



midttrafik

Siden sidst

Økonomi

- Samlet styr på udgifterne og Trafikselskabet
- Tilbagegang i indtægterne på ca. 2 % - især salg i busserne
- Taksterne forhøjes med 3 % i gennemsnit
- Decentral forhandling om afskaffelse af cross border leasing-DUT



midttrafik

Ny politisk ledelse

- Bestyrelse og repræsentantskab konstitueres 15-1 2010
- Også nye bestillere
- Mange effektiviseringer og omlægninger er udsat - kommer i 10 og 11
- - Megen tale om flere i busserne - handling ?



midttrafik

Organisationsændringer i Midttrafik

- Løbende effektiviseringer og ændringer - landets billigste
- Ændring af X-bussamarbejde
- Task force på takster, rejseregler - uanset rejsekort

Gennemførelse af strategiplan 2009-2011

Mange initiativer for velfungerende drift og nødvendig udvikling

1. Flere tilfredse kunder - (der er lavet undersøgelse)

- høj driftsstabilitet – behov for bedre information ved vejarbejder
- øget fremkommelighed, især i Århus med busbaner, andre byer er på vej



midttrafik

- fokus på chaufførservice - 118-forsøg udbredes til hele regionen
- rejsegaranti virker
- takster, rejseregler skal forenkles
- plan B, når rejsekort forsinkes – webbutik m.v.
- kundefrafald er den vigtigste udfordring - bred vifte af virkemidler



midttrafik

2. Tilfredse leverandører

- undersøgelse viser, at samarbejde og inddragelse fungerer - især på busområdet
- fokus på rekruttering og efteruddannelse
- behov for bedre samarbejde om driftsforstyrrelser
- flere incitamentter - 118, udbud i Randers....
- behov for nemmere takst- og rejseregler



midttrafik

3. Tilfredse bestillere

- undersøgelse viser, at det generelle samarbejde er ok
- men markant behov for forbedring af rapportering om budget, økonomi og generel dokumentation for ydelser
- Midttrafik har effektiviseret sin administration



midttrafik

4. Sammenhængende rutenet

- mange planer, få resultater indtil videre
- der er planer for effektivisering af regionens net og omlægning af bybuskørsel - gennemføres først i 10 og 11
- bestillerne bestemmer, træghed i branchen (lynbus, Midttur kun i 6 kommuner, alt for få mindre busser)



midttrafik

5. Midttrafik gavner miljøet

- kampagner har sat kollektiv trafik og miljø på dagsordenen
- udbudskrav reducerer udledning - Randers-forsøget

