

Århus, 13. juni 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 20. juni 2008 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Mødelokale 1,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

Vedr. punkt nr. 4



KPMG
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
AUDIT
Bruun's Galleri
Værkmestergade 25
Postboks 330
8100 Århus C

Telefon 86 76 46 00
Telefax 72 29 30 30
www.kpmg.dk
CVR-nr. 30 70 02 28

Midttrafik
Niels Henrik Næsselund
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Vores ref 08-b004 CHP JW EM 007381 07001

3. juni 2008

Trafikselskabets adgang til låneoptagelse/optagelse af kassekredit

Vi har i henhold til aftale foretaget en gennemgang af retningslinjerne for trafikselskabets muligheder for at tilført likviditet via enten låneoptagelse eller oprettelse af kassekredit.

Om gennemgangen kan oplyses følgende:

Adgang til låneoptagelse

I henhold til Midttrafiks vedtægter skal beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garanti-forpligtelser ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse. Midttrafiks vedtægter er identiske med standardvedtægten.

Reglerne omkring låntagning i henhold til den kommunale styrelseslov er udmøntet i lånebekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 1372 af 12. december 2006 om kommunernes låntagning og meddelelse af garantier). Låneadgangen, der er i al væsentlighed afgrænset til at omfatte investeringsudgifter, indeholder ingen direkte adgang til låneoptagelse for trafikselskaber.

Efter vores opfattelse vil en låneadgang derfor kræve, enten

- at der indhentes dispensation via Velfærdsministeriet, der i henhold til lånebekendtgørelsens § 16 og 17 har mulighed for at meddele dispensation til optagelse af lån ud over, hvad der er omfattet af en automatisk låneadgang

eller

- at kommunerne og regionen reserverer en ledig låneramme i den enkelte kommune/regionen til anvendelse af Midttrafik, eller deponerer et beløb svarende til de respektive kommuner/regionens andele af lånet. Konstruktionen er en forudsætning for en låneoptagelse i Midttrafik, da respektive andele af lånet vil skulle henføres til låneoptagelsen i den enkelte kommune og regionen.

Adgang til optagelse af kassekredit

I henhold til lånebekendtgørelsens § 9 stk. 2 er der adgang til oprettelse af en kassekredit for kommunale fællesskaber, interessentskaber, andelsselskaber, aktieselskaber, anpartsselskaber og lignende med kommunal indflydelse. Kassekreditten må maksimalt andrage 50 kr. pr. indbygger pr. selskab.

Da Midtrafik har status af et fælleskommunal selskab efter § 60 i den kommunale styrelseslov, er der således efter vores opfattelse adgang til, at Midtrafik kan oprette en kassekredit, der opgjort ved et indbyggertal på ca. 1,2 mio. kr. vil kunne udgøre ca. 60 mio. kr.

Hvis du har spørgsmål eller kommentarer til ovenstående, er du naturligvis velkommen til at kontakte os.

Med venlig hilsen

KPMG

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab



Claus Hammer-Pedersen
statsaut. revisor

Århus, 13. juni 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 20. juni 2008 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Mødelokale 1,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

**Vedr. punkt nr. 5
Bilag nr. 1**



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

Teknisk Budget 2009

Administrationens oplæg til et teknisk budget for 2009 nedenfor er specielt udarbejdet med henblik på at give det administrative niveau hos bestillerne en mere detaljeret gennemgang af de tekniske forudsætninger bag oplægget.

Det er hensigten, at budgetoplægget – efter Bestyrelsens behandling på mødet 20. juni 2008 – fremsendes i høring ved bestillerne, hvor der også vil være mulighed for en nærmere drøftelse af forudsætningerne bag oplægget.

Efter endt høringsfase forelægges det endelige budget for 2009 for Bestyrelsen på mødet 12. september 2008 i en mere beskrivende og knap så teknisk udgave.

Det tekniske budget for 2009 og overslagsårene 2010 til og med 2012 er udarbejdet med baggrund i det justerede budget for 2008, som Bestyrelsen godkendte på mødet 23. maj 2008.

Det betyder overordnet, at specielt forventningerne til indtægterne vedrørende busdriften er undergået væsentlige ændringer i forhold til det oprindeligt forudsatte.

Der er i det følgende foretaget en mere detaljeret og teknisk gennemgang af de enkelte forretningsområder.

Hovedtallene for det tekniske budget for 2009 er vist nedenfor.

	Udgifter	Indtægter	Netto
Busdrift	1.347.599	612.319	735.280
Privatbaner	51.699	15.200	36.499
Handicapkørsel	53.933	7.598	46.335
Trafikselskabet	121.049	8.400	112.649
I alt	1.574.280	643.517	930.763

Busdriften

Erfaringerne fra regnskabet for 2007 viser, at indtægterne har været massivt overvurderede på busdriften. Dette forhold er der korrigeret for både i det justerede budget for 2008 og i oplægget til budgettet for 2009. Det betyder blandt andet, at takststigninger ikke forventes at slå igennem som merindtægter i budgetterne. Det skal bemærkes, at administrationen forventer at fremsende forslag om en gennemsnitlig takstforhøjelse på 3,1 %, svarende til statens takststigningsloft.

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

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

budgettet er fastholdt og justeret på baggrund af bl.a. prisstigninger med videre. De foreløbig udmeldte prisstigninger ligger på ca. 4,6 % fra 2008 til 2009.

Den største post, der er reguleret for på udgiftssiden, er forventningen om bortfald af fritagelse for dieselaflgiften. I det justerede budget for 2008 forudsættes 'dieselaflgiften' at betyde merudgifter i det sidste kvartal af 2008. For 2009 og de efterfølgende år er det forudsat, at 'dieselaflgiften' vil få fuld effekt.

Jf. tidligere oplysninger fra Danske Regioner betyder dette merudgifter på i alt ca. 110 mio. kr. Bestillerne kompenseres helt eller delvist for denne merudgift via DUT, hvilket dog ikke påvirker Midttrafik's budgetter.

Der er i budgetoplægget ikke taget højde for projekter, ruteomlægninger eller lignende, som behandles på et særskilt dagsordenspunkt. I det omfang bestillerne godkender projekterne, indarbejdes den økonomiske effekt heraf i budgettet, som forelægges bestyrelsen i september 2008.

I tabel 1 sidst i notatet findes en mere detaljeret opgørelse af budgetterne på busdriften, fordelt på de enkelte bestillere.

Privatbanerne

Økonomien i privatbanerne vedrører i overvejende grad kun Region Midtjylland.

Udgangspunktet for dette tekniske budgetoplæg er budgettet for 2008 justeret på baggrund af møder med regionen i 2007.

Henset til den lidt særlige budgetteringsmetode på dette område, skal specielt denne del af Midttrafik's budget drøftes nærmere med regionen forud for den endelige budgetvedtagelse i september.

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

Handicapkørsel

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

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

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

Der henvises til tabel 3 sidst i notatet for en mere detaljeret opgørelse.

Trafikselskabet

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

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

Der henvises til tabel 4 sidst i notatet.

Usikkerhedsmomenter

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

'Dieselafgiften'

De økonomiske konsekvenser af 'dieselafgiften' er usikre, ikke mindst da loven p.t. ikke er vedtaget. Usikkerheden omfatter dels ikrafttrædelsestidspunktet, dels de mere nøjagtige økonomiske konsekvenser af loven. Sagen følges, og det forventes, at der foreligger en afgørelse inden bestyrelsen i september behandler det endelige budgetoplæg.

Fremskrivningsprocenter

Fremskrivningen af udgifterne er ligeledes behæftet med usikkerhed. De udmeldte fremskrivningsprocenter fra Danske Regioner ligger foreløbig til grund for fremskrivningerne på busdriften samt handicapkørslen og Privatbanerne. Fremskrivningsprocenten er opgjort til 4,6 % fra 2008 til 2009.

Øvrige udgifter som f.eks. udgifterne til Trafikselskabet er fremskrevet med den gennemsnitlige pris og lønfremskrivningsprocent udmeldt af Kommunernes Landsforening, dog med en lidt større vægtning af lønfremskrivningen.

Usikkerheden på dette område omfatter primært effekten af oliens prisstigninger i den kommende tid.

Besparelser på ruter

Region Midtjylland har som bekendt varslet større besparelser på det regionale rutenet. Den foreløbige opgørelse er anslået til en samlet besparelse på ca. 7 mio. kr. i 2009.

Denne besparelse er indregnet i regionens budget for busdriften.

Hvorvidt de omtalte ruter drives videre i kommunalt regi er usikkert, og beror på en hel række politiske behandlinger hos bestillerne. Af denne årsag er der i budgetoplægget for 2009 ikke indregnet eventuelle merudgifter for kommunerne i denne sammenhæng. Afhængig af den videre udvikling, bliver de aftalte justeringer indarbejdet i budgetoplægget til bestyrelsen i september 2008.

Tabel 1 – busdrift

	Udgifter Regnskab 2007	Udgifter Justeret Budget 2008	Udgifter Basisbudget 2009	Udgifter BO 2010	Udgifter BO 2011	Udgifter BO 2012	Indtægter Regnskab 2007	Indtægter Justeret Budget 2008	Indtægter Basisbudget 2009	Indtægter BO 2010	Indtægter BO 2011	Indtægter BO 2012	Netto Budget 2009
Regionen	360.018.275	423.891.349	475.485.320	475.485.320	475.485.320	475.485.320	266.817.515	264.149.340	264.149.340	264.149.340	264.149.340	264.149.340	211.335.980
Favrskov	9.020.442	12.034.201	13.457.113	13.457.113	13.457.113	13.457.113	995.609	995.653	995.653	995.653	995.653	995.653	12.471.460
Hedensted	8.170.014	8.281.533	9.229.711	9.229.711	9.229.711	9.229.711	868.096	859.415	859.415	859.415	859.415	859.415	8.370.296
Herming	39.567.759	39.962.088	44.869.281	44.869.281	44.869.281	44.869.281	11.868.190	11.571.308	11.571.308	11.571.308	11.571.308	11.571.308	33.297.973
Holstebro	24.343.886	26.122.955	29.316.083	29.316.083	29.316.083	29.316.083	6.834.735	6.766.368	6.766.368	6.766.368	6.766.368	6.766.368	22.549.696
Horsens	37.390.429	42.408.124	47.496.818	47.496.818	47.496.818	47.496.818	15.514.908	15.359.759	15.359.759	15.359.759	15.359.759	15.359.759	32.137.059
Ikast-Brande	6.707.512	11.013.647	12.246.989	12.246.989	12.246.989	12.246.989	0	0	0	0	0	0	12.246.989
Lemvig	4.605.259	7.746.563	8.701.652	8.701.652	8.701.652	8.701.652	789.205	781.313	781.313	781.313	781.313	781.313	8.701.652
Norddjurs	9.376.281	11.078.934	12.433.162	12.433.162	12.433.162	12.433.162	531.435	526.121	526.121	526.121	526.121	526.121	11.907.042
Odder	3.916.881	5.085.233	5.706.825	5.706.825	5.706.825	5.706.825	63.222	62.590	62.590	62.590	62.590	62.590	5.644.235
Randers	55.727.111	62.801.143	70.477.612	70.477.612	70.477.612	70.477.612	31.726.478	31.409.213	31.409.213	31.409.213	31.409.213	31.409.213	39.068.399
Ringkøbing-Skjern	18.056.741	18.712.768	20.978.745	20.978.745	20.978.745	20.978.745	496.528	491.563	491.563	491.563	491.563	491.563	20.487.182
Samsoe	4.594.257	4.910.652	5.510.903	5.510.903	5.510.903	5.510.903	1.920.009	1.900.809	1.900.809	1.900.809	1.900.809	1.900.809	3.610.094
Silkeborg	44.312.026	50.389.333	56.548.651	56.548.651	56.548.651	56.548.651	19.459.724	19.265.127	19.265.127	19.265.127	19.265.127	19.265.127	37.283.524
Skanderborg	14.251.022	15.522.083	17.376.677	17.376.677	17.376.677	17.376.677	3.703.091	3.666.060	3.666.060	3.666.060	3.666.060	3.666.060	13.710.617
Skive	19.877.220	21.706.484	24.359.766	24.359.766	24.359.766	24.359.766	7.008.524	6.938.439	6.938.439	6.938.439	6.938.439	6.938.439	17.421.327
Struer	5.899.888	7.040.340	7.885.027	7.885.027	7.885.027	7.885.027	1.936.693	1.916.336	1.916.336	1.916.336	1.916.336	1.916.336	5.968.691
Syddjurs	14.522.108	15.744.611	17.726.134	17.726.134	17.726.134	17.726.134	2.864.540	2.835.895	2.835.895	2.835.895	2.835.895	2.835.895	14.890.240
Viborg	29.469.654	31.139.983	34.910.748	34.910.748	34.910.748	34.910.748	8.372.592	8.288.866	8.288.866	8.288.866	8.288.866	8.288.866	26.621.882
Århus	359.319.031	396.186.575	432.881.298	432.881.298	432.881.298	432.881.298	237.703.360	235.326.326	235.326.326	235.326.326	235.326.326	235.326.326	197.554.971
I alt	1.089.145.795	1.201.799.597	1.347.598.513	1.347.598.513	1.347.598.513	1.347.598.513	619.293.454	613.100.519	612.319.207	612.319.207	612.319.207	612.319.207	735.279.307

Tabel 2 – privatbaner

	Udgifter Regnskab 2007	Udgifter Justeret Budget 2008	Udgifter Basisbudget 2009	Udgifter BO 2010	Udgifter BO 2011	Udgifter BO 2012	Indtægter Regnskab 2007	Indtægter Justeret Budget 2008	Indtægter Basisbudget 2009	Indtægter BO 2010	Indtægter BO 2011	Indtægter BO 2012	Netto Budget 2009
Regionen	41.578.877	49.500.000	51.699.000	51.699.000	51.699.000	51.699.000	0	15.200.000	15.200.000	15.200.000	15.200.000	15.200.000	36.499.000
heraf drift	0	36.700.000	37.485.000	37.485.000	37.485.000	37.485.000	0	15.200.000	15.200.000	15.200.000	15.200.000	15.200.000	22.285.000
heraf anlæg	0	13.800.000	14.214.000	14.214.000	14.214.000	14.214.000	0	0	0	0	0	0	14.214.000
I alt	41.578.877	49.500.000	51.699.000	51.699.000	51.699.000	51.699.000	0	15.200.000	30.400.000	30.400.000	15.200.000	15.200.000	36.499.000

Tabel 3 – handicapkørsel

	Udgifter Regnskab 2007		Udgifter Justeret Budget 2008		Udgifter Basisbudget 2009		Udgifter BO 2010		Udgifter BO 2011		Udgifter BO 2012		Netto Budget 2009
	Udgifter Regnskab 2007	Udgifter Justeret Budget 2008	Udgifter Basisbudget 2009	Udgifter BO 2010	Udgifter BO 2011	Udgifter BO 2012	Indtægter Basisbudget 2009	Indtægter BO 2010	Indtægter BO 2011	Indtægter BO 2012			
Regionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Favrskov	946.061	1.102.663	1.109.552	1.109.552	1.109.552	1.109.552	198.771	198.771	198.771	198.771	198.771	198.771	910.781
Hedensted	2.653.671	3.475.773	3.985.249	3.985.249	3.985.249	3.985.249	661.004	661.004	661.004	661.004	661.004	661.004	3.324.245
Herning	1.905.502	2.062.252	2.568.526	2.568.526	2.568.526	2.568.526	445.804	445.804	445.804	445.804	445.804	445.804	2.112.722
Holstebro	1.401.002	1.330.319	1.567.756	1.567.756	1.567.756	1.567.756	293.675	293.675	293.675	293.675	293.675	293.675	1.274.082
Horsens	3.521.096	3.721.330	2.770.697	2.770.697	2.770.697	2.770.697	492.440	492.440	492.440	492.440	492.440	492.440	2.278.257
Ikaast-Brande	995.994	940.864	1.228.985	1.228.985	1.228.985	1.228.985	205.963	205.963	205.963	205.963	205.963	205.963	1.023.022
Lenvig	552.374	620.461	689.890	689.890	689.890	689.890	151.947	151.947	151.947	151.947	151.947	151.947	537.944
Norddjurs	643.177	798.953	946.228	946.228	946.228	946.228	179.531	179.531	179.531	179.531	179.531	179.531	766.687
Odder	622.365	728.314	839.182	839.182	839.182	839.182	137.967	137.967	137.967	137.967	137.967	137.967	701.215
Randers	1.733.429	2.065.572	2.302.872	2.302.872	2.302.872	2.302.872	397.892	397.892	397.892	397.892	397.892	397.892	1.904.980
Ringkøbing-Skjern	1.358.944	1.528.313	1.692.158	1.692.158	1.692.158	1.692.158	305.912	305.912	305.912	305.912	305.912	305.912	1.386.246
Samsø	137.296	168.624	141.891	141.891	141.891	141.891	27.736	27.736	27.736	27.736	27.736	27.736	114.155
Silkeborg	1.884.396	2.042.586	2.259.634	2.259.634	2.259.634	2.259.634	464.940	464.940	464.940	464.940	464.940	464.940	1.794.694
Skanderborg	1.142.882	1.281.348	1.277.489	1.277.489	1.277.489	1.277.489	240.361	240.361	240.361	240.361	240.361	240.361	1.037.128
Skive	771.700	854.502	1.046.745	1.046.745	1.046.745	1.046.745	205.660	205.660	205.660	205.660	205.660	205.660	841.085
Struer	531.187	467.348	577.218	577.218	577.218	577.218	112.984	112.984	112.984	112.984	112.984	112.984	464.234
Syddjurs	552.711	630.486	810.153	810.153	810.153	810.153	125.080	125.080	125.080	125.080	125.080	125.080	685.073
Viborg	1.777.324	1.995.458	2.066.213	2.066.213	2.066.213	2.066.213	411.538	411.538	411.538	411.538	411.538	411.538	1.654.675
Århus	21.547.219	22.927.187	26.062.994	26.062.994	26.062.994	26.062.994	2.538.469	2.538.469	2.538.469	2.538.469	2.538.469	2.538.469	23.524.525
I alt	44.678.348	48.762.353	53.933.431	53.933.431	53.933.431	53.933.431	7.597.673	7.597.673	7.597.673	7.597.673	7.597.673	7.597.673	46.335.758

Tabel 4 – trafikskabet

Trafikskabet	Netto udgifter		Netto udgifter		Netto udgifter		Netto udgifter		Netto udgifter	
	Regnskab 2007	Budget 2008	Basisbudget 2009	BO 2010	BO 2011	BO 2012				
Regionen	47.286.618	45.497.734	47.090.154	47.090.154	47.090.154	47.090.154				
Favrskov	572.547	715.587	754.407	754.407	754.407	754.407				
Hedensted	327.023	774.619	749.980	749.980	749.980	749.980				
Herning	2.697.953	2.723.443	2.818.365	2.818.365	2.818.365	2.818.365				
Holstebro	2.112.768	2.119.985	2.213.889	2.213.889	2.213.889	2.213.889				
Horsens	3.584.595	3.971.957	3.911.345	3.911.345	3.911.345	3.911.345				
Ikast-Brande	774.357	764.309	859.443	859.443	859.443	859.443				
Lerø	696.186	744.258	798.249	798.249	798.249	798.249				
Norddjurs	808.660	759.776	834.180	834.180	834.180	834.180				
Odder	349.794	417.930	438.350	438.350	438.350	438.350				
Randers	6.176.049	5.710.591	5.985.440	5.985.440	5.985.440	5.985.440				
Ringkøbing-Skjern	1.458.029	1.642.272	1.721.039	1.721.039	1.721.039	1.721.039				
Samsø	385.887	346.803	361.377	361.377	361.377	361.377				
Silkeborg	4.610.167	4.249.001	4.513.710	4.513.710	4.513.710	4.513.710				
Skanderborg	1.108.297	1.202.661	1.325.689	1.325.689	1.325.689	1.325.689				
Skive	2.108.668	2.082.711	2.187.642	2.187.642	2.187.642	2.187.642				
Struer	545.214	474.982	528.311	528.311	528.311	528.311				
Syddjurs	1.028.924	981.227	1.059.256	1.059.256	1.059.256	1.059.256				
Viborg	3.375.666	3.223.271	3.332.791	3.332.791	3.332.791	3.332.791				
Århus	32.776.911	30.054.464	31.165.714	31.165.714	31.165.714	31.165.714				
Overført fra 2007		4.500.000								
I alt	112.784.315	112.957.581	112.649.334	112.649.334	112.649.334	112.649.334				

Århus, 13. juni 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 20. juni 2008 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Mødelokale 1,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

**Vedr. punkt nr. 5
Bilag nr. 2**



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

Forslag om oprettelse af en udviklingspulje

I forbindelse med opstarten af Midttrafik 1. januar 2007, blev det vedtaget at der skulle afsættes en særlig etableringspulje på 10 mio. kr.

Hensigten med puljen var, at Midttrafiks éngangsudgifter i forbindelse med opstarten skulle finansieres af denne pulje, hvorefter puljen udgår fra og med 2008.

Når etableringspuljen som udgangspunkt nulstilles pr. 1. januar 2008 betyder dette, at de enkelte bestilleres bidrag til Midttrafik nedjusteres med et samlet beløb på 10 mio. kr., hvilket er indarbejdet i budgettet for 2008 og de efterfølgende år.

Det betyder også, at de resterende midler afsat til trafikelskabet som udgangspunkt dækker den sædvanlige, daglige drift.

Der er således ikke umiddelbart budgetmæssig luft til større initiativer, der kan sikre, at Midttrafik kan udvikles og være på forkant med ny teknologi, nye metoder og at Midttrafik får mulighed for at igangsætte større, relevante analyser og projekter m.v.

For at sikre at udviklingsinitiativer og lignende kan igangsættes struktureret og målrettet, foreslår administrationen, at Bestyrelsen overvejer muligheden for at afsætte midler til en særlig udviklingspulje.

Hensigten med en sådan udviklingspulje er at sikre, at der hvert år vil være den fornødne økonomi til at sikre finansiering af særlige udviklingsinitiativer og udviklingsområder.

Der kan for eksempel være tale om en ordning, hvor bestyrelsen tager eksplicit stilling til de projekter og udviklingstiltag, der foreslås finansieret af udviklingspuljen. Dette kan ske på baggrund af en projektbeskrivelse hvor det klargøres, hvad initiativet handler om, hvilke mål og effekter der opnås ved at iværksætte initiativet og selvsagt hvor stort et beløb der ønskes anvendt til initiativet. Bestyrelsen kan fastlægge, om man ønsker løbende at kunne disponere fra puljen, eller om man fx ønsker at disponere puljen en gang om året (fx inden udgangen af første kvartal) på baggrund af en samlet oversigt over administrationens forslag til udviklingsprojekter.

Bestyrelsen afgør således hvilke projekter, der skal gennemføres. Det kunne for eksempel være indsættelse af lynbusser med en særlig komfort, pulje til incitamentsordning for busselskaber, mobilitetsplaner for kommuner, og en lang række andre initiativer, for at øge efterspørgslen efter kollektiv trafik.

Modsat etableringspuljen, skal det foreslås, at en udviklingspulje afsættes med et fast, årligt beløb fra og med 2008.

Finansieringen af udviklingspuljen foreslås at blive analog med den nuværende etableringspulje, som er fordelt på alle bestillere ud fra køreplantimerne i de enkelte kommuner og regionen.

Det kan være vanskeligt at vurdere størrelsen af en udviklingspulje, og reelt kan det måske også variere over årene.

Det skal som udgangspunkt foreslås, at der afsættes 10 mio. kr. pr. år til en udviklingspulje, og at denne finansieres via bestillerbidrag analogt med finansieringen af etableringspuljen.

For at sikre en økonomisk optimal anvendelse af ressourcerne skal det samtidig foreslås, at der specifikt vedrørende denne pulje gives mulighed for at overføre et eventuelt mer- eller mindreforbrug fra ét budgetår til det andet.

Heri ligger, at et eventuelt mindreforbrug f.eks. i 2008 sættes på en særlig konto, og ikke indgår i en eventuel tilbagebetaling til bestillerne.

Denne særlige konto vil svare til en opsparingskonto, hvor der hvert år suppleres med i alt 10 mio. kr. fra bestillerne.

For at sikre at der ikke bliver tale om en uhensigtsmæssig ophobning af midler skal det foreslås, at der til hver tid højst må stå 15 mio. kr. på denne konto – altså at der maksimalt må være en opsparing fra de foregående år på 5 mio. kr.

Dette vil være standardregler, som kun kan afviges efter høring og aftale mellem bestillerne, Bestyrelsen og Midttrafik.

Det skal bemærkes, at den foreslåede udviklingspulje ikke overlapper eller bør indgå i finansiering af initiativer igangsat på baggrund af det projektkatalog, trafikplanlægningsafdelingen årligt udarbejder. Dette projektkatalog er primært møntet på effektivisering og omlægning af ruter indenfor bustrafikken, og er som sådan specifik for den enkelte bestiller.

Udviklingspuljer andre steder

Fynbus har i april 2008 besluttet at oprette en øremærket pulje, der ifølge deres hjemmeside "kan bruges til at fortsætte strømmen af nye spændende tiltag a la fx ONLINEbussen, SMS-billetten, forsøg med alternativ brændsel og lignende. Målet er at øge muligheden for igangsætning af tværgående projekter. FynBus vil gerne kunne fortsætte i førerpositionen som innovative og nytænkende. Det giver udviklingspuljen mulighed for." Udviklingspuljen finansieres af renteafkastet af nettoformuen og hensættes på en særlig konto, der skal anvendes til udviklingsformål, som bestyrelsen kan udpege.

I Nordjyllands Trafikselskab er der i budget 2008 afsat 3 mio.kr. til en gradvis implementering af de strategiske projekter indeholdt i NT's virksomhedsgrundlag.

Sydtrafik har en pulje til kvalitetsprojekter", hvor de fx finansierer auditiv-informationsprojekt i Esbjerg bybusser.

Movia har i sit budget 2008 afsat 10 mio. kr. til analyse- og udviklingsformål, som efterfølgende skulle udmøntes i konkrete projekter. Administrationen har under arbejdet med udarbejdelsen af Movias Forretningsplan 2008-2010 samt handlingsplanerne for 2008 udpeget otte projekter, der helt eller delvis foreslås finansieret af analyse- og udviklingspuljen. Movias bestyrelse godkendte på sit møde 24. april 2008 disse 8 projekter:

1. Internet i Lollandsbanens tog
Lollandsbanen ønsker at udvikle og modernisere det kollektive trafiktilbud og har derfor etableret et projekt med gratis internetadgang i Lollandsbanens tog. Projektet er især tænkt som en service over for pendlere, der ved brug af internetadgangen vil kunne inddrage transporttid som en del af arbejdstiden. Projektet understøtter "Den regionale udviklingsstrategi", besluttet af regionsrådet i Region Sjælland, hvor blandt andet øget tilgængelighed gennem udvikling af transportformer og adgang til bredbåndsforbindelser er prioriterede mål.
2. Miljøpolitik og FN's Klimakonference COP15
I efteråret 2009 afholdes FN's Klimakonference COP 15 i København. Movia ønsker i den forbindelse at skærpe miljøprofilen for bustrafikken i København og sætte initiativer i værk, der kan være med til at flytte folk fra bil til bus. Det skal primært ske ved udvikling og

igangsættelse af en række markante miljøtiltag, der skal profilere bustrafikken som det miljøvenlige alternativ – både før, under og efter konferencen.

3. Produktudvikling af Direktebusser
Movia har gennem længere tid arbejdet aktivt for at etablere et net af Direktebusser, der skal forbinde de større byer på Sjælland med hinanden og med Hovedstadsområdet, og som kan springe trængselskørerne over ved at benytte motorvejenes nødspor. Forslaget er blevet præsenteret i en lang række sammenhænge og er blevet godt modtaget af de politiske partier i Folketinget.
4. "MitMovia" på www.movia.dk videreudvikles
Movias hjemmeside har godt 12.000 daglige brugere. Kundeservices og funktionaliteter bliver løbende udviklet med henblik på at øge kundernes tilfredshed og muligheder for selvbetjening omkring busser og lokalbaner. Udvikling af personaliserede services på MitMovia har høj prioritet med initiativer som 'count down' på kundens favoritstoppested og 'tjek ændringer' på favoritlinjer.
5. Udarbejdelse af terminalmasterplan.
Movia er i samarbejde med Trafikstyrelsen, Banedanmark, DSB og Ørestadsselskabet i gang med at udarbejde en Masterplan for Trafikterminaler i Østdanmark (øst for Storebælt). Formålet med Masterplanen er at skabe et fælles grundlag for afdækning af utidsvarende trafikterminaler i Østdanmark for at vurdere behovet for moderniseringer. For særligt prioriterede terminaler udarbejdes løsningsforslag på et helt overordnet niveau, og der anslås investeringsbehov. Endelig udarbejdes forslag til organisering af et fremtidigt terminalsamarbejde, og i den sammenhæng vurderes også konsekvenserne af forskellige modeller for samfinansiering.
6. Forberedelse af signalprioritering
Movias foreløbige vurderinger af, om busradioen til tale- og datakommunikation også kan anvendes til at give busser grønt lys i trafiksignaler, er positive. Næste skridt er at gennemføre en konkret teknisk test og økonomisk vurdering af, hvordan det kan lade sig gøre i praksis. Projektet skal desuden give erfaringer for, hvordan en løsning kan integreres teknisk i kommunernes trafiksignaler.
7. Styrkelse af chaufførjobbets image
Busbranchens dialogforum, der er et forum bestående af Movia, operatørvirksomhederne og chaufførernes fagforeninger, har igangsat et projekt, der er rettet mod at styrke buschaufførjobbets image for at forbedre branchens rekrutteringsmuligheder. Projektet finansieres af parterne, der indgår i Busbranchens dialogforum.
8. Udvikling af forbedrede GIS-værktøjer
Movia planlægger at opgradere den nuværende GIS-applikation (SODA), som sammen med Hastus udgør kernen i Movias køreplanlægning og afvikling af realtidssystemer. Opgraderingen vil sikre væsentlige forretningsmæssige gevinster: effektivisering af arbejdsprocesser, kortere oplæringstid for køreplanlæggere, nye produkter/serviceydelser ("Time To Market"), præsentation af f.eks. stoppesteder og busruter til kommunerne via internettet, forbedrede kort på moviatrafik.dk

Århus, 13. juni 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 20. juni 2008 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Mødelokale 1,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

Vedr. punkt nr. 6

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
13. maj 2008	1-21-1-08	Danni Giørtz-Jørgensen	dgj@midttrafik.dk	87 40 82 04

Timesagsstyring som værktøj til byrdefordeling i 2009

Baggrund

Midttrafiks byrdefordelingsprincipper for 2007 blev vedtaget af repræsentantskabet på mødet 5. januar 2008. De indebærer i hovedtræk:

1. direkte udgifter (fratrasket tilhørende indtægter) ved buskørsel, privatbanekørsel og handicapkørsel finansieres af den konkrete bestiller
2. udgifter på Midttrafiks budget til fællesomkostninger finansieres så vidt muligt af relevante bestillere, fx således at rutebilstationer finansieres i forhold til de bestillere, hvis ruter anvender rutebilstationen.
3. øvrige fællesomkostninger (fx markedsføring) fordeles efter køreplantimer med reduktion for rabatruter.
4. løn og personalerelaterede omkostninger fordeles efter konkret forbrug på følgende forretningsområder:
 - o Kollektiv Bustrafik
 - o Privatbaner
 - o Handicapkørsel - uden for Århus
 - o Handicapkørsel i Århus
 - o Særligt i Århus, billetkontrol, administration af kontrolafgifter, billethåndtering
 - o Særligt uden for Århus, især Trafikkontrol
 - o Personale på rutebilstationer

Punkt 4 gav anledning til nogen drøftelse, idet fordelingen på enkelt-bestillere inden for hvert forretningsområde kunne gøres efter forskellige principper. Fordeling indbyrdes mellem bestillere for 2007 blev besluttet således:

- Kollektiv Bustrafik (fordeles efter køreplantimer med reduktion for rabatruter).
- Privatbaner (Regionen)
- Handicapkørsel - uden for Århus (antal ture for de enkelte kommuners borgere)
- Handicapkørsel i Århus (Århus Kommune)
- Særligt i Århus, billetkontrol, administration af kontrolafgifter, billethåndtering (Århus Kommune)
- Særligt uden for Århus, især Trafikkontrol (antal køreplantimer ekskl. Århus Kommune) med reduktion for rabatruter)
- Personale på rutebilstationer (konkret fordeling ift. enkelte ruters anvendelse af rutebilstationen – giver en fordeling på Region og kommune på ca. 50/50 i Randers, og 75/25 i Viborg)

Den indbyrdes fordeling blev især drøftet i forhold til den kollektive bustrafik, hvor ca. 55 % af budgettet til løn og personalerelaterede udgifter afholdes. Nogle bestillere ønskede en mere forbrugsafhængig fordeling af disse udgifter. Det blev således besluttet, at Midttrafik skulle indføre et timesagsstyringsværktøj til dokumentation for den forbrugte tid og udarbejde forslag til eventuel ændret byrdefordeling for budget 2009 på baggrund af erfaringerne med timesagsstyringssystemet.

