

Bilagsoversigt

Pkt. Dagsordenoverskrift og bilagstitler (klik på bilagstitlen)

- 1 Valg af dirigent
- 2 Bestyrelsesformandens beretning for 2009
 1. [Årsberetning 2009](#)
- 3 Midttrafiks forretningsområder og hovedudfordringer
 1. [Folderen "Midttrafik kører med mennesker, skaber muligheder og bidrager til et sundere miljø"](#)
- 4 Orientering om regionens effektiviseringer
 1. [Trafikstyregruppens forslag til kollektivt rutenet med bilag](#)
- 5 Orientering om status for beslutning om rejsekort
 1. [Notat om status for rejsekortet](#)
- 6 Tidsplan og temaer for Budget 2011
 1. [Notat om temaer i budget 2011](#)
- 7 Udpegning af ny personlig suppleant for Finn Stengel Petersen til Bestyrelsen for Midttrafik
 1. [Struer Kommune meddeler, at Georg Sabroe indtræder i Repræsentantskabet i stedet for Birthe Christiansen](#)
- 8 Eventuelt

Århus, 12. maj 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag 21. maj 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

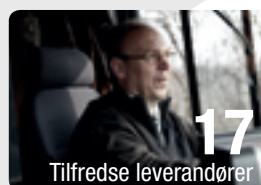
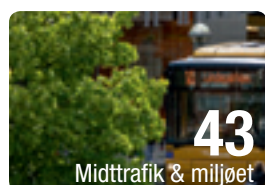
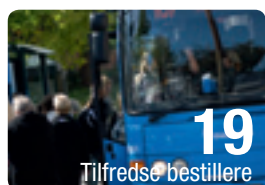
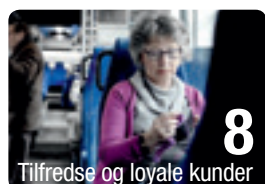
Vedr. punkt nr. 2



midttrafik



ÅRSBERETNING 2009



INDHOLDSFORTEGNELSE MIDTTRAFIK ÅRSBERETNING 2009

INDLEDNING	05	Forord
OM MIDTTRAFIK	06	Fakta om Midttrafik
	07-08	Midttrafiks strategiplan
MIDTTRAFIKS AKTIVITETER 2009	08-15	Flere tilfredse og loyale kunder
	17-19	Tilfredse leverandører
	19-36	Tilfredse bestillere
	36-41	Et mere sammenhængende rutenet
	43-44	Midttrafik og miljøet
	44-49	Forudsætninger
FREMTIDEN	51-54	Perspektiver for 2010



113 Silkeborg

midtrafik

MAN

UX 91 749

2009 – ET ÅR MED FOKUS PÅ KUNDER, LEVERANDØRER OG BESTILLERE

FORORD

Det tredje år i Midttrafik bar præg af, at etableringen af det nye trafikselskab i store træk er bragt til ende. Målene er kendte og de fleste opgaver kører tilfredsstillende. Det kan altid blive bedre, og det skal det.


Med udgangspunkt i den strategiplan for 2009-2011, Bestyrelsen besluttede i slutningen af 2008, har der i 2009 været fokus på, at Midttrafik skal arbejde for at få mere tilfredse og loyale kunder, mere tilfredse leverandører og mere tilfredse bestillere. Midttrafik skal sikre et sammenhængende rutenet, og Midttrafik skal have fokus på miljøet.

Denne årsberetning præsenterer en række af de tiltag og resultater, som Midttrafik har haft i 2009 inden for rammerne af strategiplanen, som fx:

- ❖ som de første i Danmark har Midttrafik og Randers Kommune indgået aftale med en vognmand, der får bonus for at passe på miljøet og skaffe flere kunder ved buskørsel i Randers.
- ❖ Midttrafik har søgt efter – og fundet – verdensreddere, der er med til at reducere CO2-udledningen ved at bruge kollektiv trafik frem for private biler.
- ❖ der er lavet forsøg med busser med stillezoner, så kunderne kan få en rolig rejse uden at blive forstyrret af andre kunders snak, musik osv.

God læselyst!

Jens Erik Sørensen



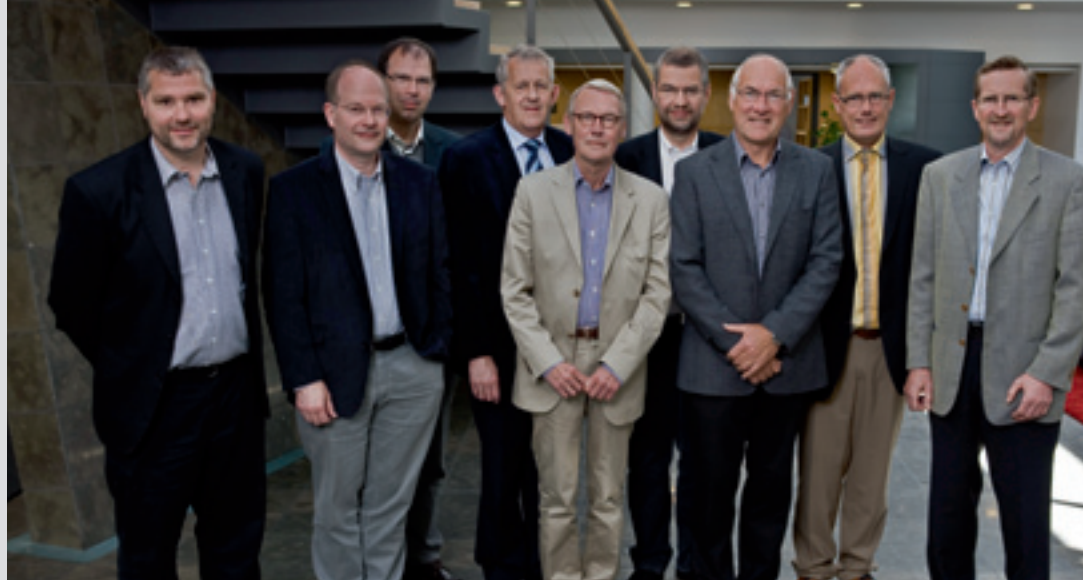
Direktør

Mette Julbo



Vicedirektør

** (fra højre mod venstre): Bestyrelsesformand Poul Vesterbæk (Viborg Kommune), Finn Stengel Petersen (Herning Kommune), Aleksander Aagaard (Region Midtjylland), Hans Bang-Hansen (Horsens Kommune), 2. næstformand Bjarne Schmidt Nielsen (Region Midtjylland), Torben Nørregaard (Ringkøbing-Skjern Kommune), Jørgen Nørby (Lemvig Kommune), næstformand Peter Thyssen (Århus Kommune), Mogens Nyholm (Randers Kommune)



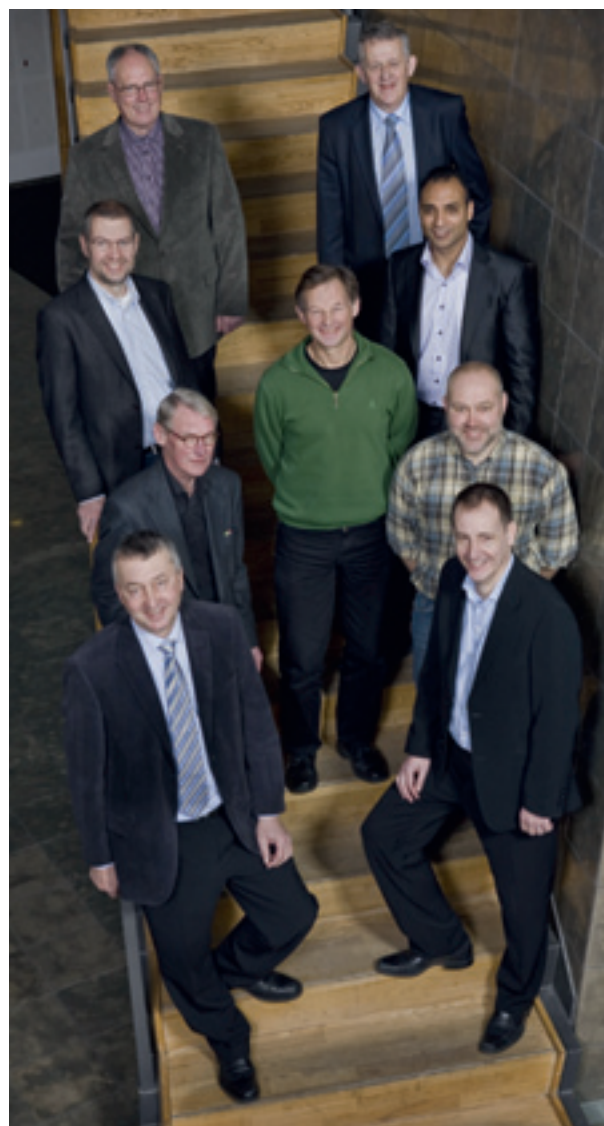
Midttrafiks bestyrelse – i perioden 2007 - 2009 **

FAKTA OM MIDTTRAFIK

Midttrafik er et trafiksselskab, der varetager den kollektive trafik i Midtjylland. Midttrafik planlægger, fastlægger takster for og markedsfører den kollektive busstrafik og den individuelle handicapkørsel samt trafikken på de to privatbaner i Midtjyske Jernbaner A/S. Det meste bus- og handicapkørsel udføres af private vognmænd, der har kontrakt med Midttrafik efter udbud. Nogle kommuner foretager selv nogle planlægningsopgaver vedrørende åbne skolebusruter, som primært er tilpasset skolerne ringetider.

Bybusserne i Århus køres af Busselskabet Århus Sporveje, der er et selvstændigt forretningsområde, der ejes af Midttrafik. Kommunerne finansierer den lokale kollektive trafik og handicapkørsel, mens Region Midtjylland finansierer den regionale kollektive trafik og Midtjyske Jernbaner. Kommunerne og regionen er bestillere af ønsket service af kollektiv trafik.

Midttrafik ledes af en bestyrelse, bestående af 9 medlemmer – 7 valgt af kommunerne og 2 af Region Midtjylland.



Midttrafiks bestyrelse – udpeget i januar 2010 *

* Venstre række, fra neden: Bestyrelsesformand Arne Lægaard (Holstebro Kommune), 2. næstformand Bjarne Schmidt Nielsen (Region Midtjylland), Hans Bang-Hansen (Horsens Kommune), Finn Stengel Petersen (Herning Kommune). I midten 1. næstformand Mads Nikolajsen (Norddjurs Kommune). Højre række, fra neden: Frank Borch-Olsen (Silkeborg Kommune), Anders Bøge (Skive Kommune), Rabih Azad-Ahmad (Århus Kommune), Torben Nørregaard (Region Midtjylland).

“ Midttrafiks mission er at skabe bedre mobilitet for borgerne i Region Midtjylland. På vegne af kommunerne og regionen skaber Midttrafik sammenhængende kollektiv trafik for kunderne ”

MIDTTRAFIKS STRATEGIPLAN

I 2008 vedtog Bestyrelsen en strategiplan for 2009-2011, der fokuserer på, hvad Midttrafik vil de kommende år. Strategiplanen er styrende for, hvordan Midttrafik prioriterer ressourcer i både den daglige drift og nye projekter.

Midttrafiks mission

Midttrafiks mission er at skabe bedre mobilitet for borgerne i Region Midtjylland. På vegne af kommunerne og regionen skaber Midttrafik sammenhængende kollektiv trafik for kunderne.

Midttrafiks visioner

Den kollektive trafik i Midtjylland skal være hurtig, sikker, komfortabel og miljøvenlig. Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik får flere og mere tilfredse kunder og drives økonomisk effektivt.

Midttrafiks overordnede mål

Midttrafiks strategiplan fastlægger, at der er fem overordnede mål for Midttrafik:

- **Flere tilfredse og loyale kunder** - tilfredse kunder er loyale og gode ambassadører; Midttrafik skal have fokus på at forbedre produktet, der hvor det giver højere kundetilfredshed.
- **Tilfredse leverandører** - busselskaber, vognmænd og salgssteder har den direkte kontakt med kunderne, og Midttrafik skal sikre, at de har incitament til at øge kundetilfredsheden.
- **Tilfredse bestillere** - Midttrafik skal understøtte bestillerne i at tilbyde god kollektiv trafik ved at give god faglig rådgivning, sikre stabil drift samt systematisk rapportering om økonomi og nøgletal for den kollektive trafik.

➤ **Et mere sammenhængende rutenet** - Midttrafik skal tilpasse rutenettet til de nye transportønsker og vækstområder i Midtjylland, og tilbuddet skal indrettes efter efterspørgslen og de økonomiske rammer, bestillerne har.

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

Forudsætningerne for at nå målene er bl.a., at Midttrafiks administration løbende tilpasser sin organisation efter behovet, at ledelsen går foran og sætter tydelige mål, at der er styr på fakta og på grundproduktet, samt at Midttrafik arbejder ud fra en kvalitetsmodel.

Midttrafiks værdier

Midttrafik har vedtaget fem værdier:

- **Midttrafik er kundeorienteret.** Vi er sat i verden for at skabe god kollektiv trafik for borgerne. Vi stræber efter at forstå kundernes behov, lære af dem, tilpasse ydelserne hertil og gerne overgå deres forventninger. Dette sker indenfor de rammer, kommunerne og regionen sætter.
- **Midttrafik bygger på partnerskab.** Ledere og medarbejdere gør deres fælles bedste for at nå målene. Midttrafik løser opgaver ud fra kommunernes og regionens ønsker og i tæt dialog med de leverandører, der har ansvaret for driften.



MIDTTRAFIKS STRATEGIPLAN

- ❖ **Midttrafik bygger på udvikling.** Vi arbejder for at forbedre vore opgaveløsninger, afprøve nye ideer og løsningsforslag ud fra fokus på fakta. Dette kræver udvikling af organisationen, medarbejderne og lederne.
- ❖ **Midttrafik bygger på helhed.** Ledere og medarbejdere arbejder efter en fælles retning og fælles mål. Vi deler viden, er effektive, er loyale og har respekt for hinandens forskellige bidrag til helheden.
- ❖ **Midttrafik skaber værdi.** Vi skaber værdi for vore kunder, kommunerne og regionen, medarbejdere og leverandører. Vi skaber værdi, når vi sætter og når høje mål.
- ❖ **Midttrafik er troværdig.** Vi lever op til vores ansvar og gør os fortjent til kundernes, bestillernes og samarbejdspartneres tillid.
- ❖ På sigt en letbane i Århus, der har flere stop i byen, men kan køre hurtigere uden for byen integreret med Odderbanen og Grenaaabanen.
- ❖ Busser med forskellige formål – X busser og regionale busser, der forbinder større byer; lokale ruter, der binder kommunerne sammen; bybusser der betjener mange kunder i byerne; teletaxier der betjener kunder efter behov i de områder, hvor der ikke er kunder nok til faste busafgange.
- ❖ Koordineret kørsel for fysisk handicappede, der ikke kan bruge buskørsel, patientkørsel til sygehuse, andre kørselsopgaver for kommunerne samt et generelt tilbud til alle borgere om Midttrafik. Kørslen bliver koordineret bedst muligt.

Information til kunderne

Fra undersøgelser ved Midttrafik, at kunderne lægger vægt på god information.

Midttrafik's hjemmeside

Midttrafik.dk er en central kilde til information til kunderne. I 2009 var der 4,2 mio. besøg på hjemmesiden mod knap fire millioner i 2008. Køreplaner stod for over halvdelen af de viste sider. Foruden siderne med køreplaner var siderne med trafikinformation, extranet for busselskaber/vognmænd og priser/billetter de mest besøgte.

Midttrafik udsendte i alt 33 pressemeddelelser i løbet af 2009 (i 2008 var antallet 36), og der blev publiceret 158 nyheder på hjemmesiden i 2009 (i 2008 var antallet 105).

FLERE TILFREDSE OG LOYALE KUNDER

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

Midttrafik's tilbud til kunderne består af en palet af forskellige produkter, som er tilpasset de enkelte kunders behov:

- ❖ Odderbanen og Lemvigbanen, der transporterer kunderne med tog.

“ Loyale kunder rejser mere og er gode
ambassadører for Midttrafik ”

FLERE TILFREDSE OG LOYALE KUNDER

Køreplaner

Fra sommeren 2009 har Midttrafik besluttet at uddele områdekøreplaner gratis. Bøgerne indeholder alle køreplaner for et område, hvor kunderne i de typiske pendlingsområder kan finde alle busruter. Midttrafiks køreplaner er samlet i 6 områdekøreplaner, fx er Randers og Djursland et område, og hele det tidligere Ringkjøbing Amt er et område. Der trykkes ikke længere køreplaner for de enkelte ruter, men kunderne kan printe dem ud på hjemmesiden. Indtil sommeren 2009 havde Midttrafik en bred vifte af trykte køreplaner, hvor der var linjekøreplaner i nogle dele af Midtjylland, områdekøreplaner andre steder osv. Der var også stor forskel på, om kunderne skulle betale for køreplanerne. Fra 2009 er det harmoniseret, og kunderne får samme information over alt, og de skal ikke betale for det.

Der blev i 2009 gennemført særskilte informationskampagner om:

- Nye priser
- Nye køreplaner
- Natbusser
- Midttrafik.dk
- Reflekser

Der blev også gennemført image-kampagner i 2009:

- ❖ Respektkampagnen ”Tænk før du råber” blev lavet i samarbejde med Regionen og Århus Kommune. Denne kampagne vandt IAA-Prisen for den bedste og mest kreative og resultatgivende danske lokale public service kampagne.

- ❖ Vis hensyn kampagnen satte fokus på god opførsel i og omkring busserne
- ❖ Miljøkampagnen Verdensredder.nu satte fokus på miljøfordelene ved at vælge den kollektive transport.
- ❖ I forbindelse med Klimatopmødet i København december 2009 gjorde Midttrafik en særlig informationsindsats om den kollektive trafiks miljøfordele

Rejseplanen.dk

Midttrafik er medejer af Rejseplanen.dk, som er en af landets mest besøgte hjemmesider med information om køreplaner og tider, skiftemuligheder, stoppesteder og stationer. Det er muligt at søge rejse med kollektiv trafik fra adresse til adresse i hele det midtjyske område.

Rejseplanen lancerede i 2009 flere mobile løsninger (både til iPhone og øvrige mobiltelefoner), så kunderne kan finde rejseoplysninger, mens de er på farten. I løbet af få måneder blev det særlige program til mobiltelefonerne downloadet 100.000 gange og der blev på landsplan foretaget 800.000 opslag i Rejseplanen via mobiltelefoner.

Det store antal opslag viser, at man har ramt et behov for at kunne slå sin rejse op fra mobilen. Man kan tage Rejseplanen med sig overalt, og samtidig har integrationen med GPS i både iPhonen og de fleste avancerede telefoner gjort det nemt at finde rundt med kollektiv transport.

“ I 2009 åbnede Midttrafiks webbutik, hvor kunderne kan bestille periodekort ved blandt andet at aflevere fotos elektronisk ”

FLERE TILFREDSE OG LOYALE KUNDER

Trafikinformation

Det er vigtigt for kunderne at være sikker på, at bussen kommer. Midttrafik sørger sammen med vognmændene for hurtig information til kunderne på hjemmesiden, hvis der er driftsforstyrrelser. Informationen opdateres på Midttrafiks hjemmeside kl. 05.00-23.00.

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

Der har i 2009 ikke været væsentlige driftsforstyrrelser. 99,9 % af alle busafgange er blevet gennemført.

Rutebilstationer og salgssteder

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

De fleste rutebilstationer og salgssteder er privatejede, men Midttrafik har overtaget personale på Randers og Viborg rutebilstationer fra de afgivende myndigheder ved strukturreformen. Derudover har Midttrafik et medejerskab i Århus Rutebilstation.

Rutebilstationer og salgssteder udsteder periode- og klippekort til kunderne, som henvender sig dér.

Rutebilstationerne har i 2009 haft ca. 50 mio. kr. i indtægter. Rutebilstationer med personale har fået ca. 9,7 mio. kr. i tilskud til salgspersonale, kundefaciliteter samt anløbspladser til busserne. Derudover har der været tilskud på ca. 0,5 mio. kr. til ikke-bemandede rutebilstationer.

Salgsstederne i Århus har solgt klippekort m.m. for ca. 160 mio. kr. og fået 2,3 mio. kr. i provision. Tilskuddet til rutebilstationer og provisionen til salgsstederne kan ikke sammenlignes, da salgsstederne er almindelige etablerede butikker (fx supermarkeder), der bl.a. har klippekort som en del af deres sortiment, mens rutebilstationerne er særligt indrettet med henblik på at betjene buskunder, og derfor også har ventefaciliteter til kunderne, betaling for holdepladser til busser samt personale, der alene beskæftiger sig med at rådgive og sælge Midttrafiks produkter.

I 2009 åbnede Midttrafiks webbutik, hvor kunderne kan bestille periodekort ved blandt andet at aflevere fotos elektronisk.

Nogle typer af periodekort forudsætter, at man opfylder visse kriterier for at kunne få kortene enten gratis eller til nedsat pris. Det gælder fx kort til skoleelever, der er berettiget til gratis transport mellem hjem og skole, eller elever i ungdomsuddannelserne, der kan købe kort til reduceret pris. Disse kort udstedes af Midttrafiks administration.



FLERE TILFREDSE OG LOYALE KUNDER

I 2007 - 2009 udstedte Midttrafik følgende antal kort:

Korttype	2007	2008	2009
Skolekort	9.400	14.000	15.000
Uddannelseskort	43.000	44.000	47.000
SU-kort	600	450	460
Frikort	1.600	1.700	1.800
Erhvervskort		50	800
Gratis pensionistkort i Randers			12.000

Bestyrelsen for Midttrafik besluttede i 2008 at tilbyde et erhvervskort til arbejdsgivere i Midtjylland. Erhvervskortet er et periodekort, som arbejdsgiveren kan tilbyde sine medarbejdere i forbindelse med en lønpakke. Udgiften til kortet bliver fratrukket bruttolønnen, og den kollektive trafik bliver billigere for medarbejderen. Både Midttrafik, arbejdsgiverne og medarbejderne har en interesse i, at medarbejderne i højere grad bruger kollektiv trafik til arbejdet. Flere virksomheder og offentlige arbejdsgivere har besluttet at tilbyde kortet til sine medarbejdere, og Midttrafik forventer, at der vil blive solgt en del af disse kort i de kommende år. Der er indgået aftale om erhvervskort med 60 virksomheder.

Randers Kommune besluttede i efteråret 2008 at tilbyde sine pensionister gratis kørsel fra 2009. Midttrafik udsteder disse kort.

Bus og Tog takstsamarbejde.

Midttrafik og DSB/Arriva Tog A/S har et takstsamarbejde, som giver kunderne mulighed for omstigninger mellem tog og bus. Samarbejdet giver følgende muligheder:

- ❖ DSB eller Arriva billet/kort giver ret til omstigning til busrejser i stationsområdet.
- ❖ Midttrafik billet/kort kan anvendes til togrejser inden for et prisområde.

Omstigninger fra tog

Togoperatørernes billetter og kort er gyldige til omstigningsrejser i Midttrafiks busser i den eller de takstzoner, hvori togstationen ligger. Mange kunder benytter sig af dette samarbejde til kombinerede tog og bus rejser. I 2009 blev ordningen udvidet med print-selv togbilletter. Midttrafik modtager betaling fra DSB/Arriva for busrejserne. I 2009 fik Midttrafik indtægter for ca. 20,5 mio. kr., hvilket svarer til ca. 1,6 mio. rejser i busserne.

Samarbejde på Midttrafiks billetter og kort

Midttrafiks billetter og kort giver kunderne frit valg til enten at rejse med bus eller tog, når rejser foregår inden for et af Midttrafiks takstområder. Prisområderne svarer til de tidligere amter, der havde forskellig takststruktur og -niveau. Samarbejdet giver kunderne flere muligheder for at rejse med kollektiv trafik. Midttrafiks billetter og kort blev i 2009 anvendt til ca. 4,5 mio. togrejser hos enten DSB eller Arriva. Det svarer til ca. 25 % af samtlige rejser i de regionale busruter i Midttrafik.

“Kundernes henvendelser er en vigtig kilde til, at Midttrafik får bedre viden”

FLERE TILFREDSE OG LOYALE KUNDER

Kundehenvendelser

I 2009 modtog Midttrafiks kundeservice 2.580 kundehenvendelser vedrørende buskørsel mod 2.225 i 2008. Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid var 3,7 dage mod 3,3 i 2008.

Kundehenvendelser fordelt på emner

Kundehenvendelser	2007	2008	2009
Billettering - takstsystem	4 %	3 %	5 %
Information	11 %	4 %	4 %
Driftsforhold	41 %	48 %	49 %
Service	33 %	34 %	31 %
Komfort	3 %	3 %	3 %
Andet	7 %	6 %	6 %
Ros	1 %	2 %	2 %
I alt	100 %	100 %	100 %

Kundernes henvendelser er en vigtig kilde til, at Midttrafik får bedre viden. Langt de fleste kommer fra kunder, der har haft dårlige oplevelser, hvilket Midttrafik bruger systematisk til at forbedre kvaliteten. En del kunder retter også henvendelse for at rose især chaufførerne, hvilket nedestående udpluk fra kundehenvendelser er eksempler på:

”Lige lidt ros til 118 og 918X chaufførerne imellem Randers - Århus. Kører med bussen alle hverdage til og fra Århus Universitet, og det er meget positivt, at bussen næsten altid er på tiden. Det er virkelig rart at se de nye skærme installeret i 918X med nyhederne, således man kan bruge tiden på. Dog er teksten fra JP nyhederne en lille smule for småt, hvis man sidder bagerst i bussen. En anden god installation er 118 stille zone. Er noget jeg har længtes efter i lang tid som studerende, der elsker at sove i bussen om morgenen (:P) og læse på vej hjem om eftermiddagen. Lige før det er bedre at tage bussen, end det er at sidde hjemme og læse. Keep up the good work! Det er rart at se busselskaberne indføre nyheder og tænke på kundetilfredshed aktivt i hverdagen.”

”Kære Midttrafik. Jeg har så meget lyst til at fortælle jer om en tur jeg fik fredag eftermiddag med linje 15, med opsamling fra City Vest kl 16.43 mod byen. Chaufføren var vist nok afrikaner. Hans løbende kommentarer til turen fik mig til at tro at jeg var på sommerferie:-) Folk grinede, og snakkede sammen om vores dejlige ‘turleder’. Næsten uden undtagelse, sagde folk ‘tak for turen og go’ weekend til dig’ til ham. Han er en kæmpe ressource for jer. Jeg kom til at tænke ‘What goes around comes around’ Ja- også på linje 15 gennem det mørke Gellerup:-) Jeg håber, at I vil rose ham fra en meget tilfreds, og glad kunde, der fik en super start på weekenden!”



FLERE TILFREDSE OG LOYALE KUNDER

”Jeg er lige kommet hjem efter at have kørt med linie 7 nordgående, som stoppede ca. kl. 14.21 ved Bryggervej. Grunden til, at jeg skriver er, at chaufføren simpelthen bare var dejlig. Han viste overskud, opmærksomhed, så folk i øjnene og hilste samt gjorde os opmærksom på cyklister. Han gav mig sku et smil på munden, og det fortjener ros, at han formår det efter en lang, mørk og kold studiedag. Så synes bare, at I skulle vide, at her er en ansat som ikke ”bare” gør sit arbejde, men lige giver den 20 % ekstra.”

”Til chaufføren på natbus 103, afgang kl. 03.00 natten mellem 12. og 13. december. Jeg vil gerne sige mange tak for hjælpen i forbindelse med en uheldig bustur for vores datter. Hun tog med bussen fra rutebilstationen og skulle stå af i Malling. Hun falder dog i søvn under turen og vågner først, da du vækker hende i Odder. Herefter tilbyder du hende at køre med til Hou og efterfølgende køre med dig og kollegaer tilbage til Malling. Det var rigtig flot og jeg vil gerne på denne måde sige stor tak for.”

Ankenævn for Bus, Tog og Metro

Der er i 2009 oprettet et ankenævn for Bus, Tog og Metro, hvor kunderne kan indbringe klager over afgørelser på kundeforhold bl.a. ved trafikselskaberne. I 2009 var der i alt 319 sager, hvoraf de 4 vedrørte Midttrafik.

Rejsegaranti

Det er vigtigt for kunderne, at bussen kommer. Hvis den ikke kommer, er det vigtigt, at kunderne har andre muligheder. Derfor er der indført rejsegaranti.

Rejsegaranti er kundernes sikkerhed for, at de når frem i tide. Rejsegarantien gælder, hvis bussen eller toget er skyld i, at kunden kommer mindst 20 minutter for sent til sit bestemmelsessted, og at kunden vælger at tage en taxa eller at køre i egen bil for at indhente forsinkelsen. Efterfølgende kan kunden søge om at få sine udgifter refunderet.

Med henvisning til rejsegarantien har 464 buskunder i 2009 henvendt sig til Midttrafik med ønske om at få refusion gennem rejsegarantien. I 2008 var tallet 547. I 2009 var 414 kunder berettiget til refusion, og de har samlet fået udbetalt 90.540 kr. til taxa og anden alternativ transport. Det svarer til, at der i gennemsnit er udbetalt 219 kr. til hver. I 2008 var den gennemsnitlige udbetaling på 202 kr.

Der er også rejsegaranti for kunderne i handicapkørsel og Midttur med vilkår, der ligner buskørslen, dog tilpasset de særlige forhold ved koordineret kørsel. Rejsegarantien kan enten betyde, at kunden ikke skal betale eller at kunden får refunderet en taxaregning.



FLERE TILFREDSE OG LOYALE KUNDER

I 2009 har rejsegarantien været brugt i 434 tilfælde i handicapkørslen og Midttur til en værdi af knap 55.000 kr., og der er refunderet 92 taxaregninger mod 139 i 2008. I 2008 var der 508 tilfælde af rejsegaranti, og refunderet 139 taxaregninger med en udgift på ca. 90.000 kr.

Der har været 60 klager over handicapkørslen – i 2008 var der 87. Eksempelvis klages der over chaufførers kørsel.

Midttrafik koordinerer også patientkørsel for Region Midtjylland. Der er i 2009 kommet 75 henvendelser fra kunder vedrørende patientkørsel, hvor hovedparten vedrører for sen afhentning/aflevering eller klager over chaufføren og kørslen.

Midttrafik registrerer alle de fejl, hvor en taxi kører forgæves. Årsagerne til fejlene analyseres og forsøges forebygget. Der registreres forgæves kørsel på ca. 1,2 % af turene, hvilket svarer til 295 fejl på handicapkørsel i 4. kvartal 2009. Over 40 % af de registrerede fejl skyldes, at kunderne ikke er på den hjemadresse, der er oplyst ved bestillingen af taxien. Der registreres desuden svigt i driften, hvor taxien af forskellige grunde ikke henter kunden som aftalt – den mest udbredte fejlårsag er, at den taxi, der har fået tildelt turen, har overset ordren.

Kundetilfredshedsundersøgelse

Buskørsel

Midttrafik gennemførte i 2008 en kundetilfredshedsundersøgelse. Undersøgelsen havde til formål at dokumentere kundernes tilfredshed med busrejser i Midttrafik.

82 % af kunderne svarede, at de var tilfredse eller meget tilfredse. Der er dog nogen variation mellem områderne (bybusser i Århus, øvrige bybusområder, regionale ruter og lokale ruter). Det er prisen på rejsen, informationer i bussen og venteforhold, der er mindst tilfredshed med generelt. Undtaget herfra er bybusserne i Århus, hvor det er støj i bussen og chaufførens kørsel, foruden prisen på rejsen, der er mindst tilfredshed med.

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

En analyse af resultaterne har sammen med strategiplanen været medvirkende til at sætte initiativer i gang i Midttrafik for at forbedre kundernes tilfredshed. Det gælder fx forsøget med stillezoner.

Fra 8. december 2009 har kunderne som et forsøg kunnet vælge en siddeplads i stillezonen i en af busserne på rute 118, der kører mellem Århus og Randers. I Midttrafiks kundeundersøgelse fra 2008 sagde op mod 40 % af kunderne, at de af og til er generet af støj på rejsen. Midttrafik har vurderet, at et stigende antal kunder ønsker at rejse uden at blive forstyrret af højlydte (mobil)samtaler og musik, og derfor laves forsøg med en stillezone.

“ Kundetilfredshedsundersøgelsen viste i øvrigt, at 61 % af Midttrafiks kunder er kvinder; 47 % er mellem 15 og 24 år; 79 % rejser næsten hver dag eller flere gange om ugen ”

FLERE TILFREDSE OG LOYALE KUNDER

Bussen er blevet delt på midten af en skillevæg, så den bagerste del forbeholdes kunder, der vil slappe af eller have ro på rejsen. I stillezonen skal mobiltelefoner og computere være på lydløs, der må ikke spilles musik og der må kun føres dæmpede samtaler med sidemanden. Forsøget evalueres i 2010.

Kundetilfredshedsundersøgelsen viste i øvrigt, at 61 % af Midttrafiks kunder er kvinder; 47 % er mellem 15 og 24 år; 79 % rejser næsten hver dag eller flere gange om ugen; 70 % bruger busserne til/fra arbejde eller til/fra uddannelse, mens 58 % bruger busserne morgen eller sidst på eftermiddagen.

Handicapkørsel

Midttrafik gennemførte i 1. kvartal 2009 en kundetilfredshedsundersøgelse blandt brugerne af handicapkørsel. 1.392 besvarelser viste, at 92 % af brugerne alt i alt er tilfredse eller meget tilfredse med handicapkørslen.

Højest tilfredshed er der med chaufførens hjælpsomhed og venlighed. Lavest tilfredshed er der med den service Midttrafik yder i forbindelse med forsinkede vogne samt en eventuelt længere rejsetid som følge af den koordinerede kørsel.

Der arbejdes løbende med en optimering af vagtplanerne, så service og besvarelse af telefoner forbedres og overholder målet for serviceniveau, der er, at 80 % af alle opkald besvares inden for 60 sekunder og ingen må vente mere end 5 minutter.



S via
Land

8773

afik

76

“ Midttrafik understøtter leverandørerne i at have kompetente chauffører, der sikrer flere og mere tilfredse kunder ”

TILFREDSE LEVERANDØRER

Bus- og taxaselskaber har den direkte kontakt med kunderne og spiller derfor en vigtig rolle for kundetilfredsheden. De skal have incitament til at fastholde kunder og gerne øge kundeantallet gennem mere kundefokus og mindre produktionsfokus.

