

Århus, 17. oktober 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag 24. oktober 2008 kl. 9.30
Regionshuset,
Regionsrådssalen,
Skottenborg, 8800 Viborg**

Vedr. punkt nr. 2



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
5. september 2008	1-21-1-08	Niels Næsselund	nhn@midttrafik.dk	8740 8239

Notat vedr. budget 2009

Budgetforslaget for 2009 og overslagsårene 2010 til og med 2012 er udarbejdet med baggrund i det tekniske budgetoplæg for 2009, som Bestyrelsen godkendte på mødet 20. juni 2008, samt de tilkendegivelser der blev modtaget i forbindelse med høringen af budgetoplægget.

Dette har betydet ændringer specielt på den del af budgettet der vedrører Region Midtjylland, idet der efter aftale med regionen er foretaget tekniske justeringer på busområdet samt for privatbanen.

I det følgende gennemgås de enkelte forretningsområder.

Busdriften

Erfaringerne fra regnskabet for 2007 viser, at indtægterne har været massivt overvurderede på busdriften. Dette forhold er der korrigeret for både i det justerede budget for 2008 og i oplægget til budgettet for 2009. Det betyder blandt andet, at takststigninger ikke forventes at slå igennem som merindtægter i budgetterne. Det bemærkes, at Bestyrelsen på sit møde 22. august 2008 besluttede et takstforslag med en gennemsnitlig takstforhøjelse på 3,1 %, svarende til statens takststigningsloft.

I forbindelse med justering af budgettet for 2008, blev indtægtssiden nedskrevet med 1 % i forhold til regnskabet for 2007, idet der forventes en yderligere passagertilbagegang. I budgetoplægget for 2009 er der ikke foretaget en yderligere nedskrivning af indtægterne som følge af en forventet passagertilbagegang.

På udgiftssiden budgetteres der med en større grad af forsigtighed end regnskabsresultatet for 2007 umiddelbart synes at retfærdiggøre. På busdriften har der i 2007 været tale om mindredgifter i forhold til det budgetterede, men det er generelt forudsat, at langt hovedparten af disse mindredgifter ikke er af permanent karakter.

Udgiftsbudgetterne er prisfremskrevet med 9,5 %, svarende til den senest udmeldte reguleringssats for kontrakterne med vognmændene. Denne markante prisfremskrivning kunne ikke nå at blive indarbejdet i det tekniske budgetoplæg, men i forbindelse med fremsendelse af det tekniske budget til høring, var der vedlagt en beregning af effekten for de enkelte kommuner og regionen.

En anden markant regulering på udgiftssiden er effekten af bortfald af fritagelse for dieselaafgiften. For 2009 og de efterfølgende år er det forudsat, at bortfaldet af fritagelsen vil få fuld effekt, og vil – i henhold til den indgåede aftale af 2. september 2008 – betyde en yderligere stigning på 9,8 % i udgifterne til vognmandsbetalingerne. Effekten af 'dieselaafgiften' er indeholdt i budgetoplægget, og det skal i den forbindelse bemærkes, at regionen og kommunerne kompenseres helt eller delvist for denne merudgift via DUT.

Der er i budgetoplægget ikke taget højde for projekter, ruteomlægninger eller lignende, som er udløbere af forslagene i projektkataloget. Det skyldes, at der for indeværende ikke er modtaget konkrete beslutninger fra bestillerne desangående. I det omfang der senere tilgår konkrete svar fra bestillerne, indarbejdes effekten i budgettet for 2009.

I tabel 1 forefindes en mere detaljeret opgørelse af budgetterne på busdriften, fordelt på de enkelte bestillere.

Privatbanerne

Økonomien i privatbanerne vedrører i overvejende grad kun Region Midtjylland.

Udgangspunktet for driftsbudgettet for 2009 er dels regnskabsresultatet for 2007, dels det justerede budget for 2008. På udgiftssiden er der foretaget en fremskrivning af det justerede 2008-budget med 4,1 %, mens det på indtægtssiden forudsættes, at der vil være en nettotilbagegang i indtægterne på 1 % i forhold til regnskabsresultatet for 2007. Budgetteringen af indtægterne svarer til den metode og de forudsætninger, der er anvendt ved indtægtsbudgetteringen på busdriften.

I tabel 2 vises en mere detaljeret opgørelse af det tekniske budget på området.

Handicapkørsel

Budgetoplægget på handicapområdet for 2009 er overordnet en fremskrivning af det justerede budget for 2008.

Det viste sig i starten af 2007, at de oprindelige budgetforudsætninger var forkerte, idet såvel udgifterne som indtægterne var overvurderede. Dette forhold blev der korrigeret for i forbindelse med udarbejdelsen af det oprindelige budget for 2008.

I budgetoplægget for 2009 er der således generelt kun foretaget pris- og lønfremskrivinger.

Der henvises til tabel 3 for en mere detaljeret opgørelse.

Trafikselskabet

I forbindelse med udarbejdelse af det oprindelige budget for 2008, nedjusteredes Trafikselskabets budget med 10 mio. kr. Baggrunden herfor var, at Trafikselskabet allerede ved opstarten blev pålagt en besparelse på ca. 10 % - svarende til de nævnte 10 mio. kr. – dog således at der blev afsat en etableringspulje på samme beløb. Denne etableringspulje bortfaldt fra og med 2008.

I forhold til det oprindelige budget for 2008, er budgetoplægget for 2009 overvejende en ren teknisk fremskrivning af samme.

Der henvises til tabel 4.

Usikkerhedsmomenter

Der er en række forhold der gør det vanskeligt at budgettere så præcist som ønskeligt.

'Dieselafgiften'

De økonomiske konsekvenser af 'dieselafgiften' er behæftet med en vis grad af usikkerhed, idet den konkrete, tekniske afregningsmetode endnu ikke er fuldt ud klarlagt. Dette forventes dog at ske i løbet af efteråret 2008.

Fremskrivningsprocenter

Fremskrivningen af udgifterne er ligeledes behæftet med usikkerhed. De udmeldte fremskrivningsprocenter fra Danske Regioner ligger foreløbig til grund for fremskrivningerne på busdriften samt handicapkørslen og Privatbanerne. Fremskrivningsprocenten er opgjort til 9,5 % fra 2008 til 2009.

Fremskrivningsprocenten er beregnet efter en ny metode, hvor der ikke mere anvendes et rullende gennemsnit af en periodes prisudvikling, men kun den seneste prisudvikling.

Såfremt man vælger at gå tilbage til den 'gamle metode' vil det kunne kræve justering af udgifterne.

Besparelser på ruter

Region Midtjylland har tidligere varslet større besparelser på det regionale rutenet, men de udsætter det formodentlige i et år. Den foreløbige opgørelse er anslået til en samlet besparelse på ca. 7,7 mio. kr. i 2009, hvilket er indregnet i regionens budget for busdriften.

Også en række kommuner overvejer besparelser pga. de stigende betalinger til busselskaber m.m.

Rejsekortet

Inden 8. maj 2009 skal der træffes en beslutning om det videre engagement i Rejsekortet, og hvis det besluttes at indgå i samarbejdet, vil det betyde merudgifter for bestillerne.

Bestyrelsen og bestillerne skal dog træffe en særskilt beslutning herom, inden en eventuel tilslutning til Rejsekortet kan effektueres, og der er derfor ikke indregnet økonomiske konsekvenser heraf i dette budget.

Tabel 1

Budsdrift total													
	Udgifter Regnskab 2007	Udgifter Justeret Budget 2008	Udgifter Budget 2009	Udgifter BO 2010	Udgifter BO 2011	Udgifter BO 2012	Indtægter Regnskab 2007	Indtægter Justeret Budget 2008	Indtægter Budget 2009	Indtægter BO 2010	Indtægter BO 2011	Indtægter BO 2012	Netto Budget 2009
Regionen	360.018.275	423.891.349	496.481.567	496.481.567	496.481.567	496.481.567	304.857.746	264.149.340	264.149.340	264.149.340	264.149.340	264.149.340	232.332.227
Favrskov	9.020.442	12.034.201	14.020.493	14.020.493	14.020.493	14.020.493	2.022.146	385.653	385.653	385.653	385.653	385.653	13.634.840
Hedensted	8.170.014	8.281.533	9.616.112	9.616.112	9.616.112	9.616.112	1.535.189	859.415	859.415	859.415	859.415	859.415	8.756.697
Herning	39.567.759	39.982.088	46.747.728	46.747.728	46.747.728	46.747.728	15.301.392	11.571.308	11.571.308	11.571.308	11.571.308	11.571.308	35.176.420
Holstebro	24.343.886	26.122.955	30.543.398	30.543.398	30.543.398	30.543.398	9.195.460	6.766.368	6.766.368	6.766.368	6.766.368	6.766.368	23.777.010
Horsens	37.390.429	42.409.124	49.485.267	49.485.267	49.485.267	49.485.267	19.225.442	15.359.759	15.359.759	15.359.759	15.359.759	15.359.759	34.125.508
Ikast-Brandø	6.707.512	11.013.647	12.759.708	12.759.708	12.759.708	12.759.708	852.072	0	0	0	0	0	12.759.708
Lerwig	4.605.259	7.746.563	9.065.946	9.065.946	9.065.946	9.065.946	1.499.658	781.313	0	0	0	0	9.065.946
Norddjurs	9.376.281	11.078.934	12.953.675	12.953.675	12.953.675	12.953.675	1.532.644	526.121	526.121	526.121	526.121	526.121	12.427.554
Odder	3.916.981	5.085.233	5.945.740	5.945.740	5.945.740	5.945.740	522.777	62.590	62.590	62.590	62.590	62.590	5.883.150
Randers	55.727.111	62.801.143	73.428.150	73.428.150	73.428.150	73.428.150	37.401.849	31.409.213	31.409.213	31.409.213	31.409.213	31.409.213	42.018.936
Ringkøbing-Skjern	18.056.741	18.712.768	21.857.017	21.857.017	21.857.017	21.857.017	2.160.499	491.563	491.563	491.563	491.563	491.563	21.365.455
Silkeborg	44.312.026	50.389.333	58.916.054	58.916.054	58.916.054	58.916.054	24.013.434	19.265.127	19.265.127	19.265.127	19.265.127	19.265.127	39.650.927
Skanderborg	14.251.022	15.522.083	18.104.149	18.104.149	18.104.149	18.104.149	5.051.607	3.666.060	3.666.060	3.666.060	3.666.060	3.666.060	14.438.069
Skive	19.877.220	21.705.484	25.379.565	25.379.565	25.379.565	25.379.565	8.970.150	6.936.439	6.936.439	6.936.439	6.936.439	6.936.439	18.441.146
Struer	5.899.868	7.040.340	8.215.132	8.215.132	8.215.132	8.215.132	2.551.779	1.916.336	1.916.336	1.916.336	1.916.336	1.916.336	6.298.796
Syddjurs	14.522.108	15.744.611	18.468.237	18.468.237	18.468.237	18.468.237	4.359.686	2.835.895	2.835.895	2.835.895	2.835.895	2.835.895	15.632.342
Viborg	29.469.654	31.139.983	36.372.283	36.372.283	36.372.283	36.372.283	11.141.543	8.288.866	8.288.866	8.288.866	8.288.866	8.288.866	28.083.417
Århus	359.319.031	386.186.575	451.003.826	451.003.826	451.003.826	451.003.826	271.955.447	235.326.326	235.326.326	235.326.326	235.326.326	235.326.326	215.677.499
I alt	1.089.145.795	1.201.799.597	1.405.105.684	1.405.105.684	1.405.105.684	1.405.105.684	726.514.306	612.500.519	611.719.207	611.719.207	611.719.207	611.719.207	793.386.477

Tabel 2

Privatbanerne													
	Udgifter Regnskab 2007	Udgifter Justeret Budget 2008	Udgifter Budget 2009	Udgifter BO 2010	Udgifter BO 2011	Udgifter BO 2012	Indtægter Regnskab 2007	Indtægter Justeret Budget 2008	Indtægter Budget 2009	Indtægter BO 2010	Indtægter BO 2011	Indtægter BO 2012	Netto Budget 2009
Regionen	41.578.877	49.500.000	44.676.597	45.213.233	43.066.691	43.066.691	0	15.200.000	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	28.738.424
heraf drift		35.700.000	37.163.700	37.163.700	37.163.700	37.163.700	0	15.200.000	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	22.835.434
heraf anlæg		13.800.000	7.512.897	8.049.533	5.902.991	5.902.991	0	0	0	0	0	0	5.902.991
I alt	41.578.877	49.500.000	44.676.597	45.213.233	43.066.691	43.066.691	0	15.200.000	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	28.738.424

Tabel 3

Handicapkørsel

	Udgifter Regnskab 2007	Udgifter Justeret Budget 2008	Udgifter Budget 2009	Udgifter BO 2010	Udgifter BO 2011	Udgifter BO 2012	Indtægter Regnskab 2007	Indtægter Justeret Budget 2008	Indtægter Budget 2009	Indtægter BO 2010	Indtægter BO 2011	Indtægter BO 2012	Netto Budget 2009
Regionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Favrskov	946.061	1.102.663	1.109.552	1.109.552	1.109.552	1.109.552	179.324	216.775	198.771	198.771	198.771	198.771	910.781
Hedensted	2.653.671	3.475.773	3.965.249	3.965.249	3.965.249	3.965.249	-12.281	570.675	661.004	661.004	661.004	661.004	3.324.245
Herning	1.905.502	2.082.252	2.568.526	2.568.526	2.568.526	2.568.526	378.856	417.977	445.804	445.804	445.804	445.804	2.112.722
Holstebro	1.401.002	1.330.319	1.567.756	1.567.756	1.567.756	1.567.756	281.136	279.443	293.675	293.675	293.675	293.675	1.274.062
Horsens	3.521.096	3.721.330	2.770.697	2.770.697	2.770.697	2.770.697	-16.296	709.336	492.440	492.440	492.440	492.440	2.278.257
Ikast-Brande	995.994	940.864	1.228.965	1.228.965	1.228.965	1.228.965	180.034	156.244	205.963	205.963	205.963	205.963	1.023.022
Lemvig	552.374	620.461	669.890	669.890	669.890	669.890	100.960	114.048	151.947	151.947	151.947	151.947	537.944
Norddjurs	643.177	798.953	946.228	946.228	946.228	946.228	96.306	163.254	179.531	179.531	179.531	179.531	766.697
Odsler	622.385	728.314	839.182	839.182	839.182	839.182	95.807	123.690	137.967	137.967	137.967	137.967	701.215
Randers	1.733.429	2.065.572	2.302.872	2.302.872	2.302.872	2.302.872	283.120	363.115	397.892	397.892	397.892	397.892	1.904.980
Ringkøbing-Skjern	1.358.944	1.528.313	1.692.158	1.692.158	1.692.158	1.692.158	239.664	282.897	305.972	305.972	305.972	305.972	1.366.246
Samsø	137.296	168.624	141.891	141.891	141.891	141.891	19.597	24.575	27.736	27.736	27.736	27.736	114.155
Silkeborg	1.864.396	2.042.566	2.259.634	2.259.634	2.259.634	2.259.634	353.765	404.144	464.940	464.940	464.940	464.940	1.794.694
Skanderborg	1.142.882	1.281.348	1.277.489	1.277.489	1.277.489	1.277.489	215.090	240.445	240.361	240.361	240.361	240.361	1.037.128
Skive	771.700	854.502	1.046.745	1.046.745	1.046.745	1.046.745	184.498	174.229	205.660	205.660	205.660	205.660	841.085
Struer	531.187	467.348	577.218	577.218	577.218	577.218	100.837	89.530	112.984	112.984	112.984	112.984	464.234
Syddjurs	552.711	630.486	810.153	810.153	810.153	810.153	81.298	103.805	125.080	125.080	125.080	125.080	685.073
Viborg	1.777.324	1.995.458	2.066.213	2.066.213	2.066.213	2.066.213	327.359	404.529	411.538	411.538	411.538	411.538	1.654.675
Århus	21.547.219	22.927.187	26.062.994	26.062.994	26.062.994	26.062.994	1.989.866	1.893.321	2.536.469	2.536.469	2.536.469	2.536.469	23.524.525
I alt	44.678.348	48.762.353	53.933.431	53.933.431	53.933.431	53.933.431	5.080.979	6.731.031	7.597.673	7.597.673	7.597.673	7.597.673	46.335.758

Tabel 4

Trafikselskabet

	Netto udgifter Regnskab 2007	Netto udgifter Budget 2008	Netto udgifter Budget 2009	Netto udgifter BO 2010	Netto udgifter BO 2011	Netto udgifter BO 2012
Regionen	47.286.618	45.497.734	47.824.165	47.824.165	47.824.165	47.824.165
Favrskov	572.547	715.587	971.162	971.162	971.162	971.162
Hedensted	327.023	774.619	758.676	758.676	758.676	758.676
Herring	2.697.953	2.723.443	2.851.042	2.851.042	2.851.042	2.851.042
Holstebro	2.112.768	2.119.985	2.239.557	2.239.557	2.239.557	2.239.557
Horsens	3.584.595	3.971.957	3.956.694	3.956.694	3.956.694	3.956.694
Ikast-Brande	774.357	764.309	869.407	869.407	869.407	869.407
Lerwig	696.186	744.258	807.504	807.504	807.504	807.504
Norddjurs	808.660	759.776	1.051.860	1.051.860	1.051.860	1.051.860
Odder	349.794	417.930	651.441	651.441	651.441	651.441
Randers	6.176.049	5.710.591	6.262.845	6.262.845	6.262.845	6.262.845
Ringkøbing-Skjern	1.458.029	1.642.272	1.740.993	1.740.993	1.740.993	1.740.993
Samsø	385.887	346.803	365.567	365.567	365.567	365.567
Silkeborg	4.610.167	4.249.001	4.566.043	4.566.043	4.566.043	4.566.043
Skanderborg	1.108.297	1.202.661	1.549.068	1.549.068	1.549.068	1.549.068
Skive	2.108.668	2.082.711	2.213.006	2.213.006	2.213.006	2.213.006
Struer	545.214	474.982	534.437	534.437	534.437	534.437
Syddjurs	1.028.924	981.227	1.279.546	1.279.546	1.279.546	1.279.546
Viborg	3.375.666	3.223.271	3.371.433	3.371.433	3.371.433	3.371.433
Århus	32.776.911	30.054.464	34.491.172	34.491.172	34.491.172	34.491.172
Overført fra 2007		4.500.000				
I alt	112.784.315	112.957.581	118.355.618	118.355.618	118.355.618	118.355.618

Århus, 17. oktober 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag 24. oktober 2008 kl. 9.30
Regionshuset,
Regionsrådssalen,
Skottenborg, 8800 Viborg**

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



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
2. oktober 2008	1-21-1-08	Niels Næsselund	nhn@midttrafik.dk	8740 8239

Byrdefordelingsprincipper 2009

Repræsentantskabet i Midttrafik skal ifølge Midttrafiks vedtægter § 9 "godkende Bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parterers tilskud til selskabets finansiering" - i det følgende omtalt som byrdefordeling.

Byrdefordelingsmodellen tager udgangspunkt i Midttrafiks vedtægter § 25:

"Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel.

Stk. 2. En region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.

Stk. 3. Bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinier for selskabets finansiering."

Budget 2009 blev godkendt af bestyrelsen 12. september 2008. Budgettet hviler på de samme principper for byrdefordeling som budget 2007 og 2008. Midttrafiks revision har i forbindelse med revision af regnskab 2007 gjort opmærksom på, at Midttrafiks principper for byrdefordeling blev besluttet af flere omgange hen over sommeren og efteråret 2006, og det vil være hensigtsmæssigt, at præsentere principperne samlet som fremtidig reference. I det nedenstående gennemgås de principper for byrdefordeling, der blev godkendt på møder i den forberedende bestyrelse ("Underudvalget vedr. dannelse af trafikelskab i Region Midtjylland") på møder hhv. 1. juni 2006, 26. juni 2006, 31. august 2006 og 26. september 2006. Principperne blev godkendt summarisk af Repræsentantskabet på det konstituerende møde 5. januar 2007 og fremlagt som baggrundsnotat til repræsentantskabsmødet 26. oktober 2007.

Principper for byrdefordeling

Midttrafiks aktiviteter er fordelt på 3 driftsbudgetter og et budget til trafikelskabets fælles opgaver og administration ("trafikelskabets budget").

Driftsbudgetter

De tre driftsbudgetter er:

- buskørsel (budget 2009: 1.405,1 mio. kr. brutto; 793,4 mio. kr. netto), hvor nettoudgiften til hver enkelt rute finansieres af en bestiller (kommune eller regionen); bestilleren betaler udgiften til drift af ruten og får indtægterne fra ruten (nogle udgifter fra salg på fx rutebilstationer og ved omstigning fordeles efter nogle principper for indtægtsfordeling, der blev særskilt godkendt af Bestyrelsen 31. august 2006).
- privatbaner (budget 2009: 43,1 mio. kr. brutto; 28,7 mio. kr. netto), hvor regionen betaler nettoudgiften for alle aktiviteter.
- handicapkørsel (budget 2009: 53,9 mio. kr. brutto; 46,3 mio. kr. netto), hvor kommunerne betaler nettoudgiften, således at alle driftsomkostninger betales af den kommune, der har visiteret kunden til kørslen, og egenbetalingen tilfalder den pågældende kommune; særlige administrationsudgifter (fx særligt it-system og personale) i forbindelse med koordineret kørsel fordeles mellem kommunerne efter antallet af ture det pågældende år.

Midttrafik udfører desuden i et vist omfang indtægtsdækket virksomhed, hvor der fx arbejdes med at forberede Letbanen eller udføres koordineret kørsel for regionen i forbindelse med patientkørsel. Sådanne ordninger er fuldt indtægtsdækket og beror på konkrete aftaler med de pågældende bestillere.

Trafikselskabets budget

Trafikselskabets budget (budget 2009: 118,4 mio. kr.) er delt op i dels trafikfaglige fællesudgifter (ca. 38 %), dels i løn- og personalerelaterede udgifter (ca. 62 %). Budgettet blev fra 2007 effektiviseret og reduceret med 10 % i forhold til de afgivende myndigheders udgifter til de samme aktiviteter. Effektiviseringsgevinsten blev i 2007 fastholdt i Midttrafik som en etableringspulje, men fra og med 2008 har budgettet været reduceret med 10 %.

Trafikfaglige fællesudgifter

Trafikfaglige fællesudgifter er de udgifter ud over driftsudgifterne, der knytter sig direkte til den kollektive trafik: rutebilstationer, billetteringsudstyr og tællinger, tilskud til x-bus-sekretariat, Rejsekort A/S, kontrolafgifter, information og markedsføring, kvalitetssikring, tilskud til øvrige sekretariater (især bus/tog) og diverse, konsulenthjælp samt trafikfaglig it.

Princippet for fordeling af de trafikfaglige fællesudgifter er, at så mange som muligt af udgifterne fordeles efter den enkelte bestillers forbrug:

- udgifter til rutebilstationer/terminaler efter antal afgangse fordelt mellem relevante bestillere
- billetteringsudstyr ift. det, der anvendes på ruterne fordelt på den enkelte bestiller
- X-bus-sekretariat – kun Region Midtjylland
- tællinger fordeles efter omfanget af tællinger på de enkelte ruter
- kontrolafgifter – indtægten tilfalder bestilleren
- Rejsekort A/S den overførte forpligtelse fra VAT betales af de, der har fået andele af VAT's egenkapital; Regionen og Horsens og Hedensted kommuner.

I budget 2009 drejer det sig om ca. 42 % af de trafikfaglige fællesudgifter.

Resten af de trafikfaglige fællesudgifter fordeles på alle bestillere efter køreplantimer:

- Trafikfaglige EDB og IT-systemer
- Information/markedsføring (fx Rejseplanen)
- Kvalitetssikring (inkl. rejsegaranti)
- tilskud til fællessekretariater (især Bus/Tog-sekretariatet) og diverse.

Løn og personalerelaterede udgifter

Løn og personalerelaterede udgifter (husleje, kurser, rejser, almindelig it m.m.) fordeles efter de antal stillinger, der er beskæftiget med opgaven.

Udgiften fordeles på de driftsopgaver, de vedrører og fordeles på relevante bestillere. Løn og personalerelaterede udgifter fordeles således:

- personale vedr. buskørsel og generel administration fordeles på alle bestillere efter køreplantimer
- personale vedr. privatbaner betales af Region Midtjylland
- personale vedr. billetkontrol i Århus Kommune betales af Århus Kommune
- personale vedr. handicapkørsel fordeles på kommunernes efter valgt ordning og antal ture.
- personale vedr. trafikkontrol uden for Århus Kommune fordeles på de øvrige kommuner og Regionen efter køreplantimer
- personale vedr. rutebilstationer fordeles som rutebilstationer i øvrigt.

- eventuelle ekstra-opgaver for enkeltbestillere afregnes efter aftale til en fast pris for timeforbruget til dækning af løn og personalerelaterede udgifter.

Af løn og personalerelaterede udgifter fordeles ca. 60 % efter køreplantimer, resten på de konkrete bestillere eller fordeles i forhold til anvendelsen af handicapkørsel.

De dele af såvel trafikfaglige fællesudgifter som løn og personalerelaterede udgifter, hvor byrdefordelingen foregår efter køreplantimer, er det besluttet, at visse ruter får 50 % rabat. Det drejer sig om de ruter, der er planlagt ud fra skoleelevers behov og hvor der ikke er en sammenhæng med den øvrige kollektive trafik. For disse ruter er der behov for en kort planlægningshorisont, da de skal kunne tilpasse sig ændringer i fx skoleelevers bopæl. Men det er af kommunen besluttet, at øvrige borgere skal have mulighed for at benytte ruterne, hvorfor kommunen har overdraget ruterne til Midttrafik, frem for selv at administrere ruterne som speciel rutekørsel med skoleelever. Disse ruter får rabat på den del af trafikskabsbudget, der fordeles efter køreplantimer hos Midttrafik til gengæld for, at kommunen påtager sig flere af arbejdsopgaverne med ruterne - fx planlægning, da kommunerne selv har viden om ringetider og trafikfarlige veje.

Grundlag for byrdefordeling

Aktivitetsomfang

Principperne for byrdefordeling finder anvendelse på det faktiske aktivitetsomfang i det pågældende år.

På budgetlægningsstidspunktet fordeles nettoudgifterne ud fra det forventede aktivitetsomfang, men den endelige fordeling finder sted ved regnskabsaflæggelse på baggrund af det faktiske aktivitetsomfang, der er registreret i det pågældende regnskabsår. Et tilsvarende princip anvendes i Sydtrafik og Nordjyllands Trafikselskab. I det vedlagte budget for 2009 fremgår det, hvordan fordelingen vil være på de enkelte bestillere på baggrund af det forventede aktivitetsomfang.

Den forberedende bestyrelse traf på møder 31. august 2006 og 26. oktober 2006 beslutning om a'conto-opkrævninger og endelig regulering ved regnskabsaflæggelsen. Midttrafik håndterer således byrdefordelingen på en måde, så:

- Midttrafik opkræver fra alle kommuner og regionen a'conto månedsvist forud et beløb svarende til kommunen/regionens andel af Midttrafiks budgetterede nettoudgifter til busdrift, handicapkørsel, privatbaner samt af Midttrafiks budget til fællesaktiviteter og lønninger.
- alle a conto betalinger fastsættes ud fra det budgetterede aktivitetsomfang
- der ved regnskabsaflæggelsen foretages en regulering, så den endelige byrdefordeling baseres på det faktiske aktivitetsomfang

Midttrafik er et selskab uden formue og finansieres af bestillerne i hvert regnskabsår. Beslutningen om a conto indbetalinger månedsvist forud er vigtig af hensyn til Midttrafiks likviditet. Midttrafik foretager derfor løbende økonomiopfølgning, og ved væsentlige ændringer i de forventede regnskaber, forelægges et revideret budget for Bestyrelsen. Det var eksempelvis tilfældet, da regnskab 2007 viste væsentligt færre indtægter end budgetterede. Ud over en efterregulering i forbindelse med regnskabet for 2007, besluttede Bestyrelsen på sit møde 23. maj 2008 at justere budgettet for 2008 og meddele dette til bestillerne, så a conto bidragene kunne tilpasses med henblik på at minimere Midttrafiks likviditetsbehov og holde efterreguleringerne for 2008 på et minimum. Denne beslutning er meddelt bestillerne og Repræsentantskabet orienteres hermed. Der er endnu ikke fundet en løsning med Region Midtjylland, men evt. øgede renteudgifter finansieres af den bestiller, hvor problemet kan henføres til.

Da Midttrafiks likviditetsmuligheder er begrænsede, vil renteudgifter til et likviditetstræk forårsaget af en bestiller, der ikke tilpasser sit a conto bidrag ud fra det justerede budget, blive pålignet den enkelte bestiller som en driftsudgift, der ikke udhuler trafikskabets budget og dermed medfører merudgifter for andre bestillere. Selv med denne fordeling af renteudgifter vil Midttrafik fortsat arbejde for at minimere forskellen på a conto indbetalinger og forventede nettoudgifter, da Midttrafiks kreditmuligheder er begrænsede.

Midttrafiks princip om at anvende faktiske aktivitetstal til den endelige fordeling betyder, at væsentlige reduktioner i fx Region Midtjyllands eller Århus Kommunes kørselsomfang efter budgettets vedtagelse vil medføre, at de øvrige bestillere skal betale en større andel af de fælles omkostninger i trafikskabets budget. Hvis Region Midtjylland fx reducerer sine aktiviteter med 10 % (svarende til ca. 83.000 køreplantimer), vil Region Midtjylland spare ca. 6,5 % af sin udgift til trafikskabets budget (svarende til ca. 1,7 mio. kr.), mens de øvrige bestillere alt andet lige vil skulle betale ca. 4 % mere til trafikskabets budget. Stigningen i de enkelte bestillers bidrag svarer til ca. 10.000 kr. for de mindste kommuners vedkommende til ca. 150.000 kr. for Randers og 780.000 kr. for Århus Kommunes vedkommende.