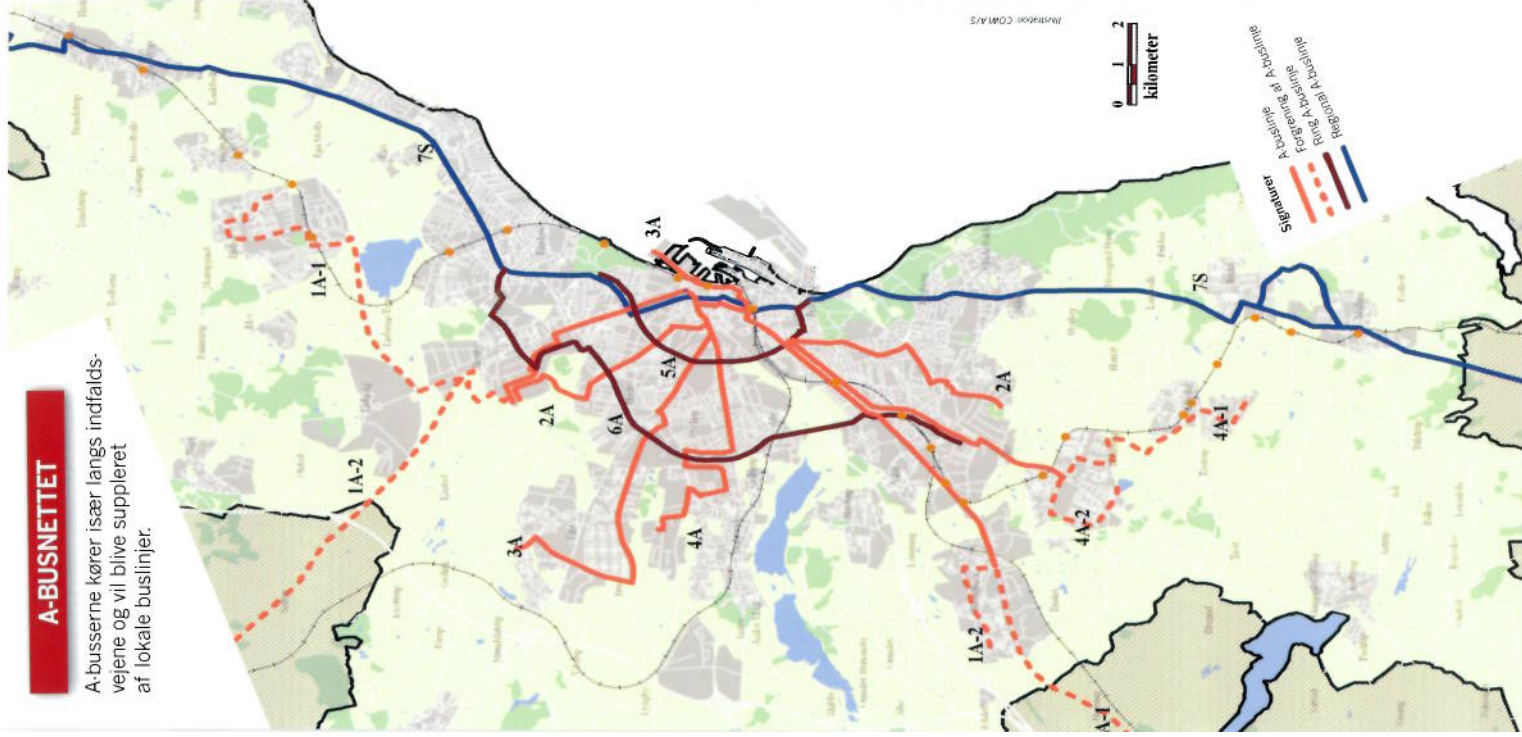
Rute	Vognmand	Passagertal 2008	Pass./time 2008
Herning bybus linie 2/2A	ARRIVA	238.000	35
Holstebro bybus linie 5	NF Turistbusser	108.000	32
Skive bybus linie 303	De Blå Busser	104.000	32
Viborg bybus linie 1	Pan Bus	236.000	38
Randers bybus linie 3	ARRIVA/Concordia	352.000	35
Silkeborg bybus linie 7	Pan Bus	188.000	35
Horsens bybus linie 3	ARRIVA	303.000	40
23 Holstebro-Struer-Lemvig	Holstebro Turistbusser	260.000	21
15 Herning-Videbæk-Ringkøbing	Concordia	175.000	22
51 Viborg-Stoholm-Skive	De Blå Busser	133.000	23
73 Randers-Bjerringbro-Silkeborg	Pan Bus	241.000	19
202 Vejle-Horsens-Århus	Bent Thykjær	600.000	24
118 Århus-Randers	De Grønne Busser	510.000	27
123 Århus-Rønde-Ebeltoft	ARRIVA	443.000	26
113 Århus-Galten-Silkeborg	Netbus	505.000	23

Projektansøgninger til Trafikministeriets puljer – ansøgningsfrist 1. oktober

Projektansøger/ Projektansvarlig	Projekt	Egenfinansiering	Ansøgt beløb	Ressourcemæssige konsekvenser for Midttrafik
Skive Kommune	Ny kompakt trafikterminal i Skive	10.555.000 (Skive Kommune)	10.555.000	Deltagelse i projektgruppe, evt. efterfølgende justeringer i køreplaner
Herning Kommune	Forbedring af 4 signalregulerede kryds	725.000 (Herning Kommune)	725.000	Meget begrænset
Herning Kommune	Ombygning af signalanlæg Vesterholmvej/Viborgvej	2.500.000 (Herning Kommune)	2.500.000	Meget begrænset
Herning Kommune	Handlingsplan til forbedring af fremkommelighed for busser i Herning	550.000 (Herning Kommune)	550.000	Dialog med Midttrafik og busselskaber om fremkommelighedsproblemer i Herning samt opstilling af handleplan
Herning Kommune	Handicapvenligt stoppested ved DGI-parken i Herning	900.000 (Herning Kommune)	1.100.000	Deltagelse i følgegruppe. Levering af køreplandata.
Herning Kommune	Etablering af 6 superstoppesteder i Hernings forstæder over en 3 års periode.	3.204.000 (Herning Kommune)	3.476.000	Deltagelse i projektgruppe. I øvrigt begrænset.
Århus Kommune	Forprojekt vedrørende busprioritering i området Viby Torv, Viby Ringvej, Skanderborgvej og Holme Ringvej	941.250 (Århus Kommune)	941.250	Meget begrænset
Århus Kommune	Busprioritering Halmstadgade – Hasle Ringvej	1.340.625 (Århus Kommune)	1.340.625	Meget begrænset