55 % af løn og personalerelaterede udgifter i 2007 svarer til 33,9 mio. kr. ud af et budget på 110,6 mio. kr. til fælleudgifter i trafikselskabet.

Det blev besluttet i Repræsentantskabet 5. januar 2007, at fordelingen efter køreplantimer skulle foregå efter de budgetterede køreplantimer i 2007.

Timesagsstyringssystemet

Timesagsstyringssystemet blev indført efter sommerferien 2007. Hver medarbejder er forpligtet til at registrere sit daglige tidsforbrug på aktivitet og bestiller (herunder mulighed for at vælge "tværgående", hvis aktiviteten ikke kan henføres til en bestemt bestiller).

Administrationen har gennemgået registreringerne for de 15 uger i 2007, hvor der blev lavet detaljeret timesagsstyring. Når tallene er rensat for ferie, sygdom m.m., viser det sig, at ca. ca. 55 % af tiden kan henføres til kollektiv bustrafik, mens de resterende 45 % kan henføres til handikapkørsel, rutebilstationer og billetkontrol osv. som forudsat i budgettet. Dette er ikke overraskende, idet fordelingen mellem forretningsområderne i budgettet svarer til den normeringsstyring, Midttrafik anvender. I det efterfølgende vil der derfor alene blive fokuseret på fordelingen af de 55 % af administrationens årsværk, der henføres til kollektiv bustrafik med henblik på forslag til forbedret byrdefordeling af dette i 2009.

Kollektiv bustrafiks fordeling på bestillere

Af samtlige registrerede timer på kollektiv bustrafik, kan ca. 22 % fordeles direkte på bestillere. Det er især aktiviteter som arrangementskørsel, udbud, køreplanlægning og køreplanprojekter (inkl. Regionens sparekrav), der kan fordeles på konkrete bestillere, mens fx takster, rejseregler, kontraktadministration, afregning, markedsføring og generel udvikling i mindre grad kan fordeles på enkelte bestillere. Den kollektive bustrafiks andel af ledelse, tværgående funktioner osv. kan heller ikke i særligt omfang fordeles på enkelte bestillere.

I nedenstående tabel vises en sammenligning mellem den gennemførte relative fordeling af løn og personalerelaterede udgifter i regnskab 2007 og en relativ fordeling, hvis timesagsstyringssystemet havde været lagt til grund. De tværgående aktiviteter er fordelt efter køreplantimer:

Bestiller	R2007	Efter timesagsstyringsdata		
		I alt	Heraf direkte fordelt	Heraf tværgående fordelt efter køreplantimer
Region Midtjylland	40,1%	36,0%	4,3%	31,7%
Favrskov Kommune	0,3%	0,5%	0,3%	0,2%
Hedensted Kommune	0,3%	0,3%	0,1%	0,2%
Herning Kommune	2,9%	2,7%	0,3%	2,4%
Holstebro Kommune	2,4%	2,4%	0,7%	1,7%
Horsens Kommune	3,2%	3,6%	1,2%	2,4%
Ikast-Brande Kommune	0,9%	0,8%	0,1%	0,7%
Lemvig Kommune	0,6%	1,0%	0,5%	0,5%
Nørddjurs Kommune	0,9%	0,8%	0,1%	0,7%
Odder Kommune	0,3%	0,2%	0,0%	0,2%
Randers Kommune	5,6%	5,4%	1,0%	4,4%
Ringkøbing-Skjern Kommune	1,2%	2,0%	1,0%	1,0%
Samsø Kommune	0,6%	0,3%	0,0%	0,3%
Silkeborg Kommune	5,0%	4,5%	0,6%	3,9%
Skanderborg Kommune	1,2%	1,1%	0,1%	1,0%
Skive Kommune	2,1%	1,5%	0,0%	1,5%
Struer Kommune	0,6%	0,6%	0,1%	0,5%
Syddjurs Kommune	1,2%	1,0%	0,0%	1,0%
Viborg Kommune	2,4%	2,1%	0,2%	1,9%
Århus Kommune	28,3%	33,2%	11,2%	22,0%
<i>I alt</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>21,8%</i>	<i>78,2%</i>

Det fremgår, at de fleste bestillere vil have oplevet en afvigelse på 0,4 procentpoint eller derunder, svarende til en afvigelse på 135.000 kr. for den enkelte bestiller. Enkelte bestillere har lidt større afvigelse af forskellige grunde (fx køreplanlægningsprojekt i Ringkøbing-Skjern Kommune) har.

Den største difference er dog på Regionen og Århus Kommune. Hvis timesagsstyringsdataene havde været brugt til fordeling af de 33,9 mio. kr., ville Regionen have betalt 5 procentpoint mindre, svarende til 1,7 mio. kr. – og Århus Kommune skulle tilsvarende have betalt 1,7 mio. kr. mere.

Årsagen til differencen for de to bestillere er flersidig. For Regionens vedkommende er der udført en lang række særlige opgaver i forbindelse med sparekravene, men den almindelige drift og køreplanlægning har været stort set uændret, hvorfor Regionen samlet set ikke har trukket de ca. 40 % af ressourcerne, som deres køreplantimer angiver. Omvendt for Århus Kommune, som har haft både forhold af mere eller mindre karakter af engangsbegivenheder i form af udformning af kriterier og forløb for første udbud af bybuskørsel samt indkøb af billetmaskiner, men også særlige forhold af vedvarende karakter som fx Midttrafiks særlige administration som ejer af busselskabet samt udfordringer med at håndterer særligt serviceniveau i Århus vedrørende driftsforstyrrelser og arrangementskørsel.

Anbefaling for fremtidig byrdefordeling

Midttrafiks administration kan ikke på baggrund af erfaringerne fra efteråret 2007 sige, om denne afvigelse fra en fordeling efter køreplantimer fortsat vil være gældende fremover. Regionens mindre anvendelse af ressourcerne i forhold til andel af køreplantimer vil umiddelbart ikke ændre sig, mens nogle af årsagerne til Århus Kommunes større anvendelse vil blive reduceret, nu hvor billetmaskiner bliver installeret i efteråret 2008 og der er lavet en praksis for udbud af bybuskørsel.

Umiddelbart tyder erfaringerne på, at man bør anvende timesagsstyring til fordeling af løn og personalerelaterede udgifter, idet det vil have betydning for den enkelte bestillers bidrag, hvor meget bestilleren anvender Midttrafik. Der er yderligere forhold, der taler henholdsvis for og imod anvendelse af registreringer fra timesagsstyring til fordeling af løn og personalerelaterede udgifter.

Fordele

- den enkelte bestiller kan se en umiddelbar sammenhæng mellem anvendelsen af Midttrafiks ressourcer og egen betaling.
- det indførte system er forholdsvis let at administrere, så den daglige brug af systemet er ikke i sig selv et administrativt ressourceforbrug; afhængig af kravene til løbende rapportering, detaljeringsniveau osv. kan administrationen blive mere omfattende.

Ulemper

- en forholdsvis stor del (78 %) kan ikke fordeles på enkelte bestillere, idet den tid bruges på fælles opgaver som fx takster, rejseregler, kontraktadministration, afregning, markedsføring og generel udvikling samt ledelse og tværgående funktioner (fx HR, økonomistyring osv.).
- en afregning efter timesagsstyring kan medføre, at enkelte bestillers ønske om at få gennemført initiativer, som andre kan få glæde af på sigt, kan begrænses, hvis bestillerne heller vil vente på, at andre tager initiativet og finansieringen; dette kan afbødes, hvis bestilleren i stedet beder Bestyrelsen om at sætte enkeltprojekter i gang som en opgave for hele Midttrafik.
- flere bestillere har i forbindelse med regnskabsaflæggelse 2007 gjort opmærksom på, at det kan være problematisk for den enkelte bestiller, når der opstår efterreguleringer på udgiften til kollektiv trafik; det vil i højere grad blive tilfældet, når/hvis bestillerens udgift til løn og personalerelaterede udgifter afhænger af den enkelte års anvendelse af Midttrafik til fx udbud, særlige køreplansprojekter.

Århus, 13. juni 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 20. juni 2008 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Mødelokale 1,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

**Vedr. punkt nr. 7
Bilag nr. 1**

1-30-75-2-07

15. Forslag til ændringer i det regionale rutenet

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til gennemførelse af ændringer i det regionale rutenet med virkning fra 2009. Forslaget tager udgangspunkt i de principper og kriterier for et effektivt og moderne regionalt rutenet, der blev forelagt Forretningsudvalget på møde den 13. maj 2008, og i de afholdte møder med Midttrafik og kommuner om ændringer i det regionale rutenet. Forslaget indebærer nedlæggelse af regionale ruter og strækninger samt effektiviseringer i rutenettet. Forslaget vil på sigt give regionen en årlig besparelse på ca. 43 mio. kr. I samarbejde med Midttrafik og i dialog med kommunerne vil der blive arbejdet videre med forslag til gennemførelse af et mere effektivt og moderne regionalt rutenet.

Direktionen indstiller,

- at** administrationens forslag til ændringer i det regionale rutenet i størrelsesordenen 43 mio. kr. godkendes 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 vil gennemføre i 2009, samt at der arbejdes videre med forslag til gennemførelse af et mere effektivt og moderne regionalt rutenet, 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.

Sagsfremstilling

Forretningsudvalget vedtog på møde den 13. maj 2008, at der i samarbejde med Midttrafik arbejdes videre med forslag til besparelser og effektiviseringer i det regionale ru-

tenet på baggrund af de af administrationen opstillede principper og kriterier samt forslag til tidsplan, samt at sagen behandles igen i Forretningsudvalget og Regionsrådet i juni 2008.

Region Midtjylland overtog den 1. januar 2007 bestilleransvaret - og dermed finansieringsansvaret - for et net af regionale ruter. Rutenettet fremgår af Trafikplan 2007, vedtaget af Forberedelsesudvalget i oktober 2006. Definitionen af regionalruter var simpel, nemlig at ruter, der overskrider en kommunegrænse, blev defineret som regionalruter, finansieret af Region Midtjylland. Den simple definition blev valgt af praktiske og tidsmæssige årsager, bl.a. for at sikre en fortsat fremadskriden i dannelsen af Midttrafik og dermed sikker drift fra 1. januar 2007. Herved påtog Region Midtjylland sig ansvaret for en del ruter, hvor overvejende dele af kørslen er af lokal karakter.

Det blev i forbindelse med vedtagelsen af Trafikplan 2007 besluttet, at rutenettet skal gennemgås og effektiviseres. Om den fremtidige regionale kollektive trafik fremgår det af Trafikplan 2007, at den primære regionale opgave er betjening af pendlerstrømme, herunder uddannelsessøgende mellem de nye kommuner, og at et centralt tema for arbejdet med en regional trafikplan bliver at skabe en god og effektiv betjening af de større samlede koncentrationer af regionale rejsemål i regionens større byer. Regionen oprioriterer de regionale opgaver ved at forbedre forbindelserne til de større byer, mod at kommunerne overtager lokale opgaver.

Behovet for at gennemføre effektiviseringer i det regionale rutenet er blevet aktualiseret som følge af markant øgede udgifter - ca. 45 mio. kr. årligt - til regional kollektiv trafik. Merudgifterne skyldes dieselaftgifter, efterregulering af Bus & Tog-samarbejdet, højere regulering af betaling til busentreprenørerne samt en generel indtægtsnedgang på grund af færre passagerer.

I en anden sag på dagsordenen er redegjort for forventningerne til det økonomiske resultat for 2008 og de forventede konsekvenser for Region Midtjyllands udgifter til kollektiv trafik i 2008. For nuværende udgør det økonomiske tilskud til regional kollektiv trafik ca. 40 % af regionens budget til regional udvikling. Administrationen har i sit foreløbige arbejde taget udgangspunkt i, at rammen fremover vil udgøre samme andel af budgettet til regional udvikling.

På baggrund af beslutning om effektivisering af det regionale rutenet, jfr. Trafikplan 2007, og det økonomiske pres regionen står overfor foreslår administrationen, at det regionale rutenet fastlægges ud fra nogle overordnede principper, nemlig:

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 tilgodeser befordring af f.eks. uddannelsessøgende til ungdomsuddannelser 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, og som kan fungere som tilbringerruter til X busruter og tog.

Dette er i overensstemmelse med bemærkninger til Lov om Trafikselskaber, hvoraf det fremgår, at regionerne forventes at finansiere et regionalt rutenet, der betjener bycentre uden banebetjening i hver sin kommune.

- ./ Der vedlægges kortbilag med et eksempel på et effektivt og moderne regionalt rutenet, som vil være i overensstemmelse med lovens intentioner.

Med udgangspunkt i de visioner, strategier og anvisninger, som fremgår af den af Regionsrådet vedtagne regionale udviklingsplan, er det hensigten at fastlægge det fremtidige serviceniveau for de enkelte ruter ud fra følgende forslag til kriterier: Pendling, regionale rejsemål, økonomi, passagertal, regional udvikling, sund fornuft, korrespondancer og mødetider.

Administrationen har i samarbejde med Midttrafik i april og maj 2008 holdt møder med kommunerne, hvor administrationen præsenterede oplæg til principper og kriterier for et effektiviseret regionalt rutenet. Ligeledes blev de enkelte ruter gennemgået for drøftelse af mulighederne for effektivisering af rutenettet med virkning fra 2009.

- ./ Der vedlægges oversigtsskema med alle regionale ruter med forslag til, hvilke ruter, delstrækninger og ture, der ophører med at blive finansieret af Region Midtjylland samt koordinerings- eller udviklingsprojekter, f.eks. hvor to ruter, der kører parallelt, koordineres indbyrdes. Af skemaet fremgår også ruter, der ikke berøres, og som vil indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.

Den 20. maj 2008 havde Midttrafik indbudt kommunerne og Region Midtjylland til en politisk drøftelse af udfordringerne i den kollektive trafik. På mødet præsenterede regionsrådsformanden administrationens oplæg til ændringer i det regionale rutenet på kort og lidt længere sigt.

Administrationen foreslår, at rationaliseringerne og effektiviseringerne i det regionale rutenet gennemføres efter følgende tids- og procesplan:

- Region Midtjylland meddeler ultimo juni 2008 Midttrafik og kommunerne, hvilke dele af det regionale rutenet regionen ikke ønsker at finansiere fra 2009. Udmeldingen vil give kommunerne mulighed for at tage højde for ændringerne i deres budgetlægning for 2009
- I perioden 2009 - 2011 arbejdes der videre med forslag til ændringer i rutenettet
- Senest fra 2011 køres efter et effektivt og moderne regionalt rutenet.

De ruter, som berøres, vil samlet set give regionen en besparelse på ca. 43 mio. kr. årligt. Administrationen foreslår, at besparelserne gennemføres i to tempi.

- ./ I 2009 foreslås besparelser på ca. 15 mio. kr. med en helårvirkning på ca. 27 mio. kr., jfr. vedlagte forslag til ændringer i det regionale rutenet gældende fra 2009, som administrationen har udarbejdet i samarbejde med Midttrafik på baggrund af møder med kommunerne. Hovedparten af ændringsforslagene vil få virkning fra køreplansskiftet i juni 2009. For enkelte ruter vil ændringerne træde i kraft fra januar 2009. De resterende besparelser og effektiviseringer foreslås gennemført fra 2010 og 2011.

Det samlede forslag vil berøre 81 ruter af de i alt 120 regionale ruter, som regionen finansierer. Af de 81 ruter nedlægges 58 ruter eller delstrækninger af ruter, som efter administrationens vurdering ikke har regional betydning, og hvor færrest forhold taler imod ændring. Forslaget omfatter endvidere 20 koordinerings- og udviklingsprojekter, som har til formål at styrke den regionale kollektive trafik i overensstemmelse med de beskrevne principper. Herudover er der planer om at oprette 3 nye ruter.

Det bemærkes, at 13 koordinerings- og udviklingsprojekter ikke er prissat, fordi der ikke er taget stilling til projekternes endelige udformning.

Administrationen vil i samarbejde med Midttrafik og i dialog med kommunerne arbejde videre med forslag til et mere effektivt og moderne regionalt rutenet, jfr. den skitserede tids- og procesplan ovenfor.

Region Midtjylland

Forslag til ændringer i det regionale rutenet

Bilag

**til Forretningsudvalgets
møde 10. juni 2008**

Punkt nr. 15

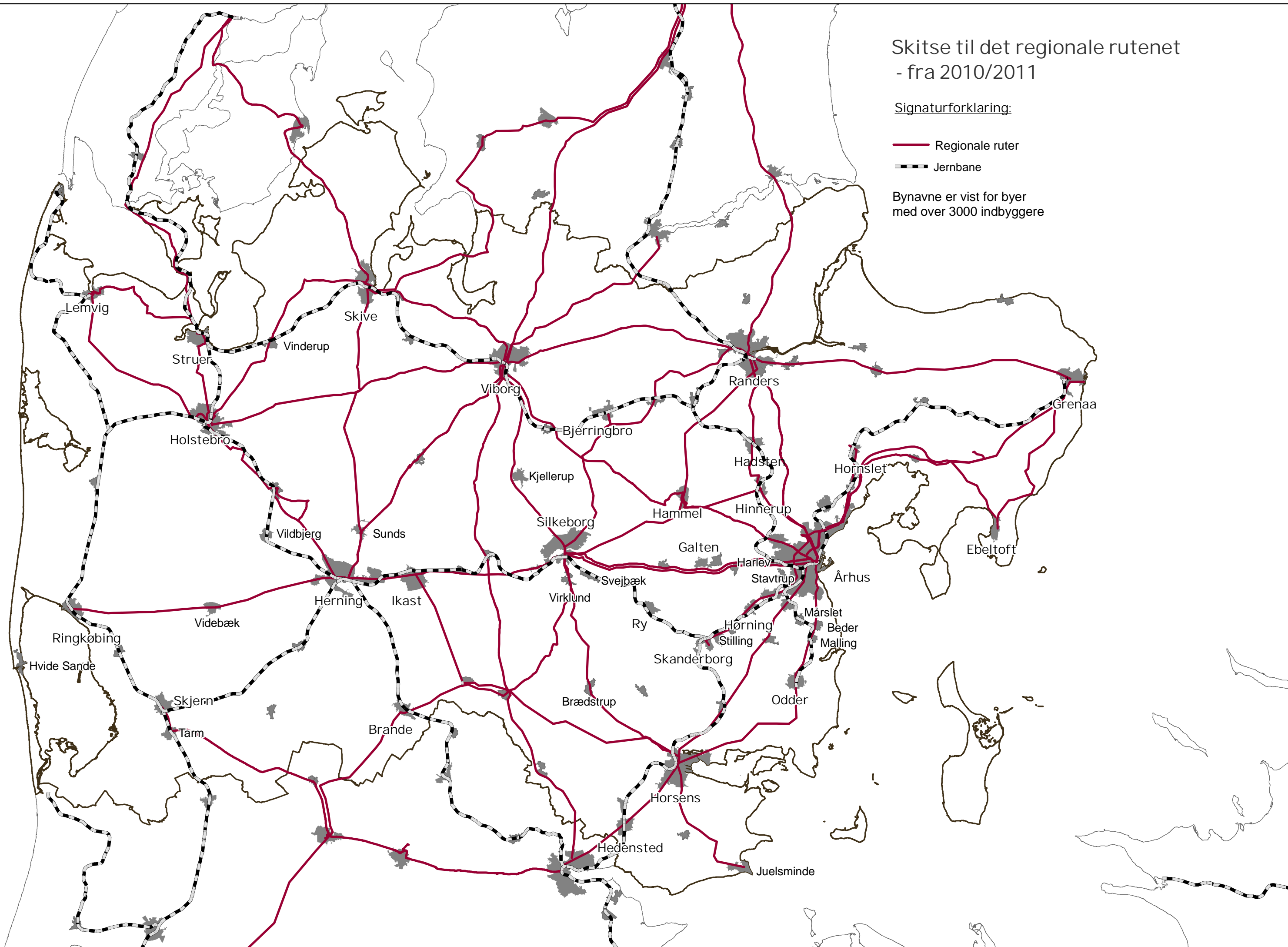
Skitse til det regionale rutenet - fra 2010/2011

Signaturforklaring:

— Regionale ruter

- - - Jernbane

Bynavne er vist for byer med over 3000 indbyggere



Forslag til ændringer i det regionale rutenet med henblik på et effektivt og moderne rutenet

2. juni 2008

Rute	Rutenavn	Køreplan timer pr. år	Passagerer på ruten, pr. år	Udgifter i alt B07, kr.	Indtægter i alt B07, kr.	Netto-udgift i alt B07, kr.	Selvfinansieringsgrad, %	Forslag til nedlæggelse af ruter	Forslag til nedlæggelse af ture / strækninger	Koordinerings- og udviklingsprojekter	Anslået regional besparelse	Anslået alternativ besparelse	Tidspunkt for gennemførelse	Bemærkninger
12	Herning-Aulum-Holstebro	4.954	62.946	2.015.427	1.160.025	855.402	58							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
13	Herning-Haderup-Skive	7.488	111.197	3.131.465	2.049.169	1.082.296	65							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
15	Herning-Videbæk-Ringkøbing	8.968	187.153	4.549.229	2.906.833	1.642.396	64							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
23	Holstebro-Struer-Lemvig	12.066	232.690	4.784.042	3.344.247	1.439.795	70							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
28	Holstebro-Haderup-Viborg	8.691	114.941	3.763.341	2.362.743	1.400.598	63							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
40	Thisted-Nykøbing-Skive	9.855	-	4.654.639	2.768.635	1.886.004	59							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Rutens forløb i Skive kommune overvejes i forbindelse med forslag om at nedlægge rute 41 som regionalrute.
50	Viborg-Løgstrup-Skive	8.689	156.967	3.903.304	1.775.105	2.128.199	45							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
53	Viborg-Karup/Kølvrå-Herning	20.193	314.402	9.284.444	5.122.032	4.162.412	55							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
59	Viborg-Møldrup-Aalestrup	3.849	74.599	1.731.498	965.962	765.536	56							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
60	Viborg-Kjellerup-Silkeborg	8.713	153.340	4.281.276	3.442.968	838.308	80							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
62	Viborg-Ørum-Randers	7.915	169.931	3.650.986	2.477.708	1.173.278	68			x				Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Der arbejdes med forslag til betjening af Foulum af hensyn til studerende fra Århus Universitet. Se også 953X (Randers-Viborg-Herning)
64	Viborg-Vammen-Hobro	5.078	149.198	2.442.258	1.308.988	1.133.270	54							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
67	Viborg-Skals-Farsø	4.333	128.045	1.995.742	1.286.667	709.075	64							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
72	Holstebro-Vinderup-Sevel-Skive	7.331	100.714	3.060.540	1.674.323	1.386.217	55			x				Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Der arbejdes med forslag om koordinering med rute 951X (Holstebro - Skive - Aalborg). Forslaget er ikke prissat.
77	Herning-Ikast-Bording-Silkeborg	8.029	150.883	3.896.606	2.687.255	1.209.351	69							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
81	Herning-Kibæk-Sdr.Felding-Grindsted	6.476	152.568	2.634.619	2.157.078	477.541	82			x				Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Forslag: Ved nedlæggelse af rute 61(Skjern-Borris-Sdr.Felding) tilrettes rute 81 så der bliver korrespondance med tog mod Skjern.
102	Århus-Beder-Norsminde-Odder	9.934	243.438	5.397.001	3.675.370	1.721.631	68							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
105	Horsens-Juelsminde	7.827	161.226	3.194.901	2.354.128	840.773	74		x					Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
107	Århus-Skanderborg-Horsens	34.415	1.224.610	17.698.367	19.730.976	-2.032.609	111							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Dog skal det vurderes, om der er for meget kapacitet Århus-Skanderborg, set i sammenhæng med at rute 109 (Århus-Hørning-Skovby-Galten) / 101 (Skanderborg-Skejby-Hornslet) betjener samme strækning. Endvidere skal det overvejes, om frekvensen mellem Horsens og Skanderborg skal forøges. Ikke prissat.
110	Horsens- Silkeborg	10.810	269.591	4.456.718	3.920.341	536.377	88							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Overvejelser om X bus-betjening på strækningen, ved forlængelse af rute 960X (Aalborg - Viborg - Silkeborg) til Horsens.
113	Århus-Galten-Silkeborg	21.386	409.927	10.583.374	11.304.621	-721.247	107							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
114	Århus-Hammel-Viborg	18.082	364.503	9.946.905	9.784.624	162.281	98			x				Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Overvejes delt i Hammel, og samkøres med rute 55 (Viborg - Bjerringbro - Hammel). Parallelt hermed påtænkes rute 914X (Viborg - Århus) udbygget. Ikke tidssat og ikke prissat
116	Horsens - Herning	11.957	208.634	4.625.527	2.975.070	1.650.457	64							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Ikast-Brande Kommune overvejer parallel gratisrute Gludsted-Hampen hvilket kan give anledning til at overveje betjening på rute 116.
118	Århus-Randers	18.989	446.862	10.398.171	13.842.899	-3.444.728	133			x				Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Nuværende lynbusafgange foreslås at overgå til rute 918X.
121	Århus-Rønne-Ryomgård	9.128	236.444	5.244.223	5.287.383	-43.160	101							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
122	Århus-Rønne-Grenaa	11.254	256.156	6.252.193	6.370.803	-118.610	102							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
123	Århus-Rønne-Ebeltoft	14.986	371.104	7.853.452	10.491.486	-2.638.034	134							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
307	Vejle-(Grindsted)-Sdr. Omme-Skjern	2.381	-	960.754	820.574	140.180	85							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
351	Grenaa-Ebeltoft	8.227	190.433	3.909.100	2.719.261	1.189.839	70							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
830	Vejle-Hedensted-Løsning-Horsens	40	-	12.925	28.297	-15.372	219							Natbus. Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
833	Vejle-Bredballe-Stouby-Juelsminde	33	-	10.356	7.236	3.120	70							Natbus. Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
850	Horsens-Tyrsted-Bjære-Gramrode	15	-	4.881	2.053	2.828	42							Natbus. Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
852	Horsens-Egebjerg-Gedved-Skanderborg	29	-	9.173	4.620	4.553	50							Natbus. Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
853	Horsens-Brædstrup-Silkeborg	46	-	14.391	12.615	1.776	88							Natbus. Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
856	Horsens-Sejet-Snaptun-Juelsminde	49	-	15.485	9.379	6.106	61							Natbus. Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
873	Vejle-Bredballe-Hedensted-Vejle	54	-	16.880	18.095	-1.215	107							Natbus. Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
894	Vejle-Grejsdalen-Tørring-Nr. Snede	24	-	7.661	0	7.661	0							Natbus. Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
895	Vejle-Grejsdalen-Tørring-Uldum	25	-	7.661	0	7.661	0							Natbus. Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
907X	Vejle-Billund-Grindsted-Skjern	651	86.430	250.485	196.447	54.038	78							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
951X	Holstebro-Skive-Aalborg (gl.VAFT del)**	1.031	93.150	444.308	206.837	237.471	47							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Der arbejdes med forslag om koordinering med rute 72 (Holstebro - Skive). Forslaget er ikke prissat.
951X	Aalborg-Farsø-Holstebro (gl. Ring. Amt del)**	782	93.150	414.975	263.355	151.620	63			x				Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Der arbejdes med forslag om koordinering med rute 72 (Holstebro - Vinderup - Skive). Forslaget er ikke prissat.
952X	Ringkøbing-Herning-Århus	11.951	181.880	5.648.978	5.177.754	471.224	92							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
Flybussen	Århus-Tirstrup	10.000	-	6.278.174	6.469.702	-191.528	103							Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Omdøbes til X bus
101	Skanderborg-Skejby-Hornslet	?	-	2.225.000	750.000	1.475.000	34			x	Ikke prissat		Jan. 09	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Ruten er startet i 2007, og der skal gennemføres en opfølgning med evt. virkning fra juni 2009 i forhold til benyttelse. Ikke prissat. Opfølgningen på rute 101 skal ses i sammenhæng forslaget om at nedlægge rute 109 (Århus-Hørning-Skovby-Galten) som regionalrute, dels fordi rute 101 øger kapaciteten/frekvensen Hørning-Århus - og dels fordi den øvrige 109-kørsel Galten-Hørning ligger internt i Skanderborg Kommune. Kan evt. gennemføres med virkning fra januar 2009.
104	Ny rute: Hammel-Foldby-Søften-Skejby-Århus Universitet	6.250	-	3.400.000	2.350.000	1.050.000	69			x	-1.050.000		Jan. 09	Ny rute Hammel-Foldby-Søften-Århus Nord, der forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Muliggøres af koordineringsforslag af ruterne 111 (Århus-Sabro-Foldby-Hinnerup) og 116 (Århus-Skovby-Galten) hvorved der spares 2 kontraktbusser. Samtidig er det aftalt, at Favrskov Kommune overtager finansiering af delstrækning på rute 117 (Århus-Spørring-Hadsten-Langå) mellem Hadsten og Langå. De angivne tal for køreplanter, samt indtægter og udgifter er hentet fra Midtrafik projektoplæg. Det skal bemærkes, at der ikke er taget stilling til projektets endelige udformning. Foreslås gennemført med virkning fra januar 2009.
111	Århus-Foldby-Hinnerup	11.673	287.000	6.318.441	3.841.187	2.477.254	61		x	x	1.800.000		Jan. 09	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Rutens frekvens nedsættes til timedrift, hvorved 2 busser frigøres og bruges til ny rute 104 (Hammel-Foldby-Søften-Skejby-Århus universitet) . Sabro betjenes ved omlæggelse af rute 116 (Århus-Skovby-Galten). Det angivne tal for anslået regional besparelse er hentet fra Midtrafik projektoplæg. Forslaget forventes gennemført med virkning fra januar 2009.
116	Århus-Skovby-Galten	7.867	108.357	3.743.818	2.726.359	1.017.459	73		x	x	0		Jan. 09	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Ruten foreslås omlagt mhp. betjening af Sabro i sammenhæng med, at frekvensen på rute 111 (Århus-Foldby-Hinnerup) nedsættes. til timedrift. Betjening af Langkjær Gymnasium opretholdes. Det angivne tal for anslået regional besparelse er hentet fra Midtrafik projektoplæg. Det skal bemærkes, at der ikke er taget stilling til projektets endelige udformning. Forslaget forventes gennemført med virkning fra januar 2009.
Ny X bus	Århus-Horsens-Vejle	0	-	-	-	-	-			x	Ikke prissat		Jan. 09	Forslag om ny X bus Århus-Horsens-Vejle, som forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Forsigtig opstart fra 2009 med kørsel fredag og søndag. Skal undersøges nærmere, og som følge heraf er forslaget er ikke prissat.
24	Holstebro-Lemvig	7.831	127.249	3.196.815	1.862.657	1.334.158	58			x	0		K09	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. I forbindelse med forslag om at nedlægge rute 45 (se denne) er der forslag om, at enkelte ture på rute 24 skal betjenes Bækmarksbro