Tilsvarende vil en reduktion på 10 % af Århus Kommunes aktivitetsomfang (svarende til ca. 59.000 køreplantimer) medføre en reduktion i Århus Kommunes andel på 7,5 % (svarende til ca. 1,4 mio. kr.), mens de øvrige bestillers udgift stiger med ca. 3 %.

Årsagen til, at bestilleren ikke får en reduktion i bidraget svarende til reduktionen i aktivitetsomfanget er, at trafikskabets budget fordeles på færre køreplantimer, og de resterende timer hos den bestiller, der reducerer, således også får en større andel af det samlede budget.

Hvis der opstår væsentlige ændringer i enkelte bestillers aktivitetsomfang i løbet af et budgetår, således at øvrige bestillers andel af trafikskabets budget ændres mærkbart, vil administrationen forelægge dette for Bestyrelsen i forbindelse med økonomiopfølgning, således Bestyrelsen bliver orienteret om, hvilken økonomisk betydning én bestillers aktivitetsændring får for de øvrige bestillere. Berørte bestillere orienteres herefter.

Timesagsstyring

Den forberedende bestyrelse besluttede i 2006, at Midttrafik skulle indføre et timesagsstyrings-system til en mere præcis fordeling af udgifterne til løn og personalerelaterede udgifter for så vidt angår den del af udgifterne, der hidtil har været fordelt efter køreplantimer. Timesagsstyringsværktøjet blev indført i efteråret 2007. På baggrund af erfaringerne fra 2007 anbefalede Bestyrelsen på sit møde 20. juni 2008, at byrdefordelingen foregår som hidtil, og at store enkeltprojekter betales særskilt af den enkelte bestiller eller godkendes af Bestyrelsen til fælles finansiering. Bestyrelsen besluttede desuden, at der følges op på de konkrete resultater af timesagsstyring over en længere periode, så en eventuel beslutning om ændring af byrdefordeling kan træffes på længerevarende erfaringer.

Principperne for byrdefordeling af løn og personalerelaterede udgifter vil i 2009 derfor også være på baggrund af køreplantimer. En eventuel ændring af princippet vil blive forelagt Bestyrelsen i foråret 2009 med virkning fra 2010.

Århus, 17. oktober 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag 24. oktober 2008 kl. 9.30
Regionshuset,
Regionsrådssalen,
Skottenborg, 8800 Viborg**

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

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
2. okt. 2008	1-27-3-07	Niels-Jørgen Danielsen	njd@midttrafik.dk	8740 8238

Principper i indtægtsdeling i Midttrafik

Indledning

I Midttrafik skal udgifter og indtægter ved buskørsel deles mellem bestillerne, således at hver part afholder sin andel af udgifterne og modtager sin andel af indtægterne. I princippet skal der laves særskilte beregninger på ruteniveau og passagerindtægterne skal henføres til hver enkelt rute, som den enkelte bestiller (finansieringspart) har det økonomiske ansvar for.

Målet med indtægtsdelingen er at fordele indtægterne mellem bestillerne på retfærdig vis. Princippet er, at indtægter fra rejser på busruter, der finansieres af en bestiller, tilfalder denne finansieringspart. Indtægter fra rejser der benytter flere busruter fra flere finansieringsparter deles mellem disse.

Principper i indtægtsfordelingen.

Midttrafiks samlede passagerindtægter fra busdrift udgør ca. 620,- mio. kr. En stor del af disse indtægter sker uden for busserne. Det er eksempelvis indtægter ved skolekort, uddannelseskort, salg på rutebilstationer, salgssteder og centralt salg via Midttrafik. Det estimeres, at ca. 55-60 % af indtægterne genereres uden for busserne.

Ved fordelingen er det overordnede princip, at det er kundernes anvendelse af billetterne, dvs. forbruget af rejser på den enkelte rute, der lægges til grund for fordelingen. Det sker ikke på grundlag af, hvor salget af billet/kort til kunden er sket.

Det betyder, at fordelingen blandt andet må baseres på tællinger og analyser af kundernes rejsemønster på ruterne. Det er især relevant på de regionale ruter og i bybus-systemer, hvor kundernes billetbrug i højere grad sker på tværs af ruter og i øvrigt også mellem bus og tog. På mindre lokalruter, der hovedsageligt er tilrettelagt for at tilgodese betjening af kommunale skoler, er indtægterne fra øvrige kunder meget begrænsede. Det er eksempelvis rabatruter og mindre lokalruter. Mange af disse ruter anvender enten 0-takst eller simpeltakst (garderobe billetter) og det er ikke nødvendigt at fordele indtægterne.

Der indgår følgende hovedelementer ved deling af indtægter i Midttrafik:

- passagertal
- billetbenyttelse
- rejselængder
- kombinerede rejser
- omstigningsandele

Passagertal

Passagertal skal foreligge på et rimeligt detaljningsniveau. Antallet af passagerer skal kunne opgøres på hver rutetype og for hver finansieringspart. Passagertallet bør fastlægges uafhængigt af indtægten, da indtægten i et fælles billetssystem ikke kan henføres direkte til de enkelte ruter. Passagertallet fastlægges på baggrund af tællinger, der opregnes til et årligt passagertal.

Billetbenyttelse.

Kendskab til kundernes brug af forskellige billettyper er nødvendig, for at kunne beregne indtægterne korrekt på de enkelte grupper af ruter. Der er ikke samme fordeling mellem billet-

ter/klippekort/periodekort for de enkelte rutetyper. Eksempel på billetfordeling er kundernes brug af kontantbillet, klippekort, periodekort, skolekort, uddannelseskort osv.. Endvidere skal fordeling mellem passagertyper dvs. voksen, barn og pensionist også kendes.

Rejselængde.

Rejselængden er også vigtig ved deling af indtægterne på de enkelte ruter. Nogle ruter er karakteriseret ved, at der er mange lange rejser og på andre ruter, er der mange korte rejser. Rejser på regionale ruter er karakteristisk mellem 3-5 takstzoner og rejser i bybus-systemer er på 1-2 takstzoner. Det har betydning for beregning af den gennemsnitlige indtægt pr. rejse.

Kombinerede rejser

Det er nødvendigt at skelne mellem "rene" rejser og "kombinerede" rejser. Rene rejser foretages alene med én rutetype, mens kombinerede rejser sker på flere ruter og evt. mellem forskellige finansieringsparter. Ved deling af indtægter på de kombinerede rejser, skal forholdet mellem rejselængderne hos hver finansieringspart fastlægges for at finde fordelingsgrundlaget.

Omstigninger.

Omstigninger mellem busruter benyttes for at beregne antallet af kunder der foretager skift. Omstigninger kan ske mellem 2 rutetyper i forskellige finansieringsparter eller mellem tog og bus. Omstigningsprocenter mellem ruterne har betydning, fordi der forekommer et indtægts-tab i forbindelse med rejser i omstigningszonen. Passageren betaler kun én gang for rejse i omstigningszonen, men benytter to transportmidler.

Anvendelse af principperne til indtægtsdeling.

I 2006 er opstillet en datamodel for fordeling og i 2007 er gennemført en interviewundersøgelse af kundernes billetbrug og rejsemønstre i busser og privatbaner. Dataindsamlingen (stikprøvebasis) anvendes som en del af grundlaget for fordeling af indtægterne på busruterne. Stikprøven er stratificeret i grupper af busrute og i dagtyper og tidsbånd. Resultaterne fra de indsamlede data skal opregnes med et årligt passagertal pr. busruter, (gruppe af busruter) til en beregnet omsætning. Midttrafiks faktiske indtægter fordeles herefter i forhold til den beregnede omsætning pr. rute.

Et væsentligt element ved opregning til årstal er passagertællinger. I 2007 blev der ikke gennemført en passagertælling i Midttrafik. Eneste mulighed var at anvende ældre tællinger fra 2006. I det aflagte regnskab vedr. busdrift for 2007, har administrationen valgt **ikke** at anvende de skitserede principper som fordelingsgrundlag, fordi modellen og data ikke gav et fornuftigt resultat. I stedet lavede administrationen en fordeling efter bedste faglige skøn, som efterfølgende blev gennemgået med hver enkelt bestiller med henblik på justeringer.

Administrationen arbejder på at datagrundlaget bliver mere anvendeligt i 2008. Der gennemføres en passagertælling på alle ruter i 2008 (undtagen bybusserne i Århus). De økonomiske beregninger i indtægtsdelingen afdækkes og justeres i forhold til den viden Midttrafik har fået i mellemtiden. Midttrafiks registreringer af passagerindtægterne er blevet væsentligt forbedret siden 2007, fordi indtægter fra skolebusruter og små lokalruter (og rabatruter) nu registreres anderledes i administrationen. Indtægterne fra disse ruter er minimale, og de kan i 2008 fordeles direkte til bestillerne uden om fordelingsprincipperne.

Passagertallet for bybusserne i Århus må fastlægges på særlig måde. Fra sept. 2006 ophørte Trafikskabet Århus Sporveje med at registrere rejser i bybusserne på grundlag af fotocelle registreringer. Midttrafik beregner et passagertallet for rejser i bybusserne på baggrund af salgsomsætning. Rejsetallet beregnes ud fra bedste faglige viden, der afstemmes med Århus Kommune. Det er administrationens vurdering, at fastlæggelse af passagertallet på denne måde ikke får betydning for de øvrige bestillere.

Samlet set forventes det, at administrationens grundlag for at fordele indtægterne i 2008 er blevet forbedret i forhold til 2007, og at modellen vil blive brugt til regnskab 2008.

Århus, 17. oktober 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag 24. oktober 2008 kl. 9.30
Regionshuset,
Regionsrådssalen,
Skottenborg, 8800 Viborg**

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



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
7. oktober 2008	1-00-3-08	Henning Nielsen	hni@midttrafik.dk	87 40 82 68

Overzicht over konkrete køreplanprojekter 2008 og 2009

2008

Rute 101: Skanderborg – Viby – Skejby Sygehus – Vejlbj – Hornslet

Ruten blev iværksæt december 2007 med henblik på at tiltrække pendlere på en rute der ikke kører via Århus Centrum. Ruten vil blive evalueret i efteråret 2008 ved hjælp af passagertælling og spørgeskemaundersøgelse.

Karup Lufthavn: Bedre betjening med enkelte ture til Karup Lufthavn

2009

Rute 124: Hammel – Århus N

Ruten etableres til januar 2009 med det formål at sikre direkte pendlerforbindelser fra Hammel til Århus N. Ruten afventer endelig godkendelse i Regionen.

Ny rute: Silkeborg – Århus N

Midttrafik arbejder med forslag til etablering af direkte busforbindelse mellem Silkeborg og Århus N, med det formål at sikre direkte pendlerforbindelser. Evt. etablering af ruten skal drøftes med Regionen.

Udvikling af rute 118: Randers N – Århus

Midttrafik arbejder med forslag om at udvikle den nuværende rute 118 Randers – Århus, så den starter i Randers N. Dermed undgår passagerer til/fra Randers N at skulle med anden bus til Randers Rutebilstation. Evt. udvikling af ruten skal drøftes med Regionen.

Udvikling af rute 103: Odder – Århus

Midttrafik arbejder med forslag om at udvikle den nuværende rute 103 Odder – Århus, så den fortsætter til Århus N. Dermed skabes direkte forbindelse fra Odder, Beder og Malling til Århus N. Evt. udvikling af ruten skal drøftes med Regionen.

Flere ruter: Kørsel på Grenåvej.

Set i lyset af etablering af ny motorvej og deraf følgende ændringer i de trafikale forhold på Grenåvej, undersøger Midttrafik pt. Mulighederne for mere effektiv drift af ruterne på Grenåvej. Det overordnede formål, er at sikre en bedre spredning af turene og evt. mulighed for hurtigere befordring til Århus.

Bybusser:

Konkrete overvejelser om ændringer i bybussystemerne i Horsens, Holstebro og Viborg. Arbejde med etablering af områdeplan for buskørsel i Århus (såvel bybusser som regionalbusser). Arbejde med trafikplan for Randers der fastlægger mål for den kommunale busbetjening, med henblik på indførelse af incitamentsaftaler med den vognmand, der vinder udbuddet i 2009.

Århus, 17. oktober 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag 24. oktober 2008 kl. 9.30
Regionshuset,
Regionsrådssalen,
Skottenborg, 8800 Viborg**

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



Resumé af rapporten "Hvor blev de af? Passagerudviklingen i Hovedstadsområdet 2002-2007"

Der er lavet en analyse af kundeudviklingen i Hovedstadsområdet fra 2002 til 2007. Begrundet i en række investeringer var forventningen, at antallet af rejser ville stige med 12 %, men faktisk er samme niveau som i 2002. Rapportens konklusioner drøftes.

Der er gennemført store investeringer i kollektiv trafik i Hovedstadsområdet, fx udbygning af Metro, ringbaner, nye S-tog, udvidet regional togdrift og indførelse af et A-busnet. Forventningen var en kundefremgang på 12 % frem til 2007, men antallet af rejser er det samme som i 2002.

Der er flere, der bruger Metro, regionale tog og S-tog, men den fremgang er reduceret af markant tilbagegang inden for bustrafikken.

Rapporten peger på en række forhold, der kan forklare dette.

For det første udefra kommende faktorer:

- ændret alderssammensætning (færre indbyggere i de aldersgrupper, der normalt anvender kollektiv trafik).
- ændrede pendlingsmønstre (øget pendling i rejserelationer, hvor den kollektive trafik står svagt).
- bedre økonomi (flere har råd til bil).
- konkurrenceforholdet mellem bil og kollektiv trafik er ændret til fordel for biler (tid og pris).
- vækst i cykeltrafik.

For det andet interne faktorer:

- omfattende takststigninger.
- nedskæring af busdrift.
- dårligere sammenhæng mellem bus og tog.
- dårlig rettidighed, nye spor og vejarbejder samt ustabil drift pga. manglende lokofører og chauffører.
- manglende information om uregelmæssig drift og overfyldte tog.
- dårlig vedligeholdelse og rengøring af stationer.
- dårligt image.

Rapporten understreger, at trafikselskaberne kan påvirke udviklingen, men der skal en række koordinerede tiltag til (ikke prioriterede):

- takster (ingen nærmere dokumentation)
- forbedring af den kollektive trafiks image, især på grundproduktet.
- stabilisering af drift.
- bedre information.
- bedre rengøring og vedligeholdelse af stationer.
- styrke samarbejdet mellem de mange aktører i Hovedstadsområdet.
- bedre sammenhæng mellem bus, tog og metro – og bedre samarbejde med vejmyndigheder.
- indtænke kollektiv trafik i kommunerne planlægning, fx vedrørende lokalisering m.m.
- styrke kollektiv trafik på tværs af byfingrene.
- fastholde unge brugere mellem 16 og 25 år.

Selvom det er specifikke forhold i Hovedstadsområdet, er både analyse og konklusion væsentlig, når udviklingen i Midtjylland skal vendes, både for så vidt angår den daglige drift og ved større investeringer, som fx den kommende letbane i Århus-området.

Fælles Passageranalyse

Hvor blev de af?

Passagerudviklingen i hovedstadsområdet
2002-2007



COWI A/S

Parallevej 2
2800 Kongens Lyngby

Telefon 45 97 22 11
Telefax 45 97 22 12
www.cowi.dk

Fælles Passageranalyse

Hvor blev de af?

Passagerudviklingen i hovedstadsområdet
2002-2007

Dokument nr. jse-0003029
Revision nr. 1
Udgivelsesdato 22. juli 2008

Udarbejdet JGL/JSE
Kontrolleret PV
Godkendt JSE

Indholdsfortegnelse

1	Sammenfatning	3
1.1	Eksterne faktorer	5
1.2	Interne faktorer	6
1.3	OTM-beregninger	8
1.4	Landsudvikling i bustrafikken	8
1.5	Mulige tiltag	9
2	Baggrund	13
2.1	Passagerudvikling	13
2.2	Forbedringer af den kollektive trafik	14
2.3	Problemer for den kollektive trafik	15
2.4	Indhold	16
3	Marked	17
3.1	Flere indbyggere	17
3.2	Ændret aldersfordeling	18
3.3	Lokalisering af arbejdspladser og bosatte beskæftigede	19
3.4	Ændret pendlingsmønster	21
4	Transportmarkedet	23
4.1	Kollektiv trafik	23
4.2	Biltrafikken	25
4.3	Cykeltrafik	25
5	Eksterne årsager	27
5.1	Bedre økonomi	27
5.2	Konkurrenceforhold bil/kollektiv trafik	28
6	Produktet	33
6.1	Rettidighed og pålidelighed	33
6.2	Sammenhæng mellem tog og bus	34

6.3	Tilpasninger af busdriften	38
6.4	Sporarbejder	40
6.5	Kvalitet	41
6.6	Information	42
6.7	Rengøring og vedligeholdelse af stationer	43
6.8	Value for money	43
7	Beregninger i OTM	45
7.1	2000-2004	45
7.2	2006-beregning	48
7.3	Samlet udvikling	50
8	Tiltag	51
9	Kilder	55

1 Sammenfatning

DSB, DSB S-tog, Metro og Movia har i fællesskab gennemført et analysearbejde med det formål, at identificere årsagerne til at passagertallet ikke har udviklet sig som forventet i perioden fra 2002 til 2007. Denne rapport beskriver resultaterne af analyserne, der er foretaget. Sammenfatningen opsummerer kort hovedkonklusionerne.

Fra 2002 til 2007 er der gennem store investeringer dels til nyanlæg og dels til driftsudvidelser i den kollektive trafik i hovedstadsområdet samlet set sket en forbedring af den kollektive trafik. Med udgangspunkt i modelberegninger i OTM i 2001 var forventningen, at stigningen i antallet af rejser i den kollektive trafik i hovedstadsområdet ville være omkring 12 % frem til og med 2007. Antallet af påstigninger forventedes at blive øget med 19 %.

De gennemførte forbedringer i perioden omfatter:

- Metro udbygget etapevis i 2002 og 2003 samt senest i 2007 med 3. etape til Lufthavnen.
- Udbygning af Ringbanen med 6 nye stationer og med ny forbindelser til Høje Taastrup banen og fra 2007 også forbindelse til Køge Bugt banen.
- Færdiggørelse af dobbeltspor til Frederikssund og etablering af 2 nye stationer på denne banegren.
- Udskiftning af samtlige 2. generations S-tog med nye S-tog.
- Udvidelse af driften på regionaltogene på Kystbanen og Kastrupbanen.
- Etablering af A-busnet med hyppig drift og tilpasning af busnet til metro og Ringbane.
- Materiellet på lokalbaner i Nordsjælland er i løbet af 2006 og 2007 fornyet.

Udviklingen i det samlede antal rejser med kollektiv trafik i hovedstadsområdet har ikke været som forventet. Det samlede antal rejser internt i hovedstadsområdet er stort set på samme niveau - ca. 255 mio passagerer pr. år - som i 2002.

Det uændrede passagertal dækker over store forskydninger mellem trafikssystemerne i hovedstadsområdet. En del buspassagerer benytter nu metroen, der også har genereret nye passagerer. Passagertallet i busserne er faldet med ca. 20 mio. fra 186 til 166 mio (10,9 %).

Metroens samlede passagertal i 2007 var 39,6 mio. Heraf kommer en del fra busserne, mens de øvrige rejser enten er helt ny-genererede rejser eller rejser, hvor man tidligere alene benyttede et af de øvrige kollektive trafiksystemer - dvs flere omstigningsrejser.

I regional togene er det årlige passagertal steget fra 22 mio. til 25 mio. (13,4 %). I S-togene er passagertallet steget 2,1 % fra 87 mio. til 89 mio.

Rejser med tog ind i/ud fra hovedstadsområdet fra Sjælland er steget fra 8,6 mio. rejser i 2002 til 9,2 mio. rejser i 2007 (7,2 %). I samme periode er antallet af rejser pr. år over Øresund til hovedstadsområdet steget med 73,5 % fra 4,2 mio. til 8,0 mio. Rejser ind i/ud af hovedstadsområdet, der foretager omstigning til S-tog, metro eller bus indgår i den samlede opgørelse over passagererne i hovedstadsområdet. En del af stigningen i antallet af rejser ind i/ud af hovedstadsområdet er således medregnet i det samlede passagertal i hovedstadsområdet. Stigningen i antallet af rejser ind- og ud af hovedstadsområdet, der ikke foretager omstigning, udgør 1,4% af det samlede passagertal i hovedstadsområdet. Medregnes disse passagerer i en samlet opgørelse over antallet af passagerer i hovedstadsområdet, er passagertallet således steget med 1,4%.

Bag udviklingen i passagertallet i de enkelte systemer ligger store ændringer i omstigningsmønstret mellem trafikssystemerne. Der er kommet nye omstigningsrejser mellem metroen og de øvrige trafiksystemer, mens omstigninger til og fra busserne er faldet.

Analyserne i denne rapport peger på at årsagerne til udviklingen både skal findes blandt udefra kommende forhold og faktorer, som trafiksselskaberne selv har indflydelse på.

Denne rapport indeholder hovedresultaterne af analyserne af baggrunden for udviklingen i passagertallet i den kollektive trafik. Analyserne har omfattet udviklingen i

- passagertal
- takster
- udbud
- regularitet og forsinkelser
- omstigning
- kvalitetsmålinger
- demografisk udvikling
- økonomisk vækst og bilejerskab
- biltrafik- og cykeltrafik
- vejrdato
- rejsetider med S-tog og bil

- lokalisering af boliger og arbejdspladser samt pendling på baggrund af analyser udført af By - og Landskabsstyrelsen

Herudover er anvendt resultater fra

- kundetilfredshedsanalyser
- præferenceanalyser udført for DSB S-tog og Movia
- benchmarking af europæiske trafikskaber (BEST)

Endelig er der foretaget en analyse i OTM, hvor udvalgte parametres indflydelse på udviklingen i antallet af kollektiv rejser er vurderet.

I denne rapport er alene medtaget de resultater af analyserne, som er vurderet som væsentlige for udviklingen. Samtlige analyser er beskrevet i detaljer i selvstændige notater.

1.1 Eksterne faktorer

De væsentligste udefra kommende faktorer er:

- *Ændret alderssammensætning af befolkningen*
Analyserne af befolkningens alderssammensætning viser, at der er blevet færre indbyggere i aldersgrupperne, der normalt anvender kollektiv trafik.
- *Ændret lokalisering af arbejdspladser og boliger*
By- og Landskabsstyrelsens analyser af lokaliseringen af arbejdspladser og bosatte arbejdstagere viser, at der fra 1994 til 2006 er sket en vækst i arbejdspladser og bosatte i områder, der er dårligt betjent med kollektiv trafik. Væksten i arbejdspladsen udenfor stationsnære områder har været større end i de stationsnære områder, og der er samtidig sket en vækst i antallet af arbejdstagere bosat i områderne udenfor fingerbyen. I de indre dele af fingerbyen, hvor den kollektive trafikbetjening er bedre, er der sket et fald i antallet af arbejdstagere.
- *Ændring i pendlingsmønstret*
By- og Landskabsstyrelsens analyser af pendlingsstrømmene i perioden fra 1994 til 2006 viser, at pendlingsafstandene øges, flere pendler nu ind fra områder udenfor hovedstadsområdet (resten af Sjælland og Skåne). På Sjælland sker indpendlingen især fra ikke stationsnære områder. Pendlingen på tværs i hovedstadsområdet er øget. Pendlingen øges således over afstande og rejserelationer, hvor den kollektive trafik konkurrencemæssigt står svagt i forhold til bilen.

Pendlingen er øget i centralkommunerne. Der er sket en øget bosætning i centralkommunerne ligesom antallet af arbejdspladser her er øget. Pendlingen ind i centralkommunerne, hvor den kollektive trafik giver et godt tilbud er uændret. Pendlingen ud af centralkommunerne er øget. Her står den kollektive trafik knapt så stærkt i betragtning af, at en større del af arbejdspladserne end tidligere lokaliseres udenfor stationsnære områder.

En større del af pendlingen foregår således nu i relationer, hvor den kollektive trafik ikke er så konkurrencedygtig.

- **Bedre økonomi**
Væksten i BNP illustrerer den kraftige økonomiske vækst, der er foregået i perioden har medført at flere har fået råd til bil. Antallet af biler er steget i Hovedstadsområdet som helhed.
- **Konkurrenceforholdet mellem bil og kollektiv trafik er ændret til fordel for bilen.**
Taksterne i den kollektive trafik er i perioden steget med 29 %, mens benzinprisen er steget med 20 %. Til sammenligning er forbrugerprisindekset steget med 9 %. I nogle rejserelationer er prisen for rejse med kollektiv trafik på periodekort højere end marginalomkostningerne ved at køre i bil.

Konkrete målinger af rejsetiden med bil viser, at køretiden i nogle relationer specielt i morgenmyldretiden er øget kraftigt. Samlet set over døgnet er tidsforbruget dog mindre ved anvendelse af bilen og bilens frihedsgrader honorerer i større udstrækning de krav til og muligheder for transport, som det moderne samfund stiller.

- **Konkurrenceforholdet mellem cykel og kollektiv trafik**
TU-undersøgelserne og cykeltællinger specielt i centalkommunerne viser en vækst i cykeltrafikken. Cyklen bruges i stigende omfang til bolig-arbejdsstedsrejser i de centrale bydele, hvor den er et hurtigt og sundt transportmiddel over de relativt korte afstande i byen. I disse områder står cyklen som et konkurrencedygtigt alternativ til den kollektive trafik.

Cyklen bruges herudover i stigende grad i tilknytning til rejser med tog. Stigning i antallet af cykler medbragt i tog og antallet af parkerede cykler ved stationerne vidner herom.

1.2 Interne faktorer

De væsentligste faktorer, der ligger indenfor trafiksselskabernes eller disses ejeres muligheder for at påvirke, er:

- **Takststigninger**
Taksterne i den kollektive trafik er som nævnt ovenfor steget med 29 % fra 2002 til 2007. Takststigningerne alene i 2004, hvor statens tilskud til nedsettelse af taksterne forsvandt, var på ca. 12 %.
- **Nedskæringer af busdriften**
Busdriften blev reduceret med i alt 7 % i årene efter etableringen af metroen. Reduktionerne blev foretaget jævnt i hele hovedstadsområdet ud fra en strategi om at skære i det udbud, der var dårligst benyttet. Nedskæringerne skete både i det område, som metroen betjener og udenfor. Analyser af passagerudviklingen på forskellige linietyper viser, at reduktionen i områderne udenfor metroens betjeningsområde har påvirket passagererne nega-

tivt, da driftshyppigheden i forvejen i disse områder var lav. På tilbringerlinjerne, hvor driften er blevet reduceret (f.eks. fra 20 til 30 minutter) har passagerfracfaldet været på ca. 1 mio. passagerer (ca. 11%).

- **Dårligere sammenhæng mellem tog og bus**
En konsekvens af driftsreduktionerne i områderne udenfor metroens betjeningsområde har været en dårligere sammenhæng mellem tog og bus. På flere linier er frekvensen blevet reduceret med dårligere korrespondancer som konsekvens.

I stedet for 3 korrespondancer ved 20 minutters drift på banen, er der 1 god og 2 dårlige korrespondancer, når 20 minutters drift på toget skal kombineres med 30 minutters drift på en tilbringerbuslinie. Analyser af passagerudviklingen på sådanne linier viser, at passagertallet her falder mere end driftsreduktionen. Det samme billede kan genfindes i, at antallet af omstigere mellem S-tog og bus falder mere end overflytningen af omstigere til metroen giver anledning til.

- **Sporarbejder og dårlig rettidighed og pålidelighed**
S-banen og regionaltogene har været ramt af mange forsinkelser. Først på grund af mange fejl på infrastrukturen. Efterfølgende har den igangværende renovering af infrastrukturen medført planlagte driftsuregelmæssigheder med køreplanændringer og bus i stedet for tog. Passagertallet falder, mens renoveringen foregår og er typisk lavere i perioder af varierende længde efter gennemførelsen af sporarbejderne. Årsagen hertil er, at nogle passagerer finder andre transportmåder under sporarbejderne og fastholder disse efterfølgende.

En medvirkende årsag til reduceret pålidelighed er manglende lokoførere. Såvel S-tog som lokalbanerne har i slutningen af perioden oplevet en stigende mangel. Uregelmæssigheder i trafikken gør desuden at lokoførerne ikke befinder sig de rette steder på nettet.

DSB S-togs og Movias præferencemålinger viser, at passagererne lægger stor vægt på høj regularitet og pålidelighed. Kvalitetsmålingerne på S-banen viser stor utilfredshed med forsinkelserne her. Forsinkelser og dårlig regularitet har stor betydning for passagerernes tillid til og lyst til at bruge den kollektive trafik.

- **Manglende information**
Dårlig eller manglende information omkring driftsuregelmæssigheder er medvirkende til at reducere tilliden til produktet og kvalitetsoplevelsen. Kvalitetsmålingerne på S-banen viser lav tilfredshedsgrad omkring informationen.
- **Høje belægningsgrader**
Høje belægningsgrader generelt og i forbindelse med driftsuregelmæssigheder giver passagererne en oplevelse af dårlig service. Dette gælder specielt på de lange rejser på S-banen og i regionaltogene.