A-BUSNETTET

A-busserne kører især langs indfaldsvejene og vil blive suppleret af lokale buslinjer.



Giv os din mening!

Om få måneder bliver trafikplanforslaget færdigt til politisk behandling. Inden der bliver taget beslutning om trafikplanen, vil et detaljeret forslag til den fremtidige trafik blive sendt ud i en offentlig høring i starten af 2010.

Men allerede inden det samlede forslag til ny trafikplan gøres færdigt, har du mulighed for at sige din mening om de principper, der ligger bag trafikplanen.

- Hvad skal der til, for at flere vælger at bruge den kollektive trafik?
- Er det tilstrækkeligt, at alle har et stoppested lige i nærheden, hvor der af og til kommer en bus forbi?
- Vil de nye betjeningsprincipper give borgerne i Århus en bedre kollektiv trafik?
- Bliver der lagt op til en rigtig prioritering af ressourcerne?
- Skal der tages udgangspunkt i hyppig, hurtig og direkte transport for de store rejsestrømme?
- Kan den kollektive trafik være et reelt alternativ til privatbilien?

FÅ MERE INFORMATION

Du kan finde baggrundsmateriale om Kollektiv Trafikplan Århus på Århus Kommunes hjemmeside: www.aarhuskommune.dk/ktaa samt på Midttrafiks hjemmeside: www.midttrafik.dk

Senere i processen vil der på Midttrafiks hjemmeside blive lagt yderligere materiale ind om trafikplanen. Høringen af det endelige trafikplanforslag i starten af 2010 vil også kunne ses på Midttrafiks hjemmeside.

Har du nogle kommentarer til principperne for den kollektive trafikplan, så skriv eller send en mail til os.

Vi skal have din henvendelse senest den 30. november 2009.
Mærk din henvendelse "Kollektiv Trafikplan Århus"

Postadressen er:
Trafik og Veje
Grøndalsvej 1
8260 Viby J.