Rute	Rutenavn	Køreplan timer pr. år	Passagerer på ruten, pr. år	Udgifter i alt B07, kr.	Indtægter i alt B07, kr.	Netto-udgift i alt B07, kr.	Selvfinansieringsgrad, %	Forslag til nedlæggelse af ruter	Forslag til nedlæggelse af ture / strækninger	Koordinerings- og udviklingsprojekter	Anslået regional besparelse	Anslået alternativ besparelse	Tidspunkt for gennemførelse	Bemærkninger
103	Århus-Beder-Malling-Odder-Hou	26.038	1.006.111	14.213.296	15.459.388	-1.246.092	109			x	Ikke prissat	-	K09	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Forslag om at forlænge regionalrute 103 til Århus Nord (Skejby). Der vil formentlig være koordineringsgevinster for såvel Region Midtjylland som Århus Kommune, såfremt der samtidig gennemføres en koordinering med en eller flere af Århus Sporvejes bybusruter. Dette er pt. ikke afklaret og forslaget er derfor ikke prissat. Forslaget forventes gennemført fra juni 2009.
112	Århus-Sorring-Silkeborg	8.343	148.266	4.283.769	3.390.011	893.758	79	x		x	130.000	-	K09	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Vil have øgede indtægter i samspil med rute 116. Forslaget giver en anslået regional besparelse på 130.000 kr.
115	Århus-Hinnerup-Hadsten-Randers	26.932	641.532	14.622.554	13.988.588	633.966	96		x		70.000	-	K09	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Forslag om, at betjeningen af Vissing nedlægges med virkning fra juni 2009.
235	Randers-Mariager-Hadsund	11.807	224.445	6.309.372	3.828.321	2.481.051	61		x	x	750.000	-	K09	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet efter gennemførelse af forslag om, med virkning fra juni 2009 at rette ruten ud: Assens-Mariager-Spenstrup-Randers.
306	Odder-Horsens	8.421	130.031	3.822.414	2.905.038	917.376	76		x	x	0	-	K09	Betjeningen af Gylling foreslås nedlagt som regional betjening hele døgnet med virkning fra juni 2009. Desuden foreslås frekvensen mellem Odder og Horsens udbygget. Herefter forventes ruten at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
331	Skanderborg-Odder	6.203	99.222	3.472.447	1.473.845	1.998.602	42		x	x	400.000	-	K09	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet efter gennemførelse af forslag om, med virkning fra juni 2009, at rette ruten ud hvorved Vissing ikke længere betjenes.
523	Tørring - Brædstrup	601	-	328.968	0	328.968	0			x	0	-	K09	Ruten forventes styrket fra juni 2009 i forbindelse med nedlæggelse af rute 509 (Ejstrupholm - Brædstrup) hvorved en del passagerer vil flytte til rute 523.
913X	Århus-Silkeborg-Grindsted-Esbjerg	4.505	44.042	1.673.372	1.824.148	-150.776	109			x	Ikke prissat	-	K09	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet efter gennemførelse af forslag, med virkning fra juni 2009, om at 913X føres over Billund, hvorved Brande evt. ikke betjenes. Forslaget skal koordineres med forslag på rute 11 om betjening Herning - Brande - Billund. Ideen til forslaget er opstået i forbindelse med de gennemførte kommunebesøg, og forslaget er derfor ikke gennemarbejdet og ikke prissat.
914X	Århus-Hammel-Viborg (gl. VAFT del)**	740	39.217	361.648	331.050	30.598	92			x	Ikke prissat	-	K09	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Overvejelser om ændret ruterforløb via Hammel-Søften-Århus N. Tidligst fra juni 2009. Afvente erfaringer fra ny Hammelrute "104" (Hammel-Foldby-Søften-Skejby-Århus universitet). Forslaget er ikke prissat.
914X	Århus-Hammel-Viborg (gl. Århus amt del)**	1.999	39.217	980.002	1.079.453	-99.451	110			x	Ikke prissat	-	K09	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Overvejelser om ændret ruterforløb via Hammel-Søften-Århus N. Tidligst fra juni 2009. Afvente erfaringer fra ny Hammelrute "104" (Hammel-Foldby-Søften-Skejby-Århus universitet). Forslaget er ikke prissat.
918X	Århus-Randers-Aalborg	6.786	197.775	3.656.852	3.489.361	167.491	95			x	0	-	K09	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Det overvejes at overføre lynbusture fra rute 118 (Århus-Randers) til 918X
926X	Thisted - Viborg - Vejle	7.527	149000*	3.864.698	3.148.235	716.463	81			x	Ikke prissat	-	K09	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Overvejs stop for rute 926X i Engesvang ved landevejen, hvis muligt. Evt. større frekvens af hensyn til pendlere mellem Viborg og Thorning. Forslaget om øget frekvens ikke prissat.
953X	Randers - Viborg - Herning	3.831	71.650	2.127.519	1.446.360	681.159	68			x	Ikke prissat	-	K09	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Der arbejdes med forslag til betjening af Forskningscenter Foulum af hensyn til studerende fra Århus Universitet, koordineret med rute 62 (Viborg-Randers). Forslaget er ikke prissat, men effekten forventes positiv. Desuden overvejes om ruten skal forlænges til Grenaa.
960X	Aalborg - Viborg - Silkeborg	4.218	143000*	2.322.774	2.400.074	-77.300	103			x	Ikke prissat	-	K09	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Overvejelser om at forlænge ruten fra Silkeborg til Horsens, med korrespondance til Juelsminde. Forslaget er ikke prissat. Desuden overvejes stop ved Møldrup ved landevejen. Der er desuden overvejelser om at forlænge ruten i NT fra Aalborg til Hjørring.
117	Århus-Spørring-Hadsten-Langå	11.354	273.407	6.081.033	4.074.098	2.006.935	67		x		600.000	-	Jan. 09	Strækningen Hadsten - Langå nedlægges som regional strækning og overtages af Favrskov kommune, med virkning fra januar 2009, når ny rute 104 (Hammel-Foldby-Søften-Skejby-Århus universitet) etableres. Den resterende del af rute 117 forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet
11	Herning-Arnborg-Brande	3.631	48.017	1.481.099	989.266	491.833	67	x		x	400.000	Ikke prissat	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009, idet de regionale forbindelser er forbundet med tog. Parallelt hermed undersøges et forslag om at forlænge 2 dobbeltture på rute 11 til Billund, hvorved der skabes forbindelse Herning - Billund Lufthavn. Skal ses i sammenhæng med forslag om, at 913X ikke skal betjene Brande. Ideen til forslaget er opstået i forbindelse med de gennemførte kommunebesøg, og forslaget er derfor ikke gennemarbejdet og ikke prissat.
14	Videbæk-Fjølstervang-Herning	3.230	59.483	1.436.399	437.364	999.035	30	x			690.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Lokalrute 578 kan inddrages i betjeningen af uddannelsessøgende og pendlere Fjølstervang-Herning.
19	Herning-Hammerum-Brande	3.671	41.465	1.608.638	630.710	977.928	39	x			900.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. De regionale forbindelser er forbundet med tog.
45	Lemvig-Bøvling-Bækmarksbro-Holstebro	1.273	14.648	773.504	163.132	610.372	21	x			610.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Bl.a. Bækmarksbro kan betjenes ved omlægning af lokalruter 491 og regionalrute 24.
45	Skive-Sjørup	1.870	50.310	872.697	368.314	504.383	42	x			450.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Lokalruter kan inddrages i betjening af uddannelsessøgende.
45	Teletaxa Skive-Sjørup	34	-	18.195	1.729	16.466	10	x			15.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
61	Skjern-Borris-Sdr.Felding	961	21.434	520.425	217.373	303.052	42	x			300.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Ruten er delvis togbetjent.
63	Viborg-Tjele-Sjørring-(Hobro)	1.752	32.900	834.513	426.699	407.814	51	x			400.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Overvejende lokal betjening i Viborg Kommune. Viborg - Hobro betjenes i forvejen af rute 64 (og 65), som dækker de væsentligste regionale behov.
68	Gedsted-Ålestrup-Hobro	200	77.922	79.979	30.099	49.880	38	x			50.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Området betjenes i forvejen med andre ruter, og der er kun få regionale rejsende.
96	Grindsted-Filskov-Brande	401	-	190.660	17.922	172.738	9	x			170.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
205	Vejle - Juelsminde	4.751	160.852	1.999.164	1.060.061	939.103	53		x		30.000	-	K09	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Dårlig selvfinansieringsgrad betyder dog forslag om nedlæggelse af svagt benyttede afgang med virkning fra juni 2009.
209	Teletaxa -Vejle-Rask Mølle	100	-	53.357	8.526	44.831	16	x			40.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
211	Randers-Ørsted-Udbyhøj	9.424	145.575	4.300.711	3.109.296	1.191.415	72		x		500.000	-	K09	Strækningen Ørsted-Udbyhøj foreslås nedlagt som regionalt betjent strækning med virkning fra juni 2009. Herefter forventes ruten at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
215	Vejle - Silkeborg	11.959	307.055	4.704.662	3.527.735	1.176.927	75		x		50.000	-	K09	Strækningen via Gjessø foreslås nedlagt med virkning fra juni 2009.
219	Vejle - Glud	2.242	33.275	841.571	404.710	436.861	48	x			425.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
221	Randers-Voldum-Hornslet	4.357	69.793	2.348.068	1.202.028	1.146.040	51	x			1.100.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
230	Randers-Fårup-Hobro	4.746	142.378	3.710.706	2.466.385	1.244.321	66	x			1.200.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
311	Silkeborg-Ry-Skanderborg	3.912	81.316	2.136.262	1.203.641	932.621	56	x			930.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Skanderborg-Ry er togbetjent. Arriva / Trafikstyrelsen orienteres.
312	Ejstrupholm-Silkeborg	1.602	42.728	741.497	215.753	525.744	29	x			530.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
352	Ryomgård-Bønnerup-Grenaa	10.044	134.688	5.031.694	2.460.832	2.570.862	49	x			2.600.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
502	Brædstrup - Skanderborg	3.823	67.298	1.677.143	394.544	1.282.599	24	x			1.300.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
502	Teletaxa Brædstrup-Skanderborg	100	-	53.357	8.526	44.831	16	x			40.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
509	Ejstrupholm - Brædstrup	991	23.868	551.926	0	551.926	0	x			300.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
992X	Thisted-Hurup-Struer	1.039	32550*	473.541	187.953	285.588	40	x			280.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute med virkning fra 2009. Ringe benyttelse. Supplerer Thybanen mht. uddannelsessøgende - men især i Thisted. NT administrerer ruten og skal inddrages. Trafikstyrelsen / Arriva orienteres.
109	Århus-Hørning-Skovby-Galten	9.819	211.850	5.138.372	3.620.570	1.517.802	70	x		x	1.500.000	-	Jan. 09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra januar 2009. Det overvejes at opretholde enkelte pendlerture til Århus/Århus nord. Dette er ikke prissat.
29	Holstebro-Feldborg-Haderup	4.120	64.818	1.834.662	621.000	1.213.662	34	x			1.000.000	500.000	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Mulighed for koordinering med lokalkørsel. Alternativt reduktion til 1 dobbelttur til Holstebro og 2 retur. Anslået besparelse 500.000. Holstebro kommune har forslag om forlængelse til Karup Lufthavn.
41	Esbjerg-Varde-Skjern	2.251	-	1.070.260	383.939	686.321	36	x			700.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Ruten administreres af Sydtrafik. De regionale forbindelser er forbundet med tog. På strækningen i Region Midtjylland (Lyne-Skjern) er der lokalkørsel, der kan inddrages.
51	Viborg-Stoholm-Skive	5.791	118.498	2.582.869	1.165.823	1.417.046	45	x			1.400.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Viborg - Stoholm - Skive er togbetjent, og Viborg Kommune arbejder for en genåbning af stationen i Sparkær.

Rute	Rutenavn	Køreplan timer pr. år	Passagerer på ruten, pr. år	Udgifter i alt B07, kr.	Indtægter i alt B07, kr.	Netto-udgift i alt B07, kr.	Selvfinansieringsgrad, %	Forslag til nedlæggelse af ruter	Forslag til nedlæggelse af ture / strækninger	Koordinerings- og udviklingsprojekter	Anslået regional besparelse	Anslået alternativ besparelse	Tidspunkt for gennemførelse	Bemærkninger
54	Viborg-Thorning-Engesvang	3.179	39.967	1.439.484	401.395	1.038.089	28	x			790.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Ruten er tynd og betjener hovedsageligt uddannelsessøgende og enkelte pendlere. Se forslag vedr. rute 926X (Thisted - Viborg - Vejle), med stop i Engesvang ved landevejen, hvis muligt, samt evt. større frekvens af hensyn til pendlere mellem Viborg og Thorning.
108	Horsens - Vejle	3.806	97.812	1.503.363	665.277	838.086	44	x		x	830.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Området betjenes i forvejen med andre ruter. Bl.a. af rute 202 (Vejle-Horsens - Århus) og til dels rute 117 (Horsens - Billund) samt lokale ruter.
120	Århus-Rønde-Kolind-Grenaa	13.302	257.955	6.820.710	5.232.545	1.588.165	77		x		700.000	-	K09	Strækningen Grenaa - Kolind nedlægges som regional strækning fra juni 2009. Det overvejes om også strækningen Rønde - Kolind skal nedlægges. Herefter forventes ruten at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
130	Ilskov-Sunds-Ikast	604	18.346	419.486	62.187	357.299	15	x			350.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
212	Randers-Ryomgård-Ebeltoft	13.509	185.389	6.248.647	3.897.365	2.351.282	62		x		500.000	-	K09	Strækningen Ryomgård-Kolind-Tirstrup-Ebletoft foreslås nedlagt med virkning fra juni 2009. Herefter forventes ruten at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
213	Randers-Fjellerup-Grenaa	13.828	158.862	6.443.486	3.901.498	2.541.988	61		x		1.200.000	-	K09	Strækningen Fjellerup - Grenaa foreslås nedlagt med virkning fra juni 2009. Herefter forventes ruten at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
217	Randers-Rønde	7.347	124.425	3.809.654	2.238.601	1.571.053	59		x		750.000	-	K09	Strækningen Hornslet-Rønde foreslås nedlagt med virkning fra juni 2009. Herefter forventes ruten at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
506	Tørring - Jelling	301	36.691	151.455	0	151.455	0	x			100.000	-	K09	Forslag om at nedlægge ruten som regional rute fra juni 2009. Det foreslås at regionen finansierer enkelte ture morgen og eftermiddag der betjener bl.a. Tørring gymnasium.
508	Thyregod-Tørring	665	38.423	379.447	10	379.437	0	x			370.000	-	K09	Forslag om at nedlægge ruten som regional rute fra juni 2009. Det foreslås at regionen finansierer enkelte ture morgen og eftermiddag der betjener bl.a. Tørring gymnasium.
513	Vejle - Tørring	2.010	-	997.118	126.807	870.311	13	x			850.000	-	K09	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
117	Horsens - Billund	5.305	146.578	2.101.111	1.478.195	622.916	70			x	0	-	K10 eller K11	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Evt. koordineres med rute 114 (Horsens - Tørring).
202	Vejle- Horsens - Århus	20.008	588.884	8.004.457	6.058.323	1.946.134	76			x	Ikke prissat	-	K10 eller K11	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Flere overvejelser om mulig udvikling af ruten, bl.a. koordinere fra Solbjerg med Århus Sporvejs rute 52 til Århus, eller evt. ny X bus rute Århus-Horsens-Vejle (evt. med flere stop i Horsens kommune). Forslagene ikke prissat.
214	Randers-Auning-Grenaa	14.511	212.115	7.267.963	5.278.753	1.989.210	73			x	250.000	0	K10 eller K11	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Foreslås udrettet så Ryomgård ikke betjenes. X bus Randers-Grenaa overvejes, fx ved forlængelse af 953X.
Ny X bus	Århus-Billund	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Ikke prissat	-	K10 eller K11	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Navngives som X bus
21	Holstebro-Vildbjerg	1.881	29.390	893.437	360.832	532.605	40	x			530.000	-	K10 eller K11	Ruten foreslås nedlagt som regional rute med virkning fra 2010 eller 2011. Holstebro-Vildbjerg er togbetjent.
55	Viborg-Bjerringbro-Hammel	9.089	-	4.527.174	2.067.362	2.459.812	46				2.300.000	-	K10 eller K11	Ruten foreslås nedlagt som regional rute med virkning fra 2010 eller 2011
58	Ringkøbing-Hv.Sande-Nr.Nebel	8.609	154.487	3.749.656	1.680.486	2.069.170	45		x	x	Ikke prissat	-	K10 eller K11	Ruten foreslås nedlagt som regional rute med virkning fra 2010 eller 2011. Ruten tjener overvejende lokale formål. Overvejelser om at styrke betjening mellem Hvide Sande og Ringkøbing.
61	Viborg-Løvsdal-Randers	4.145	54.241	1.758.894	785.071	973.823	45	x		x	725.000	-	K10 eller K11	Ruten foreslås nedlagt som regional rute med virkning fra 2010 eller 2011. Der er skoleruter/bybuskørsel, som kan inddrages i områdernes betjening som tilbringer til rute 62 (Viborg-Ørum-Randers).
65	Viborg-Klejtrup-Hobro	3.546	106.751	1.746.519	784.388	962.131	45	x			950.000	-	K10 eller K11	Ruten foreslås nedlagt som regional rute med virkning fra 2010 eller 2011. Viborg - Hobro betjenes i forvejen af rute 64, som dækker de væsentligste regionale behov.
73	Randers-Bjerringbro-Silkeborg	12.091	199.532	5.407.774	2.799.780	2.607.994	52		x		0	250.000	K10 eller K11	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Alternativet: Weekendkørslen reduceres. Men alternativet skal undersøges nærmere.
77	Bjerringbro-Kjellerup	4.351	74.646	2.081.984	870.838	1.211.146	42	x			900.000	-	K10 eller K11	Ruten foreslås nedlagt som regional rute med virkning fra 2010 eller 2011. Ruten er tynd, men betjener Bjerringbro gymnasium.
103	Horsens-Juelsminde	6.907	121.844	3.086.835	1.625.494	1.461.341	53		x		1.400.000	Ikke prissat	K10 eller K11	Ruten foreslås nedlagt som regional rute med virkning fra 2010 eller 2011. Dog kan der som alternativ overvejes udretning af ruten, så den ikke betjener Snaptun. Alternativforslaget er ikke prissat.
114	Horsens - Tørring	4.832	112.788	1.992.113	684.329	1.307.784	34	x		x	1.300.000	-	K10 eller K11	Ruten foreslås nedlagt som regional rute med virkning fra 2010 eller 2011. Fremtidig betjening af Tørring Gymnasium skal dog vurderes.
119	Århus-Hornslet-Auning-Ørsted	30.877	732.915	17.415.011	12.447.663	4.967.348	71		x		500.000	-	K10 eller K11	Det foreslås at ruten rettes ud og afkortes til Auning, således at Ørsted, Mørke, Vivild og Gjesing ikke betjenes med regionalrute 119. Herefter forventes ruten at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
209	Vejle - Brædstrup	3.562	105.300	1.488.895	787.708	701.187	53	x			550.000	-	K10 eller K11	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Ruten betjener overvejende lokale kørselsbehov.
223	Randers-Hammel-Silkeborg	13.886	199.535	6.925.050	4.651.585	2.273.465	67		x		250.000	-	K10 eller K11	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Der overvejes nedlæggelse af ture / delstrækninger.
237	Randers-Gjerlev-Havndal-Hadsund	9.169	119.595	4.598.818	1.980.327	2.618.491	43			x	1.500.000	-	K10 eller K11	Ruten foreslås nedlagt som regional rute med virkning fra 2010 eller 2011
400	Sommerrute Djursland	?	?	?	?	?	-	x			100.000	-	K10 eller K11	Ruten foreslås nedlagt som regional rute med virkning fra 2010 eller 2011. Dog skal der gennemføres passagertælling for at afklare benyttelsen.
928X (Nr.Nissum-Lemvig-Holstebro-Viborg)		532	2.106	387.502	14.201	373.301	4	x		x	Ikke prissat	-	K10 eller K11	Ruten foreslås nedlagt som regional rute med virkning fra 2010 eller 2011. Svagt benyttet rute, skal dog undersøges nærmere af X bus
26	Holstebro-Spjalde-Skjern	9.951	123.950	4.117.204	1.857.673	2.259.531	45	x			1.700.000	-	K10 eller K11	Ruten foreslås nedlagt som regional rute med virkning fra 2010 eller 2011. Hovedstrækningen er togbetjent.
41	Skive-Oddense-Nykøbing	3.322	-	1.783.065	599.313	1.183.752	34	x		x	1.200.000	Ikke prissat	K10 eller K11	Ruten foreslås nedlagt som regional rute med virkning fra 2010 eller 2011. Rute 40 (Thisted-Nykøbing-Skive) dækker de væsentligste regionale behov, men rute 41 (Skive-Oddense-Nykøbing) inddrages i samlet vurdering af betjeningen mellem den nordlige del af Skive kommune og Nykøbing.
66	Viborg-Skals-Ålestrup	4.026	77.173	1.947.252	808.063	1.139.189	41	x			1.140.000	-	K10 eller K11	Ruten foreslås nedlagt som regional rute med virkning fra 2010 eller 2011. Rute 59 (Viborg-Møldrup-Ålestrup) og 960X (Aalborg - Viborg - Silkeborg), dækker de væsentligste regionale behov. Supplerer rute 67 (Viborg-Gedsted-Farsø) - især i betjeningen af Viborg - Skals
69	Skjern-Tarm-Nr.Nebel	5.521	8.424	2.307.583	1.591.511	716.072	69		x		710.000	-	K10 eller K11	Ruten foreslås nedlagt som regional rute med virkning fra 2010 eller 2011. Ruten tjener overvejende lokale formål i den sydligste del af kommunen.

Noter

*) Passagertal for den samlede rute, inkl. naboregioner

**) Økonomiske nøgletal er opdelt på gamle trafikelskaber / amter. Passagertal er dog for den samlede rute inkl. naboregioner.

	Sum Besparelser, i alt	Heraf 2009 (Helårsvirkning)	Heraf 2010 eller 2011 (Helårsvirkning)
Hvid = ruter, der ikke berøres – og som passer ind det effektive og moderne rutenet.	-		
Blå = forslag til udviklings- og koordineringsprojekter. Forslag med virkning fra 2009	2.100.000		
Blå = forslag til udviklings- og koordineringsprojekter. Forslag med virkning fra 2010 eller 2011	250.000		
Grøn = forslag der er forholdsvis enkle at gå til. Forslag med virkning fra 2009	13.910.000		
Gul = forslag hvor enkelte forhold taler imod. Forslag med virkning fra 2009	11.040.000		
Gul = forslag hvor enkelte forhold taler imod. Forslag med virkning fra 2010 eller 2011	11.005.000		
Rød = forslag hvor flere forhold taler imod. Forslag med virkning fra 2010 eller 2011	4.750.000		
	43.055.000	27.050.000	16.005.000

Oversigt over forslag - med virkning fra 2009 - til ændringer i det regionale rutenet med henblik på et effektivt og moderne rutenet

Rute	Rutenavn	Anslået regional besparelse	Bemærkninger
------	----------	-----------------------------	--------------

Ruter, der foreslås omfattet af udviklings- og koordineringsprojekter med virkning fra 2009

101	Skanderborg-Skejby-Hornslet	Ikke prissat	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Ruten er startet i 2007, og der skal gennemføres en opfølgning med evt. virkning fra juni 2009 i forhold til benyttelse. Ikke prissat. Opfølgningen på rute 101 skal ses i sammenhæng forslaget om at nedlægge rute 109 (Århus-Hørning-Skovby-Galten) som regionalrute, dels fordi rute 101 øger kapaciteten/frekvensen Hørning-Århus - og dels fordi den øvrige 109-kørsel Galten-Hørning ligger internt i Skanderborg Kommune. Kan evt. gennemføres med virkning fra januar 2009.
104	Ny rute: Hammel-Foldby-Søften-Skejby-Århus Universitet	-1.050.000	Ny rute Hammel-Foldby-Søften-Århus Nord, der forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Muliggøres af koordineringsforslag af ruterne 111 (Århus-Sabro-Foldby-Hinnerup) og 116 (Århus-Skovby-Galten) hvorved der spares 2 kontraktbusser. Samtidig er det aftalt, at Favrskov Kommune overtager finansiering af delstrækning på rute 117 (Århus-Spørring-Hadsten-Langå) mellem Hadsten og Langå. De angivne tal for køreplantimer, samt indtægter og udgifter er hentet fra Midttrafiks projektoplæg. Det skal bemærkes, at der ikke er taget stilling til projektets endelige udformning. Foreslås gennemført med virkning fra januar 2009.
111	Århus-Foldby-Hinnerup	1.800.000	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Rutens frekvens nedsættes til timedrift, hvorved 2 busser frigøres og bruges til ny rute 104 (Hammel-Foldby-Søften-Skejby-Århus universitet). Sabro betjenes ved omlæggelse af rute 116 (Århus-Skovby-Galten). Det angivne tal for anslået regional besparelse er hentet fra Midttrafiks projektoplæg. Forslaget forventes gennemført med virkning fra januar 2009.
116	Århus-Skovby-Galten	0	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Ruten foreslås omlagt mhp. betjening af Sabro i sammenhæng med, at frekvensen på rute 111 (Århus-Foldby-Hinnerup) nedsættes. til timedrift. Betjening af Langkjær Gymnasium opretholdes. Det angivne tal for anslået regional besparelse er hentet fra Midttrafiks projektoplæg. Det skal bemærkes, at der ikke er taget stilling til projektets endelige udformning. Forslaget forventes gennemført med virkning fra januar 2009.
Ny X bus	Århus-Horsens-Vejle	Ikke prissat	Forslag om ny X bus Århus-Horsens-Vejle, som forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Forsigtig opstart fra 2009 med kørsel fredag og søndag. Skal undersøges nærmere, og som følge heraf er forslaget er ikke prissat.
24	Holstebro-Lemvig	0	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. I forbindelse med forslag om at nedlægge rute 45 (se denne) er der forslag om, at enkelte ture på rute 24 skal betjene Bækmarksbro.
103	Århus-Beder-Malling-Odder-Hou	Ikke prissat	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Forslag om at forlænge regionalrute 103 til Århus Nord (Skejby). Der vil formentlig være koordineringsgevinster for såvel Region Midtjylland som Århus Kommune, såfremt der samtidig gennemføres en koordinering med en eller flere af Århus Sporvejes bybusruter. Dette er pt. ikke afklaret og forslaget er derfor ikke prissat. Forslaget forventes gennemført fra juni 2009.