- Dårlig vedligeholdelse og rengøring af stationer
Kvalitetsmålingerne viser lav tilfredshed med rengøring af stationer og med vedligeholdelsen af udstyret på stationerne og selve stationerne. Ventetid opfattes som 3 gange så lang som køretid. Et dårligt indtryk af ventområdet påvirker passagerernes generelle opfattelse af den kollektive trafik negativt. Stationerne er endvidere togtrafikkens ansigt udadtil og det er her ikke-brugerne møder den kollektive trafik, f.eks. ved afhentning af passagerer. Et dårligt indtryk bekræfter ikke-brugernes valg.
- Passagerernes samlede opfattelse af den kollektive trafik afspejles tydeligt gennem de fælleseuropæiske benchmarking-analyser (BEST), hvor den kollektive trafik i København ligger blandt de laveste af de undersøgte byer på parameteren 'Value for money'. Den kollektive trafik er dyr og har lav kvalitet. Specielt efter de store takststigninger i 2004 i hovedstadsområdet faldt opfattelsen af, at prisen stod i en fornuftig relation til ydelsen, kraftigt.

1.3 OTM-beregninger

OTM-modellen har været udgangspunktet for forventningerne til udviklingen i den kollektive trafik. Der er derfor foretaget beregninger af konsekvenserne af ændrede forudsætninger i modellen.

Modelberegningerne viser, at den forventede stigning i passagertallet i den kollektive trafik på omkring 12 % fra 2002 til 2007 stort set er forsvundet som følge af takststigningerne i den kollektive trafik, øget bilejerskab og dårligere regularitet (beregnet som længere gennemsnitlig rejsetid). Modellen viser et samlet fald på 5% i antallet af rejser fra 2000 til 2006.

Takststigningerne i den kollektive trafik ud over pris- og lønudviklingen har i modelberegningerne medført et frafald på 9%, mens øget bilejerskab i modellen betyder et fald på 4% og dårligere regularitet på S-tog og metro betyder et frafald på 3%. Disse negative tendenser kan ikke opvejes af den forbedrede kollektive trafikbetjening (+4%), øget trafik ind i hovedstadsområdet (+ 2%) og forbedrede indkomstforhold som modellen vurderer at have betydet +1% i antallet af kollektiv rejser.

1.4 Landsudvikling i bustrafikken

Danske Regioner har i samarbejde med trafikskaberne i Danmark udarbejdet en analyse vedr. passagerudviklingen i den kollektive bustrafik i perioden 2003-2007.

Denne analyse viser et samlet fald i trafikskaberens passagertal på 9 % og deraf følgende manglende passagerindtægter på 4% og øget tilskudsbehov på 20% på trods af nedskæringer i driften på 6%. De væsentligste årsager til faldet i passagertallet er

- Nedskæringen i driftsudbuddet.

- Takststigningerne i perioden, specielt takststigningen i 2004 som følge af bortfaldet af Statens kompensation.
- Velstandsstigning, herunder en større andel af husstande med 1 og 2 biler.
- Bussens faldende konkurrenceevne i forhold til bilen. Man kommer længere for 20 kr. benzin i bil end på en busbillet til 20 kr.

Konklusionerne i analysen vedr. udviklingen på landsplan er således i overensstemmelse med konklusionerne vedr. udviklingen i hovedstadsregionen.

I hovedstadsregionen forstærkes udviklingen imidlertid af dårlig regularitet og pålidelighed som følge af et nedslidt banesystem, som udgør rygraden i den kollektive trafik samt et pendlingsmønster under kraftig forandring. Den faldende tendens opvejes dog af udbygningen af den kollektive trafik i form af metro, Ringbane, driftsudvidelser på regionalbanerne, nyt materiel på S-banen, A-busnet mm.

1.5 Mulige tiltag

Trafikselskaberne har mulighed for at påvirke udviklingen i antallet af passagerer på en række punkter, der er beskrevet i det følgende. Det er ikke umiddelbart muligt at prioritere tiltagene og ingen af tiltagene vender udviklingen alene.

- **Takster**

Staten har lagt loft over takstudviklingen, således at taksterne samlet set ikke kan stige mere end pris- og lønudviklingen.

Taksterne kan fortsat anvendes som en aktiv parameter i bestræbelserne på at tiltrække flere passagerer gennem rabatter og udvikling af nye billetprodukter. Rejsekortet er under udvikling og giver nye muligheder. Fastlæggelse af nye produkter skal koordineres med mulighederne i Rejsekortet.

- **Image**

Den kollektive trafiks image skal forbedres. Dette sker primært gennem en forbedring af produktet. Image-kampagner er ikke tilstrækkelige. Blandt de væsentligste imageforbedringer er stabilisering af driften, bedre information specielt omkring driftsuregelmæssigheder, bedre rengøring på stationer og sikring af sammenhængen i den kollektive trafik

- **Stabilisering af driften**

Driften i hele det kollektive trafiksystem skal stabiliseres mest muligt på et højt niveau for at genskabe tilliden til det samlede kollektive trafiksystem.

Der skal findes løsninger på betjeningen, der fastholder passagererne i forbindelse med sporarbejder. Omfanget af arbejder med vedligeholdelsen af infrastrukturen vil i årene fremover ligge på et højt niveau. Betjeningen

kan tage sigte på at minimere antal skift og rejsetidsforlængelser for passagererne. I forbindelse med sporarbejderne på Farum-banen i sommeren 2008 er indsatsen på dette område øget i samarbejde med Movia, der har intensiveret buskørslen i området omkring banen i ombygningsperioden.

Bevågenheden omkring nye potentielle problemer, der kan påvirke driften skal intensiveres. Manglen på lokofører og buschauffører er et af forholdene, der truer opretholdelsen af driften. Chaufførmangel på busserne søges løst ved at uddanne og ansætte udenlandske chauffører. Noget tilsvarende kan måske gøres for at løse manglen på lokomotivførere.

- **Bedre information**

Information generelt om driften og specielt i forbindelse med driftsuregelmæssigheder og sporarbejder skal styrkes.

Informationen om driftsuregelmæssigheder på tværs af systemerne kan styrkes. Information i busser og tog om driften på metroen - og omvendt giver passagererne et bedre samlet overblik.

- **Bedre rengøring og vedligeholdelse**

Bedre rengøring og vedligeholdelse af stationer er af central betydning for opfattelsen af den kollektive trafik. Passagererne opfatter ventetid som 3 gange så lang som køretiden. Oplevelsen af stationerne er derfor af stor betydning for den samlede opfattelse af rejsen. Stationerne er også det sted, hvor ikke-brugerne oftest møder den kollektive trafik f.eks. ved afsætning og afhentning af passagerer. Et negativt indtryk bekræfter ikke-brugerens fravalg af den kollektive trafik.

- **Det fælles produkt**

Samarbejdet mellem trafikskaberne i hovedstadsområdet skal styrkes med henblik på at få den kollektive trafik til at fremstå som et fælles produkt. Styrkelsen kan omfatte planlægning, driftsafvikling f.eks. sikring af korrespondancer, markedsføring mm.

- **Bedre sammenhæng mellem busser, tog og metro.**

Busser og lokalbaner, der korresponderer med S- og regionaltog bør have samme grundfrekvens. Der kan i samarbejde med kommunerne defineres et primært net af tilbringerbuslinier, der har minimum 20 minutters frekvens dagen igennem, så de fremstår som 'forlængelse af banerne ud i byerne'. Passagertællingerne viser, at tilbringerlinier med høj frekvens og pendulbusser kan fastholde passagertallet.

Bedre information på tværs af trafiksystemerne er ligeledes et middel til at skabe større integration.

Trafikskaberne bør fortsat gennem samarbejdet med kommuner, Vejdirektoratet, Banestyrelsen med flere søge at gøre den samlede kollektive rejse fra dør-til-dør til et attraktivt transport-tilbud. Der bør fortsat arbejdes med at skabe gode adgangsforhold til og ventefaciliteter ved stoppesteder

og stationer samt gode parkeringsmuligheder for såvel cykler som biler ved stationer og busknudepunkter.

- **Planlægning**

Trafikselskaberne skal i fællesskab gennem en proaktiv dialog med regioner og kommuner søge at påvirke placering af nye bolig- og erhvervsområder gennem information om konsekvenserne for den kollektive trafikbetjening. Dette gælder specielt busbetjeningen, hvor regioners og kommuners planer kan have stor indflydelse på kommunernes og regionernes omkostninger til busdriften.

For togbetjeningen er det afgørende, at især arbejdspladserne lokaliseres stationsnært. Et tættere samarbejde med kommunerne herom kan være med til at fremme en fortætning og stationsnær placering.

- **Styrkelse af den tværgående kollektive trafik**

Kun 4 % af den tværgående trafik i regionen betjenes kollektivt. Betjeningen på tværs af byfingrene skal forbedres i tæt samarbejde med kommuner og regioner. På kort sigt kan dette ske ved etablering af flere tværgående busforbindelser f.eks. efter S-bus-konceptet, som i den undersøgte periode har været i stand til at fastholde passagertallet. I konsekvens af, at der sker en udbygning af arbejdspladserne i de ydre dele af fingrene bør forbindelserne på tværs her også styrkes.

På længere sigt kan et virkeligt løft ske ved etablering af højklassede kollektive trafikforbindelser.

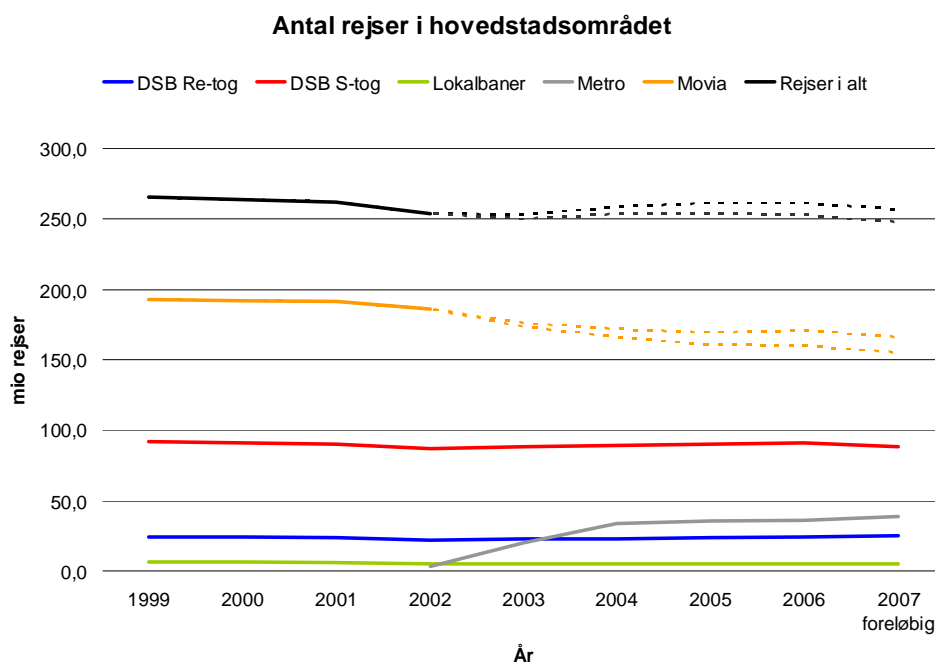
- **Fastholdelse af unge brugere**

Gruppen af unge (16-25 år) vokser ifølge befolkningsprognoserne i de kommende år. Denne aldersgruppe benytter den kollektive trafik i stor udstrækning. Der bør gøres en speciel indsats for at fastholde denne gruppe af brugere længere tid i den kollektive trafik.

2 Baggrund

2.1 Passagerudvikling

Passagertallet i den kollektive trafik i hovedstadsområdet har ikke udviklet sig i den positive retning, som det var forventet i forbindelse med de gennemførte forbedringer af den kollektive trafik i perioden fra 2002 til 2007.



Figur 2.1: Rejser med kollektiv trafik internt i hovedstadsområdet
Kilde: [1]

Det samlede passagertal (antal rejser) er steget fra 253,3 mio. til 256,9 mio. (ca. 1,5 %) fra 2002 til 2007 såfremt Movias passagertal korrigeres for mulige fejl i tællingerne. Uden denne korrektion er passagertallet faldet med 2,1 %. De to forskellige udviklinger er markeret med stiplede linier i figuren.

Den samlede udvikling dækker over markante forskydninger mellem trafiksystemerne. Metroen, hvis første strækning åbnede i 2002, havde i 2007 39,6 mio. passagerer. Movias busser har i samme periode mistet 20 mio. passagerer fra 186,0 mio. til 165,7 mio. passagerer pr. år svarende til 10,9 %. DSB Re-tog har

haft en vækst fra 22,2 mio. passagerer pr. år til 25,3 mio. (13,4 %). DSB S-tog har i perioden haft en vækst fra 86,6 mio. til 88,6 mio. passager pr. år (2,1 %)..

Rejser med tog ind i/ud fra hovedstadsområdet fra Sjælland er steget fra 8,6 mio. rejser i 2002 til 9,2 mio. rejser i 2007 (7,2 %). I samme periode er antallet af rejser pr. år over Øresund til hovedstadsområdet steget med 73,5 % fra 4,2 mio. til 8,0 mio.

Ikke alle disse rejser indgår i figuren ovenfor, idet kun de rejsende, der stiger om til S-tog, metro eller bus indgår i den samlede opgørelse over passagererne i hovedstadsområdet. Det er ca. 22 % af rejserne fra Sjælland og 15 % af rejserne fra Sverige, der stiger om. Der er, når der korrigeres for omstigende passagerer, i perioden fra 2002 til 2006 sket en tilvækst af rejser til/fra Sjælland og Sverige på henholdsvis 0,4 mio. og 3,3 mio. rejser pr. år., som ikke er medtaget i opgørelsen over rejser i hovedstadsområdet. Dette svarer til en stigning på 1,4% i forhold til det samlede passagertal i hovedstadsområdet.

2.2 Forbedringer af den kollektive trafik

I perioden fra 2002 til 2006 er der sket en samlet forbedring af den kollektive trafik i hovedstadsregionen gennem store investeringer og udvidelser af driften:

Metro

Den første metro-strækning åbnede i 2002 fra Vestamager/Lergravsparken til Nørreport.

Metroen blev i 2003 udvidet til Frederiksberg og Vanløse og senest i 2007 er Østamagerbanen forlænget fra Lergravsparken til Lufthavnen.

DSB Regional-tog

Ny køreplan med 10 minutters drift mellem Hellerup og Kastrup på Kystbanen og Kastrupbanen fra 2005.

DSB S-tog

De gamle S-tog udskiftedes i perioden med nye S-tog. I april 2006 var samtlige gamle S-tog udrangeret.

Ringbanen blev moderniseret og forlænget først til Flintholm 2004, derefter til en midlertidig station ved Ny Ellebjerg i 2005 og endelig kobledes Ringbanen til Køge Bugt Banen i 2007. Ringbanen forbinder herefter de 6 radiale S-banegrene. I forbindelse med forlængelsen af Ringbanen er etableret 6 nye stationer.

S-banen til Frederikssund blev udbygget til dobbeltspor på hele strækningen 2000/2002 og der er etableret 2 nye stationer på denne strækning.

Movia bus

Busnettet i centralkommunerne er omlagt i forbindelse med etableringen af metroen. Et nyt A-busnet med 6 buslinier med høj frekvens bliver taget i brug i

årene 2002-2003. A-busserne er udstyret med elektroniske displays til passagerinformation og på en stor del af stoppestederne er der etableret countdown, der informerer de ventende passagerer om hvor lang tid, der er til næste bus.

Busserne bliver generelt i forbindelse med udbud udskiftet med nye forbedrede bustyper med bl.a. air-condition.

Movia lokalbaner

Lokalbanerne i Nordsjælland har fået nyt materiel i slutningen af perioden fra efteråret 2006.

2.3 Problemer for den kollektive trafik

Den kollektive trafik har i den samme periode haft driftsmæssige problemer og er på enkelte punkter blevet forringet:

Metro

Indkøringsproblemer med teknikken i 2002, 2003 og til dels 2004 gav metroen store driftsproblemer.

DSB Regionaltog

Sporarbejder på Kystbanen har i 2006 og især 2007 medført perioder med reduceret drift og forringet kvalitet af driften.

Nedslidt infrastruktur har medført mange driftsstandsninger og driftsuregelmæssigheder.

Forsinkelsen af IC4-togenes leverance har betydet, at der forsat er blevet anvendt ældre materiel på en række strækninger specielt på Nordvestbanen mod Holbæk og Kalundborg samt på Sydbanen mod Næstved og Nykøbing Falster.

DSB S-tog

Sporarbejder på Køge Bugt Banen, Høje-Taastrup Banen, Hillerødbanen og Klampenborgbanen har i forskellige kortere eller længere perioder betydet erstatning af S-tog med busser eller reducerede køreplaner.

Nedsatte hastigheder på delstrækninger pga af infrastrukturproblemer har i perioder medført problemer med overholdelse af køreplanerne og forsinkelser.

Nedslidt infrastruktur har medført mange signalfejl, nedfald af køreledninger og sporskiftefejl med deraf følgende driftsstandsninger og driftsuregelmæssigheder.

Movia bus

Der er foretaget driftstilpasninger og nedskæringer i busdriften både i og udenfor centralkommunerne i forbindelse med etableringen af metroen for at opveje manglende indtægter fra passagerer i centralkommunerne.

Bussernes fremkommelighed er generelt reduceret og rejsetiderne er blevet længere som følge af den øgede trængsel på vejnettet.

2.4 Indhold

Denne rapport indeholder hovedresultaterne af analyserne, der er gennemført i forbindelse med projekt Fælles Passageranalyse i hovedstadsområdet. Der er fokuseret på de resultater, der er vurderet som betydende for udviklingen i den kollektive trafik. De gennemførte analyser er beskrevet i selvstændige notater.

Resultaterne er præsenteret i de følgende 6 kapitler.

I kapitel 3 'Marked' er beskrevet forhold, der belyser udviklingen på markedet.

Kapitel 4 'Transportmarkedet' belyser udviklingen i trafikken

Kapitel 5 'Eksterne årsager' beskriver forhold udenfor trafiksekskabernes kontrol, der påvirker efterspørgslen efter den kollektive trafik, herunder konkurrenceforholdet mellem bil og kollektiv trafik.

Kapitel 6 'Produktet' beskriver forhold som helt eller delvist ligger indenfor trafiksekskabernes kontrol.

Kapitel 7 'Beregninger i OTM' indeholder analyserne, der er gennemført i OTM-modellen.

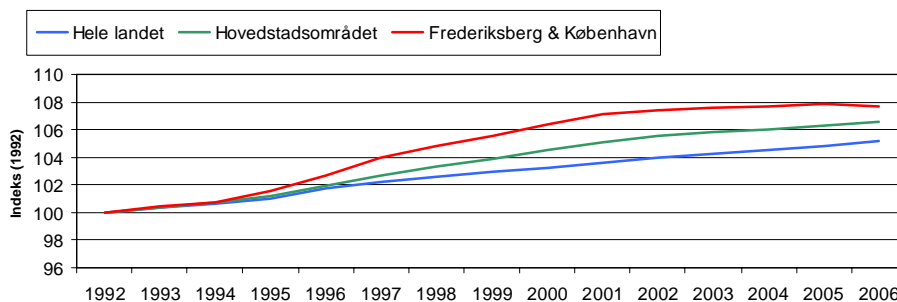
Kapitel 8 'Tiltag' indeholder en række forslag til tiltag, som trafiksekskaberne kan gøre for at forbedre den kollektive trafik og tiltrække yderligere passagerer.

Endelig er de anvendte kilder angivet i kapitel 9. Der er i forbindelse med figurerne i notatet angivet henvisninger til kilderne, der er listet i kapitlet.

3 Marked

3.1 Flere indbyggere

Indeks over befolkningsudviklingen

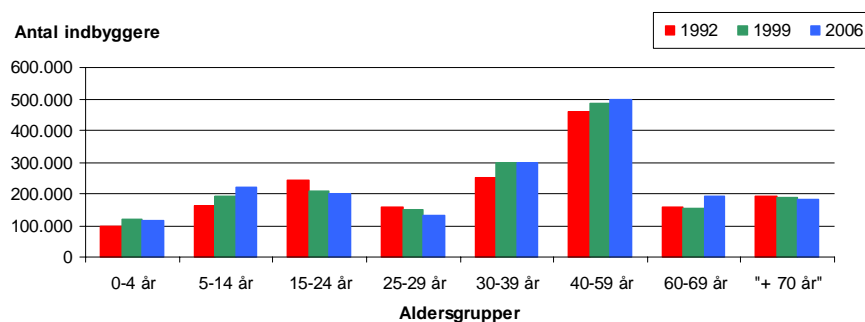


Figur 3.1 *Befolkningsudvikling*
 Kilde: [2]

I København og Frederiksberg kommuner har der været en større vækst i befolkningstallet end i Hovedstadsområdet samlet set, men Hovedstadsområdet har sammenlignet med hele landet oplevet en større vækst. Der er en stagnerende tendens for København og Frederiksberg kommuner efter 2004. Væksten er fortsat efter 2004 både for Hovedstadsområdet som helhed og hele landet under et.

3.2 Ændret aldersfordeling

Udviklingen i alderssammensætning i hovedstadsområdet

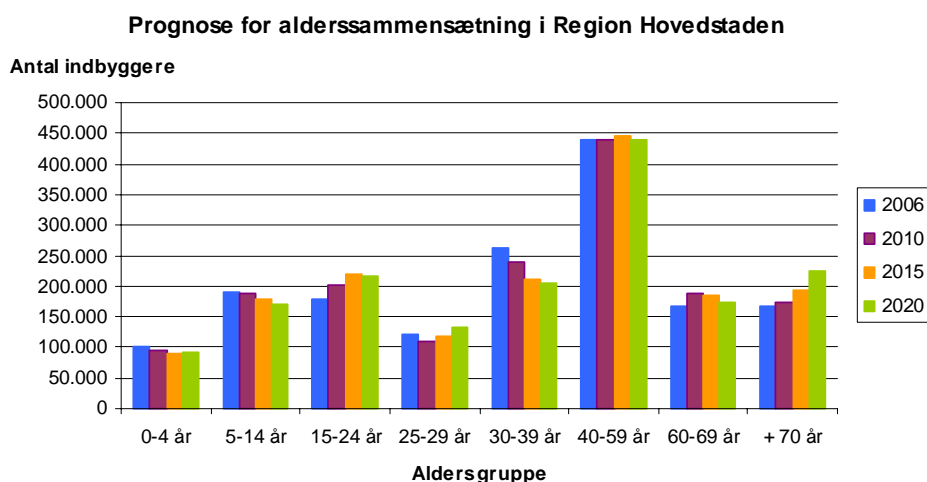


Figur 3.2 Udvikling i aldersfordeling 1992-2006
Kilde: [2]

Aldersgrupper, der traditionelt benytter kollektiv trafik (15-24 år, 25-29 år, +70) er blevet mindre. Aldersgrupper med en lav grad af anvendelse af kollektiv trafik (5-14 år, 40-59 år, 60-69 år) er blevet større.

Den øgede efterspørgsel som kunne forventes i kraft af en vækst i befolkningen opvejes i en vis grad af den ændrede aldersfordeling.

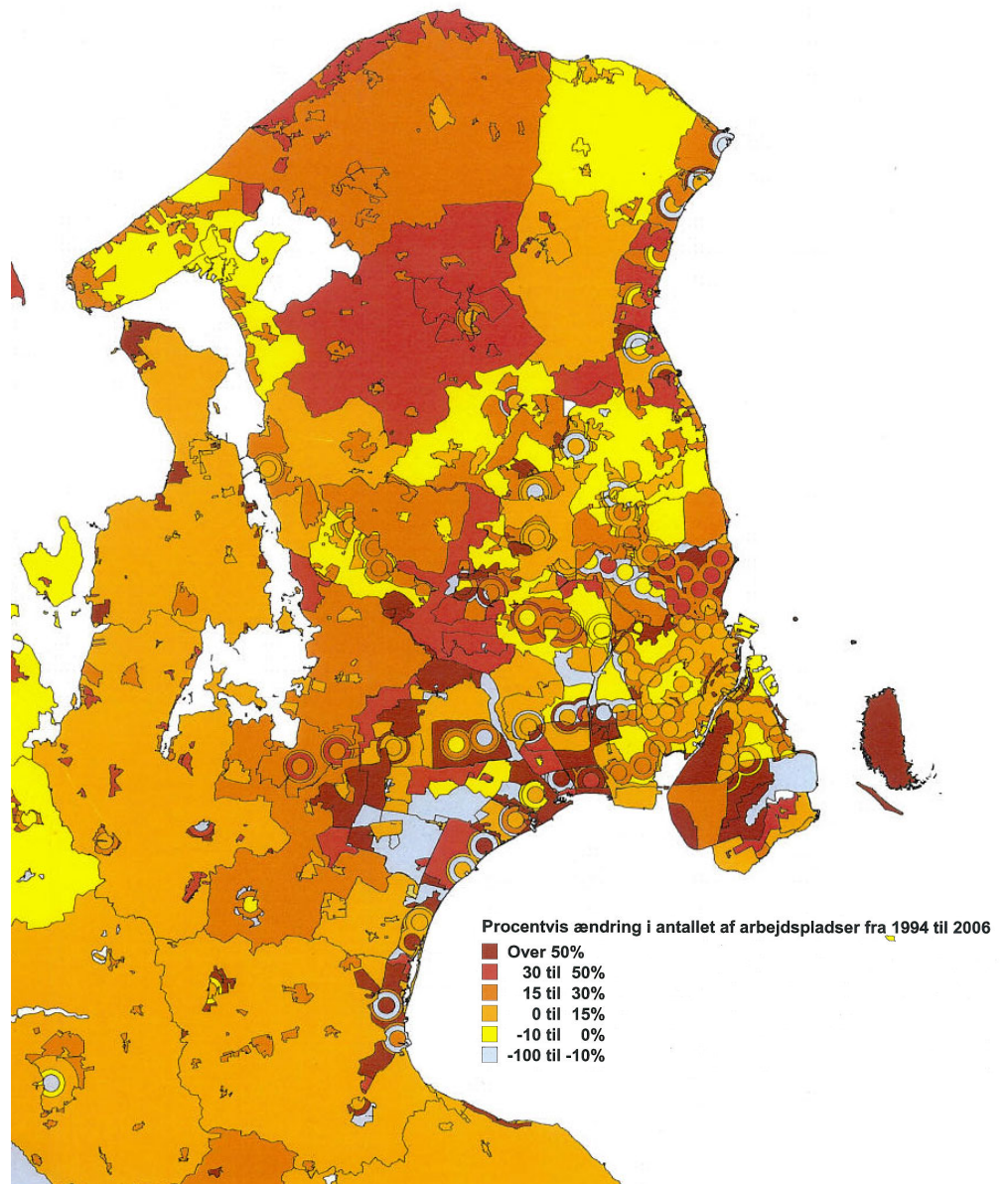
Prognosen for udviklingen i aldersfordelingen i Region Hovedstaden fra Danmarks Statistik viser, at de aldersgrupper, der traditionelt er brugere af den kollektive trafik vil være i vækst i de kommende år.



Figur 3.3 Prognose for udvikling i aldersfordelingen 2006-2020.
Kilde: [2]

3.3 Lokalisering af arbejdspladser og bosatte beskæftigede

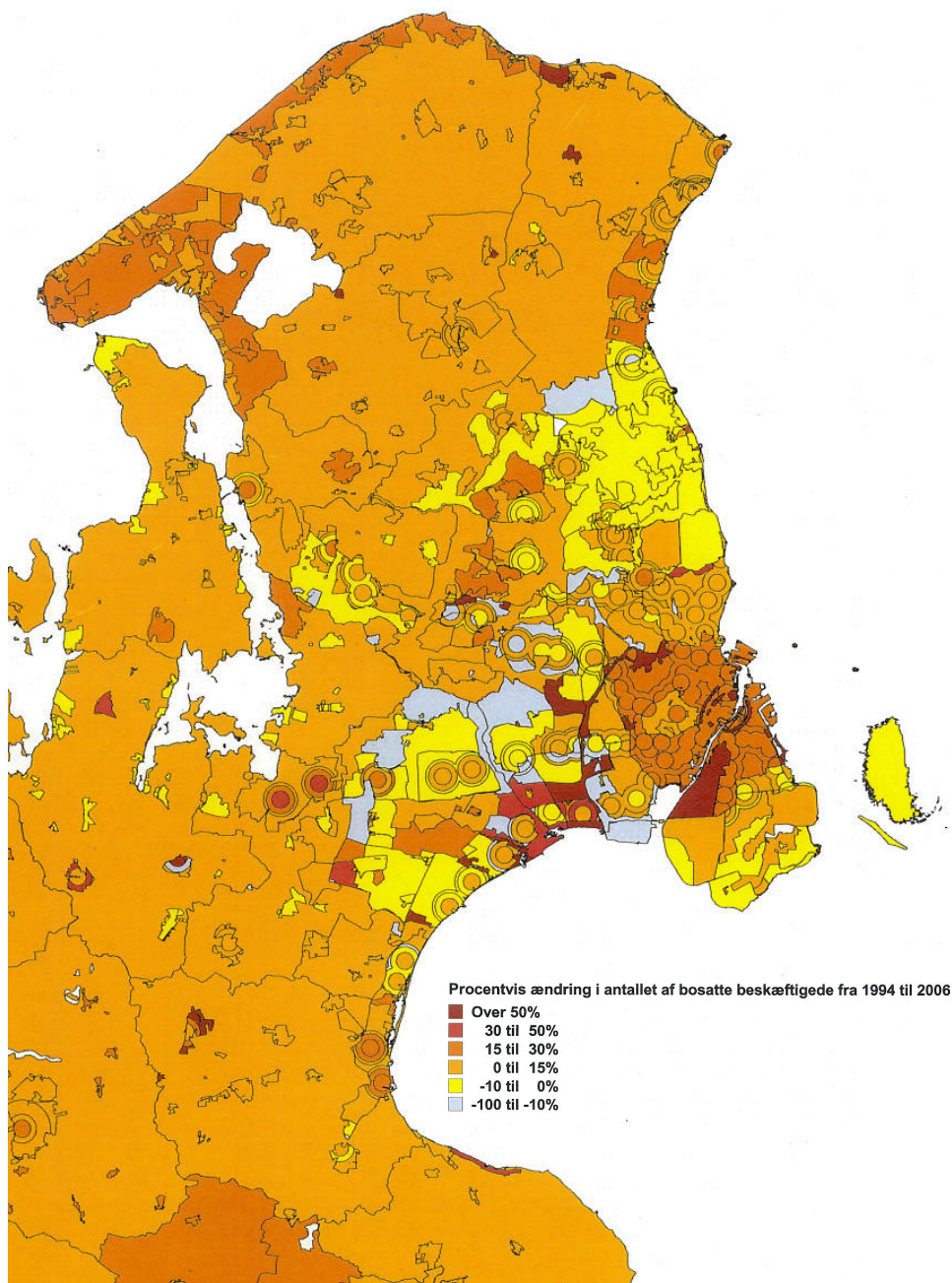
By- og landskabsstyrelsen har gennemført analyser af udviklingen i lokaliseringen af arbejdspladser og boliger (de bosatte beskæftigede) i hovedstadsområdet fra 1994 til 2006.



