 2010 702 kr. pr. køreplantime, mens udgiften i det forventede regnskab for 2013 er 699 kr. pr. køreplantime.

Bestillerne har også i en række tilfælde sammen med Midttrafik lavet midlertidige løsninger, når særlige forhold har gjort sig gældende. Den kollektive trafik har været en stor del af løsningen ved en række større arrangementer som fx koncerter, Giro d'Italia, spejderlejre eller internationale sportsstævner.

Miljø

En del af Midttrafiks bestillere har fokus på miljøet, og Midttrafik har derfor iværksat en række initiativer for at påtage sig det samfundsansvar, der ligger i, at den kollektive trafik har betydning for miljøet. Midttrafik arbejder med miljøet i to spor: reduktion af udledning af skadelige stoffer fra den kollektive trafik samt at få flere kunder i den kollektive trafik og dermed reducere udledningen fra privatbilisme.

Midttrafik stiller i sine udbud høje miljøkrav til busserne. I Herning, Randers, Horsens, Skive og Skanderborg gives der bonus, hvis busselskaberne kan spare på brændstoffet – det gør de med uddannelse af chauffører samt anvendelse af letvægtsbusser og minibusser. I 2011 sparede de 302.000 liter diesel. Der laves forsøg med hybridbusser, minibusser osv. for at nedbringe udledningen, og der indføres gasbusser fra 2014 i Holstebro. Midttrafik har sammen med regionen udviklet et værktøj, der kan bruges af busselskaberne til at nedbringe brændstofforbruget.

Midttrafik og den kollektive trafiks største potentiale til at bidrage til et bedre miljø er klart at få flere kunder til at bruge den kollektive trafik. Jo flere kunder, der kan overbevises om at lade sin egen bil stå og tage den kollektive trafik, jo bedre for miljøet. I Sverige er ønsket om at bidrage til bedre miljø en væsentlig faktor for de kunder, der bruger den kollektive trafik. Danskerne har ikke samme holdning endnu. Midttrafik har gennem kampagnen "Verdensredder" gjort kunderne – og potentielle kunder – opmærksom på den kollektive trafik miljøfordele.

Koordineret kørsel

Midttrafik har gennem årene overtaget en del kørsel fra kommuner og region, hvor kørslen er individuelt tilpasset den enkelte borger. Det drejer sig fx om patientkørsel for regionen samt skole- og lægekørsel for kommunerne. Midttrafik kan hjælpe kommunerne med effektive løsninger, der udføres efter konkurrenceudsættelse, ligesom Midttrafik kan hjælpe med at overvåge driften og gribe ind, hvis nogle borgeres kørsel ikke bliver gennemført som forventet. Midttrafik kører over 630.000 individuelle ture om året for kommunerne og regionen – alle ture bliver koordineret, så de hyrede taxaer og minibusser udnyttes bedst muligt. Kommunernes økonomiaftale med Regeringen for 2014 indebærer, at Midttrafik kan forvente mere af denne type kørsel fremover.

I sammenhæng med handicapkørsel og de kommunale og regionale kørselsordninger, har Midttrafik udviklet Flextur, som også er individuel kørsel fra en adresse til en anden. Kommunerne kan vælge at give tilskud (og evt. afgrænse tilbuddet), så Flextur kan bruges som alternativ til kollektiv bustrafik. Antallet af ture i Flextur er femdoblet fra 2010 til 2012 og vil være syvdoblet ved udgangen af 2013.

Puljer

Staten har i flere trafikforlig afsat midler til puljer med forskellige formål inden for den kollektive trafik. Midttrafik har sammen med kommunerne og regionen – og i enkelte tilfælde sammen med andre trafikselskaber eller togoperatører – søgt om støtte til forskellige projekter. Der er blevet ydet tilskud til en del projekter, og Midttrafik har samlet set fået en større andel af de samlede puljemidler, end Midttrafiks andel af den kollektive trafik på landsplan.

Midttrafik har i årene 2010-2013 fået 37,3 mio. kr. i tilskud til 6 forskellige projekter, primært Mixtur, iBUS og ny pendlerrute Silkeborg-Aarhus N. 8 kommuner har fået i alt 77,2 mio. kr. i tilskud til 22 kommunale projekter – primært til projekter for at forbedre fremkommelighed, ombygge rutebilstationer samt skabe bedre sammenhæng mellem tog og bus; de fleste af disse projekter er planlagt sammen med Midttrafik.