Rute	Rutenavn	Anslået regional besparelse	Bemærkninger
112	Århus-Sorring-Silkeborg	130.000	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Vil have øgede indtægter i samspil med rute 116. Forslaget giver en anslået regional besparelse på 130.000 kr.
115	Århus-Hinnerup-Hadsten-Randers	70.000	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Forslag om, at betjeningen af Vissing nedlægges med virkning fra juni 2009.
235	Randers-Mariager-Hadsund	750.000	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet efter gennemførelse af forslag om, med virkning fra juni 2009, at rette ruten ud: Assens-Mariager-Spenstrup-Randers.
306	Odder-Horsens	0	Betjeningen af Gylling foreslås nedlagt som regional betjening hele døgnet med virkning fra juni 2009. Desuden foreslås frekvensen mellem Odder og Horsens udbygget. Herefter forventes ruten at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
331	Skanderborg-Odder	400.000	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet efter gennemførelse af forslag om, med virkning fra juni 2009, at rette ruten ud hvorved Virring ikke længere betjenes.
523	Tørring - Brædstrup	0	Ruten forventes styrket fra juni 2009 i forbindelse med nedlæggelse af rute 509 (Ejstrupholm - Brædstrup) hvorved en del passagerer vil flytte til rute 523.
913X	Århus-Silkeborg-Grindsted-Esbjerg	Ikke prissat	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet efter gennemførelse af forslag, med virkning fra juni 2009, om at 913X føres over Billund, hvorved Brande evt. ikke betjenes. Forslaget skal koordineres med forslag på rute 11 om betjening Herning - Brande - Billund. Ideen til forslaget er opstået i forbindelse med de gennemførte kommunebesøg, og forslaget er derfor ikke gennemarbejdet og ikke prissat.
914X	Århus-Hammel-Viborg	Ikke prissat	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Overvejelser om ændret ruteforløb via Hammel-Søften-Århus N. Tidligst fra juni 2009. Afvente erfaringer fra ny Hammelrute "104" (Hammel-Foldby-Søften-Skejby-Århus universitet)
918X	Århus-Randers-Aalborg	0	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Det overvejes at overføre lynbusture fra rute 118 (Århus-Randers) til 918X
926X	Thisted - Viborg - Vejle	Ikke prissat	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Overveje stop for rute 926X i Engesvang ved landevejen, hvis muligt. Evt. større frekvens af hensyn til pendlere mellem Viborg og Thorning. Forslaget om øget frekvens ikke prissat.
953X	Randers - Viborg - Herning	Ikke prissat	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Der arbejdes med forslag til betjening af Forskningscenter Foulum af hensyn til studerende fra Århus Universitet, koordineret med rute 62 (Viborg-Randers). Forslaget er ikke prissat, men effekten forventes positiv. Desuden overvejes om ruten skal forlænges til Grenaa.
960X	Aalborg - Viborg - Silkeborg	Ikke prissat	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Overvejelser om at forlænge ruten fra Silkeborg til Horsens, med korrespondance til Juelsminde. Forslaget er ikke prissat. Desuden overvejes stop ved Møldrup ved landevejen. Der er desuden overvejelser om at forlænge ruten til Hjørring.
I alt		2.100.000	

Rute	Rutenavn	Anslået regional besparelse	Bemærkninger
------	----------	-----------------------------	--------------

Ruter eller delstrækninger på ruter, der foreslås at ophøre som regionalruter, med virkning fra 2009

117	Århus-Spørring-Hadsten-Langå	600.000	Strækningen Hadsten – Langå nedlægges som regional strækning og overtages af Favrskov kommune, med virkning fra januar 2009, når ny rute 104 (Hammel-Foldby-Søften-Skejby-Århus universitet) etableres. Den resterende del af rute 117 forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet
11	Herning-Arnborg-Brande	400.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009, idet de regionale forbindelser er forbundet med tog. Parallelt hermed undersøges et forslag om at forlænge 2 dobbeltture på rute 11 til Billund, hvorved der skabes forbindelse Herning- Billund Lufthavn. Skal ses i sammenhæng med forslag om, at 913X ikke skal betjene Brande. Ideen til forslaget er opstået i forbindelse med de gennemførte kommunebesøg, og forslaget er derfor ikke gennemarbejdet og ikke prissat.
14	Videbæk-Fjilstervang-Herning	690.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Lokalrute 578 kan inddrages i betjeningen af uddannelsessøgende og pendlere Fjilstervang-Herning.
19	Herning-Hammerum-Brande	900.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. De regionale forbindelser er forbundet med tog.
45	Lemvig-Bøvling-Bækmarksbro-Holstebro	610.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Bl.a. Bækmarksbro kan betjenes ved omlægning af lokalruter 491 og regionalrute 24.
45	Skive-Sjørup	450.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Lokalruter kan inddrages i betjening af uddannelsessøgende.
45	Teletaxa Skive-Sjørup	15.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
61	Skjern-Borris-Sdr.Felding	300.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Ruten er delvis togbetjent.
63	Viborg-Tjele-Sjørring	400.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Overvejende lokal betjening i Viborg Kommune. Viborg - Hobro betjenes i forvejen af rute 64 (og 65), som dækker de væsentligste regionale behov.
68	Gedsted-Ålestrup-Hobro	50.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Området betjenes i forvejen med andre ruter, og der er kun få regionale rejsende.
96	Grindsted-Filskov-Brande	170.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
205	Vejle - Juelsminde	30.000	Ruten forventes at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet. Dårlig selvfinansieringsgrad betyder dog forslag om nedlæggelse af svagt benyttede afgange med virkning fra juni 2009.
209	Teletaxa -Vejle-Rask Mølle	40.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
211	Randers-Ørsted-Udbyhøj	500.000	Strækningen Ørsted-Udbyhøj foreslås nedlagt som regionalt betjent strækning med virkning fra juni 2009. Herefter forventes ruten at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
215	Vejle - Silkeborg	50.000	Strækningen via Gjessø foreslås nedlagt med virkning fra juni 2009.
219	Vejle - Glud	425.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
221	Randers-Voldum-Hornslet	1.100.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
230	Randers-Fårup-Hobro	1.200.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.

Rute	Rutenavn	Anslået regional besparelse	Bemærkninger
311	Silkeborg-Ry-Skanderborg	930.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Skanderborg-Ry er togbetjent. Arriva / Trafikstyrelsen orienteres.
312	Ejstrupholm-Silkeborg	530.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
352	Ryomgård-Bønnerup-Grenaa	2.600.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
502	Brædstrup - Skanderborg	1.300.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
502	Teletaxa Brædstrup-Skanderborg	40.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
509	Ejstrupholm - Brædstrup	300.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
992X	Thisted-Hurup-Struer	280.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute med virkning fra 2009. Ringe benyttelse. Supplerer Thybanen mht. uddannelsessøgende - men især i Thisted. NT administrerer ruten og skal inddrages. Trafikstyrelsen / Arriva orienteres.
109	Århus-Hørning-Skovby-Galten	1.500.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra januar 2009, og reduceres til at køre Hørning Station-Galten finansieret af Skanderborg Kommune. Det overvejes at opretholde enkelte pendlerture til Århus/Århus nord. Dette er ikke prissat.
29	Holstebro-Feldborg-Haderup	1.000.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Mulighed for koordinering med lokalkørsel. Alternativt reduktion til 1 dobbelttur til Holstebro og 2 retur. Anslået besparelse 500.000. Holstebro kommune har forslag om forlængelse til Karup Lufthavn.
41	Esbjerg-Varde-Skjern	700.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Ruten administreres af Sydtrafik. De regionale forbindelser er forbundet med tog. På strækningen i Region Midtjylland (Lyne-Skjern) er der lokalkørsel, der kan inddrages.
51	Viborg-Stoholm-Skive	1.400.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Viborg - Stoholm - Skive er togbetjent, og Viborg Kommune arbejder for en genåbning af stationen i Sparkær.
54	Viborg-Thorning-Engesvang	790.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Ruten er tynd og betjener hovedsageligt uddannelsessøgende og enkelte pendlere. Se forslag vedr. rute 926X (Thisted - Viborg - Vejle), med stop i Engesvang ved landevejen, hvis muligt, samt evt. større frekvens af hensyn til pendlere mellem Viborg og Thorning.
108	Horsens - Vejle	830.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009. Området betjenes i forvejen med andre ruter. Bl.a. af rute 202 (Vejle- Horsens - Århus) og til dels rute 117 (Horsens - Billund) samt lokale ruter.
120	Århus-Rønde-Kolind-Grenaa	700.000	Strækningen Grenaa - Kolind nedlægges som regional strækning fra juni 2009. Det overvejes om også strækningen Rønde - Kolind skal nedlægges. Herefter forventes ruten at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
130	Ilskov-Sunds-Ikast	350.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
212	Randers-Ryomgård-Ebeltoft	500.000	Strækningen Ryomgård-Kolind-Tirstrup-Ebletoft foreslås nedlagt med virkning fra juni 2009. Herefter forventes ruten at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
213	Randers-Fjellerup-Grenaa	1.200.000	Strækningen Fjellerup - Grenaa foreslås nedlagt med virkning fra juni 2009. Herefter forventes ruten at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.

Rute	Rutenavn	Anslået regional besparelse	Bemærkninger
217	Randers-Rønde	750.000	Strækningen Hornslet-Rønde foreslås nedlagt med virkning fra juni 2009. Herefter forventes ruten at indgå i et fremtidigt effektivt og moderne rutenet.
506	Tørring - Jelling	100.000	Forslag om at nedlægge ruten som regional rute fra juni 2009. Det foreslås at regionen finansierer enkelte ture morgen og eftermiddag der betjener bl.a. Tørring gymnasium.
508	Thyregod-Tørring	370.000	Forslag om at nedlægge ruten som regional rute fra juni 2009. Det foreslås at regionen finansierer enkelte ture morgen og eftermiddag der betjener bl.a. Tørring gymnasium.
513	Vejle - Tørring	850.000	Ruten foreslås nedlagt som regional rute fra juni 2009.
I alt		24.950.000	

Total	27.050.000
--------------	-------------------

Bemærk, at ruterne er opstillet i samme rækkefølge som i skemaet med den detaljerede oversigt

Århus, 13. juni 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 20. juni 2008 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Mødelokale 1,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

**Vedr. punkt nr. 7
Bilag nr. 2**

Trafikplanprojekter - En oversigt

P.nr.	Prioritering	Projekt navn	Område	Rute	Beskrivelse	Bestiller
Projektkatalog for køreplanåret 2008/09						
87		Dataopretning i Trapeze	Region Midtjylland	Alle ruter under Midttrafik	Midttrafiks eksisterende datasystemer skal harmoniseres og fusioneres. Det er vigtig, at vi sikrer ensartede data, så vi altid leverer det optimale datagrundlag til information af kunderne, f.eks. Rejseplanen.dk, stoppestedstavler, elektronisk information på afgangstavler o.l.	Midttrafik
74	1	Udbud	Odder	Lokale ruter		Odder Kommune
75	1	Udbud	Horsens	Bybusser		Horsens Kommune
77	1	Udbud	Skive			Skive Kommune
78	1	Udbud	Randers	Lokale ruter + bybus		Randers Kommune
79	1	Udbud	Silkeborg	Lokale ruter	Ruter i Gjern, Them og Kjellerup	Silkeborg Kommune
80	1	Udbud	Viborg	Lokal ruter og bybusser		Viborg Kommune
81	1	Udbud	Syddjurs	Lokale ruter	Rosenholm og Rønde	Syddjurs Kommune
82	1	Udbud	Favrskov	Lokal ruter	Lokal ruter	Favrskov Kommune
83	1	Udbud	Skanderborg	Lokal ruter og bybusser	Ruterne i Ry, Hørning og Skanderborg	Skanderborg Kommune
84	1	Udbud	Norddjurs	Lokal ruter	Ruterne i Grenaa, Nr. Djurs, Rougsø, Sønderhald	Norddjurs Kommune
52	1	Gennemgang	Ringkøbing-Skjern	Lokale ruter	Vurdering af forbedring af forbindelserne mellem Ringkøbing-Lem-Dejbjerg-Stauning	Ringkøbing-Skjern Kommune/Midttrafik
54	1	Gennemgang	Holstebro	Lokale ruter og bybus	Vurdering af køreplanlægning med henblik på optimeringer samt besparelser	Holstebro Kommune
68	1	Udbud og gennemgang	Herning	Bybusser	Udbud og gennemgang af systemet til gennemførelse til K2010	Herning Kommune
69	1	Udbud og gennemgang	Ikast-Brande	Lokale ruter i tidl. Brande Kommune og tidl. Ikast Kommune + bybus	udbud og gennemgang for oprettelse af telebus kørsel	Ikast-Brande Kommune
5	2	Ny rute Hammel-Foldby-Søften-Århus	Favrskov/Århus	Ny Rute	Ny rute Hammel-Foldby-Søften-Århus. Se rute 111, 116 og 117. Ventes gennemført i januar 2009.	Region Midtjylland
24	2	Forlængelse af ruten	Århus		103 til Århus Nord.	Region Midtjylland
40	2	Tilpasning	Silkeborg - Århus	Rute 913X	Opsplitning af rute 913 Århus-Esbjerg (i Silkeborg) på hverdage m.h.p. tilpasning til pendlertrafikken Silkeborg - Århus.	Midttrafik
44	2	Bedre betjening	Syddjurs		Betjening af VUC og HF i Hornslet + gymnasiet i Rønde samt i Egå.	Syddjurs Kommune
57	2	Bedre betjening	Billund Lufthavn	Herning-Billund-Kolding	Udredning af mulighederne for en bedre kollektiv trafikbetjening af Billund Lufthavn	Midttrafik
59	2	Bedre betjening	Viborg	Rute 61, 62, 63 og 953X	Betjening af Dansk Jordbrugs forskningscenter i Foulum	Viborg Kommune / Region Midtjylland
60	2	Bedre betjening	Viborg	Bybusser	Udvidelse i takt med byudvikling. Kørslen kan udbydes i 2008 - obs. opsigelsesfrist	Viborg Kommune
62	2	Bedre betjening	Silkeborg	Bybus	Udvidelse af bybussernes dækningsområder, betjening af uddannelsesinstitutioner, (ringrute?)	Silkeborg Kommune
63	2	Gennemgang	Randers	Bybus/lokal	Rutenet i Randers kommune lokalruter og sammenhæng med bybussystemet	Randers Kommune
6	3	Ny rute Hammel-Foldby-Søften-Århus; Reduktion af rute 111	Favrskov/Århus	Rute 111	Reduktion af 111 Hinnerup-Århus til timedrift i forbindelse med ny rute fra Hammel. Ventes gennemført i januar 2009.	Midttrafik
85	3	Ny rute Hammel-Foldby-Søften-Århus; Ruteændring af rute 116	Skanderborg/Århus	Rute 116	Rute 116 Galten-Århus ændres til kørsel via Sabro. Skal ses i sammenhæng med rute 111. Ventes gennemført i januar 2009.	Midttrafik

Trafikplanprojekter - En oversigt

P.nr.	Prioritering	Projekt navn	Område	Rute	Beskrivelse	Bestiller
8	3	Ny rute Hammel-Foldby-Søften-Århus; rute 117 overgår til lokal kørsel ml. Hadsten-Langå	Favrskov	Rute 117	Strækningen Hadsten - Langå ændres til lokalkørsel i Favrskov Kommune mod at Region Midtjylland opretter en ny rute mellem Hammel-Foldby-Hinnerup-Århus. Ventes gennemført i januar 2009.	Midttrafik
27	3	Opfølgning	Skanderborg - Århus	Rute 101/107/109	Opfølgning på rute 101. Skal ses i sammenhæng med et tidligere ønske om at Region Midtjylland vil nedlægge rute 109 (dels fordi rute 101 øger kapaciteten/frekvensen Hørning-Århus - og fordi den øvrige 109-kørsel Galten-Hørning ligger internt i Skanderborg Kommune. Kan gennemføres til januar 2009, hvis Region Midtjylland/Skanderborg Kommune kan blive enige.	Midttrafik
39	3	Omlægning	Silkeborg	Lokalruter i Kjellerup, Gjern og Them K.	Omlægning af rabatruter til et koordineret lokalrutenet	Silkeborg Kommune
45	4	Tilpasning	Samsø/Odder/Århus	Rute 102/103/131	Nye sejlplaner i forbindelse med udbud af færgefarten - tilpasning af rute 102/103 Hou-Odder-Århus samt rute 131 på Samsø. Ventes gennemført den 1.10.2008.	Samsø Kommune
49	4	Gennemgang	Hedensted	Lokale ruter	Gennemgang af lokalkørslen i Hedensted Kommune m.h.p. besparelser/rationaliseringer.	Hedensted Kommune
21	5	Effektivisering af det regionale rutenet	Region Midtjylland	Regionale ruter	Gennemgang af det regionale rutenet med henblik på besparelser eller øgede	Region Midtjylland
86		Gennemgang	Samsø	Rute 131	Revision af køreplaner/busstørrelser/bustyper.	Samsø Kommune
26			Skanderborg	Ny lokalrute	Ny lokalrute mellem Galten og Ry	Skanderborg Kommune
10		Korrespondancer til Grenaabanen.	Djursland	Rute 121 og 352	Tilbringertrafik eller supplement til Grenaabanen.	Midttrafik
22		Tilpasning	Region Midtjylland	Regionale ruter X-bus ruter	Tilpasninger til nye køre- hviletidsbestemmelser	Midttrafik
33		Tilpasning	Norddjurs	Rute 214 og 121	Korrespondancer til Grenaabanen i Ryomgård. Betjening Ryomgård-Rønde-Århus	Norddjurs Kommune
34		Gennemgang	Norddjurs		Gennemgang af det lokale rutenet m.h.p. forbedringer/rationaliseringer	Norddjurs Kommune
42		Tilpasning	Syddjurs/Århus	Rute 101, 119, 120, 121, 122 og 123	Der bør overvejes en tilpasning på "Grenåvej" i forbindelse med etablering af ny motorvejsstrækning Skødstrup-Århus Nord. Kan formentlig først gennemføres, når resultatet af regionens eventuelle besparelsesforslag på Djursland kendes.	Midttrafik
43		Gennemgang	Syddjurs	Lokal/regional	Gennemgang af det lokale rutenet i Syddjurs Kommune m.h.p. forbedringer og rationaliseringer	Syddjurs Kommune
61		Evt. udvidelse	Viborg	Rute 895	Overvejelse om at udvide betjeningen til bybuskørsel mellem områderne Egeskov, Stenshede og Brokparken.	Viborg Kommune
64		Bedre betjening	Skive	Bybus 302	Forlænges til Marienlyst	Skive Kommune
65		Gennemgang	Skive		Tværgående rute mellem de nuværende råduse, forbedring af forbindelsen til Salling, vurder rutenet og telebetjening	Skive Kommune
66		Bedre betjening	Skive		Direkte forbindelse Vest-Salling - Holstebro, f.eks. genoplivelse af gl. rute	Skive Kommune

Århus, 13. juni 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 20. juni 2008 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Mødelokale 1,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

Vedr. punkt nr. 8

Trafikplan for jernbanen 2008-2018

Hovedrapport, høringsudgave

Forord

I overensstemmelse med Lov om trafikselskaber skal der mindst hvert fjerde år udarbejdes en trafikplan, der behandler baggrund for, mål og ønsker til statens indkøb af offentlig servicetrafik på jernbane. Med offentlig servicetrafik menes statslig samfundsindkøbt passagertrafik, hvortil der kan ydes tilskud.

Trafikplanen skal udstikke retningslinjer for togbetjeningens omfang på de enkelte banestrækninger på baggrund af analyser af konsekvenser ved varierende togbetjening kombineret med en høring af bl.a. trafikselskaber og kommuner.

Derudover er det planens formål at bidrage til at fremme koordinering mellem statslig banetrafik og den lokale og regionale offentlige servicetrafik, dvs. buslinier og privatbaner.

I den første udgave af planen for perioden 2008-2018 gøres status for gældende trafikkontrakter og indgåede aftaler om togbetjening for at skabe overblik over den eksisterende betjening og den forventede betjening i de kommende år. Desuden har Trafikstyrelsen udviklet en trafikeringsmodel baseret på samfundsøkonomiske principper, som kan danne grundlag for beslutninger om trafikbetjeningen på længere sigt. Trafikeringsmodellen omfatter i denne første version togbetjeningen udenfor S-banen. Modellen vil blive videreudviklet og forventes at blive et væsentligt grundlag, også i de kommende trafikplaner.

Trafikplanen sendes først i høring hos trafikselskaberne, kommunerne og regionerne. Med udsendelsen af dette udkast vil Trafikstyrelsen opfordre alle parter til at fremkomme med deres bemærkninger til planudkastet.

Martin Munk Hansen
Anlægschef

Indhold

Resumé	7
Indledning	11
Baggrund	11
Formål og indhold	11
1 Status over trafikken frem til i dag	13
Banenettet i Danmark	13
Trafikering af banenettet i dagens situation	13
Udvikling på landsplan fra 1994 til 2006	16
2 De kommende års trafikbetjening	23
Indgåede kontrakter	23
Antal tog i timen på de forskellige strækninger	26
Antal standsninger per station	29
Kapacitet og rettidighed	29
Videre udbud af togtrafik	29
3 Trafikbetjeningen på længere sigt	31
Rammeforudsætninger for trafikomfanget	31
Metode til fastlæggelse af trafikbetjening	32
Trafikeringsmodellens resultater	35
4 Kapaciteten på banenettet	47
Om kapacitet	47
Igangværende baneprojekter	49
De kommende års kapacitetsudnyttelse	52
Kapacitetsbehovet på længere sigt	53
5 Koordinering af offentlig servicetrafik	55
God sammenhæng, en forudsætning for et godt produkt	55
Stationen som knudepunkt	62
Samarbejde om kollektiv trafik i dag	69

Resumé

I den statslige trafikplan præsenteres et overblik over den offentlige servicetrafik, dvs. den passagertrafik på jernbane, som staten yder tilskud til og som udføres på kontraktvilkår. Planen skitserer retningslinjerne for statens indkøb af offentlig servicetrafik efter udløb af de gældende kontrakter. Desuden gives et samlet overblik over kapaciteten på det statslige banenet for at vurdere, hvor mange tog der er plads til at køre på længere sigt. Endelig beskrives sammenhængen med den lokale og regionale planlægning med henblik på at fremme koordinering mellem statsligt indkøbt banetrafik og den lokale og regionale offentlige servicetrafik.

Trafikplanen udarbejdes i henhold til Lov om trafikselskaber fra år 2006. Trafikplanen gælder for perioden fra 2008-2018, og den vil blive revideret mindst hvert fjerde år. Trafikplanen sendes i høring hos regioner, kommuner og trafikselskaber.

Status over jernbanetrafikken

Staten har indgået kontrakt om offentlig servicetrafik med tre togoperatører, henholdsvis DSB, DSB S-tog og Arriva. Herudover er der i januar 2008 indgået kontrakt med DSBFirst om betjening af Kystbanen og den danske del af Øresundsforbindelsen fra år 2009. Samlet set er der i perioden 2008-2017 indgået kontrakter til en værdi af 26,8 mia. kr.

Med de gældende kontrakter er den offentlige servicetrafik i det store og hele fastlagt indtil år 2014, hvor kontrakterne med DSB og DSB S-tog udløber. Kontrakten med Arriva skal genudbydes i år 2008 med henblik på trafikstart i december 2010, mens den netop indgåede kontrakt med DSBFirst udløber i 2015 med mulighed for forlængelse til 2017.

Udover den offentlige servicetrafik anvendes skinnerne til godstrafik og til enkelte kommercielle persontog. Trafikplanen må derfor afveje de forskellige behov for anvendelse af bane kapacitet indbyrdes, hvad der også er en del af planen.

I forbindelse med nye udbud af togtrafik kan der ske ændringer af trafikomfanget. Det er politisk vedtaget, at der i perioden 2003-2015 gennemføres udbud af mindst 1/3 af DSB's produktion eksklusiv fjerntrafikken mellem landsdelene og S-togtrafikken. Desuden skal trafikken i Midt- og Vestjylland udbydes igen med virkning fra december 2010. Der skal udbydes yderligere 2 mio. togkm. for at indfri minimumsmålet. Der er endnu ikke truffet beslutning om, hvor meget og hvilken produktion der skal udbydes hvornår.

Trafikbetjeningen på længere sigt

Trafikbetjeningen på jernbanen på længere sigt afhænger af en række faktorer, hvor de væsentligste er de økonomiske rammer, den politisk fastlagte minimumsbetjening, den disponible bane kapacitet samt overholdelse af de gældende trafikkontrakter.

For at nå frem til, hvilken trafikbetjening der kan anses for samfundsmæssigt velbegrundet, er der udviklet en såkaldt trafikeringsmodel. Ved hjælp af denne model foretages beregning af billetindtægter, driftsomkostninger og passagerernes tidsforbrug mm., som opgøres og værdisættes. Herved vurderes konsekvenserne for samfundet som helhed.

Med trafikeringsmodellen beregnes, hvor mange tog på hver strækning og hvor mange standsninger på hver station, der giver den bedste samfundsøkonomi i år 2012.

For at give input til den langsigtede planlægning af infrastruktur på baneområdet er der desuden gennemført beregninger i år 2018. På hver strækning er resultaterne sammenlignet med kravene i de gældende trafikkontrakter, og på hver station er sammenlignet med den forventede trafikbetjening i år 2008.

Der er tale om en første udgave af trafikeringsmodellen, som er forbundet med en række begrænsninger, der må føre til forbehold overfor en alt for håndfast fortolkning af modellens resultater. Modellen tager i sin første version heller ikke højde for trafikudbuddets afledte konsekvenser for det omgivende samfund i form af lokalisering af boliger og arbejdspladser og trængsel på vejene. Modellen vil blive videreudviklet i de kommende trafikplaner.

Resultater

I Hovedstadsområdet og på Sjælland viser modellen følgende resultater:

- På en række centrale strækninger er der grundlag for at overveje et øget trafikomfang primært i myldretiden og mest tydeligt mellem København og Malmø samt mellem København og Roskilde. Også for andre strækninger – København-Kastrup, Roskilde-Ringsted, Ringsted-Næstved og Ringsted-Slagelse – gør denne tendens sig gældende. Desuden indikeres et behov for øget togbetjening på dele af Kystbanen og mellem Roskilde og Køge.
- På visse strækninger synes trafikbetjeningen for omfattende primært i aftentimerne. Det gælder Næstved-Nykøbing, Haslev-Næstved og Roskilde-Ringsted. Sidstnævnte må dog ses i nær sammenhæng med tilstødende strækninger. Strækningen mellem Østerport og København H er også betjent udover behovet, men det beror på driftstekniske forhold.

På Fyn og i Jylland ses følgende resultater:

- Der indikeres et vist behov for øget trafik i Trekantsområdet. Desuden er der basis for en mindre forøgelse af trafikken i weekenddagtimer og aftentimer på Grenåbanen samt i weekenddagtimer på den vestjyske længdebane mellem Esbjerg og Holstebro.
- På en række strækninger synes betjeningen for omfattende. På hovedbanenettet er det strækningerne Esbjerg-Middelfart og Fredericia-Vejle, Århus-Langå samt Skørping-Aalborg. Her synes der i varierende omfang at køre tog udover det samfundsøkonomisk velbegrundede. Det skal dog nævnes, at overbetjeningen i et vist omfang også hænger sammen med, at trafikken er delt på adskilte togsystemer, der tjener hvert sit forskellige formål. På regionalbanerne er banen mellem Vejle og Struer og banen mellem Hjørring og Frederikshavn vel rigeligt betjent i myldretiden. Herudover er der enkelte delstrækninger, der er overbetjente udenfor myldretiden henholdsvis Skive-Struer i aftentimerne og Langå-Viborg i dagtimerne på hverdage.

For at vurdere resultaternes robusthed er der gennemført følsomhedsberegninger, hvor centrale parametre er varieret.

På længere sigt (år 2018) giver udviklingen i antallet af passagerer grundlag for en øget togbetjening på en række strækninger, mest markant på dele af hovedstrækningen København-Odense-Århus og på centrale strækninger på Sjælland.

Med hensyn til stationsbetjeningen synes der generelt at være en tendens til overbetjening af stationerne på hele hovedstrækningen mellem Skanderborg og Frederikshavn samt på en del andre stationer primært i Vestjylland.

Kapaciteten på banenettet

Mulighederne for at udvide og dermed forbedre den offentlige servicetrafik er begrænset af banenettets kapacitet og indretning.

Det er besluttet at forøge banekapaciteten ved at gennemføre det såkaldte KØR-projekt, som omfatter mindre kapacitetsforbedringer mellem København og Ringsted. Derudover er det besluttet at etablere et nyt spor på S-banen mellem København H og Dybbølsbro. Endelig er en række projekter ved at blive undersøgt eller planlægges undersøgt.

De kommende års udnyttelse af banekapaciteten er analyseret i trafikplanen. Analysen viser, at der er ledig kapacitet på mange strækninger, som vil kunne udnyttes til at forbedre den offentlige servicetrafik, såfremt passagergrundlaget er tilstrækkeligt.

Der er imidlertid også strækninger, hvor banekapaciteten ikke er tilstrækkelig til den beregnede togbetjening. Det gælder på hovedstrækningerne Kastrup-Malmø og København-Høje Taastrup samt en række enkeltsporede strækninger, henholdsvis Roskilde-Køge, Odense-Svendborg, Århus-Hornslet og Vamdrup-Vojens. Derudover vil ny infrastruktur i sig selv kunne give anledning til produktforbedringer, der giver grundlag for større trafikomfang.

Disse strækninger bør undersøges nærmere ved en særskilt analyse bl.a. af samfundsøkonomien i at udbygge og forbedre infrastrukturen.

Koordinering af offentlig servicetrafik

De kollektive trafiksystemer supplerer hinanden ud fra en målsætning om kort rejsetid, hyppige afgange og overholdelse af køreplanerne. Der er imidlertid geografiske områder med en relativt ringe tilgængelighed med kollektiv trafik. Det er særligt de tyndest befolkede områder samt områder uden togbetjening.

En række knudepunktsstationer har en særlig trafikal betydning, ligesom de er vigtige i forhold til lokalisering af boliger og arbejdspladser. Det er både stationer i de største byer som f.eks. København H, Århus H og Odense og stationer i lidt mindre byer som Vejle, der typisk er stationer ved skæringer mellem flere baner eller endestationer.

Der er set nærmere på de trafikale sammenhænge ved de vigtigste knudepunktsstationer i de 5 regioner ved en gennemgang af antallet af tog- og busafgange samt skiftetider mellem tog og bus (korrespondancetider). Gennemgangen viser, at det især er ved større stationer som Århus, Valby og København H, at bussen benyttes som transportmiddel til stationen, og at det særligt er i forbindelse med rejser med fjerntog. Stationer på Kystbanen har generelt gode korrespondancetider som følge af en højfrekvent togbetjening. Eksempler på stationer med relativt lange korrespondancetider, når der ses på togankomster og busafgange i morgenmyldretiden, er Herning, Ringsted, Kolding, Odense og Vejle.