Figur 3.4 Procentvis ændring i antallet af arbejdspladser fra 1994 til 2006
[Kilde 27]

Analyserne viser, at den største vækst (over 30 %) i antallet af arbejdspladser er sket i ikke-stationsnære områder, og at det især er udenfor centralkommunerne, at der er sket en vækst. Væksten sker i et vist omfang i byfingrene, men også udenfor byfingrene. I de stationsnære områder i Københavns Kommune er der sket en stigning på 0-15 % og i de tilstødende områder er stigningen 15-30 %.

Der er sket et fald (0-10 %) i antallet af arbejdspladser på Frederiksberg samt i nogle områder i Københavns Kommune (Brønshøj, Husum), Frederikssunds-fingeren (Herlev, Skovlunde, Ølstykke, Stenløse), Hillerødfingeren (Holte, Birkerød, Søllerød) og Helsingørfingeren (Hørsholm).



Figur 3.5 Procentvis ændring i antallet af bosatte beskæftigede fra 1994 til 2006 [Kilde 27]

Den største vækst (15-30 %) i bosatte beskæftigede fra 1994 til 2006 sker i centralkommunerne, specielt i Københavns Kommune. Der sker et mindre fald (0-10 %) i antallet af bosatte beskæftigede i områderne nord for København (Lyngby, Søllerød, Hørsholm) og vest for København (Ølstykke, Stenløse, Herlev, Taastrup, Albertslund, Glostrup, Greve) samt på sydspidsen af Amager.

Årsagen hertil kan være en del af befolkningen i disse områder er gået på efterløn og pension i perioden.

I kilerne mellem byfingrene, købstæderne, yderkanterne af hovedstadsområdet (udenfor fingerbystrukturen), udenfor hovedstadsområdet samt i kommunerne, der grænser op til København, er der en lille vækst (0-15 %) i antallet af bosatte beskæftigede.

3.4 Ændret pendlingsmønster

Ændringen i lokaliseringen af arbejdspladser og boliger (bosatte beskæftigede) samt ændringer i den enkeltes tilknytning til arbejdsmarkedet betyder, at pendlingsmønstret i hovedstadsområdet har ændret sig og er under stadig forandring. By- og landskabsstyrelsen har udarbejdet en analyse af ændringerne i pendlingsmønstret fra 1994 til 2006 baseret på pendlingsdata fra Danmarks Statistik.

Analyserne viser, at pendlingsafstandene øges, og at pendlingen ud og ind af hovedstadsområdet er øget. Det gælder både pendling til og fra Skåne som pendling til og fra det øvrige Sjælland. Tilsvarende er pendlingen på tværs af radialerne samt pendlingen ud af centralkommunerne steget. Pendlingen til centralkommunerne er ikke vokset på trods af at antallet af arbejdspladser er steget i centralkommunerne.

Pendling	Procentvis ændring fra 1994 til 2006
Ind til hovedstadsområdet fra det øvrige Danmark	38 %
Ud fra hovedstadsområdet til det øvrige Danmark	21 %
Ind til hovedstadsområdet fra det øvrige Sjælland	45 %
Ud fra hovedstadsområdet til det øvrige Sjælland	25 %
Ind til hovedstadsområdet fra Sverige	312 % *
Ud fra hovedstadsområdet til Sverige	355 % *
Mellem Nordsjælland og syd/vest (retning mod syd)	5 %
Mellem syd/vest og Nordsjælland (retning mod nord)	23%
Ind til centralkommunerne og Amager fra Nordsjælland	- 2 %
Ind til centralkommunerne og Amager fra syd/vest	1 %
Ud fra centralkommunerne og Amager til Nordsjælland	38 %
Ud fra centralkommunerne og Amager til syd/vest	30 %

* Udvikling fra 1997 til 2006

Figur 3.6 Udvikling i pendling over forskellige snit på Sjælland og i hovedstadsområdet. Kilde:[27]

Inddeles fingerbyen i ydre og indre fingre samt håndflade og centralkommuner viser analyserne, at pendlingen fordeler sig lige med (1/3 i hver gruppe) mellem

- pendling indenfor det samme geografiske område (bor og arbejder i samme område)

- radial pendling i byfingeren ud fra eller ind mod centrum inkl. centralkommunerne.
- pendling på tværs af byfingrene til en anden byfinger eller udenfor fingerbyen.

Omkring 1/4 af de bosatte arbejdstagere, der bor i de indre fingre, pendler til centralkommunerne, mens det er under 1/5 af dem, der bor i de ydre fingre, der pendler til centralkommunerne.

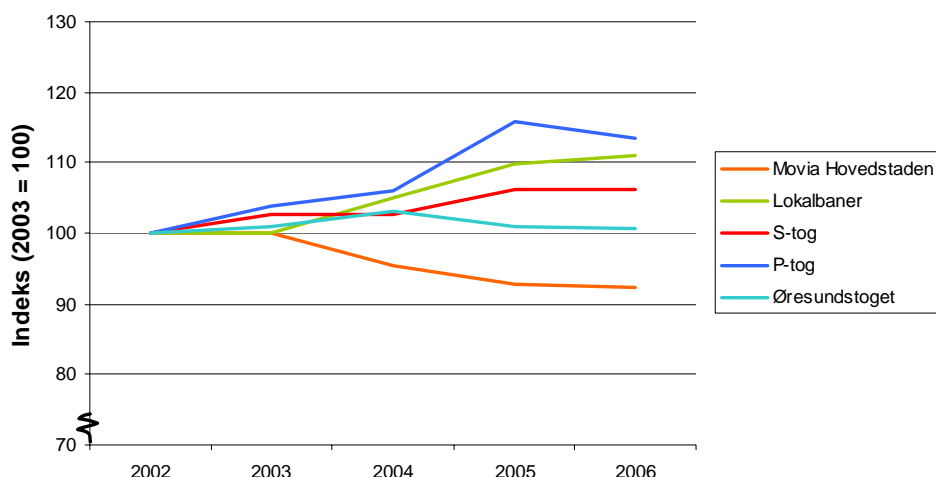
Pendlingsstrømmene, der er dårligt betjent med det nuværende kollektive trafiksystem øges således. Et eksempel er pendlerstrømme på tværs af byfingrene. Et andet eksempel er pendlerstrømme til og fra områder udenfor fingerbyen.

En vækst i rejsemål - såvel boliger som arbejdspladser - udenfor stationsnære områder betyder ekstra skift ved brug af kollektiv trafik. Endelig betyder øgede pendlerafstande, at den kollektive trafik får sværere ved at konkurrere med rejsetiderne i bil.

4 Transportmarkedet

4.1 Kollektiv trafik

Udvikling i udbuddet af bustimer og togkm



Figur 4.1 Udvikling i produktionen
Kilde [3]

Figuren viser udviklingen i udbuddet i de forskellige kollektive transportmidler i Hovedstadsområdet. Metroen er ikke medtaget i figuren, da udviklingen siden det første hele driftsår i 2003 viser en stigning på mere end 80 % (2003 ca. 2,2 mio. togkm, 2004 ca. 4,0 mio. togkm., 2005 ca 4,2 mio togkm. og 2006 ca. 4,4 mio. togkm.). Bustrafikken er opgjort som bustimer, mens togtrafikken er opgjort i togkm.

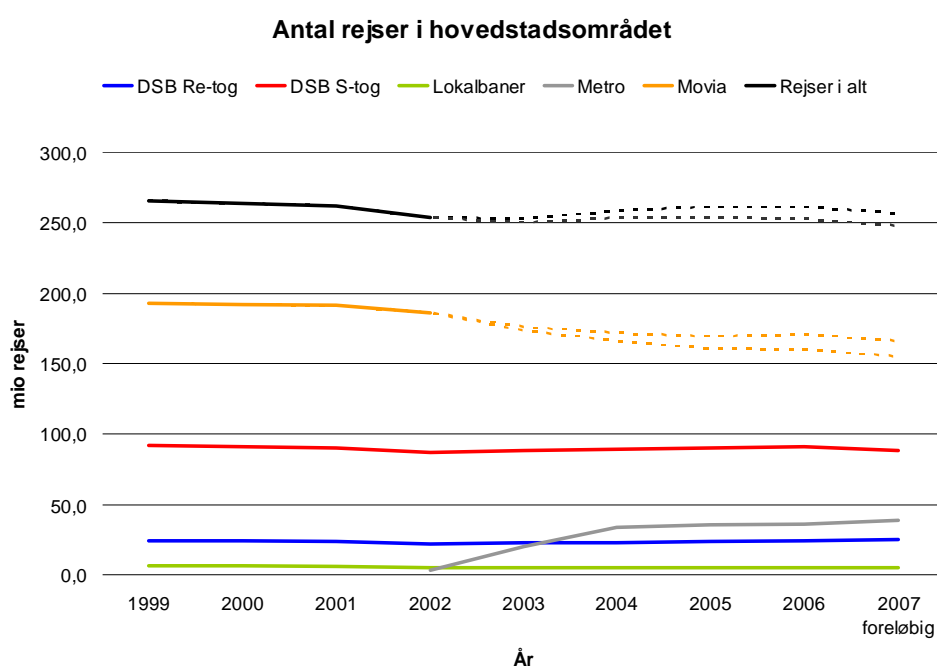
Alle transportmidler på nær busserne har haft stigende eller stagnerende udbud fra 2002 og frem. Meget af faldet i bussernes udbud skyldes åbningen af Metroen og den efterfølgende tilpasning hertil, men også en generel besparelse rundt i hele hovedstadsregionen.

Udviklingen i passagertallet i de enkelte trafiksystemer svarer i store træk til udviklingen i udbuddet.

Metroen har naturligt en kraftig vækst i såvel udbud som passagertal i takt med udbygningen.

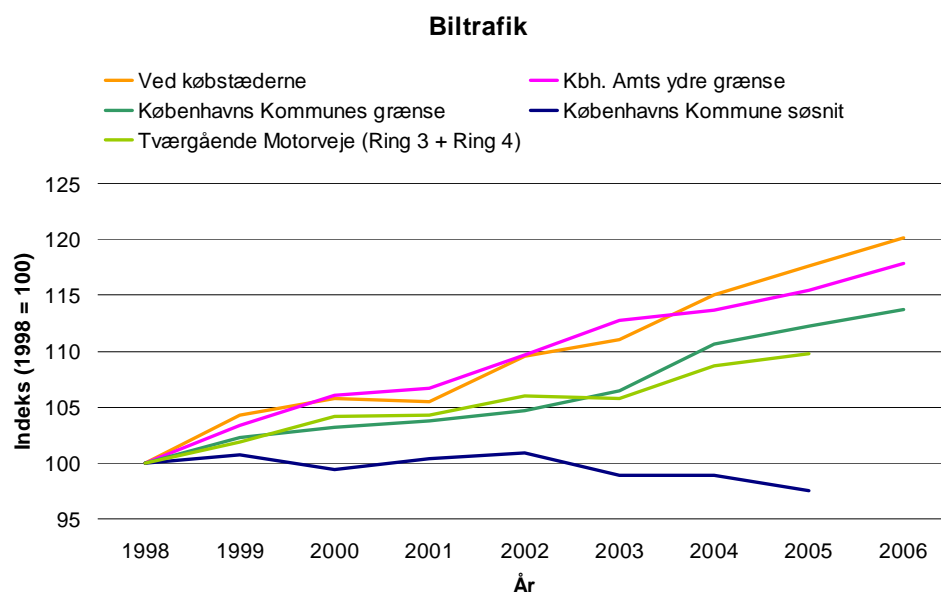
DSB Re-tog og DSB S-tog har i perioden haft en passagertilvækst på henhv. 13,4 % og 2,1 %, der for regionaltogetenes vedkommende hænger sammen med udvidelsen af driften på Kystbanen og Kastrupbanen. På S-banen skyldes væksten i passagertal og udbud primært udbygningen og færdiggørelsen af Ringbanen.

Antallet af passagerer pr. år i busserne reduceres med 20 mio. i konsekvens af udbygningen af metroen og deraf følgende nedskæringer i busdriften.



Figur 4.2: Rejser med kollektiv trafik internt i hovedstadsområdet
Kilde: [1]

4.2 Biltrafikken



Figur 4.3 *Udviklingen i biltrafikken i udvalgte snit i hovedstadsområdet.*
Kilde [4] og [5]

Biltrafikken har været pænt stigende alle steder, hvor den er registreret. Dog er antallet af biler registreret ved søsnittet i Københavns Kommune været faldende siden 2002.

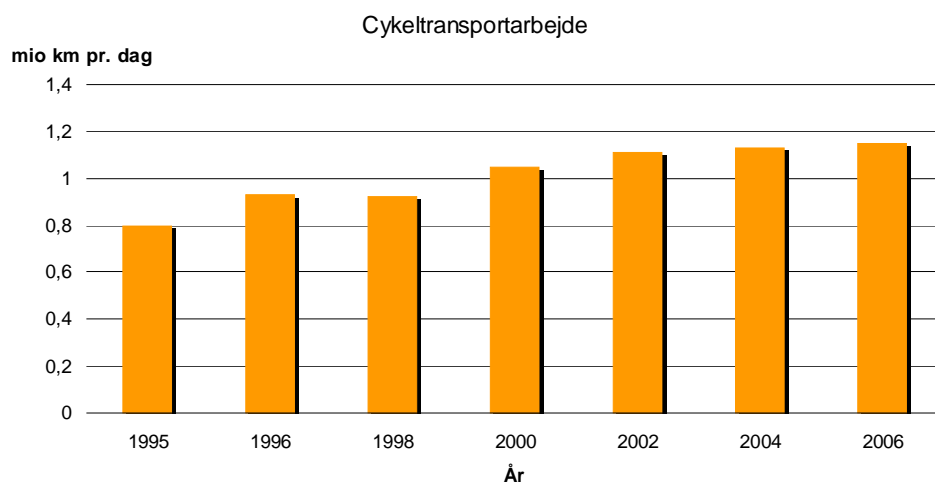
Der føres ingen reel statistik over udviklingen i antallet af parkeringspladser i København, der omfatter såvel private som offentlige parkeringspladser. Området med betalingsparkering i København og Frederiksberg er blevet udvidet de seneste år. Afgiften for parkering har derimod ikke ændret sig det store frem til 2006.

4.3 Cykeltrafik

Københavns Kommune har et cykelregnskab, hvor bl.a. cykeltransportarbejdet er opgjort. Dette er vist i nedenstående figur. Som det fremgår af figuren har cykeltransportarbejdet været stigende i hele perioden og fra 2002 til 2006 er der sket en stigning på ca. 4 %.

I TU-undersøgelserne opgøres andelen af arbejdsrejser, som foretages på cykel. I København er andelen steget med tilsvarende ca. 4 % (1,11 mio. km til 1,15 mio. km.) i perioden fra 2002 til 2006.

På Frederiksberg er der i TU-undersøgelserne lavet en fordeling af samtlige Frederiksbergborgeres rejser. Her er cyklens andel steget fra 25 % i 2003 til 34 % i 2006.

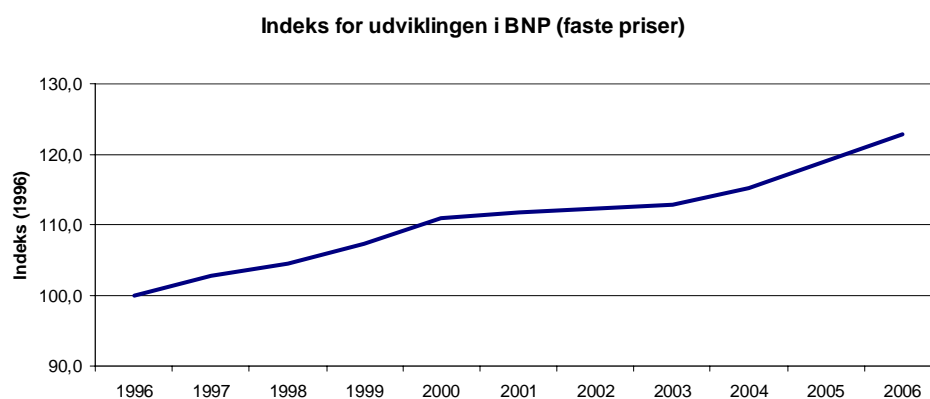


Figur 4.4 *Cykeltransportarbejde Københavns Kommune*
Kilde [6]

Det kan således konstateres, at andelen af ture i København og Frederiksberg kommuner, der udføres med cykel, er steget. Cyklens popularitet behøver ikke kun at være et storbyfænomen. Således har S-tog oplevet en stigning på ca. 60 % fra 2002 til 2006 i antallet af cykler i togene på hverdage. Det bemærkes, at den store stigning også skal ses i sammenhæng med, at reglerne for medtagning af cykler er blevet lempet.

5 Eksterne årsager

5.1 Bedre økonomi



Figur 5.1 Udviklingen i bruttonationalproduktet

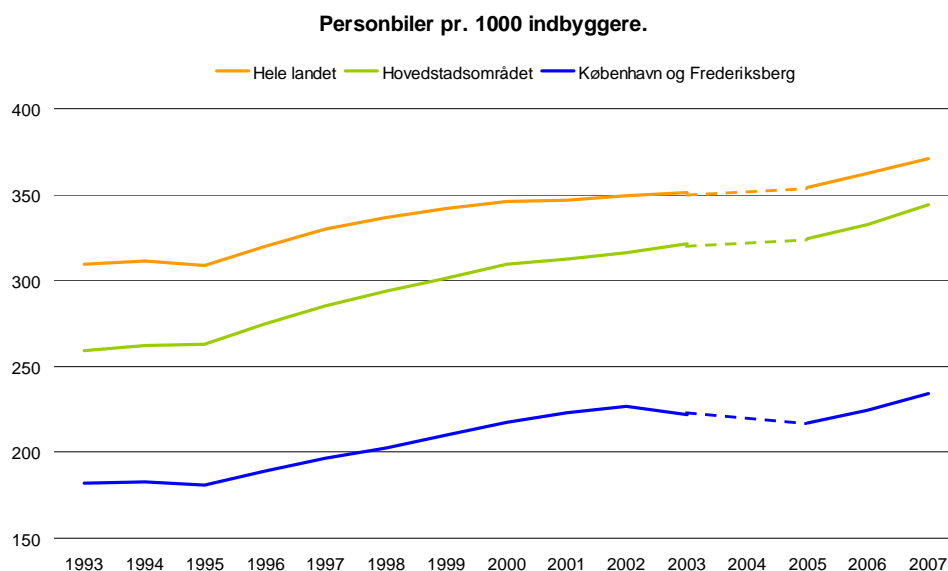
Kilde [

BNP målt i faste priser er siden 2002 steget med godt 10 %. Vi er således blevet rigere. Oplevelsen af rigdom hænger sammen med stigende friværdi og dermed øgede muligheder for belåning samt væksten i disponible indkomster i perioden. Denne udvikling har øget muligheden for anskaffelse af biler og for øget kørsel i egen bil.

Velstanden afspejler sig i udviklingen i bilejerskabet - der er flere, der har fået råd til at have bil. Således er der i Hovedstadsområdet sket en stigning på ca. 9 % i antallet af biler pr. 1.000 indbyggere fra 2002 til 2007. Dette er en højere stigning end landet som helhed (ca. 6 %) og i København og Frederiksberg (ca. 3 %) - jf. figuren nedenfor. Som det endvidere ses af figuren, har København og Frederiksberg kommuner en lavere bilrådighed som udgangspunkt sammenlignet med Hovedstadsområdet og landet som helhed. Bilrådighed i hovedstadsområdet som helhed nærmer sig den gennemsnitlige bilrådighed på landsplan, mens bilrådigheden i København og på Frederiksberg ikke stiger nær så kraftigt som i landet som helhed.

Andelen af familier med mere end 1 bil er ligeledes stigende. Således er der i perioden 2002 til 2007 forekommet en stigning på 2 % point i Hovedstadsområdet og lidt mindre i København og Frederiksberg. Det skal dog i den sam-

menhæng nævnes, at familie-strukturen i disse år ændres, således at der forekommer en langt større andel af singler. Man skal således læse udviklingen i antallet af familier med 2 biler eller flere med det in mente.



Knækket i 2003 i København og Frederiksberg hænger sammen med at et større antal leasede bilers kommune tilhørsforhold blev flyttet fra København til omegnskommunerne. I 2004 er der ikke foretaget en tilknytning af køretøjerne til hjemkommuner.

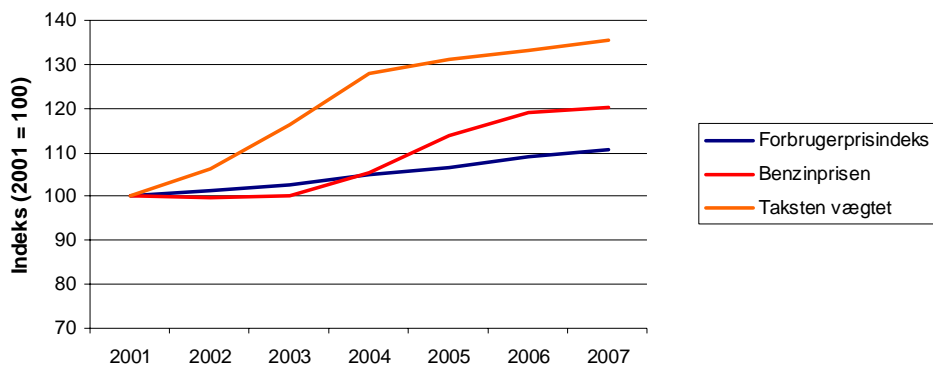
Figur 5.2 *Antal biler pr. husstand*
Kilde [8]

Passagerudvikling har i hovedstadsområdet i samme periode været stagnerende eller faldende.

5.2 Konkurrenceforhold bil/kollektiv trafik

Det er blevet dyrere at benytte den kollektive trafik. Taksten er steget 29 % i perioden fra 2002 til 2007. I samme periode er benzinprisen steget 20 %, mens forbrugerindekset er steget med 9%. Udviklingen i taksten har været højere end udviklingen i forbrugerprisindekset generelt, men også i forhold til prisen på benzin.

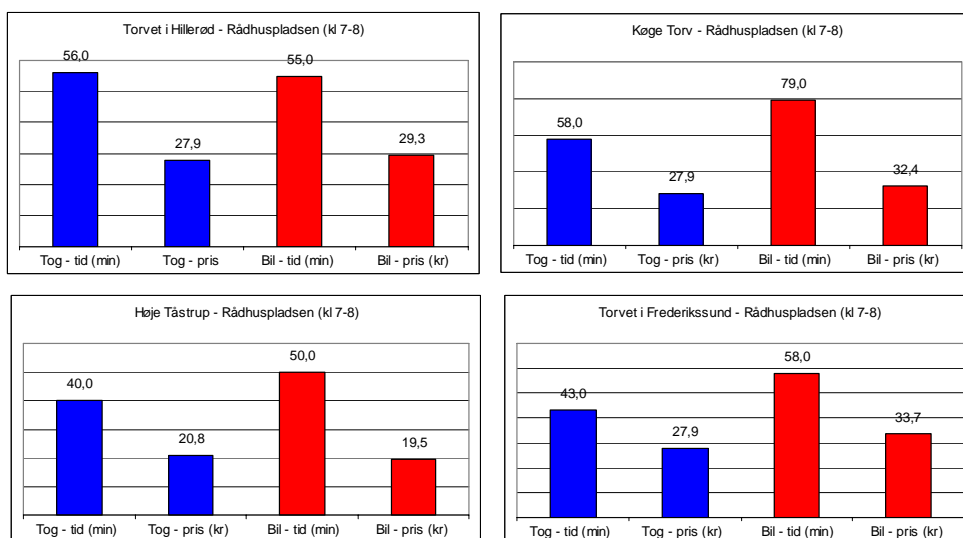
Udviklingen i taksten sammelignet med benzinprisen og forbrugerprisindekset



Figur 5.3 Udvikling i kollektiv trafiktakster og benzinpris (løbende priser) samt forbrugerprisindeks. Kilde [9], [10], [11].

5.2.1 Pris og rejsetid

Der er gennemført en sammenligning af omkostning og rejsetid ved brug af S-tog og bil på udvalgte strækninger. Herunder er vist fire strækninger, hvor sammenligningen i køretid er foretaget ved afgang kl. 7.00 fra de fire lokaliteter med ankomst på samme sted på Rådhuspladsen. For bilister inkluderede det tid til parkering og for S-togsbrugere gåturen fra nærmeste S-togs station.



Figur 5.4 Køretider og priser for kørsel med tog og bil (2007) Kilde [12]

Prisen for brug af bil er marginalprisen ekskl. parkeringsafgift ved 1 person i bilen. Prisen for rejse med kollektiv trafik er periodekortsprisen ved 40 rejser pr. måned (takstniveau 2007).

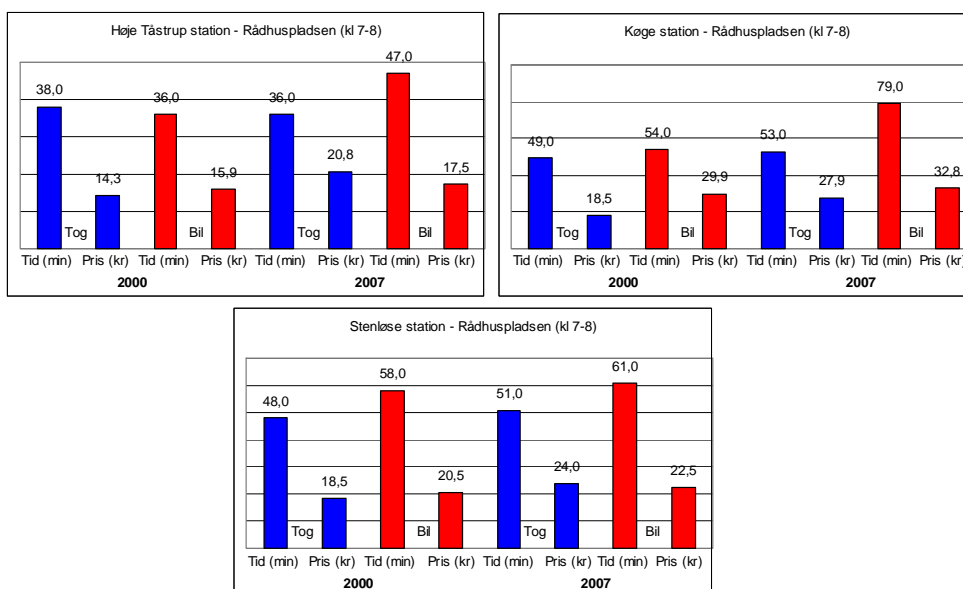
Rejsen er billigere med toget fra Hillerød, Frederikssund og Køge. Fra Høje Taastrup er det dyrere med toget. Anvendes klippekort bliver det dyrere på alle ture at bruge kollektiv trafik end bilen. Prisen fra Hillerød, Køge og Frederikssund bliver 37 kr., mens prisen fra Høje Taastrup bliver 30 kr. (takstniveau 2007).

Undersøgelsen viser endvidere, at tidsforbruget i alle tilfælde på nær turen fra Hillerød er hurtigere med S-toget end med bilen.

For den faste daglige pendler er det således både dyrere og tager længere tid at benytte bilen frem for toget, når der tales om rejser indenfor fingerstrukturen. At mange så vælger bilen stadig, må skyldes bilens fleksibilitet eller andre gøremål i forbindelse med rejsen, der afgør valget af bil. En medvirkende årsag kan også være, at tidsforbruget er anderledes i forbindelse med hjemturen og det samlede billede derfor ser anderledes ud.

Er man ikke daglig pendler ændrer billedet sig, idet prisen for rejse med kollektiv trafik bliver dyrere end rejse med bil, hvis man f.eks. bruger klippekort.

Udviklingen i priser og rejsetider fra 2000 til 2007 er analyseret for 3 udvalgte strækninger. Prisen for kollektivrejse er her prisen for rejse på periodekort (40 rejser pr måned).



Figur 5.5 Sammenligning af køretider og priser for kørsel med tog og bil (2000 og 2007). Kilde: [12], [13]

Billedet for de tre strækninger er rimelig ens. Det er blevet relativt dyrere at benytte den kollektive trafik sammenlignet med udgiften ved brug af bilen. Forskellen på prisen er blevet mindre og på en enkelt af de tre relationer (Høje Taastrup) er det blevet dyrere at bruge kollektiv trafik frem for bil. Køretiden på bilturen er blevet længere fra hhv. Høje Taastrup og Køge, mens køretiden næsten er den samme fra Stenløse.

5.2.2 Øget individualisme

Danskernes holdninger og værdisæt er under konstant forandring. Jeg'et er i de senere år kommet mere i fokus og tingene skal ske nu og her. "Jeg har ikke tid til at vente", "Jeg synes det er ubehageligt at være sammen med andre mennesker, jeg ikke kender" og "Det er besværligt" (underforstået for mig) er begrundelser der ofte bliver brugt for ikke at anvende den kollektive trafik.