Staten har fx givet tilskud til projekter med at afprøve forbedrede forhold i busserne (iBUS), bedre sammenhæng mellem bus og tog (Mixtur), forbedringer af en række rutebilstationer, etablering af busbaner samt et kommende værktøj til at få koordineret kørsel og buskørsel til at hænge bedre sammen.

Successen med at tiltrække puljemidler kan tilskrives et godt samarbejde med kommunerne og regionen, som har bidraget med en del af finansieringen. Puljerne har hjulpet med til at sikre, at en række initiativer faktisk er blevet iværksat og gennemført.

Effektivisering af salgsnet

Midttrafik havde ved sin etablering et salgsnet, der var historisk betinget. I nogle dele af Midtjylland var der tilskud til bemandende salgssteder og rutebilstationer, hvor der ikke var mange kunder. Andre steder havde Midttrafik ikke selv et salgssted, selvom der var mange kunder. Langt de fleste rutebilstationer ligger tæt på en banegård, hvor der også er personale til at servicere kunderne.

Med det formål at ensrette og effektivisere salgsindsatsen over for kunderne, har Midttrafik i perioden lukket dedikerede salgssteder og indgået aftale med togoperatøren (Arriva eller DSB) om at betjene Midttrafiks kunder på de eksisterende banegårde. Rutebilstationerne i Ringkøbing, Skjern, Skive, Herning, Holstebro og Viborg har således lukket den betjente service, som fremover varetages af DSB eller Arriva Tog. Rutebilstationerne eksisterer fortsat som busterminaler og med publikumsfaciliteter. I Herning er der fortsat betjent service ved bybusterminalen.

Midttrafiks busser transporterer i et beskedent omfang også gods. Det er et lille indtægtsområde, og rutebilstationerne har tidligere været særligt indrettet til denne opgave. Den opgave ville DSB og Arriva Tog ikke overtage. I sammenhæng med nedlæggelsen af den betjente service på en række rutebilstationer blev muligheden for at aflevere og hente gods derfor fjernet. Kunderne kan fortsat aflevere og hente gods direkte ved bussen.

Midttrafik har samtidig forbedret servicen på rutebilstationen i Aarhus, som nu er Midttrafiks Kundecenter, der besvarer telefoniske henvendelser fra hele regionen med en lang åbningstid. Kundecenteret har også en chatfunktion på Midttrafiks hjemmeside, så kunderne få elektronisk kan få svar på spørgsmål m.m.

Effektiviseringen af salgsnettet har givet en væsentlig besparelse for Midttrafiks bestillere, uden at det har betydet forringet service for kunderne.

Forudsætninger

Konferencer og studietur

Bestyrelsen har i valgperioden haft fem større aktiviteter, der har styrket grundlaget for at udvikle den kollektive trafik i Midtjylland:

- Studietur til Nordtyskland, hvor der både var fokus på potentialet ved at udvikle transportformerne for mange kunder i form af fx tog, og fokus på tilbuddene til kunder i tyndt befolkede områder.
- Konference om kollektiv trafik, hvor politikere fra kommuner, region og stat drøftede mulighederne for at udvikle den kollektive trafik.
- Workshop om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder, hvor politikere, borgere, vognmænd og embedsmænd arbejdede med at lave konkrete forslag til, hvordan den kollektive trafik kan forbedres i de tyndt befolkede områder. Workshoppen endte i, at Midttrafik gennemførte 5 konkrete tiltag. Derudover har rapporten fra workshoppen givet kommunerne og regionen en del inspiration til, hvad de selv kan gøre for at hjælpe den kollektive trafik.

- Seminar med busvognmændene, hvor alle busvognmænd på kontrakt med Midttrafik fik lejlighed til at drøfte rammevilkårene for den kollektive bustrafik med Bestyrelsen og Repræsentantskabet for Midttrafik.
- To debatmøder med politikere, vognmænd og embedsmænd om samfundsudviklingen og betydningen for den kollektive trafik med henblik på udarbejdelse af trafikplanen for de kommende år.

Billetteringsudstyr

Midttrafik arvede ved sin dannelse forældet billetteringsudstyr i en lang række busser. I en del år har man undladt at reinvestere i udstyret, og det gamle udstyr har nogle gange betydet, at kunderne ikke har kunnet købe billet.

I busserne uden for Aarhus Kommune, har Midttrafik formået at genoprette en stabil drift på billetteringsudstyret ved at købe mindre brugt udstyr fra andre trafikskaber i takt med, at de har indført rejsekortet.