Sammenhængen mellem passagertrafik på jernbane og den øvrige kollektive trafik sikres ved forskellige samarbejder om takster, markedsføring, køreplanskoordinering, information, dataindsamling mm. Det er bl.a. sket i:

- Bus & Tog samarbejdet mellem DSB, Arriva, Transportministeriet, Ørestadsselskabet og en række trafikselskaber og kommuner.
- Direktørsamarbejdet i Hovedstadsområdet mellem DSB, DSB S-tog, Movia, Metro samt DSB First.
- Trafikselskaberne, hvor koordinering af den regionale og lokale trafikbetjening med ændringer i fjerntrafikken indgår som en væsentlig del af den årlige, løbende køreplanlægning.

Indledning

Baggrund

Det fremgår af §8 i Lov om trafikkselskaber fra år 2006, at der skal udarbejdes en statslig trafikplan. I §8 står følgende:

”Transport- og energiministeren udarbejder mindst hvert fjerde år efter høring af trafikkselskaberne og kommunerne en trafikplan for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten. I planen redegøres for statens overvejelser, og statens prioriteringer fremlægges. Planen skal bl.a. indeholde oplysninger om politiske og økonomiske servicemålsætninger for den statslige offentlige servicetrafik samt en beskrivelse af besluttede statslige projekter og dispositioner, der berører kapaciteten på jernbanenettet og disses samspil med den eksisterende offentlige servicetrafik.”

Det fremgår endvidere af lovens §9, at hvert enkelt regionalt trafikkselskab med udgangspunkt i den statslige trafikplan skal udarbejde en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, som det pågældende trafikkselskab udfører.

Udarbejdelsen af trafikplanen er en del af Trafikstyrelsens opgaver i forbindelse med statens trafikkøb på jernbaneområdet og som den part, der på statens vegne arbejder for koordinering af den offentlige servicetrafik med den øvrige kollektive trafik. Endvidere beskæftiger planen sig med den hensigtsmæssige udnyttelse af den eksisterende baneinfrastruktur og giver dermed indspil til den langsigtede investeringsplanlægning, som Trafikstyrelsen også bidrager til.

Formål og indhold

Trafikplanen har følgende formål:

- At præsentere et overblik over den offentlige servicetrafik på jernbane, både dagens trafik og den trafik der er indeholdt i gældende kontrakter mellem togooperatører og staten.
- At udstikke retningslinjer for statens køb af passagertrafik på banenettet udenfor S-banen efter udløb af de nuværende trafikkontrakter – hvilken trafik skal køre hvor i perioden indtil 2018 – som baggrund for kommende trafikudbud og trafikkontrakter.
- At give et samlet overblik over udnyttelsen af kapaciteten på banenettet med den nuværende betjening og betjeningen på længere sigt.
- At give input til den lokale og regionale planlægning med henblik på at fremme koordinering mellem statsligt indkøbt banetrafik, den lokale og regionale offentlige servicetrafik og den kommunale planlægning mht. lokalisering af boliger og arbejdspladser.

Omfanget og sammensætning af den offentlige servicetrafik begrænses af infrastrukturen og dens anvendelse. I Trafikplanen kortlægges den nuværende og fremtidige udnyttelse af jernbanenettet for at afdække hvor der er mulighed for – om ønskeligt – at udvide togbetjeningen. De angivne retningslinjer for, hvilken trafik, det er hensigtsmæssig at indkøbe, er således baseret på en rammeforudsætning om, at trafikken skal kunne afvikles på den nuværende og besluttede baneinfrastruktur.

For den lange tidshorisont er det muligt at diskutere udvidelse af banekapaciteten, og derfor indeholder planen også en markering af, hvor der ud fra en trafikal synsvinkel er grundlag for at overveje nye baneinvesteringer. Investeringer i baneinfrastruktur forudsætter dog i alle tilfælde en særskilt analyse, som tager højde for anlægsomkostningerne og evt. nye trafikeringsmuligheder. Herved tilvejebringes et

grundlag for en politisk prioritering ud fra statens samlede investeringsmuligheder. Desuden må der i denne forbindelse tages højde for andre positive trafikale effekter ved ny infrastruktur, som det ligger ud over rammerne for trafikplanen at vurdere. Her tænkes fx på muligheder for åbning af nye stationer, øget strækningshastighed og bedre regularitet.

Med hensyn til koordinering med den øvrige kollektive trafik er der i denne første version af Trafikplanen lagt vægt på at præsentere de nuværende trafikale sammenhænge mellem trafiksystemerne samt de samarbejder, der allerede i dag findes mellem aktørerne på området. Behovet for koordinering af den samlede offentlige servicetrafik må forventes at stige i takt med, at flere aktører involveres i at levere banetrafik.

Af Lov om trafikselskaber fremgår det, at trafikplanen skal "indeholde oplysninger om politiske og økonomiske servicemålsætninger for den statslige offentlige servicetrafik".

En række parametre har betydning for den kvalitet og service, som de rejsende oplever, eksempelvis hastighed, rettidighed og komfort. De kontrakter, som staten indgår med tog-operatører, indeholder incitamentsordninger for at sikre, at operatørerne har fokus på transporthastigheder samt rejsens samlede kvalitet og service.

En væsentlig parameter er dog omfanget af trafikken i form af, hvor mange tog per time, der betjener de forskellige strækninger. Det er antallet af tog og standsninger ved de enkelte stationer, som især bestemmer den trafikale tilgængelighed og de statslige udgifter til indkøb af trafik.

Trafikplanen udstikker de overordnede rammer for trafikomfanget og danner dermed grundlag for indkøb af den fremtidige togtrafik.

De præcise ændringer besluttet fortsat enten af operatøren inden for de rammer, der er beskrevet i kontrakten med staten, eller i forbindelse med udbud af trafikken på de forskellige delstrækninger. De egentlige køreplaner fastsættes med inddragelse af lokale aktører som f.eks. de regionale trafikselskaber og under hensyntagen til øvrige tog på nettet.

1 Status over trafikken frem til i dag

I dette kapitel præsenteres et samlet overblik over passagertrafikkens udvikling på stræknings- og stationsniveau. Desuden redegøres for udstrækningen af dagens infrastruktur og togbetjening.

Banenettet i Danmark

De statslige baner i Danmark omfatter 2040 km jernbane, som er betjent med passagertog. Desuden er der 40 km godsbaner, som kun betjenes med godstog. I passagertrafikken blev der i 2006 kørt 63,8 mio. togkm og transporteret 6,0 mia personkm. I godstrafikken blev der samme år kørt 3,8 mio. togkm og transporteret 1,9 mia tonkm gods.

Staten har indgået kontrakter med DSB, DSB S-tog og Arriva om betaling for togtrafik på disse strækninger. Udgifterne androg i 2006 4,5 mia kr. Der er på tilsvarende måde indgået kontrakt med Banedanmark om betaling for vedligeholdelse og fornyelse m.v. af banenettet for 3,1 mia kr i 2006.

Udover de statslige baner er der 514 km privatbaner forvaltet af regionernes trafikselskaber og 21 km metro forvaltet af Ørestadsselskabet.

Trafikken på de statslige baner køres på forskellige betingelser.

Størstedelen er persontrafik, der udføres som "offentlig servicetrafik", det vil sige trafik, hvortil der kan ydes offentligt driftstilskud. Derudover køres der "fri trafik", det vil sige togtrafik, som kører på kommercielle betingelser. Dette er i dag primært godstog, men også enkelte persontog kører som fri trafik.

Trafikering af banenettet i dagens situation

Offentlig servicetrafik

I dagens situation er der tre gældende kontrakter mellem operatører og staten om levering af offentlig servicetrafik:

- DSB (2005-2014)
- DSB S-tog (2005-2014)
- Arriva (2003-2010)

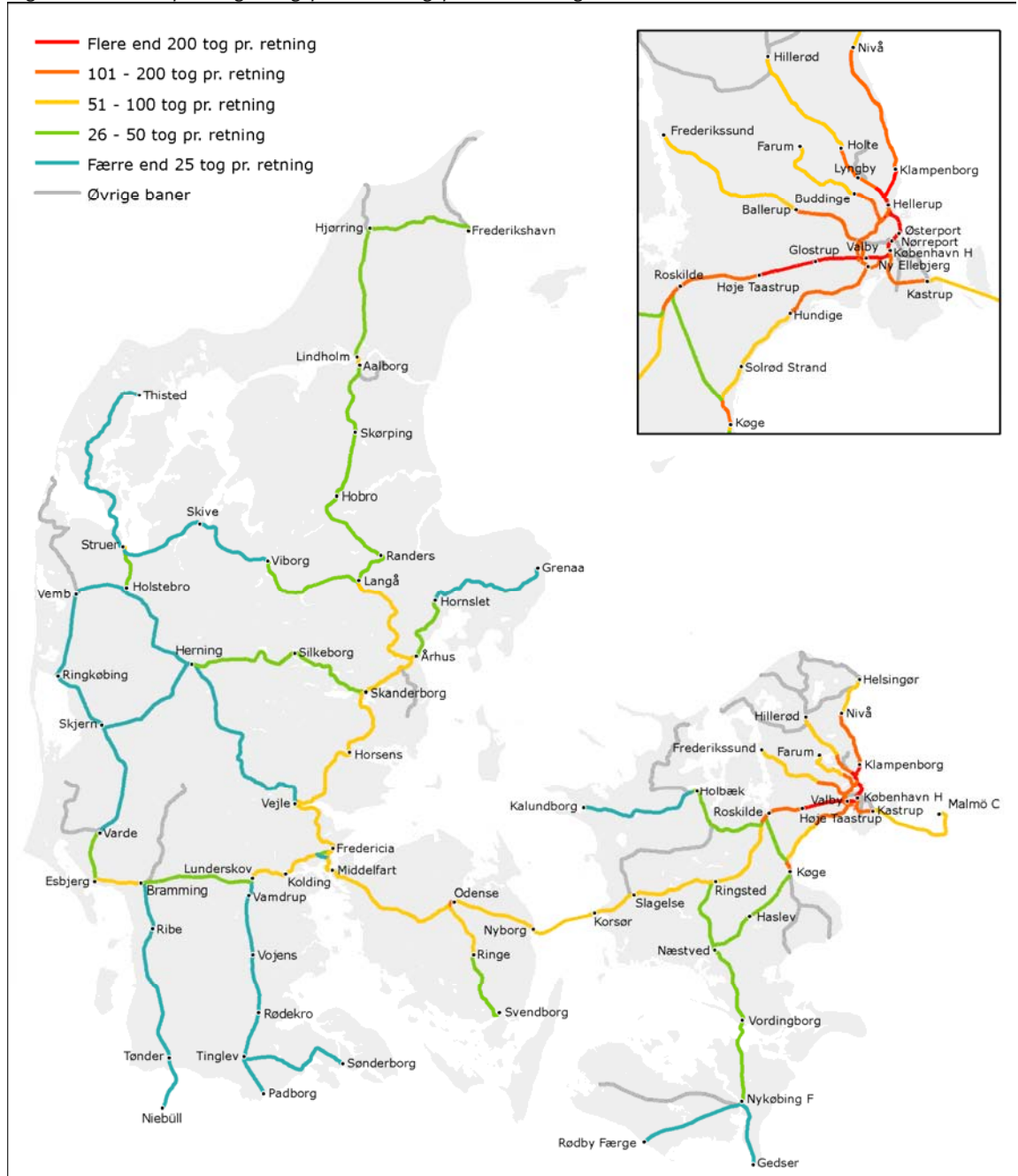
Desuden yder staten et tilskud til Schleswig-Holstein delstat, der har kontrakt med:

- Nord Ostsee Bahn til og med år 2010

DSB og DSB S-tog er de største operatører på nettet set som et hele. Arriva betjener strækninger i Midt og Vestjylland, mens Nord Ostsee Bahn kører trafik mellem Tønder og Nieböll.

På figur 1.1 ses togfrekvensen opgjort som antal tog pr. dag/time på de enkelte strækninger. Heraf fremgår det, at strækningerne mellem de større byer København, Odense og Århus er de mest trafikerede.

Figur 1.1 Antal passagertog pr. hverdag på de statslige baner i 2006

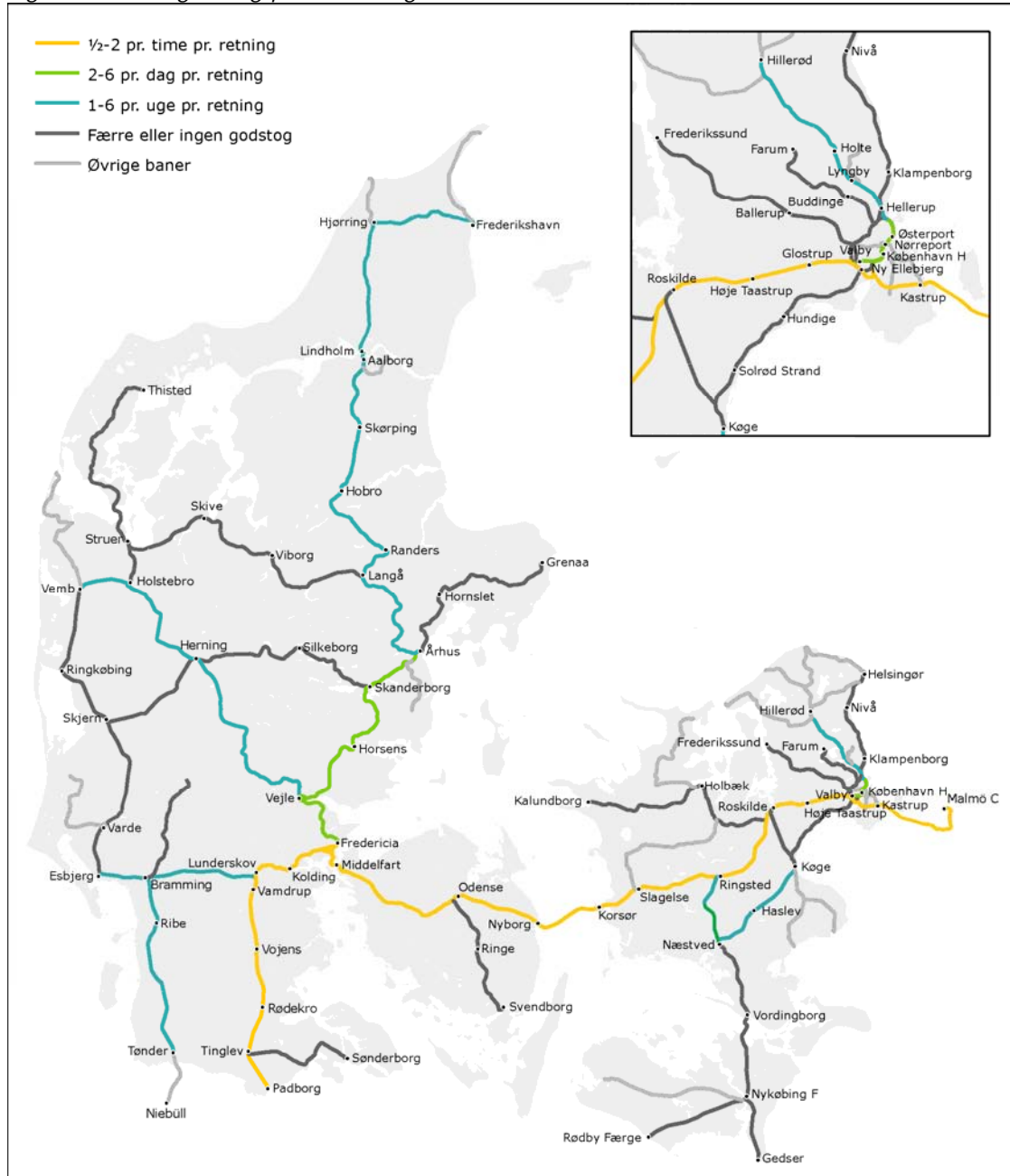


Øvrig trafik

"Fri trafik" er betegnelsen for trafik der køres på kommercielle vilkår og uden driftstilskud fra staten. Den fri trafik på statslige banenet omfatter primært godstrafik, hvor størstedelen, 3,5 mio. togkm i 2006, køres af Railion Danmark A/S. Det meste af denne trafik finder sted på hovedstrækningen gennem Danmark fra Øresund over Storebælt og gennem Sønderjylland til Tyskland. Desuden køres der godstrafik af CFL (tidligere Dansk Jernbane Aps), svarende til 0,2 mio. togkm årligt.

Godstrafikkens fordeling på jernbanenettet er vist på figur 1.2.

Figur 1.2 Antal godstog på de statslige baner i 2006



Udover godstrafikken køres der fri persontrafik på strækningerne - om end i beskedent omfang. F.eks. kører SJ X2000 fra København H over Øresund, ligesom DSB f.eks. kører 'Skiløberen' til de europæiske skisportssteder om vinteren. Der findes desuden diverse særtog til messer og arrangementer, oftest i Midtjylland. Hertil kommer visse privatbaners kørsel på bestemte statslige baner samt tilslutninger på fælles privat/statsbanegårde. I alt udgør denne øvrige trafik 0,2 mio. togkm årligt. Endelig bruger Banedanmark også nettet til arbejdstog i forbindelse med vedligehold og fornyelse.

Udvikling på landsplan fra 1994 til 2006

Transportarbejdet på det statslige banenet har været stigende i en årrække. I perioden fra 1994 til 2006 er den samlede persontrafik opgjort i personkm således steget 26%, fra 4,7 til 6,0 mia personkm. Det er fjern- og regionaltrafikken, som er steget, mens S-togtrafikken har været stagnerende.

Persontogkørslen er i samme periode forøget fra ca. 50 mio. togkm årligt til ca. 64 mio. togkm årligt. En stor del af denne forøgelse er sket i sammenhæng med åbningen af de faste forbindelser. Men også den øvrige regional- og fjerntogskørsel samt kørslen på S-togsnettet er forøget. Den samlede strækningslængde er kun steget en smule, ca. 35 km ud af 2.040 km, dvs. knap 2%. Der er således gennemsnitligt kommet flere tog på de enkelte strækninger, og kapacitetsudnyttelsen af skinnenettet er forøget.

Tabel 1.1 Persontogkørsel på banenettet i perioden 1994-2006

Mio. togkm årligt	1994	1998	2002	2006
S-tog	14,6	14,9	14,7	15,5
Regionaltog øst	9,6	9,4	11,0	12,0
Regionaltog vest	14,2	12,2	12,3	17,1
Fjerntog (lyn- og IC-tog)	10,0	15,9	18,2	17,9
Internationale tog	2,1	1,6	1,4	1,2
Total statslige baner	50,4	54,0	57,6	63,8
Metro	-	-	0,5	4,4
Øvrige baner	7,2	7,4	7,6	8,2
Total alle baner	57,6	61,4	65,7	76,4

Tabellen viser mio. togkilometer årligt inkl. materielkørsel

Tabel 1.2 Antal rejser med persontog på banenettet i perioden 1994-2006

Mio. rejser årligt	1994	1998	2002	2006
<i>S-toa</i>	92	95	87	90
<i>Intern Østdanmark</i>	31	32	34	36
<i>Intern Vestdanmark</i>	15	15	17	19
<i>Øst-Vestdanmark</i>	5	7	7	8
<i>Øresund</i>	-	-	5	7
<i>International</i>	1	1	1	1
Total statslige baner	145	149	151	161
<i>Metro</i>	-	-	.3	.37
<i>Øvrige baner</i>	12	12	12	11
Total alle baner *)	157	161	166	209

*) Kombirejser mellem statslige baner samt rejser mellem statslige baner og andre baner er talt med flere gange.

Tabel 1.3 Transportarbejde med persontog på banenettet i perioden 1994-2006

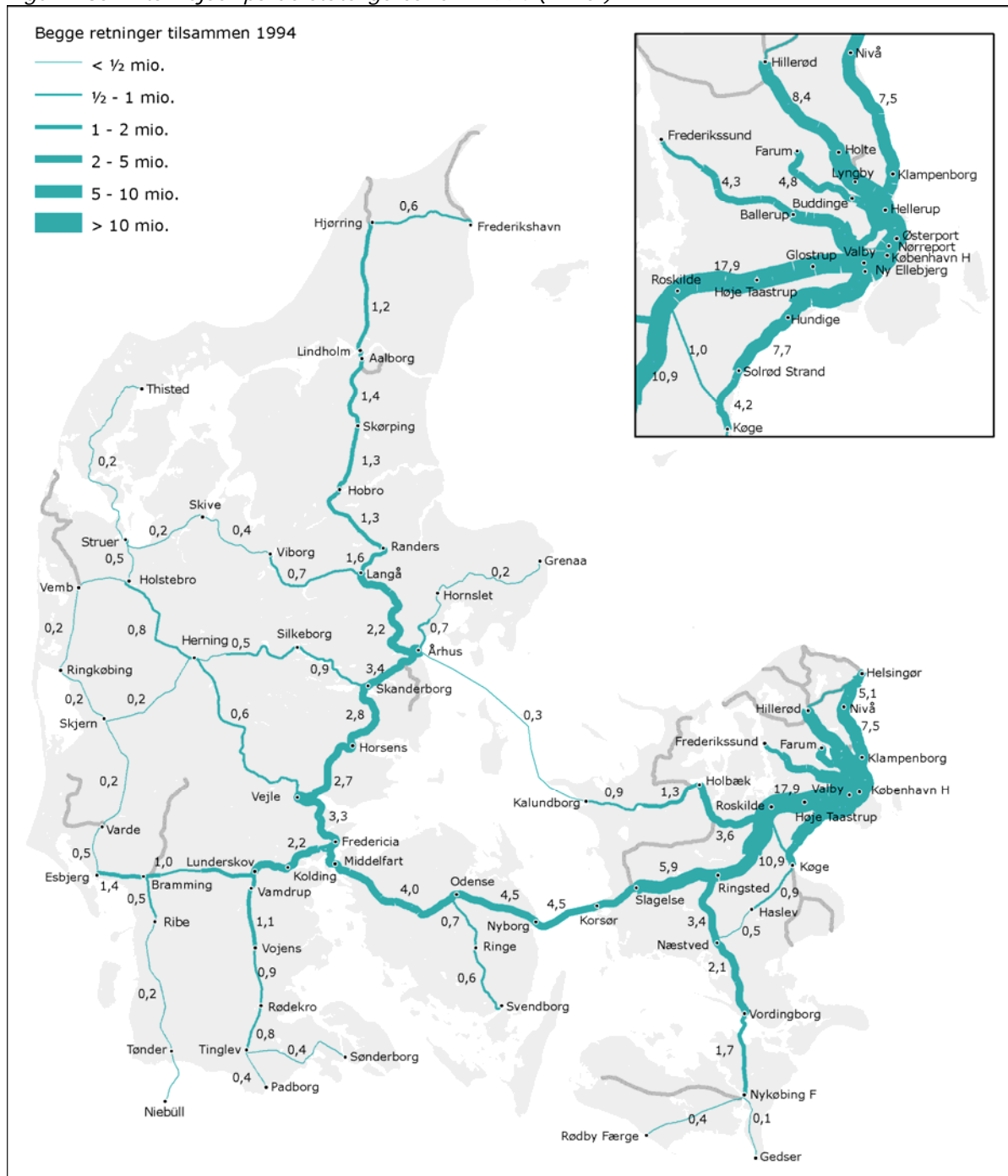
Mia. personkm årligt	1994	1998	2002	2006
<i>S-toa</i>	1,2	1,2	1,1	1,1
<i>Intern Østdanmark</i>	1,2	1,2	1,3	1,4
<i>Intern Vestdanmark</i>	1,0	0,9	1,0	1,1
<i>Øst-Vestdanmark</i>	1,1	1,6	1,8	1,9
<i>Øresund</i>	-	-	0,1	0,2
<i>International</i>	0,2	0,2	0,2	0,2
Total statslige baner	4,7	5,2	5,5	6,0
<i>Metro</i>	-	-	0,0	0,2
<i>Øvrige baner</i>	0,2	0,2	0,2	0,2
Total alle baner	4,9	5,4	5,7	6,4

Udvikling på stræknings- og stationsniveau

I arbejdet med trafikplanen er der set på trafikudviklingen på jernbanenettet. Fjernbanerne er inddelt i 22 korridorer, hvor trafikmængderne i 1994 og 2006 er vist på figur 1.3a-b.

Det fremgår af figurene, at der i perioden fra 1994-2006 er sket en markant udvikling i trafikken på jernbanenettet. Åbningen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund, der blev ibrugtaget i år 1997 og 2000, har været den væsentligste årsag til trafikudviklingen. Andre faktorer med betydning for passagertallene har været den regionale byudvikling, ændringer i rejsernes længde og formål, tilpasning af såvel bus- som togbetjening, bilejerskabet, trængsel på vejnettet og den løbende tilpasning af stationsstrukturen i Danmark.

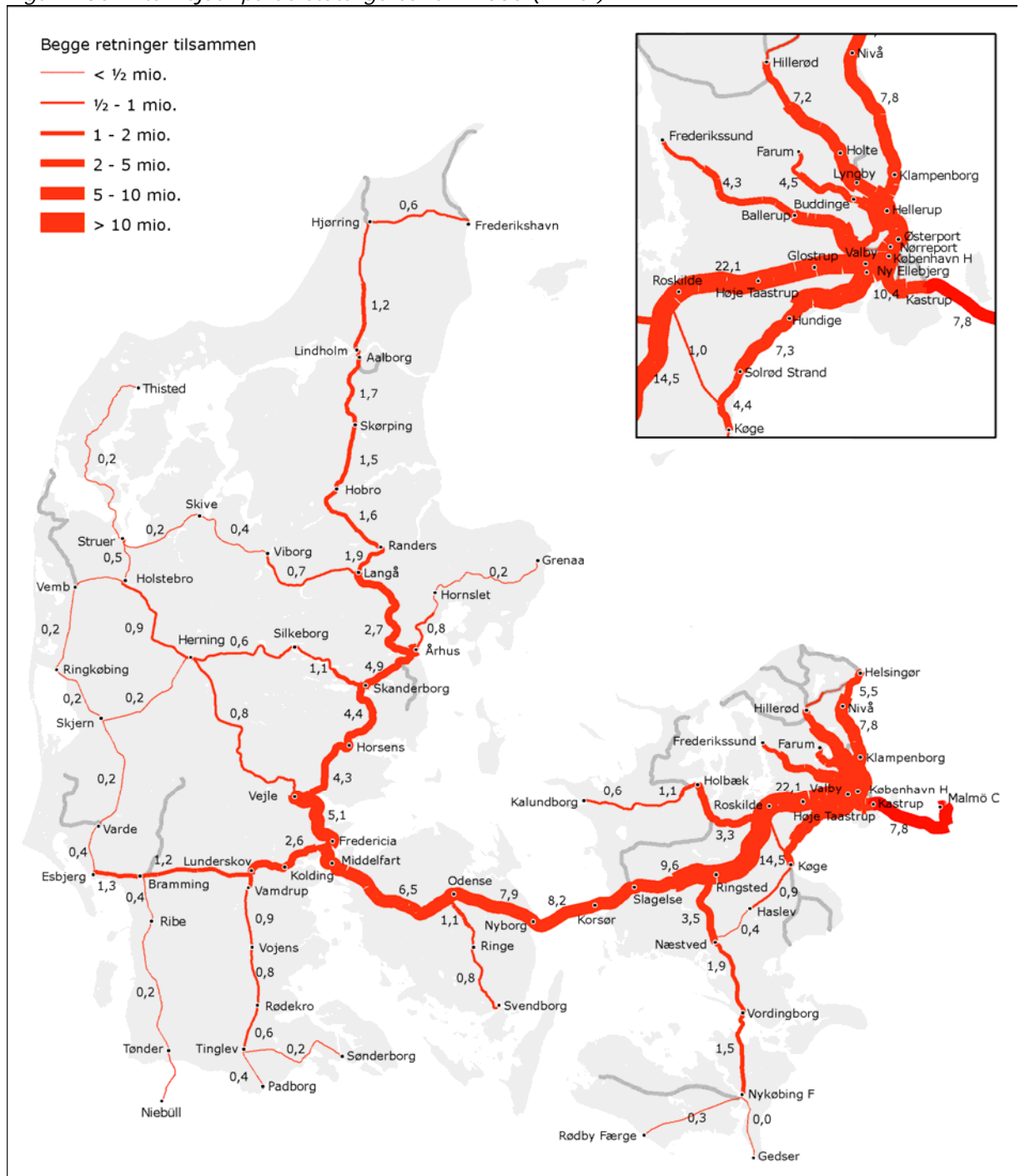
Figur 1.3a Antal rejser på de statslige baner i 1994 (i mio.)



På strækkningsniveau har der været størst vækst i antallet af rejser mellem Odense og København og mellem København og Malmø, men også i Trekantsområdet og på strækningerne mellem Århus og Langå er der sket en mærkbar fremgang i passagertrafikken.