Mailadressen er:
kollektivtrafik@mtm.aarhus.dk



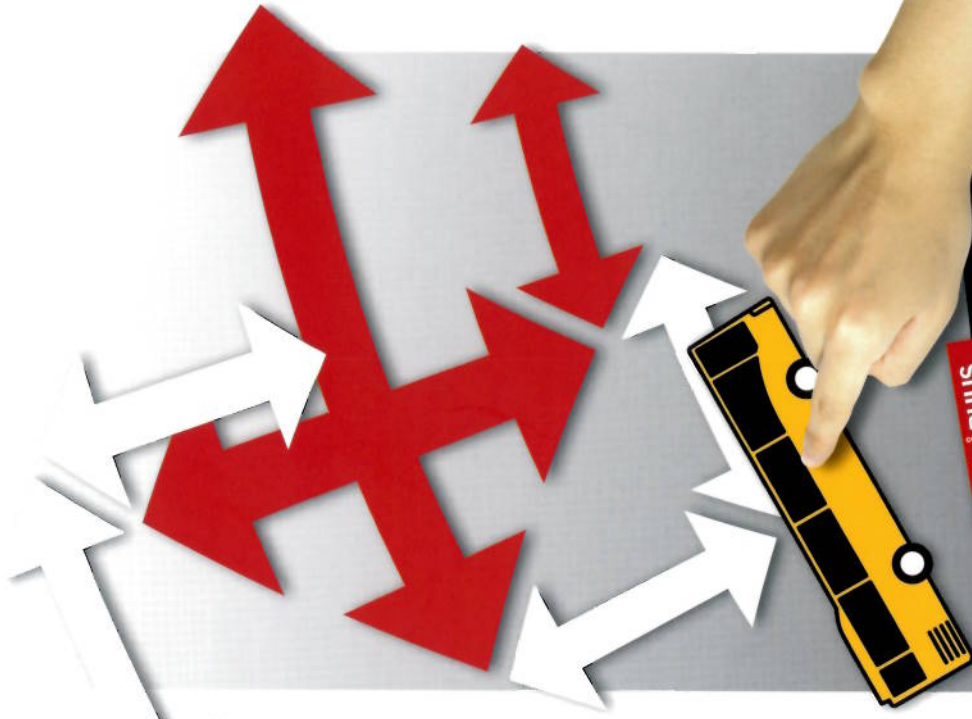
midttrafik



midttrafik

Hvordan skal din bus køre i fremtiden?

NYT BUSNET I ÅRHUS



KLARE LINJER

OFFENTLIG DEBAT OM FREMTIDENS BUSNET I ÅRHUS OG OMEGN

NY KOLLEKTIV TRAFIKPLAN ARHUS

Århus Kommune er sammen med Midttrafik og Region Midtjylland i gang med at lave en ny kollektiv trafikplan for Århus og omegn. Planen skal træde i kraft i sommeren 2011.

Tavlen "viskes ren" for alle de nuværende bybuslinjer i Århus samt nogle af de regionale busruter. Der kommer et nyt og anderledes busnet, som passer bedre til byens udvikling og borgernes rejsebehov. Tanken er at opnå en mere attraktiv og effektiv kollektiv trafik, til størst mulig gavn for flest mulige borgere.

HVAD ER GOD KOLLEKTIV TRAFIK?

Bybusnettet i Århus i dag er især kendetegnet ved korte gangafstande og et stort antal forskellige buslinjer. Det eksisterende bybusnet giver en rigtig god "fiadedækning".

Men en stor del af busserne kører med lav hyppighed, der er snørklede ruteforløb, og rejsetiderne er lange. Det samlede system er kompliceret at forstå for nye brugere.

Man kan overveje, om borgerne i dag får den bedst mulige kollektive trafik. Eller kan det gøres bedre inden for de økonomiske rammer?

REJSEN FRA A TIL Z

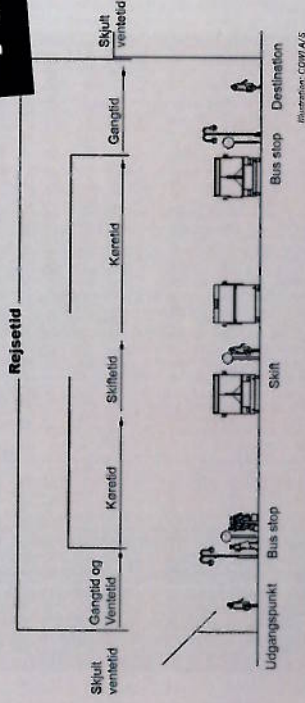
En rejse består af en række enkeltdele: Gangtid fra udgangspunktet til stoppestedet, ventetid før bussen kommer, køretiden med bussen, evt. skiftetid til en anden bus samt gangtid fra stoppestedet til målet.

Herudover består rejsen af den "skjulte ventetid", som er den tid, kunden spilder, fordi bussen ikke kører lige på det tidspunkt, man egentlig har brug for den.

Jo oftere bussen kører, og jo mere direkte ruteforløbet er, jo kortere og mere effektiv bliver den samlede busrejse. I den sammenhæng kan det betyde mindre, hvis gangafstanden til eller fra stoppestedet bliver lidt længere.

I arbejdet med den kollektive trafikplan er der taget udgangspunkt i denne tankegang. Princippet er, at den samlede rejse fra A til Z skal betragtes som en helhed.

Hvordan skal din bus køre i fremtiden?



NYT A-BUSNET

Den kollektive trafik skal være mere attraktiv for både nye og nuværende kunder. Det kan opnås ved at have fokus på de store rejsestrømme, som skal have hurtig, hyppig og direkte transport.