I bybusserne i Aarhus – hvor der er selvbillettering – har nye automater givet store udfordringer i flere år. Aarhus Kommune havde valgt, at der skulle kunne betales med dankort i de automater, der er installeret i busserne. Den funktion viste sig at give så mange problemer, at den er blevet fjernet igen, og driftsstabiliteten af automaterne i busserne er nu acceptabel. Aarhus Kommune har også valgt, at der skal opsættes stationære billetautomater på nogle udvalgte steder i Aarhus; disse automater skal bl.a. have særlige funktioner for at kunne betjenes af blinde. Det er fortsat ikke lykkedes, at få de stationære automater til at virke, og Midttrafik presser leverandøren for at levere det lovede inden udgangen af 2013.

Rejsekort

Bestyrelsen for Midttrafik traf i foråret 2013 beslutning om tilslutning til rejsekortet. Beslutningen har været længe undervejs og været behandlet 16 gange i den nuværende bestyrelse og har derudover bl.a. været genstand for en temadrøftelse på et udvidet møde i Repræsentantskabet for Midttrafik.

Det er en stor beslutning for Midttrafik at tilslutte sig sådan et projekt, og indførelse af rejsekortet vil få stor betydning for en række forhold i Midttrafik de kommende år. Chaufførernes opgaver, kontakten med kunderne, taksterne, fordeling af indtægter, viden om kunderne osv. vil ændre sig markant. Midttrafik kan trække på erfaringerne fra de øvrige trafikskaber, men der vil helt sikkert også blive kritik fra nogle af Midttrafiks kunder, når den nye måde at købe billet på skal afløse den måde, som man har kendt i mange år. Og så skal projektet finansieres, idet det giver årlige merudgifter på ca. 33 mio. kr.

Letbanen

I 2011 blev der indgået en historisk aftale om finansiering af Danmarks første letbane. Midttrafiks letbanesekretariat havde spillet en vigtig rolle i at sikre fælles, østjysk opbakning til projektet og et godt beslutningsgrundlag. Efter indgåelsen af aftalen har Midttrafik fortsat haft en vigtig andel i dels at få etableret et særskilt interessentskab, der står for etableringen af den første etape, dels at få fastlagt den fremtidige organisering af letbanens drift, så der sikres en sammenhængende kollektiv trafik for kunderne.

Letbanesekretariatet har derudover arbejdet videre med analyser af mulige udbygningsetaper. Senest er Regeringens planer om opgradering af det danske toget via Togfonden.dk blevet indarbejdet i letbanepleanerne, hvilket er præsenteret for Folketingets Transportudvalg i september 2013.

Busselskabet Aarhus Sporveje og Midtjyske Jernbaner

Midttrafik har to driftsselskaber under sig. Busselskabet Aarhus Sporveje drives som et særskilt forretningsområde, mens Midtjyske Jernbaner er et egentligt datterselskab med egen bestyrelse. Begge selskaber har i de seneste år formået at blive mere effektive.

Busselskabet Aarhus Sporveje har gennemført betydelige effektiviseringer og nedbragt sygefraværet m.v., så selskabet ved to udbud har været i stand til at afgive konkurrencedygtige kontrolbud på buskørslen i Aarhus Kommune, så selskabet har vundet og fortsat varetager kørslen. Aarhus Sporveje har endda formået at opbygge en egenkapital, så man kan yde Aarhus Kommune en årlig rabat på 11 mio. kr. i fem år i den kontrakt, der gælder for den del af Busselskabets kørsel, som endnu ikke har været i udbud.

Midtjyske Jernbaner har i forbindelse med overdragelsen af driften af Odderbanen i 2012 fået justeret sit budget. Tidligere års problemer med at overholde budgettet er nu blevet afløst af, at man for budget 2013 forventer et lille mindreforbrug pga. stram økonomistyring.

Trafikselskabets budget

Midttrafik har hvert år overholdt sit budget til administration og fælles aktiviteter. Da Midttrafik blev dannet i 2007, besluttede Bestyrelsen at reducere det samlede budget med 10 % i forhold til de afgivende myndigheder.

Bestyrelsen besluttede i 2011, at Midttrafiks budget til administration og fællesomkostninger skulle reduceres med yderligere 5 % over 3 år. Begge besparelser er gennemført uden mærkbare negative konsekvenser for kunderne, leverandørerne eller bestillerne.

Indførelse af rejsekortet kræver også betydelige effektiviseringer i Midttrafik. Det er således forudsat, at der årligt skal findes varige besparelser på 12 mio. kr., når rejsekortet er indført.