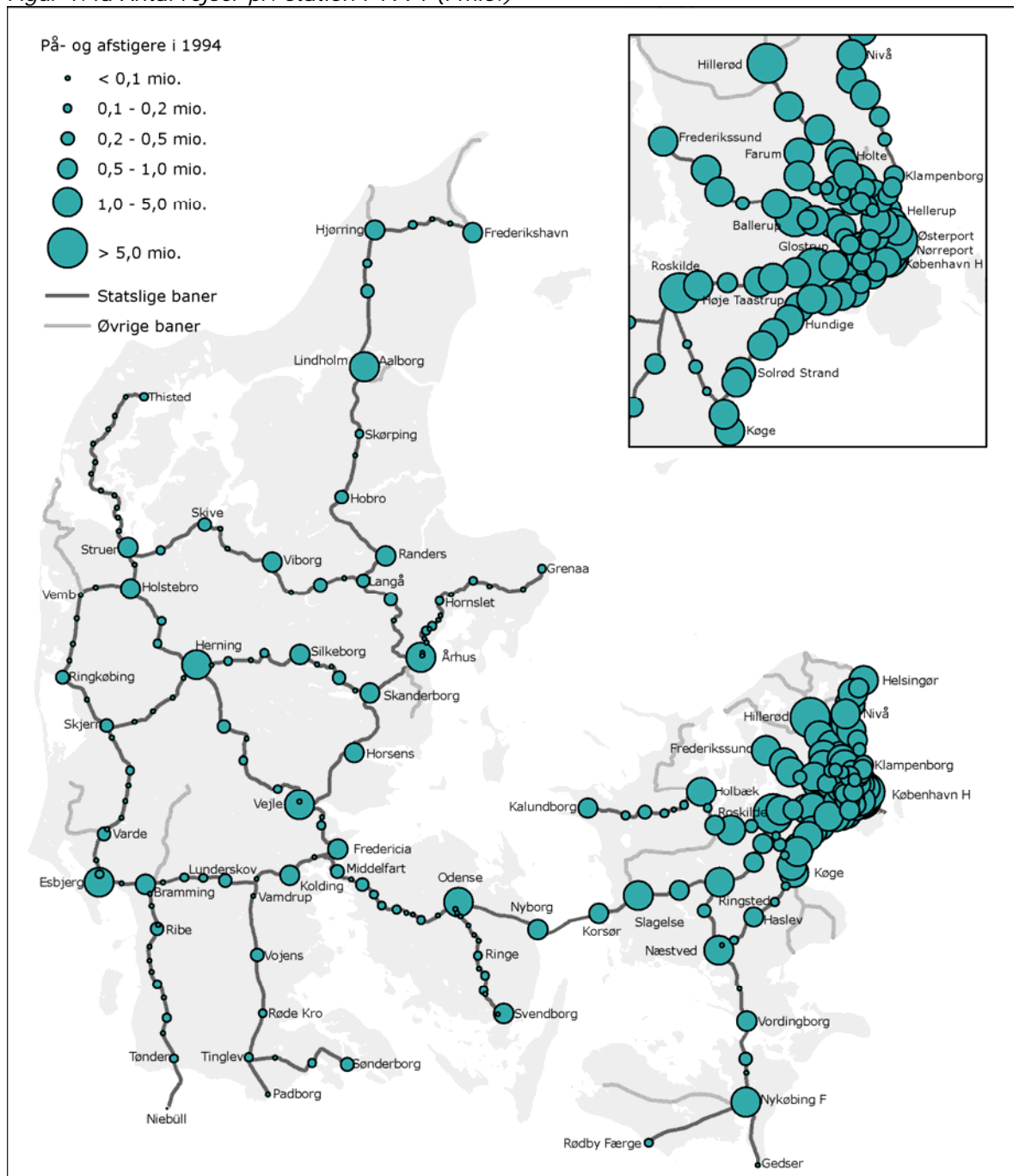
Der er imidlertid også mindre strækninger, som har oplevet en tilbagegang i perioden, hvor Tinglev-Sønderborg og i mindre grad Thy-banen er konkrete eksempler.

Figur 1.3b Antal rejser på de statslige baner i 2006 (i mio.)



Udviklingen på stationsniveau er vist på figur 1.4a-b. Den betydeligste udvikling er sket som følge af de faste forbindelser, der har medført, at visse stationer (Odense og Nyborg) har fået fordoblet passagerantallet og har medført en betydelig vækst på en række andre stationer (København H, Sorø, Slagelse, Korsør, Middelfart, Fredericia, Kolding, Århus H, Herning). Svendborgbanens stationer har også fået markant flere passagerer som følge af forbedringerne her.

Figur 1.4a Antal rejser pr. station i 1994 (i mio.)



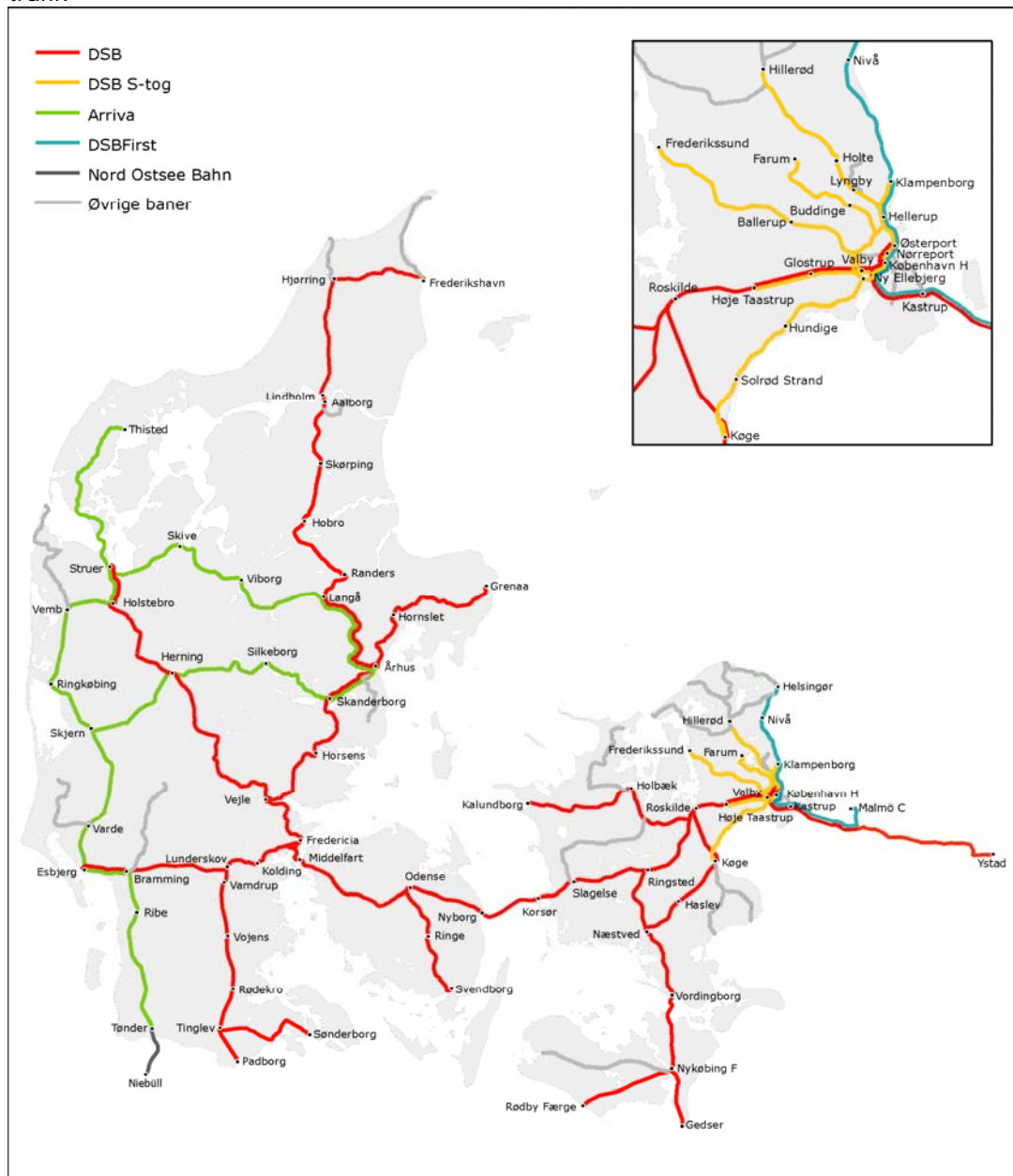
2 De kommende års trafikbetjening

I dette kapitel redegøres for de kommende års trafikbetjening, som er indeholdt i de gældende eller planlagte kontrakter vedrørende offentlig servicetrafik. Der gives et overblik over, hvordan trafikomfanget er fastlagt og hvor mange tog, der vil køre på de enkelte strækninger samt betjeningen af stationerne. Indholdet af kontrakterne ligger generelt fast indtil udløb, men i forbindelse med nye udbud kan der ske ændringer. Derfor spiller mulige nye udbud også en rolle i sammenhængen.

Indgåede kontrakter

I forhold til de kommende års trafikbetjening har staten indgået fire forskellige kontrakter om udførelse af togtrafik som offentlig service med de operatører, der fremgår af figur 2.1.

Figur 2.1 Togoperatører der udfører statslig offentlig servicetrafik i de kommende års trafik



Kontrakterne er gældende for følgende perioder:

- DSB (2005-2014)
- DSB S-tog (2005-2014)
- Arriva (2003- 2010)
- DSBFirst (2008 – 2015/2017)

Desuden yder staten et tilskud til Schleswig-Holstein delstat, der har kontrakt med:

- Nord Ostsee Bahn til og med år 2010

I perioden 2008-2017 anvender staten i alt 26,8 mia. kr. på kontraktindkøb af trafik jf. tabel 2.1 der viser de aktuelle kontraktbundne udgifter. Kontrakterne med Arriva, DSB og DSB S-tog er nettokontrakter, mens kontrakten med DSB First er en bruttokontrakt. For sammenligningens skyld er den forventede kontraktbetaling og de forventede indtægter derfor opgjort for DSB First.

Tabel 2.1 Statens udgift til kontraktindkøbt trafik i gældende aftaler

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	I alt
Arriva	183	183	183	-	-	-	-	-	-	-	549
DSB	2.822	2.392	2.343	2.340	2.288	2.327	2.320	-	-	-	16.832
DSB S-tog	1.138	1.235	1.181	1.126	1.081	1.041	998	-	-	-	7.980
DSB First											
- kontraktbetaling ¹⁾	50	593	579	571	563	561	559	556	(556)	(555)	5.143
- indtægtsskøn		-403	-406	-408	-411	-415	-418	-421	(-424)	(-427)	-3.733
I alt²⁾	4.373	4.000	3.880	3.629	3.521	3.514	3.459	135	(132)	(128)	26.771

1) Inkluderer alle optioner, bonus, tillægspakker samt Trafikstyrelsens udgifter til leje af tog, som stilles til rådighed for DSB First.

2) Herudover et tilskud på 0,7 mio. kr. til Slesvig-Holstens kontrakt med Nord Ostsee Bahn om trafik over grænsen mellem Tønder og Niebüll.

DSB

Hovedparten af den offentlige servicetrafik køres på grundlag af en forhandlet kontrakt mellem Transport- og Energiministeriet og DSB, der gælder for perioden 2005-2014. Der er tale om en nettokontrakt, hvor DSB beholder billetindtægten fra passagererne. Kontrakten omfatter kørsel af i alt ca. 45 mio. togkm IC, lyn- og regionaltog årligt. I 2006 blev der kørt 40,6 mio. togkm og transporteret 4,5 mia. personkm.

Fra 2009 udgår trafikken på Kystbanen og den danske del af Øresund. DSB vil dog fortsat varetage togtrafik med færgeforbindelse til og fra Bornholm i Ystad.

DSB-kontrakten fastlægger hvor mange tog, der hver time i forskellige tidsrum af døgnet skal køre på de strækninger, som kontrakten omfatter. Desuden angiver kontrakten, hvor mange afgang, som hver enkelt station mindst skal betjenes med, samt i hvilke relationer, der skal være gennemkørende tog.

Den egentlige køreplan, som fastlægger de præcise minuttal, togenes rute og standsningsmønster fastlægges af DSB, og den kan ændres for hver køreplansperiode.

DSB S-tog

Der er indgået en tilsvarende forhandlet kontrakt med DSB S-tog for perioden 2006-2014. Den er baseret på samme principper som kontrakten om fjern- og regionaltog. S-togskontrakten omfatter kørsel af i alt ca. 16 mio. togkm årligt. I alt blev der i 2006 kørt 15,5 mio. togkm og transporteret 1,1 mia personkm.

DSB S-tog er ansvarlig for at fastlægge køreplanen med udgangspunkt i en struktur, der medfører den størst mulige passagerefterspørgsel målt i transportarbejde.

Arriva

Der udføres offentlig servicetrafik på en udbudt kontrakt mellem staten og Arriva, der gælder for perioden 2003-2010. Kontrakten omfatter i 2007 kørsel af i alt 7,7 mio. togkm årligt i Midt- og Vestjylland. I alt blev der i 2006 transporteret 0,3 mia personkm. I kontrakten er fastlagt det samlede trafikomfang, samt mindste krav til antal stop på de enkelte stationer dagen igennem.

Den præcise køreplan bestemmes af Arriva og kan ændres for hver køreplanperiode. Kontrakten med Arriva er ligesom DSB kontrakterne på nettobasis, hvor Arriva beholder billetindtægterne fra passagererne.

DSBFirst

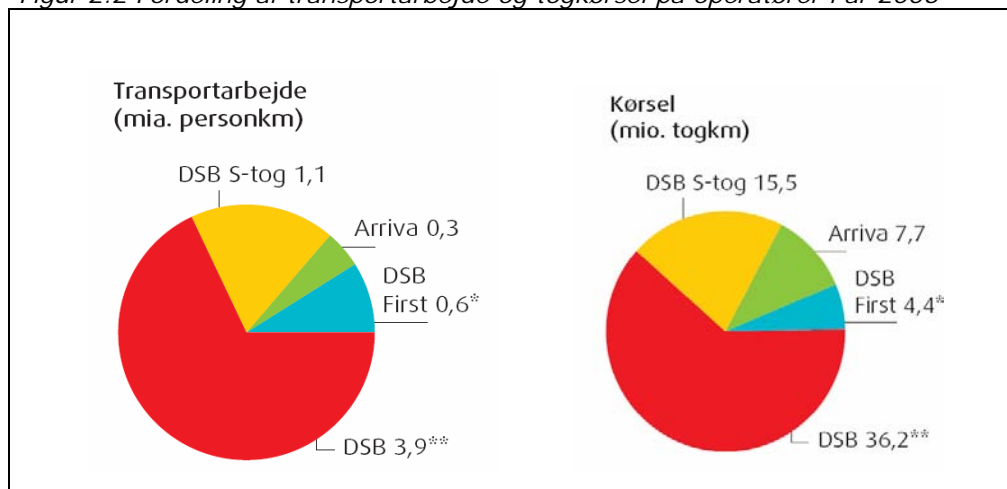
Det er i sommeren 2007 afgjort, at DSBFirst fra starten af 2009 frem til udgangen af 2015 med mulighed for to års forlængelse skal udføre togtrafikken på Kystbanen og den danske del af Øresundsforbindelsen. DSBFirst er også udpeget som vinder af et samtidigt udbud fra Skånetrafiken af Øresundstrafikkens svenske del. Ved driftsstart omfatter Trafikstyrelsens kontrakt med DSBFirst produktion af i alt 4,4 mio. togkm årligt på dansk side. Trafikken forventes at omfatte transport af ca. 0,6 mia personkm. I udbudsbetingelserne er køreplanen fastlagt i de første 2 år af kontraktperioden.

Trafikken udføres på grundlag af en bruttokontrakt, hvor billetindtægterne, med fradrag af en mindre indtægtsafhængig bonus til DSBFirst - tilfalder staten.

NOB

Nord-Ostsee-Bahn (NOB) udfører trafik mellem Tønder og Niebüll på kontrakt med Schleswig-Holstein delstatsregering. Kontrakten gælder til udgangen af 2010. Den danske stat yder et bidrag på 0,7 mio. kr årligt, som svarer til den danske del af trafikken mellem Tønder og Landegrænsen, der omfatter 20.000 togkm årligt.

Figur 2.2 Fordeling af transportarbejde og togkørsel på operatører i år 2006



*) Del af DSB-kørslen i 2006, som overtages af DSBFirst i 2009.

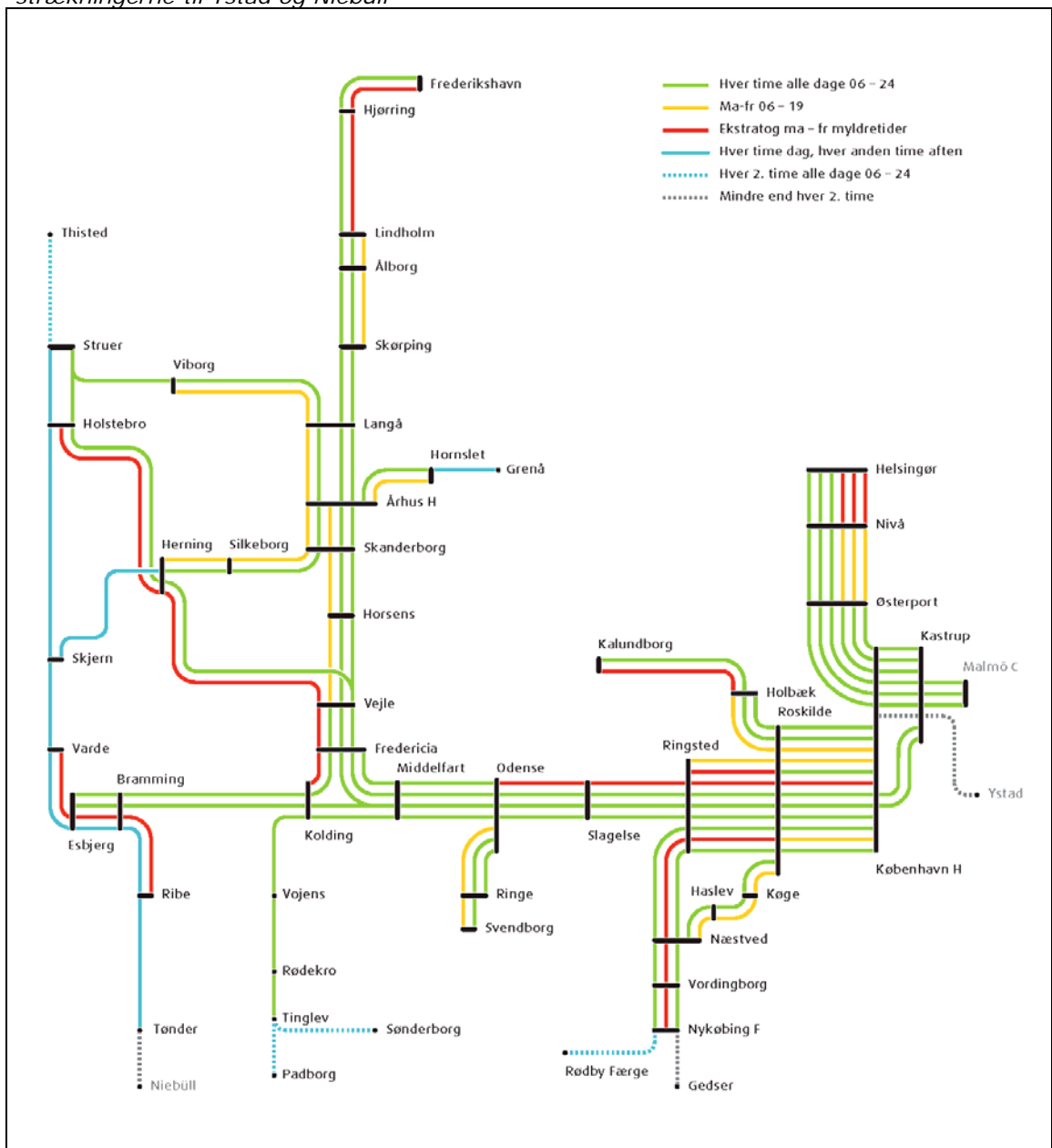
***) Eksklusive den del af DSB-kørslen i 2006, som overtages af DSBFirst i 2009.

Antal tog i timen på de forskellige strækninger

Der er generelt en god sammenhæng mellem trafikomfanget og passagerunderlaget på de enkelte banestrækninger. Dette er i vidt omfang et resultat af, at produktionen løbende har udviklet sig i takt med udvikling af passagerefterspørgslen. I forbindelse med indgåelse af kontrakter, er det verificeret at trafikindsatsen i høj grad er sammenfaldende med det samfundsøkonomisk rationelle.

De nuværende kontrakter - og den kommende på Kystbanen og Øresund - fastlægger de forudsatte trafikydelse på en lidt forskellig måde. I figur 2.3 er angivet hvor mange regional- og fjerntog, der skal køre på de forskellige strækninger pr. time fra 2009 for at opfylde kontraktforpligtelserne. Trafikomfanget varierer over dagen, hvilket også fremgår af figuren.

Figur 2.3 Antal tog i timen de kommende år på det statslige banenet samt på strækningerne til Ystad og Niebüll



Den fulde realisering af kontraktforpligtelserne er for DSB kontraktens vedkommende betinget af, at virksomheden har fået leveret det forudsatte antal nye tog af typen IC4 og IC2. Indtil da er driftskravet lidt mindre end angivet.

Udover antallet af toglinier indeholder kontrakterne også krav om, at visse tog skal køre direkte mellem bestemte destinationer, så togsift kan undgås for de rejsende. Det gælder relationer med et stort passagerunderlag samt relationer i landsdelstrafikken.

Eksempelvis skal der hver time være direkte forbindelse mellem København og Aalborg.

Det er desuden fastlagt, at DSB og Arriva skal samarbejde om at sikre to daglige tog mellem København og Thisted og omvendt samt 15 afgangene om ugen mellem strækningen Struer-Skive-Viborg på den ene side og København på den anden.

Det aktuelle togtrafikomfang er i høj grad en videreførelse af den trafikstruktur, som gennem årene løbende har udviklet sig i DSB i takt med ændringer i efterspørgslen og de produktionsmæssige muligheder. I tillæg hertil har DSB også fremsat forslag til yderligere udvidelser, som er indeholdt i de aktuelle kontrakter.

Forud for indgåelse af den seneste DSB-kontrakt for 2005 og frem er der gjort et første tilløb til en analyse af det samfundsøkonomiske optimale trafikomfang. Den bekræftede, at der generelt er en rimelig sammenhæng mellem trafikgrundlaget og indsatsen af togene.

Beregningerne gav dog i forhold til de senest foreslåede udvidelser af togtrafikken også anledning til at stille spørgsmål ved, om omfanget af trafik på visse mindre benyttede strækninger og tidspunkter er i overkanten af det samfundsøkonomisk velbegrundede.

Evaluering af omfanget af trafikken

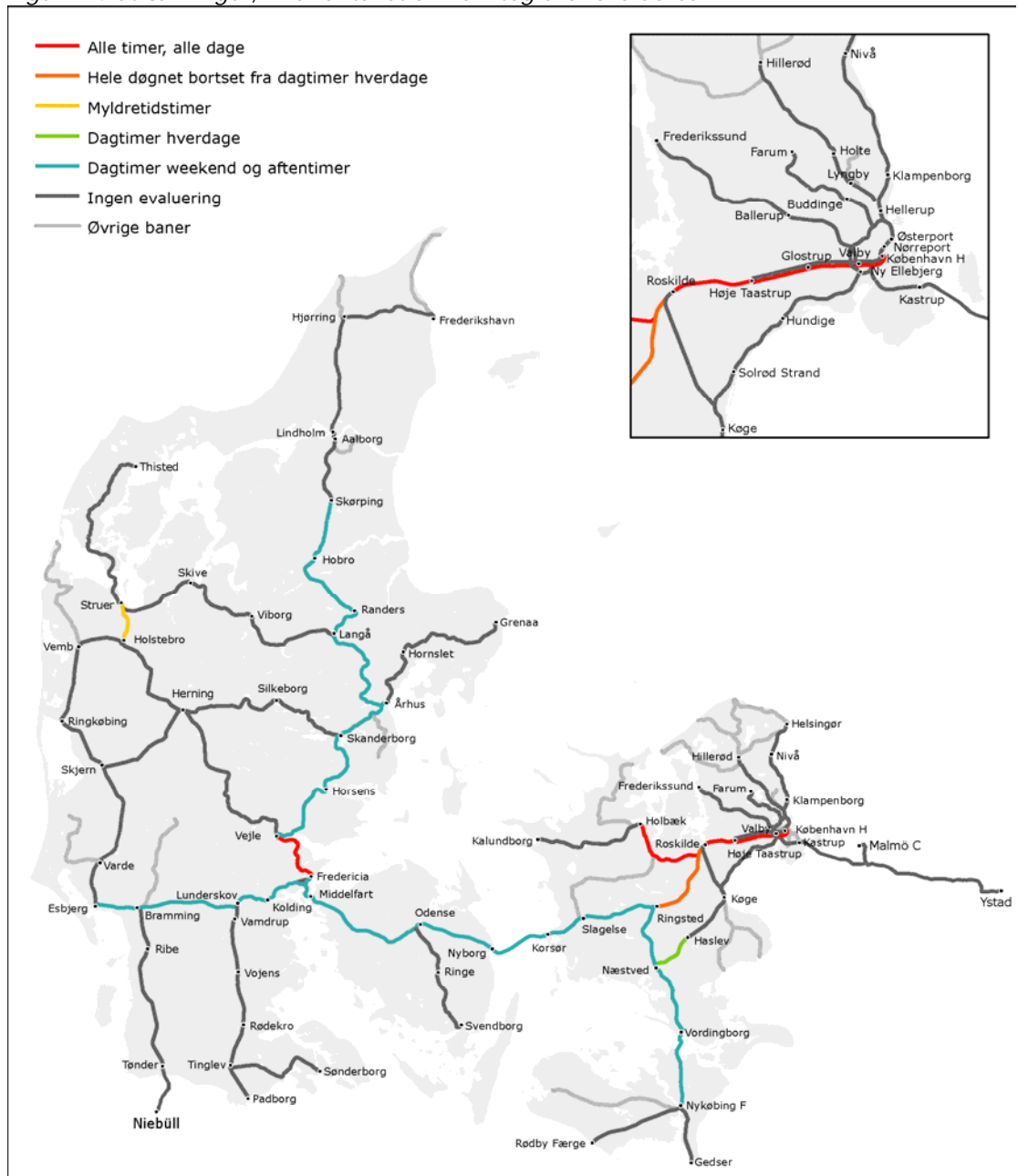
På baggrund heraf er visse af de kontraktfastsatte DSB tog, som kører på strækninger og tidspunkter med beskeden efterspørgsel sat på en særlig observationsliste, jf. figur 2.4 på næste side. Blandt de togforbindelser, som ligger ud over dagens trafikomfang er det kun de togforbindelser, der ikke belaster DSB's driftsøkonomi, som vil blive opretholdt på sigt.

På Kystbanen og Øresund er der i kontrakten givet mulighed for en ændring af trafikomfanget, hvis trafikudviklingen skulle gøre dette nødvendigt. Bortset herfra ligger antallet af tog fast frem til udløbet af de enkelte kontrakter.

På S-banen indeholder kontrakten tilsvarende bestemmelser om antallet af tog pr. time og strækning.

Bestemmelsen om direkte tog er i S-togskontrakten fastlagt med en bestemmelse om, at alle tog på S-banen skal betjene Københavns Hovedbanegård med undtagelse af togene på ringbanen mellem Hellerup og Ny Ellebjerg.

Figur 2.4 Strækninger, hvor antallet af DSB-tog skal evalueres



Antal standsninger per station

Der er i kontrakterne med DSB og Arriva fastlagt, hvor mange gange de enkelte stationer skal betjenes på tidsrum af dagen eller for dagen som helhed. Antallet er fastsat ud fra en skematisk samfundsøkonomisk beregning af det optimale betjeningsomfang. Beregningen består for hver station i en afvejning af de fordele, som lokale passagerer får ved et øget antal afgange med den længere rejsetid, som de øvrige passagerer får på grund af ekstra stop ved stationen.

Stationsbetjeningen er angivet som en minimumsbetjening, og DSB, DSB S-tog og Arriva kan vælge at lade flere tog standse ved stationen – i det omfang der er tog, som ellers vil køre forbi. Denne fleksibilitet beror på, at operatøren formodes at være den bedste til at vurdere, om den specifikke køreplan eller lokale forhold gør en sådan mere omfattende betjening forretningsmæssig interessant.

I den udbudte bruttokontrakt på Kystbanen og Øresund er trafikydelsen bestemt ved en specifik køreplan, og et mindstekrav til betjening af stationerne er derfor ikke interessant.

En sammenligning af den kontraktligt fastsatte minimumsbetjening med den faktiske betjening viser, at både DSB, DSB S-tog og Arriva yder en mere omfattende betjening end forudsat i kontrakterne.

Kapacitet og rettidighed

I kontrakterne med Arriva og DSB er operatørerne ansvarlige for, at der indsættes en tilstrækkelig kapacitet til at imødekomme efterspørgslen. Kontrakterne indeholder mål for i hvor mange procent af alle togafgange, der skal være sikret en siddeplads til alle passagerer. Der skal således for 95 pct. af alle togafgange kunne sikres siddeplads til alle passagerer – i myldretiden på DSB strækninger dog kun 90 pct. I S-togskontrakten – og den kommende kontrakt for Øresundstrafikken – forudsættes alle de tog, som er til rådighed indsat i køreplanen på en måde, så flest mulige passagerer får en siddeplads.

Der er desuden fastsat et mål for præcisionen eller rettidigheden – som opgøres ved det antal tog som opfylder de forudsatte ankomsttider i køreplanen med en lille margin – samt pålideligheden i form af det gennemførte antal tog/aflyste antal.

Videre udbud af togtrafik

Mens trafikomfanget – med enkelte undtagelser jf. ovenfor – ligger fast i kontraktens løbetid, kan der i forbindelse med nye udbud af togtrafik ske ændringer i trafikomfanget. Derfor er kommende udbud interessante i trafikplansammenhæng.