Midttrafik har i alt 531 ruter.

Ruter fordelt på typer:

Bybusser	150
Regionale ruter	91
Lokalruter	73
Rabatruter/åbne skolebusruter	217

I alt Midttrafik 531

De 531 ruter køres af ca. 2.000 chauffører i 904 kontraktbusser.

I 2008 gennemførte Midttrafik en leverandørundersøgelse blandt de 47 vognmænd, som udfører den regionale og lokale kørsel samt bybuskørsel. Formålet var at få leverandørernes vurdering af samarbejdet med Midttrafik. Besvarelserne viste i hovedtræk, at leverandørerne overvejende var tilfredse med samarbejdet med Midttrafik. På en skala fra 1-4 lå den gennemsnitlige tilfredshed omkring 3. Undersøgelsen identificerede en række områder, hvor Midttrafik kan gøre det bedre. Bl.a. et der blevet sikret en mere konsekvent inddragelse af leverandører i planlægningen, faste kontaktpersoner for leverandørerne, mere gennemskuelig afregning og bedre

chaufførvejledning. Siden 2008 har der været etableret samarbejds- og kvalitetsudvalg med deltagelse af vognmænd og chauffører. Effekten af disse tiltag følges op ved, at en tilsvarende undersøgelse gennemføres i foråret 2010.

Midttrafik skal hjælpe busselskaber og salgssteder med at få dygtigere og mere motiverede medarbejdere
Information til chauffører samt salgs- og rutebilstationer
Midttrafik informerer chauffører, salgs- og informationssteder via nyhedsbreve, der udsendes, når behovet er der. Der blev i 2009 udsendt 11 forskellige.

En chaufførvejledning beskriver, hvordan chaufføren skal håndtere de forskellige rejseregler, billetteringsudstyr, taksttyper, billettyper osv. Midttrafik lavede i 2009 en samlet chaufførvejledning for chaufførerne, der kører i Midttrafik.

Der udsendes desuden nyhedsbreve til både busvognmændene og taxavognmændene en gang i kvartalet.

Portal til at rekruttere chauffører

Det er vognmændenes ansvar at have chauffører nok til at udføre den kontraktaftalte kørsel, men Midttrafik lever af stabil drift, så Midttrafik er også afhængig af, at der kan rekrutteres nok kvalificerede chauffører – det var et udtalt problem i 2007, men i 2008 og 2009 har problemet været faldende. Midttrafik står bag hjemmesiden “chauffor.nu”, som er en jobportal, der fortæller faktuel om jobbet som buschauffør og hvordan man kan blive chauffør. Alle busselskaber har mulighed for at slå ledige jobs op på jobportalen.

“ Det er ikke muligt at vinde kampen om mere tilfredse kunder, hvis ikke chaufføren er en aktiv medspiller ”

TILFREDSE LEVERANDØRER

Busselskaberne får incitament til at yde en god indsats

Chaufførens service er noget af det allervigtigste for kunderne. Der blev i 2009 gennemført et forsøg med, hvordan vognmanden og chaufførerne kunne øge kundetilfredsheden. Den overordnede ramme for forsøget var ”gladere kunder på 150 dage”.

Midttrafiks kontrakter indtil dette forsøg har ikke rummet incitamentsskabende initiativer. Fra svenske forsøg med incitament ved man, at incitamentskontrakter skaber større motivation for busselskaber og chauffører til at yde en større indsats, fx for at få mere tilfredse kunder. Midttrafik indhentede også erfaringer fra Movia, og deres kundeundersøgelser viste, at især chaufførens service og kørsel var primære drivere for det samlede indtryk af turen.

Der blev derfor fra starten af forsøget lagt betydelig vægt på chaufførens betydning for kundernes tilfredshed. Midttrafik ønskede at afprøve initiativer, som umiddelbart kunne anvendes i busserne, og som chaufførerne kunne påvirke. Langsigtede ændringer, så som busprioriteringsbaner, køreplanændringer mm. indgik således ikke i forsøget.

Busselskabet fik stillet i udsigt, at de kunne opnå en bonus på 150.000 kr., hvis de nåede målene for forsøget. Beløbet skulle gå til chaufførerne, fx til kompetenceudvikling. Det blev besluttet, at forsøget skulle være afgrænset til én rute. Et afgrænset forsøg ville give gode muligheder for effektive målinger uden et stort ressourceforbrug. I samarbejde med busselskabet De Grønne Busser blev den regionale rute 118 Århus-Randers udvalgt.

Der indgik tre målinger i forsøget. En før-måling, en midtvejsmåling og en slutmåling. Både kunder og chauffører indgik i undersøgelserne. Undersøgelsen omfattede 13 parametre, som kunderne tilkendegav deres tilfredshed med, fx chaufførens kørsel, chaufførens service osv. Slutmålingen viste fremgang på samtlige parametre i forhold til før-målingen. Der blev derfor udbetalt en bonus på 150.000 kr. til chaufførerne på rute 118.

Midttrafik har fået nyttig viden fra forsøget. Først og fremmest er det blevet slået fast, at chaufføren spiller en væsentlig rolle i at øge kundernes tilfredshed. Chaufføren er i høj grad med til at påvirke stemningen i bussen. Forsøget har vist, at med forholdsvis få tidsmæssige og økonomiske ressourcer er det muligt at give chaufførerne redskaber til at højne kundeservicen og tilfredsheden i bussen. Samtidig har forsøget vist, at det ikke er muligt at vinde kampen om mere tilfredse kunder, hvis ikke chaufføren er en aktiv medspiller. Midttrafik har således fået afprøvet en række tiltag, der giver mere tilfredse kunder. Denne viden vil indgå i fremtidige udbud og Midttrafiks generelle udvikling af kundepleje.

Midttrafik har i forsøgsperioden udviklet og afprøvet nye markedsføringsinitiativer. I særdeleshed har dette ført til ny viden om, hvad der virker. Et eksempel herpå kunne være uddeling af visitkort. Dette kan virke som en mindre detalje, men i praksis viste det sig, at chaufførerne var meget glade for at kunne uddele visitkort med Midttrafiks og De Grønne Bussers kontaktoplysninger. I de tilfælde,



TILFREDSE LEVERANDØRER

hvor chaufføren ikke har kunnet give kunden et præcist svar, har kunden i stedet kunnet kontakte Midttrafik. Visitkortene kan således medvirke til minimering af konflikter mellem chauffør og kunde, og bussen kan komme hurtigere af sted, i de tilfælde, hvor chaufføren ikke kan give et præcist svar.

Udviklingen af nye markedsføringsinitiativer kan bruges i Midttrafiks generelle markedsføring, og disse nye initiativer er således ikke kun begrænset til forsøget på rute 118.

Et element i forsøget har været at uddanne 6 ambassadører, der havde særligt ansvar for at informere og motivere sine kolleger. Midttrafik har fået at vide af busselskabet, at ambassadørerne efterfølgende giver de gode erfaringer videre til de øvrige ruter, som busselskabet kører, og at medarbejderne således selv er ved at udbrede erfaringerne internt i firmaet.

Bestyrelsen godkendte i efteråret 2009, at der skal gennemføres et projekt fra 2010, hvor alle vognmænd og chauffører tilbydes en ny uddannelse i bedre kundeservice. Uddannelsen kombineres med, at der bliver gevinst til de vognmænd og chauffører, der forbedrer kundeservice mest på deres ruter. Projektet omfatter i alt ca. 2.000 chauffører, der skal på uddannelse.

TILFREDSE BESTILLERE

Bestillerne skal hjælpe Midttrafik med at få flere kunder – det er hjælp til selvhjælp, da flere kunder giver bedre økonomi i den kollektive trafik. Kommunerne har afgørende indflydelse på fremkommelighed, publikumsfaciliteter og den lokale markedsføring. Det er bestillerne, der skal investere i udviklingen af den kollektive trafik og sikre den grønne profil som borgere og kunder forventer. Midttrafik skal tilbyde god faglig helhedsrådgivning og ”skubbe på” udviklingen, der hvor det er muligt.

Midttrafik udsender nyhedsbrev til bestillerne en gang i kvartalet.

Samfundsmæssig nytte

Bestillerne er Region Midtjylland og de 19 kommuner i Midtjylland. Kollektiv trafik er ikke kun udgifter til service, men kan også ses som en investering, der kan give samfundsmæssigt udbytte. Kollektiv trafik øger mobiliteten og skaber mulighed for, at borgerne lettere får en uddannelse, er i arbejde og deltager i samfundets service- og fritidsaktiviteter:

- ✚ Kollektiv trafik bidrager til bedre miljø og klima, når den bliver brugt af flere.
- ✚ Kollektiv trafik mindsker trængsel i og mellem større byer og reducerer spildtid for borgerne.
- ✚ Kollektiv trafik reducerer uheld i trafikken og dermed udgifter til sundhedsvæsenet.

“ Midttrafik gennemførte i efteråret 2009 en undersøgelse af kommunernes og regionens tilfredshed med Midttrafik ”

TILFREDSE BESTILLERE

- ❖ Kollektiv trafik kan ikke konkurrere med bilen i forhold til rejsetid og fleksibilitet, men er et nødvendigt supplement og alternativ, især hvor der er store rejsestrømme, som giver den største samfundsnytte.

Bestillertilfredshedsundersøgelse

Midttrafik gennemførte i efteråret 2009 en undersøgelse af kommunernes og regionens tilfredshed med Midttrafik.

Den overordnede konklusion af bestillertilfredshedsundersøgelsen var, at 19 ud af 20 bestillere vedrørende buskørsel er tilfredse eller meget tilfredse samlet set med samarbejdet med Midttrafik. I forhold til handicapkørsel er samtlige bestillere tilfredse eller meget tilfredse med det daglige samarbejde med Midttrafik. På langt de fleste emner, der blev spurgt til i tilfredshedsundersøgelsen, var det et fåtal af bestillerne, der var utilfredse eller meget utilfredse. Der var dog nogle besvarelser, der viste, at Midttrafik burde gøre det bedre:

- ❖ **Økonomi.** Midttrafik skal kunne give bestillerne sparring og rådgivning og stille fornøden information til rådighed, hvilket resultaterne af undersøgelsen viste, at Midttrafik hidtil ikke havde kunnet på tilfredsstillende vis. Direktionen har siden resultatet af undersøgelsen gennemført en handlingsplan, så der er taget hånd om kritikpunkterne.
- ❖ **Køreplanlægning.** Resultaterne viste generelt en høj tilfredshed, men der var nogle få områder som fx inddragelse i køreplanlægning, der kunne gøres lidt bedre.

Midttrafik har taget emnerne op med administrationen hos de pågældende bestillere. Midttrafik har i 2009 lavet en ny model for at samarbejde med kommunerne om de åbne skolebusruter, hvor kommunerne og de lokale skoler har den bedste viden om kørselsbehovet, men Midttrafik har kontrakterne med vognmændene. Det har givet en bedre arbejdsdeling om køreplanlægning.

- ❖ **Markedsføring.** Der var generelt høj tilfredshed med markedsføringen, men nogle bestillere ønskede mere produktmarkedsføring. Midttrafik vil gøre, hvad der muligt inden for de økonomiske rammer, der er til markedsføring. Midttrafik udarbejder forslag til lokal markedsføring, som bestillerne kan iværksætte ved egen finansiering.
- ❖ **Drift og kundeservice.** Resultaterne viser, at tilfredsheden generelt er høj. Nogle konkrete eksempler på u hensigtsmæssig håndtering af driftsproblemer er taget op med de konkrete bestillere. Midttrafik vil fra 2010 lave bedre rapportering til bestillerne om kundeforhold i den enkelte bestillers område.
- ❖ **Handicapkørsel.** Resultaterne viste, at samarbejdet med bestillerne foregår tilfredsstillende. Information om handicapkørsel til brugerne ønskes forbedret. Midttrafik vil gennemgå materialet bl.a. ved at lade brugere kommentere dette, og sikre at alle bestillere har de senest nye materialer og nye brugere får et velkomstbrev. Bestillerne ønsker bedre dokumentation for den kørsel, der udføres, hvilket vil blive drøftet med bestillerne for at sikre passende informationsmængde. Midttrafik skal også blive bedre til at rådgive bestillerne om serviceniveau, tilkøbsydelse m.m. i forhold til handicapkørslen.



TILFREDSE BESTILLERE

➤ **Generelt.** Resultaterne viste, at Midttrafik kan gøre det bedre med at sikre kendskabet til rette kontaktperson. Det at kunne komme i kontakt med kontaktpersonen kan også forbedres, og Midttrafik har løbende fokus på, at servicemålene for besvarelse af breve/emails og besvarelse af telefoner bliver overholdt. De største udfordringer er Midttrafiks evne til at fremskaffe dokumentation på bestillerens opfordring og rådgive om udvikling af den kollektive trafik. Det er taget op på administrativt plan, hvad bestillerne ønsker, og Midttrafik forventer at etablere teams til at servicere de enkelte bestillere samt uddanne medarbejderne i rådgivning.

Takstændring 2009

Kunderne finansierer selv en del af udgifterne ved at betale for billetter, klippekort, periodekort osv. Det er vigtigt for bestillerne, at det skattefinansierede tilskud ikke stiger.

For kunderne er det vigtigt, at priserne er forståelige, og at priserne ligger på et rimeligt niveau. Takstpolitikken skal afbalancere disse to hensyn.

Midttrafik arvede ved sin etablering forskellige takststrukturer og takstniveauer. Det betyder, at Midttrafik er opdelt i fire takstområder. Ved takstændringer i perioden 2007-2009 er taksterne harmoniseret, og der er samme takster i 3 af de 4 områder. I Midttrafik Vest er der særlig en takst- og zonestruktur og derfor er priserne her anderledes.

I 2009 blev taksterne ændret 11. januar 2009. I gennemsnit steg taksterne med ca. 3 % i hele Midttrafiks område, hvilket er det loft, Trafikstyrelsen havde lagt over takststigningerne i 2009.

Ved takstforhøjelsen gennemførtes en ændring i kontant taksterne i Århus Kommune fra enheds-takster til zoneafstands takster. Hidtil har der været enhedstakst, fordi billetteringsudstyret ikke har kunnet skelne mellem 2, 3 og 4 zoners kontantbilletter.

Midttrafik har sammen med de øvrige trafikselskaber fået lov til at anvende takststigningsloftet mere fleksibelt, så ikke-anvendt takststigningsloft det ene år kan anvendes det næste år, og takst-stigningerne derfor kan udjævnes hen over årene.



“ Passagerindtægterne er langt den største indtægtskilde. Indtægterne har de senest år været, at ca. 38 % kommer fra periodekort, 37 % fra klippekort, 21 % fra kontantbilletter og resten fra fx gruppebilletter og dagbilletter ”

TILFREDSE BESTILLERE

Indtægter og kunder i 2009

Ca. 75 % af de samlede indtægter i Midttrafik stammer fra kundernes køb af billetter og kort. Den resterende indtægtsandel kommer fra salg af skolekort og uddannelseskort samt diverse andre indtægter.

I 2009 har der været et fald i Midttrafiks salg af billetter og kort sammenlignet med 2008. Til gengæld har der været stigende indtægter på andre områder. Faldet i passagerindtægterne er en landsdækkende tendens i 2009.

Stigning i salg af skolekort skyldes at flere kommuner har valgt at Midttrafik udsteder dem.

De samlede indtægter fordeler sig med ca. 53 % på bybuskørsel, 4 % på lokale ruter og 43 % på regionale ruter.

Passagerindtægterne er langt den største indtægtskilde. Indtægterne har de senest år været, at ca. 38 % kommer fra periodekort, 37 % fra klippekort, 21 % fra kontantbilletter og resten fra fx gruppebilletter og dagbilletter.

Indtægtskilde	2007		2008		2009	
	Indtægter kr.	Andel	Indtægter kr.	Andel	Indtægter kr.	Andel
Passagerindtægter	476.701.389	77,0 %	474.335.855	77,1 %	459.740.003	74,0 %
Erhvervskort			281.786	0,0 %	2.811.282	0,4 %
Uddannelseskort	58.812.819	9,5 %	60.871.568	9,9 %	65.813.058	10,6 %
Skolekort	22.491.480	3,6 %	26.273.042	4,3 %	34.572.799	5,6 %
Kompensation Trafikstyrelsen	30.794.252	4,9 %	31.549.912	5,1 %	32.654.160	5,2 %
Fragt, Gods og Post m.m.	1.606.000	0,3 %	1.926.152	0,3 %	1.648.450	0,3 %
Fribefordring Værnepligtige	1.257.073	0,2 %	2.137.869	0,4 %	2.304.796	0,4 %
Arrangementskørsel m.m.	0	0,0 %	0	0,0 %	330.903	0,1 %
Bus & Tog takstsamarbejdet – netto	27.630.439	4,5 %	18.111.407	2,9 %	21.517.009	3,4 %
I alt	619.293.452	100,0 %	615.487.591	100,0 %	621.392.459	100,0 %

TILFREDSE BESTILLERE

I efteråret 2009 blev der gennemført en tælling i langt de fleste af de ruter, Midttrafik administrerer. De åbne skolebusruter, som kommunerne selv administrer blev ikke talt.

Bybusserne i Århus bliver ikke talt ved den almindelige tælling, da passagertallene her er så høje, at den anvendte metode ikke er brugbar.

I forbindelse med forberedelsen af trafikplanen for Århus blev der gennemført en større tælling i efteråret 2009.

Tællingerne viser et samlet passagertal på 73,6 mio. på årsbasis, fordelt med 39,4 mio. bybusserne i Århus (ikke tal for 2008), 12,4 mio. i bybusser i andre byer (12,4 mio. passagerer i 2008), 18,3 mio. i de regionale ruter (18,7 mio. passagerer i 2008) og 3,7 mio. på lokale ruter (3,9 mio. passagerer i 2008).

På de regionale ruter er der en samlet tilbagegang på 1,8 %. Det dækker over store geografiske forskelle. Tilbagegangen er markant på x busserne til trods for en udvidelse af kørselsomfang samt i Vest, Midt og Syd, hvorimod der er tale om stagnation i Østjylland, hvor kørselsomfanget og kundeantallet er langt størst. En del af tilbagegangen kan forklares med reduktion i kørsel, men skyldes også den landsdækkende tendens til, at færre bruger bussen.

Passagertallet for bybusserne er samlet set stagneret, men der er en generel tilbagegang i passagertallet i bybusserne med undtagelse af busserne i Randers Kommune. I de store bybuskommuner Holstebro og Silkeborg viser der sig den største nedgang i antallet af passagerer på henholdsvis 17,6 % og 16,2 %.

Også her er der sket en reduktion i køreplantimerne specielt i Holstebro med en reduktion på 10,8 %.

Tallene fra Horsens, Viborg og Herning bybusser viser en mindre nedgang, mens der er en markant passagerfremgang i bybusserne i Randers, sandsynligvis pga. indførelsen af gratis kørsel for pensionister.

Der er en forholdsvis stor passagernedgang på de lokale ruter, samlet set 6,7 %. Her er der samtidig også sket en reduktion i antallet af køreplantimer, hvilket kan forklare en del af passagerfrafaldet. I de lokale busser er der store udsving på tallene fra kommune til kommune. Det er i negativ retning de fleste steder, hvor den største tilbagegang skal findes i Herning, Holstebro og Horsens kommuner. Der er også positive tendenser enkelte steder – Struer, Skanderborg og Favrskov kommuner. Endelig er der en markant fremgang i passagertallet i lokaleruterne i Randers Kommune.



103 ÅRHUS

8756

“ Ca. 74 mio. kunder kører hvert år med busserne i Midtjylland.
Langt de fleste kører enten i bybus i Århus eller i en regional bus ”

TILFREDSE BESTILLERE

Passagerer og køreplantimer Omfanget af kørsel i busserne måles i køreplantimer.

	Passagerer *			Køreplantimer 2007			
	2008	2009		2007	2008	2009	
Bestiller	Antal	Antal	Andel	Antal	Antal	Antal	Andel
Favrskov Kommune	110.118	134.888	0,18%	18.747	16.529	18.344	0,85 %
Hedensted Kommune	9.933	8.471	0,01%	12.551	10.684	9.968	0,46 %
Herning Kommune	1.628.698	1.867.182	2,51%	77.934	72.320	77.089	3,58 %
Holstebro Kommune	978.101	861.188	1,16%	52.444	48.687	46.574	2,16 %
Horsens Kommune	2.285.634	2.196.469	2,95%	72.526	73.117	70.490	3,27 %
Ikast-Brande Kommune	180.110	165.388	0,22%	18.060	12.257	20.715	0,96 %
Lemvig Kommune	124.176	11.332	0,15%	15.300	15.223	14.852	0,69 %
Norddjurs Kommune**		53.924	0,07%	21.552	25.378	22.287	1,03 %
Odder Kommune***		34.424	0,05%	8.184	9.090	8.859	0,41 %
Randers Kommune	3.978.312	4.462.836	6,00%	124.686	129.030	131.217	6,09 %
Ringkøbing-Skjern Kommune	395.385	354.229	0,48%	35.528	34.872	32.392	1,50 %
Samsø Kommune	103.272	81.588	0,11%	9.500	9.551	8.513	0,40 %
Silkeborg Kommune	2.930.004	2.499.387	3,36%	96.597	99.848	96.464	4,47 %
Skanderborg Kommune	317.564	329.264	0,44%	30.909	30.306	29.558	1,37 %
Skive Kommune****	1.156.101	1.102.681	1,48%	42.328	42.597	41.851	1,94 %
Struer Kommune	207.220	220.116	0,30%	12.000	15.101	15.049	0,70 %
Syddjurs Kommune	373.568	389.896	0,53%	29.219	27.917	27.671	1,28 %
Viborg Kommune	1.581.060	1.619.431	2,18%	57.960	58.444	60.015	2,78 %
Århus Kommune	44.800.000	39.416.393	53,02%	590.007	583.029	580.695	26,93 %
Region Midtjylland	18.640.000	18.434.975	24,80%	842.203	857.328	843.738	39,13 %
I alt	79.799.256	74.344.062	100%	2.168.235	2.171.308	2.156.341	100,00 %

Note:

* Der er ikke foretaget passagertælling i 2007

** I Norddjurs Kommune blev der ikke talt i 2008 pga. en fejl.

*** I 2008 blev der ikke talt i Odder, da vognmanden efter accept fra kommunen bad sig fritaget.

**** Tallet for Skive Kommune er behæftet med usikkerhed, da der var mange ruteomlægninger i tællingsperioden pga. vejarbejde; det angivne tal er estimeret på baggrund af 2008-tallene og udviklingen på lokalruterne i kommunen. Der foretages nye tællinger i foråret 2010.

Udgifter og indtægter ved buskørsel

Kommune	Regnskab 2007 (1.000kr.)			Regnskab 2008 (1.000kr.)			Regnskab 2009 (1.000kr.)		
	Bruttoudg.	Indtægter	Netto	Bruttoudg.	Indtægter	Netto	Bruttoudg.	Indtægter	Netto
	Favrskov Kommune	9.020	996	8.025	11.799	852	10.947	13.274	1.076
Hedensted Kommune	8.170	868	7.302	9.322	1.901	7.420	10.170	2.133	8.038
Herning Kommune	39.568	11.688	27.880	41.439	10.881	30.558	45.118	11.418	33.700
Holstebro Kommune	24.344	6.835	17.509	27.937	7.287	20.650	30.398	7.562	22.836
Horsens Kommune	37.390	15.515	21.876	41.113	16.211	24.902	44.120	17.487	26.633
Ikast-Brande Kommune	6.708	0	6.708	11.297	0	11.297	13.872	0	13.872
Lemvig Kommune	4.605	789	3.816	10.503	424	10.078	8.476	0	8.476
Norddjurs Kommune	9.376	531	8.845	11.586	531	11.055	14.051	1.289	12.761
Odder Kommune	3.917	63	3.854	5.239	108	5.131	5.691	112	5.579
Randers Kommune	55.727	31.726	24.001	63.643	27.599	36.044	71.072	25.155	45.916
Ringkøbing-Skjern Kommune	18.057	497	17.560	19.787	264	19.523	20.455	307	20.149
Samsø Kommune	4.594	1.920	2.674	4.891	1.554	3.337	4.911	1.272	3.639
Silkeborg Kommune	44.312	19.460	24.852	50.178	19.529	30.648	55.125	21.339	33.786
Skanderborg Kommune	14.251	3.703	10.548	15.351	2.563	12.788	17.643	2.905	14.738
Skive Kommune	19.877	7.009	12.869	21.986	6.392	15.594	23.781	7.337	16.444
Struer Kommune	5.900	1.936	3.964	7.109	816	6.293	7.903	886	7.016
Syddjurs Kommune	14.522	2.865	11.658	15.562	1.612	13.950	16.593	1.852	14.742
Viborg Kommune	29.470	8.373	21.097	31.878	10.238	21.640	36.087	12.587	23.500
Århus Kommune	359.319	237.703	121.616	399.628	242.583	157.045	437.093	244.057	193.037
Region Midtjylland	380.018	266.818	113.201	410.273	264.142	146.131	448.475	262.618	185.857
I alt	1.089.145	619.295	469.855	1.210.519	615.488	595.031	1.324.308	621.392	702.916



TILFREDSE BESTILLERE

Udgifter og indtægter ved buskørsel

I tabellen vises udviklingen i udgifter og indtægter ved buskørsel i perioden 2007-2009. Udgifterne er steget med ca. 22 % i perioden, selvom kørselsomfanget er faldet med ca. 1 % i samme tidsrum (se tabellen på forrige side). Stigningen i udgifter skyldes dels ændringer i reglerne for dieselafgifter i 2008, som betyder en stigning på 9,8 %, som kommuner og region har fået statslig kompensation for, dels at kontraktbetalingerne til vognmændene bliver indeksreguleret for bl.a. stigende dieselpriiser, hvilket ikke kompenseres af Staten. Den samlede gennemsnitlige stigning i kontraktafregningen med busvognmænd pga. indeksregulering fra 2008 til 2009 er opgjort til 10,7 %.

Indtægterne har i perioden været faldende fra 2007 til 2008 og stigende fra 2008 til 2009. Udviklingen dækker over et fald i de direkte passagerindtægter og stigninger i salget af skole- og uddannelseskort m.v.

Samlet set er udgifterne steget mere end indtægter, og bestillerens nettoudgifter til kollektiv bustrafik er steget væsentligt igennem perioden. Dette er en landsdækkende udvikling, der dels skyldes et vigende passagertal i den kollektive trafik, dels stigende udgifter pga. stigende dieselpriiser og ændring i lovgivning.

Billetteringsudstyr

En vigtig forudsætning for at få indtægter er, at billetteringsudstyret fungerer, så kunderne kan købe billetter. Det har været et nedprioriteret område i mange år, og udstyret har været derefter. Begrundelsen har været, at der indføres rejsekort inden for en kortere årrække. Midttrafik foretager en løbende prioritering af, hvor det er nødvendigt at udskifte udstyret af hensyn til sikring af indtægter.

I 2009 har Midttrafik i samarbejde med bestillerne valgt at udskifte alle de ældste modeller af billetmaskinerne med nyere modeller. Udskiftningen har primært været på de regionale ruter og har kostet ca. 2,2 mio. kr. for 131 nyrenoverede billetmaskiner.

På Odderbanen har man fået opsat billetautomater på de 3 stationer, hvor der ikke tidligere var billetautomater.

Billetautomater i bybusserne i Århus var ved overdragelsen til Midttrafik 25 år gamle og har længe trængt til udskiftning. Dels var det dyrt at reparere de gamle maskiner, dels kunne der ikke længere skaffes reservedele til dem.



TILFREDSE BESTILLERE

Midttrafik har derfor i løbet af 2009 udskiftet billetautomaterne i bybusserne. Der har været mange tekniske indkøringsvanskeligheder. Kunderne har med de nye automater fået mulighed for at bruge dankort og købe billetter til ture udenfor Århus Kommune.

Med indsættelse af nye billetautomater i bybusserne i Århus, blev det muligt at lave kontantbilletter, der svarer til antallet af zoner.

Rejsekortet

Rejsekortet er en vision om et fælles landdækkende elektronisk kort, der kan erstatte de eksisterende klippe- og periodekort, så kunderne kan rejse over hele landet på rejsekortet.

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

Projektet er stadig i pilotfasen på Sjælland, og Midttrafiks bestyrelse har ikke truffet endelig beslutning om tilslutning til rejsekortprojektet. Midttrafik deltager i projektet, idet Vejle Amts Trafikselskab overførte forpligtelser hertil, da en række ruter blev overført ved Midttrafiks dannelse.

Billetkontrol

Midttrafik kontrollerer kundernes billetter for at minimere antallet af kunder, der ikke betaler - det er både i bestillerens og de betalende kunders interesse, at alle betaler for at komme med bussen.

Århus Kommune

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

Systemet i bybusserne i Århus betyder, at der er forholdsvis mange, der undlader at købe billet. Derfor har Midttrafik overtaget et korps på ca. 25 billetkontrollører, der udfører kontrol i busserne. Kontrollørerne udsteder kontrolafgifter til kunder, der ikke har gyldig billet.

Billetkontrollørerne er i 2008 blevet udstyret med PDA'er, hvorfra de kan lave opslag på bl.a. CPR-systemet og dermed tjekke, om de oplysninger, en kunde giver, kan være rigtige. Derved er risikoen for snyd blevet mindre.



TILFREDSE BESTILLERE

Oversigt over kontrolafgifter

År	Antal kontrolafgifter	Kontrollerede kunder	Kontrollerede busser
2007	20.849	502.621	30.494
2008	20.763	457.500	27.553
2009	21.276	491.363	30.350

Der er kontrolleret færre passager i 2008 og 2009 end i 2007, da der har været færre billetkontrollører på gaden.

Den primære årsag hertil er sygdom bl.a. på grund af vold og dårligt arbejdsmiljø. Der har i 2009 og vil fortsat i 2010 være fokus på at få nedbragt sygefraværet for denne medarbejdergruppe, ligesom der gennemføres en gennemgribende effektivisering både i marken og i administrationen, så der udstedes flere afgifter, og der kommer flere indtægter.

Snydeprocenten i bybusserne i Århus er opgjort til 4,33 %.

Uden for Århus Kommune

De øvrige busser i Midttrafik har alle billetsalg ved chaufføren, ligesom chaufføren kontrollerer gyldigheden af periodekort osv. Det gør risikoen for snyd mindre.

Midttrafik har ansat 6 trafikkontrollører, der har som den ene af to hovedarbejdsopgaver, at gennemføre billetkontrol i de regionale busser og de kommunale busser undtagen Århus Kommune. Den anden hovedopgave for trafikkontrollørerne er, at sørge for at billetudstyret så vidt muligt altid fungerer.

Dertil kommer andre opgaver som eksempelvis tømning af data fra billetmaskiner, levering af klippekort og besvarelse af chauffør- og kundehenvendelser.

Under opstarten af Midttrafik har der ikke været så meget fokus på at få gennemført mange billetkontroller uden for Århus. Der har været andre vigtige opgaver med blandt andet at få harmoniseret billetteringsudstyr. I løbet af 2009 er der efterhånden kommet mere fokus på, at der skal gennemføres flere kontroller, og kontrollerne er blevet mere målrettede mod de områder, hvor der konstateres det største behov. Der er opstillet en målsætning om, at der skal gennemføres mindst 2.400 billetkontroller i 2010. Langt de fleste kontroller gennemføres dér, hvor der er mange kunder. Det sker ud fra en vurdering af, at det er chaufførerne, der skal sælge og kontrollere billetter og kort, og hvis der ikke er så mange passagerer, kan chaufføren kontrollere alle passagerer grundigt. Derimod er der brug for, at trafikkontrollørerne supplerer med kontrol, de steder hvor der er store passagerstrømme, der passerer forbi chaufførerne. Så det er hovedsageligt i bybusserne i de større byer samt på regionale ruter til de større byer, der er gennemført billetkontroller.

“ Der blev i 2009 gennemført udbud af buskørsel med 48 busser, hvilket svarer til 58.782 køreplantimer og en årlig kontraktsum på ca. 37 mio. kr. ”

TILFREDSE BESTILLERE

Billetkontrol gennemføres af og til som egentlige raids, hvor en hel by bliver kontrolleret intensivt en hel dag.

I Randers og Silkeborg kommuner er der desuden ansat kommunale medarbejdere, som foretager kontrol i by-busserne som en del af deres arbejde. I begge byer er den kommunale billetkontrol af et meget beskedent omfang, svarende til under en halvtids medarbejder.

I 2009 er der gennemført i alt 1.644 billetkontroller uden for Århus, hvilket har resulteret i 178 kontrolafgifter. Det svarer til, at der blev givet en kontrolafgift i 10,8 % af de busser, der blev kontrolleret. Der har været mere snyd i de regionale ruter end i de kommunale ruter. I 2009 blev der ikke registreret, hvor mange kunder, der blev kontrolleret, så en egentlig snydeprocent kan ikke opgøres. Fra 2010 registreres der også antal kontrollerede kunder, og de foreløbige tal tyder på en snydeprocent under 1.

Udbud i 2009

Buskørsel

I 2009 er der gennemført udbud i Favrskov, Randers, Ikast-Brande, Syddjurs og Skanderborg kommuner. Bybuskørslen i Randers har også været i udbud med driftsstart i januar 2010. En række kontrakter er forlænget, hvor det har været hensigtsmæssigt.

Antallet af bydere er tilfredsstillende og der har været mere end ét tilbud på alle pakker, hvilket fremgår af tabellen. Prisudviklingen er ikke tydelig. Den anførte ændring er prisændringen udover regulering for den løbende prisudvikling. Der er i årets løb sket lille forskydning således, at de store internationale firmaer har fået en lidt større kørselsandel i forhold til de lokale busselskaber; forskydningen er sket ved overdragelser.