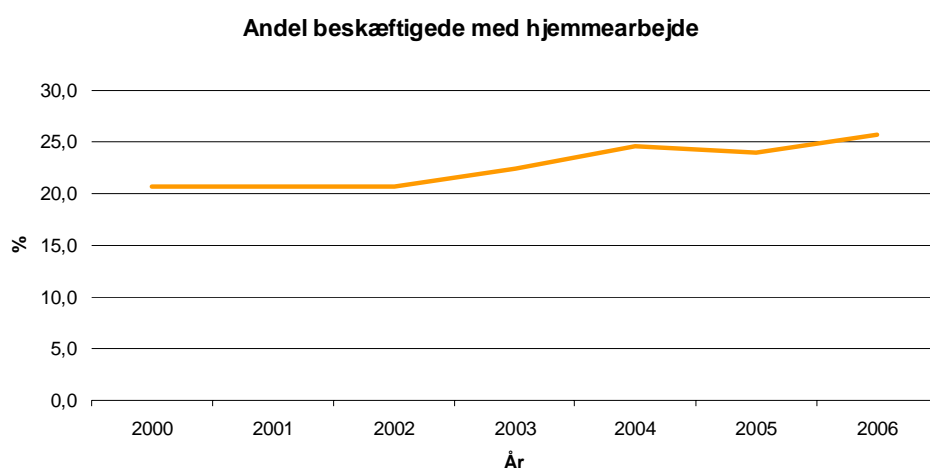
"Jeg føler mig hjemme, når jeg sætter mig ind i bilen", "Jeg kan bruge ventetiden i køen på motorvejen til at drikke kaffe/tale i telefon" er ofte brugte 'undskyldninger' for at benytte bilen, selvom det kollektive trafiktilbud måske er både billigere og hurtigere.

Det større økonomiske råderum, som den enkelte familie har fået de senere år, giver bedre råd til at have disse holdninger og vælge transportmåde efter det.

Samtidig ændrer arbejdsdagen sig. Flere og flere arbejdspladser får flextid. Den enkelte indretter sin arbejdstid efter sine andre aktiviteter og gøremål. Ofte forskydes arbejdstiden til udenfor det tidsrum, hvor busbetjeningen til et erhvervsområde er ophørt.

Flere og flere får og bruger hjemmearbejdspladser Omfanget af beskæftigede, der helt eller delvis arbejder hjemmefra er ifølge Danmarks Statistik. Arbejdskraftanalyse steget i perioden fra omkring 20 % af arbejdsstyrken i 2002 til 25 % i 2006.

Konsekvensen heraf er ændrede transportvaner: Transport på andre tidspunkter, hvor bilen er konkurrencedygtig på tid, mindre skarp opdeling af dagen i arbejdsdag og fritid og færre bolig-arbejdsstedsrejser.



Figur 5.6 Antal beskæftigede med adgang til hjemmearbejdsplads.
Kilde [14]

Sammenfattende kan det konkluderes at taksterne i den kollektive trafik har udviklet sig kraftigere end de marginale omkostninger for kørsel i egen bil.

Prisforskellen for den daglige pendlerrejse er blevet mindre end tidligere, når rejsen foretages på periodekort.

Rejsemønstret er samtidigt under forandring, så færre foretager daglige pendlerrejser til og fra en arbejdsplads på bestemte tidspunkter. Med færre rejser bliver prisen pr. rejse højere på periodekortet og flere anvender derfor klippekort, hvor prisen er højere pr. rejse end marginalprisen for kørsel i bil.

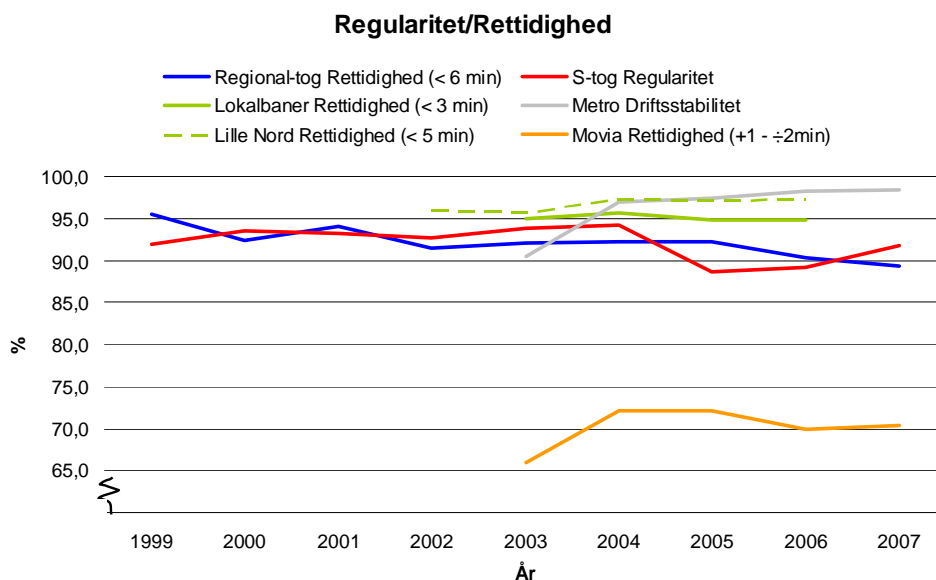
Hertil kommer den større frihed og fleksibilitet, der er forbundet med bilen, hvorfor et øget tidsforbrug i forbindelse med nogle bilture accepteres og til fulde mere end opvejes af de positive tidsgevinster, der er på andre tidspunkter.

6 Produktet

Det kollektive trafikprodukt er blevet forringet i perioden på nogle af de parametre, der af kunderne i præferenceundersøgelserne vurderes som de væsentligste: rettidighed, pålidelighed og rejsetid.

6.1 Rettidighed og pålidelighed

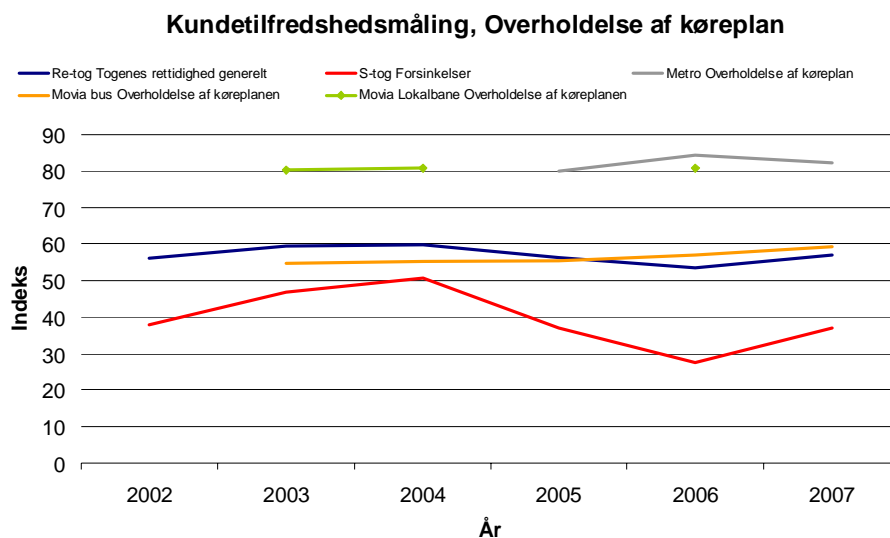
DSB S-tog og Movia gennemførte i efteråret 2007 præferenceanalyser blandt brugere og ikke brugere af den kollektive trafik. Analyserne viste blandt andet at den vigtigste parameter for at anvende den kollektive trafik er, at det daglige produkt er pålideligt, til at stole på og planlægge efter.



Figur 6.1 Regularitet og rettidighed for tog og busser
Kilde [15]

Rettidigheden for rygraden i den kollektive trafik (DSBs regional og S-tog) har i nogle af årene fra 2002-2006 ligget lavt. Driftsstabiliteten i metroen ligger efter den dårlige start i 2002 og 2003 på et højt niveau efter 2004. Rettidigheden for Movias busser, der anvender et markant skrappe krav til rettidigheden end togsystemerne er generelt lavere, men udviser også en vigende tendens.

Betydningen for passagererne af den dårligere rettidighed og pålidelighed viser sig i kvalitetsmålingerne. Passagererne i regionaltogene og på S-banen har specielt i 2005, 2006 og 2007 givet lave karakterer vedr. forsinkelser og overholdelse af køreplan. Tilfredsheden i metroen og på lokalbanerne ligger på højt ensartet niveau de år, der er foretaget målinger. Tilfredsheden med overholdelsen af køreplanen i busserne er svagt stigende.



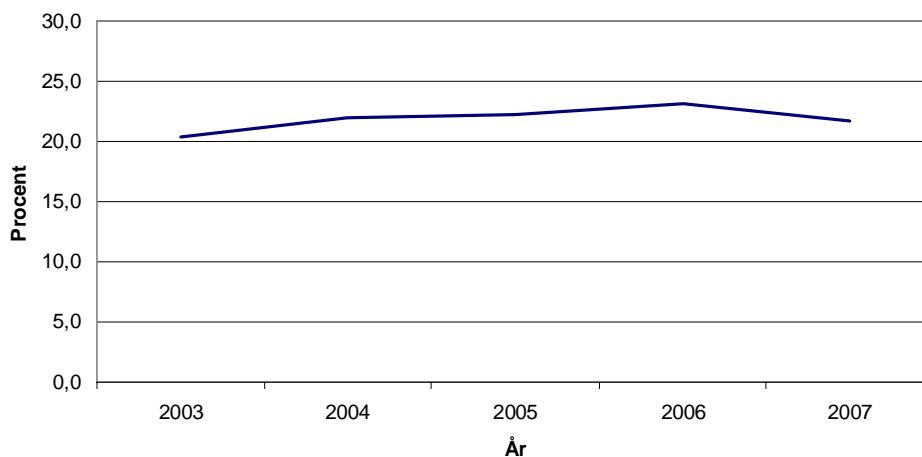
Figur 6.2 Kundetilfredshed, Overholdelse af køreplan
Kilde [16], [17], [18], [19], [20]

6.2 Sammenhæng mellem tog og bus

Trafiksystemerne i hovedstadsområdet er stærkt integreret. Busser og lokalbaner fungerer som tilbringersystem til regionaltog, S-tog og metro. Antallet af rejser med omstigninger er stort (ca. 22 % af alle rejser i 2007). Hertil kommer omstigningerne internt i det enkelte trafiksystem f.eks. mellem 2 busser.

Den samlede andel af rejser med omstigning mellem 2 trafiksystemer er steget frem til 2006, men er faldet igen i 2007.

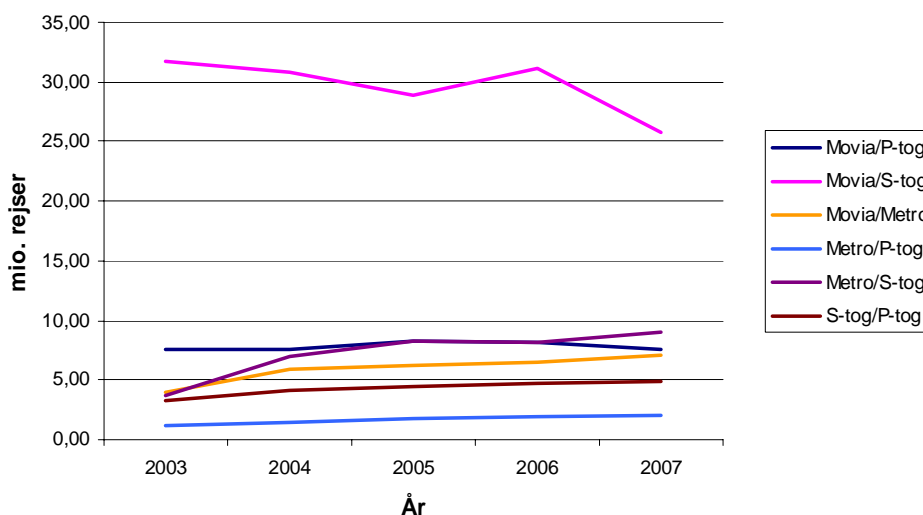
Andel rejser med omstigning ift samlet rejsetal



Figur 6.3 Antal rejser med omstigning.
Beregnet på baggrund af kilde [1] og [21]

Udviklingen dækker over store forskydninger. Etableringen af metroen flytter en del omstigere fra omstigning mellem S-tog/regionaltog og bus til omstigning mellem S-tog/regionaltog og metro. Tilsvarende er der opstået et stort antal omstigninger mellem metro og bus. Metroen genererer derudover flere omstigninger. Antallet af omstigninger mellem bus og tog falder mere end overflytningen af rejser fra bus til metro begrunder.

Omstigere fordelt på omstigningsrelation



Figur 6.4 Omstigning fordelt på omstigningsrelation.
Beregnet på baggrund af kilde [1] og [21]

Sammenhængen mellem de højfrekvente tog (kystbane, øresundstog, S-bane, metro) og buslinier (A-busser) i København og på Frederiksberg giver gode

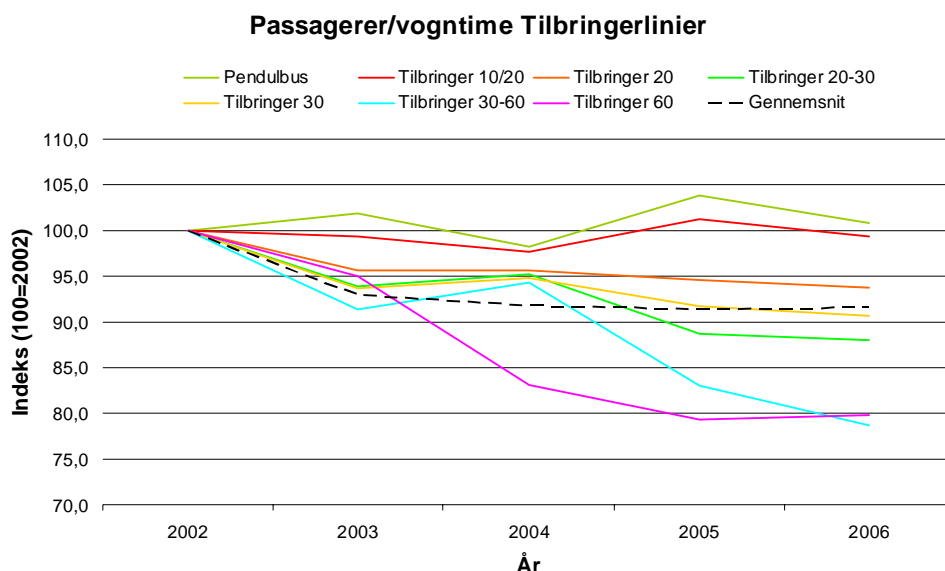
omstigningsmuligheder med korte ventetider. 'Byens net' giver et sammenhængende kollektivt trafiksystem.

Omstigningen til/fra tilbringerbusser i byfingrene og lokalbanerne er derimod forringet.

Driftsomfanget på tilbringerbusserne er i lighed med bybusserne i købstæderne reduceret med ca. 7% i forbindelse med tilpasningen af Movias drift efter etableringen af metroen.

Reduktionen er blandt andet sket ved reduktion af antallet af afgang fra f.eks. 20 minutters drift med korrespondance til S-togene til 30 minutters drift i og/eller udenfor myldretiden. Ændring fra 20 til 30 minutters drift medfører på banestrækninger med 20 minutters drift, at 3 korrespondancer pr. time reduceres til én. Samtidig bliver ventetiden ved en mistet korrespondance som følge af forsinkelser på banen øget fra måske 15 til 25 minutter.

En analyse af tilbringerlinierne til S-tog og regionaltog i byfingrene viser, at faldet i passagertallet på tilbringerlinier, hvor frekvensen reduceres, er større end reduktionen i antallet af vogntimer. Faldet er samtidig større end på de øvrige tilbringerlinier, hvor frekvensen ikke ændres. Samme analyse viser at tilbringerlinier med høj frekvens (pendulbusser og tilbringerlinier med 10 og 20 minutters drift) fastholder passagertallet pr. bustime og at tilbringerlinier med 20 minutters drift har en mindre reduktion i passagertallet end gennemsnittet af de øvrige linier.



Figur 6.5 Passager pr. vogntime på tilbringerlinier i hovedstadsområdet.
Kilde: [22]

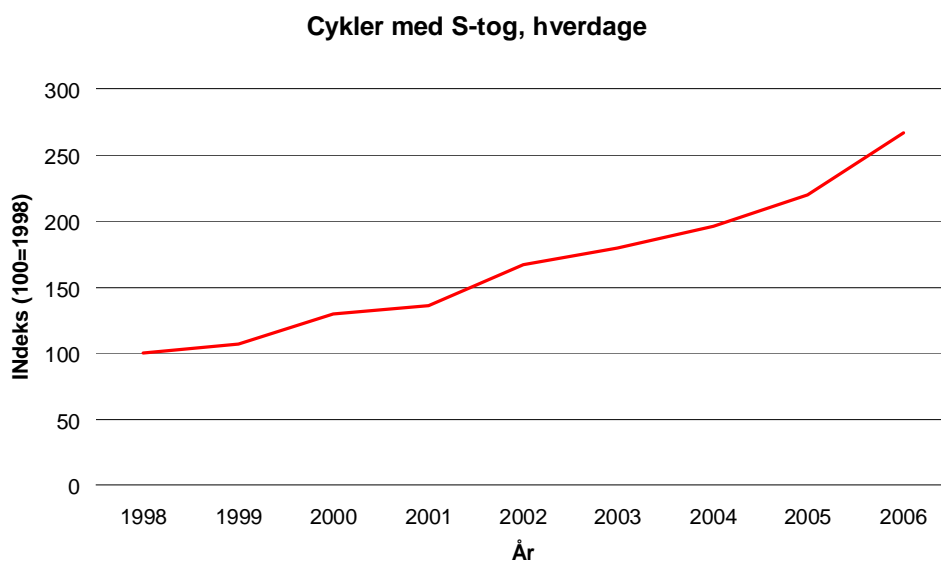
Generelt betyder forsinkelser på regionaltogene og S-banen mistede korrespondancer og dermed endnu større forsinkelse på den aktuelle rejse.

En analyse af kendskabet til lokalbanerne blandt borgerne i de nordsjællandske kommuner viser, at usikkerheden omkring omstigningen, der kommer til udtryk som usikkerhed omkring pålideligheden af S-banen, er en af årsagerne til at den kollektive trafik vælges fra som mulighed.

Forringede korrespondancer som følge af nedsat frekvens på busnettet og forsinkelser på banenetten er en del af årsagen til nedgangen i antallet af omstigere mellem bus og tog. Samtidig kan de dårligere korrespondancer generelt betyde et frafald af passagerer i det samlede kollektive trafiksystem.

Udviklingen med et større fald i passagertallet på tilbringerlinierne end svarende til nedskæringerne i driften kan være indledningen til en ond spiral, hvor færre passagerer i tilbringerlinierne medfører flere driftsnedskæringer, der igen medfører færre passagerer osv.

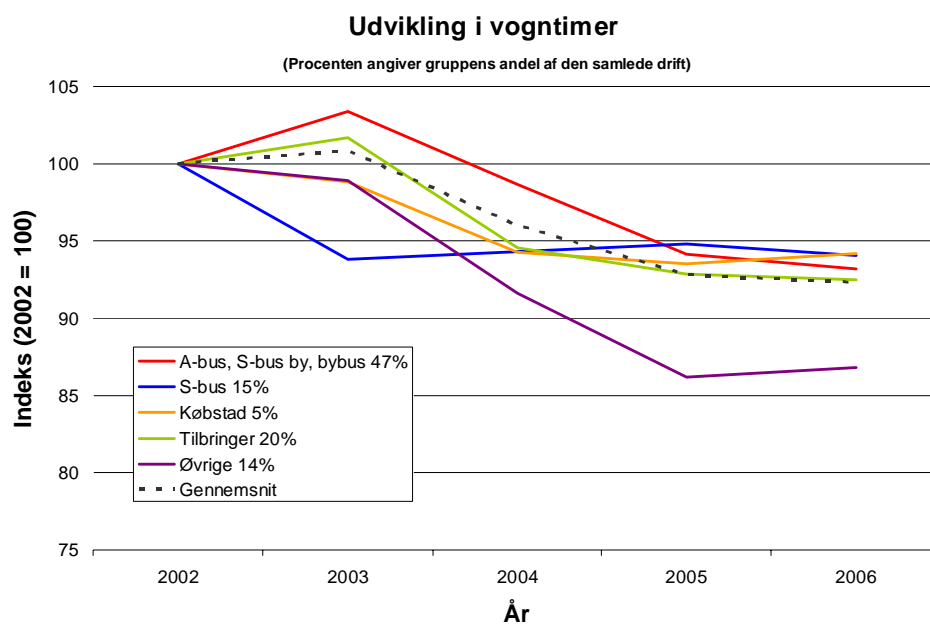
Nogle af passagererne, der tidligere benyttede bussen til toget vælger at bruge cyklen til toget. Nogle af disse vælger at tage cyklen med toget. Udviklingen i antallet af cykler i S-tog viser en kraftig stigning i perioden. I 2007 var der i alt 1,75 mio. passagerer med cykler i S-togene. Niveaulet svarer til omkring 1 mio rejser med bus i 2007, såfremt ca 50% af passagererne, der medbringer cyklen ville have brugt en bus i tilknytning til togrejsen.



Figur 6.6 *Antal cykler med S-tog på hverdage 1998-2006*
 Kilde [23]

6.3 Tilpasninger af busdriften

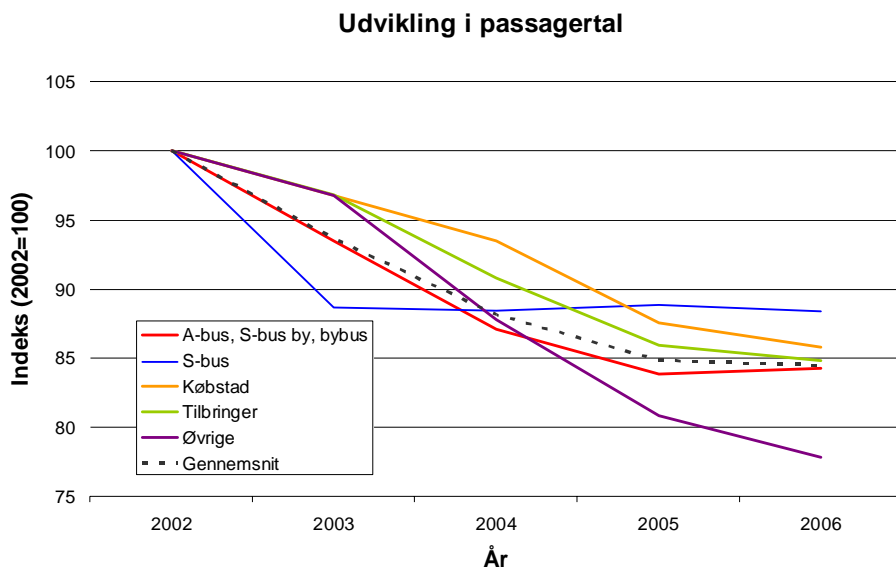
Omfanget af busdriften blev tilpasset i forbindelse med etableringen af metroen. Tilpasningerne blev primært foretaget fra køreplansskiftet medio 2004.



Figur 6.7 Udvikling i vogntimer fordelt på hovedgrupper af linier
Kilde: [22]

I centralkommunerne blev i 2002 og 2003 etableret et nyt busnet, hvor grundstammen var 6 A-buslinier med hyppig drift. Herudover blev linieføring og driftsomfang på en stor del af bybuslinierne ændret og tilpasset.

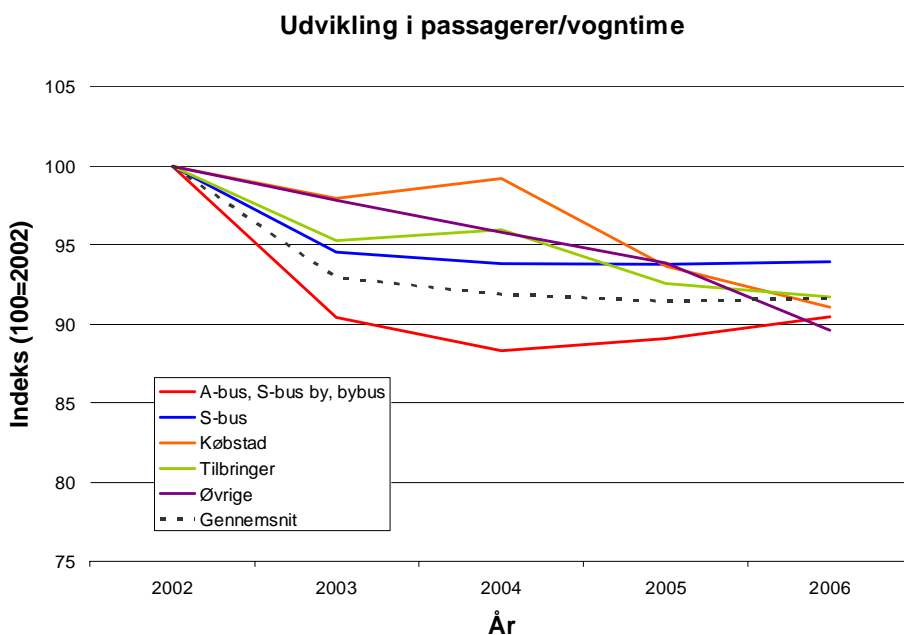
På det øvrige busnet udenfor de centrale bydele og udenfor det område, metroen betjener, blev tilsvarende gennemført reduktioner i driften. Driftsreduktionernes størrelse var stort set ens i alle grupper af linier. Samlet er driften fra 2002 til 2006 reduceret med 7 %. Reduktioner på linier i landområder og mellem byfingrene (gruppen 'Øvrige' på figurerne) var dog noget større end på det øvrige linienet. Reduktionerne på A-busser, S-busser, bybusser og busserne i købstæderne var lidt mindre end gennemsnittet.



Figur 6.8 Udvikling i passagertal fordelt på hovedgrupper af linier
Kilde: [22]

Passagertallet i de enkelte grupper af linier viser stort fald i gruppen 'Øvrige' og større fald end gennemsnitligt i gruppen 'A-busser, S-bus by, bybus', der rummer busserne i centalkommunerne.

Passagertallet på S-busserne er fastholdt i hele perioden fra 2003 til 2006, hvor driften stort set ikke er ændret. Faldet i passagertallet på tilbringerruter og busser i købstæderne er mindre end gennemsnittet.



Figur 6.9 Udvikling i passagerer/vogntime fordelt på hovedgrupper af linier
Kilde: [22]

Udviklingen i passagertallet pr. bustime viser, at passagerfrafaldet på linierne i centralkommunerne er relativt større end den gennemførte reduktion i udbuddet. Omvendt er reduktionen i udbuddet større på tilbringerlinier og linier i købstæderne end passagerfrafaldet.

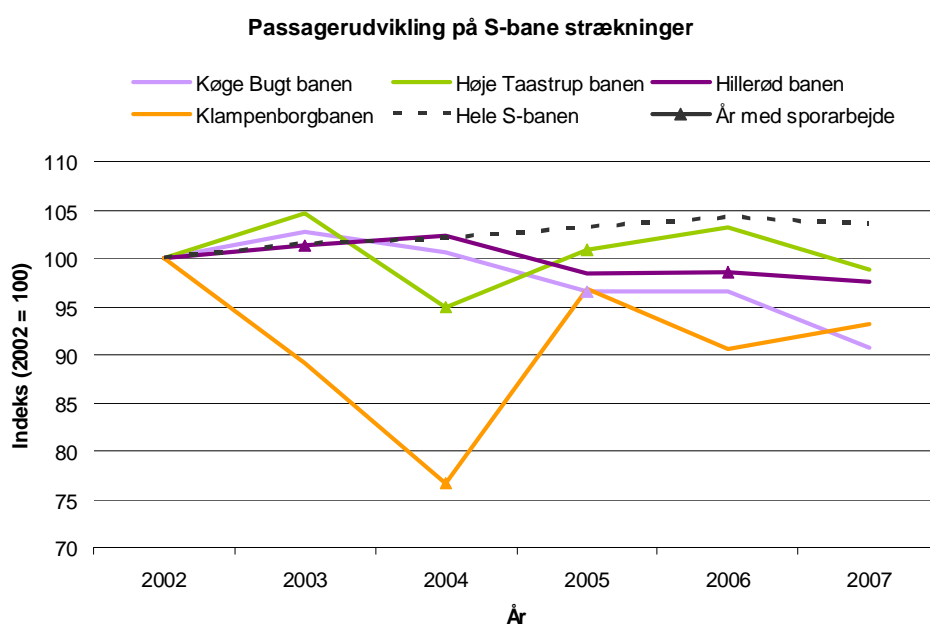
I gruppen af øvrige linier har faldet i efterspørgslen været betydeligt mindre end reduktionen i udbuddet i perioden frem til 2005 og 2006, hvor passagerfrafaldet fortsætter på trods af uændret udbud.

Udviklingen peger på, at reduktionen i udbuddet på buslinierne i centralkommunerne har været mindre end passagerfrafaldet har berettiget til. Reduktionen af driften på tilbringerbusser, busser i købstæderne og øvrige linier, hvor efterspørgslen fortsat har været til stede, har været større end passagerfrafaldet har berettiget til. En beregning af konsekvenserne for tilbringerlinierne, hvor frekvensen er reduceret (f.eks. fra 20 til 30 minutter), viser at reduktionen har betydet et fald i passagertallet på 1 mio. på disse linjer, svarende til ca 11% af disse linjers passagertal.