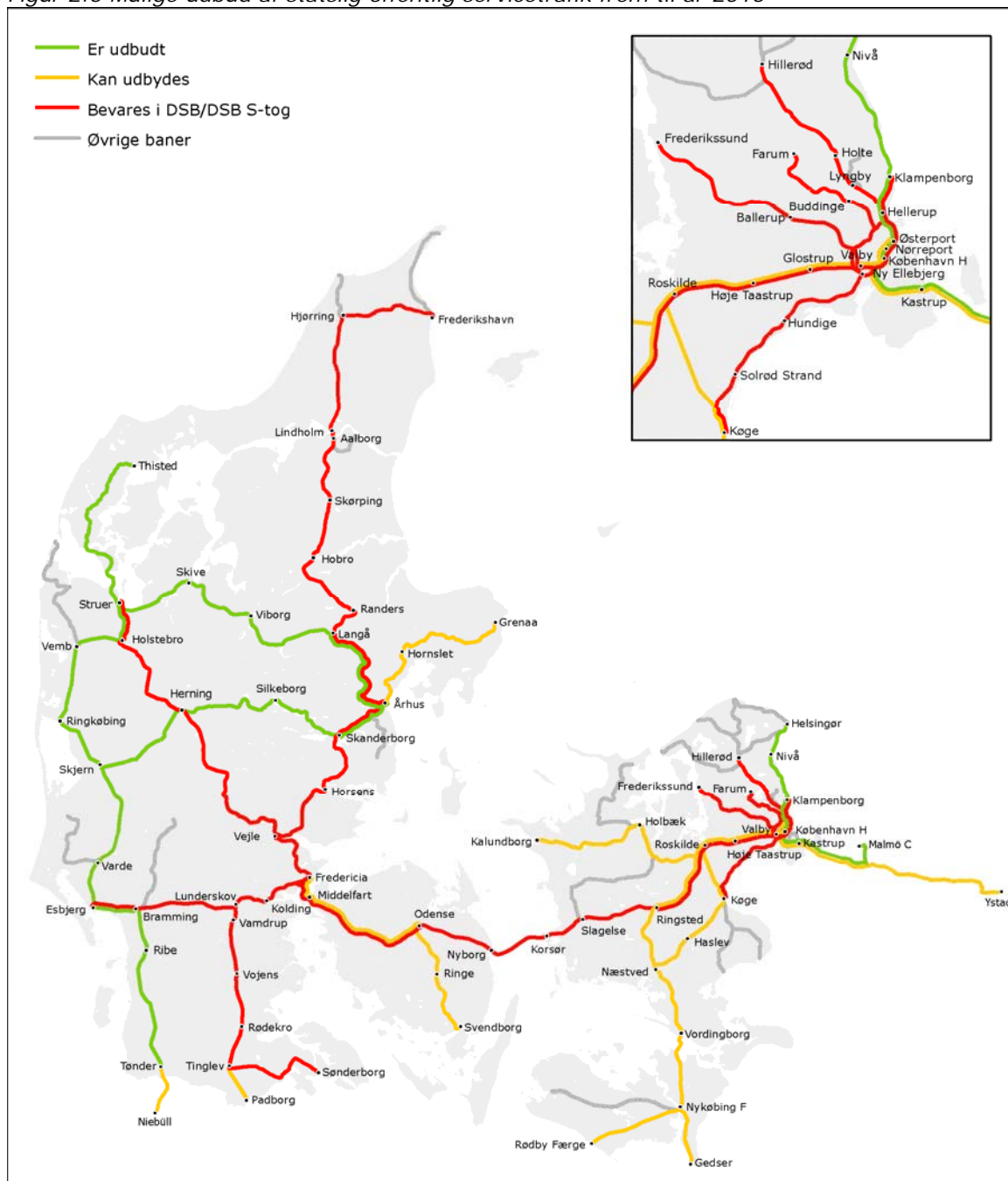
I Trafikaftalen fra november 2003 mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne er det besluttet, at der i perioden frem til 2015 skal gennemføres udbud af mindst 1/3 af DSB's produktion målt i togkilometre, bortset fra fjerntrafikken mellem landsdelene og S-togstrafikken.¹ Desuden skal trafikken i Midt- og Vestjylland udbydes igen med virkning fra primo 2011. Der er ingen målsætninger for perioden efter 2014.

¹ Udgangspunktet er DSBs togkilometerproduktion pr. 1. januar 2004.

Udbuddet af togtrafikken på Kystbanen og den danske del af Øresund indebærer, at 4,4 mio. togkm., svarende til 23 pct. af den omtalte trafik, er udbudt. Der resterer således et udbud af 2 mio. togkm, for at indfri minimumsmålet om udbud af mindst 33 pct. af DSB's produktion udenfor fjern- og S-banen.

Bortset fra genudbuddet af trafikken i Midt- og Vestjylland, er der endnu ikke truffet beslutning om videre udbud, herunder hvor mange og hvilke opgaver, der skal udbydes hvornår. De muligheder som der kan vælges mellem fremgår af figur 2.5.

Figur 2.5 Mulige udbud af statslig offentlig servicetrafik frem til år 2015



3 Trafikbetjeningen på længere sigt

I dette kapitel redegøres for forudsætningerne for fastlæggelse af det fremtidige trafikomfang. Det skitseres, hvor udvidelser hhv. reduktioner af trafikomfanget på sigt er hensigtsmæssige, såfremt der er politisk ønske om at øge eller reducere udgifterne til kontraktindkøb af offentlig servicetrafik eller til at omprioritere den givne indsats.

Et væsentligt grundlag for afvejningen af hvor meget togtrafik, der bør køre, har været udviklingen af en trafikeringsmodel, som afspejler den samfundsøkonomiske evalueringsmetode. Hensigten med modellen er at bidrage til at bestemme den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige togbetjening, når alle relevante forhold tages i betragtning. Modellen giver en indikation af det hensigtsmæssige betjeningsniveau. Forud for forhandlinger om og udbud af de kommende års trafik skal der således gennemføres mere tilbundsående vurderinger af den hensigtsmæssige trafikbetjening.

Resultaterne vurderes tilstrækkelig sikre til at de til brug for den lokale trafikplanlægning kan give en rimelig indikation af, hvor trafikomfanget må anses for stabilt, og hvor der må imødeses mulighed for ændringer. Stillingtagen til de faktiske ændringer vil falde på plads forud for indgåelse af nye kontrakter, som på de fleste strækninger først er aktuelt om 4-5 år.

Trafikplanen har fokus på trafikomfanget – dvs. hvor mange tog, der bør betjene de statslige banestrækninger på forskellige tidspunkter af dagen samt betjening af de forskellige stationer. Denne første version af trafikplanen omfatter ikke vurdering af trafikken på S-banen og heller ikke strækningerne mellem Nykøbing og Gedser samt mellem Tønder og den tyske grænse.

Rammeforudsætninger for trafikomfanget

Der er fire grundlæggende faktorer, som har betydning for fremtidens trafikomfang.

Økonomiske rammer

Med et givet sæt af forudsætninger kan man regne sig frem til den samfundsøkonomisk optimale trafikindsats. Det er imidlertid et politisk spørgsmål, om man vil tillægge andre motiver end de direkte kvantificerbare samfundsøkonomiske hensyn en vægt, og hvilken prioritet indkøb af togtrafik skal tillægges i forhold til andre offentlige opgaver. De politisk fastsatte budgetrammer er derfor udgangspunktet for, hvor meget offentlig servicetrafik der kan indkøbes. Af samme årsag spiller prisen for de indkøbte trafikydelse også en rolle for, hvor langt bevillingerne kan række, og denne pris forventes bl.a. at afhænge af konkurrencepresset på markedet for trafikydelse, samt hvor effektivt operatørerne kan tilrettelægge driften.

Politisk fastlagt minimumsbetjening.

Den geografiske udstrækning af togbetjeningen beror på en særlig lovgivning, som ligger udover trafikplanens rammer. Det forudsættes, at der må gælde en vis mindste betjeningsstandard, for at en strækning med rimelighed kan siges at være togbetjent. En sådan politisk fastlagt minimumsbetjening omfatter i dag et trafikomfang på mindst et tog hver anden time i hver retning – med undtagelse af enkelte strækninger, hvor særlige forhold gør sig gældende (Gedserbanen og betjeningen af Bornholm via Ystad).

Disponibel banekapacitet.

Den trafik, som staten ønsker at indkøbe, kan naturligvis ikke på kort sigt overstige, hvad den aktuelle banekapacitet giver mulighed for at køre af offentlig service- trafik, jf. beskrivelsen i kapitel 4.

Overholdelse af gældende kontrakter

Der er indgået en række trafikkontrakter med varierende aftalelængde, jf. omtalen i kapitel 2, som trafikplanen må respektere. Trafikplanens forslag til ændringer i trafikomfang kan normalt først gennemføres, når nye kontrakter træder i kraft. I et vist omfang indeholder kontrakterne dog optioner eller aftaler om revurderinger af trafikomfang, ligesom der er mulighed for at indgå tillægskontrakter.

Metode til fastlæggelse af trafikbetjening

Man kan principielt regne sig frem til hvilken trafikindsats, som er hensigtsmæssig med den givne økonomiske ramme for indkøb. Der gives et bud på dette ved at opgøre, hvilken togbetjening, det må anses for samfundsmæssigt velbegrunderet at indkøbe. Vurderingerne gennemføres strækningsvis og på forskellige tider af døgnet. Resultaterne sammenlignes med den tilrådeværende banekapacitet i kapitel 4.

Togbetjeningen på hver delstrækning afhænger først og fremmest af passagergrundlaget. Ved at indsætte et ekstra tog opnår passagererne en fordel i form af flere afgange at vælge mellem og dermed tidsbesparelser i form af kortere ventetid til næste afgang. Flere tog betyder også kortere rejsetid på grund af mulighed for en køreplan med flere gennemkørende tog. Den bedre service giver flere passagerer og dermed et højere indtægtsprovenu. Omvendt medfører ekstra togafgange også flere driftsomkostninger samt investeringer i togmateriel.

Betjeningen af den enkelte station må baseres på en afvejning mellem ventetiden til næste afgang for de lokale passagerer og tidstab for de gennemkørende passagerer ved flere standsninger på stationen.

Trafikeringsmodel baseret på samfundsøkonomisk evaluering

Der er til brug for trafikplanen udviklet en trafikeringsmodel, som afvejer de forskellige samfundsøkonomiske forhold, der kan bestemme det hensigtsmæssige trafikomfang.

Ved hjælp af modellen foretages en beregning af billetindtægter og driftsomkostninger, og passagerernes tidsforbrug (henholdsvis rejsetider og ventetider til næste afgang) opgøres og værdisættes.

Modellen baserer sig på en iterativ proces, hvor antallet af tog gradvist øges – eller reduceres – i forhold til det i dag kendte niveau. Den samfundsøkonomiske konsekvens af ændringen beregnes, og modellen bliver ved med at ændre togindsatsen, indtil den ikke fører til et bedre samfundsøkonomisk resultat. I beregningerne tages også hensyn til de mulige forskellige standsningsmønstre og deres indvirkning på det samlede resultat.

Trafikeringsmodellen er begrænset til at give et bud på betjeningen givet den eksisterende infrastruktur. I forbindelse med nye projekter må foretages en særskilt mere detaljeret samfundsøkonomisk analyse, hvor de mulige ændringer af togbetjeningen sammenlignes med en basissituation uden gennemførelse af infrastrukturprojektet. Her opstilles normalt et grundlag, som rækker væsentligt udover en enkelt delstrækning, og som rækker langt ud i fremtiden.

En udbygning af infrastrukturen giver en anden situation, fordi det i sig selv kan give rejsetidsreduktioner til fordel for de eksisterende trafikanter, hvilket alt andet lige trækker i retning af at gøre en bedre betjening mere rentabel. Et eksempel er Nordvestbanen, hvor en fuld udbygning forventes at kunne give anledning til en rejsetidsreduktion på op til seks minutter, som følge af øget strækningshastighed og etablering af dobbelstspor. Tidsgevinsten og de nye rejsende, der vil benytte banen, gør det mere rentabelt at indsætte flere tog. Rentabiliteten afhænger dog af anlægsomkostningerne, hvilket er belyst i projektet. Sådanne fysiske forbedringer af infrastrukturen indgår ikke i trafikeringsmodellens beregninger.

Nedenfor redegøres nærmere for modellens anvendelsesmuligheder og begrænsninger, mens der henvises til bilag 1 for en nærmere beskrivelse af beregningsmetoder samt anvendelsen af modellen i forhold til denne trafikplan.

Trafikeringsmodellens begrænsninger

I praksis er beregning af det optimale togtrafikomfang en vanskelig opgave. I den første udgave af modellen er der foretaget en række afgrænsninger, som må føre til et forbehold overfor en alt for håndfast fortolkning af alle modellens delresultater.

Modellen er begrænset til togtrafikkens eget univers. Den tager således alene udgangspunkt i togpassagererne samt en fremskrivning af den generelle efterspørgsel. Der er set bort fra dynamiske effekter i form af, at ændringer i togbetjeningen påvirker den regionale tilgængelighed og dermed indirekte antallet af togpassagerer på længere sigt. De omkostninger, som indgår i modellen, vedrører kun togtrafikken, og der er kun i et begrænset omfang taget højde for, at togbetjeningen øver indflydelse på vejtrafikken og hermed forbundne indirekte samfundsøkonomiske effekter.

Modellen udfører beregningen for hver delstrækning enkeltvis. Der ses dermed bort fra, at trafikeringen på en given delstrækning indvirker på betjeningen på tilstødende strækninger.

Der ligger i disse to områder et væsentligt udviklingspotentiale for modellen, som vil blive søgt forbedret til næste udgave af trafikplanen.

Herudover vil hensynet til hvad der er muligt at gennemføre i den praktiske køreplanlægning og hensynet til kommunikationen af f.eks. faste minuttal, altid kunne medføre en forskel mellem den samfundsøkonomisk optimerede betjening og den i praksis hensigtsmæssige.

Passagerstrømme i år 2012 og 2018

Passagergrundlaget, der er modelberegningernes vigtigste forudsætning, påvirkes direkte ved at forbedre (eller forringe) togbetjeningen, hvilket der tages højde for i trafikeringsmodellens beregningsmetode. Spændvidden af forbedringerne er begrænset til, hvad der muligt på den bestående infrastruktur – og ikke hvad helt ny infrastruktur ville give mulighed for.

Passagerunderlaget påvirkes også af den øvrige samfundsudvikling f.eks. af ændringer i demografiske eller økonomiske forhold eller andre forhold såsom vejfremkommelighed.

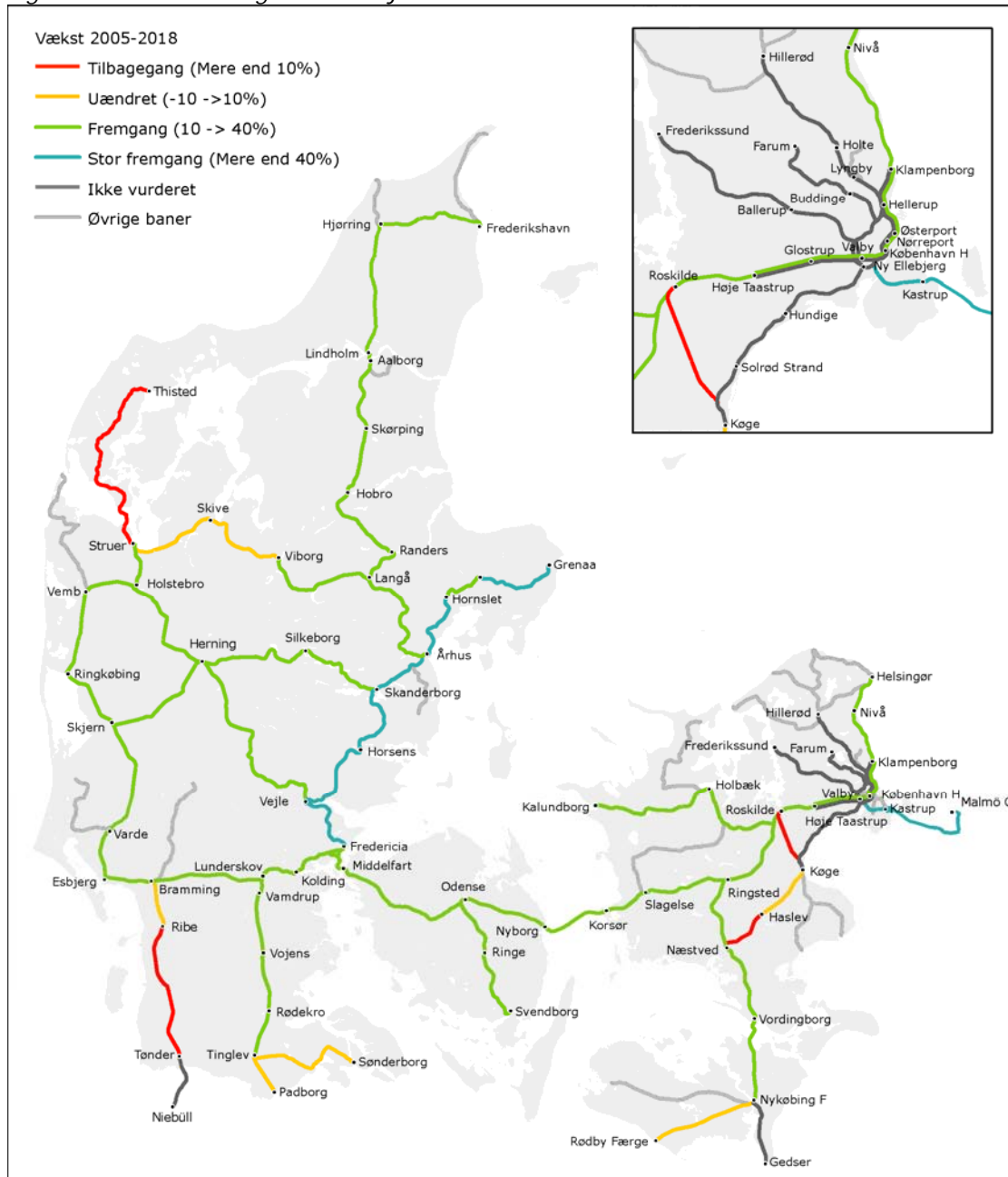
Der er derfor foretaget en fremskrivning af det bagvedliggende passagergrundlag fra 2005 til perioden efter udløb af de nuværende trafikkontrakter henholdsvis til 2012 og 2018 for at tage hensyn til betydningen af den forventede eksterne udvikling.

Fremskrivningerne er udarbejdet med udgangspunkt i den faktiske trafikudvikling i perioden 1999-2005 sammenholdt med Danmarks Statistiks forventninger til udviklingen i arbejdspladser, befolkning og pendling. Endvidere er der set på lokale drivkræfter såsom planlagt udvidelse af større handelscentre, virksomheds- eller byudviklingsområder, som også vil kunne have indflydelse på passagerernes rejsemønstre. Endelig indgår vurderinger af udviklingen af gennemsnitshastigheder på det overordnede vejnet for at vurdere omfanget af overflytning fra vej til bane som følge af øget trængsel på vejnettet.

Fremskrivningerne baserer sig alene på den trafik, der er indgået kontrakt om jf. kapitel 3 og de inkluderer ikke effekten af mulige forbedringer som følge af eventuel ny baneinfrastruktur

Udviklingen i passagerstrømme er vist i figur 3.1, hvor resultatet af fremskrivningen af antallet af rejsende per år er vist i år 2018.

Figur 3.1 Fremskrivning af antal rejser fra år 2006 til 2018



Det fremgår af figuren, at de største ændringer i antallet af rejser forventes på strækningen mellem København H og Malmø og i Østjylland. Den største vækst forventes på strækningen mellem København og Malmø (Peberholm). Det samlede antal ankomende og afrejsende passagerer til og fra de fire stationer på strækningen (København H, Ørestad, Tårnby og Kastrup) er steget med 25% i perioden 1999-2005. Det er hovedsageligt en kraftig passagertilvækst ved Kastrup, der har bidraget til denne udvikling. Ses der på udviklingen i antallet af passagerer på strækningen i de kommende år forventes passagervækster på i størrelsesordenen 40% frem til 2012 og yderligere 30% frem til år 2018.

Forventningerne til fremgang i passagertal på de østjyske strækninger skal ses i sammenhæng med, at Østjylland er ved at udvikle sig til et sammenhængende område med stor befolkningstilvækst og arbejdsdeling mellem byerne fra Kolding i syd til Århus i nord. Befolkningsvæksten i området har ligget over landsgennemsnittet de seneste ti år. Desuden medvirker den store mobilitet på arbejdsmarkedet, prisudviklingen på boliger i de større byer samt en udvikling i pendlingsoplandene, som bliver stadig større.

Strækningen mellem Ribe og Tønder er et eksempel på en korridor, hvor der forventes tilbagegang i passagertallet. Her er der konstateret et mindre fald på 3% i antallet af rejsende i perioden 1999-2005, som skal ses i sammenhæng med et fald i befolkningstallet på 1,1% og et fald i antallet af arbejdspladser på 6,3% i samme periode. Danmarks Statistiks befolkningsfremskrivning peger på, at der fortsat vil være fald i befolkningsunderlaget frem til år 2020. Med hensyn til biltrafikken forventes kun en meget begrænset overflytning, da vejene i korridoren er udbygget til at afvikle de kommende års vejtrafik.

Trafikeringsmodellens resultater

Trafikeringsmodellen viser, hvor mange tog på hver strækning, og hvor mange standsninger på hver station, der giver den bedste samfundsøkonomi – med den eksisterende infrastruktur og de begrænsninger den indeholder.

Resultatet er sammenlignet med den nu aftalte trafikbetjening – dvs. DSB-kontrakten for perioden 2006-2014 og den nuværende Arriva-kontrakt – mht. antal tog i timen på de forskellige strækninger og antal standsninger i timen på hver station.

Det skal bemærkes, at DSB-kontrakten først udmøntes i fuldt omfang, når IC4-togene indsættes i togdriften. Med hensyn til betjening af stationer indeholder kontrakten en betydelig fleksibilitet, idet den alene fastlægger et mindste antal togafgange pr. time. Til brug for sammenligningen er derfor indhentet supplerende oplysninger fra DSB om det forventede standsningsmønster i 2008.

Resultaterne af beregningerne er vist på oversigtskort i de følgende afsnit for situationen i år 2012, som er i fokus i denne trafikplan.

Desuden er der gennemført beregninger for 2018, hvor resultaterne har mulighed for at påvirke den langsigtede infrastrukturplanlægning.

Der er gennemført følsomhedsberegninger for at vurdere resultaternes robusthed. I disse er bl.a. varieret på enhedsomkostninger for drifts- og kapitalomkostninger. For hver delstrækning er der således beregnet et centralt skøn samt et minimalt og maksimalt skøn af det samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige trafikniveau. Forskellene på de forskellige betjeningsniveauer viser betydningen af en række centrale parametre i beregningsmodellen, hvilket er nærmere uddybet i trafikplanens bilag 1. Samtlige resultater af beregningerne er vist i bilag 2.

Gennemførelsen af følsomhedsberegningerne er et forsøg på at illustrere den usikkerhed, som modelresultaterne er forbundet med. Det betyder dog ikke, at der derved er taget højde for alle tænkelige metode- eller datamæssige begrænsninger mht. resultatet på alle strækninger og stationer.

På oversigtskortene er det markeret, hvor resultaterne tyder på, at trafikbetjeningen med fordel kunne øges, og hvor trafikbetjeningen synes at være i overkanten af det rimelige.

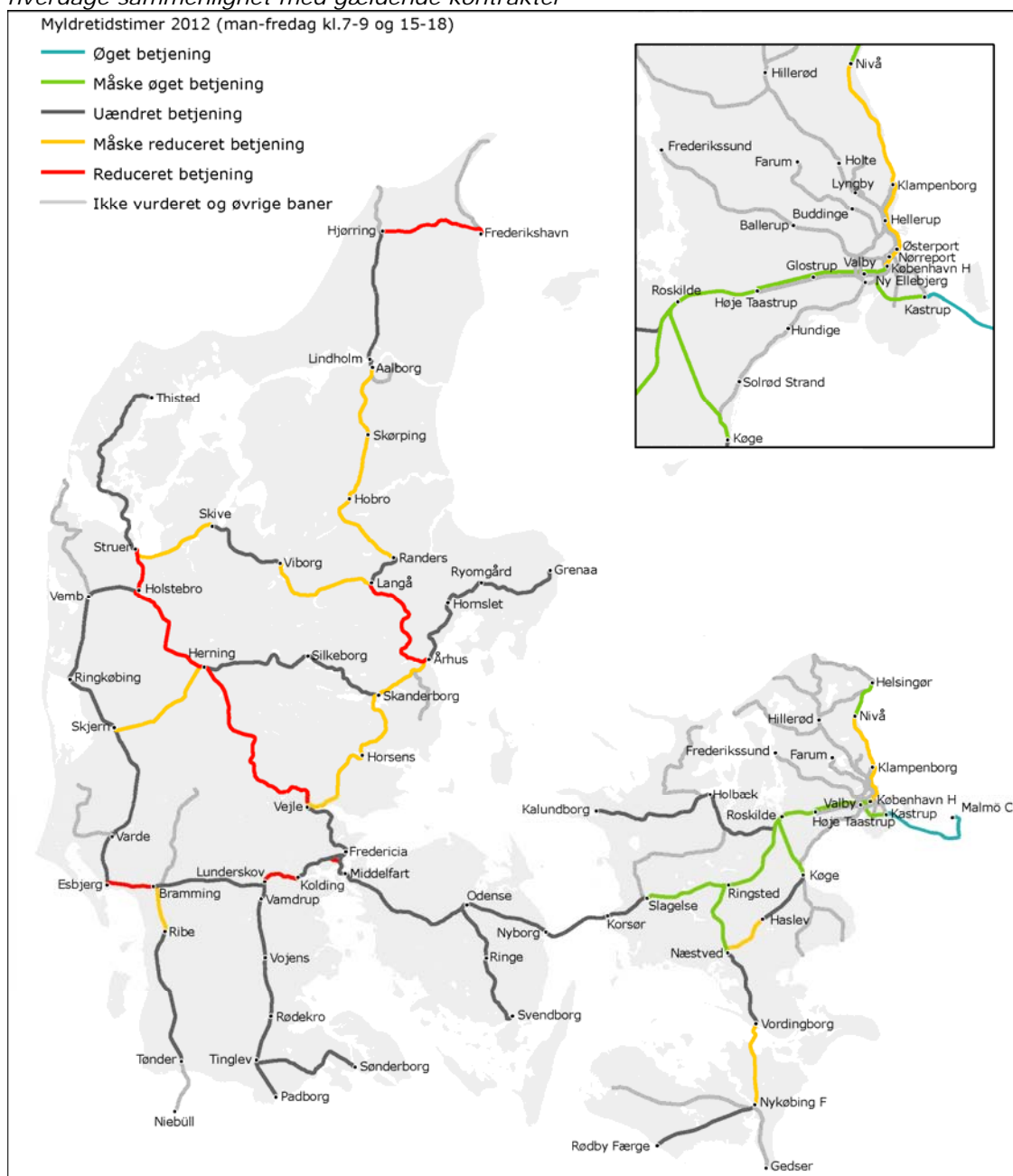
Der er taget udgangspunkt i modellens centrale skøn. På strækninger, hvor dette skøn er højere end den nuværende kontraktbetjening, indikerer modellen således et behov for øget betjening (markeret med grønt på kortene). På strækninger hvor det centrale skøn er lavere indikerer modellen en mulig overbetjening (markeret med gult på kortene). Udover dette er resultaterne af følsomhedsberegningerne

medtaget. Strækninger hvor modellen peger på øget betjening uanset variation af de centrale forudsætninger er således angivet med blå på kortene, mens strækninger hvor der entydigt peges på en reduktion er angivet med rødt.

Antal tog i timen fordelt på strækninger i 2012

I figur 3.2a-d er vist et overblik over resultaterne på strækningsniveau, hvor det med signaturer er angivet, om trafikeringsmodellen peger på en uændret betjening, eller om der bør køre flere eller færre tog ud fra et samfundsøkonomisk rationale. Som nævnt indledningsvist omfatter første version af trafikeringsmodellen ikke S-banenettet i Hovedstadsområdet samt enkelte mindre befærdede strækninger (København-Ystad, Nykøbing Falster-Gedser og Tønder-Nieböll).