Oversigt over udbud i 2009

	Antal bydere	Årlige køreplantimer	Antal busser	Årlig kontraktsum (mio. kr.)	Ændring i prisniveau
10. udbud i Favrskov og Randers Lokalruter	7	18.224	19	12,9	+ 3 %
11. udbud i Ikast-Brande Kommune Lokalruter	7	14.653	12	8,3	- 4 %
12. udbud i Syddjurs Kommune Lokalruter	3	6.865	7	4,5	- 9 %
13. udbud i Skanderborg Kommune Bybus og lokalruter	5	19.040	10	11,3	+ 4 %
I alt	22	58.782	48	37,0	

“ Koordineret kørsel er et supplement til den kollektive bus og togtrafik. Midttrafik modtager bestillinger på individuelle kørselsbehov, der udføres med taxi eller liftvogn, så Midttrafik koordinerer ønsker og udnytter kapaciteten ved at lade flere personer køre i de samme taxier, selvom de ikke nødvendigvis hentes og sættes af samme sted ”

TILFREDSE BESTILLERE

Koordineret kørsel

Midttrafik og Sydtrafik gennemførte ved årsskiftet 2009/2010 et samlet udbud af koordineret kørsel. Udbuddet blev for første gang i Midttrafik gennemført elektronisk. Der blev modtaget gyldige tilbud fra i alt 122 vognmænd med ca. 1.800 vogne, der forventes at skulle køre ca. 800.000 ture til en skønnet værdi af 200 mio. kr. det kommende år. Kørselstyperne er handicapkørsel, patientkørsel, kommunal kørsel og Middtur/teletaxa kørsel i Midttrafiks område og handicapkørsel, kommunal kørsel og Sydtur/teletaxa i Sydtrafiks område.

Kørslen i udbuddet indeholder bl.a. 34 garantivogne, som er garanteret kørsel 10 timer/hverdag, og kørsel uden garanti for omfang, men også uden kørselsforpligtelse for vognmanden. Garantivognene er med til at sikre, at der er vogne til rådighed i myldretiden, hvor taxa og busvognmænd ofte er optaget til anden side. Størsteparten af kørslen varetages af vogne, der har givet tilbud på en timepris. Hvis tilbuddet lever op til betingelserne, lægges prisen ind i systemet, og den enkelte vognmands vogne bliver valgt, hvis det samlet set giver den billigste løsning, når flere ønsker om kørsel bliver koordineret, og vognmandens fremkørsel og timepriser regnes sammen.

Det er endnu ikke muligt at beregne effekten for priserne på kørslen ved det nye udbud, idet det afhænger af kørselsmønstret i den kommende periode. Det skønnes, at priserne i Midttrafiks område svarer til hidtidige priser reguleret for almindelig prisudvikling.

Handicapkørslen inden for Århus Kommunes grænser er ikke omfattet af udbuddet, da denne kørsel af Århus Kommune i 2006 blev udbudt på 6 års kontrakter, som udløber i februar 2012.

Koordineret kørsel

Koordineret kørsel er et supplement til den kollektive bus- og togtrafik. Midttrafik modtager bestillinger på individuelle kørselsbehov, der udføres med taxi eller liftvogn, så Midttrafik koordinerer ønsker og udnytter kapaciteten ved at lade flere personer køre i de samme taxier, selvom de ikke nødvendigvis hentes og sættes af samme sted. Dermed kan kunderne risikere at skulle køre en omvej, og at de ikke kommer helt så hurtigt frem, som ved en almindelig taxikørsel.

Kunden ringer til Midttrafik og oplyser, hvornår hun gerne vil enten hentes eller være fremme, og så får hun oplyst et tidspunkt, hun hentes. Dette tidspunkt vil blive overholdt inden for en vis margin, og på baggrund af bestillingen planlægger Midttrafik, om der kan koordineres, så andre kommer med på en del af den samme tur, eller om taxien kan anvendes til andre kørsler umiddelbart i forlængelse af kørslen.

Handicapkørsel

Med handicapkørselsordningen får svært bevægelseshæmmede adgang til kollektiv trafik, når de skal til fritidsaktiviteter, selvom de ikke kan benytte almindelige busser og tog.



TILFREDSE BESTILLERE

Brugerne betaler selv en mindre del af kørslen, mens kommunen finansierer størstedelen. Det er kommunen, der visiterer til ordningen.

Alle kommuner undtagen Hedensted Kommune har i 2009 benyttet Midttrafiks koordinerede kørsel. Fra 1. januar 2010 indgår også Hedensted Kommune i den koordinerede handicapkørsel.

Antal brugere og rejser i handicapkørslen

Kommune	Antal visiterede brugere			Antal rejser		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Favrskov	348	338	355	3.474	3.077	3.708
Hedensted	564	561	567	8.118	10.152	11.726
Herning	557	555	535	6.786	5.587	6.502
Holstebro	435	427	439	5.052	4.536	5.336
Horsens	1.071	1.003	963	19.020	8.201	9.019
Ikast-Brande	287	320	349	3.102	2.430	2.569
Lemvig	159	170	170	1.892	1.860	2.087
Norddjurs	368	322	318	2.220	2.364	2.431
Odder	204	202	210	2.446	2.003	2.345
Randers	761	849	830	7.382	7.245	8.323
Ringkøbing-Skjern	378	431	494	4.241	3.731	4.593
Samsø	45	45	68	710	497	600
Silkeborg	858	871	873	7.866	7.308	9.092
Skanderborg	465	471	464	4.564	4.605	4.863
Skive	260	309	339	2.912	3.123	4.064
Struer	160	173	118	1.659	1.473	1.900
Syddjurs	275	298	337	1.865	2.052	2.810
Viborg	546	559	532	6.866	5.992	6.784
Århus	3.748	3.937	4.037	103.811	103.080	114.064
I alt	11.489	11.841	11.998	193.986	179.316	202.816

Note: antal rejser i Hedensted Kommune er estimeret, da kørslen indtil 1. januar 2010 ikke har været koordineret i Midttrafik.

“ Midttur er et tilbud om dør-til-dør-kørsel med taxi/minibus, der koordineres med øvrige individuelle kørselsformer ”

TILFREDSE BESTILLERE

Den væsentligste årsag til udviklingen i antal rejser er, at Horsens Kommune i 2007 havde ikke-koordineret kørsel. Fra januar 2008 blev der indført koordineret kørsel for handicapbrugere i Horsens Kommune. Overgangen var præget af utilfredshed med det ændrede serviceniveau og mindre brug af systemet. Der er ikke nogen entydig forklaring på, hvorfor antallet af rejser er stigende i nogle af de kommuner, hvor der har været koordineret kørsel i flere år. Kunderne har ifølge loven ret til 104 ture pr. år.

Midttur og telekørsel

Midttur blev etableret i 2007 som et tilbud om dør-til-dør-kørsel med taxi/minibus, der koordineres med øvrige individuelle kørselsformer. Ordningen dækker hele Midttrafik, men nogle kommuner har valgt at give et tilskud til ordningen, så turene kan gennemføres til halv pris for kunderne – 7 kr. pr. km. Bestyrelsen har i 2009 besluttet, at kommuner også kan vælge at tilbyde Midttur til 3,5 kr. pr. km, som svarer til at rejse med bus med en kontantbillet. Ingen kommuner har indført den laveste takst endnu.

Århus Kommune indførte Midttur med tilskud i et geografisk afgrænset område omkring Lyngby og Labing som kompensation for en regional rute, der ikke længere betjener de to landsbyer.

Ordningen bruges især i de kommuner, der også før dannelsen af Midttrafik havde en tilsvarende ordning.

Oversigt over Midttur rejser

Kommuner	Antal rejser 2008	Antal rejser 2009
Kommuner, der giver tilskud:		
Favrskov Kommune		206
Ikast-Brande Kommune	114	259
Lemvig Kommune	184	201
Randers Kommune	168	609
Skive Kommune	2.172	2.207
Struer Kommune	127	217
Viborg Kommune	2.477	2.506
Århus Kommune (Lyngby/Labing)		34
Midttur i øvrige kommuner:	993	1.354
I alt	6.235	7.593

Der er også etableret teletaxier visse steder, hvor det fungerer på omtrent samme måde, men hvor kommunen har valgt, at taksten skal være almindelig bustakst, så kunden fx kan bruge sit periodekort til kørslen. Midttrafik har i 2009 arbejdet for at få telekørselsordningerne harmoniseret, så det bliver nemmere at kommunikere tilbuddet til kunderne, og administrationen kan gøres mere effektiv.



ALJIRA 000
SERVICE 000

ALJIRA 000
Inchieste e
accompagnamento

SERVICE 000
Inchieste e
accompagnamento

8

TILFREDSE BESTILLERE

Kommunal kørsel

I sammenhæng med handicapkørslen udfører Midttrafik nogle øvrige kørselstyper for Viborg, Skive, Lemvig, Randers, Silkeborg, Favrskov, Samsø og Århus kommuner. Denne såkaldte KAN-kørsel er forskellige kørselsformer, som kommunerne tilbyder deres borgere, uden at det er kollektiv trafik. Det kan fx dreje sig om kørsel til lægebesøg og genoptræning, eller det kan være kørsel af specialskoleelever. Omfanget har været i alt ca. 151.000 rejser i 2009 mod ca. 83.000 rejser i 2008.

Patientkørsel

Midttrafik har desuden administreret patientkørsel for Region Midtjylland – i alt ca. 230.000 rejser i 2009 (173.000 i 2008), idet Midttrafik fra 1. oktober 2009 overtog administrationen af kørslen i de sidste områder af regionen, og fra den dato har administreret al patientkørsel for regionen. Det drejer sig om planlagt kørsel til sygehusene til fx undersøgelser, mens Midttrafik ikke har noget at gøre med ambulancekørsel. Region Midtjylland varetager selv en del af administrationen i form af bestillingsmodtagelse og visitation, mens Midttrafik varetager udbud, vognstyring og afregning til vognmændene samt opkrævning af tilskud fra de enkelte sygehusafdelinger, der skal betale for kørslen.

ET MERE SAMMENHÆNGENDE RUTENET

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

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

Bus- og togtrafik

Midttrafik har i 2009 tilbudt kunderne kørsel på 531 ruter.

I 2009 har der været brugt mange kræfter på at gennemføre nogle store planlægningsopgaver for både de kommunale bestillere og Region Midtjylland – resultatet af disse planlægningsopgaver vil først være synlige for kunderne i 2010 eller 2011, når der gennemføres væsentlige omlægninger af regionale ruter og bybusruter i især Århus.

Som optakt til den kollektive trafikplan for Århus-området, hvor der fra 2011 ventes at ske store omlægninger af bybustrafikken, har Midttrafik skabt forbedringer af regional buskørsel i Århus, Odder og Syddjurs. En række regionale ruter i Østjylland ændres fra juni 2010, hvor en ny rute 100 (Odder-Århus-Hornslet) delvist afløser de nuværende ruter 103 og 119. Den nye rute skaber forbedringer for de

fleste kunder, som bruger de to andre ruter i dag. På årsplan påvirkes ca. 3,3 mio. kunder i større eller mindre grad. Formålet med at etablere rute 100 Odder-Århus-Hornslet er først og fremmest at skabe en bedre og mere attraktiv og letforståelig køreplan for de store pendlergrupper, som rejser fra Hornslet, Løgten, Skødstrup, Beder, Malling og Odder. Rute 100 vil køre mere direkte og uden busskifte til store rejsemål i Århus C og Århus N. Fra tidlig morgen til sen eftermiddag kører ruten med 15-minutters drift over hele strækningen fra Odder til Hornslet.

I både Viborg og Herning er der arbejdet med modernisering af bybusnettet. Planlægningsarbejdet i Herning mundede ud i et nyt bybusnet med væsentlige forbedringer til kunderne. Det nye system i Herning er et system, som tilbyder kortere rejsetid og højere frekvens, en større geografisk dækning samt en bedre sammenhæng mellem bybusserne. Det nye system dannede grundlag for udbud i 2009 med driftsstart juni 2010. Planlægningsarbejdet i Viborg mundede ud i et oplæg til nyt effektivt bybussystem, men ændringen blev sat i bero i 2009 pga. uklarhed over en fremtidig placering af bybusterminalen i Viborg. Udbudet blev udskudt til 2012 og nuværende kontrakter blev forlænget.

Skive Kommune har i samarbejde med Midttrafik lavet nye lokalruter i hele kommunen. Planlægningsarbejdet har mundet ud i en hel ny lokalrutestruktur, som dannede grundlag for udbud med driftsstart til sommer 2010.

Af øvrige køreplanprojekter, som Midttrafik har arbejdet med, kan nævnes:

- ✘ Hedensted Kommune: Ny teletaxirute mellem Juelsminde-Rårup-Glud.
- ✘ Ringkøbing-Skjern Kommune: Ny buslinje mellem Ringkøbing og Skjern samt nye bybuslinjer i Ringkøbing.
- ✘ Viborg Kommune: Betjening af nyt område ved Tingvej i Viborg.
- ✘ Horsens Kommune: Betjening af nyt Sundhedshus i Horsens.
- ✘ Ikast-Brande Kommune: Omlægninger af nuværende bybuslinjer i Ikast.
- ✘ Holstebro Kommune: Omlægninger af nuværende bybuslinjer i Holstebro.

Midttrafik og Randers Kommune har i fællesskab udarbejdet en kollektiv trafikplan for Randers Kommune. Planen er udarbejdet på baggrund af en borgerhøring på internettet samt analyse af pendling, transportvaner, passagerantal, tilgængelighed m.m. Planen viser, at bybusserne i Randers er velfungerende. Til gengæld kan der være behov for forbedringer i nogle mindre byer, ligesom forholdene på Randers Busterminal er blevet kritiseret i borgerhøringen. Planen foreslår også, at der skal arbejdes med at forbedre bussernes fremkommelighed i Randers samt bedre information før og under rejsen.

“ Formålet med en letbane er at samle de bedste egenskaber fra busser og tog, hvor de enkelte letbanevogne ligner sporvogne, som kører på skinner ligesom tog ”

ET MERE SAMMENHÆNGENDE RUTENET

Togtrafik

Togtrafikken på Odderbanen og Lemvigbanen er samlet i selskabet Midtjyske Jernbaner A/S. De to baner giver kunderne mulighed for at rejse mellem henholdsvis Odder og Århus samt Vemb, Lemvig og Thyborøn - nogle få afgangene kører også til Holstebro. Region Midtjylland finansierer de to baner.

Letbanen

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. Første etape bliver fra Århus Midtby mod nord ad Randersvej via Skejby Sygehus og videre til byudviklingsområdet i Lisbjerg for at blive koblet sammen med Grenaabanen ved Lystrup. Senere etaper forventes at blive fra Lisbjerg til Randers og Hadsten, fra Århus over Galtten til Silkeborg samt fra Århus over Hasselager til Skanderborg. Rækkefølgen af de kommende etaper er ikke vedtaget. Derudover indgår Grenaabanen og Odderbanen også som en forventet del af et kommende, sammenhængende letbanenet i Østjylland.

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 sporvogne, 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 kan i modsætning til en sporvogn køre med højere hastighed uden for byområderne og kan derfor binde Århus sammen med de øvrige byer, hvorfra mange pendler til Århus. Det forberedende arbejde i 2009 har fulgt planen, og Regeringen indgik 29. januar 2009 en trafikaf tale, hvor Letbanen får 0,5 mia. kr. i tilskud til anlægsarbejdet.

Statslig trafikaf tale – ”En Grøn Transportpolitik”

Regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, SF, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance indgik 29. januar 2009 et forlig om en grøn transportpolitik. Det indgåede trafikforlig indeholdt flere forskellige muligheder, som Midttrafik i samarbejde med kommuner og region har gjort brug af for at styrke den kollektive trafik i Midtjylland.

Trafikforliget indebærer, at der oprettes et antal puljer, hvor Midttrafik har mulighed for at søge midler til udviklingsinitiativer. Disse omhandler:

- En pulje til bedre fremkommelighed for busser på 200 mio. kr. om året.
- En pulje til fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer på 100 mio. kr. om året.
- En pulje til forsøgsprojekter med energieffektive transportløsninger på 200 mio. kr. om året.
- En pulje til bedre adgang til den kollektive trafik, som primært vedrører togstationer.



ET MERE SAMMENHÆNGENDE RUTENET

Midttrafik har ved de to ansøgningsrunder i 2009 – 1. april og 1. oktober – sammen med kommuner og region søgt og fået tilskud til 13 projekter med et statsligt tilskud på i alt næsten 55 mio. kr.:

Projekt	Ansøger	Egenfinansiering	Statslig finansiering
Busprioritering Oluf Palmes Allé/ Brendstrupgårdsvej	Århus Kommune	3.087.500	3.087.500
Busprioritering Hasle Ringvej/ Halmstadsgade	Århus Kommune	3.609.375	3.609.375
Busprioritering gennem signalanlæg	Århus Kommune	111.000	111.000
Busprioritering Ringvejskrydset - Nehrus Allé	Århus Kommune	4.167.148	4.167.148
Busprioritering Stjernepladsen - Ringvejskrydset	Århus Kommune	27.862.729	27.862.729
Forprojekt Banegårdspladsen	Herning Kommune	450.000	450.000
Forprojekt Silkeborg - Århus N	Midttrafik	370.000	425.000
Ny kompakt trafikterminal i Skive	Skive Kommune	10.555.000	10.555.000
Forbedring af 4 signalregulerede kryds	Herning Kommune	725.000	725.000
Handlingsplan til forbedring af fremkom- melighed for busser i Herning	Herning Kommune	550.000	550.000
Handicapvenligt stoppested ved DGI-parken i Herning	Herning Kommune	900.000	1.100.000
Forprojekt vedrørende buspriorite-ring i området Viby Torv, Viby Ringvej, Skander- borgvej og Holme Ringvej	Århus Kommune	941.250	941.250
Busprioritering Halmstadgade – Hasle Ringvej	Århus Kommune	1.340.625	1.340.625
I alt		54.669.627	54.924.627



ET MERE SAMMENHÆNGENDE RUTENET

Arrangementskørsel

Midtrafik har haft et stigende antal henvendelser vedrørende kollektiv buskørsel i forbindelse med større arrangementer. Midtrafik arbejder derfor med at finde gode løsninger, som sikrer at kunderne kommer hurtigt frem og tilbage, når mange mennesker samles til koncerter og lignende.

Reglen er, at trafikskelskaberne kun må arrangere buskørsel til arrangementer ved at indsætte ekstra busser som dublering på eksisterende køreplanafgange. Der må kun laves særlige ruter, som ikke eksisterer i forvejen, hvis arrangementet løber over mindst 3 dage og bliver offentliggjort. De fleste koncerter og lignende skal derfor klares med ekstra busser, der indsættes i den almindelige køreplan.

Det udgør en udfordring at håndtere mange kunder, der skal til eller fra et arrangement på samme tid. Hvis de skal billetteres af chaufføren, kan det tage meget lang tid, og hvis der ikke skal billetteres eller kunderne selv skal billettere (som i bybusserne i Århus), er der stor risiko for, at bestilleren ikke får de forventede indtægter på det øgede antal kunder.

Midtrafik har sammen med arrangører og bestillere arbejdet med forskellige modeller i forbindelse med arrangementer af kortere varighed, så de bedste løsninger kan laves for at yde bedst mulig service for kunderne.

➤ **Busbillet i forbindelse med køb af billet til arrangement.** I forbindelse med, at VIA University afholdt en stor fusionsevent med 4.000 gæster i Tivoli Friheden i Århus i maj 2009, indgik Midtrafik en prisaftale med VIA, hvor gæsterne igennem VIA Universitys hjemmeside købte en billet til Tivoli, hvor også bustransporten til/fra Århus med de regionale busser indgik. Gæsterne kom fra hele Region Midtjylland og havde på forhånd printet en billet ud, som gav adgang til kørsel til/fra Tivoli. Denne løsning gjorde det nemt for både chauffører og kunder. Denne løsning er også brugt i forbindelse med U-days arrangementerne (1.175 deltagere til uddannelsesmesser i Århus) og EVACNS 2009 i Århus (EM i atletik for veteraner) med ca. 500 deltagere.

➤ **Arrangører betaler dubleringsbus.** I Århus er der en særlig udfordring med billettering i forbindelse med store arrangementer, da der er selvbillettering i busserne. Ikke alle kunder kan nå at købe billet, når mange kunder skal transporteres på kort tid. I forbindelse med Eagles koncerten 30. maj 2009 på Atletion i Århus ønskede arrangørerne indsættelse af dubleringsbusser. Midtrafik, Århus Kommune og Atletion/koncertarrangøren indgik en prisaftale, hvor der blev indsat 5 dubleringsbusser, som kørte imellem Atletion og Århus Midtby efter koncerten. Det var en god model, som sikrede et hurtigt flow ind/ud af busserne, men også en model der er svær at "sælge" til arrangørerne.

“ Attraktive og vellykkede kørsler til koncerter og andre store arrangementer giver den kollektive trafik et godt omdømme og hjælper til at begrænse trængslen ”

ET MERE SAMMENHÆNGENDE RUTENET

➤ **Særbillet sælges uden for bussen.** I Herning har Midttrafik indgået aftale om en forsøgsmodel, hvor der sælges en arrangementsbillet i forbindelse med store koncertarrangementer. Ved 3 koncerter sælges billetter kun til hjemtransport med bybusserne i Herning. Billetten kan købes på vej til koncerten (i bussen), under koncerten og efter koncerten. Det gjaldt bl.a. ved Bruce Springsteen koncerten 8. juli 2009 (55.000 gæster), hvor der blev solgt 2.100 busbilletter. Samme tilbud var ved Grøn Koncert og en koncert med Coldplay. Meldingerne fra både Herning Kommune og busselskabet er meget positive. Det giver et meget hurtigere flow ind i busserne, så chaufførerne kan komme hurtigt af sted med kunderne - kunderne udtrykte tilfredshed med løsningen over for chaufførerne.

Udover de nævnte modeller har Midttrafik samarbejdet med mange andre arrangører. Som eksempler kan nævnes Skive Beach Party, Skanderborg Festival, Århus Festuge osv. Fælles for disse arrangementer er, at der billetteres på normal vis i busserne, og der er i disse tilfælde ikke indgået særlige billetaftaler.

Midttrafik arbejder fremadrettet på at få overbevist arrangører/bestillerne om, at det optimale ved store arrangementer vil være en samlet pakke til kunderne, hvor både billet til arrangementet og buskørsel indgår. Det vil betyde en optimal service for kunderne, en hurtig og god transport til/fra arrangementet og en let måde at køre for chaufførerne.

Under alle omstændigheder giver attraktive og vellykkede kørsler til koncerter og andre store arrangementer den kollektive trafik et godt omdømme og hjælper til at begrænse trængslen.



Torvecentre

14

Lindepa

306



midtrafik

MAN

VU 92055



“ For første gang i Danmark har der været et udbud af buskørsel med så stort fokus på miljø, som i Randers. Det vindende busselskab har fået incitament til at gøre noget for miljøet og få flere kunder ”

MIDTTRAFIK OG MILJØET

Miljø skal være et særligt indsatsområde for Midttrafik. Den kollektive trafik er i de fleste tilfælde et miljøvenligt alternativ til den individuelle trafik.

Midttrafik arbejder med miljø både i den daglige drift og i de langsigtede beslutninger.

I 2009 har Midttrafik i forbindelse med udbud opfordret bestillerne til at stille større miljøkrav.

For første gang i Danmark har der været et udbud af buskørsel med så stort fokus på miljø, som i Randers. Det vindende busselskab har fået incitament til at gøre noget for miljøet og få flere kunder, og der kan udbetales bonus på tre områder:

- 1) Hvis der bruges mindre brændstof
- 2) Hvis der tiltrækkes flere kunder
- 3) Hvis bussernes udledning af skadelige partikler mindskes.

Busselskabet Nobina Danmark A/S (tidl. Concordia), Midttrafik og Randers Kommune har underskrevet en kontrakt og indgår i 2010 en partnerskabsaftale for at opfylde målene med den særlige incitamentsaftale.

Nobina, som står for driften af 23 bybusser fra 31. januar 2010 og otte år frem, har købt nye Scania busser, som miljømæssigt er blandt de ypperste på markedet og lever op til den såkaldte EEV miljønorm.

Den nye kontrakt med Nobina giver flere kontante fordele for miljøet – målet er:

- » 14 % mindre brændstofforbrug. Det svarer til en reduktion på 120 tons dieselolie om året, og dermed mindre CO2 udledning.
- » 5 % flere passagerer i 2011 og endnu flere i de følgende år. Dermed færre biler på vejene.
- » Reduceret udledning af skadelige partikler.

Nobina opnår en gevinst på ca. 1,8 mio. kr., hvis der som forventet spares 120 tons dieselolie pr. år. Busselskabet sparer nemlig ca. 7 kr. pr. liter diesel i indkøb. Samtidig giver Midttrafik og Randers Kommune en bonus på 8 kr. pr. sparet liter.

Midttrafik forventer, at lignende incitamenter fremover bliver en fast del af nye buskontrakter. Herudover vil fx "kundetilfredshed" og "god service" også indgå som belønningsfaktorer i udbud.



MIDTTRAFIK OG MILJØET

Miljøkampagnen verdensredder nu

Kampagnen startede 10. august 2009 og henvendte sig især til unge i alderen 16-24 år. Formålet med kampagnen var at fortælle de unge, at bussen, især i og mellem de større byer, er et godt og miljøvenligt valg i forhold til bilen.

Kampagnen bestod af en hjemmeside www.verdensredder.nu, hvor man kunne sende sit billede ind og fortælle om, hvorfor man er verdensredder. Man kunne bl.a. få oplysninger om kollektiv transport og miljø og vinde præmier. På de første 3 måneder havde hjemmesiden 20.000 unikke besøgende. Hængeskilte, busstreamere, plakater, badges, campingvogn, biografreklamer mv. var andre vigtige elementer i kampagnen. Kampagnen fik meget positiv respons fra kunderne – og fortsætter i 2010.

I forbindelse med klimatopmødet i København i december 2009 lancerede Midttrafik en særlig, hvor Midttrafik informerede ekstra om den kollektive trafiks miljøfordele og udloddede særlige miljøklippekort, så deltagerne kunne vinde to gratis ture med bussen.

FORUDSÆTNINGER

Organisation

Midttrafik er ledet af en politisk bestyrelse. I selskabet udgør Midtjyske Jernbaner A/S og Busselskabet, Århus Sporveje selvstændige resultatområder.

Administrationen

Administrationen i Midttrafik er ledet af den administrerende direktør og en vicedirektør og er organiseret i 6 afdelinger. Hertil kommer en tværgående funktion og nogle projekter.

Administrationen er normeret til 133 fuldtidsstillinger, eksklusiv indtægtsdækket virksomhed i form af Letbanesekretariatet og KAN-kørsel for kommunerne og Region Midtjylland.

Pr. 1. januar 2009 var der ansat 141,73 medarbejdere omregnet til fuldtidsstillinger (inkl. indtægtsdækket virksomhed). Pr. 31. december 2009 var ansat 154,09 medarbejdere omregnet til fuldtidsstillinger eller 162 personer. Cirka 10 % af de ansatte er deltidsansatte. 8 personer er ansat på særlige vilkår.

Der har i 2009 været 18 fratrædelser og 30 nyansættelser. Det giver en personaleomsætning på cirka 15 %. Det er et fald i personaleomsætningen på cirka 2 procentpoint i forhold til 2008.

Det gennemsnitlige sygefravær blandt medarbejderne i administrationen var i 2009 på 7,72 %. Det tilsvarende tal for 2008 var 5,3 %. Ledelsen i Midttrafik har meget fokus på sygefraværet, og målet er et samlet sygefravær på 4 % i 2010.

“ God ledelse og medarbejdertrivsel er en blandt flere forudsætninger for at gennemføre Midttrafiks strategiplan ”

Aldersfordelingen:

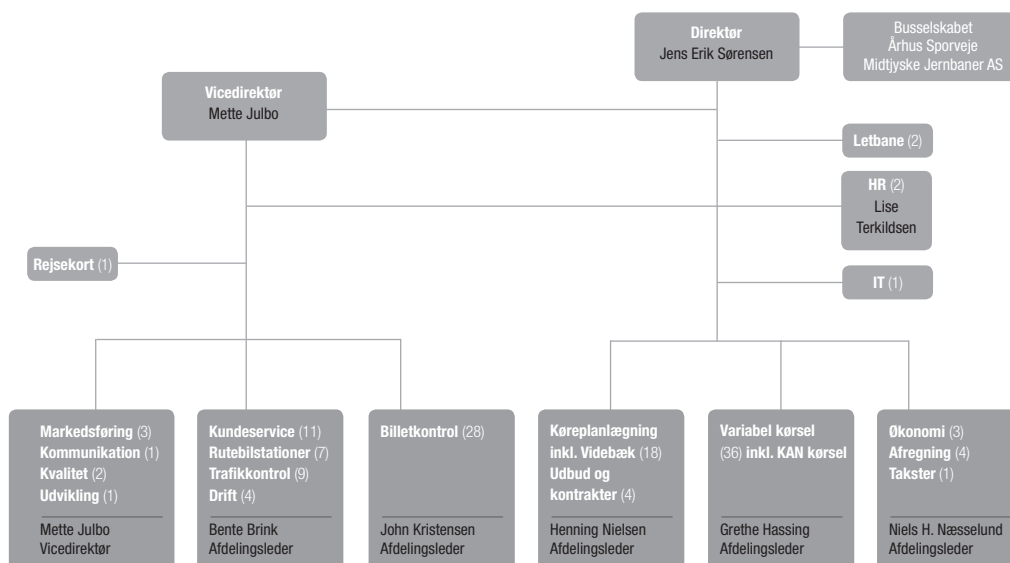
20-24 år:	2,48 %
25-29 år:	4,35 %
30-34 år:	6,83 %
35-39 år:	9,32 %
40-44 år:	16,15 %
45-49 år:	14,29 %
50-54 år:	16,77 %
55-59 år:	17,39 %
60- år:	12,42 %

Kønsfordelingen er 44 % kvinder og 56 % mænd.

Gennemsnitsalderen for de ansatte i administrationen er 47,4 år. 46,6 % af de ansatte er 50 år og derover.

God ledelse og medarbejdertrivsel er en blandt flere forudsætninger for at gennemføre Midttrafiks strategiplan. Der har i 2009 været gennemført en lederevaluering af alle lederne, der danner grundlag for den fortsatte lederudvikling. Desuden er gennemført en trivselsundersøgelse i Midttrafiks administration. Undersøgelsen er et redskab til at arbejde med forbedringer i trivslen. Der er valgt et koncept, der muliggør sammenligning med andre offentlige arbejdspladser.

Medarbejdertilfredsheden er markant højere end ved den første trivselsundersøgelse, der blev gennemført i 2007.



Note: Antal medarbejdere er nævnt i parentes

“ Såvel ledere som medarbejdere bliver rustet til at arbejde med målrettet kompetenceudvikling i overensstemmelse med organisationens behov ”

FORUDSÆTNINGER

Trivselsundersøgelsen er i 2009 opbygget om ni temaer med en række underspørgsmål. Svarene på de enkelte spørgsmål fordeler sig på en skala fra 1 (lav trivsel) til 7 (høj trivsel).

Den gennemsnitlige samlede score for de 9 temaer er 5,14. Spørgsmålene vigtighed er ikke vægtet.

Den gennemsnitlige score for de enkelte temaer er følgende:

Job og organisering (5,38)

Indflydelse (5,24)

Ledelse (5,12)

Samarbejde (5,75)

Læring og udvikling (5,29)

Krav i arbejdet (2,62)

Motivation (5,97)

Engagement (5,67)

Tilfredshed (5,20).

Resultatet fra trivselsundersøgelsen viser markante forskelle mellem afdelingerne. De enkelte afdelinger i administrationen har udarbejdet handlingsplaner på baggrund af resultaterne i den enkelte afdeling.

Herudover er det besluttet at iværksætte en række tværgående initiativer på baggrund af undersøgelsens resultater:

- ❖ Nogle medarbejdere oplever ikke løndannelsen som retfærdig og gennemskuelig. På den baggrund er der iværksat initiativer til at synliggøre og forbedre kommunikationen omkring lønpolitikken.
- ❖ Der er lav tilfredshed med it og telefoni, hvorfor der er gennemført en særskilt brugerundersøgelse af telefonien og it-systemerne for præcist at afdække, hvad utilfredsheden dækker over. På baggrund af undersøgelsen er der udarbejdet en handlingsplan for forbedringer.
- ❖ Der sættes øget fokus på målrettet kompetenceudvikling, så Midttrafiks kompetenceudviklingspolitik bliver bedre forankret i organisationen, og såvel ledere som medarbejdere bliver rustet til at arbejde med målrettet kompetenceudvikling i overensstemmelse med organisationens behov.
- ❖ Opmærksomhed på den oplevede belastning i arbejdet. Medarbejderne oplever at der bliver stillet store krav i arbejdet, hvilket dog ikke i sig selv er negativt.

Der vil fremover blive gennemført en trivselsundersøgelse i administrationen hvert andet år efter samme koncept, sådan at det bliver muligt at følge op på udviklingen.



FORUDSÆTNINGER

Effektivisering

Fra og med 2008 blev der gennemført en 10 % vedvarende besparelse på administration og fællesaktiviteter som fusionsgevinst - sammenholdt med budgettet fra de afgivende myndigheder. Der er desuden etableret en udviklingspulje på 3 mio. kr. inden for eksisterende budget. Puljen og den generelle effektivisering er opnået ved ikke at besætte ledige stillinger, outsourcing af ikke-kerneopgaver eller hyppig konkurrenceudsættelse, omlægning af arbejdsgange og ressourcer, justere service-niveau m.v.

Sammenlignet med øvrige trafikskaber viser Trafikstyrelsens nøgletal, at Midttrafiks udgifter til administration og fællesomkostninger (Trafikskabets budget) målt i forhold til omsætning på de fleste poster er landets laveste. Midttrafik har i 2007, 2008 og 2009 overholdt sit budget til administration og fællesomkostninger.

Midttrafik arbejder konstant på at effektivisere sin administration. Med Strategiplanen som ramme er der fokus på at målrette indsatsen mod de mål, som Bestyrelsen har fastlagt, og at sikre, at indsatsen fører til resultater. Midttrafik bruger den internationalt anerkendte europæiske kvalitetsmodel (EFQM), der giver mulighed for at sammenligne Midttrafiks evne til at opnå resultater med andre europæiske offentlige og private virksomheder. Der følges løbende på opfyldelse af målene. Organisationen og opgaveløsningen trimmes for at sikre, at ressourcerne anvendes bedst muligt for at opnå de resultater, som forventes af Midttrafik.