En reduktion af driften i de områder, hvor efterspørgslen var til stede har sandsynligvis påvirket efterspørgslen yderligere i negativ retning.

6.4 Sporarbejder

Udviklingen i passagertallene på S-banens delstrækninger viser, at større sporarbejder af længere varighed påvirker passagertallet også efter de er afsluttet.



Figur 6.10 Passagerudvikling på S-banen sammenholdt med tidspunkter for større sporarbejder. Kilde [24], [25]

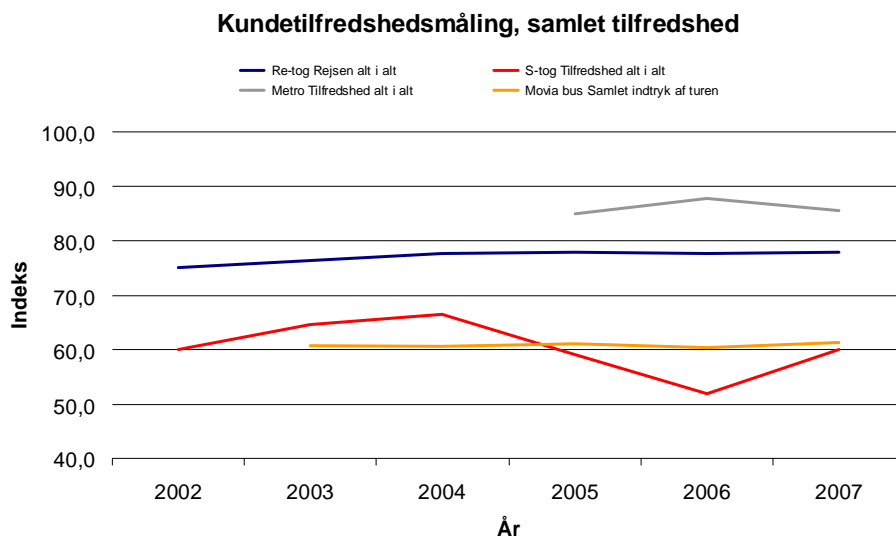
Passagertallet falder typisk relativt meget de år, hvor sporarbejdet finder sted. I årene efter sporarbejdets gennemførelse har passagertallet svært ved at nå op på samme niveau som på S-banen generelt.

Udviklingen tyder således på, at nogle passagerer i forbindelse med sporarbejdet finder andre transportalternativer, og at en del af disse passagerer ikke vender tilbage når driften igen er blevet normal på strækningen.

På figuren er vist udviklingen på banerne til Køge, Høje Taastrup, Hillerød og Klampenborg, hvor tendensen har været stærkest. Samme tendens kan genfindes på Frederikssundbanen og Kystbanen i forbindelse med sporarbejder her. På Frederikssundbanen og Kystbanen påvirkes billedet af åbningen af Flintholm Station og forbindelsen til metroen henholdsvis indførelse af ny køreplan. Disse forhold trækker passagertallet i positiv retning og slører billedet på disse strækninger.

6.5 Kvalitet

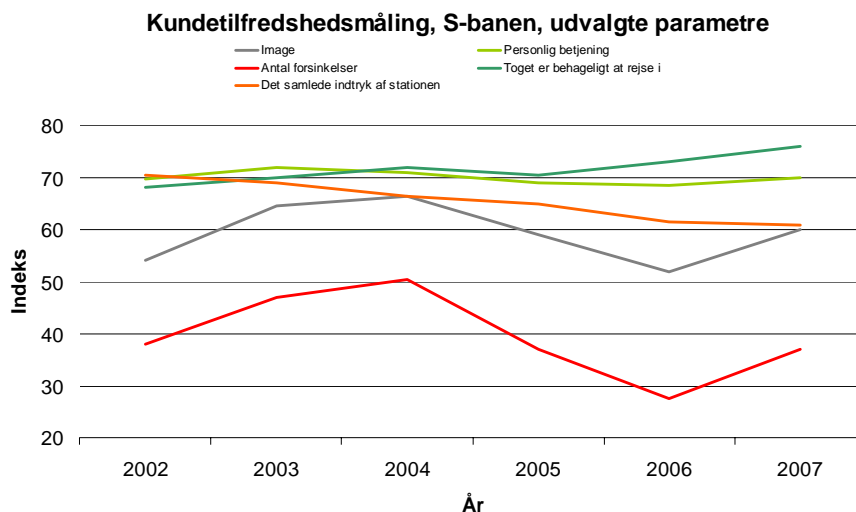
Passagerernes vurdering af den samlede kvalitet holder sig meget stabilt i undersøgelserne i perioden på alle transportmidler på nær S-tog. Kurverne på figuren viser alene udviklingen i de enkelte trafiksystemer. Niveauerne kan ikke umiddelbart sammenlignes, da der anvendes forskellige opgørelsesmetoder. På S-banen er der et fald i passagerernes samlede vurdering af kvaliteten i 2005 og specielt i 2006. I 2007 vurderes kvaliteten på S-banen igen lidt højere.



Figur 6.11 *Kundernes samlede tilfredshed*
 Kilde [16], [17], [18], [20]

Baggrunden for passagerernes samlede vurdering af kvaliteten af S-banen er utilfredshed med omfanget af forsinkelser og kvaliteten af stationerne. Kvaliteten af togmateriellet har igennem perioden været stigende i takt med, at de gamle S-tog er blevet udskiftet. Kvaliteten af den personlige betjening både på stationer og i tog vurderes ensartet højt i perioden.

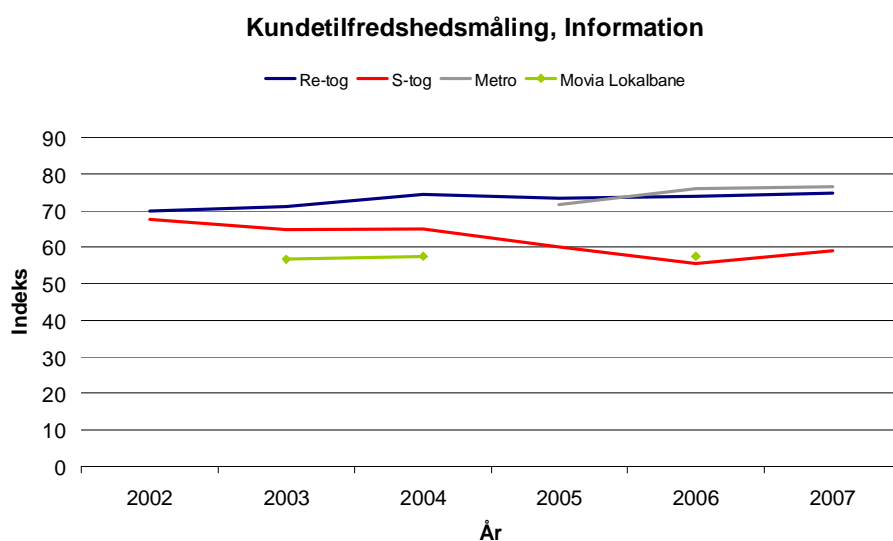
Kundernes opfattelse af S-banens image er meget tæt knyttet til opfattelsen af omfanget af forsinkelser og det samlede image vurderes lavt de år, hvor omfanget af forsinkelser er stort.



Figur 6.12 Kundetilfredshed, S-banen
Kilde: [16]

6.6 Information

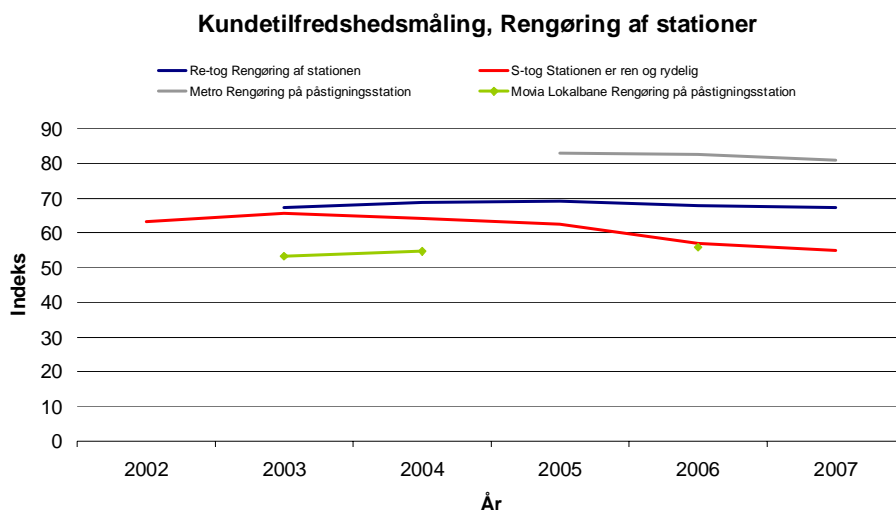
Tilfredsheden med informationen har været stigende på regionaltoget, men faldende på S-banen. Det absolutte niveau kan ikke sammenlignes, da opgørelsesmetoderne er forskellige. På S-banen viser kvalitetsmålingerne en stigende tilfredshed med højtalerinformation i toget. Tilfredsheden med kvaliteten af informationen ved forsinkelser, sporarbejder og tilfredsheden af de elektroniske informationstavler har været faldende. I 2007 viser kvalitetsundersøgelserne en opadgående tendens igen.



Figur 6.13 Kundetilfredshed vedr. information
Kilde [16], [17], [18], [19]

6.7 Rengøring og vedligeholdelse af stationer

Kundetilfredshedsmålingerne viser faldende tendens i vurdering af kvaliteten af rengøringen af stationerne. Mest markant er faldet på S-togsstationerne, men også i målingerne i metroen er der fra 2006 til 2007 sket et fald.



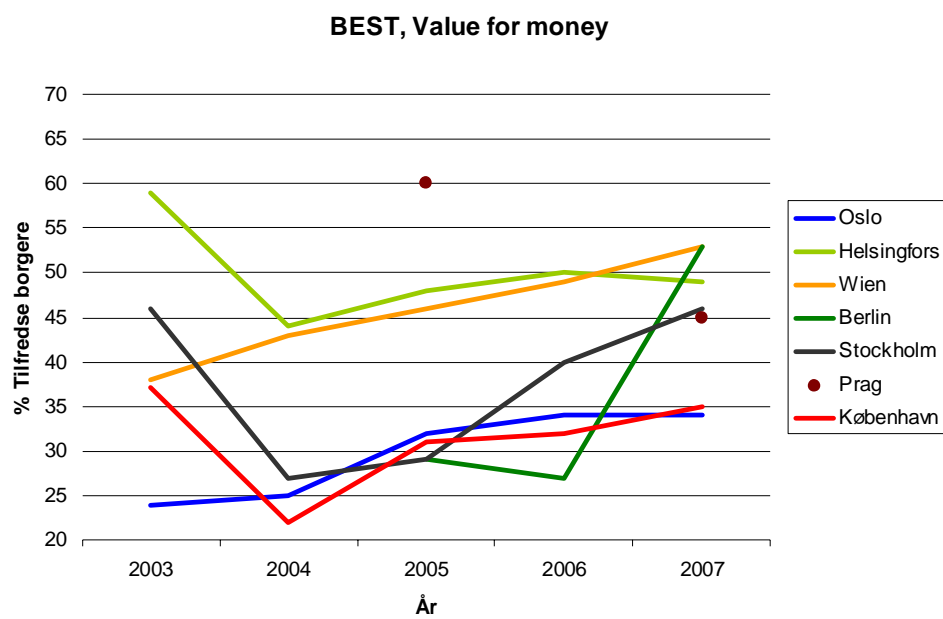
Figur 6.14 Kundetilfredshed vedr. rengøring og vedligeholdelse af stationer
Kilde [16], [17], [18], [19]

S-banens kundetilfredshedsmålingerne viser stigende utilfredshed med kvaliteten af belysning, billetmaskinernes funktion, mulighed for at orientere sig mm. Færre opfatter endvidere stationen som et trygt og sikkert sted at opholde sig. Den samme tendens kan ikke genfindes i kvalitetsmålingerne i de øvrige tog-systemer.

Utryghed og utilfredshed med kvaliteten af stationerne gør følelsen af ventetiden længere. I forvejen opfatter en passager ventetiden inden toget eller bussen som omkring 3 gange så lang som køretiden. Den stigende tilfredshed med kvaliteten af tog og busser og rengøringen af dem, som også kan konstateres i kundetilfredshedsmålingerne, er næppe tilstrækkelig til at opveje utilfredsheden med kvaliteten af stationerne.

6.8 Value for money

De fælles europæiske benchmarking analyser viser, at hovedstadsregionens indbyggers opfattelsen af 'Value for money' i den kollektive trafik i København ligger lavt. I 2004 efter den store takststigning samme år faldt %-andelen af tilfredse borgere for paramteren 'Value for money' til 22%. Værdien er steget til 35% i 2007, men ligger stadig blandt de laveste i de 7 byer, der indgår i analyserne.



Figur 6.15 *Kundernes vurdering af parameteren Value for Money i den fælleseuropæiske benchmarkinganalyse (BEST). Kilde [26]*

7 Beregninger i OTM

Den forventede udvikling i passagertallet i den kollektive trafik på omkring 12% i perioden fra 2002 til og med 2007 var baseret på modelberegninger i OTM-modellen. Forudsætningerne for disse beregninger var status quo på andre parametre end forbedringerne i den kollektive trafik. Der var således forudsat uændret takstniveau, uændret bilejerskab og uændret forhold mellem takster i den kollektive trafik og benzinpris og parkeringsafgifter.

Situationen har ikke været status quo i perioden. For at vurdere konsekvenserne af den stedfundne udvikling på OTM-modellens beregninger er der foretaget følsomhedsanalyser af centrale parametre i modellen. Analyserne er foretaget med udgangspunkt i modellens 2004-version og er dels foretaget som en backcasting til år 2000 og dels en fremskrivning til situationen i 2006.

Udviklingen i takster, befolkning og arbejdspladser, bilejerskab, benzinpriser, indkomster, P-afgifter, den kollektive trafikbetjening mm er analyseret i backcastingen. Ved fremskrivningen til situationen i 2006 er vurderet konsekvenserne af de faktiske ændringer i bilejerskab, benzinpriser og P-afgifter. I begge perioder er endvidere vurderet konsekvenserne af den dårlige regularitet på S-banen samt i Metroens første år.

Det skal understreges, at resultaterne baseret på OTM-beregningerne er et udtryk for hvordan OTM vurderer de enkelte faktoreres betydning og således er et billede af modellens opbygning snarere end et udtryk for faktorernes betydning i virkeligheden.

Effekterne af de enkelte faktorer i såvel backcasting til 2000 som forecasting til 2006 er foretaget ved at foretage modelkørsler, hvor kun en faktor ændres ad gangen og herudfra fastlægge denne faktors indflydelse på det samlede billede.

7.1 2000-2004

I analysen af perioden 2000-2004 indgår faktorerne:

- Kollektiv trafiktakst
- Befolkning og arbejds- og studiepladser
- Bilejerskab
- Benzinpris
- Indkomst
- P-afgift

- Portzonetrafik
- Kollektiv trafikbetjening (metro, stambusser og Ringbane mv.)
- Regularitet
- Trængsel

Beregningerne er foretaget ved at gennemføre modelberegninger med faktorerne på 2000-niveau (backcasting) i OTM-modellen, der er kalibreret i forhold til 2004-situationen. Forskellen mellem de backcastede størrelser af passagertallet i den kollektive trafik og passagertallet i den kalibrerede model i 2004 anvendes som udtryk for faktorens betydning.

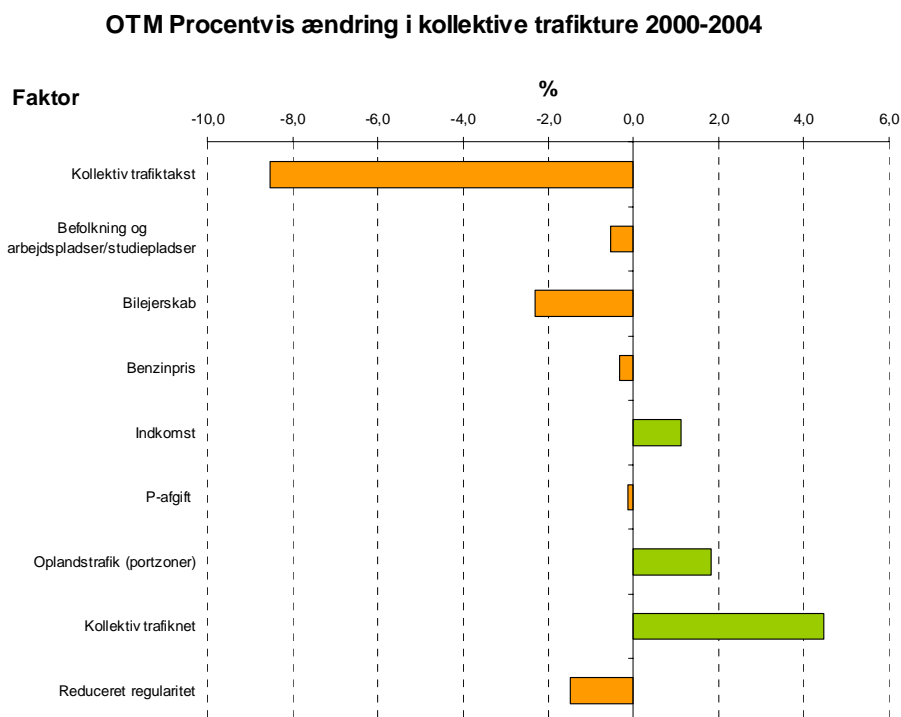
Ændringerne i det kollektive net omfatter i beregningerne metro, A-busserne samt Ringbanen til Flintholm station

Ændringerne i regularitet er i modellen håndteret ved at øge rejsetiden med 10% i S-tog og metro.

Modelkørslerne viser et samlet fald i passagertallet fra 2000 til 2004 på 6,3%.

Faktoren kollektiv trafiktakst har den største enkeltbetydning, idet modellen vurderer at udviklingen i taksterne i perioden medfører et fald på 8,8 % i antallet af kollektiv rejser. Modelberegningerne viser endvidere at øget bilejerskab samt reduceret regularitet (i modellen øget rejsetid) betyder et fald på henholdsvis 2,4 % og 1,5 %.

Modellen peger på at øget trafik ind i hovedstadsområdet samt forbedringerne i det kollektive trafiknet har betydet en stigning i antallet af kollektiv rejser på henholdsvis 1,8 % og 4,3 %. Væksten (1,1 %) i antallet af kollektiv rejser i forbindelse med stigningen i indkomsten hænger sammen med en generel vækst i det samlede antal ture (2,7 %) i hovedstadsområdet. Modellen vurderer således den kollektive trafiks andel af den samlede vækst til at være relativ lav. Endelig skønner modellen at effekten af øget trængsel på vejnettet er en stigning på 0,5% i antallet af rejser med kollektiv trafik.



Figur 7.1 Enkeltfaktorers indflydelse på udviklingen i passagertallet i den kollektive trafik i hovedstadsområdet i perioden fra 2000-2004 beregnet i OTM. Kilde [28].

I Figur 7.2 er vist den modelberegnete udvikling i antallet af påstigere i den kollektive trafik i perioden fra 2000 til 2004.

Modellens fordelinger på trafiksystemerne viser at ændringerne i de generelle faktorer påvirker trafiksystemerne stort set ens. Stigningen i taksten ser dog ud til relativt at påvirke antallet af påstigere på S-banen mere end de øvrige systemer.

Den reducerede regularitet på metroen og S-banen har naturligvis en negativ effekt på disse to trafiksystemer og lokalbanerne samt en mindre positiv effekt på regionaltoget og busser, som dog ikke opvejer de negative effekter.

Antal påstigere	Bus	Metro	S-tog	Re-Tog	Lokalbaner	I alt
Hverdagsdøgn i 2000 (modelberegnet)	826.000	0	361.000	149.000	20.000	1.356.000
Ændring 2000-2004:						
Kollektiv trafiktakst	-66.000	-10.000	-46.000	-10.000	-2.000	-134.000
Befolkning og arbejdspladser/studiepladser	-4.000	-1.000	-2.000	-1.000	0	-8.000
Bilejerskab	-18.000	-1.000	-11.000	-2.000	-1.000	-33.000
Benzinpris	-2.000	0	-1.000	0	0	-3.000
Indkomst	7.000	2.000	4.000	2.000	1.000	16.000
P-afgift	0	0	-1.000	0	0	-1.000
Oplandstrafik (portzoner)	6.000	2.000	5.000	15.000	1.000	29.000
Kollektiv trafiknet	-90.000	145.000	44.000	-11.000	0	88.000
Reduceret regularitet	10.000	-8.000	-30.000	10.000	-1.000	-19.000
Trængsel	2.000	1.000	2.000	1.000	0	6.000
Hverdagsdøgn i 2004 (modelberegnet)	671.000	130.000	325.000	153.000	18.000	1.297.000

Figur 7.2 Udvikling i antal påstigere pr. hverdagsdøgn (i 1000) i perioden 2000 til 2004 nedbrudt på årsager. Kilde [28].

7.2 2006-beregning

I OTM-beregningerne af situationen i 2006 er fra OTM's basisår 2004 foretaget en fremskrivning og vurdering af følgende faktorer:

- Benzinpris
- Vejarbejde på M3 og Køgebugtmotorvejen
- Bilejerskab
- Parkeringsafgifter
- Driftsstabilitet på S-banen

Prisen for en liter blyfri benzin oktan 95 er i faste priser steget med 10,3% fra 2004 til 2006. Det undersøges, hvor stor en betydning det kan have haft for udviklingen i trafikken i forhold til en uændret benzinpris svarende til 2004.

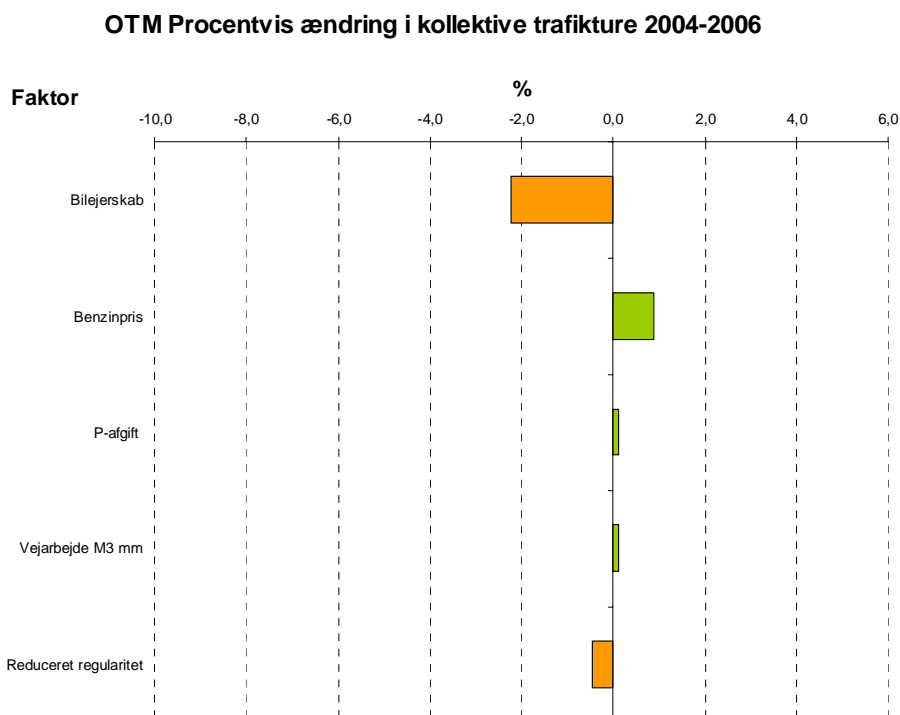
I 2005 blev der iværksat et større anlægsarbejde på M3 og efterfølgende også på Køgebugtmotorvejen. Det undersøges, hvilke konsekvenser det isoleret set kan have haft på udviklingen i trafikken.

Biljerskabet er steget omkring 4% i løbet af perioden 2004-06 og specielt i 2006. Det er i en følsomhedsberegning undersøgt, hvilken konsekvens stigningen i bilejerskabet isoleret set kan have haft på trafikudviklingen.

Parkeringsafgifterne i den indre by er steget med næsten 25% i perioden 2004-06. Det undersøges, hvilke konsekvenser det kan have haft.

OTM er ikke i stand til at undersøge konsekvenser af ændringer i driftsstabilitet, idet der forudsættes, at køreplanen følges. Imidlertid har der i perioden

2004-06 været visse problemer med driftsstabiliteten på S-banen, som kan have påvirket passagertallet. I en følsomhedsberegning undersøges konsekvenserne ved en forøgelse af køretiderne med 5%.



Figur 7.3 *Enkeltfaktorers indflydelse på udviklingen i passagertallet i den kollektive trafik i hovedstadsområdet i perioden fra 2004-2006 beregnet i OTM. Kilde [28].*

Modelberegningerne viser en samlet stigning på 1% i antallet af rejser med den kollektive trafik fra 2004 til 2007. Analysen omfatter ikke samtlige betydende faktorer i modellen, hvorfor summen af udviklingen af de analyserede faktorer ikke stemmer overens med den samlede udvikling.

De analyserede faktorer viser et samlet fald i den kollektive trafik på knapt 2% i perioden fra 2004 til 2006. Udviklingen i de øvrige parametre, der indgår i modellen (befolkningsudvikling, indkomstforhold mm) har således medført en stigning på omkring 3% i antallet af passagerer.

Modellens beregninger viser at det øgede bilejerskab i perioden fra 2004 til 2006 har betydet et fald på 2% i antallet af kollektive trafikure. Den reducerede regularitet har betydet et fald på 0,5%. Stigende benzinpriser har modsat betydet en vækst på knapt 1%.

Den øgede P-afgift og vejarbejdet på M3 og Køge Bugt Motorvejen har ifølge modellens beregninger kun haft ganske lidt (positiv) betydning på antallet af kollektiv rejser.

Konsekvenserne af det øgede bilejerskab og den øgede benzinpris er jævnt fordelt på alle trafiktyperne. Den dårlige driftsstabilitet på S-banen har primært indflydelse på antallet af rejser med S-banen.

Antal påstigere	Bus	Metro	S-tog	Re-Tog	Lokalbaner	I alt
Hverdagsdøgn i 2004 (modelberegnet)	671.000	130.000	325.000	153.000	18.000	1.297.000
Ændring 2004-2006:						
Bilejerskab	-16.000	-2.000	-9.000	-2.000	0	-29.000
Benzinpris	5.000	1.000	4.000	2.000	1.000	13.000
P-afgift	0	0	1.000	0	0	1.000
Vejarbejde M3 mm	0	0	1.000	0	0	1.000
Reduceret regularitet	5.000	0	-13.000	1.000	0	
Hverdagsdøgn i 2006 (modelberegnet) *	660.000	137.000	339.000	157.000	19.000	1.312.000

*): Antallet af påstigere i hverdagsdøgnet i 2006 kan ikke beregnes ud fra summen af de ovenstående tal, da analysen i perioden 2004-2006 ikke omfatter alle parametre.

Figur 7.4 Beregnet antal påstigere pr. hverdagsdøgn i 2006 i Hovedstadsområdet fordelt efter kollektiv transportmiddel samt ændringer fra 2004 heri som følge af ændrede forudsætninger. Kilde [28].

7.3 Samlet udvikling

Modelberegningerne fra 2004 til 2000 (backcasting) og fra 2004 til 2006 (forecasting) viser et samlet fald i antallet af rejser med kollektiv trafik på omkring 5%. Bag denne udvikling gemmer sig i henhold til beregningerne i modellen faktorer, der trækker i forskellig retning.

Modellen tillægger takstændringer (9% færre kollektivrejser), vækst i bilejerskabet (- 4% kollektiv rejser) samt reduceret regularitet i S-tog og Metro (- 3% kollektiv rejser) størst negativ betydning. Disse negative faktorer opvejes kun delvist af den positive betydning af udbygningen af den kollektive trafik (+ 4% kollektivrejser), øget trafik ind i hovedstadsområdet (+ 2% kollektiv rejser) samt øget indkomst (+1% kollektiv rejser).

8 Tiltag

Trafikselskaberne har mulighed for at påvirke nogle af de forhold, der har været årsag til, at passagertallet ikke har udviklet sig i den ønskede retning. Herunder er beskrevet nogle af de vigtigste forhold.

Takster

Staten har lagt et loft over udviklingen i taksterne, således at disse kun kan stige svarende til udviklingen i pris- og løntallet.

Taksterne kan fortsat anvendes som en aktiv parameter i bestræbelserne på at tiltrække nye passagerer gennem rabatter eller nye billetprodukter. Rabatter kan f.eks. anvendes med henblik på at tiltrække eller fastholde bestemte passagergrupper. Nye billetprodukter kan udvikles til produkter, der alene er målrettet brugere af den kollektive trafik eller i kombination med andre ydelser udenfor den kollektive trafik.

Rejsekortet er ved at blive implementeret. Nye billetprodukter bør derfor afstemmes med mulighederne i Rejsekortet, så et nyt billetprodukt fortsat kan leveres efter Rejsekortets indførelse.

Image

Den kollektive trafiks image skal forbedres. Et bedre image skal primært sikres gennem en forbedring af produktet. Image-kampagner er ikke tilstrækkelige. Blandt de væsentligste produktforbedringer er stabilisering af driften, bedre information specielt omkring driftsuregelmæssigheder, bedre rengøring på stationer og sikring af sammenhængen i den kollektive trafik.

Stabilisering af drift

Stabilisering af driften med henblik på at opnå rettidighed og regularitet på et højt ensartet niveau er af største betydning for alle dele af det kollektive trafiksystem. Præference-analyserne, der er gennemført af DSB S-tog og Movia peger klart på, at et stabilt og pålideligt produkt er det, passagererne anser som den væsentligste forudsætning for at anvende kollektiv trafik.