Grundstammen skal være et net af hyppige og direkte buslinjer, som med kort rejsetid især kører langs indfaldsvejene. Princippet om et A-busnet kendes fra København og andre større byer.

I Århus skal der i dagtimerne køre mellem seks og tolv afgange i timen i hver retning på A-buslinjerne. Nogle af A-busserne vil fortsætte ud over kommunegrænsen til større omegnbyer tæt på Århus.

Mange vil få nem adgang til A-busserne. I den foreløbige skitse dækker A-busnettet 81% af alle arbejdspladser og 65% af alle indbyggere i kommunen inden for en afstand på 400 meter.

SUPPLERENDE BYBUSNET

Det grovmaskede A-busnet bliver suppleret af mere lokalt rettede bybuslinjer, som vil dække områderne imellem og udenfor A-buslinjerne.

De supplerende bybusser kører ikke så ofte, og de kan have et mindre direkte ruteforløb. De fleste buslinjer vil fortsat køre til og fra Midtbyen.

De mindre rejsestrømme bliver dermed dækket af det supplerende bybusnet. Disse buslinjer sikrer også de kunder, for hvem kort gangafstand er vigtigere end hyppige afgange og kort rejsetid.

FORDELE OG ULEMPER

Der vil være både fordele og ulemper ved det skitserede nye busnet med A-buslinjer og supplerende bybusser:

- **A-busserne vil køre direkte og uden omveje.** Det minimerer rejsetiden for passagererne og billiggør driften, fordi det koster færre bus timer.
- **A-busserne vil køre med en meget høj hyppighed,** som bl.a. vil minimere den "skjulte ventetid" og gøre busskiftene mere effektive.
- **Den samlede rejsetid fra A til Z bliver kortere** for de fleste rejsende. Bustransport bliver derfor mere attraktiv for flere borgere.
- **Det nye busnet bliver mere enkelt og letforståeligt.** Det betyder især noget for nye kunder, og hvis man rejser anderledes end normalt.
- **Ulempen** ved det nye busnet er, at nogle vil få længere gangafstand til stoppestedet.
- **Det kan være en ulempe** for nogle, at mulige sammenhænge i det eksisterende net forsvinder.

Samlet set er det muligt at opnå en mere attraktiv og effektiv kollektiv trafik til gavn for flertallet af både eksisterende og potentielle kunder. Det kan dog nok ikke undgås, at et mindretal vil finde, at trafiktilbuddet forringes i forhold til i dag.

Samlet set vil busdriften i Århus blive mere effektiv og derfor billigere. Samtidig forventes der flere kunder, så billetindtægterne bliver større.



Indhold

Uddannelsesfase

- Chaufførtræning
- Ledertræning
- Foredrag

Incitamentsfase

- Foredrag og motivationsmøder



Tidsplan

Forventede opstartstidspunkter:

- Uddannelsesforløb for ledere i marts og april
- 1. uddannelsesforløb for chauffører marts, april og maj
- 1. incitamentsforløb i maj og juni



Hvad vægter vi?

- At uddannelsen skal være seriøst anderledes
- At uddannelsen er kort - 2 dage for chauffører, 3 dage for ledere
- At uddannelsen er skræddersyet



Noget om arbejds- og udgiftsfordeling i uddannelsesfasen

Informationsmøder for ledere i busselskaberne, deltagelse forventes

Informationsmøder for chauffører, deltagelse er frivillig, busselskabet betaler eventuelle udgifter for chaufføren

Informationsmateriale laves af Midttrafik men busselskabet forventes at deltage ved at uddele materiale, tage mod tilmeldinger etc.

Løn under uddannelse betales af busselskabet men VEU godtgørelse

Kursusgebyrer for chauffører betales af Midttrafik

Kursusgebyr for ledere betales af Midttrafik, evt. lille egenbetaling



Status Mystery Shopping i busser og på salgssteder

Pilotprojekt

Netbus rute 113 og Arriva ruterne 119 og 120

Bus-Info og Viborg Rutebilstation

Evaluering i uge 50

Observeringspunkter

Bussens overholdelse af køreplanen

Skiltning på bussen

Chaufførens vejledning og service

Chaufførens kørsel

Rengøring og vedligehold

Informationsmaterialer

Opstart

I løbet af foråret 2010