Trafikskabets budget

	Regnskab 2008 (1.000 kr)	Regnskab 2009 (1.000 kr)
Terminaler, rutebilstationer samt billetteringsudstyr	16.430	16.809
Administration:		
Løn	48.667	50.135
Administrationsudgifter	6.458	5.731
IT-udgifter	18.417	22.057
Information og markedsføring	11.407	12.289
Lokaler	5.821	7.560
Personale	2.326	2.551
Tjenestebiler	677	955
Bus & Tog Sekretariatet	862	1.791
X-bus sekretariat	1.400	1.543
Diverse/trafikanalyser/ indtægtsfordeling/ kampagner	392	2.799
Renteudgifter *	0	1.197
Kontrolafgifter	-3.240	-2.234
I alt	109.616	123.183

Note: * i Regnskab 2008 var renteudgifter ikke en del af Trafikskabets budget. Midttrafik har efter samråd med revisionen ændret regnskabsprincip for Trafikskabets budget til fællesudgifter og administration, hvorfor der ikke kan opstilles sammenlignelige tal fra 2007.



FORUDSÆTNINGER

Stigningen fra regnskab 2008 til 2009 skyldes primært, at der i 2008 var et mindreforbrug på ca. 5,7 mio. kroner, som blev overført til forbrug i 2009. Herudover er der en generel pris og lønudvikling på 4,0 %. Trafikskelskabets budget blev overholdt i 2009.

Midtjyske Jernbaner A/S

Midtjyske Jernbaner A/S varetager drift af togkørsel på privatbanestrækningerne Odderbanen og Lemvigbanen. I 2008 blev de to tidligere privatbaneselskaber fusioneret til Midtjyske Jernbaner A/S. Driften finansieres af Region Midtjylland.

Der er i 2008 gennemført et stort spormoderniseringsprojekt på Odderbanen mellem Tranbjerg og Odder. Hele Odderbanen er nu spormoderniseret. Sporombygningsprojektet er blevet væsentligt dyrere end forventet, bl.a. på grund af bundforholdene på strækningen. Omfanget af budgetoverskridelsen kan først opgøres, når sagen mod rådgiver og entreprenør er afgjort.

Odderbanen varetager persontransporten på strækningen Odder-Århus. Passagertallet i 2009 var på 0,9 mio. passagerer. Det er en fremgang ift. 2008, men det skal tages i betragtning, at passagertallet i 2008, var stærkt påvirket af sporombygningen. I 2007 var der ca. 1,1 mio. passagerer.

Lemvigbanen varetager persontransporten på strækningen Vemb-Lemvig-Thyborøn, hvor passagertallet i 2009 var på ca. 250.000 passagerer. På Lemvigbanen udføres en del godstransport i samarbejde med Railion Danmark.

Anlægsinvesteringer på banerne udføres af Midtjyske Jernbaner og finansieres af Region Midtjylland. I 2009 er der foretaget en del investeringsvedligeholdelsesarbejder på infrastrukturen og der er indkøbt et brugt togsæt.

Det planlægges, at Odderbanen indgår i den kommende letbane i Århus.

Busselskabet Århus Sporveje

Målet for Busselskabet Århus Sporveje er at sikre, at man kan overholde de økonomiske rammer, der er i kontrakterne med Midttrafik samt at udvikle kvaliteten i den kollektive bustrafik i et samspil med Midttrafik og Århus Kommune.

Busselskabet havde i 2009 en omsætning på i alt 482,8 mio. kr. efter det omkostningsbaserede princip og et overskud på 20,3 mio. kr.

Den første del af bybuskørslen i Århus var i udbud med kontraktstart i efteråret 2008; i konkurrence med private vognmænd vandt Busselskabet Århus Sporveje den udbudte kørsel. Indtægterne i Busselskabet stammer dels fra den kørsel, der har været udbudt, dels fra den kørsel, der ikke har været udbudt endnu – fordelingen af indtægterne er henholdsvis 19 % og 81 %. Overskuddet fordeler sig mellem de to kontrakter med henholdsvis 10,2 mio. kr. og 10,1 mio. kr.

“ Bygges der nyt boligområde, nedlægges skoler eller laves en ny omfartsvej. Alt sammen har det betydning for at udarbejde den effektive transportløsning ”

FORUDSÆTNINGER

Driften i 2009 har været stabil; 99,9 % af kørslen er gennemført som planlagt.

Rekrutteringssituationen for Busselskabet er i 2009 forbedret væsentligt i forhold til 2008. Dels er nye turnusformer blevet godt modtaget af chaufførerne, og dels er baggrunden den generelt ændrede arbejdsmarkedssituation. Der har året igennem været venteliste med chauffører, der i forvejen havde erhvervskørekort.

Busselskabet har siden 2008 fulgt en udviklingsplan, der indeholder både en personalemæssig effektivisering, samt en nedbringelse af de faste omkostninger. Reduktionen af faste omkostninger i 2009 og 2010 sker bl.a. ved at fraflytte det gamle garageanlæg i Århus N og flytte i andre anlæg i udkanten af byen.

Fakta og dokumentation

Midttrafik laver transportløsninger på basis af informationer fra kunder, bestillere, busselskaber og andre samarbejdspartnere. Informationen kombineres med Midttrafiks erfaringer og viden.

Inddragelse af kunder og samarbejdspartnere i kvalitetsforbedring

Hvert år foretager Midttrafik et køreplanskifte. Midttrafik inviterer kunder, samarbejdspartnere og andre til at komme med forslag til ændringer til den eksisterende køreplan. Dette sker ved ophæng i busserne, annoncer på hjemmesiden og breve til uddannelsesinstitutioner, bestillere og busselskaber.

Derudover følger Midttrafik sammen med bestillerne selv, hvad der sker i Midttrafiks område i forhold til fx pendling, uddannelsesinstitutioner, boligområder osv.

Kundehenvendelser og rejsegaranti giver også Midttrafik et billede af, hvordan kørslen udføres og om køreplanen passer.

Busselskaberne har pligt til at meddele forhold, der kan have eller vil få indflydelse på udførelsen af kørslen. I mange kontrakter er busselskaberne forpligtet til at meddele forsinkelser, aflyste ture osv. til BUS-INFO.

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

Midttrafik indsamler selv oplysninger, der kan danne grundlag for udvikling af køreplaner.

Midttrafik laver tilfredshedsundersøgelser blandt kunder, leverandører og bestillere.



LINDALEN
LINDALEN ÅRE

medtjänst

“ Midttrafik tilbyder faglig rådgivning til bestillerne om, hvordan ressourcerne bruges mest effektivt til kollektiv trafik – hvad enten det drejer sig om tyndt befolkede områder eller byområder ”

PERSPEKTIVER FOR 2010

Strategiplanen

Midttrafiks strategiplan fastlægger en række mål og initiativer, der skal gennemføres i 2010 og fremefter for at leve op til de fem hovedmål:

1. **Flere tilfredse og loyale kunder:** Kundetilfredsheden skal forbedres, så kunderne rejser mere og forbliver kunder længere tid i den kollektive trafik. Ved kundeundersøgelsen i efteråret 2008 var 82 % tilfredse eller meget tilfredse, og målet er en tilfredshed på 85 % i 2010.
2. **Mere tilfredse leverandører:** leverandørernes tilfredshed og motivation for at yde god service for kunderne skal forbedres. Leverandørtilfredsheden var ved undersøgelsen i 2008 generelt på ca. 3 på en skala fra 1 til 4, og målet er en tilfredshed på 3,3 i 2010.
3. **Mere tilfredse bestillere:** Midttrafik skal give bestillerne god faglig rådgivning og dokumentation. Der blev gennemført en bestillertilfredshedsundersøgelse i 2009. Målet er, at bestillertilfredsheden på de kritiske punkter skal være forbedret med minimum 10 % i 2011.
4. **Et sammenhængende rutenet:** Midttrafik gennemfører i 2010 planlægning, der skaber bedre sammenhæng mellem regionale og lokale ruter i forbindelse med regionens effektiviseringer og i forbindelse med områdeplanlægning i Århus, Horsens og Silkeborg. Dette vil give mere kollektiv trafik for pengene. Der måles bl.a. ved, at antallet af påstigere pr. køreplantime pr. driftskrone skal stige med årligt 5 %.

5. **Midttrafik gavner miljøet:** Midttrafik skal udarbejde et miljøprogram, der fokuserer på både begrænsning af den kollektive trafiks emissioner og på at få kunderne til at bruge kollektiv trafik mere. Der laves et miljøprogram i 2010, der fastlægger de konkrete mål for det videre miljøarbejde.

Bestyrelsen har vedtaget en række indsatsområder for, at Midttrafik når disse mål.

Rådgivning af bestillerne

Midttrafik tilbyder faglig rådgivning til bestillerne om, hvordan ressourcerne bruges mest effektivt til kollektiv trafik – hvad enten det drejer sig om tyndt befolkede områder eller byområder.

Midttrafik vil fortsat gøre brug af Statens puljer til øget fremkommelighed, bedre stationer og initiativer for at skaffe flere kunder.

Midttrafik kan ikke alene skabe vækst i den kollektive trafik. Det kræver også et tæt samarbejde med Staten, kommunerne og regionen.

Miljø

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

“ Det er reelt med til at flytte holdningen til kollektiv trafik, at kunderne hele tiden bliver gjort opmærksom på, at kollektiv trafik er det miljømæssigt og samfundsmæssigt forsvarlige transportvalg ”

PERSPEKTIVER FOR 2010

Midttrafik vil i 2010 udarbejde en miljøstrategi. En miljøstrategi indebærer blandt andet, at Midttrafik skal stille tydelige krav til leverandørerne for så vidt angår miljøet omkring busser, taxa og tog som fx krav om emissioner der påvirker luftkvaliteten, krav om miljøbevidsthed, krav om uddannelse af medarbejdere. Miljøstrategien skal også komme med anbefalinger til, hvordan Midttrafiks administration og salgssteder bidrager til miljøet. Og endeligt skal miljøstrategien opstille anbefalinger for, hvordan Midttrafiks bestillere får en mere miljøvenlig kollektiv trafik.

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

De svenske trafikselskaber har været i stand til at vende udviklingen og have vækst i antallet af kunder gennem de seneste år. En af de markante erfaringer var, at en direkte markedsføring af, at kunderne er med til at gøre en forskel for miljøet, når de bruger den kollektive trafik, har stor betydning. Det er et budskab, der påvirker alle kundegrupper, og det er reelt med til at flytte holdningen til kollektiv trafik, at kunderne hele tiden bliver gjort opmærksom på, at kollektiv trafik er det miljømæssigt og samfundsmæssigt forsvarlige transportvalg. Dette vil indgå i Midttrafiks arbejde også i de kommende år.

Midttrafiks fokus på miljøet vil være:

- » nedbringe emissionen fra busser og andre køretøjer, bl.a. ved at indgå i forsøg med biodiesel.
- » Forbedre miljøet ved at reducere biltrafikken og udnytte buskapaciteten bedre – få flere kunder i busserne samt anvende busser svarende til behovet.
- » Effektive kampagner.

Salg og information

Midttrafik har samarbejde med en række rutebilstationer samt salgs- og informationssteder. I 2010 vil der blive lavet en ny strategi, så der bliver en mere ensartet måde, Midttrafik møder kunderne på i Midttrafiks salgs- og informationssteder, og ressourcerne bruges mere effektivt og målrettet på de fokusområder, Midttrafik vælger.

Rejsekortet

Rejsekortet er en vision om et fælles landdækkende elektronisk rejsekort. Rejsekortet skal erstatte de eksisterende klippe- og periodekort, så kunderne om få år kan rejse over hele landet på rejsekortet. Midttrafik forventes i efteråret 2010 at tage stilling til en plan for, hvornår rejsekortet eventuelt skal indføres i Midttrafik.

Kampagner

Midttrafik gennemfører løbende kampagner for produkter eller for at forbedre den kollektive trafiks omdømme. Fx er der hvert år kampagner om natbusser, nye takster, nye køreplaner, Midttrafiks hjemmeside osv.



PERSPEKTIVER FOR 2010

I 2010 vil fokus i markedsføringen blive på miljø ved en fortsættelse af den verdensreder-kampagne, der startede i slutningen af 2009 for at få kunderne til at tage bussen for miljøets skyld.

Uddannelse af chauffører

Bestyrelsen godkendte i efteråret 2009, at der skal gennemføres et projekt fra 2010, hvor alle vognmænd og chauffører tilbydes en ny uddannelse i bedre kundeservice. Tiltaget tager udgangspunkt i de gode erfaringer, der var i 2009 med et incitamentsforsøg på rute 118 Århus-Randers, hvor chaufførerne fik uddannelse i bedre service m.m. Uddannelsen kombineres med, at der bliver gevinster til de vognmænd og chauffører, der forbedrer kundeservice mest på deres ruter. Projektet omfatter i alt ca. 2.000 chauffører, der skal på uddannelse.

Forløbet vil indeholde et uddannelsesforløb for chauffører, salgspersonale og mellemledere i busselskaberne, og en incitamentsdel for alle, der har gennemført uddannelsesdelen. Det er chaufførens og salgspersonalets information og service, Midttrafik vil styrke, fordi alle undersøgelser viser, at kvaliteten på dette parameter er afgørende for kundernes tilfredshed med rejsen.

Projektet bygger på frivillig deltagelse, derfor rummer projektet også forslag om, at der indbygges incitament som motivationsfaktor for salgsstederne, busselskaberne og deres ansatte.

Målet for det nye uddannelses- og incitamentsforløb er en hurtig forbedring af både kunde- og medarbejdertilfredshed. På længere sigt er målet at skabe mere loyale kunder, der rejser mere og dermed større omsætning.

Initiativet skal også ændre på både den interne og den eksterne opfattelse af chaufførjobbet. Hvis busbranchen opnår et bedre omdømme har det gavnlig effekt både på kunder og muligheden for bedre og nemmere rekruttering af gode chaufføremner.

Uddannelsen skal klæde deltagerne på til incitamentsfasen, og skal sikre at deltagerne får viden om Midttrafiks mål, træning i at nå mål, værktøjer til at forbedre service, personlige indstilling og holdninger. Deltagerne får værktøjer, der sikrer, at de selvstændigt, hjemme i virksomheden, kan arbejde med at skabe forbedringer inden for disse områder.

Det nye initiativ indeholder mulighed for bonus. Det kan fx være en præmie til hver chauffør, hvis der opnås en aftalt fremgang inden for kundetilfredsheden. Bonusmodellen bygger på kundernes oplevelse af kvaliteten - baseret på konkrete mål inden for kundetilfredshed. Der vælges tre målepunkter, hvor der foretages før- og eftermålinger, og hvor bonusudbetaling er afhængig af en given fremgang. Der vælges målepunkter på områder, som kunderne vægter som vigtige for tilfredshed med rejsen. Det kan fx være chaufførens/salgsstedets service og information, chaufførens kørsel mv.

PERSPEKTIVER FOR 2010

Busselskaberne har udtrykt ønske om at deltage, fordi de får god viden om, hvad der virker godt eller ikke så godt på ruten - og altså input til forbedringer i egen virksomhed.

Planlægning

Midttrafik forventer, at der i 2010 indgås aftale om regionens besparelser på den kollektive trafik. Midttrafik har bidraget fagligt til et forslag til, hvordan besparelserne kan opnås. Hvis besparelserne besluttet, vil der blive behov for at lave planlægning i forhold til en række følgevirkninger i mange kommuner i Midtjylland.

Midttrafik har i 2009 sammen med Århus Kommune og regionen lavet et større analysearbejde, der skal forberede en omlægning af bustrafikken i og omkring Århus. Forslaget behandles politisk i foråret 2010, og det forventes, at der i større eller mindre grad skal gennemføres en række projekter, der får betydning fra køreplansskiftet 2011. Der forventes også i den kommende tid, at der vil blive lavet forslag til en mere effektiv bybusbetjening i Horsens og Silkeborg.

Busselskabet Århus Sporveje

Busselskabets arbejde med udvikling af servicen intensiveres i løbet af 2010. Konkret forventes det, at der indgås en incitamentsaftale med medarbejderne vedrørende en forbedring af kørselskvalitet, nedbringelse af klager, nedbringelse af CO2 (mindre diesel), samt nedbringelse af skader på busserne. Alle områder dokumenteres via konkret måltal, der følges op månedsvist. Måltallene opdeles på de enkelte stationer. Alle forhold er passager-relevante, og en aftale om nedbringelse af CO2, kan

samtidig betyde en mere rolig og passagervenlig kørsel. Som et supplement til dette, indgår Busselskabet i et samarbejde med Århus Kommune for at dokumentere og fastlægge de korrekte køretider. For stramme køretider betyder en mere presset kørsel, og dette kan igen resultere i en dårlig kørselsoplevelse for passagererne.

Udgifter til buskørsel

Busvognmænd har tidligere kunnet lease busserne i udlandet, hvorved de fik en momsfordel. Denne mulighed er fjernet med ny lovgivning fra 1. januar 2010. Vognmændene er ifølge kontrakterne berettiget til at få genforhandlet deres kontrakter med Midttrafik og de øvrige trafikskaber, når ændret lovgivning medfører merudgifter for vognmændene. Midttrafik gennemfører i foråret 2010 en gennemgang af kontrakterne med vognmændene for at sikre, at vognmændene kun får den merbetaling, som deres merudgifter berettiger til. Kommunerne og regionen får en kompensation for merudgifterne af Staten, men det vil betyde, at udgifterne til kollektiv trafik vil udgøre et større beløb de kommende år.

Fortsat effektivisering

Midttrafiks arbejde med mål og kvalitet tager udgangspunkt i den europæiske kvalitetsmodel. I foråret 2010 gennemføres en såkaldt audit, hvor hele Midttrafiks organisation gennemgås for at sammenligne evnen til at opfylde målene og skabe resultater. På baggrund af audit-ten fastlægges en handlingsplan for, hvordan der fortsat kan effektiviseres i Midttrafik, organisationen kan trimmes og flere resultater opnås.

Århus, 12. maj 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag 21. maj 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 3

**MIDTTRAFIK KØRER MED MENNESKER,
SKABER MULIGHEDER OG BIDRAGER
TIL ET SUNDERE MILJØ**

Den kollektive trafik i Midtjylland



midttrafik

MIDTTRAFIK FAKTA OG NØGLETAL 2008-2009

Alle tal er cirka tal.

BUSTRAFIK

Køreplantimer pr. år	2,2 mio.
Kontraktbusser	926
Chauffører	2000
Ruter*	570
Kunder pr. år	80 mio.
Kunder pr. dag	220.000
Udgifter	1,2 mia. kr.
Indtægter	600 mio. kr.
Netto	600 mio. kr.
Selvfinansieringsgrad	50 %

*50 bus- og vognmandsselskaber udfører kørsel på 141 bybusruter, 103 regionale ruter, 87 lokale ruter og 239 rabat-/åbne skolebusruter i Midtjylland.

TOGTRAFIK

Midtjyske Jernbaner A/S er:

Lemvigbanen

Varetager persontransporten på strækningen Vemb-Lemvig-Thyborøn. Banen havde ca. 250.000 kunder i 2008. Godstransporten var samme år på ca. 58.000 tons.

Odderbanen

Varetager persontransporten på strækningen Odder-Århus, hvor passagertallet i 2008 var på godt 1 mio. Odderbanen indgår i Letbaneprojektet i Århus-området.

HANDICAP- OG PATIENTKØRSEL

(med taxa og minibus)

Antal rejser	180.000
Antal visiterede brugere	12.000
Patienttransporter	230.000
Udgifter	51 mio. kr.*
Indtægter	7 mio. kr.*

* Gælder kun handicapkørsel

Midttrafik koordinerer en halv million såkaldte variable kørsler om året, inkl. patientkørsel, handicapkørsel, Middtur (kørsel fra dør til dør med kommunalt tilskud) og teletaxa (hvor taxa indgår i buskøreplanen på tyndt benyttede afgang).

Mindst 150 af de ca. 1000 biler, som Midttrafik har kontrakt med, er på gaden hver dag. Midttrafik har aftaler med 110 vognmænd i regionen, som udfører kørslen. Midttrafik overtog i oktober 2009 sygehuskørsel for Region Midtjylland/det tidligere Århus Amt. Det betød 500 ekstra ture om dagen. Der er 1,2 mio. indbyggere i Region Midtjylland.

MIDTTRAFIKS ADMINISTRATION

Administrationen er normeret til 133 fuldtidsstillinger, ekskl. Letbanesekretariatet og indtægtsdækket virksomhed i form af kan-kørsel for kommunerne og Region Midtjylland.

Stillingerne er fordelt således:

Buskørsel og tværgående funktioner	77
Billetkontrol i Århus og administration heraf	28
Handicapkørsel/variabel kørsel	22
Rutebilstationer (Randers, Århus, Viborg)	6

Kønsfordelingen er ca. 45 % kvinder og 55 % mænd. Gennemsnitsalderen er 47 år.

TRAFIKSELSKABETS BUDGET

Administrationsudgifter udgør ca. 110 mio. kr. (2008) med følgende fordeling (mio. kr):

Terminaler, rutebilstationer og billetteringsudstyr	16,5
IT	18,5
Tællinger m.v.	2,0
Information og markedsføring	9,7
Personaleudgifter	49,7
Husleje m.v.	5,8
Kurser, rejser m.v.	2,3
Revision og øvrige konsulenter	3,2
Andel af X bus sekretariatet	1,4
Øvrige udgifter netto	0,5

Blandt landets trafikselskaber har Midttrafik forholdsmæssigt de laveste administrationsomkostninger.

KÆRE FOLKEVALGTE!

Tillykke med valget til kommunalbestyrelse, byråd eller regionsråd. I denne folder får du et overblik over bestillerens (kommunernes og regionens) samt trafikselskabets opgaver i den kollektive trafik.

INDHOLD

Fakta og nøgletal	2
Det gør kommunerne og Region Midtjylland	4
Det gør Midttrafik	4
Historie og organisation	5
Strategiplan 2009-2011 / Visioner og mål	6
Følg med via nyhedsbreve	8





DET GØR KOMMUNERNE OG REGION MIDTJYLLAND

Region Midtjylland og de 19 kommuner i regionen bestemmer hvor og hvor meget, der skal køres.

- Kommunerne finansierer den lokale kollektive trafik og handicapkørsel.
- Region Midtjylland finansierer den regionale kollektive trafik og Midtjyske Jernbaner A/S.

Bestillerne fastlægger serviceniveauet og kan være med til at styrke den kollektive trafik ved at indarbejde den i lokal planlægning, f.eks. med busprioritering, at sørge for gode publikumsfaciliteter og afse midler til lokal markedsføring.

DET GØR MIDTTRAFIK

- Planlægger og koordinerer bustrafikken, så der bliver mest mulig kollektiv trafik for pengene og sammenhæng for kunderne. Nogle kommuner står selv for planlægning af åbne skolebusruter.
- Fastlægger takster for, informerer om og markedsfører den kollektive bustrafik og den individuelle handicapkørsel samt trafikken i Midtjyske Jernbaner A/S.
- Gennemfører udbud og administrerer kontrakter. Størstedelen af bus- og handicapkørsel udføres af flere hundrede private vognmænd, der har kontrakt efter udbud.
- Busselskabet Århus Sporveje, som kører bybusserne i Århus, er et selvstændigt forretningsområde, der ejes af Midttrafik og finansieres af Århus Kommune.
- 1. januar 2008 blev Midtjyske Jernbaner A/S etableret som en fusion mellem Lemvigbanen og Odderbanen. Midttrafik er hovedaktionær i Midtjyske Jernbaner A/S, og fører tilsyn med økonomien og administrationen i selskabet.

HISTORIE OG ORGANISATION

Midttrafik blev dannet 1. januar 2007 som følge af strukturreformen. Midttrafik har overtaget opgaver fra amter, trafikkselskaber og en række kommuner, der tidligere selv stod for at planlægge kollektiv trafik.

Midttrafiks administration har hovedsæde i Århus med en satellit i Videbæk, og har 133 stillinger.

Midttrafik ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer. 2 medlemmer er valgt af Region Midtjylland, 1 medlem er valgt af Århus Kommune, som den største bidragsyder, og 6 medlemmer vælges af repræsentantskabet.

Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver af de 19 kommuner i Midtjylland.

Uddybende information om økonomi, kampagner, kunder osv. findes i trafikkselskabets årsberetninger for 2007 og 2008. Læs mere på midttrafik.dk



MIDTTRAFIKS STRATEGIPLAN 2009-2011 / VISIONER OG MÅL

Bestyrelsen vedtog i begyndelsen af 2009 en strategiplan med fem fokusområder:

FLERE LOYALE KUNDER

Midttrafik arbejder for, at kunderne:

- sikres en stabil, rettidig kørsel med ordentlig kvalitet.
- nemt skal kunne få at vide, hvornår bussen kører. Der er trykt gratis områdekøreplaner, og de altid gældende køreplaner er tilgængelige på midttrafik.dk og på rejseplanen.dk
- ved forstyrrelser i planlagt kørsel informeres via Midttrafiks hjemmeside.
- oplever bedre service fra chaufføren undervejs på turen. Der iværksættes et nyt uddannelsesprogram for alle chaufførerne i Midtjylland med fokus på service.
- får en god oplevelse med rejsegarantien, d.v.s. får dækket en taxaregning, hvis bussen ikke kører som forventet, og kunden kommer for sent frem.

TILFREDSE LEVERANDØRER

Midttrafik:

- arbejder med nye kontraktformer, så leverandørerne får større incitament til at levere god service.
- arbejder for, at vognmændene kan få fordele ved kommende udbud, hvis deres hidtidige service har været god.
- hjælper vognmændene med at tiltrække kvalificerede chauffører ved at informere om jobbet og lave kampagner, der gør chaufførjobbet mere attraktivt, bl.a. ved at sætte fokus på, at kunderne skal behandle chaufførerne ordentligt.
- samarbejder med vognmændene om at lave f.eks. priser og rejseregler på en måde, så det er nemmere for chaufførerne at yde god service.
- arbejder for at vognmændene inddrages yderligere i opgaveløsningen.

TILFREDSE BESTILLERE

Midttrafik:

- arbejder for en stabil drift med få klager.



- rådgiver om kollektiv trafik baseret på fakta om nuværende kørsel og erfaringer fra ind- og udland.
- sikrer at bestillerne får et godt indblik i økonomien for den kørsel, som den enkelte bestiller finansierer.
- giver bestillerne fakta om aktiviteter, kundetilfredshed m.m. på bestillerens kørsel.
- arbejder for mest muligt kollektiv trafik for pengene, dels ved en effektiv planlægning og ansvarlig økonomistyring, dels ved at fastholde indtægterne i den kollektive trafik.
- skal sammen med bestillerne bidrage til de samfundsmæssige gevinster, som kollektiv trafik kan bidrage med: Miljø, trafikikkerhed, fremkommelighed m.m.

ET SAMMENHÆNGENDE RUTENET

Midttrafik:

- har ansvaret for etablering af Letbanen i Århus-området og på sigt i en større del af Østjylland.
- kordinerer kollektiv trafik mellem bestillerens ønsker og øvrig kollektiv trafik, f.eks. tog/fly.

- rådgiver bestillerne om at tilpasse kørslen til behovet, så der f.eks. kan indsættes telekørsel eller små busser, hvor behovet ikke er så stort, og frekvensen kan øges der, hvor de mange kunder er.

MILJØET SKAL VÆRE ET SÆRLIGT INDSATSOMRÅDE

Midttrafik:

- sætter fokus på den kollektive trafiks miljøfordele, f.eks. via kampagner som verdensredder.nu og aktiviteter op til klimatopmødet i København i december 2009.
- gør allermest for miljøet ved generelt at få flere kunder i busserne, så kapaciteten udnyttes bedre, og privatbilismen i højere grad erstattes af kollektiv trafik.
- har indgået kontrakt om bybuskørslen i Randers, hvor der er bonus, hvis vognmanden kan reducere miljøpåvirkningen af bybuskørslen.
- laver udbud af kørsel, hvor der generelt stilles højere krav til de emissionsnormer, busserne skal overholde.

FØLG MED VIA NYHEDSBREVE

Vi sender dig gerne trafikskabets nyhedsbreve til henholdsvis region/kommuner og busselskaber. De udkommer ca. en gang i kvartalet. Tilmelding til René Wiborg: rwi@midttrafik.dk

Du kan også abonnere på pressemeddelelser og dagsordener fra Midttrafiks bestyrelsesmøder via midttrafik.dk

Med venlig hilsen



Jens Erik Sørensen
Direktør
jes@midttrafik.dk



Mette Julbo
Vicedirektør
mej@midttrafik.dk

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg
tlf. 8740 8200
midttrafik.dk

Århus, 12. maj 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag 21. maj 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 4

Trafikstyregruppens forslag til kollektivt rutenet



April 2010

Trafikstyregruppens forslag til kollektivt rutenet

Indhold

Indledning og indstilling til beslutning	3
Historik	4
Økonomisk udvikling siden besparelseskravet blev fastlagt.....	6
Økonomiske konsekvenser af det samlede forslag	7
Principper og kriterier for fastlæggelse af det fremtidige regionale rutenet	13
Forslag til fremtidig rollefordeling mellem bestillere og trafikselskabet.....	14
Bilag	17

Trafikstyregruppens medlemmer

Lasse Jakobsen, Kommunaldirektør Viborg Kommune (Formandskab.)

Lars Hansson, Direktør Region Midtjylland (Formandskab)

Flemming Juul Nielsen, Direktør Ringkøbing-Skjern Kommune (indtil udg. 2009)

Mogens Pedersen, Direktør Ringkøbing-Skjern Kommune (fra 2010)

Niels Schmidt, Afdelingschef Århus Kommune

Jens Erik Sørensen, Direktør Midttrafik

Henning Nielsen, Afdelingsleder Midttrafik

Henrik Brask Pedersen, Afdelingsleder Region Midtjylland

Peter Hermansen, Udviklingskonsulent, Region Midtjylland (Sekr.)

Jonna Holm Pedersen, konsulent KKR (Sekr.)

Trafikstyregruppens forslag til kollektivt rutenet

Indledning og indstilling til beslutning

Regionsrådet og Kontaktudvalget har i fællesskab nedsat en administrativ styregruppe i tilknytning til Regionsrådets beslutning om at udsætte den planlagte "effektivisering og modernisering af det regionale rutenet" fra 2009 til 2010. Den administrative styregruppe (herefter benævnt trafikstyregruppen) har fået til opgave at udarbejde et samlet forslag, der imødekommer de rammer, bestillerne har angivet. Kommissorium for trafikstyregruppen er vedlagt som bilag D.

Et sådant forslag blev fremlagt på et møde mellem KKR's formandskab og formanden for Regionsrådet den 2. april 2009. På mødet var der enighed om ikke at gennemføre besparelser pr. 1. januar 2010.

Endvidere var der enighed om følgende:

- At man vil afvente KL's og Danske Regioners økonomiforhandlinger med regeringen, hvor begge parter har meldt den kollektive trafik ind som et emne for forhandlingerne.
- At der frem til juni 2009 fortsættes med at afdække økonomiske forhold, - for eksempel konsekvenser af Midttrafiks regnskab for 2008 samt udviklingen i passagertallet. Der er desuden et generelt ønske om større gennemsigtighed i de økonomiske forhold vedr. den kollektive trafik
- At der skal ses på det regionale rutenets sammenhæng med de store byers bybusnet, de øvrige regioners kollektive trafik og det landsdækkende jernbanenet

Ud fra dette har trafikstyregruppen arbejdet videre med forslaget, og resultaterne af dette arbejde foreligger nu.

Dette forslag indeholder følgende anbefalinger:

- At trafikstyregruppens rapport med forslag til ændringer i det regionale rutenet, fremsendes til alle kommuner og Region Midtjylland med henblik på politisk behandling.
- At der fremtidigt arbejdes med en klarere rollefordeling mellem Midttrafik og bestillerne med udgangspunkt i de anbefalinger, der fremgår af afsnittet om Forslag til fremtidig rollefordeling mellem bestillere og trafikselskabet, således:
 - At bestillerne fremover angiver deres ønsker til kørsel i overordnede principper og servicekrav samt den økonomiske ramme. Midttrafiks rolle er at omsætte disse overordnede ønsker til konkret køreplanlægning, der koordinerer og tilgodeser alle bestillernes ønsker. Dette arbejde vil ske i tæt samarbejde med den enkelte bestiller.
 - At der ændres i bestillernes betaling til Midttrafik, så der opkræves betaling fra bestillerne 4 gange årligt, med 30 % af den samlede betaling i første og andet kvartal, og 20 % af betalingen i 3. og 4. kvartal.
 - At der arbejdes for, at økonomiske afvigelser, der bliver kendt i løbet af året, kan håndteres i forhold til den enkelte bestiller ved afregningen for 4. kvartal.

Desuden har Midttrafik i samarbejde med Region Midtjylland, en række kommunerepræsentanter og en konsulentvirksomhed udarbejdet en samlet beskrivelse af efterspørgsel efter kollektiv trafik i Midtjylland, og sammenholdt dette med det forslag, der nu fremlægges.

Det skal bemærkes, at denne rapportes konkrete forslag til ændringer i det regionale rutenet er udarbejdet efter en møderække på administrativt niveau mellem Midttrafik, Region Midtjylland og kommunerne. På møderne er drøftet en række alternativer, som danner baggrund for forslagene i denne rapport. Det skal dog pointeres, at ingen af parterne – hverken kommuner eller Region Midtjylland – på møderne har givet tilsagn om, at de foreslåede løsninger vil kunne gennemføres.

Historik

Region Midtjylland overtog ved dannelsen af Midttrafik pr. 1. januar 2007 et regionalt rutenet, baseret på flg. beslutning i Midttrafiks forberedende bestyrelse 26. september 2006:

- Pr. 1/1-2007 finansierer Region Midtjylland som udgangspunkt nuværende regionale busruter, der fortsat vil løse regionale opgaver over en ny kommunegrænse. Disse ruter udgør ved regionens dannelse i 2007 sammen med Odderbanen og Lemvigbanen det regionale rutenet,
- nuværende ruter, der ikke krydser en kommunegrænse, finansieres af kommunerne,
- hidtidige regionale ruter, der ikke krydser en ny kommunegrænse eller løser regionale opgaver, overgår til kommunal finansiering,
- kommunale skoleruter, der vil krydse en ny kommunegrænse efter 2007 p.g.a. deling af kommuner, forbliver ligeledes kommunalt finansierede ruter.