Direktionen i Midttrafik har gennem perioden løbende justeret organisationen med henblik på at forbedre kundefokus, give leverandørerne et bedre grundlag for at udføre sine opgaver samt at rådgive bestillerne bedre. Nogle opgaver er blevet outsourcet i perioden, fx billetkontrollen i Aarhus, mens nye opgaver er blevet håndteret i Midttrafik, fx rådgivning, kommunal kørsel og rejsekort. Alle tilfredshedsundersøgelser blandt kunder, leverandører og bestillere viser, at Midttrafik er på rette vej. Det kan altid gøres bedre, og Direktionen vil også fremover have fokus på at trimme organisationen og dens kompetencer for at opfylde strategiplanens mål.

Appendiks A – nøgletal 2010-2013

	2010	2011	2012	2013
Buskørsel				
Køreplantimer	2.150.322	2.089.981	1.991.775	2.054.110 ¹
Passagerer	74.344.062 ³	72.410.180	76.022.814	
Udgifter (1.000 kr.)	1.368.481	1.397.295	1.411.573	1.435.953 ¹
Indtægter (1.000 kr.)	675.078	674.586	694.890	703.610 ¹
Nettotilskud (1.000 kr.)	693.403	722.709	716.683	732.343 ¹
Kundehenvendelser	2.874	4.930	4.447	2.852 ²
Rejsegaranti (ansøgt/godk.)	521/467	733/680	799/735	413/392 ²
Billetkontrol				
Busser i Aarhus	34.617	34.814	36.859	
Kontrolafgifter i Aarhus	22.664	19.069	19.308	
Busser uden for Aarhus	3.537	3.533	3.208	3.075 ²
Kontrolafg. uden for Aarhus	450	451	339	815 ²
Flextrafik				
Handicapkørsel				
Visiterede brugere	13.078	14.145	13.802	
Antal ture	219.771	223.576	188.849	99.699 ²
Øvrig flextrafik				
Ture i Flextur	14.047	25.222	72.219	49.002 ²
Ture i patientkørsel	343.000	350.000	358.550	216.783 ²
Ture kommunal kørsel	261.000	310.000	276.878	127.923 ²
Ture teletaxa	⁴	20.000	15.642	7.110 ²
Trafikselskabet				
Samlet udgift til administration og fællesomkostninger (1.000 kr.)	121.105	131.990 ⁵	124.776	119.880 ¹

Noter

1. Tallene er estimeret for hele året baseret på tal efter 2. kvartal 2013.
2. Tallene er pr. 2. kvartal 2013 og ikke estimeret for hele året.
3. Der var ikke passagertælling i 2010, tallet er fra 2009
4. Teletaxiordningerne blev harmoniseret i 2010, og der er ikke valide, sammenlignelige tal for teletaxakørslen i 2010.
5. Regnskab 2011 afviger fra de øvrige år pga. et større overført beløb fra regnskab 2010 til dækning af projekter, der blev gennemført i 2011.

Aarhus, 4. oktober 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. oktober 2013 kl. 9.00
Busselskabet Aarhus Sporveje,
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

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



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
3. oktober 2013	1-00-1-13	Danni Giørtz-Jørgensen	dgj@midttrafik.dk	87 40 82 04

Evaluering af arbejdet i Bestyrelsen for Midttrafik i perioden 2010-2013

Bestyrelsesmedlemmerne er blevet bedt om at evaluere arbejdet i Bestyrelsen med henblik på en temadrøftelse på bestyrelsesmødet 11. oktober 2013 ud fra nedenstående skema, hvor administrationen har samlet et resumé af de modtagne mundtlige og skriftlige besvarelser.

Mødeafholdelse

Hvordan vurderer du rammerne for Bestyrelsens møder?

Her tænkes fx på antallet af møder, placeringen af møder geografisk og tidsmæssigt, varighed af møder osv.

Generel tilfredshed. Flere synes, at der kan være færre møder om året, hvis det kan tilrettelægges i forhold til de beslutningskrævende emner i løbet af året.

Det er i orden at holde møderne i Aarhus; en enkelt vil gerne have møder af til på trafikrelevante steder som fx en rutebilstation eller Lemvigbanen.

Indhold på møder

Hvad synes du om indholdet på møderne?

Her tænkes fx på balancen mellem beslutninger, orientering og drøftelser, antal og indhold på afholdte konferencer og workshops, om Bestyrelsen får forelagt emnerne på det rette tidspunkt i beslutningsforløb, muligheden for at få indflydelse på indholdet på møderne osv.

Indholdet på ordinære møder er OK, dog kunne mere placeres under orientering.

Gerne et årligt bestyrelses-/strategiseminar af længere varighed, studietur eller lignende.