Specielt S-banen har været præget af mange forsinkelser, manglende regularitet og pålidelighed. S-banen udgør en væsentlig del af grundstammen i den kollektive trafik. Dårlig rettidighed og regularitet i denne del af nettet påvirker mange passagerer, herunder mange der også bruger de øvrige transportsystemer.

Betjening i forbindelse med sporarbejder tilrettelægges i højere grad med henblik på at fastholde så mange passagerer som muligt, mens sporarbejdet står på. Flere direkte busforbindelser til centralt beliggende stationer, så en større del af passagererne undgår skift som konsekvens af sporarbejderne. Busbetjeningen i forbindelse med sporvedligeholdelsen på Farum-banen i sommeren 2008 er et pilotprojekt for en bedre koordinering i samarbejde med Movia. Omfanget af arbejdet med vedligeholdelsen af infrastruktur vil ligge på et uændret niveau de kommende år, så det er centralt at finde løsningsmodeller for betjeningen som kan fastholde passagererne.

Bevågenheden omkring nye potentielle problemer, der kan påvirke driften skal intensiveres. Manglen på lokofører og buschauffører er et af forholdene, der truer opretholdelsen af driften. Chaufførmangel på busserne er håndteret ved at uddanne og ansætte udenlandske chauffører. Noget tilsvarende kan måske gøres for at løse mangelen på lokomotivførere.

Bedre information

Information generelt om driften og specielt i forbindelse med driftsuregelmæssigheder og sporarbejder skal ligeledes styrkes.

Informationer om driftsuregelmæssigheder på tværs mellem systemerne kan styrkes. Information i busser og tog om driften på metroen - og omvendt kan være medvirkende til at passagererne kan vælge alternative rejseruter, hvis der opstår større driftsuregelmæssigheder.

Bedre rengøring og vedligeholdelse af stationer

Rengøring og vedligeholdelse af stationer og udstyr på stationerne er nogle af de parametre, der scorer lavest i kvalitetsmålingerne.

Stationerne er ligesom stoppestederne den kollektive trafiks ansigt udadtil. Stationer, perroner, gangtunneler er passagerernes første indtryk og et sted, hvor (vente)tiden føles lang. Det er også et sted, hvor ikke-brugere af den kollektive trafik møder den kollektive trafik, når rejsende skal hentes og bringes. Et negativt indtryk af stationen bekræfter ikke-brugerens fravalg af den kollektive trafik.

En forbedring af rengøring og vedligeholdelse af stationerne kan være med til at løfte den kollektive trafiks image. Forbedringen omfatter bedre rengøring, fjernelse af brugte gratisaviser, fjernelse af personer uden ærinde, bedre vedligeholdelse af bygninger og perroner samt bedre vedligeholdelse af udstyr som informationstavler, billetmaskiner o.lign.

Det fælles produkt

De fem forskellige trafiksystemer i hovedstadsområdet - regionaltog, S-tog, metro, lokalbaner og busser - er organiseret i selvstændige trafikskaber, der hver for sig har et ansvar for egen planlægning, markedsføring mm. Trafikskaberne er endvidere pålagt at samarbejde omkring takster og koordinere planlægning, markedsføring mm.

Et middel til at forbedre det fælles produkt - forsyning af hovedstadsområdet med kollektiv trafik - og dermed tiltrække flere passagerer, er en styrkelse af samarbejdet omkring planlægning og markedsføring. Flytte fokus fra eget produkt til det fælles produkt, og planlægge, informere og markedsføre med udgangspunkt i passagerernes behov.

Bedre sammenhæng mellem bus og tog

Antallet af omstigninger mellem trafiksystemerne er faldet dels som følge af den ustabile drift dels som følge af at driften på tilbringerbusruterne er reduceret. Sammenhængen mellem bus/lokalbane og S-tog/Regionaltog og tilliden til at korrespondance overholdes skal genskabes.

Buslinier og lokalbaner, der korresponderer med S-tog og Regionaltog, bør køre med samme frekvens som S-tog og R-tog, således at passagererne har sikkerhed for, at der er en bus eller et lokalbanetog i den anden ende af rejsen i forbindelse med hver afgang. S-togenes og Regionaltogenes 20-minutters grundfrekvens bør således videreføres til de korresponderende buslinier.

Kommunerne har næppe ressourcer til, at alle tilbringer buslinier får 20 minutters frekvens. Der kan derfor identificeres et primært tilbringer linienet, som kører med den hyppige frekvens. De primære tilbringerlinier kan samtidig gives en direkte linieføring til stationen, så rejsetiden bliver så kort som mulig. Bybusserne i købstæderne bør være en del af et primært tilbringernet. Etablering af primære tilbringerlinier kan suppleres med markedsføringstiltag om 'forlængelse af banerne ud i byen'. Analyserne af højfrekvente tilbringerlinier og pendulbusser viser, at de har kunnet fastholde passagertallet.

Den lokale transport i byfingrene kan i højere grad varetages med servicebusser eller servicebuslignende tilbud med lav frekvens og en linieføring, der er tilpasset behovene.

Korrespondancen mellem tog og bus kan endvidere sikres gennem anvendelse af ny teknologi, der kan informere buschaufføren om togets ankomsttid.

Trafikselskaberne kan også søge at påvirke kommunerne, Vejdirektoratet, Banestyrelsen og andre til at skabe gode rammer, der understøtter den samlede kollektive rejse fra dør til. Målet er at skabe gode adgangsforhold for gående og cyklende, gode parkeringsforhold for såvel biler som cykler ved stationer og busknodepunkter samt gode og indbydende ventefaciliteter ved stoppesteder og stationer.

Planlægning

Byudviklingen har bevæget sig i en retning, hvor den kollektive trafik har svært ved at betjene pendlerne. Flere rejser på tværs og modsat de rejseretninger (ud af byen), som den kollektive trafik er designet til at håndtere. Der sker endvidere en øget placering af boliger og arbejdspladser udenfor de stationsnære områder i fingerbyen.

Trafikselskaberne kan i fællesskab i større grad interessere sig for regionernes og kommunernes planlægning og gennem en øget proaktiv dialog med regioner

og kommuner påpege konsekvenserne af igangværende planlægning for den kollektive trafikbetjening af nye bolig- og erhvervsområder og konkret for busbetjeningen kommunernes økonomi.

Styrkelse af den tværgående kollektive trafik

Pendlingsanalyserne viser en stigning i omfanget af pendling på tværs af by-fingrene. Betjeningen på tværs skal forbedres i tæt samarbejde med kommuner og regioner. På kort sigt kan dette ske ved etablering af flere tværgående busforbindelser f.eks. efter S-bus-konceptet, som i den undersøgte periode har været i stand til at fastholde passagertallet. I konsekvens af, at der sker en udbygning af arbejdspladserne i de ydre dele af fingrene (Allerød, Lyngby, Gentofte, Sengeløse, Hedehusene) bør forbindelserne på tværs i denne afstand fra centrum også styrkes.

På længere sigt kan styrkelsen f.eks. ske ved etablering af højklassede kollektive trafikforbindelse.

Fastholdelse af unge brugere

Unge brugere af den kollektive trafik er et vigtigt kundesegment, da denne gruppe er fremtidens brugere. Gruppen af unge er også specielt interessant, da befolkningsprognoserne viser at størrelsen af denne gruppe vil være stigende de kommende år. Brugere under 18 år har ikke adgang til at benytte bil og er derfor hyppige brugere af den kollektive trafik.

Muligheden for unge i aldersgruppen 16-18 år til at købe periodekort til børnetakst blev fjernet i 2006 samtidig med at reglerne for tilskud til uddannelseskort blev ændret generelt.

Det skal overvejes, hvordan unge i aldersgruppen 16-25 år kan tilknyttes tættere. Movia har gennem BlueCow konceptet gjort tiltag i denne retning. Fælles initiativer på dette område kan overvejes.

9 Kilder

- [1]: Trafikselskabernes fælles opgørelse af passagertallet Movia, 27.02.2008
- [2]: Danmarks Statistik. Befolkningsstatistik
- [3]: Trafikselskabernes opgørelser af udbuddet
- [4]: Vejdirektoratets tællinger på motorvejsnettet.
- [5]: Københavns Kommunes trafiktællinger
- [6]: Københavns Kommune Cykelregnskab 2006
- [7]: Danmarks Statistik. Bruttonationalprodukt
- [8]: Danmarks Statistik, Køretøjsbestand og befolkningstal.
- [9]: Udviklingen i Movias takster vægтет i forhold til omsætning
- [10]: Danmarks Statistiks forbrugerprisindeks
- [11]: Statoils hjemmeside, listepriise
- [12]: Køre- og rejsetidsmålinger med bil og S-tog foretaget af COWI for DSB S-tog. December 2007.
- [13]: Køre- og rejsetidsmålinger med bil og S-tog foretaget af Vejdirektoratet og DSB S-tog. Marts 2000.
- [14]: Danmarks Statistiks arbejdskraftundersøgelse
- [15]: Trafikselskabernes opgørelser over rettidighed og regularitet. Opgørelsen vedr. Movias rettidighed er udarbejdet af COWI.
- [16]: Kundeundersøgelser DSB S-tog (EPSI)
- [17]: Kundeundersøgelser DSB Regionaltrög

- [18]: Kundetilfredshedsmåling Metro
- [19]: Kundetilfredshedsmåling Lokalbåner
- [20]: Kundetilfredshedsmåling Movia
- [21]: Rejsehjemmelundersøgelser
- [22]: Movia, rentabilitetsberegninger 2002-2006 indeholdende opgørelser over passagertal, produktion, mm.
- [23]: DSB S-tog opgørelse af antal cykler med S-tog
- [24]: Opgørelser over passagerer på strækninger, DSB S-tog
- [25]: Opgørelser over sporarbejder, DSB S-tog
- [26]: Fælles europæisk benchmarkingsanalyse (BEST)
- [27]: Foreløbige resultater fra By og Landskabsstyrelsens analyser af bosætnings og arbejdsstedsanalyser.
- [28]: Beregninger i OTM-modellen

Århus, 17. oktober 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag 24. oktober 2008 kl. 9.30
Regionshuset,
Regionsrådssalen,
Skottenborg, 8800 Viborg**

Vedr. punkt nr. 5

3 Indsatsområder i planperioden

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

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

Indsatsområderne, som er nærmere beskrevet nedenfor, er inddelt i seks hovedgrupper:

- Planlægning
- Takster og indtægter
- Information, kommunikation, salg og kvalitet
- Miljø
- Incitamentter for busselskaberne til at skaffe flere kunder
- Mere viden om kunder, økonomi og nye markeder

Trafikplanen lægger op til indsatsområder for samtlige parter, som kan påvirke udvikling af den kollektive trafik.

3.1 Planlægning

Staten har ansvaret for togkørslen, banerne og det overordnede vejnet.

Regionerne har ansvaret for et rutenet af regional betydning mellem de større byer uden direkte togbetjening.

Kommunerne har ansvaret for den lokale trafik – herunder bybusser. Kommunerne har også ansvar for en stor del af vejnettet og for byudviklingen, herunder planlægning af boligområder, erhvervsområder og rejsemål i form af centre og større institutioner/aktiviteter.

Midttrafik har ansvar for trafik- og køreplanlægning, takster, udbud, information og markedsføring samt individuel handicapkørsel.

Hovedindsatsen i trafikplanlægningen er at få etableret sammenhængende kollektiv trafik på tværs af myndighedskompetencer afpasset efter borgernes transportbehov.

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

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

Midttrafik har en række mål for området, som i de kommende år skal realiseres. Det drejer sig om følgende:

- Midttrafik skal sørge for, at det bliver let for kunderne at bevæge sig mellem lokalruter, bybusser, regionale ruter og tog

- Midttrafik skal have en vifte af kollektive trafiktilbud, der spænder fra letbane, hurtigruter for pendlere, bybusser og lokalruter til behovsstyret kørsel/teletaxi – betjening af borgerne tilpasses kundeunderlag og politiske prioriteringer
- Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik drives så økonomisk effektiv som mulig
- Midttrafik har viden om de forhold, der har betydning for planlægning af kollektiv trafik, pendling, erhvervsudvikling m.m., og tilbyder effektive transportløsninger
- Midttrafik arbejder sammen med vejmyndighederne for bedre fremkommelighed og gode publikumsfaciliteter

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

1. Områdeplaner for større byer – dækning af borgernes transportbehov via sammenhæng mellem regionalrute-, lokalrute- og bybusbetjening.
2. Trafikplaner for øvrige kommuner og for det regionale rutenet – på baggrund af klassificering af rutenet opstilling af mål for serviceniveau og effektivisering af en sammenhængende betjening efter kommunernes og Region Midtjyllands mål.
3. Etablering af letbane i Østjylland samt udvikling af privatbaner.
4. Fremkommelighed for busser.
5. Kobling til fysisk planlægning: kommune- og lokalplanlægning. Kommunale mobilitetsplaner.
6. Udvikling af behovsstyret kørsel.

3.1.1 Områdeplaner for større byer

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

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

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

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

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

For de øvrige kommuner og Region Midtjylland skal det også sikres, at udnyttelsen af de samlede ressourcer bliver økonomisk effektiv, set i forhold til de politiske mål med den kollektive trafik. I Bilag 5: "Den regionale trafikplan" findes det forslag til effektivisering og modernisering af det regionale rutenet – Fase 1 og Fase 2 -, som Region Midtjylland har udsendt. Den kommunale trafikplanlægning, som i øjeblikket har forskellig status hos kommunerne, er vist i Bilag 8. Midttrafik vil løbende udbygge bilagene med statusinformationer om passagertal, pendling mv.

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

Herunder forventes det, at der for alle kommuner vil skulle ske en revision af den kommunale trafikplan efter fastlæggelsen af det nye regionale rutenet med efterfølgende konkrete planlægningsprojekter.

I gennemgangen tilstræbes koordinering af lokal og regional kørsel, herunder afdækning af ny arbejdsdeling mellem regionale og lokale ruter, og prioritering af, hvilke rejsebehov kommunen ønsker at tilgodese, efter ændringer af det regionale rutenet efter egne ønsker. I forhold til de kommunale trafikplaner, som udarbejdes sideløbende, vil der skulle ske en løbende afpasning. Ændres det regionale rutenet i et område, kan det få betydning for kommunens planer for området/andre områder.

3.1.3 Etablering af letbane i Østjylland samt udvikling af privatbaner

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

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

Indsatsområder:

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

Privatbaner.

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

Perspektiverne for udvikling af de to baner er forskellige.

Odderbanen har gennemgået en gennemgribende spormodernisering mellem Tranbjerg og Odder i 2008. Hele sporet fra Odder til Århus er nu spormoderniseret inden for det sidste årti og banen har fået nyt sikringsanlæg. Hele infrastrukturen er nu moderniseret. Tilbage står udskiftning af de udtjente Y-tog der kører på strækningen.

Banen betjener et område med kraftig byudvikling og befolkningsvækst og har hermed et betydeligt potentiale for passagertilvækst. Banen forventes at indgå i etape 1 af udbygningen af letbanen i Århus, og vil til den tid blive betjent af nye letbanetog. Der arbejdes i letbanesamarbejdet på at fremrykke investeringen i nye letbanetog så de kommer før den egentlige letbane forventes etableret i 2015.

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

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

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

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

3.1.4 Fremkommelighed for busser

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

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

I de kommunale trafikplaner og i områdeplanerne indarbejdes forslag til busprioritering. Forslagene kan komme fra alle interessenter i den kollektive trafik, men vejmyndighederne har beslutningskompetencen.

3.1.5 Fysisk planlægning: kommune- og lokalplanlægning. Kommunale mobilitetsplaner

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

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

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

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

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

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

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

3.1.6 Udvikling af behovsstyret kørsel

Indsatsområderne for behovsstyret kørsel omfatter:

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

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

Midttrafik vil i perioden arbejde for at:

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

Telekørsel er en metode for kommuner til at opfylde nogle af de opstillede servicemål. Hvis der i Trafikplanperioden overvejes at indføre telekørsel bør følgende forhold overvejes:

- Hvem er målgruppen
- Hvad er rejsebehovet
- Hvilke forhold i Trafikplanens visioner og servicemål skal tilbuddet opfylde
- Hvordan kombineres der med øvrig kollektiv trafik

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

3.1.6.1 Den individuelle handicapkørsel

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

- Harmonisering af tilbuddet i og udenfor Århus Kommune
- Vurdere og udbygge antallet af valgmuligheder for kommunerne på serviceniveau
- Bedre kommunikation mellem chauffør, kunde og kørselskontor

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

3.1.6.2 MIDTTUR for alle

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

- MIDTTUR skal markedsføres mere målrettet, således kunderne får bedre kendskab til produktet af kommunerne
- Kommunernes muligheder for at tilpasse tilbuddet til deres borgere, geografi, andre tilbud o.lign. skal udvides,
- På sigt kan MIDTTUR måske være en erstatning for eksisterende kollektive trafiktilbud på de tidspunkter og i de geografiske områder, som kommunerne ønsker.

3.1.6.3 "Kan-opgaver" for Midttrafik" – regional og kommunal kørsel

Den siddende patientbefordring er en lovpligtig kørsel for regionen og en "kan-opgave", som Midttrafik udfører i samarbejde med Region Midtjylland. Det er den største mængde af behovsstyret kørsel i dag, og mængden er steget kraftigt i 2008 og vil stige igen i 2009, hvor yderligere kørsel i det tidligere Århus amt forventes medtaget.

Midttrafik tilbyder kommunerne at varetage deres lovpligtige kørsler (f.eks. kørsel til læge og speciallæge) og øvrige behovsstyrede kørsler, hvor kommunerne selv visiterer og indlægger kørselsordrer i IT-systemet. Midttrafiks kørselskontor vil i trafikplanperioden tilbyde alle kommuner at varetage udførelsen af de lovpligtige kørsler, enten som hele pakker eller dele af kørslerne, hvis Midttrafik kan løse opgaven mere effektivt.

Indsatsområdet her vil derfor være:

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

3.1.6.4 Tværgående indsatsområder

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

Service	Status	Mål
Ventetid ved opkald fra kunder. Procent besvarelse på 1 minut eller < 1 minut	Knap 80% - maj-juli 2008	90%
Ventetid for opkald fra chauffører. Procent besvarelse på 1 minut eller < 1 minut	Ca. 80% - maj-juli 2008	90%
Kunde-klager	0,2% af turantal - Jan.-april 2008	0,1% af turantal
Svigt fra vogne. Antal ture pr dag.	3 ud af ca. 1250 ture pr. dag – juni-juli 2008	2 ud af ca. 1250 ture pr. dag.

Udover Kørselskontorets service, vil Kørselskontorets indsatsområder være:

- Udfasning af et af 2 IT-planlægningssystemer
- Dokumentation af og reduktion af turpriser og pris pr. minuts køretidsbehov
- Effektivisere bestilling af kørsel, herunder forøget brug af internetbestilling
- Effektivisere administration af kørsel - herunder kundebetaling via PBS
- Bedre samarbejde med leverandører i form af bus- og taxaselskaber
- Tilfredshedundersøgelser blandt kunder og leverandører
- Kvalitetsopfølgning ud fra fakta

3.2 Takster og indtægter

Midttrafik har overtaget takster og takssystemer fra de tidligere myndigheder. I 2007 og 2008 er der foretaget harmoniseringer af takster og rejseregler, men der er fortsat behov for tilpasninger og justeringer. Det nuværende billetteringsudstyr sætter begrænsninger for omfattende harmoniseringer og forbedringer af takstsystemet. Relativt vidtgående ændringer kræver investeringer i nyt udstyr. Midttrafik arbejder for et takstsystem, der er nemt at forstå for kunderne, simpelt at administrere og giver bestillerne det ønskede provenue.

Midttrafik har en række mål for området, som i de kommende år skal realiseres. Det drejer sig om følgende:

- Midttrafik skaber et sammenhængende, enkelt og letforståeligt takst- og billetteringssystem, som gør det muligt for kunderne at bevæge sig rundt med én billet
- Midttrafik sørger for, gennem brug af moderne informationsteknologi, at sikre kunderne let adgang til køb af billetter og til aktuel trafikinformation

Dette medfører følgende indsatsområder:

1. Midttrafiks prispolitik – rabat til den faste kunde
2. Ensartede takster i hele Midttrafik
3. Fleksibelt takstsystem
4. Takstsamarbejde med togoperatører
5. Billig administration
6. Skabe indtægter
7. Rejsekortet
8. Harmonisering af rejseregler
9. Harmonisering af billetteringsudstyr
10. Harmonisering af billettertyper

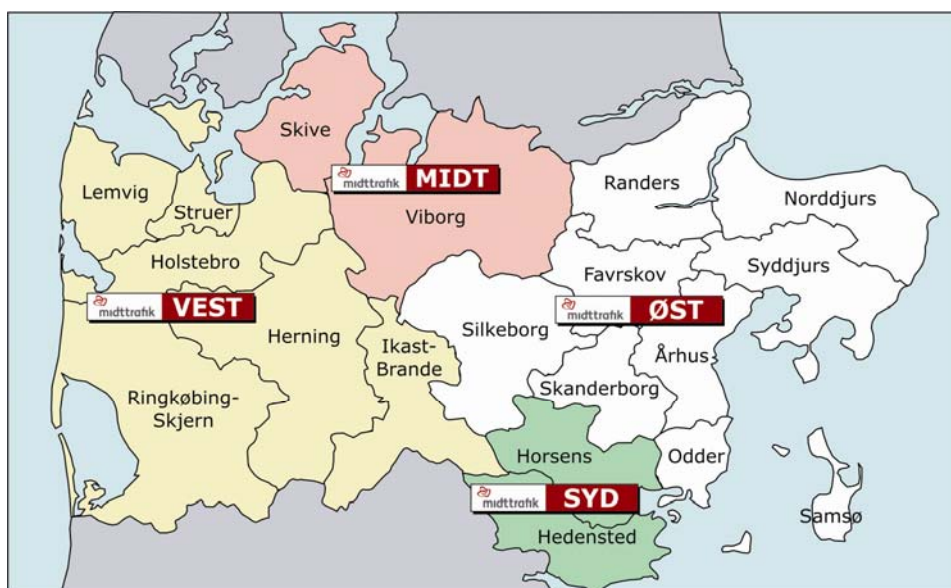
3.2.1 Midttrafiks prispolitik – rabat til den faste kunde

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

3.2.2 Ensartede takster i hele Midttrafik

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

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



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

3.2.3 Fleksibelt takstsystem

Midttrafik arbejder for, at det er muligt for bestillerne at vælge 0-takst på mindre lokalruter og rabatruter, fordi indtægterne er beskedne. Aktuelt har Favrskov, Ikast-Brande og Lemvig Kommune indført 0-takst for alle kommunale busruter. Andre kommuner med relativt beskedne billetindtægter på lokalruterne påtænker at indføre 0-takst.

3.2.4 Takstsamarbejde med togoperatører

Midttrafikfs samarbejde med jernbaneoperatørerne i Region Midtjylland skal fremmes. Samarbejdet giver kunderne valgmulighed mellem bus og tog ved rejser indenfor Midttrafikfs prisområder. Takstsamarbejde giver også kunder med jernbaneoperatørernes billetter og kort mulighed for at stige om til bus i stationsområdet. Takstsamarbejdet mellem trafikkselskaberne og jernbaneoperatørerne er fastlagt i Lov om trafikkselskaber, og Midttrafik er forpligtiget til at indgå aftaler med jernbaneoperatører, som giver kunder mulighed for at rejse i både bus og tog på samme billet. Midttrafik deler takstkompetencen med togoperatørerne. Det betyder, at Midttrafik skal aftale aktuelle takster med DSB og Arriva Tog A/S.

3.2.5 Billig administration

Midttrafik ønsker, at administrationen af takstsystemet skal være så billig som mulig. Omkostningerne ved et takstsystem skal dog ses som en samlet afvejning af løbende driftsudgifter til "opkrævning" af takster og til investeringer i udstyr i forhold til indtægtsprovenuene. Det er et indsatsområde at få effektiviseret og rationaliseret driftsomkostninger til billetteringsudstyr. Jo flere undtagelser, jo mere administration, jo større udgifter til information og kommunikation.

3.2.6 Skabe indtægter

Midttrafikfs takster skal skabe indtægter. Midttrafik skal sikre, at taksterne og takstsystemet giver de indtægter, der forventes. Et væsentligt indsatsområde er, at få et samlet overblik over indtægtsdannelsen og indtægtsrapportering til bestillerne. Med statens indførelse af et takststigningsloft er Midttrafik underlagt en begrænsning.

Takststigningsloftet angiver den maksimalt mulige prisstigning i forhold til det foregående års takster. Loftet indebærer, at prisstigningerne – for Midttrafik som helhed – gennemsnitligt ikke må overstige det udmeldte loft.

3.2.7 Rejsekortet

Midttrafik overvejer en tilslutning til Rejsekortprojektet. Baggrunden herfor er, at det eksisterende billetteringsudstyr er forældet og nedslidt, samt at det i stigende grad vil blive vanskeligt at skaffe reservedele til det eksisterende udstyr.

Rejsekortprojektet indebærer en vision om et fælles landdækkende elektronisk rejsekort. Bag projektet står trafikvirksomheder over hele Danmark. Rejsekortet skal erstatte de eksisterende klippe- og periodekort, så kunderne om få år kan rejse over hele landet på rejsekortet. Med rejsekortet behøver kunderne ikke længere at have kendskab til udviklede takst- og zonesystemer.

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

3.2.8 Harmonisering af rejseregler

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

3.2.9 Harmonisering af billetteringsudstyr

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

Billetteringsudstyr i bybusser og lokalruter er heller ikke ens, og det giver tilsvarende udfordringer for Midttrafik med at harmonisere og forenkles servicen til kunderne.

Det er et indsatsområde for Midttrafik at arbejde med denne problemstilling, og sammen med bestillerne afdække muligheder for, med beskedne investeringer, at udvikle løsninger, som forbedrer servicen til kunderne og reducerer administrationsudgifterne.

3.2.10 Harmonisering af billettyper

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

3.3 Information, kommunikation, salg og kvalitet

Fokus på information, kommunikation, salg og kvalitet er en væsentlig opgave for Midttrafik. Det er blandt andet gennem information til/kommunikation med kunder og øvrige interessenter, at grundlaget for den gode kvalitet skabes og salget fastholdes og udvikles. Samtidigt skal der være et stærkt fokus på systemer, der sikrer at information, kommunikation, salg og kvalitet til stadighed dokumenteres og udvikles.

Midttrafik har en række mål for området, som i de kommende år skal realiseres. Det drejer sig om følgende:

- Midttrafik sikrer sammen med leverandørerne, at informationen før, under og efter rejsen er i overensstemmelse med kundernes behov.
- Det er Midttrafiks mål, at sørge for, gennem brug af moderne informationsteknologi, at sikre kunderne let adgang til køb af billetter og til aktuel trafikinformation.
- Midttrafik måles på sin evne til at levere resultater – faktabaseret. Heri indgår tilfredshedsmålinger (bestillere, kunder, leverandører, borgere mfl.), økonomisk effektivitetsmål, og evne til at "overgå forventninger". Midttrafik vil indgå i enhver form for benchmarking – for at lære og blive bedre.
- Midttrafik vil opbygge et kvalitetsstyringssystem, der støtter virksomhedsgrundlaget – eksternt og internt.
- Midttrafik sikrer sammen med leverandørerne, at den kollektive trafik er pålidelig, rettidig og tryk
- Midttrafik understøtter leverandøren i at have kompetente chauffører, der sikrer flere og mere tilfredse kunder

Dette medfører følgende indsatsområder:

1. Informationsgivning
2. Fleksibel salgsstruktur
3. Viden om kundernes præferencer og vurderinger
4. Fokuseret markedsføring
5. Leverandører, samarbejdspartnere, presse m.v.
6. Kvalitetssikringssystemer

3.3.1 Informationsgivning

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

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

Der skal være et endnu tættere samarbejde med regionale og lokale radiostationer omkring trafikinformation. Brugen af Rejseplanen som informationsværktøj skal udbredes, blandet med mobilservice og information om aktuelle afgange fra stationer og pladser, men også fra stoppesteder udenfor byerne.

På sigt skal kunderne kunne få information om realtid, men der dræver omfattende investeringer.

3.3.2 Fleksibel salgsstruktur

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3.3 Viden om kundernes præferencer og vurderinger

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

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

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

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

Der er rejsegaranti i Midttrafik, undtaget er bybusserne i Århus. Rejsegaranti er kundernes sikkerhed for, at de altid når frem til deres rejsemål i tide. På baggrund af ca. 700 henvendelser (2007) får ca. 95 % af dem en økonomisk kompensation i henhold til rejsegarantiordningen. Det understreger rejsegarantiens styrke og berettigelse som et centralt element i Midttrafiks kundeservice. Det forventes, at rejsegarantien indføres i bybusserne i Århus i 2008.

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

3.3.4 Fokuseret markedsføring

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

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

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

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

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

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

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

Midttrafik udarbejder årligt en marketingplan, som bestyrelsen beslutter. Marketingplanen indeholder konkrete initiativer for, hvordan Midttrafik i samarbejde med bestillere og leverandører vil nå målene.

3.3.5 Leverandører, samarbejdspartnere, presse m.v.

Samarbejdet med leverandørerne

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

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

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

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

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

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

Partnerskab med bestillerne

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

Midttrafiks rolle er at koordinere, planlægge, informere om og følge op på den kollektive trafik på vegne af 19 kommuner og Region Midtjylland. Det er vigtigt, at kunderne oplever den kollektive trafik som en samlet helhed, der hænger sammen uanset, om det er en kommune eller Region Midtjylland, der finansierer ruten. Midttrafik samarbejder derfor med kommunerne og Region Midtjylland på en række områder, for eksempel gennem Midttrafik bestyrelse og repræsentantskab, gennem deltagelse i kommunaldirektørmøder og KKR, deltagelse i fagudvalgsmøder i Region Midtjylland, og gennem Fagligt Forum, hvor Midttrafiks administration drøfter relevante emner med medarbejdere fra kommunernes og Region Midtjyllands administration.