Beslutningen blev truffet på baggrund af en rapport "Det regionale rutenet i Region Midtjylland pr. 1. januar 2007", udarbejdet af en arbejdsgruppe med repræsentanter fra daværende trafikskaber, amter og kommuner.

Det fremgik af sagsfremstillingen, at fordelingen af ruter svarer til fordelingen i bloktilskudsberegningen af de hidtidige amtslige udgifter til kollektiv trafik. Fordelingen blev også anvendt ved udarbejdelsen af driftsbudget 2007. Dermed var der sammenhæng mellem definitionen på det regionale rutenet, fordelingen af de hidtidige amtslige udgifter mellem kommuner og region samt det driftsbudget, der blev vedtaget for Midttrafiks buskørsel for 2007. Der viste sig imidlertid hurtigt et økonomisk pres på den regionale kollektive trafik, som følge af, at udgifterne var højere og indtægterne lavere end forudsat i budgettet for 2007.

Tilsvarende var der problemer med finansieringen af den kommunale kollektive trafik.

Samtidig blev det fastslået i sagsfremstillingen, at det regionale rutenet, som det fremgår af oversigten i rapporten, ikke er statisk og vil kunne revideres i de kommende år.

Ønsker om besparelser/effektiviseringer

Behovet for at revidere det regionale rutenet blev aktualiseret af et økonomisk pres allerede i løbet af 2007. Situationen forværredes af, at Region Midtjylland blev underkompenseret ved afskaffelse af fritagelse for energifgifter og moms af samme i den kollektive trafik.

Derfor besluttede Region Midtjylland at igangsætte en proces med det formål at effektivisere og modernisere det regionale rutenet.

Som udgangspunkt for processen og i overensstemmelse med intentionerne i "Lov om Trafikskaber" opstillede Region Midtjylland et sæt principper for et "moderniseret og effektiviseret regionalt rutenet".

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

I det omfang dele af rutenettet ved konkret vurdering ikke opfylder de beskrevne formål, fx om at tilgodese uddannelsessøgende til ungdoms- og videregående uddannelser, kan

2. X busserne suppleres med fortrinsvis parallelle regionalruter, der også betjener småbyer på ruten og foretager små afstikkere til regionale og lokale rejsemål, samt kan fungere som tilbringerruter til X busser og tog.

Serviceniveauet, dvs. hvor mange busafgange der skal være på ruterne, fremgår ikke af principperne. Der er opstillet et sæt kriterier, der beskriver hvilke forhold, der skal indgå i overvejelserne ved fastsættelse af et fremtidigt serviceniveau.

- Pendling.
- Regionale rejsemål.
- Økonomi.
- Passagertal.
- Regional udvikling.
- Sund fornuft.
- Korrespondancer og mødetider.

Med udgangspunkt i principperne og kriterierne er de enkelte regionale ruter gennemgået i foråret 2008 i samarbejde med Midttrafik med henblik på at udpege hvilke ruter, der efter Region Midtjyllands opfattelse er regionale, og hvilke der ikke er regionale, samt hvilke ruter der efter gennemførelse af udviklings- og koordineringsprojekter ville kunne indgå i et "moderne og effektiviseret rutenet".

Der blev i april 2008 gennemført møder med 18 af de 19 kommuner i regionen på administrativt niveau, hvor Region Midtjyllands principper blev præsenteret, og hvor oplæg til ruteeffektiviseringer og -nedlæggelser blev diskuteret rute for rute.

På et politisk møde 20. maj 2008 orienterede Region Midtjylland kommunerne i fællesskab – fortrinsvis repræsenteret ved borgmestre og udvalgsformænd - om planerne for at effektivisere den kollektive trafik.

Regionsrådet vedtog 18. juni 2008 en plan for effektivisering og modernisering af det regionale rutenet. Det blev besluttet:

- at administrationens forslag til ændringer i det regionale rutenet i størrelsesordenen 43 mio. kr. godkendes som det nuværende grundlag for at imødegå et øget udgiftspres på ca. 45 mio. kr. årligt,
- at forslaget gradvist implementeres fra 2009 ved at gennemføre besparelser og effektiviseringer i rutenettet på ca. 15 mio. kr. i 2009 (med en helårsvirkning på ca. 27 mio. kr.),
- at de resterende besparelser på ca. 16 mio. kr. årligt gennemføres fra 2010 og 2011,
- at administrationen i samarbejde med Midttrafik og i dialog med kommunerne arbejder videre med indførelse af et mere effektivt og moderne regionalt rutenet,
- at det meddeles Midttrafik og kommunerne, hvilke ændringer i det regionale rutenet regionen planlægger at gennemføre i 2009, samt at der arbejdes videre med forslag til gennemførelse af et mere effektivt og moderne regionalt rutenet,
- at kommunernes eventuelle kommentarer skal være Region Midtjylland i hænde senest 22. august 2008, og
- at besparelsen ved gennemførelse af ændringer i det regionale rutenet i 2009 samt et forslag til finansiering af differencen mellem besparelsen og det forventede øgede årlige udgiftspres på ca. 45 mio. kr. indarbejdes i forslag til budget for 2009 for Region Midtjylland.

Planen blev efterfølgende udsendt til kommunerne og naboregionerne med opfordring til at afgive kommentarer ultimo august 2008.

Planen indebærer, at 81 ud af 120 ruter berøres. 20 ruter indgår i koordinerings- og udviklingsprojekter, der oprettes 3 nye busruter, mens 58 ruter foreslås at ophøre helt eller delvist som regionale ruter.

Efter kommentarer fra KKR og kommunerne besluttede Regionsrådet i september 2008, at planens gennemførelse udskydes fra 2009 til 2010. Ved samme lejlighed tilsluttede Regionsrådet sig en beslutning i Kontaktudvalget af 29. august 2008 om, at der nedsættes en administrativ styregruppe (trafikstyregruppe) med repræsentanter for Region Midtjylland, kommunerne og Midttrafik, der inden 1. april 2009 skal udarbejde et samlet forslag, der imødekommer de rammer, bestillerne har angivet, ligesom det blev besluttet at nedlægge enkelte ture med svag benyttelse allerede ved køreplansskiftet 2009.

I forbindelse med Region Midtjyllands budgetvedtagelse for 2010 er det efterfølgende besluttet, at man i videst muligt omfang udskyder ændringerne til sommeren 2011.

På det første møde i trafikstyregruppen anmodede man Midttrafik om at igangsætte en ny møderunde med alle kommuner. Møderne tog dels udgangspunkt i det af Region Midtjylland udarbejdede forslag til effektivisering og modernisering af det regionale rutenet, men indeholdt også mulighed for at drøfte eventuelle kommunale ønsker til effektivisering af det kommunalt finansierede rutenet.

Formålet med møderækken var på baggrund af faktablade om de enkelte ruter at indkredse løsninger, der ud fra en faglig vurdering ville kunne tilgodese de trafikale behov i forhold til Region Midtjyllands planlagte effektiviseringer i rutenettet.

Denne møderunde blev afholdt i december 2008 – januar 2009 med deltagelse af Region Midtjylland, Midttrafik og relevant kommune. Møderne foregik på administrativt plan. Det er resultaterne fra denne møderunde, der danner baggrund for de forslag, der fremsættes i denne rapport.

Økonomisk udvikling siden besparelseskravet blev fastlagt

Som beskrevet ovenfor erfarede Region Midtjylland et større økonomisk pres på den kollektive trafik i forhold til forventet. Dels underskud for 2007 og 2008 på forventet 50 mio. kr., og dels forventede merudgifter og mindreindtægter for 2009-2012 på 170,4 mio. kr. Heri indgår merudgifter som følge af underkompensation ved indførelse af dieselafgifter i størrelsesorden 16 mio. kr., samt at den endelige afregning for bus-tog samarbejdet viser mindreindtægter for Regionen i størrelsesorden 4-5 mio. kr. i forhold til det forventede.

Tabel 1

Underskud 2007-2008 på regionale ruter	50,0 mio. kr.
Merudgifter og mindreindtægter 2009-2012	170,4 mio. kr.
I alt	220,4 mio. kr.

Baggrunden for underskuddet på regionale ruter i forhold til regionens budget for kollektiv trafik skyldes væsentligst et for lavt bloktilskud i forhold til de faktiske udgifter og lavere indtægter på grund af passagertilbagegang over flere år.

For at skabe balance i Region Midtjyllands budget til regional kollektiv trafik besluttede Regionsrådet, at der over en 4-årig periode (2009-2012) skulle findes i alt 220 mio. kr. Heraf skulle 120 mio. kr. findes ved reduktioner på rutenettet og de resterende 100 mio. kr., svarende til 25 mio. kr. pr. år, på andre områder indenfor Regional Udvikling. Regionsrådet vedtog en plan, der efter en gradvis implementering over 4 år skulle effektivisere det regionale rutenet med i størrelsesordenen 43 mio. kr. årligt fra 2012.

Tabel 2

(Mio. kr.)	2009	2010	2011	2012	I alt
Kollektiv trafik	15	27	35	43	120
Regional udvikling, øvrige områder	25	25	25	25	100

Hen over sommeren blev der udmeldt forventninger om store stigninger i P/L-satsreguleringen for betalingen til vognmændene, primært som følge af stigende dieselpriiser.

Forventningen var på daværende tidspunkt, at P/L-satsen for betalingen til vognmændene ville stige med 9,5 % årligt. Over den fireårige periode (2009 – 2012) ville det betyde en yderligere udgift på 122,8 mio. kr., svarende til gennemsnitligt 30 mio. kr. pr. år. Således voksede det økonomiske pres på Regionen for så vidt angår kollektiv trafik til 342,2 mio. kr., som det fremgår af tabel 3.

Tabel 3

Underskud 2007-2008 på regionale ruter	50,0 mio. kr.
Merudgifter og mindreindtægter 2009-2012	170,4 mio. kr.
Underfinansiering af P/L-regulering på den kollektive trafik, 2009-2012	122,8 mio. kr.
I alt	343,2 mio. kr.

Satsstigningen på 9,5 % indgik i det vedtagne budget 2009 for Region Midtjylland.

Ved den endelige budgetvedtagelse fastholdt Regionsrådet beslutningen fra juni 2008, om at der i perioden 2009-2012 kun skulle spares 120 mio. kr. svarende til gennemsnitligt 30 mio. kr. pr. år på den regionale kollektive trafik.

Således blev de resterende 223,2 mio. kr., svarende til i gennemsnit 55,8 mio. kr. pr. år, fundet ved besparelser indenfor områderne Erhvervsudvikling, Jordforurening, Kultur, Uddannelse, Regional Udviklingsplan, analyser mv., jf. tabel 4.

Tabel 4

Mio. kr.	Besparelse 2009 – 2012	Gennemsnit pr. år.
Kollektiv trafik	120	30
Regional udvikling, øvrige områder	223,2	55,8
I alt	343,2	85,8

I forhold til budgettet for 2009 har kommunerne i Midttrafik også haft økonomiske udfordringer indenfor den kollektive trafik. Betalingen til busselskaberne har udgjort den store udfordring på udgiftssiden, ligesom vigende indtægter fra kunder har været en udfordring på indtægtssiden.

Vedrørende kompensation for omlægning af diesel-afgifter har det betydet, at også nogle bybus-kommuner er blevet underkompenseret på grund af de kriterier, der anvendes ved fordeling af DUT-midler, mens andre kommuner er blevet overkompenseret.

Der er stillet spørgsmål til, om Finanskrisen ikke har medført en ændring i passagerudviklingen i forhold til forventningen i juni 2008. En evt. stigning i passagertallet ville ligeledes medføre et yderligere fald i tilskudsbehov fra Region Midtjylland. Ligesom i andre trafikskaber har der ikke fundet en stigning sted. Tværtimod er indtægterne fortsat vigende i en størrelsesorden 1-2 % årligt. I 2009 forventes uændrede indtægter på skole- og uddannelseskort, mens der forventes faldende indtægter for så vidt angår salg af kontantbilletter og kort som følge af, at der er færre pendlere.

Ligeledes har der været rejst spørgsmål til det indgåede trafikforlig, og de økonomiske vilkår dette medfører for den kollektive bustrafik. I trafikforliget er der afsat statslige midler til den kollektive bustrafik, men det er midler til udviklingsinitiativer og ikke til at videreføre nuværende drift. Derfor kan disse midler ikke finde anvendelse til at begrænse det nuværende behov for besparelser på den kollektive trafik i Region Midtjylland. Økonomiforhandlingerne med staten gav heller ikke hverken KL eller Danske Regioner flere midler til drift af kollektiv trafik.

Køreplansskifte 2009

Som omtalt besluttede Regionsrådet i september 2008 at udsætte den generelle større omlægning af det regionale rutenet fra 2009 til 2010. Dog blev det besluttet, at man ved køreplansskiftet i 2009 ville gennemføre besparelser på enkelte ture med dårlig benyttelse.

Midttrafik har på baggrund af passagertællinger identificeret sådanne ture, og fremlagt forslagene for relevante kommuner i høringsrunden i februar 2009. På baggrund heraf har Region Midtjylland taget beslutning om nedlæggelse af ture ved køreplansskiftet i 2009 svarende til en økonomisk besparelse på 3,8 mio. kr. i helårseffekt.

Økonomiske konsekvenser af det samlede forslag

Trafikstyregruppen har udarbejdet et samlet forslag til effektivisering af den regionale bustrafik. Det samlede forslag fremgår af bilag A. I bilag B er udarbejdet et kort, der afspejler det ændrede rutenet ved forslagene evt. gennemførelse. De enkelte forslag er beskrevet uddybende i de faktablade, der har dannet grundlag for drøftelserne. Det er i de efterfølgende beregninger forudsat, at forslaget gennemføres fra sommeren 2011.

Forslagene er baseret på Region Midtjyllands oprindelige bestilling og indeholder en lang række forskellige løsningsmuligheder. Med udgangspunkt i Region Midtjyllands oprindelige forslag har Midttrafik udarbejdet

faktablade for hver enkelt rute, som indeholder vurderinger af de økonomiske og kundemæssige konsekvenser, samt mulige alternative løsninger der tilgodeser de trafikale behov. Disse faktablade dannede grundlag for drøftelserne med kommunerne, herunder også drøftelser af den enkelte kommunes evt. ønsker.

Forslaget medfører en regional besparelse i helårseffekt på 35 – 37 mio. kr. Dertil skal lægges effekten på 3,8 mio. kr. for tiltag som gennemføres fra 2009, og dermed en samlet mindreudgift i forhold til det nuværende niveau i størrelsesorden 39 - 41 mio. kr. Besparelser i kørsel er fordelt på kommunerne, som det fremgår af tabel 5.

Tabel 5

	Regionale besparelser fordelt på kommuner - helårseffekt (Prisniveau 2009)
Ringkøbing-Skjern	5.430.000 kr.
Herning	1.900.000 kr.
Holstebro	630.000 kr.
Lemvig	20.000 kr.
Viborg	5.780.000 kr.
Skive	1.470.000 kr.
Randers	4.400.000 kr.
Ikast-Brande	1.110.000 kr.
Hedensted	2.320.000 kr.
Skanderborg	3.360.000 kr.
Horsens	1.220.000 kr.
Favrskov	720.000 kr.
Syddjurs	1.820.000 kr.
Norddjurs	2.220.000 kr.
Odder	350.000 kr.
Silkeborg	1.290.000 kr.
Samsø	0 kr.
Struer	300.000 kr.
Århus	1.240.000 kr.
I alt	35.570.000 kr.

På i alt 9 ruter har Region Midtjylland administrativt tilkendegivet, at man er indstillet på at medfinansiere kørslen i en 3-årig overgangsperiode, typisk så Regionen finansierer 1 indkørsel om morgenen og 2 hjemkørsler om eftermiddagen til ungdomsuddannelser. Dette er sket på steder, hvor det formodes, at nuværende studerende ellers ville miste deres forbindelse til den uddannelsesinstitution, de allerede har valgt. Udgifterne hertil er på godt 2,8 mio. kr. årligt.

Den regionale mindreudgift og den kommunale merudgift medfører ligeledes forrykninger i den del af betalingen til Midttrafiks fællesudgifter til bl.a. personale, information, markedsføring m.m., der er baseret på fordeling i henhold til køreplantimetale. Mindreudgiften til Midttrafiks fællesudgifter er for Region Midtjylland ved forslaget evt. gennemførelse af en størrelsesorden 2,5 – 3 mio. kr. Kommunerne vil få en tilsvarende merudgift. Fordelingen heraf er vurderet i Tabel 6.

Når den 3-årige overgangsperiode udløber, vil der således være tale om en samlet regional besparelse på 45 - 47 mio. kr. årligt.

Tabel 6

	Ændringer i fællesudgifter – anslået – 2011 – helårseffekt
Ringkøbing-Skjern	70.000 kr.
Herning	160.000 kr.
Holstebro	110.000 kr.
Lemvig	30.000 kr.
Viborg	120.000 kr.
Skive	90.000 kr.
Randers	260.000 kr.
Ikast-Brande	40.000 kr.
Hedensted	20.000 kr.
Skanderborg	60.000 kr.
Horsens	150.000 kr.
Favrskov	40.000 kr.
Syddjurs	60.000 kr.
Norddjurs	40.000 kr.
Odder	20.000 kr.
Silkeborg	200.000 kr.
Samsø	20.000 kr.
Struer	20.000 kr.
Århus	1.200.000 kr.
Region Midtjylland	-2.700.000 kr.
I alt	0 kr.

Skematisk ser opgørelsen over regionens besparelser herefter således ud (incl. mindre bidrag til fællesudgifter):

Tabel 7

2009	1,9 mio. kr.
2010	3,8 mio. kr.
2011 (halvårseffekt)	23 – 24,5 mio. kr.
2012-2013	42 – 44 mio. kr.
2014 (halvårseffekt af overgangsperiode)	43 – 45 mio. kr.
2015 (helårseffekt af overgangsperiode)	45 – 47 mio. kr.

Ved gennemførelse af ændringer i juni opnår man kun halvårseffekt ved de tiltag, der gennemføres dette år. Den samlede besparelse i 2011 vil derfor udgøre halvdelen af 36 - 38 mio. kr., plus halvårseffekt af besparelse til Midttrafiks fællesudgifter samt helårseffekt af de tiltag, der gennemføres i 2009 – i alt en besparelse på ca. 23 – 24,5 mio. kr.

Tilsvarende vil der ved udløb af overgangsordningen i 2014 kun være halvårseffekt det første år, mens ændringen har helårseffekt fra 2015.

Hvis man herefter sammenfatter besparelseskrevet (Tabel 2) med det udarbejdede forslag, ser det således ud for perioden 2009 - 2012:

Tabel 8

(Mio. kr.)	2009	2010	2011	2012	I alt 2009 - 2012	2013	2014	2015
Besparelseskrav	15	27	35	43	120	43	43	43
Forslag – ved køreplansskift sommer 2011	1,9	3,8	23-24,5	42-44	70,7 -74,2	42-44	43-45	45-47

Det samlede sparemål opnås ikke ved implementering af ændringerne ved normalt køreplansskift sommeren 2011. Årsagen er en mindrebesparelse i 2009 og 2010 som følge af udsættelse af gennemførelsen af forslagene fra 2009 til 2011. Den manglende besparelse forventes dog indhentet fra 2015 og fremefter, hvor den samlede årlige besparelse anslås til 45-47 mio. kr. – imod et besparelseskrav på 43 mio. kr. årligt.

I budget 2009 var forventningerne til P/L-satsen for 2009 af "Trafikselskaberne i Danmark" vurderet til 9,5 %. I budget 2010 er forventningerne ændret til en nedadgående forventning til P/L-regulering på 1,9 %. Betydningen af dette for Region Midtjylland og kommunerne fremgår af tabel 9. Det skal bemærkes, at de kommunale besparelser i oversigten opstår på kørsel, der i dag finansieres kommunalt.

Tabel 9

	Besparelse i budget 2009 ved nedsættelse af PL fra 9,5 % til - 1,9 %
Ringkøbing-Skjern	-1.360.000 kr.
Herning	-3.220.000 kr.
Holstebro	-2.120.000 kr.
Lemvig	-560.000 kr.
Viborg	-2.460.000 kr.
Skive	-1.670.000 kr.
Randers	-5.310.000 kr.
Ikast-Brande	-990.000 kr.
Hedensted	-680.000 kr.
Skanderborg	-1.180.000 kr.
Horsens	-3.030.000 kr.
Favrskov	-930.000 kr.
Syddjurs	-1.170.000 kr.
Norddjurs	-1.030.000 kr.
Odder	-400.000 kr.
Silkeborg	-3.820.000 kr.
Samsø	-310.000 kr.
Struer	-550.000 kr.
Århus	-30.760.000 kr.
Region Midtjylland	-31.110.000 kr.
I alt	-92.650.000 kr.

Faldet i betalingssatserne til vognmændene fra 2009 til 2010 hænger sammen med det fald i oliepriserne, der skete fra 2008 til 2009. Satserne reguleres efter udviklingen i fem forskellige delindeks fra Danmarks Statistik for løn, forbrugerpriser, oliepriser, engrospriser for maskiner samt renteniveau. Men satsreguleringen, der foretages to gange årligt, sker efter de gældende kontrakter med op til 15 måneders forsinkelse. Det forventes, at der i nye kontrakter kan indføres en reguleringsmodel med meget kortere eller slet ingen tidsforskydning.

Det skal også bemærkes, at det forventede underskud for 2007-2008 på regionale ruter i forhold til det budgetterede, ved Midttrafiks regnskabsafslutning for 2008 viste sig ikke at udgøre 50 mio. kr., men i stedet 20 mio. kr.

Det er vanskeligt præcist at estimere forslagernes merudgifter for kommunerne. Midttrafik har forsøgt at lave en vurdering af de kommunale merudgifter ved de foreslåede ændringer. Den samlede kommunale merudgift anslås til knap 22-23 mio. kr, incl. merudgifter til fællesudgifter til Midttrafik. Det endelige beløb afhænger dog af de konkrete kommunale bestillinger. Det skal understreges, at hverken kommuner eller Region har taget stilling til forslagene.

Fordelt kommunevist ser oversigten over merudgifter ud, som det fremgår af tabel 10.

Tabel 10

	Effekt 2011 (Helårvirkning)	Effekt 2014 (ved overgangsordnings udløb)	Bemærkninger
Ringkøbing-Skjern	3.690.000 kr.		
Herning	500.000 kr.	770.000 kr.	
Holstebro	370.000 kr.	110.000 kr.	
Lemvig	30.000 kr.		
Viborg	3.720.000 kr.	620.000 kr.	
Skive	390.000 kr.		
Randers	4.200.000 kr.	135.000 kr.	
Ikast-Brande	390.000 kr.		
Hedensted	2.210.000 kr.	540.000 kr.	
Skanderborg	2.730.000 kr.	200.000 kr.	
Horsens	1.050.000 kr.	100.000 kr.	
Favrskov	180.000 kr.	45.000 kr.	
Syddjurs	820.000 kr.	155.000 kr.	
Norrdjurs	540.000 kr.		
Odder	120.000 kr.		
Silkeborg	550.000 kr.	100.000 kr.	
Samsø	20.000 kr.		Kun fællesudgifter
Struer	20.000 kr.		Kun fællesudgifter
Århus	1.200.000 kr.		Kun fællesudgifter
I alt	22.700.000 kr.	2.800.000 kr.	

Opgørelsen bør tages med betydeligt forbehold, da de kommunale bestillinger ikke er afklaret på nuværende tidspunkt, og at der kan være forhold hos kommunerne, der i øvrigt påvirker den ønskede kollektive bustrafik.

Samtidig kan der forventes merudgifter til driften af Midttur, afhængig af kommunernes ønsker til løsninger. Omfanget heraf vil afhænge af de konkrete drøftelser med kommunerne, og er ikke forsøgt estimeret.

Følgende ruter er omfattet af overgangsordningen:

- Rute 11: Herning – Arnborg – Brande (Herning og Ikast-Brande kommuner)
- Rute 19: Herning – Hammerum – Brande (Herning og Ikast-Brande kommuner)
- Rute 21: Holstebro – Vildbjerg (Herning og Holstebro kommuner)
- Rute 77: Bjerringbro – Rødkjærsbro – Kjellerup (Viborg og Silkeborg kommuner)
- Rute 114: Horsens – Tørring (Hedensted og Horsens kommuner)
- Rute 221: Randers – Voldum – Hornslet (Favrskov, Syddjurs og Randers kommuner)
- Rute 311: Silkeborg – Ry – Skanderborg (Skanderborg og Silkeborg kommuner)
- Rute 506: Tørring – Jelling (Hedensted Kommune og Sydtrafik)
- Rute 508: Thyregod – Tørring (Hedensted Kommune og Sydtrafik)

3 kommuner får udelukkende større udgifter til fællesudgifter. Samsø Kommune har ingen regionale busruter, og er dermed ikke berørt af forslaget. I Struer Kommune gennemføres justeringer på en X-bus rute, som ikke medfører merudgifter for Struer Kommune. I Århus Kommune gennemføres ligeledes besparelser på en enkelt rute, der ikke medfører kommunale merudgifter. Endelig pågår der et arbejde i Århus Kommune med udarbejdelse af en områdeplan indeholdende såvel den kommunale som den regionale buskørsel. De økonomiske konsekvenser for kommune/Region af evt. omlægninger er ikke kendt på nuværende tidspunkt.

Samlet set medfører forslagene således besparelser på den kollektive trafik i region Midtjylland på ca. 19 - 21 mio. kr. årligt ved helårseffekt i 2012. Dette fremgår af Tabel 11.

Tabel 11

Regionale besparelser - helårseffekt	42 - 44 mio. kr.
Mulige kommunale merudgifter - helårseffekt	22,7 mio. kr.
I alt	19 – 21 mio. kr.

De virkemidler, der er taget i brug for at opnå den samlede besparelse på den kollektive trafik i Midtjylland er:

- Udretning af ruter. Det betyder at nogle mindre byer får dårligere betjening. Til gengæld vil andre kunder komme hurtigere frem.
- Bedre koordinering mellem regionale og lokale ruter. Det er f.eks. bedre anvendelse af skolebusser og lokalruter som tilbringerruter til regionalruter.
- Reduceret frekvens. Dette sker typisk i form af at koncentrere kørslen om morgenen og om eftermiddagen, af hensyn til uddannelsessøgende og pendlere.
- Lokale ruter overtager mere kørsel. En række steder foreslås det, at finansieringen overtages af en kommune.
- Delt finansiering mellem kommunerne. Andre steder foreslås det, at udgifterne til kørsel deles mellem flere kommuner – evt. med regionen som medfinansierende i en overgangsperiode.

Konsekvenser for kunderne

De endelige kommunale bestillinger er endnu ikke afgivet. Derfor er det vanskeligt at beskrive, hvilke konsekvenser ændringerne får for kunderne.

Nogle forhold kan nævnes.

Ved valg af løsningsforslag har der været lagt betydelig vægt på at sikre, at unge uddannelsessøgende har mulighed for at komme til ungdomsuddannelser. I nogle tilfælde bliver rejsevejen lidt mere besværlig. Det kan være, at rejsen medfører flere skift, fordi man f.eks. skal starte med en lokalrute eller skolerute. Det kan også være, at der bliver færre rejsemuligheder at vælge imellem. Flere steder arbejdes der således med minimumsløsninger, der indebærer, at den kollektive trafik koncentrerer om de tidspunkter, hvor der er flest der benytter den, nemlig om morgenen omkring mødetid og om eftermiddagen, når eleverne skal hjem.

En række elever har allerede på nuværende tidspunkt valgt uddannelsessted i forhold til, hvordan den kollektive trafik fungerer i dag. Det er baggrunden for, at Region Midtjylland i en række tilfælde administrativt har tilkendegivet, at man ønsker at medvirke til, at disse elever fortsat kan gå på den valgte uddannelsesinstitution. Derfor har Regionen i en række tilfælde tilkendegivet, at man er indstillet på at medfinansiere kørsel, som man i øvrigt ikke opfatter som en regional opgave, i en overgangsperiode indtil disse elever er færdige med deres uddannelsesforløb. Dette er i forslaget vurderet til 3 år. I forbindelse med drøftelse af løsninger har man i øvrigt anvendt kortmateriale, der viser hvor de nuværende elever, der anvender uddannelseskort, bor og studerer. Dette er sket for bedst muligt at sikre den fremtidige betjening af denne kundegruppe.

Flere forslag indebærer også udretning af ruter. Det vil betyde, at der er mindre bysamfund, der enten ikke betjenes eller må betjenes af lokalruter, skoleruter, teletaxa eller f.eks. Midttur. Sidstnævnte er Midttrafik's tilbud i tyndtbefolkede områder, hvor kommunerne har mulighed for at give tilskud til løsninger af taxalignende karakter. Disse ruteudretninger medfører dog også fordele for store dele af kunderne. Typisk vil størstedelen af kunderne kunne komme hurtigere frem til deres bestemmelsessted, fordi man slipper for omvejskørsel til mindre byer. Et eksempel herpå er rejsende mellem Odder og Horsens, der kan spare 13 minutter pr. tur, fordi bussen ikke kører via Gylling og Falling. Samlet set vil det sandsynligvis gøre ruten mere attraktiv for flere kunder. Ulempen er, at nogle mister deres bus. Tilsvarende eksempler kan findes andre steder i regionen.

Rådgiverfirmaet Tetraplan har i en rapport beregnet det samlede forslags konsekvenser. Beregningerne viser, at konsekvenserne for de nuværende passagerer er:

- Negative, dvs. betyder serviceforringelser, for 8 % af de nuværende passagerer
- Positive, dvs. betyder serviceforbedring, for 10 % af de nuværende passagerer

- Både/og, dvs. serviceforringelser for nogen og serviceforbedring for andre, for 24 % af de nuværende passagerer.
- Neutrale, dvs. ikke har betydning for 58 % af de nuværende passagerer.

Man kan ikke konkludere, at fordi nogenlunde lige mange berøres negativt som positivt, så er forslaget samlet set neutralt. Blandt dem der berøres negativt, er der flere der helt mister deres busbetjening, hvilket ikke kan sammenlignes med dem, der får det bedre på en i forvejen højfrekvent rute.

En sammenfatning af Tetraplans rapport er vedlagt som bilag C. Hele rapporten kan downloades fra Midttrafiks hjemmeside.

I bilag A til denne rapport er der for de enkelte forslag forsøgt beskrevet, hvor mange kunder der påvirkes af de foreslåede ændringer. Dette er yderligere uddybet i de faktablade og referater, der er udarbejdet i forbindelse med møderne med kommunerne. Trafikstyregruppen opfordrer kommunerne til at anvende dette materiale i forbindelse med behandlingen af det samlede forslag i kommunen.

Principper og kriterier for fastlæggelse af det fremtidige regionale rutenet

Regionen har vedtaget et forslag til "modernisering og effektivisering af det regionale rutenet".

Overordnet er målet at sikre en god og effektiv betjening af de større samlede koncentrationer af regionale rejsemål i regionens store byer, samt at opprioritere de regionale opgaver, mod at kommunerne overtager mere lokale opgaver.

Det fremgår af bemærkninger til lov om trafikskaber, at "trafikskaberne i de jysk-fynske regioner selv aftaler fordelingen af opgaverne mellem regionen og kommunen. Det forventes, at trafikskaberne vil vælge en model, hvor regionen bliver økonomisk ansvarlig for privatbanerne samt et overordnet regionalt busnet, der forbinder bycentre uden banebetjening i hver sin kommune, mens kommunerne finansierer alle lokale ruter og den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede".

På baggrund af det nu fremlagte forslag kan det umiddelbart konstateres, at Region Midtjyllands principper er overordnede. For så vidt angår definitionen af bycentre har Region Midtjylland udmeldt byer med mere end 5.000 indbyggere. I praksis har det vist sig, at de fleste byer med over 3.000 indbyggere vil være dækket af et net, hvor bycenterkriteriet er 5.000 indbyggere. Samtidig dækkes en række mindre byer på strækningen.

Det fremlagte forslag opfylder de principper for regional kollektiv trafik, som er opstillet. Det vurderes samtidig, at de regionale ruter fortsat løser flere opgaver, end principperne lægger op til. Det gør det vanskeligt at uddrage klare principper for, hvad der er regionale henholdsvis lokale ruter efter den gennemførte proces.

Styrket fokus på pendling over kommunegrænserne vil kunne bidrage til at synliggøre principper og kriterier for længere regionale ruter. I forhold til kriteriet "Regional udvikling" er det i særlig grad vanskeligt at uddrage klare principper for regionale/lokale ruter.

I forhold til kørsel til ungdomsuddannelser er det konstateret, at det ikke lovgivningsmæssigt er beskrevet, hvem der har ansvaret. Trafikstyregruppens vurdering er, at kommuner og Region har et fælles ansvar for at sikre transport til ungdomsuddannelser.

Der er i processen reduceret i omfanget af parallelle ruter mellem bycentre, mens der fortsat er parallel kørsel i forhold til en del togbetjente strækninger. Dette vurderes nødvendigt i de tilfælde, hvor kundegrundlaget i form af gennemrejsende passagerer er til stede, og hvor busruten betjener andre destinationer og indfaldsveje til byerne end toget.

Det må konstateres, at der ikke kan udledes mere operationelle kriterier for lokale og regionale ruter, end dem der allerede er opstillet.

Set i et fremtidigt perspektiv vil mere præcise kriterier være nyttige for den fremtidige planlægning. Derfor har Midttrafik i samarbejde med Region Midtjylland, udvalgte kommunerepræsentanter og Tetraplan udarbejdet en rapport, der beskriver de forskellige efterspørgselsparametre efter kollektiv trafik og sammenholder dem med det fremlagte forslag til rutestruktur.

Der er tale om kriterier – det er ikke en model, der beskriver hvordan busrutenettet skal se ud. Det vil altid være en planlægningsmæssig opgave at lave et samlet hensigtsmæssigt system – og en politisk opgave at prioritere indsatsen.

Kriterierne er derimod et brugbart værktøj for Regionen, Midttrafik og kommunerne, som giver en samlet fælles forståelse af, hvad man kan forvente af det regionale busrutenet i årene fremover.

Uanset faglige kriterier til definition af regional kollektiv trafik, vil det altid være en konkret politisk beslutning, hvordan fordelingen af regionale og lokale ruter bliver.