Gerne en årlig workshop eller konference med interessenter.

Forberedelse og opfølgning

Hvordan vurderer du dine muligheder for at forberede og følge op på møderne i Bestyrelsen?

Her tænkes bl.a. på kvaliteten af dagsordener, bilag, beslutningsprotokoller og referater, efterfølgende implementering og opfølgning på beslutninger.

Høj kvalitet og klarhed i beslutningsoplæg. Dog kan konsekvenserne for kunder, vognmænd og bestillere af nogle indstillinger belyses bedre, fx i forbindelse med valg af takster, alderskrav og miljøkrav ved udbud m.m.

En enkelt vil gerne have færre bilag, idet han forudsætter, at administrationen har styr på detaljerne, og de behøver ikke blive bilagt sagsfremstillingen.

Tilfredshed med administrationens hjælp, når bestyrelsesmedlemmer ønsker særlige emner belyst – også mellem møderne.

De fleste kommuner og regionen bruger nu elektroniske dagsordener på IPAD, hvilket foreslås indført i Midttrafik også.

Inddragelse og information

Hvor godt føler du dig inddraget og informeret om relevante forhold i Midttrafik?

Her tænkes bl.a. på information mellem bestyrelsesmøderne, inddragelse af bestyrelsesmedlemmerne i konkrete sager, inddragelsen af øvrige kommuner uden for Bestyrelsen, er der balance mellem Bestyrelsens reelle indflydelse og omverdenens forventninger, mulighed for at få svar på sager uden for bestyrelsesmøderne osv.

Generel tilfredshed. Forskel på inddragelse af Formandskab og Bestyrelsen, hvor Formandskabet inddrages mere detaljeret, og det kan virke som om, Formandskabet sidder med oplysninger, som ikke kommer frem.

Der udtrykkes tillid til, at administrationen klarer det løbende arbejde i hverdagen og inddrager Bestyrelsen i passende omfang.

Inddragelse af vognmænd, brugere, øvrige folkevalgte og embedsmænd på konferencer, workshops osv. er godt. Midttrafik skal fortsætte med dialog med eksterne parter som fx busselskaber, chauffører, pendlergrupper, gerne også grønne organisationer, cyklister, handicaporganisationer.

Køreplaner og køreplanshøringer møder indimellem kritik udefra. Bestyrelsen ser ikke høringssvarene, da administrationen drøfter dem bilateralt med bestillerne. I enkelte tilfælde kan det give en distance mellem virkeligheden hos brugere og det billede, Bestyrelsen ser.

Resultater

Hvorledes vurderer du de resultater, der er opnået i valgperioden?

Her tænkes bl.a. på, om der er opnået de forventede resultater, om fokus fra administrationens side har været på de relevante emner, om resultaterne er gjort synlige nok osv.

Generel tilfredshed med de opnåede resultater – der er mange og gode resultater, og de peger den rigtige vej fremad.

Midttrafik er generelt blevet mere synlig og gode resultater sammen med DSB, kommunerne, regionen osv. viser Midttrafik nu også, hvad aktørerne kan lykkes med sammen.

Det bemærkes dog, at der nogle gange bruges lang tid på beslutninger, fx rejsekortet, men det er også vigtigt at have alle med. Det har været en svær beslutning, men det er den rigtige beslutning.

Samarbejde

Hvordan vurderer du samarbejdet mellem Bestyrelsen og andre interessenter?

Her tænkes bl.a. på Bestyrelsens samarbejde med Repræsentantskabet, byråd og regionsråd, Midttrafiks samarbejde med øvrige trafikskaber, KL, Danske Regioner og Transportministeriet osv.

Møderne i Repræsentantskabet opfattes positivt, da det giver lejlighed til at få signaler fra alle kommunerne. Repræsentantskabsmedlemmerne skal også have gode input fra Midttrafik, så de kan være den "forlængede arm" ind i kommunerne.

Bestillerne har generelt ændret opfattelse af Midttrafik og anerkender nu Midttrafiks rolle i forhold til den kollektive trafik.

På de store sager, som fx rejsekort, kan det være svært at sikre godt samarbejde i beslutningsprocessen, når det ikke er Midttrafik der koordinerer beslutningerne.

Samarbejdet med DSB er blevet bedre i forbindelse med samdriften, og det lover godt for bedre løsninger også andre steder i Midtjylland.

Forslag til forbedringer

Har du i øvrigt forslag til forbedringer af arbejdet i Bestyrelsen?

En enkelt foreslår medarbejderrepræsentant i bestyrelsen.