3.3.6 Kvalitetssikringssystemer

Inddragelse af kunder og samarbejdspartnere i kvalitetsforbedring

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

Kundehenvendelser og rejsegaranti giver også Midttrafik et godt billede af, hvordan kørslen er tilrettelagt, og hvordan den udføres.

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

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

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

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

3.4 Miljø

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

Midttrafik har mål for området, som i de kommende år skal realiseres. Det drejer sig bl.a. om følgende mål:

- Midttrafik vil indsamle faktuel viden om den kollektive trafiks betydning i forhold til miljøet, trængselsproblemer og andre vigtige samfundsfaktorer og i samarbejde med bestillerne bruge denne viden til information om og udvikling af den kollektive trafik i miljømæssig henseende.

Dette medfører følgende indsatsområder:

1. Emissions miljø
2. Information om kollektiv trafik som miljørigtig transportform

3.4.1 Emissions miljø

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

Region Midtjylland har ønsket, at Midttrafik indgår i arbejdet med at afprøve 2. generations diesel.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.4.2 Information om kollektiv trafik som miljørigtig transportform

Midttrafik ønsker en miljøprofil, som styrker kollektiv trafiks omdømme med transport som en miljørigtig transportform. Undersøgelser viser at, ved en passagerbelægning på 7 kunder i en traditionel 12 meter bus, er denne transportform mere "miljøvenlig" end privatbilisme. Mange unge er meget bevidste og engagerede i miljøspørgsmål. For også at kunne tiltrække kunder fra denne gruppe borgere er det derfor vigtigt, at arbejde med miljøbevistheden i den kollektive trafik og generelt forbedre den kollektive trafiks omdømme – især omkring miljøspørgsmål.

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

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

- Administrationen og busselskaberne skal følge et tilrettet (lempet) ISO 14001 certifikat
- Anvendelsen af fossile brændstoffer skal være reduceret med mindst 40 % i 2012 og 90 % i 2020
- Der skal overføres kunder fra biltrafik til kollektiv trafik således antallet af kollektive rejser øges med 30 % fra 2005 til 2020
- Partikel udledningen fra busser skal reduceres med mindst 85 % i 2010 i forhold til år 2000
- Udledningen af kulilte skal reduceres med mindst 60 % i 2010 i forhold til år 2000

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

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

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

3.5 Incitamentener for busselskaber til at skaffe flere kunder

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

Midttrafik har en række mål for området, som i de kommende år skal realiseres. Det drejer sig om følgende:

- Midttrafik arbejder for effektive udbud, som også rummer mulighed for, at leverandørernes incitament i at styrke den kollektive trafik (større tilfredshed, flere kunder) understøttes
- Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik drives så økonomisk effektiv som mulig

Dette medfører følgende indsatsområde:

1. Incitamentskontrakter og forsøg

3.5.1 Incitamentskontrakter og forsøg

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

Et led i et kommende projekt vil blive at få afklaret, om incitamentsordningen alene skal have fokus på en forøgelse af passagerantallet eller, om ordningen skal fokusere på andre parametre, for eksempel en forbedring af driftskvaliteten eller af økonomien i forbindelse med kørslen. De få danske eksempler på incitamentskontrakter har alene haft fokus på enten passagerantallet eller driftskvaliteten. Med fokus på økonomien i forbindelse med kørslen vil der kunne lægges vægt på såvel indtægtssiden som omkostningssiden. Såfremt et krav om deltagelse i en incitamentsordning medtages i et udbud, kan tilbudsgivernes villighed til at forpligtige sig hertil eventuelt tillægges vægt ved Midttrafiks valg mellem indkomne tilbud.

Herudover vil Midttrafik indenfor eksisterende kontrakter gennemføre forsøg med incitamentener for leverandører. Således starter et forsøg på ren regional rute mellem Randers og Århus i begyndelsen af 2009.

3.6 Mere viden om kunder, økonomi og nye markeder

I Midttrafik's visioner og mål indgår væsentlige punkter, der stiller krav om at kunne opsamle nødvendige nøgletal om ressourcer og efterspørgsel i kollektiv trafik.

Midttrafik har en række mål for området, som i de kommende år skal realiseres. Det drejer sig om følgende:

- Midttrafik måles på sin evne til at levere resultater – faktabaseret. Heri indgår tilfredshedsmålinger (bestillere, kunder, leverandører, borgere mfl.), økonomiske effektivitetsmål, og evne til at "overgå forventninger". Midttrafik vil indgå i enhver form for benchmarking – for at lære og blive bedre.
- Midttrafik vil opbygge et kvalitetsstyringssystem, der støtter virksomhedsgrundlaget – eksternt og internt.
- Midttrafik har viden om de forhold, der har betydning for planlægning af kollektiv trafik, pendling, erhvervsudvikling mm., og tilbyder effektive transportløsninger
- Midttrafik er både en driftssikker og innovativ organisation, som er optaget af at blive bedre og målt på dens resultater

Dette medfører følgende indsatsområder:

1. Nøgletal
2. Tællebusser
3. Kvalitetsmålinger
4. Tilfredshedsmålinger
5. Mere viden om nye markeder

3.6.1 Nøgletal

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

Eksempler på nøgletal er:

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

3.6.2 Tællebusser

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

- Årligt passagertal
- Planlægningsdata
- Køretidsdata
- Regularitet

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

3.6.3 Kvalitetsmålinger

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

3.6.4 Tilfredshedsmålinger

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

3.6.5 Mere viden om nye markeder

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

Århus, 17. oktober 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag 24. oktober 2008 kl. 9.30
Regionshuset,
Regionsrådssalen,
Skottenborg, 8800 Viborg**

Vedr. punkt nr. 6



midttrafik

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
14. oktober 2008	1-15-1-75-2-07	Danni Giørtz-Jørgensen	dgj@midttrafik.dk	87 40 82 04

Samarbejde mellem Midttrafik og bestillerne

Midttrafik har til opgave at udføre den kollektive trafik i det omfang og med det kørselsniveau, kommunerne og regionen som bestillere ønsker. Det er således den enkelte bestiller selv, der fastlægger, hvilken kollektiv trafik der ønskes udført. Midttrafik skal koordinere ønskerne fra de 19 kommuner i Midtjylland og regionen, og derudover skal Midttrafik bidrage med fx viden om kunder og marked, konkret planlægning, markedsføring og information, udbud og kontraktstyring, takstfastlæggelse og billetteringsudstyr osv. Midttrafik har dermed en række opgaver, som selskabet skal involveres i, for at bestillernes ønsker til kollektiv trafik kan omsættes til et sammenhængende tilbud om kollektiv trafik i Midtjylland, der giver kunderne en god samlet rejseoplevelse. Det forudsætter et godt løbende samarbejde mellem bestillerne og Midttrafik også på administrativt niveau.

Kørselstyper

Den kollektive trafik, som Midttrafik får udført for bestillerne, spænder fra regionale ruter og bybusser med mange kunder over lokalruter til åbne skolebusruter (rabatruter), teletaxi og Midttur med få kunder. Desuden udføres handicapkørsel samt nogle former for koordineret kørsel ud over det lovpligtige for enkelte bestillere, fx lægekørsel i enkelte kommuner og patientkørsel for regionen.

Lokalruter, bybusruter og regionale ruter

Midttrafiks bestyrelse vedtog 21. december 2007 en standardsamarbejdsaftale, hvori det præciseres, hvordan opgavedelingen er mellem bestilleren og Midttrafik. Samarbejdet kan dog fortsat blive bedre, så bestillernes og Midttrafiks kompetencer udnyttes bedst muligt til at tilbyde kunderne en kollektiv trafik, der har høj kvalitet i alle led. Nogle af de problemstillinger, der fortsat opstår i samarbejdet er, når der er forskellig opfattelse af:

- om trafikplanen for Midttrafik er en samling af bestillernes individuelle planer for den kollektive trafik, eller om Midttrafik med trafikplanen kan harmonisere serviceniveauet og fastlægge det fremtidige fagligt optimale rutenet og dermed forpligte de enkelte bestillere til et bestemt serviceniveau og bestemte ruter; Midttrafik mener, at Midttrafik ikke kan forpligte enkelte bestillere til et bestemt omfang af kørslen med en trafikplan inden for den nuværende lovgivning, men at Midttrafik kan forpligte bestillerne på en række øvrige forhold, der har betydning for servicen for kunderne (fx markedsføring og information, vilkår i kontraktudbud osv.). Midttrafik kan desuden stille forslag om bedre samlet, koordineret betjening af geografiske områder.
- om Midttrafiks bestyrelse kan træffe beslutninger om mere effektivisering og koordinering af kommunalt og regionalt finansieret kollektiv trafik, hvis ikke både kommunen og regionen er enig i fordelingen af gevinsten herved; Midttrafik mener, at trafikselskabets rolle er at effektivisere og koordinere den kollektive trafik til glæde for kunderne og på en måde, så den samlede kollektive trafik bliver mest mulig effektiv på tværs af myndighedsgrænser.
- om Midttrafik skal have en pulje til udvikling, som Bestyrelsen kan disponere over. Flere bestillere har ikke ønsket at stille en sådan pulje til rådighed, førend man kendte de konkrete projekter og disses gavn for den enkelte bestiller. Hvert projekt må derfor finansieres fra gang til gang, og dermed risikerer de bestillere, der tager initiativ til nyudvikling, at de finansierer projektet, og øvrige bestillere derefter kan få gavn af tiltagene uden at have bidraget til udviklingen. En særlig problemstilling bliver aktuel i 2009, hvor Midttrafiks besty-

relse formodentlig skal tage endelig stilling til Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet, hvor det ikke er klart, om Bestyrelsen har opbakning til at træffe en fælles beslutning for hele Midtjylland, eller om beslutningen vil blive taget bestiller for bestiller, hvorved der risikeres "huller" i rejsekortets dækning i Midtjylland.

- inddragelse af borgere, busselskaber og andre interessenter ved væsentlige ændringer i kørslen. Da det er bestillerne, der træffer beslutning om ændringer i kørselsomfang og serviceniveau, er det også naturligt, at bestillerne gennemfører høring af borgerne - men borgerne forbinder oftest den kollektive trafik med Midttrafik, og Midttrafik bliver derfor ofte involveret i borgernes henvendelser om foreslåede ændringer. Midttrafik mener, at det er vigtigt, at borgerne, busselskaberne og andre interessenter bliver hørt, når der foreslås væsentlige ændringer af serviceniveau eller kørselsomfang. Midttrafik vil gerne medvirke til, at der ved alle forslag om væsentlige ændringer bliver udarbejdet en plan, hvoraf det klart fremgår, hvordan og hvornår borgerne bliver hørt, så bestillere, borgere og Midttrafik er klar over de respektive roller.
- etablering af kørsel i forbindelse med arrangementer (koncerter osv.), hvor nogle bestillere gerne ser det anvendt så meget som muligt, mens andre er tilbageholdende.
- mulighederne for at give detaljeret viden om kundernes brug af busserne. Fra nogle afgivende myndigheder har der været gode data, som giver et godt indblik i, hvordan kunderne bruger busserne, mens andre afgivende myndigheder ikke har kunnet oplyse historiske data og ikke har investeret i nødvendigt udstyr for at skaffe disse data. Midttrafik og Århus Kommune har nu påbegyndt et projekt for at etablere tællebusser i Århus Kommune og dermed få meget bedre viden om, hvordan kunderne benytter de enkelte bybus-linjer. Midttrafik vil fremadrettet arbejde målrettet på at lave økonomi- og aktivitetsrapportering på en måde, så bestillerne får de oplysninger, som bestillerne har behov for i det omfang, Midttrafik har eller kan skaffe de fornødne data inden for de ressourcer, Midttrafik har fået stillet til rådighed. Alternativt skal der investeres i området. Midttrafik har allerede en lang række data – fx om kundernes køb af kort, kundehenvendelser osv., hvor det skal afklares, hvordan bestillerne ønsker disse data præsenteret. Det er aftalt med bestillerne, at der nedsættes en arbejdsgruppe med repræsentanter fra kommunerne og regionen med henblik på at fastlægge, hvad indholdet skal være af den fremtidige økonomi- og aktivitetsrapportering til bestillerne. Resultatet forventes færdigt inden årets udgang.
- budgetlægningsprocedurer og justering af budgetter, så den forventede slutregulering ved regnskabsaflæggelse minimeres. Midttrafiks økonomi skal have alle sine udgifter finansieret af bestillerne efter den vedtagne byrdefordeling år for år; Midttrafik har ingen formue at tære af. Midttrafik mener derfor, at det er rettidig omhu og effektiv økonomistyring at gøre Bestyrelsen og bestillerne opmærksom på, når forudsætningerne for et budget ændrer sig, så de løbende a'contobetalingen kan tilpasses, og væsentlige forskelle på det a'contoindbetalte beløb og det faktiske regnskab reduceres mest muligt. Derved minimeres Midttrafiks likviditetsbehov, og den enkelte bestillers mulighed forbedres for at få et retvisende billede af det pågældende regnskabsårs udgifter til kollektiv trafik, da bestillerne ofte har afsluttet deres regnskaber for et regnskabsår, når Midttrafik kan aflægge sit endelige regnskab. For budget 2008 har det været nødvendigt at regulere budgettet på baggrund af regnskabstallene for 2007, hvilket fx regionen ikke har ment skulle have betydning for a'contobidraget i 2008. Midttrafik skal være langt bedre til at give offensiv faglig rådgivning baseret på fakta og efterfølgende dokumentation.

Der vil fremover også blive brug for et samarbejde mellem bestillerne og Midttrafik om at fastlægge, hvordan man kan sikre et effektivt salgsnet, der tilgodeser bestillerne behov for lokale muligheder for salg og information om produkter i den kollektive trafik, og der samtidig kan høstes stor-driftsfordele.

Rabatruter (åbne skolebusruter).

En hel del ruter i Midtjylland er planlagt ud fra skoleelevers behov, og disse ruter har ikke en sammenhæng med den øvrige kollektive trafik og spiller en begrænset rolle i den almindelige kollektive trafik.

Ruterne er tilpasset ringetider på skoler og ruteforløbene er tilpasset de elever der skal transporteres til skole. De pågældende kommuner har besluttet, at øvrige borgere skal have mulighed for at benytte ruterne, hvilket betyder at ruterne bliver offentlig servicetrafik i stedet for lukket skolebuskørsel; når det er offentlig servicetrafik, skal opgaven udføres af et trafikselskab og kan ikke løses af kommunen alene. Det er dog i meget begrænset omfang, at øvrige borgere anvender disse åbne skolebusruter, da kørslen er tilpasset et andet formål, og derfor fx som hovedregel kører ad mange små veje, for at hente skoleelever, hvilket ikke er et attraktivt tilbud i øvrigt til andre borgere.

Det drejer sig om 206 ruter, der tilsammen har under 200.000 køreplantimer og dermed udgør cirka 7 % af det samlede omfang af offentlig servicetrafik i Midtjylland. Der er dog stort set ingen indtægter på disse ruter, da det primært er befordringsberettigede skoleelever, der benytter ruterne.

For disse ruter er der behov for en kort planlægningshorisont, da de skal kunne tilpasse sig ændringer i fx skoleelevers bopæl. Kommunen har selv den fornødne viden om ringetider og trafikfarlige veje, hvorfor det er aftalt, at kommunen selv har ansvaret for køreplanlægningen på ruterne, mens Midttrafik har ansvaret for udbud, kontrakter og afregning. Disse ruter omtales også som "rabatruter", da kommunerne får 50 % "rabat" på de dele af trafikselskabets budget, der fordeles efter køreplantimer.

Baggrunden for denne arbejdsfordeling var at sikre at opgaverne blev løst så tæt på borgerne som muligt. Det blev vurderet, at det var mest hensigtsmæssigt at planlægningen af rabatruter foregik i kommunerne, da man havde det bedste overblik over de behov, skolerne havde for buskørsel. Samtidig blev der ved dannelsen af Midttrafik ikke overført ressourcer fra de fleste af kommunerne til Midttrafik til løsning af denne opgave, der tidligere var en ren kommunal opgave i størstedelen af Midttrafiks nuværende geografiske område. Denne arbejdsdeling mellem kommuner og Midttrafik indeholder nogle problemstillinger. Det kan fx nævnes:

- I forbindelse med udbud af kørslen kan det være vanskeligt for nogle kommuner at leve op til, at køreplanerne skal være klar i meget god tid, for at sikre at byderne har de korrekte køreplaner at afgive tilbud ud fra. Generelt ønsker kommunerne at vente med køreplanlægningen så længe som muligt i forhold til skolestart, hvor den konkrete fordeling af eleverne til skolerne er kendt.
- Afregningsmæssigt er kørslen vanskelig at håndtere for Midttrafik. Køreplanerne er ikke lagt ind i det planlægnings- og administrationssystem, som Midttrafik i øvrigt anvender, da det er kommunen, der varetager planlægningen. Det betyder, at afregning sker ved, at den enkelte vognmand fremsender faktura for udført kørsel. For at kunne kontrollere afregningen er det nødvendigt, at kommunerne er meget opmærksomme på at indmelde ændringer i kørselsomfang til Midttrafik.
- Informationen om kørslen er ikke den bedste. Rabatruter kommer ikke med på rejseplanen.dk. Køreplanerne kan dog findes på Midttrafiks hjemmeside, hvis kommunerne sender dem til Midttrafik.
- Opdelingen mellem rabatruter, som planlægges af kommunerne, og almindelig kollektiv trafik, som planlægges af Midttrafik, medfører at man risikerer at gå glip af eventuelle stor-driftsfordele i planlægningen. Her tænkes konkret på muligheden for at anvende den samme bus til de forskellige kørsler. En bus der måske har kørt skolebus om morgenen, kunne

måske i nogle tilfælde bruges i den almindelige kollektive trafik senere på dagen – evt. som dubleringsbus.

- Det er nødvendigt for kommunerne at have – eller hyre – nødvendig ekspertise til at håndtere planlægningsarbejdet for rabatrufterne. Det har udgjort en vanskelighed for flere kommuner.

Midttrafik vil arbejde videre med at finde en effektiv arbejdsdeling vedrørende rabatrufterne, så trafikelskabets viden og kompetencer fungerer bedst muligt med kommunernes nærhed til de enkelte skoler, hvis elever stort set er de eneste, der benytter disse busser. Midttrafik vil overveje, om der kan stilles værktøjer til rådighed for kommunernes løsning af opgaven. Der vil i den forbindelse også være fokus på, at Midttrafiks ressourcer skal anvendes dér, hvor de gør mest gavn for mange kunder i den kollektive trafik. En eventuel væsentlig ændring af arbejdsdelingen og dermed også allokeringen af ressourcer mellem kommuner og Midttrafik vedrørende de åbne skolebusrufter, herunder en eventuel ændring af rabattens omfang, vil blive forelagt Bestyrelsen og Repræsentantskabet til endelig beslutning.

Letbanen i Århus-området

Letbanen i Århus-området er et langsigtet projekt, hvor en del af den kollektive trafik i Århus og et større opland skal suppleres med en letbane. Arbejdet med letbanen er forankret i et sekretariat i Midttrafik, som finansieres særskilt af Århus Kommune, Region Midtjylland samt Randers, Favrskov, Norddjurs, Syddjurs, Skanderborg, Silkeborg og Odder kommuner. Staten er også aktivt inde i projektet. Formålet med en letbane er at samle de bedste egenskaber fra busser og tog, hvor de enkelte letbanevogne ligner busser, som kører på skinner ligesom tog. En af de store forskelle mellem letbane og tog er, at letbanen kan blandes med anden trafik på en smidig måde. Letbanen bør så vidt muligt anlægges i eget trace af hensyn til rejsehastigheden, men skinner kan lægges direkte i vejbanen. Herved kan man i modsætning til tog komme meget tæt på rejsemålene i byområderne. Letbanen kan i modsætning til en sporvogne køre med højere hastighed uden for byområderne og kan derfor binde Århus sammen med de øvrige byer, hvorfra mange pendler til Århus. Arbejdet med letbanen har i 2007 fulgt planen.

Midttur

Midttrafik tilbyder generelt, at borgerne kan bestille en taxa eller liftvogn i Midttrafiks koordinerede kørsel. Som udgangspunkt er ordningen fuldt brugerfinansieret, men seks kommuner har indtil videre valgt at give tilskud til ordningen, så den er 50 % brugerfinansieret. Det er typisk borgere, der bruger den koordinerede ordning i anden sammenhæng, der vælger at bruge Midttur til den kørsel, de ikke kan få inden for fx handicapkørsel. Midttrafik har ikke fået midler til at lave særlig markedsføring for Midttur i disse kommuner, men opfordrer til, at kommunerne selv laver lokal markedsføring i det omfang, de ønsker kendskabet til ordningen udbredt blandt deres borgere. Midttrafik anbefaler eksempelvis, at kommunerne orienterer om ordningen på deres hjemmesider, på ældrecentre, på socialkontorer og andre steder, hvor brugerne typisk færdes. Midttrafik følger op på ordningen og laver fx kundeundersøgelser, hvis resultater drøftes med de kommuner, der har valgt at støtte ordningen.

Handicapkørsel

Midttrafik oplever, at samarbejdet med kommunerne vedrørende handicapkørsel generelt er godt. Der er især brug for et godt samarbejde, når ordningerne lægges om, som det har været tilfældet i Horsens Kommune i starten af 2008, da kommunen gik over til koordineret kørsel. Det har også været tilfældet i kommunerne i det tidligere Ringkjøbing Amt, hvor kørslen blev lagt i et nyt system i starten af 2008, hvilket nogle vognmænd og kunder oplevede som problematisk.

Midttrafik har lært af dette forløb, og som det blev orienteret om på repræsentantskabsmødet 23. maj 2008, har Midttrafik fremadrettet mere fokus på at håndtere de enkelte klager og medieomta- len langt mere offensivt.

Midttrafik ønsker at tilbyde kommunerne valgmuligheder, således at den enkelte kommune kan vælge at forbedre serviceniveauet i handicapkørslen i den enkelte kommune.

Handicapkørslen i Århus Kommune håndteres i et særligt system, og serviceniveauet er anderledes. Midttrafik er i løbende dialog med Århus Kommune for at harmonisere så mange forhold som muligt, selvom kommunen har valgt et andet serviceniveau.

Øvrig koordineret kørsel

Midttrafik har lavet bilaterale aftaler med nogle enkelte kommuner om kørsel, som kommunen har ansvar for ifølge loven. Derudover har Midttrafik indgået aftale med Region Midtjylland om en del af patientkørslen. Midttrafik er i dialog med flere kommuner om varetagelse af kørselsopgaver, hvor kommunerne selv foretager decentral bestilling.

Den type kørsel ligger ud over det, Midttrafik skal ifølge loven, og opgaverne er fuldt finansierede af de pågældende bestillere. Midttrafik kan bidrage med kompetencer i at koordinere kørsel, og fordelene for Midttrafiks øvrige bestillere er, at volumen i den koordinerede kørsel bliver større, og mulighederne for stordriftsfordele og bedre udnyttelse af vognene bliver bedre. Samarbejdet med disse bestillere om den øvrige kørsel fungerer godt, og Midttrafik har fokus på, at løsningen af disse KAN-opgaver ikke må gå ud over fokus på at løse SKAL-opgaverne (handicapkørsel).

Dialogfora

Midttrafik arbejder målrettet på at styrke samarbejdet med bestillerne. Det bilaterale samarbejde med bestillerne er en del af de daglige arbejdsgange i Midttrafik, som suppleres med særlige tiltag. Af disse kan nævnes:

- Fagligt Forum. Hver 2-3 måned afholdes fællesmøde for ansatte i kommuner og region, der arbejder med kollektiv trafik.
- Der afholdes bestillermøde med Region Midtjylland og Århus Kommune (hver for sig) ca. hvert kvartal.
- I efteråret 2008 tages initiativ til etablering af "bybusgrupper" i alle større bybusbyer, med deltagelse af Midttrafik, kommunen og den lokale bybusvognmand.
- Midttrafiks direktion har afholdt møder - og planlægger at afholde flere møder - på ledelsesniveau med kommunerne hver for sig.
- Midttrafik planlægger en "turne" til alle kommuner i løbet af efteråret/vinteren for primært at drøfte samarbejdet omkring driftsmæssige forhold, såsom vejarbejder, omkørsler m.m., da det har stor betydning for kunderne og leverandørerne at blive informeret herom i tide.
- På seneste møde i Fagligt Forum blev det aftalt, at Midttrafik etablerer et tilbud om at hjælpe med at klæde kommunernes og regionens medarbejdere, der beskæftiger sig med kollektiv trafik, bedre på til at løse opgaven som bestillere af kollektiv trafik. Flere kommuner har efterlyst værktøjer og gode råd om, hvordan kommunerne kan bidrage til, at samarbejdet bliver bedre, hvilket gerne skulle imødekommes med dette tilbud.
- Midttrafik afholder møder nogle gange om året med kommunernes embedsfolk, der beskæftiger sig med handicapkørsel for at drøfte netop denne kørselstype.
- Midttrafik deltager i følgegrupper i forhold til foreningen Dansk Handicap Forbund og KL vedr. handicapkørsel.

Samarbejde med vejmyndigheder

Udviklingen af den kollektive trafik er også afhængig af, at vejmyndighederne og kommunerne i det hele taget tager hensyn til den kollektive trafik. Midttrafik vil derfor arbejde for at udbygge og forbedre samarbejdet med kommunerne om:

- forskellige former for kommuneplanlægning, så den kollektive trafik er en del af de overvejelser, der gøres, når der planlægges nye beboelsesområder og arbejdspladsområder i

kommunerne.

- inddragelse i omlægninger i forbindelse med vejarbejde m.m., så den kollektive trafik også kan have stabil drift, når man ikke kan følge den sædvanlige rute, kunderne skal kunne informeres og chaufførerne skal have ordentlige arbejdsvilkår.
- inddragelse i etablering af nye veje, der skal bruges af kollektiv trafik, så kunderne kan få trygge forhold til af- og påstigning, holdende busser ikke er til fare for øvrige trafikanter, chaufførerne kan få ordentlige arbejdsvilkår osv.
- løbende dialog om daglige driftsopgaver som fx oversigtsforhold, kantforstærkninger, sne-rydning osv.
- publikumsfaciliteter, stoppesteder osv., så kunderne kan få en god rejseoplevelse, når de venter på bussen, herunder at de har mulighed for god information; Midttrafik vil gerne sikre mere ensartet information på stoppestederne, men det er vejmyndighederne, der har ansvaret for at indrette stoppesteder, læhuse osv. Publikumsfaciliteterne i Midtjylland er drevet på forskellig vis - nogle er drevet af Midttrafik, andre af vognmænd på rutebilstationer, og andre igen stilles til rådighed af kommunen - Midttrafik vil lave forslag til mere harmoniseret tilbud til kunderne også på dette område, så der kan opnås bedre service og stordriftsfordele.
- fremkommelighed på vejene for busserne; det er vejmyndighederne, der har mulighed for at favorisere den kollektive trafik ved at sikre bedre fremkommelighed via fx busprioritering, men Midttrafik bidrager gerne med inspiration og viden om, hvor stor effekt busprioritering har haft andre steder.

Midttrafik og de øvrige trafikskaber har måttet erkende indtil videre, at Vejdirektoratet ikke har villet vedkende sig sin opgave som vejmyndighed i forhold til stoppesteder, læhuse m.m., som de ellers overtog ansvaret for fra amterne på en række tidligere amtsveje. Trafikskaberne har i fællesskab rejst denne problemstilling over for Staten i 2 år, men der foreligger stadig ingen løsning.

Evaluering af lovgivning

Transportministeren har bedt om, at der gennemføres en evaluering af den nuværende lov om trafikskaber med henblik på forslag om justeringer, der kan fremme formålet med trafikskaber. Midttrafiks direktør indgår i en arbejdsgruppe sammen med Movia og interesseorganisationen Trafikskaberne i Danmark i dette arbejde. Der vil være fokus på at identificere de steder i loven, hvor trafikskabernes mulighed for at skabe bedre kollektiv trafik begrænses, eller hvor opgavedelingen mellem fx Stat, trafikskaber, bestiller osv. ikke er tilstrækkelig klar til en effektiv opgaveløsning. En række af de emner, der er nævnt ovenfor, vil også gå igen i dette arbejde.

Derudover vil der blive peget på emner som:

- det uensigtsmæssige i, at trafikskabernes budgetter skal være godkendt 15. september for det kommende år, når kommuner og region typisk først indgår budgetforlig efter dette tidspunkt, hvilket kan have betydning for driftsbudgettet til kollektiv trafik.
- fællesudgifter skal fordeles efter den forholdsmæssige anvendelse heraf, hvilket i Midttrafiks tilfælde i et vist omfang er en fordeling efter køreplantimer, hvor det kan være problematisk, hvis antallet af køreplantimer ændrer sig i løbet af budgetåret pga. en enkelt bestillers beslutning om store reduktioner.
- en ret uklar definition i loven af, hvad der er regionale henholdsvis lokale ruter.
- tvivl om trafikskabernes mulighed for at udføre tilknyttede opgaver, som fx drift af rutebilstationer, når regionen er deltager i selskabet, og regionerne ikke har samme mulighed som kommunerne for at udføre opgaver, der ikke direkte fremgår af lovgivningen.

En endelig anbefaling til Transportministeren om ændringer i loven skal først godkendes af formændene for trafikskaberne ved et møde i interesseorganisationen Trafikskaberne i Danmark, og dernæst godkendes i hver enkelt trafikskabs bestyrelse, hvor kommuner og region er repræsenteret.