Der er udarbejdet en midlertidig overordnet trafikplan for Midttrafik, som beskriver den nuværende kollektive trafikbetjening og en række indsatsområder for at effektivisere den kollektive trafik i Midtjylland. Trafikplanen er udarbejdet i samarbejde med Region Midtjylland og kommunerne og godkendt på Midttrafiks Bestyrelsesmøde den 16. januar 2009. Planen er udarbejdet med udgangspunkt i Lov om Trafikselskaber, hvoraf det fremgår, at trafikselskaberne – med udgangspunkt i den statslige trafikplan – mindst hvert 4. år udarbejder en plan for serviceniveauet i den kollektive trafik.

Planen rummer ikke principper og kriterier for fastlæggelse af regionale og lokale ruter, men indeholder derimod forslag til en række indsatsområder i henhold til Midttrafiks Strategiplan. Derfor er planens indsatsområder inddelt i 5 hovedgrupper, nemlig:

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

På grund af de planlagte ændringer i den regionale busbetjening indeholder planen ikke et samlet forslag til nyt rutenet. Der er således tale om en mere overordnet trafikplan, som der efterfølgende skal arbejdes videre med.

Det videre arbejde gennemføres bl.a. i form af områdeplaner, hvor den kollektive trafik i et givet geografisk område analyseres, og hvor der udarbejdes forslag til forbedringer. For øjeblikket foregår der en omfattende områdeplanlægning i Århus, Randers, Herning og Viborg Kommune, som danner grundlag for konkrete forslag til mere effektiv betjening af disse områder i løbet af 2010, herunder en bedre koordinering af bybusruter og regionale ruter, forslag til forbedret fremkommelighed, tilgængelighed m.m. Tilsvarende planlægning vil finde sted senere i de andre købstæder.

Endelig finder der planlægning sted i de øvrige kommuner, der måtte ønske det.

Forslag til fremtidig rollefordeling mellem bestillere og trafikselskabet

Det har vist sig ønskeligt at få klarlagt mere præcist, hvordan rollefordelingen mellem kommunerne og regionen som bestillere og Midttrafik som trafikselskab skal være.

Loven giver de deltagende parter i trafikselskaber en høj grad af direkte indflydelse på serviceniveauet for kørslen i den enkelte kommune eller region, idet kommunerne og regionerne har en egentlig rolle som bestiller. Det fremgår blandt andet af bemærkningerne til lovens § 5 stk. 1:

”Omfanget og serviceniveauet af den bustrafik, som trafikskabet tilbyder, fastlægges ud fra de kommunale og regionale ønsker. Trafikskaberne har således til opgave at omsætte de kommunale og regionale ønsker til præcise køreplaner og praktisk offentlig servicetrafik betjening.”

Det fremgår af loven og dens bemærkninger, at den enkelte bestiller ikke kan forpligtes til at betale mere end bestillerens forholdsmæssige forbrug af trafikskabets ydelser.

Trafikskaberne har til opgave at sikre sammenhængende kollektiv trafik på tværs af myndighedsgrænser, så kunderne ikke oplever problemer ved at bruge både kommunalt, regionalt og statsligt finansierede tilbud om kollektiv trafik.

Erfaringerne har vist, at bestillerne har fokus på sammenhængen mellem eget ansvar for serviceniveau og de økonomiske konsekvenser af valgt serviceniveau. Dette kan have den effekt, at det modarbejder et hensyn om at skabe sammenhængende kollektiv trafik for brugerne på tværs af myndighedsgrænser. Finansieringsmodellen kan skabe risiko for ”kassetænkning” mellem de enkelte bestillere både i forhold til driften af konkrete ruter og i forhold til potentielle fælles udviklingsprojekter.

Det er trafikstyregruppens vurdering, at der inden for lovens rammer kan laves en klarere rollefordeling mellem kommunerne og regionen som bestillere og Midttrafik som trafikskab.

Trafikstyregruppen anbefaler, at bestillerne fremover angiver deres ønsker til kørsel i overordnede principper og servicekrav samt den økonomiske ramme. Midttrafiks rolle er at omsætte disse overordnede ønsker til konkret køreplanlægning, der koordinerer og tilgodeser alle bestillerens ønsker. Dette arbejde vil ske i tæt samarbejde med den enkelte bestiller. Den nuværende store variation i detaljeringsgraden af bestillinger gør det svært for Midttrafik at sikre den fornødne bæredygtighed i de trafikale løsninger. Samtidig bør Midttrafik være mere udfarende i forhold til samarbejdet med bestillerne og i højere grad fremlægge forslag og ideer til ændringer i den kollektive trafik hos den enkelte bestiller.

Lovgivningsmæssigt er det også fastslået at:

”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”.

Samtidig nævnes det i bemærkningerne til loven, at trafikskaber i Jylland/Fyn selv kan aftale fordelingen af opgaven mellem regionen og kommunerne, men at det forventes, at man vælger en model, hvor regionen bliver økonomisk ansvarlig for privatbaner og et overordnet regionalt busnet, mens kommunerne finansierer alle lokale ruter og den individuelle handicapkørsel.

Praksis ved dannelsen af Midttrafik blev, at Regionen – med ganske få undtagelser – finansierer al kørsel over en kommunegrænse, mens kommunerne finansierede kørsel internt i kommunerne.

Hvis det nye forslag til effektivisering af det regionale rutenet gennemføres, vil finansieringen visse steder blive mere kompliceret. Dels kan der opstå ruter, der i en overgangsperiode finansieres i fællesskab mellem Region og en/flere kommuner – og dels kan der opstå ruter med fælles kommunal finansiering.

Processen har også vist, at der ved al regionalkørsel også er en betydelig lokal/kommunal interesse. Kørsel af ”regional betydning” vil således i praksis også altid være af ”lokal betydning”.

Rollefordeling

Engagerede bestillere er vigtige for den kollektive trafik i Midttrafiks område. Trafikskabet er også etableret for at gå på tværs af de enkelte bestilleres behov og ønsker og sikre en samlet god og effektiv kollektiv trafik til borgerne i området. Derfor bliver kravene til den fremtidige rollefordeling således:

- Det skal sikres, at der samlet set arbejdes på at etablere de bedste løsninger for den kollektive bustrafik i Midttrafiks område indenfor de økonomiske rammer, der er til rådighed. Forskellige forslag kan have forskellige konsekvenser for bestillerens økonomi. Der skal arbejdes for at sikre de samlet set mest effektive transportløsninger.

- Der skal sikres en sammenhæng mellem den enkelte bestillers behov for økonomisk fleksibilitet i forhold til det fælles behov for stabilitet. Bestillerne skal have mulighed for at agere i forhold til den økonomiske udvikling, samtidig med at dette ikke medfører løsninger, der pludseligt og uventet påvirker andre bestillers serviceniveau eller økonomi.
- Det skal sikres, at de administrative ressourcer anvendes bedst muligt både hos bestillere og hos Midttrafik – så det undgås, at ressourcerne anvendes til administrative drøftelser, der ikke har relevans for kunder eller ikke resulterer i efterfølgende beslutninger eller handlinger.

I det følgende vil der blive forsøgt skitseret, hvordan en fremtidig rollefordeling, der lever op til disse 3 mål, vil kunne fungere for de centrale interessefelter – økonomi og planlægning.

Økonomi

Den økonomiske udvikling har de seneste år været præget af store udsving på udgiftssiden. Det er en meget usædvanlig situation, der ikke er set mange år. Normalt er det indtægterne – den forretningsmæssige del – af den kollektive trafik, der er den største økonomiske usikkerhedsfaktor.

Bestillerne er afhængige af løbende økonomiopfølgninger. Det er Midttrafik, der er ansvarlig for at udarbejde økonomiopfølgningen. Økonomiopfølgningen beskriver ikke kun en "her-og-nu" situation, men er også en beskrivelse af kendte fremtidige afvigelser i forhold til det vedtagne budget – f.eks. hvis satsen for betalinger til vognmænd ændrer sig anderledes end forudsat, eller hvis indtægterne udvikler sig på anden måde end forudsat i budgettet.

Fremover vil Midttrafik lave stikprøver, så der kvartalsvist kan afrapporteres mere sikkert om indtægts- og passagerudviklingen end hidtil.

Det væsentligste økonomiske styringsredskab for kommunerne er den årlige budgetlægning. Midttrafik er ansvarlig for udarbejdelse af budget for bestillers betaling til Midttrafik. Dette vedtages i september måned. Det bliver også på dette tidspunkt, at bestillerne skal orientere Midttrafik om ønskede ændringer til budgettet for de efterfølgende år – svarende til bestillers økonomiske rammer. I den forbindelse skal man være særlig opmærksom på, at budgetperiode og køreplanperiode ikke følges ad. Ønsker til besparelser vil således kun have halvårseffekt det første år.

Herudover udgør det en udfordring, hvis Midttrafiks budget og den enkelte bestillers budget for kollektiv trafik afviger. Det giver forklaringsproblemer i forhold til omverdenen – og især staten – hvis der ikke er overensstemmelse mellem Midttrafiks og kommunernes/Regionens udmelding om de økonomiske forhold.

Derfor vil Midttrafik – efter kommunernes budgetgodkendelse – indhente oplysninger om kommunernes budget for kollektiv trafik, samt forklaring på afvigelser.

Spørgsmålet om Midttrafiks likviditet foreslås fremover håndteret i form af en ændret fordeling af bestillers betaling til Midttrafik. I dag betales tilskuddet til Midttrafik i form af 12 årlige lige store rater. Fremtidigt foreslås en tilskudsbetaling, så der opkræves betaling fra bestillerne 4 gange årligt, så der i første og andet kvartal opkræves 30 % af det årlige tilskud, mens der i 3 og 4 kvartal opkræves 20 %. En tilsvarende model anvendes i Sydtrafik og Nordjyllands Trafikselskab, og begrænser risikoen for likviditetsmæssige problemer i Midttrafik og deraf følgende behov for låneoptagelse, hvor renteudgiften i sidste ende skal finansieres af bestillerne.

Desuden foreslås det, at der i forbindelse med den løbende økonomiopfølgning bliver arbejdet for, at de økonomiske afvigelser, der bliver kendt i løbet af året, evt. kan håndteres i forhold til den enkelte bestiller ved afregningen for 4. kvartal. Dette kan gælde afvigelser i såvel opad- som nedadgående retning.

Endelig skal nævnes, at den nuværende byrdefordeling i al væsentlighed er tilrettelagt, så det enten er en kommune eller Regionen, der finansierer kørslen. Som tidligere omtalt har meget kørsel både et regionalt og et lokalt sigte, og det kan derfor være hensigtsmæssigt med en mulighed for en udgiftsfordeling, der f.eks. deler udgiften mellem flere parter på visse ruter. Flere af de forslag, der er udarbejdet i forhold til effektivisering af det regionale rutenet, baserer sig på sådanne løsninger.

Samlet set forudsætter det udarbejdede forslag til rollefordeling således:

- At der sikres en økonomiopfølgning, der lever op til de krav, bestillerne har.
- At bestillerne i forbindelse med Midttrafiks budgetgodkendelse i september meddeler den økonomiske ramme og serviceniveau for det kommende år.
- At der i videst muligt omfang skabes overensstemmelse mellem Midttrafiks og bestillernes budget og at evt. afvigelser kan forklares.
- At opkrævningen af bestillernes betaling til Midttrafik ændres.
- At muligheden for fælles finansiering af visse ruter anvendes.

Planlægning

Midttrafik ønsker i sit planlægningsarbejde at være så projektorienteret som muligt. Med den projektorienterede planlægningsform kommer man i bund med de enkelte områder, og det medfører, at der i planlægningen arbejdes forandringsorienteret – og tids- og ressourceforbruget på køreplanvedligeholdelse forsøges minimeret.

Midttrafiks bestyrelse behandler forslag til projektkatalog på møde i august måned. Forslag til projektkatalog udarbejdes af administrationen efter en administrativ høring hos bestillerne hen over sommeren. I forbindelse hermed har bestillerne mulighed for at indmelde ønsker til væsentlige ændringer/analyser af den kollektive trafik i kommunen eller (dele af) regionen. Midttrafik medvirker også til dannelsen af projektkataloget i form af trafikfaglige forslag til områder, der bør kigges nærmere på.

For at sikre en god planlægning af den kollektive trafik for den enkelte bestiller er det nødvendigt at have kendskab til bestillerens særlige ønsker og behov. Derfor vil det være hensigtsmæssigt, hvis disse angives fra bestillerens side i form af en beskrivelse af de overordnede principper og servicekrav.

Bestillernes medvirken er også vigtigt for at levere et godt samlet produkt. Bestillerne har dels et kendskab til de lokale politiske ønsker og prioriteringer. Samtidig har især de kommunale bestillere et godt lokalkendskab og kendskab til fremtidige udviklingsplaner i kommunen. Denne viden har Midttrafik ikke i samme omfang, og det er derfor vigtigt, at kommunerne – og især kommuner med bybusstrafik – spiller en central rolle i planlægningen.

Midttrafiks opgave herefter bliver at levere en effektiv, innovativ og kundevenlig kollektiv trafik til glæde for såvel kunder som bestillere.

For alle kommuner gælder, at de selv er ansvarlige for køreplanlægningen på de ruter, der benævnes "rabatruter". Det er ruter, der i al væsentlighed er skoleruter, men i øvrigt åbne for alle. Disse planlægges af kommunerne, da de i praksis altid planlægges i forhold til skolernes ringetider. Midttrafik er ansvarlig for udbud og afregning og yder faglig rådgivning i forbindelse med planlægningen af rabatruterne. Navnet "rabatruter" har de fået, fordi disse ruter i forhold til Midttrafiks administrationsbudget får rabat. Desuden findes i nogle kommuner lukkede skolebusruter, hvor kommunerne varetager alle opgaver i forhold til planlægning, udbud og afregning. Sådanne ruter må kun anvendes af skoleelever.

Samlet set forudsætter det udarbejdede forslag til rollefordeling således:

- At der er et godt og tæt samarbejde mellem bestillere og Midttrafik.
- At der forefindes et holdbart og troværdigt projektkatalog, som Midttrafik kan bruge til at styre ressourcerne, og som bestillerne kan stole på gennemførelsen af.
- At der på "bestillerniveau" udarbejdes beskrivelse af de overordnede kørselsprincipper og servicekrav.

Bilag

Bilag A: Trafikstyregruppens forslag - Sammenfatning af ruteændringer.

Bilag B: Rutekort.

Bilag C: Midttrafiknettet – efterspørgsel og serviceniveau, Sammenfatning – Marts 2010.

Bilag D: Kommissorium for Trafikstyregruppen.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
11 Herning – Arnborg – Brande	Ruten foreslås nedlagt. Mulighed for indsættelse af X busrute med 2 dobbelture Herning – Billund undersøges.	Ruten fortsætter som kommunalt finansieret rute. Region Midtjylland finansierer minimumsbetjening i en overgangsperiode af hensyn til uddannelsessøgende. Der bliver fra juni 2009 etableret en X-busrute 908X Herning – Brande – Billund Lufthavn.	Indskrænket betjening i forhold til i dag. Ca. 15.000 årlige rejsende mister deres bus.	Nettobesparelse ved nedlæggelse 360.000 kr. Løsningen vil medføre en nettoudgift på ca. 290.000 kr. incl. kørsel formiddag. Samlet regional besparelse: 70.000 kr. Herning: 35.000 kr. Ikast-Brande: 35.000 kr.	Evt. yderligere kørsel skal finansieres af kommunerne.	Herning. Ikast – Brande.
14 Videbæk – Fjølstervang – Herning	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges som regionalrute. Rabatrute 578 opgraderes til lokalrute og skal sørge for at uddannelsessøgende fra området bliver befordret til/fra rute 15 i Haunstrup. Herning Kommune vil se på, om en rabatrute skal sørge for Tanderupkær.	Ingen betjening Tanderupkær-Herning. Kunderne fra Fjølstervang, Rimmerhus/Vorgod Østerby får busskift og evt. ventetid. Omfatter ca. 15.000 årlige rejsende.	Nettobesparelse på 545.000 kr. Herning: 245.000 kr. Ringk.-Skjern: 300.000 kr.	Udvidelse af rute 578 medfører en ekstraudgift på ca. 240.000 kr.	Herning. Ringk. – Skjern.
19 Herning – Hammerum – Brande	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten fortsætter som kommunalt finansieret rute. Region Midtjylland finansierer minimumsbetjening i en overgangsperiode af hensyn til uddannelsessøgende.	Indskrænket betjening i forhold til i dag. Ca. 15.000 årlige rejsende mister deres bus.	Nettobesparelse ved nedlæggelse 918.000 kr. Løsningen vil medføre en nettoudgift på ca. 370.000 kr. incl. kørsel formiddag. Samlet regional besparelse 548.000 kr. Herning: 273.000 kr. Ikast-Brande: 275.000 kr.	Evt. yderligere kørsel skal finansieres af kommunerne.	Herning. Ikast – Brande.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
21 Holstebro – Vildbjerg	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten fortsætter som kommunalt finansieret rute. Region Midtjylland finansierer minimumsbejning i en overgangsperiode af hensyn til uddannelsessøgende.		Forventet besparelse for Regionen: 468.000 kr. Nettoudgift ved minimumsbejningen er ca. 220.000 kr. Samlet regional besparelse 248.000 kr. Herning 136.000 kr. Holstebro 112.000 kr.	Ved fælles finansiering mellem Herning og Holstebro kommune, bliver der følgende merudgifter ved delvis regional finansiering: Herning Kommune: ca. 136.000 kr. Holstebro - Kommune: Ca. 112.000 kr.	Herning. Holstebro.
24 Holstebro – Lemvig	Det overvejes om enkelte ture skal betjenes Bækmarksbro.	Rute 24 bevares uændret, og der etableres tilbringerkørsel med rabatruter. Lomborg og Lemvig betjenes med yderligere en tur. Ændringer gennemføres til køreplansskift 2009	Ingen konsekvenser for kunderne på rute 24.	Der må forventes en merindtægt som følge af overflytning af udd. fra rute 45. Ca. 50.000 kr. Lemvig: 25.000 kr. Holstebro: 25.000 kr. Gennemført i K09.	Se rute 45 (Lemvig – Bækmarksbro – Holstebro)	Gennemført 2009.
26 Holstebro – Spjald – Skjern	Ruten foreslås opretholdt i reduceret omfang.	Midttrafik har udarbejdet udkast til opretholdelse af rute 26, dog i en noget reduceret udgave. Der er hverdage opretholdt en minimumsbejning mellem Spjald og Skjern. I weekenden er der planlagt 2 ture i hver retning til/fra Skjern.	Den reducerede bejning går ud over kunder mellem Spjald og Skjern.	Samlet regional besparelse 670.000 kr. Ringk.-Skjern: 670.000 kr.		Ringk. – Skjern. Holstebro.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
29 Holstebro – Feldborg – Haderup	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges. Der arbejdes med udvidelser af rute 140 i stedet finansieret af Herning og Holstebro Kommune. Det kan komme på tale at foretage en mindre udvidelse af rute 12.	Forringet betjening mellem Feldborg-/Hodsager og Holstebro i form af ventetid og længere køretid. Omfatter ca. 50.000 årlige rejsende.	Nettobesparelse ved nedlæggelse 1.271.000 kr. Herning: 760.000 kr. Holstebro: 511.000 kr.	Udvidelse af rute 140 medfører en nettoudgift på ca. 400.000 kr. fordelt mellem Herning og Holstebro Kommune. Merudgift Herning Kommune: 240.000 kr. Holstebro Kommune: 160.000 kr.	Herning. Holstebro.
41 Esbjerg – Varde – Skjern	Ruten foreslås nedlagt, for så vidt angår kørsel i Region Midtjylland, og nord for Varde i Region Syddanmark	Der opretholdes på hverdage en minimumsbetjening mellem Varde og Skjern, som tilgodeser uddannelsessøgende i både Varde og Skjern. Ændringen forventes gennemført fra K2010.	Omfatter ca. 5.000 årlige rejsende. Kunder som skal til/fra Skjern skal måske foretage busskift.	Nettobesparelse ca. 680.000 kr. Ringk.-Skjern: 680.000 kr.	Udgiften for Ringkøbing-Skjern bliver ca. 300.000 kr.	Ringk. – Skjern.
41 (98) Skive – Oddense – Nykøbing	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges som regionalrute. Rute 40 (97) ændres, således den dækker det meste af rute 41. Dette gøres ved, at køretiden forøges med ca. 10 min. pr. tur. Løsningen afhænger tillige af planer om udvidelse af X Busrute 926X. Regionen afholder omkostninger til ekstrakørslen på rute 40 (97)/926 X. NT har foreslået fælleskommunal finansiering af hensyn til uddannelsessøgende til Nykøbing.	Gennemrejsende kunder nord for Oddense (1.000) vil opleve en længere rejsetid til / fra Skive. Udvidelse af 926 X tilgodeser alene kunder mellem Skive og Nykøbing. Der tilbydes også kørsel søndage.	Forventet nettobesparelse for Region: 1.2 mio. kr. Nettoomkostning til udvidelse af rute 40 (97) 300.000 kr. I alt 900.000 kr. Skive: 900.000 kr.	Ingen.	Skive.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
45 Lemvig – Bøvling – Bækmarksbro – Holstebro	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges. Lemvig Kommune etablerer tilbringerkørsel med rabatruter til rute 24. I Holstebro Kommune arbejdes med en løsning med betjening af Naur med rabatrute.	Busskift. Omfatter ca. 10.000 årlige rejsende.	Forventet nettobesparelse for Regionen: 525.000 kr. Lemvig: 315.000 kr. Holstebro: 210.000 kr. Gennemført i K09 kr.	Udgift til mere rabatrutekørsel for Lemvig og Holstebro Kommune (fra 2009).	Gennemført 2009.
45 Skive – Sjørup	Ruten foreslås nedlagt – herunder også teletaxa.	Ruten nedlægges som regional rute. Ruten videreføres med delt finansiering af Skive og Viborg kommuner. Se også rute 5 I der inddrages i en ny planlægning af kørsel i området mellem Vridsted og Skive. Lokale ruter benyttes som tilbringere i Kjeldbjerg.	Antallet af afgange tilpasses studerende. Der kan blive tale om omstigning i Kjeldbjerg. Omkring 24.000 årlige rejsende skal omstige i Kjeldbjerg.	Forventet nettobesparelse for Regionen: 550.000 kr. Skive: 300.000 kr. Viborg: 250.000 kr.	Ruten kører alene i Viborg kommune. Omkostning ca. 300.000 kr.	Skive. Viborg.
51 Viborg – Stoholm – Skive	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges som regionalrute. Ruten videreføres med delt finansiering af Skive og Viborg kommuner. Rute 45 inddrages i løsningen. Der arbejdes videre med 2 løsninger, heraf en med minimumsbetjening. Hvis Sparkær Station genåbnes, skal forslaget revideres.	Romlund med ca. 2.000 årlige kunder betjenes ikke fremover.	Forventet nettobesparelse for Regionen: 1.580.000 kr. Skive: 270.000 kr. Viborg: 1.310.000 kr.	Uændret kørsel dog uden Romlund giver en nettoomkostning på 1.600.000 kr. fordelt med 1,3 mio. kr. til Viborg Kommune og 300.000 kr. til Skive Kommune. Evt. minimumskørsel giver nettoomkostning på 700.000 kr. Kørsel Stoholm – Skive via Kjeldbjerg på skoledage giver en nettoomkostning på 700.000 kr.	Skive. Viborg.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
54 Viborg – Thorning – Engesvang	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges som regionalrute. Der indsættes ekstrature på rute 926 X, der tilpasses studerende og arbejdsplads rejsende. Der oprettes stoppesteder ved Engesvang og Neder Hvam.	Ca. 40.000 årlige rejsende henvises til 926 X ved hovedvejen, tog via Silkeborg eller til lokale ruter.	Forventet nettobesparelse for Regionen: 1.100.000 kr. Ekstrakørsel på rute 926X er ikke prissat. Løsning i sammenhæng med andre ruter kan udløse erstatning. Ikast-Brande: 220.000 kr. Silkeborg: 440.000 kr. Viborg: 440.000 kr.	De lokale ruter syd for Viborg tilpasses de nye tider for 926 X.	Ikast – Brande. Silkeborg. Viborg.
55 Viborg – Bjerringbro - Hammel	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges som regionalrute mellem Viborg og Bjerringbro. Strækningen Bjerringbro – Hammel opretholdes som regionalt finansieret rute med minimumsbetjening. Viborg Kommune overvejer en model for betjening af området, set i sammenhæng med rute 61 og rute 891.	Hammel – Bjerringbro får færre afgange. Strækningen Viborg – Bjerringbro omlægges.	Det skønnes at ½ delen af netto omkostningerne kan spares. En netto besparelse til regionen på 1.235.000 kr. Løsning i sammen hæng med andre ruter kan udløse erstatning. Favrskov: 460.000 kr. Viborg: 775.000 kr.	Viborg kommune vil ændre kørselstilbuddet for hele området mellem Bjerringbro og Viborg. Nettoomkostning for Viborg kommune på ca. 1.300.000 kr.	Favrskov. Viborg.
58 Ringkøbing – Hvide Sande – Nr. Nebel og 56 Ringkøbing - Skjern	Ruten foreslås nedlagt.	Nedlægges som regionalrute. Til erstatning kan rute 952X på udvalgte tidspunkter køre til/fra Hvide Sande. Standsningsmønster vurderes ud fra konkret behov. Rute 952X suppleres med lokalrute (Bjerregaard)/Hvide Sande-Ringkøbing. Strækningen Ringkøbing-Skjern betjenes af lokalrute 560.	Ingen forbindelser til/fra Nr. Nebel. Ca. 100.000 årlige rejsende vil blive berørt, hvis der ikke etableres kørsel udover rute 952X.	Nettobesparelse ved nedlæggelse af rute 58 er 2.600.000 kr. Udgiften til udvidelse af rute 952X er ca. 550.000 kr. Ringk.-Skjern: 2.050.000 kr.	Nettoudgift til ny lokalrute Ringkøbing-Hvide Sande er 1.500.000 kr.	Ringk. – Skjern.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
61 Skjern – Borris – Sdr. Felding	Ruten foreslås nedlagt.	Nedlægges som regionalrute. Kunder Sdr. Felding-Skjern henvises til rute 81 Sdr. Felding-Kibæk samt tog Kibæk-Skjern. Kan klares med mindre justering på rute 81.	Forøgelse af køretiden med ca. 10-20 minutter og evt. ventetid. Berører ca. 5.000 årlige rejsende.	Nettobesparelse på ca. 365.000 kr. Herning: 135.000 kr. Ringk-Skjern: 230.000 kr.		Herning. Ringk. – Skjern.
61 Viborg – Løvskaal - Randers	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges som regionalrute. Viborg kommune påtænker nyt samlet tilbud til kunder i området. Ruten inngår i nyt forslag til betjening af området mellem Bjerringbro og Viborg Randers kommune påtænker at betjene Ålum med bybus linje 11.	Årligt 54.000 rejsende. Kunder øst for Tulstrup dækkes ikke af nyt forslag til betjening. Der sikres dog korrespondancer.	Forventet nettobesparelse for Regionen: 1.200.000 kr. Løsning i sammenhæng med andre ruter kan udløse erstatning. Randers: 450.000 kr. Viborg: 750.000 kr.	Der skal etableres kørsel i området Viborg – Tapdrup – Vejrumbro – Løvskaal med ruterne 77/55/891. Merudgifter til bybusbetjening i Randers er anslået til 250.000 kr.	Randers. Viborg.
63 Viborg – Tjele – Sjørring – (Hobro)	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges som regionalrute. X Bus rute 953 X suppleres med flere ture, og Foulum betjenes af 953 X. Øvrige kunder tilbydes korrespondancer med lokale rute 652 og 654 til regionalrute 62 og 64.	32.000 årlige rejsende i området mister direkte forbindelse til Viborg. Kunder til Foulum opnår bedre forbindelser.	Forventet nettobesparelse til Regionen på 100.000 kr. Løsning i sammenhæng med andre ruter kan udløse erstatning. Viborg: 100.000 kr.	De lokale ruter skal tilpasses de regionale ruter og evt. have flere afgang.	Viborg.
65 Viborg – Klejtrup – Hobro	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges som regionalrute. Ruten lægges sammen med rute 66 til en ny lokalrute Klejstrup – Møldrup – Skals – Viborg. Evt. dubleringsbehov mellem Skals og Viborg afholdes af Regionen. NT har foreslået fælles kommunal rute Viborg, Mariagerfjord kommuner.	Forbindelsen Klejtrup – Hobro ophører. Der fås færre forbindelser til Viborg, (10 dobbeltture), men alle 260.000 årlige rejsende har fortsat tilbud om transport. Kunder i Hobro har andre muligheder.	Forventet netto besparelse til Regionen: 1.430.000 kr. (rute 65 og 66). Evt. dubleringskørsel på rute 67 er ikke prissat. Viborg: 1.430.000 kr.	Omkostning til etablering af ny rute på ca. 700.000 kr. ved forventet biholdelse af 70 % billetindtægt.	Viborg.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
66 Viborg – Skals - Ålestrup	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges som regionalrute. Ruten lægges sammen med rute 65 til ny lokalrute Klejtrup – Mølstrup – Skals – Viborg. Evt. dubleringsbehov på rute 67 mellem Skive og Viborg afholdes af Regionen.	Strækningen Mølstrup – Ålestrup betjenes med rute 59.	Se rute 65.	Se rute 65.	Viborg.
68 Gødsted – Ålestrup – Hobro	Delstrækningen i Region Midtjylland nedlægges. Det meddeles NT, at Midtrafik fremover ikke vil bidrage til ruten og den ikke behøver at køre via Hvam	Der er fortsat mulighed for betjening mellem Mølstrup og Aalestrup via rute 59.	Forventet nettobesparelse til Regionen: 80.000 kr. Viborg: 80.000 kr.	Ingen.	Viborg. Forventes gennemført 2010.	
69 Skjern – Tarm – Nr. Nebel	Ruten foreslås nedlagt. Dog vil RM overveje at finansiere en del af ruten, da det er konstateret, at ruten løser regionale formål.	Reduceret betjening til/fra Nr. Nebel.	Nettobesparelse på ca. 750.000 kr. Ringk.-Skjern: 750.000 kr.	Udgift til lokal betjening 750.000 kr.	Ringk. – Skjern.	
73 Randers – Bjerringbro – Silkeborg	Weekendkørsel foreslås reduceret.	Lidt reduceret weekendbetjening på ruten	Forventet besparelse: 50.000 kr. årligt Randers: 18.000 kr. Favrskov: 14.000 kr. Silkeborg: 18.000 kr.	-	Randers. Favrskov. Silkeborg.	
77 Bjerringbro – Kjellerup	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten fortsætter som kommunalt finansieret rute. Region Midtjylland finansierer minimumsbetjening i en overgangsperiode af hensyn til uddannelsessøgende. Viborg kommune overvejer at udvide betjeningen så den tilgodeser pendlere. Silkeborg kommune ser positivt på at tilpasse rute 805 til pendler betjening mellem Kjellerup – Nørskovlund - Ans.	Der er fortsat betjening med minimums betjening. Ca. 60.000 årlige rejsende der ikke er uddannelses søgende berøres af ændringen.	Løsningen vil medføre en midlertidig nettoudgift på ca. 620.000 kr. finansieret af regionen. Den samlede nettobesparelse til Regionen: 920.000 kr. Silkeborg: 275.000 kr. Viborg: 645.000 kr.	Forventede merudgifter til Silkeborg Kommune på ca. 80.000 kr.	Silkeborg. Viborg.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
96 Grindsted – Filskov – Brande	Ruten foreslås nedlagt. Sydtrafik har meddelt, at ruten forventes nedlagt allerede fra køreplansskiftet 2009.	Ruten nedlægges som regionalrute. Ikast-Brande Kommune og Midtrafik kontakter Billund Kommune/Sydtrafik med henblik på fælleskommunal finansiering.	Ingen	Nettobesparelse: ca. 200.000 kr. Ikast-Brande: 200.000 kr.	Udgift på ca. 200.000 kr. såfremt der indgås aftale med Billund Kommune.	Ikast – Brande.
101 Skanderborg – Skejby – Hornslet	Der skal laves en opfølgning med baggrund i de første erfaringer.	Forslaget indgår som en del af arbejdet om samlet kollektiv trafikplan for Århus Kommune.				Århus. Syddjurs.
103 Århus – Odder – Hou	Foreslås forlænget til Århus N (Skejby).	Forslaget indgår som en del af arbejdet om samlet kollektiv trafikplan for Århus Kommune.				Århus. Odder.
104 Horsens – Juelsminde	Ruten foreslås nedlagt. Alternativt overvejes udretning af ruten, så Snaptun ikke betjenes.	Ruten bevares i nuværende form, da en generel udretning af rute 104 vil medføre et større indtægststab end besparelse.				Horsens. Hedensted.
108 Horsens – Vejle	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges i sin nuværende form. Umiddelbart vurderer Horsens Kommune ikke, at det er nødvendigt, at der etableres alternativt kørsel i Horsens mellem Horsens og Hatting, da denne fortsat er betjent af rute 117. Der etableres alternativt kørsel i Hedensted formentlig ind til Hedensted Station.	En række forbindelser vil forsvinde, og betjeningen af mindre byer i Hedensted Kommune forringes.	Forventet besparelse: ca. 614.000 kr. Besparelsen vedrører kun kørsel i Region Midtjylland. Besparelsen fordelt på kommuner: Horsens: 227.000 kr. Hedensted: 387.000 kr.	Medfører merudgift for Hedensted Kommune på anslået 300.000 kr., naturligvis afhængig af endelige løsning.	Horsens. Hedensted.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
109 Århus – Hørning – Skovby – Galten	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges. Skanderborg Kommune og Midtrafik går i dialog omkring rute 109 som lokalrute i Skanderborg Kommune.	Kunder der bor mellem Hørning og Galten får vanskeligere ved at komme til Århus og Skanderborg.	Forventet besparelse: 2.755.000 kr. årligt Århus: 1.240.000 kr. Skanderborg: 1.515.000 kr.	Afhænger af konkret løsning. Udgifter til betjening på nuværende niveau mellem Hørning og Galten vil udgøre ca. 1,2 mio. kr.	Århus. Skanderborg.
111 Århus – Foldby – Hinnerup	Frekvens nedsættes til timesdrift. Frigjort kapacitet anvendes på ny rute 124.					Forslag gennemført 2009.
112 Århus – Sørring – Silkeborg	Betjeningen af Toustrup st. by indskrænkes.	Region Midtjylland skal fortsat betjene Toustrup St. By med 2 dobbeltture om morgenture og 3 dobbeltture om eftermiddagen til/fra Silkeborg på hverdage.	De fleste kunder, herunder uddannelsessøgende vil være rimeligt dækket ind med disse ture.	Forventet besparelse 103.000 kr. Silkeborg: 103.000 kr.	Ingen ekstraudgift for kommunen.	Århus. Silkeborg.
114 Horsens – Tørring	Ruten foreslås nedlagt. Betjening af Tørring Gymnasium skal dog vurderes	Ruten fortsætter som kommunalt finansieret rute. Region Midtjylland finansierer minimumsbetjening i en overgangsperiode af hensyn til uddannelsessøgende.	De kundemæssige konsekvenser afhænger af konkrete kommunale ønsker.	Forventet besparelse ca. 900.000 kr. årligt Besparelsen fordelt på kommuner: Horsens: 297.000 kr. Hedensted: 603.000 kr.	Merudgift Horsens Kommune: ca. 300.000 kr. årligt. Hedensted Kommune: ca. 600.000 kr. årligt. Regionen (overgang): 400.000 kr. Ved uændret kørselsomfang.	Horsens. Hedensted.
115 Århus – Hinnerup – Hadsten – Randers	Betjening af Vissing ophører.	Betjening af Vissing ophører. Som et alternativ foreslår Midtrafik etableret teletaxi eller omlægning af rabatroute.	Reduceret tilbud til borgere i Vissing hvor der er meget få kunder – afhængig af konkret løsning. Til gengæld bedre betjening mellem Hadsten og Randers på grund af hurtigere ruteforløb.	Forventet besparelse: 100.000 kr. årligt Favrskov: 100.000 kr.	Merudgifter for Favrskov Kommune anslået: 50.000 – 100.000 kr. årligt.	Favrskov. Århus. Randers.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
116 Århus – Skovby – Galten	Ruten foreslås omlagt for at betjene Sabro, som konsekvens af ændring på rute 111.					Gennemført fra 2009.
117 Horsens – Billund	Evt. koordineres med rute 114 Horsens – Tørring.	Muligheder undersøges.				Horsens.
119 Århus – Hornslet – Auning – Ørsted	Ruten rettes ud, så Mørke ikke betjenes, og så Ørsted, Vivild og Gjesing ikke betjenes.	Strækningen Ørsted – Allingåbro – Auning bibeholdes, men ingen kørsel via Mørke på de gennemgående ture og ingen betjening af Vivild og Gjesing da uddannelses-søgende til Randers kan benytte 213. I Mørke bibeholdes en række direkte ture på rute 119 ml. Mørke-Hornslet og Århus. Rute 217 Hornslet-Mørke-Rønne foreslås bibeholdt endvidere vil Grenaa-banen også være et tilbud. Samlet set en løsning om forventes at kunne tiltrække nye kunder pga. mindre ”omvejskørsel”. Indgår som del af Trafikplan Århus.	Reduceret betjening af Vivild, Gjesing og Mørke.	Forventet besparelse: 410.000 kr. årligt Syddjurs: 200.000 kr. Norddjurs: 210.000 kr.	-	Syddjurs. Norddjurs. Århus.
120 Århus – Rønne – Kolind – Grenaa	Strækningen Grenaa – Kolind nedlægges som regional strækning.	Der etableres minimumsbetjening svarende til 2 dobbeltture om morgenen og 3 om eftermiddagen. Skal ses i sammenhæng med rute 122 og Grenaa-banen, som kører uændret.	Reduceret betjening mellem Grenaa og Kolind.	Forventet besparelse: 217.000 kr. årligt Syddjurs: 55.000 kr. Norddjurs: 162.000 kr.		Syddjurs. Norddjurs. Århus.
124 Hammel – Hinnerup – Århus N	Ny rute foreslås etableret. Muliggøres af koordineringsforslag med rute 111 og 116.					Gennemført fra 2009.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
130 Ilskov – Sunds – Ikast	Ruten foreslås nedlagt.	Nedlægges som regionalrute. Fælles finansiering Herning og Ikast-Brande eller forlængelse af lokalrute 17 til Ilskov og Sunds.	Nogle kunder får busskift, hvis de fortsat vælger uddannelse i Ikast. Omfatter ca. 8000 årlige rejsende.	Nettobesparelse på ca. 420.000 kr. Herning: 315.000 kr. Ikast-Brande: 105.000 kr.	Udvidelse af lokalrute 171 koster ca. 150.000 kr.	Herning. Ikast – Brande.
202 Vejle – Horsens – Århus	Flere overvejelser om mulig udvikling af ruten.	Forslaget indgår som en del af arbejdet om samlet kollektiv trafikplan for Århus Kommune. Der arbejdes med forslag til ændret ruteforløb gennem Solbjerg.	Evt. bedre anvendelse af ruten gennem Solbjerg, der giver bedre betjening til dele af byen.			Århus. Horsens. Hedensted.
205 Vejle – Juelsminde	Svagt benyttede afgang nedlægges.	Svagt benyttede ture nedlægges i 2009 i henhold til aftalte principper herfor.	Reduceret betjening på tynde tidspunkter.			Hedensted.
209 Vejle – Rask Mølle – Brædstrup	Ruten foreslås nedlagt – herunder også teletaxa mellem Rask Mølle og Brædstrup.	Strækningen mellem Rask Mølle og Brædstrup nedlægges. Det foreslås at strækningen Regionsgrænsen – Rask Mølle opretholdes med kommunal finansiering.	Ingen betjening mellem Rask Mølle og Brædstrup. Der er meget få passagerer. Betjening mellem Vejle og Rask Mølle afhænger af endelig løsning	Anslået besparelse: 700.000 kr. årligt. Besparelsen vedrører kun kørsel i Region Midtjylland. Besparelsen fordelt på kommuner: Horsens: 63.000 kr. Hedensted: 637.000 kr.	Merudgifter for Hedensted Kommune anslået: 680.000 kr. årligt. Merudgifter for kørslen i Region Syd anslået: 424.000 kr. årligt.	Horsens. Hedensted.
211 Randers – Ørsted – Udbyhøj	Strækningen Ørsted – Udbyhøj foreslås nedlagt.	Der opretholdes en minimumsbetjening svarende til 2 dobbeltture om morgenen og 3 om eftermiddagen. Vil formentlig delvist kunne integreres med nuværende rabatrutekørsel og skabe et ret fornuftigt tilbud.	Reduceret betjening mellem Ørsted, Udbyhøj og Randers.	Forventet besparelse: ca. 245.000 kr. Norddjurs: 245.000 kr.		Norddjurs. Randers.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
212 Randers – Ryomgaard – Ebeltoft	Strækningen Ryomgaard – Ebeltoft foreslås nedlagt.	Strækningen Ryomgaard – Ebeltoft ophører som regional finansieret. Midttrafik undersøger, om rute 123 kan få bedre korrespondancer i Rønde til Randers, Ryomgaard og Kolind. Syddjurs Kommune og Midttrafik overvejer den samlede lokalrutebetjening i kommunen.	Afhænger af endelig løsning.	Forventet besparelse: ca. 1 mio. kr. Syddjurs: 1 mio. kr.	Ved uændret kørsel med kommunal finansiering: Udgift for Syddjurs Kommune ca. 1 mio. kr. Ved etablering af minimumsløsning: Udgift for Syddjurs Kommune ca. 500.000 kr. årligt.	Syddjurs. Norrdjurs. Randers.
213 Randers – Fjellerup – Grenaa	Strækningen Fjellerup – Grenaa foreslås nedlagt som regional strækning.	Strækningen opretholdes som regionalt finansieret strækning.				Randers. Norrdjurs.
214 Randers – Auning – Grenaa	Foreslås udrettet, så Ryomgaard ikke betjenes. Evt. X-bus betjening.	Ruten kører fortsat gennem Ryomgaard. På sigt kan det overvejes, at lade enkelte ture vende i Ryomgaard. På grund af begrænset pendling vurderes der ikke grundlag for X-bus Randers – Grenaa.	Ingen konsekvenser.			Randers. Norrdjurs.
215 Vejle – Silkeborg	Strækningen via Gjessø foreslås nedlagt.	Kørsel via Gjessø ophører ved køreplansskift 2009.	Reduceret betjening af Gjessø. Gjessø har bybusbetjening i øvrigt, men forbindelse mellem Gjessø og Them forsvinder.			Gennemført 2009.
217 Randers – Rønde	Strækningen Hornslet – Rønde foreslås nedlagt.	Ruten ændres ikke				Randers. Syddjurs.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
219 Vejle – Hornslyd – Rårup	Ruten foreslås nedlagt	Ruten nedlægges som regionalrute. Mulighederne for betjening mellem Hornslyd og Stouby ved hjælp af nuværende rabatrute vurderes. Rabatrute kan i så fald evt. opgraderes til lokalrute. Fra Stouby er der videreforbindelse til Vejle.	Reduceret forbindelse fra Rårup – og primært Hornslyd til Vejle.	Forventet besparelse: ca. 260.000 kr. Besparelsen vedrører kun kørsel i Region Midtjylland. Besparelsen fordelt på kommuner: Hedensted: 260.000	Evt. merudgifter til mere kørsel på rabat-/lokalrute afhænger af valgte løsning. Anslået merudgift for Hedensted Kommune ca. 200.000 kr. årligt	Hedensted.
221 Randers – Voldum – Hornslet	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten ophører som regional finansieret rute. Midttrafik udarbejder forslag til løsning på rute 221 med begrænset kørsel, samt forslag til mulig finansiering – herunder med regional medfinansiering i en overgangsperiode af hensyn til uddannelsessøgende. Skal ses i sammenhæng med at rute 217 Hornslet-Randers fortsætter uændret	Afhængig af endelig løsning, men formentlig generelt indskrænket drift. Løsning tilpasses uddannelsessøgende.	Forventet årlig besparelse, hvis Region Midtjylland nedlægger kørsel 1,5 mio. kr. Region Midtjylland finansierer i en overgangsperiode 3/5 af minimumsløsningen og modtager alle indtægter. Nettoudgift ved minimumsbejning 352.000. kr. Herefter bliver besparelsen på: 1.148.000 kr. Randers: 436.000 kr. Favrskov: 149.500 kr. Syddjurs: 562.500 kr.	Minimumsløsning: Indtægter: 440.000 kr. Udgifter: 1.320.000 kr. Nettoudg.: 880.000 kr. Kommunale udgifter ved minimumsbejning: Randers Kommune: 200.000 kr. Favrskov Kommune: 70.000 kr. Syddjurs Kommune: 265.000 kr.	Randers. Favrskov. Syddjurs.
223 Randers – Hammel – Silkeborg	Der overvejes at nedlægge rute/delstrækninger.	Udsat til 2012.				

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
230 Randers – Fårup – Hobro	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten ophører som regionalt finansieret rute. Der arbejdes videre med en model med delt finansiering mellem Randers og Mariagerfjord kommuner.	Afhænger af endelig løsning, men næppe de store konsekvenser.	Forventet årlig besparelse 905.000 kr. Randers: 905.000 kr.	Forventet merudgift for Randers Kommune: 905.000 kr. Afhænger dog af konkret løsningsforslag.	Randers.
235 Randers – Mariager – Hadsund	Spentrup betjenes ikke.	Ruten betjener fortsat Spentrup. Der arbejdes videre med en løsning med delt finansiering, men ellers nogenlunde samme kørselsomfang som nu. Regionen betaler kørsel nord for Spentrup og de gennemgående ture. Randers Kommune betaler kørslen Spentrup – Randers.	Afhængig af endelig løsning, men næppe de store konsekvenser.	Forventet årlig besparelse: 1.240.000 kr. Randers: 1.240.000 kr.	Forventet merudgift for Randers Kommune: 1,3 mio. kr.	Randers.
237 Randers – Gjerlev – Havndal – Hadsund	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten ophører som regionalt finansieret rute. Randers Kommune ønsker ruten bevaret. Region Midtjylland finansierer de 7 afgang der er på 918X. På sigt overvejes udvidet X-bus betjening.	Afhængig af endelig løsning.	Forventet årlig besparelse 1.350.000 kr. Randers: 1.350.000 kr.	Forventet merudgift for Randers Kommune 1.350.000 kr.	Randers.
306 Odder – Horsens	Ruten betjener ikke Gylling og Falling.	Gylling og Falling betjenes ikke med regionalrute. Det foreslås at der indstattes 2 ekstra ture til Odder på rabatroute. Mulighed for betjening med enkeltture søndag med regionalrute af hensyn til efterskole undersøges	Reduceret betjening af Gylling og Faling, hvor der er meget få kunder. Til gengæld bedre betjening mellem Odder og Horsens på grund af hurtigere ruteforløb. 5.000 passagerer mister deres bus.	Forventet besparelse: 250.000 kr. årligt. Odder: 250.000 kr.	Merudgift for Odder Kommune anslået: 100.000 kr. årligt.	Odder. Horsens.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
307 Vejle-Sdr. Ommø-Skjern	Sydtrafik har meddelt, at ruten nedlægges som regional rute fra K2009. I 2009 finansieres ruten i Region Syddanmark af Billund og Vejle kommuner.	På baggrund af Sydtrafiks meddelelse om nedlæggelse af rute 307 som regional rute er rutens regionale betydning i Region Midtjylland, herunder økonomi blevet revideret. Forslaget er herefter, at ruten nedlægges som regionalrute. Der foreslås oprettet en lokalrute Høven – Tarm – Skjern.	Ingen forbindelser Skjern-Vejle udover 2 daglige afgange med rute 907X. Ifølge tællinger er der kun få gennemrejsende på rute 307.	Nettobesparelse på ca. 750.000 kr. Ringk.-Skjern: 750.000 kr.	Nettoudgift til ny rute Skjern – Høven – Ørbæk er ca. 400.000 kr.	Ringk. – Skjern.
311 Silkeborg – Ry – Skanderborg	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten ophører som regionalt finansieret rute. Ruten fortsætter som kommunalt finansieret rute. Region Midtjylland finansierer minimumsbetjening i en overgangsperiode af hensyn til uddannelsessøgende. Silkeborg og Skanderborg aftaler en delt finansiering af resten af turene.	Næppe væsentlige konsekvenser – afhænger dog af konkret løsning.	Forventet besparelse: 1.400.000 kr. I en overgangsperiode finansierer regionen 3,5 ture på rute 311. Udgift 300.000 kr. Herefter er besparelsen på 1.100.000 kr. Skanderborg: 825.000 kr. Silkeborg: 275.000 kr.	Region Midtjylland finansierer 3,5 ture på rute 311. Udgift til Region Midtjylland: 300.000 kr. Udgift til Skanderborg Kommune: 825.000 kr. Udgift til Silkeborg Kommune: 275.000 kr.	Skanderborg-Silkeborg.
312 Ejstrupholm – Silkeborg	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges. Nedlæggelsen forventes at skabe et behov for dublering mellem Bryrup og Silkeborg Gymnasium på rute 215. Dette finansieres af Region	Bejning på strækningen ophører. Der er dog alternative muligheder til uddannelsessteder.	Besparelse: ca. 500.000 kr. Herfra skal trækkes udgifter til dublering på 215 – anslået 200.000 kr. årligt. Besparelsen fordelt på kommuner: Silkeborg: 180.000 kr. Ikast-Brande: 120.000 kr.		Ikast – Brande. Silkeborg.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
331 Skanderborg – Odder	Ruten betjener ikke Viring.	Viring betjenes ikke med regionalrute. Skanderborg Kommune arbejder videre på, at betjene de berørte områder Svinsager, Viring og Fruering med rabatroute. Der blev samtidig fremlagt forslag om betjening af gymnasielever fra Solbjerg med teletaxa i en overgangsperiode på 1-2 år. Midttrafik ser på muligheden for koordinering af korrespondancer mellem rute 202 og 331, så de berørte områder får et alternativ til den omlagte kørsel.	Reduceret betjening af Viring, hvor der er meget få kunder. Til gengæld bedre betjening mellem Skanderborg og Odder på grund af hurtigere ruteforløb.	Besparelse: ca. 400.000 kr. årligt. Skanderborg: 300.000 kr. Odder: 100.000 kr.	Evt. merudgifter for Skanderborg Kommune til udvidelser af rabatroute, samt evt. midlertidig teletaxa-betjening. Anslået merudgift 150.000 kr.	Skanderborg. Odder.
352 Ryomgaard – Bønnerup – Grenaa	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten opretholdes mellem Ryomgaard og Grenaa. Strækningen Ryomgaard – Bønnerup finansieres af Region Midtjylland og strækningen Bønnerup-Grenaa overgår til kommunal betjening, hvor rejsestrømmene vurderes til at være meget lokale. Stenvad betjenes ikke længere af ruten. Norddjurs Kommune indsætter minimumsbetjening mellem Bønnerup og Grenaa og løse Stenvad-problematikken – evt. via skolebuskørsel.	Reduceret betjening mellem Bønnerup og Grenaa. Men forbedret betjening mellem Ryomgaard og Bønnerup (bedre korrespondancer til/fra bus og tog i hhv. Glesborg og Ryomgaard).	Besparelse: 1,6 mio. kr. Norddjurs: 1,6 mio. kr.	Anslået udgift til kommunalbetjening: 500.000 kr.	Norddjurs. Syddjurs.
400 Sommerrute Djursland	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges fra sommer 2009.	Enkelte - primære turister - mister betjeningen. Der er dog alternative rejseveje.	Besparelse: 140.000 kr. (i 2009)		Nedlagt i 2009.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
502 Brædstrup – Skanderborg	Ruten foreslås nedlagt herunder også teletaxa.	Ruten ophører som regionalt finansieret rute. Der arbejdes videre med en løsning med fælles finansiering mellem Horsens og Skanderborg Kommune, med evt. indskrænkning i kørslen.		Besparelse: ca. 1,3 mio. kr. Besparelsen fordelt på kommuner: Horsens: 585.000 kr. Skanderborg: 715.000 kr.	Merudgifter ved uændret betjeningsomfang: Horsens Kommune: ca. 600.000 kr. Skanderborg Kommune: ca. 700.000 kr.	Horsens. Skanderborg.
506 Tørring – Jelling	Ruten foreslås nedlagt. Det foreslås at Regionen finansierer enkelte ture morgen og eftermiddag til bl.a. Tørring Gymnasium.	Ruten nedlægges. Der opretholdes regionalt finansieret kørsel til Tørring Gymnasium morgen og eftermiddag i en overgangsperiode. Evt. yderligere kørsel finansieres af kommunerne. Region Syddanmarks holdning til 2010 er ikke kendt.	Afventer stillingtagen i Region Syddanmark. Der kan dog blive tale om indskrænkninger på ruten.	Besparelse anslået 100.000 kr. årligt. Besparelsen vedrører kun kørsel i Region Midtjylland. Besparelsen fordelt på kommuner: Hedensted: 100.000 kr.	Merudgift for Hedensted Kommune ved uændret betjeningsomfang: 100.000 kr. Afhænger dog af konkrete kommunale bestillinger.	Hedensted.
508 Thyregod - Tørring	Ruten foreslås nedlagt. Det foreslås, at Regionen finansierer enkelte ture morgen og eftermiddag til bl.a. Tørring Gymnasium.	Ruten nedlægges. Der opretholdes regionalt finansieret kørsel til Tørring Gymnasium morgen og eftermiddag i en overgangsperiode. Resten overgår til kommunal finansiering. Region Syddanmarks holdning til 2010 er ikke kendt.	Afventer stillingtagen i Region Syddanmark. Der kan dog blive tale om indskrænkninger på ruten.	Besparelse anslået 110.000 kr. årligt. Besparelsen vedrører kun kørsel i Region Midtjylland. Besparelsen fordelt på kommuner: Hedensted: 110.000 kr.	Merudgift for Hedensted Kommune ved uændret betjeningsomfang: 110.000 kr. Afhænger dog af de konkrete kommunale bestillinger.	Hedensted.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
509 Ejstrupholm – Brædstrup	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges. Rute 523 tilpasses så passagerer fra rute 509 kan bruge den. Evt. bibeholdelse af en enkelt morgenforbindelse Ejstrupholm-Nørre Snede-Klovborg til Tørring gymnasium.		Nettoudgift for regionen er anslået 40.000 kr. årligt ved bibeholdelse af en enkelt tur om morgenen. Anslået besparelse ca. 240.000 kr. årligt Besparelsen vedrører kun kørsel i Region Midtjylland. Besparelsen fordelt på kommuner: Horsens: 48.000 kr. Hedensted: 33.600 kr. Ikast-Brande: 158.400 kr.		Horsens. Hedensted. Ikast – Brande.
513 Vejle – Tørring – (Brædstrup)	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges som regionalrute. Hedensted Kommune vurderer, om alternativerne er tilstrækkelige for gymnasieeleverne.	Reduceret betjening mellem Vejle og Tørring	Besparelse: ca. 190.000 kr. Besparelsen vedrører kun kørsel i Region Midtjylland. Besparelsen fordelt på kommuner: Hedensted: 190.000 kr.	Afhænger af evt. kommunale bestillinger.	Hedensted.
523 Tørring – Brædstrup	Ruten forventes styrket i forbindelse med nedlæggelse af 509 Ejstrupholm – Brædstrup.					

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

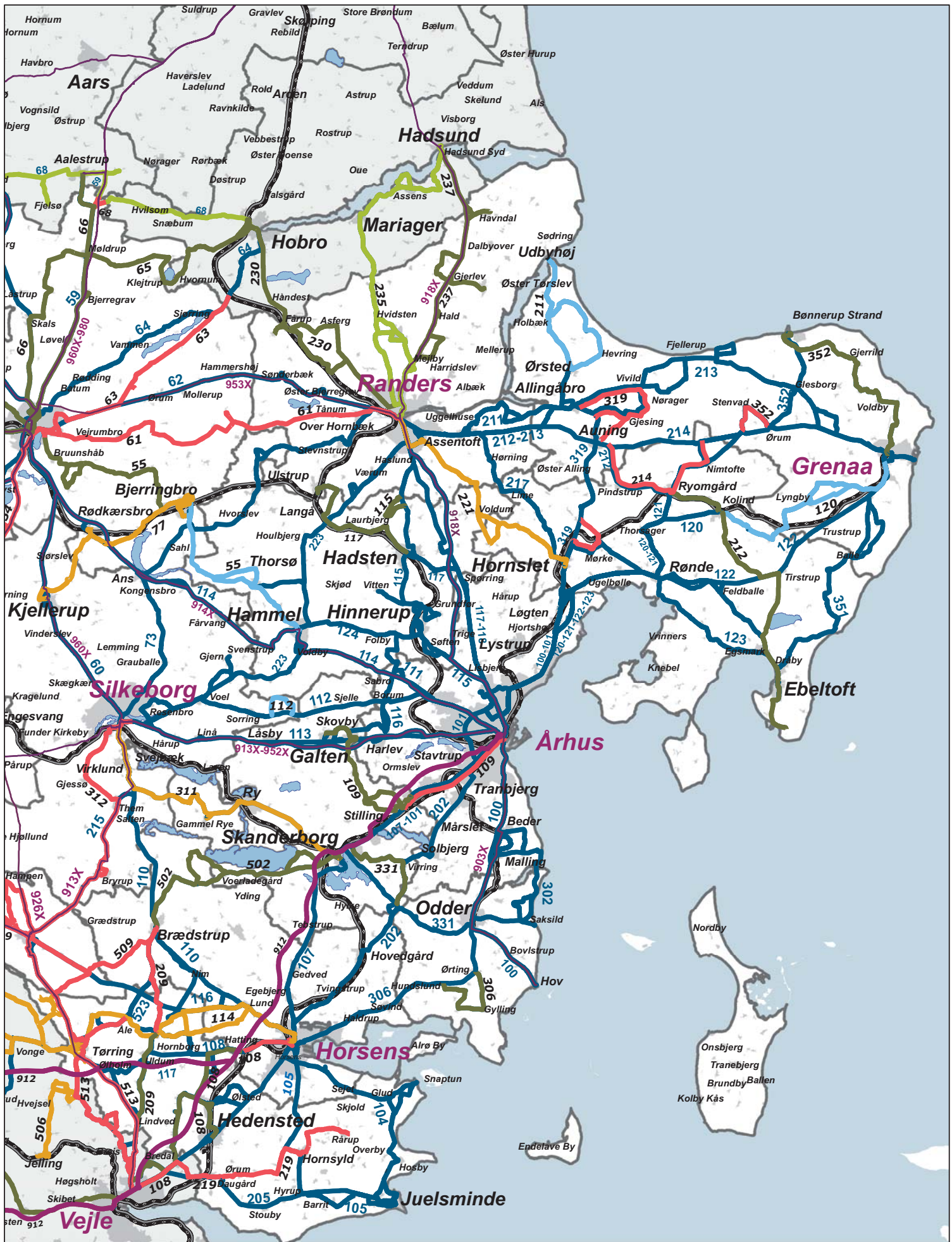
Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
908 X Herming- Brande- Billund	Ny X busrute, som forbinder Herming/MCH og Brande med Billund Lufthavn.	Gennemføres til køreplansskiftet i 2009.	Ny forbindelse Herming-Billund.	Udgift på ca. 150.000 kr. "Går op med 913X".		Gennemført 2009.
913 X Århus – Silkeborg – Esbjerg	Ruten betjener Billund i stedet for Brande.	Forslaget gennemføres fra 2009.	Der skabes forbindelse mellem Århus og Silkeborg til Billund Lufthavn. Tilsvarende forsvinder forbindelser til Brande.	Besparelse: 170.000 kr. "Går op med 908X".	Merudgift for Region Syddanmark: 170.000 kr.	Gennemført 2009.
914 X Århus – Viborg	Overvejelser om ændret ruteforløb.	Afventer erfaringer med rute 124.	-	-	-	-
918 X Århus – Randers – Aalborg	Det overvejes at flytte lynture fra 118 til 918X.	Forslag om flytning af lynture udskydes. NT har foreslået generel udvidelse på ruten så der bliver afgang hver time i dagtimerne på arbejdsdage (suppleret med afgang hver ½ time i myldretiden på delstrækninger), og afgang hver anden time om aftenen, i weekenden og i ferieperioder. Dette analyseres.	-	Pendlerrettet morgentur til Viborg er ikke prissat.	-	-
926 X Thisted – Viborg – Vejle	Der overvejes et stop i Engesvang og evt. større frekvens mellem Thorning og Viborg.	Der etableres stop i Engesvang og Nede Hvam og indsættes pendlerrettet morgentur til Viborg med stop i Thorning og Hvam. NT foreslår ruten udbygget, så der bliver afgang hver time i dagtimerne på arbejdsdage (suppleret med afgang hver ½ time i myldretiden på delstrækninger), og afgang hver anden time om aftenen, i weekenden og i ferieperioder. Dette analyseres.				

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
928 X Nr. Nissum – Lemvig – Holstebro – Viborg	Ruten foreslås nedlagt.	Strækningen Lemvig-Holstebro nedlægges på rute 928X. Strækningen Holstebro-Viborg opretholdes. Det skal undersøges, om der er potentiale for at forbinde rute 928X med Lemvig evt. via Struer. På hverdage er der i Holstebro forbindelse mellem 928X og 23/24 med en overgangstid på 20 min. På søndage opretholdes betjeningen på strækningen Lemvig-Holstebro, dog via Struer. Ændringerne planlægges gennemført til sommerkøreplansskiftet i 2009.	Ingen X bus forbindelser Lemvig-Holstebro på fredage. Omfatter få kunder.	Besparelse: 25.000 kr. Holstebro: 5.000 kr. Lemvig: 20.000 kr.	-	Holstebro. Lemvig.
953 X Randers – Viborg – Herning	Der arbejdes med forslag om betjening af Forskningscenter Foulum.	Der indsættes fra juni 2009 ekstra morgentur Randers – Viborg, der betjener Forskningscenter Foulum, og eksisterende tur om eftermiddagen omlægges så Foulum betjenes.	Styrket betjening for studerende og ansatte på Forskningscenter Foulum, der er bosiddende i Århus og Randers.	Bruttoudgift: 160.000 kr. (fra 2009).		Gennemført 2009.
960 X Aalborg – Viborg – Silkeborg	Det overvejes at forlænge ruten fra Silkeborg til Horsens. Desuden overvejes stop ved Møldrup ved landevejen.	Forslaget om at forlænge ruten er udsat, da det ikke vurderes at kunne gennemføres omkostningsneutral. NT foreslår ruten udbygget så der bliver afgang hver time i dagtimerne på arbejdsdage mellem Aalborg og Viborg (suppleret med afgang hver ½ time i myldretiden på delstrækninger), og afgang hver anden time om aftenen, i weekenden og i ferieperioder. Dette analyseres.	-	-	-	-

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
992 X Thisted – Hurup – Struer	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges. Det etableres anden betjening med andre ruter mellem Hurup og Thisted.	Berører kun få passagerer.	Nettobesparelse på ca. 300.000 kr. Struer: 300.000 kr.		Struer. Forventes gennemført 2010.
Ny X-Bus Århus – Horsens – Vejle	Etablering af X-bus kørsel med forsigtig opstart.	Forslaget er udsat, da det ikke vurderes at kunne gennemføres omkostningsneutralt.				
Ny X-bus Århus - Billund	Etablering af X-bus kørsel.	Analyse af kørselsbehov og forslag til kørselsstart i 2011 er under udarbejdelse.		Vurderes omkostningsneutralt		



Ændringsforslag vedr.
regionalbusser og x-bus

Bemærk farve på ruten:
sort = berørte strækninger
blå, grøn, violet = ikke berørte strækninger

- | | | | |
|--|-------------------------------------------------|--|---------------|
| | 1. Regional rute, minimum betjening | | X-bus |
| | 2. Regional medfinansiering (Overgangsperiode) | | Regionalruter |
| | 3. Nedlægges som regional rute | | Kommune |
| | 4. Kommunal finansiering (lokalrute) | | |
| | 5. Kommunal rute med regional finansieret andel | | |
| | 6. Xbus udvidelse (952X 912) | | |

1:360.000





Ændringsforslag vedr. regionalbusser og x-bus

Bemærk farve på ruten:
 sort = berørte strækninger
 blå, grøn, violet = ikke berørte strækninger

- 1. Regional rute, minimum betjening
- 2. Regional medfinansiering (Overgangsperiode)
- 3. Nedlægges som regional rute/Xbus
- 4. Kommunal finansiering (lokalrute)
- 5. Kommunal rute med regional finansieret andel
- 6. Xbus udvidelse (952X-912)

- X-bus
- Regionalruter
- Kommune

1:360.000

0 5 10 20
 Kilometer

Midttrafiknettet

-efterspørgsel og serviceniveau

Sammenfatning

Marts 2010

1 Sammenfatning

Baggrund

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

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

Det var en praktisk og nem arbejdsdeling i relation til at fastlægge, hvem der betaler for hvilken kørsel. Men det er ikke en konsekvent arbejdsdeling, der afspejler funktionen af de enkelte ruter, herunder om busserne løser regionale eller lokale arbejdsopgaver. KKR, Regionen og Midttrafik har udarbejdet et forslag til en fremtidig rutestruktur bestående af regionalt og lokalt finansierede ruter, som i denne udredning kaldes "det nye net". Forslaget, der endnu ikke er vedtaget, er begrundet i et ønske om besparelser, men har også til hensigt at opstramme betjeningsprincipper og reducere i linjer og afgange, der kun har et svagt passagerunderlag. Ændringsforslaget er blevet til ved en gennemgang af samtlige linjer og er baseret på erfaring og lokalkendskab. Der forventes en større omlægning af busbetjeningen i Århus Kommune. Denne indgår ikke fuldt ud i forslaget, men er i store træk omfattet.

Med denne udredning ønsker Midttrafik at kvalificere arbejdet med det ny net ved at etablere et bedre vidensgrundlag om efterspørgslen efter persontransport. Udredningen beskriver:

- *Efterspørgslen samlet set efter persontransport i Midtjylland*
- *Efterspørgslen efter regionalt orienteret persontransport i Midtjylland*
- *Konsekvenser for nuværende og potentielle brugere af det nye net*
- *Serviceniveauet i den kollektive transport regionalt og kommunalt*

I udredningen benyttes eksisterende datamateriale, og der arbejdes, så vidt det er muligt, med geografisk stedfæstede data. De data der benyttes er: bopæls- og uddannelsesadresser for unge til ungdomsuddannelser, pendlingsstatistik for personer under uddannelse eller i arbejde, goekodede turdata fra den national transportvaneundersøgelse, automatiserede opslag på Rejseplanen, GIS-kort med informationer om stoppestedslokaliseringer og linjeføringer, data fra det Centrale Virksomhedsregister samt udtræk fra Bygge- og Boligregistret.

Efterspørgslen samlet set

For unge som bruger kollektiv transport til *ungdomsuddannelser*, hvilket er størstedelen af unge som bor i en længere afstand fra uddannelsesstedet, ser man følgende rejsemønstre:

- Der er en betydelig efterspørgsel i *hele* regionen efter kollektiv transport til ungdomsuddannelser
- Traditionelle skillelinjer mellem de gamle administrative amtsgrænser ses stadig i efterspørgselsmønstret
- Efterspørgslen efter kollektiv transport til ungdomsuddannelser er i vidt omfang oplandstransport til de større byer. På trods af frit valg af studiested vælger størstedelen den nærmeste ungdomsuddannelse

Den *samlede* transportefterspørgsel efter *ungdoms- og videregående uddannelser* viser følgende mønster:

- Efterspørgslen er naturligt nok størst i regionens østlige del, med Århus og de mange videregående uddannelsespladser her som centrale rejsemål
- Der er tale om en betydelig ekstern efterspørgsel i relationen mellem Ålborg og Århus samt i en korridor Århus-Vejle-Sydover

Den *samlede* transportefterspørgsel efter *arbejdsrejser* viser følgende mønster:

- Der er en betydelig efterspørgsel *overalt* i regionen. Efterspørgslen er naturligt nok størst i regionens østlige dele, med Århus og de mange arbejdspladser her som en stor attraktion
- Der er ekstern efterspørgsel efter arbejdsrejser særligt i relationen mellem Ålborg og Århus samt i en korridor Århus-Vejle-Sydover. Relativt set er der dog ikke så stort et element af ekstern efterspørgsel efter arbejdsrejser, som der er efter uddannelsesrejser

Den *samlede* transportefterspørgsel efter *fritids- og indkøbsrejser* viser følgende mønster:

- Fritidsrejserne giver anledning til en relativt set større efterspørgsel på det overordnede vejnet end pendlerrejserne, hvilket har en sammenhæng med at fritidsrejser oftere er lange
- De lange fritidsture har et samlet set større volumen end de lange arbejds- og uddannelsesrejser
- Der er en betydelig efterspørgsel efter eksterne fritidsrejser mod Syddanmark via Vejle og nogen efterspørgsel mod Ålborg
- Der er relativt mange lange fritidsrejser i den vestlige del af regionen sammenlignet med den østlige del set i relation til lokaliseringstætheden i områderne
- Indkøbsrejser har en betydelig lokal koncentration med mange rejser internt i de større byer samt forholdsvis korte rejser fra oplande ind til byerne. Indkøbsrejser er udpræget lokale

Regional efterspørgsel

Det er ikke nemt entydigt at definere, hvornår transportefterspørgslen er lokal, og hvornår den er regional. I denne udredning er det gjort ud fra en opdeling efter, hvor store byer der rejses til eller imellem. Snitfladen er defineret således:

- De *overordnende/regionale ruter* skal overvejende tage sig af rejser med relation til de større byer, her defineret som byer med 3.000 eller flere indbyggere
- De *lokale ruter* skal overvejende tage sig af alle øvrige rejser enten i form af kortere lokalt orienterede rejser eller ved at føde ind til de regionale ruter

Der identificeres to forskellige former for rejsestrømme, som er centrale at betjene for de regionale ruter:

- *Mellembys*: Mellem byer større end 3.000 indbyggere
- *Oplands*: Fra oplandet til en by større end 3.000 indbyggere

Såvel oplande som byer afgrænses i udstrækningen som de gamle kommuner.

Rejsemønstret i Midtjylland er kompliceret og spredt i mange relationer og retninger. For at få et mere overordnet greb om rejserelationer er defineret 20 større byrelationer mellem 14 større byer, hvorimellem der ses nærmere på efterspørgslen.

For hver byrelation er opgjort, hvor stor transportefterspørgselen er mellem korridorens større byer (>3.000 indbyggere), samt hvor stor transportefterspørgslen er fra oplandet ind til de større byer i korridoren, som udspændes af de to byer i relationens ender. Der viser sig forskelle i relationerne:

- De volumenmæssigt store relationer knytter sig for størstedelens vedkommende til Århus
- Korridorerne Viborg-Randers og Viborg-Herning skiller sig ud som dem, der har mest oplandspræget efterspørgsel og mindst ren mellembys efterspørgsel
- I det store billede er der ikke meget store forskelle på fordeling på efterspørgslen efter forskellige rejseformål. Det gælder både for mellembys efterspørgslen og for oplandsefterspørgslen
- I relationerne knyttet til Århus, mod Djursland undtaget, ser man dog et større element af arbejdsrejser end, når man kommer længere vest på, hvor fritidsrejserne har en relativt set større andel af disse lange rejser

Det nye net

Forslaget til det nye net omfatter ændringer i den nuværende regionale rutestruktur, hvor de 107 linjer med tilsammen knap 20 millioner passagerer pr. år (i 2008) berøres således:

- Syv linjer med tilsammen 1% af passagererne *nedlægges* helt
- 12 linjer med tilsammen 4 % af passagererne *nedlægges* og samtidig sker en *opgradering på andre linjer*
- Otte linjer med tilsammen 5 % af passagererne *udtyndes*
- Seks linjer med tilsammen 12 % af passagererne *udrettes*
- 16 linjer med tilsammen 9 % af passagererne *skifter ejer* fra region til kommuner uden betjeningsmæssige ændringer
- Fem linjer med tilsammen 2 % af passagererne *skifter ejer* fra region til kommuner, og samtidig sker der en *udtynding*
- 49 af linjerne med tilsammen 58 % af passagerne sker der *ingen ændringer* med
- Fire linjer med tilsammen 9 % af passagererne *opgraderes*

Forslaget er endnu ikke konsekvensbehandlet i kommunerne. Forudsætningen om, at kommuner helt eller delvist overtager nuværende regionale ruter, kan vise sig ikke at være realistisk. Eller det kan vise sig, at kommuner nok overtager regionale ruter, men som konsekvens og for at få budgetterne til at holde reducerer andre steder – fx. i bybusserne. De samlede passagermæssige konsekvenser vil så være anderledes end i denne beregning, hvor det forudsætter at kommuner helt eller delvist overtager nogle af de regionale ruter, og at det sker uden konsekvenser for udbudet af anden lokal bustransport.

Med udgangspunkt i den linjevise gennemgang af forslaget til nyt regionalt rutenet er det beregnet, at konsekvenserne set fra de nuværende passager er:

- *Negative*, dvs. betyder serviceforringelse, for 8 % af de nuværende passagerer
- *Positive*, dvs. betyder serviceforbedring, for 10 % af de nuværende passagerer
- *Både/og*, dvs. serviceforringelse for nogen og serviceforbedring for andre, for 24 % af de nuværende passagerer
- *Neutrale*, dvs. ikke har betydning for 58 % af de nuværende passagerer

For den knap en tiendedel der berøres negativt, er der tale om, at "deres" linjer udtyndes, så der kommer færre afgang. Det giver en udfordring i, at de tilbageværende afgang meget præcist tilpasse de store rejsestrømme og deres tidsmæssige efterspørgsel.

Den tiendedel af passagererne, der berøres positivt, er for størstedelen folk, som oplever at få flere busafgange og dermed flere valgmuligheder for, hvornår man vil rejse.

Knap en fjerdedel af de nuværende passagerer ligger i kategorien både/og, hvor de oplever enten forringelser eller forbedringer eller for nogles vedkommende begge dele. Hvis en linje udrettes, vil nogle få længere at gå, til gengæld kommer flertallet hurtigere frem.

Man kan ikke konkludere, at fordi nogenlunde lige så mange berøres negativt som positivt, så er forslaget samlet set neutralt. Blandt dem der berøres negativt er der flere som helt mister deres busbetjening, hvilket vanskeligt kan sammenlignes med dem, der får det bedre på en i forvejen højfrekvent linje.

Service niveauer

Hvilken service man lokalt ønsker at give befolkningen kan godt variere fra kommune til kommune. I udredningen foretages en kortlægning som en slags hjælp til selvhjælp for, at kommunerne kan se, hvordan deres overordnede service er, når den måles på centrale parametre som: Afstand til stationer og stoppesteder, rejsetid og skift til centrale rejsemål samt antallet af bus- og toglinjer, der kan nås indenfor en vis afstand af boliger og arbejdspladser.

Ingen af de servicemål, der opstilles, er i sig selv ideelle. Det nytter fx ikke, at man har kort gangafstand til en bus, hvis den kun kører sjældent og i den forkerte retning. Det er imidlertid ikke muligt at opstille sammensatte mål, der på én gang opfanger alle de forhold, der tilsammen giver en god service.

For den samlede *region* finder man bl.a. følgende overordnede serviceniveauer:

- 89 % af alle boliger har et stoppested eller en station indenfor en rækkevidde af 600 meter i luftlinjeafstand
- 91 % af alle arbejdspladser har et stoppested eller en station indenfor en rækkevidde af 600 meter

For *kommunerne* finder man bl.a. følgende forskelle i serviceniveauer:

- De store bykommuner dominerer naturligt nok blandt kommuner med god tilgængelighed. I Horsens, Randers, Silkeborg, Århus, Viborg og Struer kan således mere end 85 % af arbejdspladserne nås indenfor en afstand af 400 meter
- Ringkøbing-Skjern Kommune er den eneste, hvor mindre end 70 % af arbejdspladserne ligger indenfor en afstand på 400 meter til den kollektive transport

Kommissorium for Trafikstyregruppe

Baggrund og formål

Region Midtjylland har besluttet, at de planlagte besparelser på 15 mio. kr. i 2009 på det kollektive rutenet udskydes fra 2009 til 2010, idet der dog allerede i 2009, i dialog mellem kommunerne og Region Midtjylland, kan ske en reduktion af afgang på udvalgte ruter. (De planlagte besparelser for rutenettet var i det oprindelige forslag 15 mio. kr. i 2009 (halvårsvirkning), 27 mio. kr. i 2010, 35 mio. kr. i 2011 og 43 mio. kr. i 2012).

På møde i Det Regionale Kontaktudvalg den 29. august 2008, blev det besluttet nedsætte en administrativ styregruppe (herefter benævnt trafikstyregruppe) med repræsentanter fra Region Midtjylland, kommunerne og Midttrafik, der inden 1. april 2009 skal udarbejde et samlet forslag, der imødekommer de rammer, bestillerne har angivet.

Opgaven for trafikstyregruppen

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

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

Trafikstyregruppen har i relation hertil defineret tre centrale opgaver:

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

Organisering

Der er delt formandskab i styregruppen mellem kommuner og region. Formandskabet har det overordnede ansvar for processen og for den endelig tilbagemelding til det Regionale Kontaktudvalg. Styregruppens medlemmer har i øvrigt ansvaret for at referere tilbage til deres respektive baglande (dvs. Region Midtjylland, Kommunaldirektørnetværket og Midttrafik).

Styregruppen har mulighed for at nedsætte projektgrupper med en projektleder, der refererer til formanden/andet medlem af for styregruppen.

Styregruppen består af følgende personer:

1. Lasse Jacobsen, kommunaldirektør Viborg kommune
2. Flemming Juel-Nielsen, Direktør Ringkøbing-Skjern
3. Niels Schmidt, Vej og Trafikchef, Århus.
4. Lars Hansson, Direktør, Region Midtjylland
5. Henrik Brask, Afdelingschef, Region Midtjylland
6. Jens Erik Sørensen, Direktør Midttrafik
7. Henning Nielsen, Afdelingsleder Midttrafik
8. Jonna Holm Pedersen, KKR konsulent og Peter Hermansen, Udviklingskonsulent, Region Midtjylland, er sekretærer for arbejdsgruppen.

Aktivitetsplan for trafikstyregruppen.

Foreløbig aktivitetsplan for aktiviteter mellem møderne i Trafikstyregruppen, samt mødeplan	
Aktivitet	Opgave / Ansvar
30. oktober. 1. møde, Hinnerup	
Brev til kommunerne med orientering om den aftalte proces. Midttrafik udarbejder udkast hertil.	Midttrafik
2. december. 2. møde i Viborg	<ul style="list-style-type: none"> - Godkendelse af referat - Drøftelse af den igangværende kommunerunde. Oplæg ved Midttrafik. - Drøftelse af præsentation af styregruppens arbejde og processen efter den 1. april 2009 - Drøftelse af kommissorium og aktivitetsplan for trafikstyregruppen
Midttrafik går i gang med kommunerunden og gennemfører denne i december 2008 – januar 2009. Herefter forelægges resultatet (bestillinger, økonomi, og alternativer) for styregruppen i februar måned.	Midttrafik. (Region Midtjylland deltager i møderne)
Tirsdag den 27. januar 2009, 3. møde i Viborg	<p>Status over kommunerunde</p> <p>Overblik over eventuelle "knaster"</p> <p>Overblik over hvilke principper der er fundet i forløbet.</p> <p>Råskitse/disposition til afrapportering.</p> <p>Oplæg om bestillerrollen (Jens Erik Sørensen)</p>
Mandag den 2. marts 2009, 4. møde i Viborg	<p>Udkast til afrapportering</p> <p>Overblik over hvad der er afsluttet og hvad der skal drøftes politisk</p> <p>Forskellige scenarier som følge af køreplansskifte 1. januar 2010 / 1. juni 2010</p>
Mandag den 23. marts 2009, 5. møde i Viborg	
<i>Ekstraordinært møde den 27. marts 2009 i Kommunaldirektørnetværket.</i>	<p>Udkast til afrapportering for rku-medlemmerne</p> <p>Oplæg til politiske drøftelser</p> <p>Forskellige scenarier af køreplansskifte 1. januar 2010/1. juni 2010</p> <p>Processen efter 1.april og frem til 26. juni 2009.</p>
<i>Afrapportering april 2009 (medlemmer af RKU)</i>	<p>Fremlæggelse af rapport</p> <p>Drøftelse af principper/særlige temaer til politisk behandling</p> <p>Drøftelse af proces frem til RKU mødet den 26. juni 2009.</p>

Århus, 12. maj 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag 21. maj 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 5

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
11. maj 2010	1-25-01-1-08	Michael Steinberg	msg@midttrafik.dk	87 40 82 22

Notat om status for Rejsekortet

I 2003 blev Rejsekort A/S dannet af DSB, Metroselskabet, trafikselskaberne på Sjælland (nu Movia), Nordjyllands Trafikselskab (NT) og det tidligere Vejle Amts Trafikselskab (VAT), til udvikling af et rejsekortsystem. Rejsekortet er et nyt elektronisk kort, der både virker som billet og som betalingsmiddel i både bus, tog og Metro. Med penge på kortet skal kunderne foretage check ind ved indstigning og check ud efter rejsen, hvorefter systemet automatisk udregner en pris for hver rejse og giver rabat efter rejsevaner. Der indføres også et fastprisprodukt, som ligner det nuværende periodekort. Rejsekortet skal erstatte alle nuværende billetter og kort.

Midttrafik medvirker i rejsekortprojektet gennem forpligtigelser overført fra det tidligere VAT. Fynbus og trafikselskabet på Bornholm har ikke taget endelig stilling til Rejsekortet.

I 2005 indgik Rejsekort A/S en aftale med en leverandør om udvikling og drift af Rejsekortssystemet. Oprindeligt skulle kortet være klar til at blive taget i brug i hele landet i 2009. Siden projektstart har udviklingen og leveringen af dele af systemet været præget af gentagne forsinkelser. Leverandøren har erkendt, at de har undervurderet opgavens omfang, idet systemet har vist sig at være mere kompliceret at udvikle end først antaget. De hidtidige forsinkelser er reguleret gennem fire tillægsaftaler. Siden har leverandøren meddelt, at den endelige version af systemet, som skal ligge til grund for udrulning i hele landet, forventes yderligere forsinket 1 år, således at hele systemet bliver 2 år forsinket.

Økonomi

På trods af stærk utilfredshed med udviklingsforløbet, har ejerkredsen bag Rejsekort A/S indtil videre valgt at fortsætte projektet. Gennem tillægsaftalerne, er der indført skærpede krav til leverandøren, samtidig med, at der er aftalt forbedringer af systemet. Hermed er der opnået et bedre og mere moderne system sammenlignet med aftalen fra 2005.

Forsinkelserne medfører en række afledte ekstraudgifter for ejerne bag rejsekortet. På grund af projektets kompleksitet, har der vist sig et behov for en større organisation hos Rejsekort A/S. Hertil kommer udgifter til at holde rejsekortorganisation og driften af de leverede delsystemer kørende i de 2 år projektet er forsinket siden 2005. Ved eventuel fuld tilslutning skønnes ekstraomkostningerne på grund af forsinkelserne for Midttrafik, og dermed for bestillerne, at udgøre ca. 1 mio. kr. om året over en periode på 15 år.

Test af rejsekortet og udrulning

Der har været gennemført test siden december 2007 i Vestsjælland, og senest udvidet til en udvalgt strækning i Sydsjælland. Der er nu over 1.600 kunder, som benytter rejsekortet som daglig billet og betalingsmiddel i både tog og busser. Der er foretaget 60.000 rejser med rejsekort, og der er solgt over 250.000 enkeltbilletter i busser og automater gennem rejsekortudstyret. Set fra kundernes side virker systemet generelt godt.

I Vest- og Sydsjælland er installationsarbejdet med opsætning af rejsekortudstyr på stationer og i busserne afsluttet, og i hovedstadsområdet langt fremskredet. I Nordjylland er arbejdet med installation af udstyr i garageanlæg, på stationer og i busser påbegyndt.

Det er besluttet, at igangsætte en faseopdelt udrulning og ibrugtagning af rejsekortet i busser og tog i Vest- og Sydsjælland. I efteråret 2010 forventer NT og DSB at igangsætte en prøvedrift med

testkunder i Aalborg området. Version 4 af rejsekortsystemet understøtter den aktuelle udrulningsstrategi. Ved udgangen af 2010 forventes over 50.000 kunder at benytte rejsekortet.

Der forestår i øjeblikket et intensivt arbejde omkring den endelige systemleverance - Version 5, som fra efteråret 2011 skal danne grundlag for udrulning i Hovedstadsområdet og i resten landet. Version 5 indeholder bl.a. et fuldt økonomisystem og en række produkter der understøtter, at rejsekortet kan blive landsdækkende.

Statens rolle

I Lov om Trafikselskaber er der hjemmel til, at trafikoperatørerne i Danmark kan samarbejde og indgå aftaler om at udvikle og drive elektroniske systemer for billettering. Det betyder, at lovgivningen understøtter et fælles landsdækkende rejsekortsystem, men at det er trafikoperatørerne, som har ansvaret for udvikling og drift.

På grund af de store investeringsomkostninger omkring rejsekortet, har bestillere i Midttrafik efterlyst muligheden for statslig medfinansiering. I foråret 2008 skrev Midttrafik til Danske Regioner og KL, med ønske om, at medfinansiering blev taget op overfor staten. I deres svar, mente Danske Regioner og KL ikke, at Midttrafik kan forvente særbehandling i forhold til de øvrige trafikselskaber, som allerede var tilsluttet.

Forsinkelserne og økonomien omkring rejsekortprojektet har i starten af 2010 været genstand for interesse hos Danske Regioner og KL, med mulighed for, at rejsekortet bliver inddraget i økonomiforhandlingerne for 2011 med staten.

Fra regering og folketing er der en generel forventning om, at rejsekortet bliver landsdækkende inden udgangen af 2012. Det er senest kommet til udtryk i Redegørelse om kollektiv trafik April 2010, fremsat af Transportministeren, hvor følgende fremgår:

"Rejsekortet forventes udrullet i hele landet senest i 2012, men endnu har ikke alle trafikselskaber tilsluttet sig. Både BAT, Fynbus og Midttrafik (med undtagelse af dele af det gamle Vejle amt) er således endnu ikke med i projektet. Regeringen har det mål, at rejsekortet skal være landsdækkende i 2012, men det kræver, at de resterende trafikselskaber snart tilslutter sig. Regeringen vil derfor følge udviklingen i projektet nøje".

I løbet af sommeren 2010 vil trafikselskaberne, som er med i rejsekortsamarbejdet, rette henvendelse til Transportministeren med henblik på, om staten kan gå ind med mere støtte til rejsekortprojektet, bl.a. ved at stille garanti for lån.

Beslutningsprocessen i Midttrafik

Midttrafiks bestyrelse har flere gange behandlet spørgsmål omkring rejsekortet. På møde 17. april 2009, blev det besluttet, at Midttrafik tilslutter sig projektet i fuld skala, når rejsekortet har vist sig fuldt funktionsdueligt, og at Midttrafik inddrager bestillerne, inden der træffes endelig beslutning. Bestyrelsen havde 12. marts 2010 en temadrøftelse omkring rejsekortet.

En mulighed er, at se på, om der med Version 4, er tale om et fuldt funktionsdueligt rejsekortsystem. Hvis den aktuelle tidsplan holder, vil en succesfuld udrulning i Vest- og Sydsjælland betyde, at over 50.000 kunder kommer til at benytte rejsekortet ved udgangen af 2010. Efter en forudgående dialog med bestillerne, kan rejsekorttilslutning således blive behandlet i Bestyrelsen omkring årsskiftet 2010/11, og med mulig ibrugtagning inden udgangen af 2012.

En tilslutning på dette tidspunkt vil have nogle fordele. Planlægningen kan igangsættes, så udrulningen i Midttrafik kan gennemføres i direkte forlængelse af den koordinerede landsdækkende udrulning, og herved udnytte det momentum der er skabt. Hertil kommer, at Midttrafik gennem fuld tilslutning, vil få mere indflydelse på en række centrale beslutninger, som træffes omkring rejsekortet. Det omfatter principielle forhold fx aktionæroverenskomst, tilslutningsaftaler og Bus & Tog aftaler, økonomiske dispositioner, men også omkring markedsføring, kundeservice, rejsebestemmelser mv. En ibrugtagning inden udgangen af 2012 vil desuden ligge indenfor den målsætning, som regeringen har meldt ud.

En anden mulighed er, at afvente en behandling af Midttrafiks tilslutning til Version 5 har vist, at det virker. Hvor rejsekortet kan tages i brug fuldt ud på Version 4 i delområder, så kan rejsekortet først tages i brug i Hovedstadsområdet og på landsdækkende rejser, når Version 5 er godkendt og leveret.

Ulempen er, at Version 5 først viser, om det er funktionsdueligt tidligst i anden halvdel af 2011. På dette tidspunkt vil rejsekortet, efter planen være taget i brug i Nordjylland, i dele af Sydtrafik og på regionale togstrækninger. Efter eventuel beslutning om tilslutning i Midttrafik må der påregnes 1 - 2 år til at forberede implementeringen, hvormed rejsekortet i givet fald først kan tages i brug i Midttrafik i 2013.

En overgangsperiode på flere år, hvor der er indført rejsekort på togrejser og busser i naboregioner, men ikke på Midttrafiks ruter, vil have en række konsekvenser. Bus & Tog takstsamarbejdet, som eksisterer i dag, vil ophøre til gene for kunder, som rejser med både tog og bus i Midttrafiks område. I praksis vil det betyde, at omstigningsmulighederne på samme rejsehjemmel vil blive væsentlig indskrænket. Hvis en kunde ønsker at opnå rabat på en togrejse mellem fx Silkeborg og Århus, kan der kun benyttes rejsekort, mens der på en returrejse med bus, kun kan opnås rabat ved brug af klippekort eller periodekort. I overgangsperioden vil Bus & Tog takstsamarbejdet udelukkende omfatte kontant/enkeltbilletter.

En lang overgangsperiode vil også påvirke kunderne, der rejser på tværs af regionerne med X Bus eller andre krydsende ruter, hvor brugen af rejsehjemmel og opnåelse af rabat vil afhænge af udstyret i busserne og hvilket trafikskelskab, der administrerer ruterne. En senere ibrugtagning af rejsekortet vil også betyde, at Midttrafik, og hermed bestillerne, får øgede udgifter til sikre stabil drift omkring det eksisterende billetteringssystem.

Fyn

Tilslutning til rejsekortet, har endnu ikke været genstand for behandling i bestyrelsen for Fynbus. Hvor Midttrafik indenfor en kortere årrække står overfor en nødvendig reinvestering på grund af et aldrende og nedslidt billetteringssystem, har Fynbus i 2008 indført deres eget elektroniske rejsekort - KVIKKortet. Der er her tale om et smallere produkt i forhold til rejsekortet, og som kun kan bruges i busserne på Fyn. Der udstedes fortsat almindelige periodekort til rejser på Fyn. Rejsekortet og KVIKKortet vil ikke kunne samles i ét system.

Fynbus forventer tilslutning til rejsekortet, når det har vist at det virker, og når deres eget kortsystem er afskrevet.

Midttrafiks Business Case

I Midttrafiks Business Case fra januar 2009 fremgår det, at investeringen er på ca. 180 mio. kr. til aktier, ansvarlig lån og udstyr. Det er anslået, at der vil være årlige driftsomkostninger (netto) på ca. 12 mio. kr. Det består af udgifter på ca. 26 mio. kr. til drift og vedligeholdelse som skal betales til Rejsekort A/S, men hvor ca. 14 mio. kr. modregnes. Det sidste omfatter et skøn over årlige besparelser i administrationen, sparet tilskud til rutebilstationer, færre udgifter til salgsprovision ved agentsalg, sparede udgifter til tællinger mv. Der er mulighed for, at investeringen kan lånefinansieres. Administrationen vil udarbejde en ny Business Case i juni/juli 2010, som forventes at vise, at projektet er endnu dyrere.

Århus, 12. maj 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag 21. maj 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 6



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
11. maj 2010	1-21-3-09	Niels Henrik Næsselund	nhn@midttrafik.dk	8740 8239

Notat om temaer i budget 2011

Midttrafik har en række særskilte forretningsområder med hver sit budget.

Langt det største er den kollektive bustrafik, hvor udgifterne er budgetteret udgifterne er budgetteret til 1.418,2 mio. kroner, og indtægterne til 641,3 mio. kr. i 2011.

Der er lavet ruteøkonomi, som gør, at udgifterne er der styr på. Udgifterne til busselskaberne påvirkes af kontraktens betalingssatser. Det forventes, at udgifterne stiger fra 2010 til 2011 med ca. 2,2 %

Midttrafik er ved at indhente oplysninger om busselskabernes dokumenterede fremadrettede merudgifter ved, at cross border leasing er afskaffet 1. januar 2010. Når de kendes, vil de blive indarbejdet konkret i budget 2011.

Udgifterne påvirkes væsentligst af det kørselsomfang og serviceniveau, som regionen og kommunerne fastlægger. Som det fremgår af et andet dagsordenspunkt om regionens besparelser, har hverken region eller kommunerne truffet beslutning herom. Regionens forventede nettobesparelse på 43 mio. kr. indarbejdes i regionens driftsbudget for 2011. Kommunernes egne besparelser på nuværende kørsel og evt. kompenserende foranstaltninger for regionens besparelser indarbejdes, når der er truffet politisk beslutning herom.

Udbud

Udgifterne vil endelig blive påvirket af kommende udbud.

I 2011 forventes udbud af kørsel i Horsens, lokal- og skoleruter i Silkeborg og i Lemvig. Når Århus Kommune har vedtaget sin trafikplan, skal en betydelig del af kørslen i Århus Kommune også udbydes.

Det er fortsat uafklaret, om kørslen efter VAFT's 3. udbud forlænges med et år til 2012 eller skal udbydes i 2011. Det vil påvirke udgifterne for regionen, Viborg og Skive.

Ud fra mange udbud, Midttrafik har gennemført, kan der ikke udledes en bestemt tendens - nogle steder er udgifterne steget, andre steder faldet. Der er fortsat markant konkurrence mellem busselskaberne.

Når resultatet af de forskellige udbud kendes, indarbejdes det i bestillerens budget.

Lovgivning

Midttrafik har ikke kendskab til ny lovgivning, som vil forøge udgifterne for den kollektive trafik - sådan som tilfældet var med omlægning af energiafgiften (stigning på 9,8 %), og afskaffelsen af cross border leasing (ca. 5,6 %). Kommuner og region blev kompenseret gennem DUT for dette.

Indtægter

Indtægterne påvirkes først og fremmest af kundernes brug. Når kørselsomfanget reduceres, falder indtægterne. Når beslutning herom kendes, indarbejdes et fald i indtægterne.

Efter en del års tilbagegang, viser indtægtstallene for 1. kvartal i 2010 tegn på fremgang. Indtægterne i de første måneder af 2010 ligger 6 % over samme måneder i 2009. Når der er gået et halvt år, kan Midttrafik bedre estimere effekten for 2010 og 2011.

I 2011 gennemføres en takststigning på 1,7 %. En forsigtig vurdering af indtægtsudviklingen i 2011 er derfor, at stigningen på 1,7 % på taksterne kun vil give merindtægter på 1 %.

Det generelle takststigningsloft for 2011 er af Trafikstyrelsen udmeldt til 0,0 %. Dog kan en uudnyttet del af takststigningen fra 2010 overføres til efterfølgende år. Takststigningsloftet for 2011 er for Midttrafiks vedkommende udmeldt til 1,7 %, hvilket svarer til den uudnyttede del af takststigningsloftet for 2010. Administrationen vil foreslå en takststigning pr. januar 2011 på 1,7 %.

Indtægterne i busdriften er grundlæggende baseret på følgende generelle forudsætninger:

- Regnskab 2009 – busdrift. Der er i forslaget til indtægtsbudget taget udgangspunkt i Midttrafiks regnskab for 2009, og den anvendte indtægtsfordeling. Alle indtægter ved busdrift er i budgetforslaget indarbejdet på grundlag af de faktiske indtægter fra regnskabet 2009 og indtægtsfordelt mellem bestillerne efter samme principper som i regnskabet for 2009.
- Regionens effektiviseringer. Virkningerne af Regions Midtjyllands ønske om årlige besparelser på det regionale rutenet er endnu ikke indregnet i budget 2011. Forslaget medfører blandt andet reduktion i den regionale kørsel på 120.000 køreplantimer.
- Trafikplan Århus. Trafikplan Århus foreslår at "viske tavlen ren" i forhold til den eksisterende bustrafik og i stedet opbygge et helt nyt busnet. Trafikplanen har været i høring i løbet af april måned 2010 og det er forventning, at planen kan forelægges til politisk afgørelse inden sommerferien 2010. Budgetforslaget for 2011 tager endnu ikke højde for virkningerne af "Trafikplan Århus."

Måtte flere kommuner beslutte sig for gratiskørsel, vil det blive indarbejdet som indtægtsfald i deres budgetter.

Variabel kørsel

Indenfor variabel kørsel (handicapkørslen) forventes udgifterne at stige med ca. 1,6 mio. kroner, og indtægterne – i form af egenbetaling – med ca. 1 mio. kroner. Der er generelt forudsat en aktivitetsstigning på ca. 10 % baseret på de foreløbige erfaringstal. Den variable kørsel uden for Århus Kommune udbydes årligt.

Midtjyske Jernbaner

Udgangspunktet for Midtjyske Jernbaners driftsbudget for 2011, er det vedtagne budget for 2010. Driftsbudgettet fremskrives med pris- og lønudvikling for Danske Regioner (regional udvikling). Danske Regioner har p.t. ikke offentliggjort fremskrivningssatsen for 2011. Midttrafik har i budgetforslaget skønnet en fremskrivning på 3,0 %.

Det skal bemærkes, at der i forbindelse med budgettet for 2010 er indregnet en merudgift på 0,4 mio. kr., til dækning af Midtjyske Jernbaners omkostninger til lokoføreruddannelsespuljen. Midtjyske Jernbaner har haft merudgifter i regnskab 2008 og 2009 pga. ny lovgivning (lønsam) og merudgifter til pensioner m.m. Midttrafik har på denne baggrund haft drøftelser med Region Midtjylland om en revision af budget 2010. Det er p.t. uafklaret om der skal foretages budgetkorrektion, og det foreliggende budgetforslag har endnu ikke indregnet en evt. korrektion.

Trafikselskabets budget

Trafikselskabets budget for administration og fælles aktiviteter (markedsføring, information, salg osv.) udgør i 2010 ca. 127 mio. kr. (inkl. rejsekort, letbane m.m.). Midttrafik har de laveste omkostninger målt i forhold til omsætning – sammenlignet med øvrige trafikselskaber i kraft af de effektiviseringer, der er lavet.

I første omgang reguleres budgettet med P/L, der fra 2010 til 2011 i øjeblikket er opgjort til at være 1,8 %. Der kan ske ændringer, og den endelige regulering vil først foreligge omkring juni. Bestyrelsen drøftede på mødet 16. april 2010, at rammen i et vist omfang skal hænge sammen med ydelsen (kørslen), og når der reduceres, skal budgettet også justeres. Direktionen har lavet ansættelsesstop og vil udarbejde forslag til Bestyrelsen med henblik på yderligere effektivisering. Markedsføring vil være undtaget.

Herudover vil Midttrafik gennemføre en effektiviseringsgevinst i koordineret kørsel på 10 %, når de to kørselskontorer fusioneres i 2012.

Letbanen i Østjylland

Letbanesekretariatets budget for 2010 er på 2,5 mio. kr. Budgettet finansieres ved særskilt bidrag fra Region Midtjylland og de kommuner, der deltager i Letbanesamarbejdet. Som udgangspunkt videreføres sekretariatets budget for 2010 i 2011. Forslag herom vil blive fremlagt i Letbanesamarbejdets styre- og følgegruppemøder i juni 2010.

I 2010 er anlægsforberedelserne for etape 1 igangsat efter særskilt frigivelse af anlægsmidler fra Århus Kommune, Transportministeriet og Region Midtjylland. Staten og Århus Kommune har foreløbig givet tilsagn om frigivelse af 10 mio. kr. i 2010. Budgettet til påbegyndelse af projektering af etape 1 administreres frem til den forventede dannelse af et anlægsselskab i 2010 af Midttrafik og Letbanesekretariatet, idet der er etableret en etape 1 styregruppe med deltagelse af Transportministeriet, Århus Kommune, Region Midtjylland og Midttrafik.

Rejsekort

Udgiften til rejsekortet forventes at blive 2,3 mio. kr., svarende til den andel, Midttrafik er forpligtet p.g.a. overført aftale fra VAT. Udgiften finansieres alene af regionen og Horsens Kommune, Måtte Midttrafik tilslutte sig rejsekortprojektet fuldt, bliver budgettet et helt andet. Administration er i gang med at udarbejde en revideret business-case herom, som præsenteres for bestillere og bestyrelse.

Århus, 12. maj 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag 21. maj 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 7



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Rådhuset
Sekretariatet
Telefon 96848114
Telefax 96848119

sekretariatet@struer.dk

Dato: 25. februar 2010
J.nr.: 00.22.02-A23-2-09
1/1

Byrådsperioden 2010 - 2013

Struer Byråd har 23. februar 2010 valgt byrådsmedlem Georg Sabroe, Fynsgade 15, 7600 Struer som medlem af bestyrelsen for Midttrafik, i stedet for Birthe Christiansen.

Med venlig hilsen


Niels Viggo Lynghøj
borgmester


Claus Damgaard
kommunaldirektør

Struer Kommune bruger it i sagsbehandlingen. Derfor skal kommunen følge persondataloven og gøre dig opmærksom på dine rettigheder efter denne lov:

Når kommunen indsamler og/eller behandler personoplysninger om dig, har du ret til at få indsigt i disse oplysninger og gøre indsigelse, hvis oplysningerne er forkerte. Kommunen skal slette/ændre forkerte oplysninger.

Vil du vide mere om persondataloven, kan du læse en udførlig vejledning på Datatilsynets hjemmeside: www.datatilsynet.dk