Figur 3.2a Trafikeringsmodellens resultater for togbetjening i 2012 i myldretidstimer på hverdage sammenlignet med gældende kontrakter

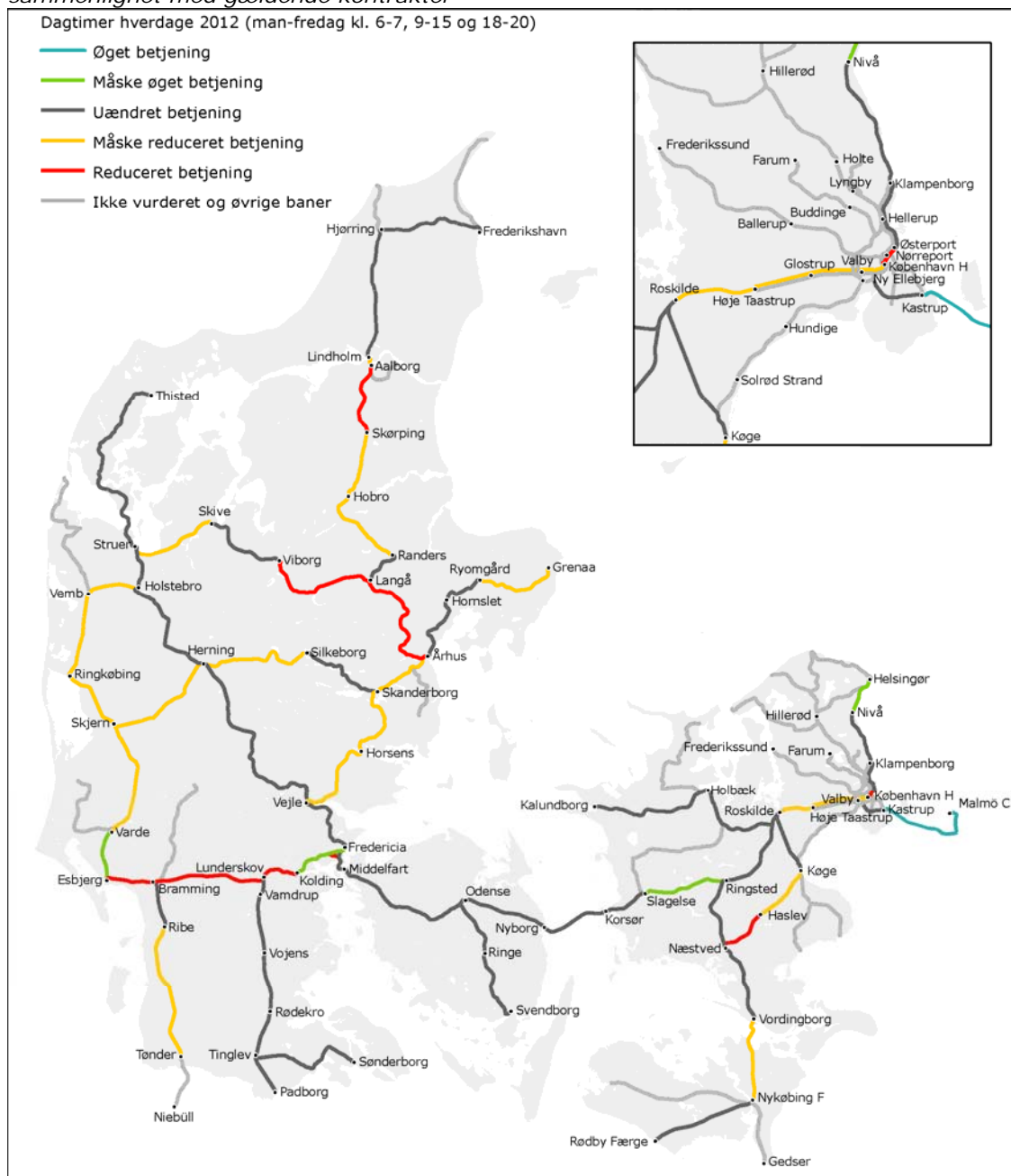


På strækninger markeret med grønt og blåt viser modelberegningerne, at der er grundlag for en udvidet togbetjening. På strækninger markeret med gult og rødt indikerer modellen, at passagerunderlaget ikke er tilstrækkeligt til at retfærdiggøre det aftalte betjeningsomfang

Kortene viser resultatet for 4 forskellige tidsperioder, henholdsvis

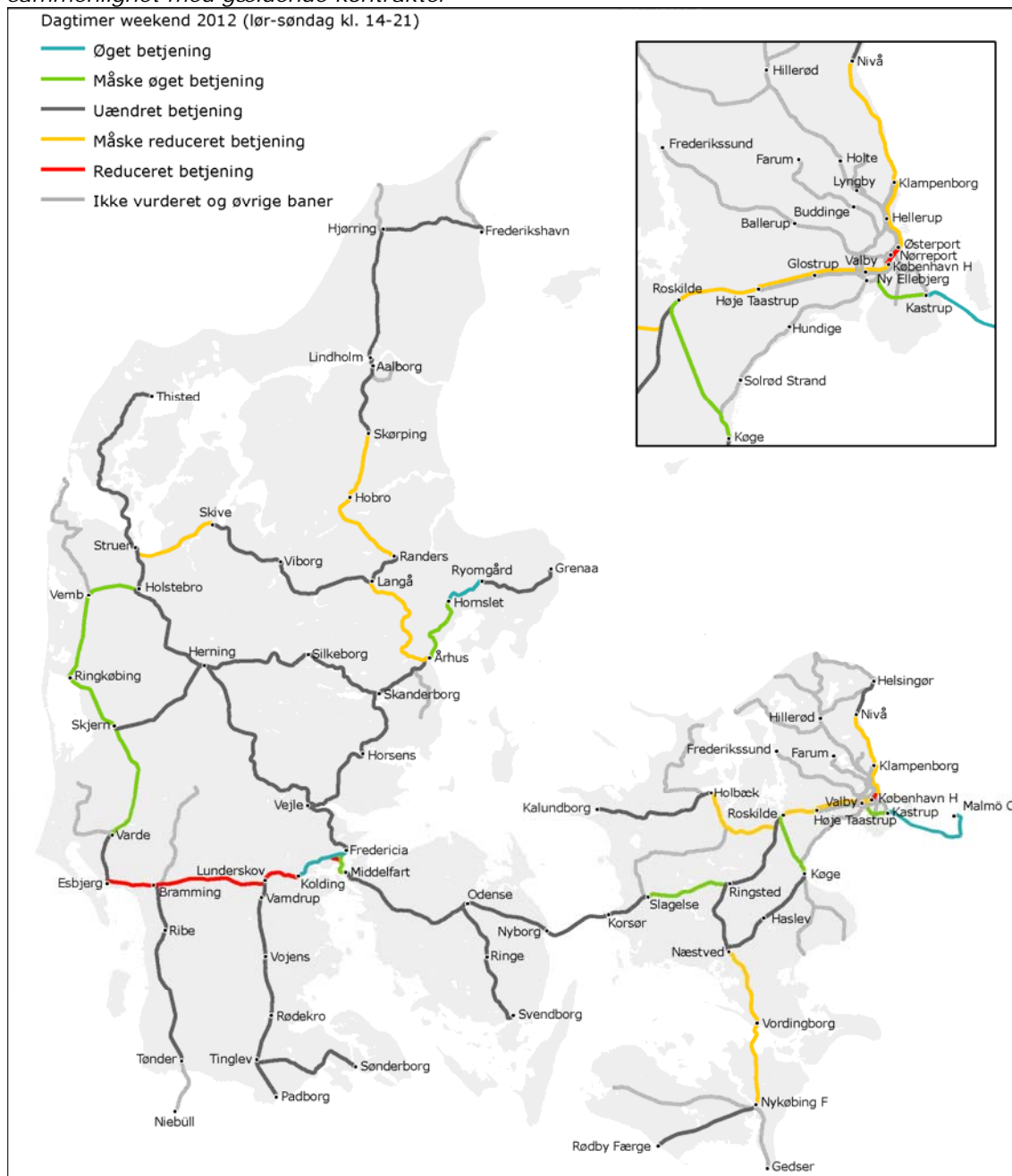
- Figur 3.2a: Myldretidstimer 2012 (mandag-fredag kl. 7-9 og 15-18)
- Figur 3.2b: Dagtimer hverdage 2012 (mandag-fredag kl. 6-7, 9-15 og 18-20)
- Figur 3.2c: Dagtimer weekend 2012 (lørdag-søndag kl. 14-21)
- Figur 3.2d: Aftentimer m.m. 2012 (mandag-fredag kl. 5-6 og 20-01 samt lørdag-søndag kl. 6-14 og 21-01)

Figur 3.2b Trafikeringsmodellens resultater for togbetjening i 2012 i dagtimer på hverdage sammenlignet med gældende kontrakter



På strækninger markeret med grønt og blåt viser modelberegningerne, at der er grundlag for en udvidet togbetjening. På strækninger markeret med gult og rødt indikerer modellen, at passagerunderlaget ikke er tilstrækkeligt til at retfærdiggøre det aftalte betjeningsomfang

Figur 3.2c Trafikeringsmodellens resultater for togbetjening i 2012 i dagtimer weekend sammenlignet med gældende kontrakter

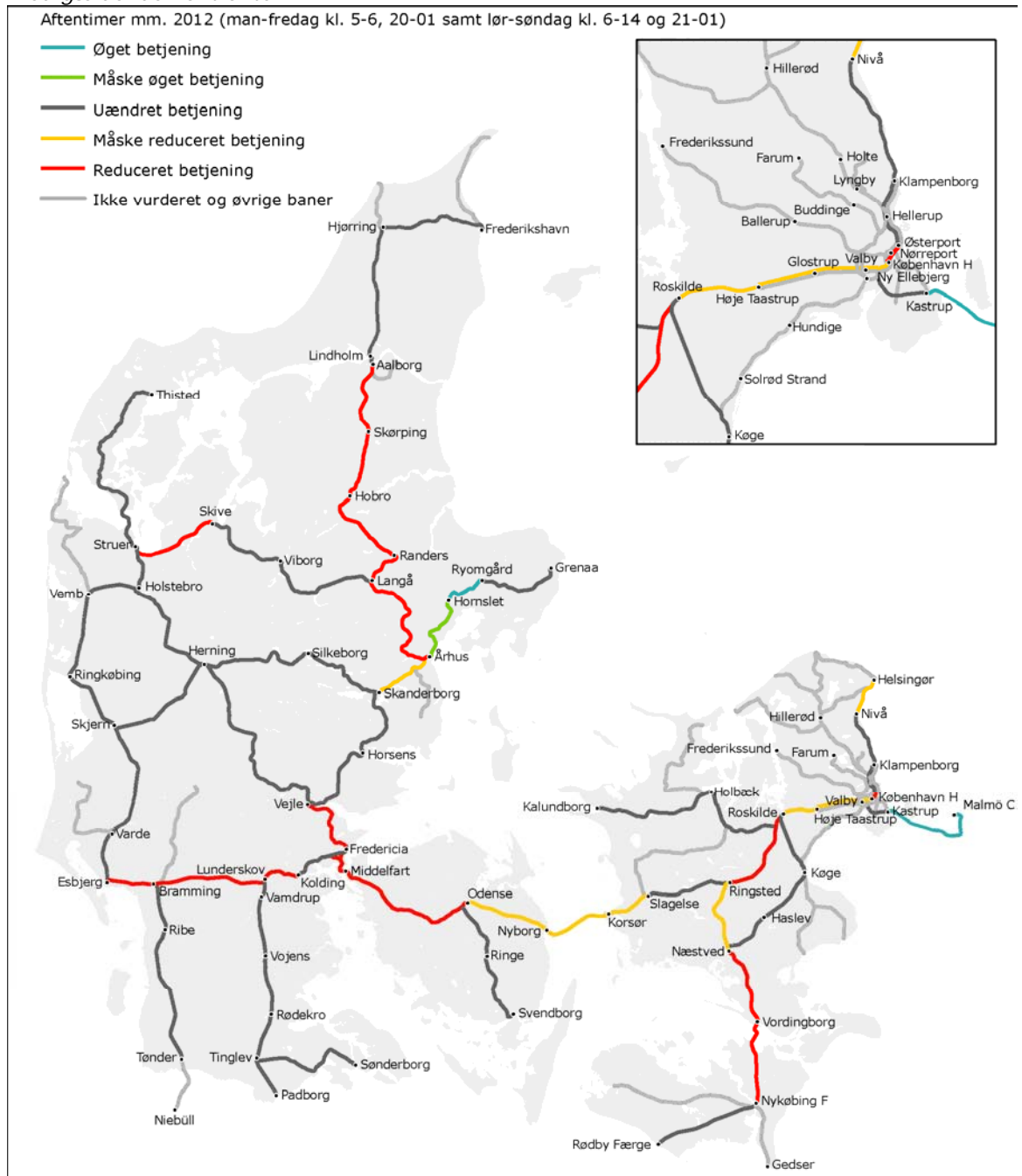


På strækninger markeret med grønt og blåt viser modelberegningerne, at der er grundlag for en udvidet togbetjening. På strækninger markeret med gult og rødt indikerer modellen, at passagerunderlaget ikke er tilstrækkeligt til at retfærdiggøre det aftalte betjeningsomfang

I Hovedstadsområdet og på Sjælland ses følgende:

- På en række centrale strækninger er der grundlag for at overveje et øget trafikomfang - primært i myldretidstimerne. Det er mest tydeligt mellem Kastrup og Malmø og er desuden tilfældet på strækningerne København-Kastrup, København-Ringsted, de videre forbindelser til Slagelse og Næstved, på Lille Syd mellem Roskilde og Køge og på Kystbanen mellem Helsingør og Nivå. I de øvrige perioder er det udover Kastrup-Malmø, strækningen mellem Ringsted og Slagelse og i weekenden Roskilde-Køge samt København-Kastrup at modellen indikerer et behov for øget betjening.

Figur 3.2d Trafikeringsmodellens resultater for togbetjening i 2012 i aftentimer sammenlignet med gældende kontrakter



På strækninger markeret med grønt og blåt viser modelberegningerne, at der er grundlag for en udvidet togbetjening. På strækninger markeret med gult og rødt indikerer modellen, at passagerunderlaget ikke er tilstrækkeligt til at retfærdiggøre det aftalte betjeningsomfang

- På visse strækninger synes trafikbetjeningen for stor primært i aftentimerne. Det er mest tydeligt på strækningerne Næstved-Nykøbing, Haslev-Næstved og Roskilde-Ringsted. Sidstnævnte må dog ses i nær sammenhæng med tilstødende strækninger. Strækningen mellem Østerport og København H er også overtrafikeret, men det beror på driftstekniske forhold.

På Fyn og i Jylland ses følgende:

- Der indikeres et vist behov for øget trafik i Trekantsområdet. Desuden er der basis for en mindre forøgelse af trafikken i weekenddagtimer og aften-timer på Grenåbanen samt i weekenddagtimer på den vestjyske bane mellem Esbjerg og Holstebro.
- På en række strækninger synes betjeningen for stor. På hovedbanenettet er det mest tydeligt på strækningerne Esbjerg-Middelfart og Fredericia-Vejle, Århus-Langå samt Skørping-Aalborg, hvor der i forskelligt omfang synes at køre tog udover det samfundsøkonomisk velbegrundede. Det skal dog nævnes, at overbetjeningen Fredericia-Vejle og Skørping-Aalborg hænger sammen med, at trafikken er delt på adskilte togsystemer, der tjener hvert sit forskellige formål. På regionalbanerne er banen mellem Vejle og Struer og banen mellem Hjørring og Frederikshavn vel rigeligt betjent i myldretiden. Der er desuden enkelte delstrækninger, der er overbetjente udenfor myldretiden hhv. Skive-Struer i aftentimerne og Langå-Viborg i dagtimerne på hverdage.

På strækningerne Tinglev-Padborg, Tinglev-Sønderborg og Struer-Thisted synes der ikke basis for at hæve trafikomfanget udover et tog hver anden time i hver retning. Det samme gør sig gældende på strækningerne Skjern-Ringkøbing, Skjern-Herning og Ribe-Tønder, hvor der dog i den mest optimistiske beregning (det maksimale skøn) er basis for et tog i timen i hver retning.

I bilag 2 er vist en samlet tabel med beregningsresultaterne på strækkningsniveau. Her er angivet den beregnede betjening med trafikeringsmodellen samt det betjeningsniveau, der er givet i de gældende kontrakter. For hver delstrækning er resultaterne opgjort i de fire tidsperioder myldretid, dagtimer hverdag, dagtimer weekend og aftentimer.

Det samlede trafikomfang i 2012

Det samlede trafikomfang i de gældende trafikkontrakter i perioden 2008-2010 på de statslige baner (ekskl. S-banenettet) er opgjort til ca. 53 mio. togkm. Tages der udgangspunkt i Trafikeringsmodellens samlede resultater for 2012, varierer det totale trafikomfang mellem 38 og 58 mio. togkm afhængig af forudsætningerne. Den centrale beregning giver 46 mio. togkm, hvilket er ca. 13% mindre end de gældende trafikkontrakter.

Ovennævnte resultater er baseret på en minimumsbetjening på et tog hver anden time i hver retning. Til illustration af betydningen af en øget minimumsbetjening er der gennemført beregninger, der viser følgende:

- Betjening på minimum et tog i timen i dagtimerne og et tog hver anden time i aftentimerne på alle strækninger vil medføre en stigning i trafikomfanget på knap 2 mio. togkm i alt. Indledende vurderinger tyder på, at en sådan betjening vil udløse behov for et øget statsligt tilskud på i størrelsesordenen 60 mio. kr. per år.
- Betjening med minimum et tog i timen hele driftsdøgnet på alle strækninger vil medføre en stigning i trafikomfanget med i alt ca. 3 mio. togkm. Dette vurderes på samme indledende niveau at udløse behov for et øget statsligt tilskud på i størrelsesordenen 90 mio. kr. per år.

En øget minimumsbetjening vil desuden medføre et ringere samfundsøkonomisk resultat.

Samtlige resultater - udtrykt i form af et interval for antal tog i timen, som viser resultatet af følsomhedsberegningerne - kan ses i trafikplanens bilag 2.

Antal standsninger i timen på stationer i 2012

Med hensyn til stationsbetjeningen er der for hver delstrækning i trafikeringsmodellen foretaget en samfundsøkonomisk optimering af standsningsmønstret ud fra samme principper som konklusionerne på strækningsniveau.

Sammenligningsgrundlaget er som nævnt forventningerne til trafikeringen i 2008.

Ligesom på strækningsniveau er der stationer, hvor modellen indikerer et samfundsøkonomisk begrundet behov for yderligere standsninger, ligesom der er stationer, som synes overbetjente. Der skal dog tages forbehold over betydningen af faste minuttal.

Hovedstadsområdet og på Sjælland

Trafikeringsmodellen indikerer et behov for øget trafik på følgende stationer:

- øresundsbanens stationer i Kastrup og Malmø i alle perioder
- kystbanestationerne mellem Helsingør og Espergærde samt i myldretiden i Vedbæk og Hellerup
- stationerne i Valby, Trekroner og Roskilde
- stationerne på banen mellem Roskilde og Køge i myldretiden og i dagtimerne i weekenden
- Tølløse station på Nordvestbanen i myldretiden, dagtimerne på hverdage og i aftentimerne

Modellen indikerer imidlertid også overbetjening på en række stationer, som også er beskrevet under gennemgangen af de enkelte strækninger. Det er typisk på de stationer som er relativt små i forhold til passagertallet på strækningen som helhed. Et specielt eksempel er stationerne Ørestad og Tårnby mellem København og Kastrup, hvor der er så mange passagerer i togene, at betjeningsomfanget for disse i sig selv ikke små stationer ikke står i rimeligt mål med tidstab for de gennemgående passagerer, og hvor en højere andel hurtigtog derfor kunne overvejes. I modsat retning trækker hensynet til ønsket om klarhed i køreplanen ved fast 10-minuttersdrift.

Der er også stationer, der synes overbetjente ved den samfundsøkonomiske beregning, hvor trafikken er givet af andre hensyn som f.eks. infrastrukturens opbygning. Her kan Nivå nævnes som eksempel på en mindre station, der i dag har en forholdsvis stor betjening, hvilket skyldes et driftsteknisk behov for at vende tog. Fra år 2009 forventes standsningsmønstret på Kystbanen at blive ændret på en sådan måde, at betjeningen af Nivå bliver reduceret, mens betjeningen af Rungsted Kyst station m.fl. øges.

Et andet eksempel, hvor trafikeringen er givet af andre hensyn, er stationerne Østerport og Københavns Hovedbanegård, hvor den intensive betjening delvist skyldes strækningens funktion som bindeled mellem den nord og vestgående trafik.

Fyn og Jylland

På Fyn og i Jylland indikerer trafikeringsmodellen et behov for øget trafik på:

- flere stationer på Grenåbanen, særligt i weekenden og i aftentimerne
- enkelte stationer i Trekantsområdet, hvor Vejle Sygehus kan nævnes som konkret eksempel
- stationerne mellem Bramming og Ribe i aftentimerne
- stationerne mellem Skjern og Holstebro i weekenden

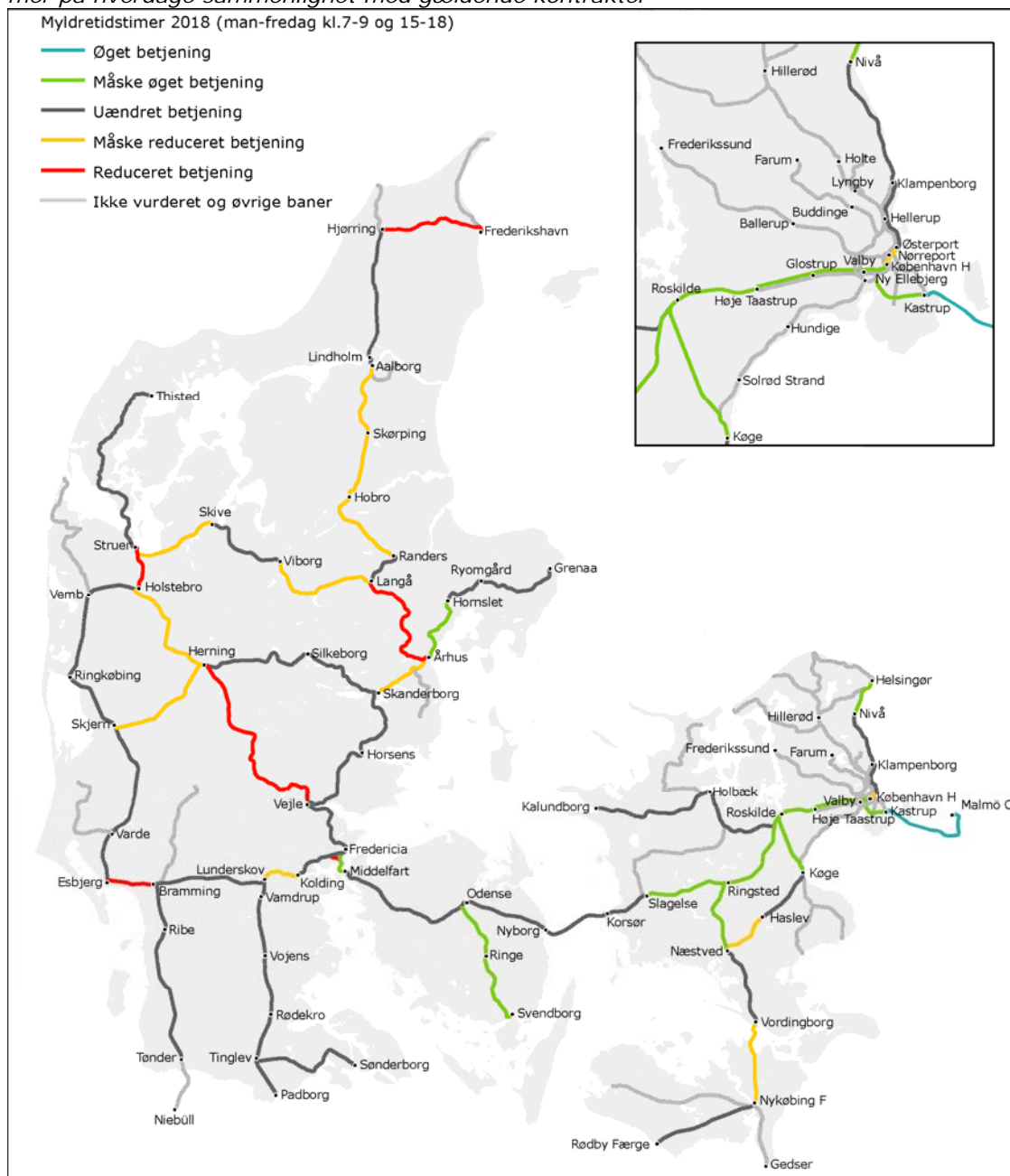
Der er også stationer, hvor betjeningen synes at være i overkanten. Her kan stationerne i Middelfart, Fredericia, Vejle og Skanderborg nævnes som eksempler, der dog igen skal tages med forbehold, idet en del af stationerne er bindeled mellem trafik i flere retninger.

Generelt synes der at være en tendens til overbetjening af stationerne på hele hovedstrækningen mellem Skanderborg og Frederikshavn samt på en del andre stationer primært i Vestjylland.

Udvikling frem mod 2018

Ovenstående beregninger og vurderinger på det mellemlange sigt (år 2012) er suppleret med beregninger på længere sigt (år 2018). Passagerudviklingen medfører, at en anden betjening end i år 2012 vil være optimal på en række strækninger.

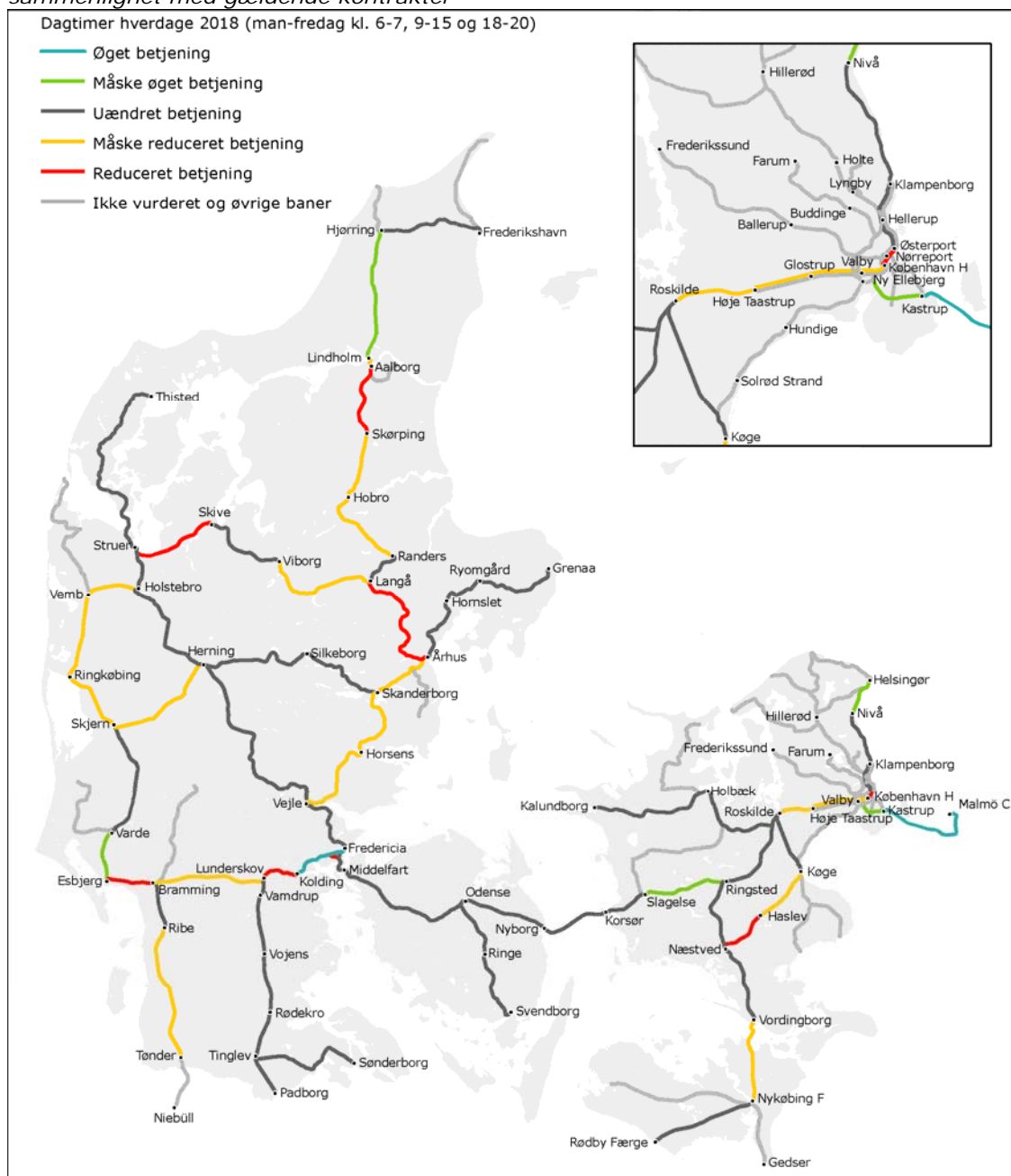
Figur 3.3a Trafikeringsmodellens resultater for togbetjening i 2018 i myldretidstimer på hverdage sammenlignet med gældende kontrakter



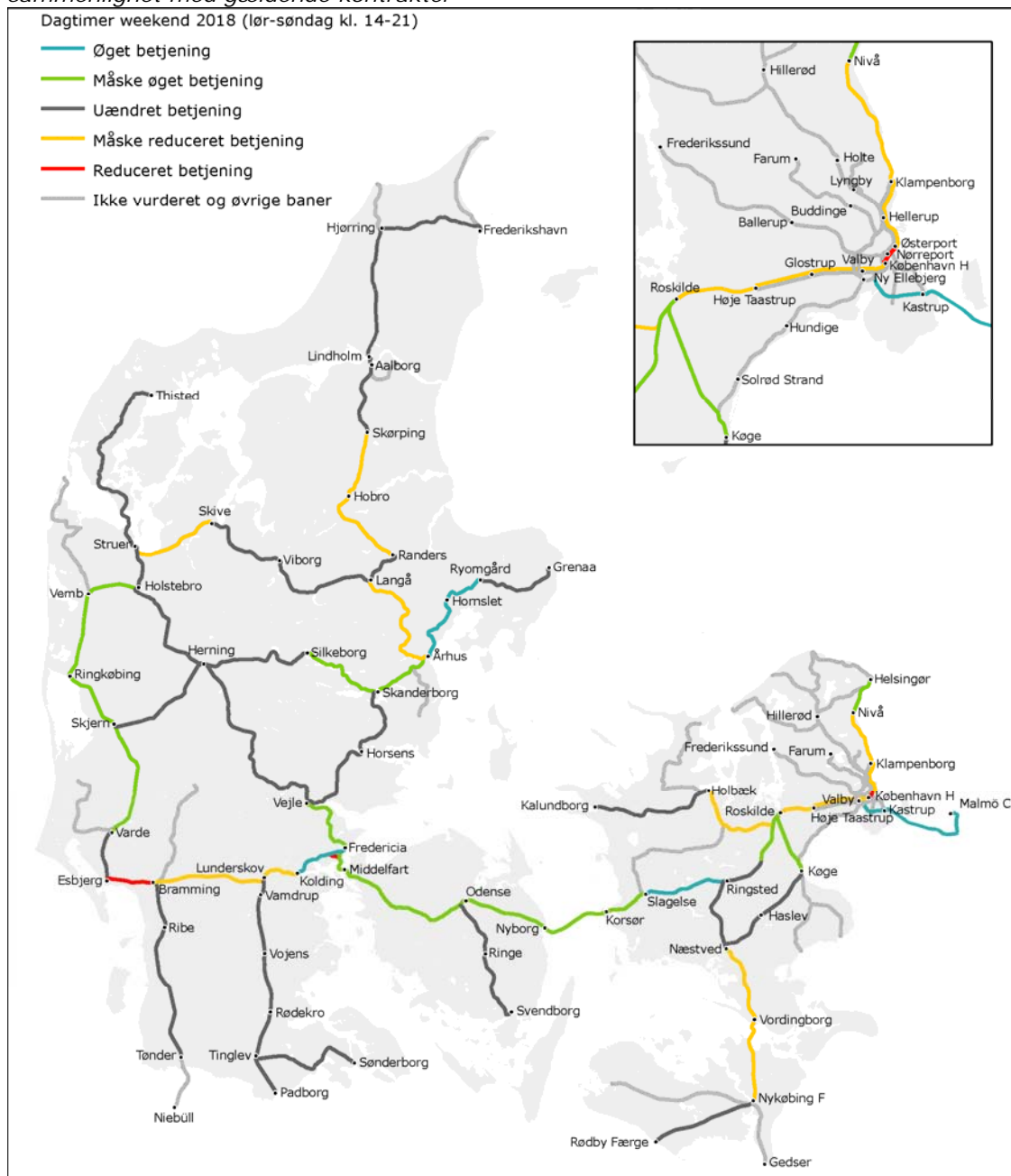
Generelt øges antallet tog som en konsekvens af en generel forventet trafikvækst fra 2012 til 2018 - mest markant på hovedstrækningen København-Odense-Århus og på strækninger på Sjælland (undtaget yderstrækningerne).

Et overblik over resultaterne for år 2018 er vist på figur 3.3a-d, idet der henvises til bilag 2 for detaljer på enkeltstrækningerne.

Figur 3.3b Trafikeringsmodellens resultater for togbetjening i 2018 i dagtimer på hverdage sammenlignet med gældende kontrakter



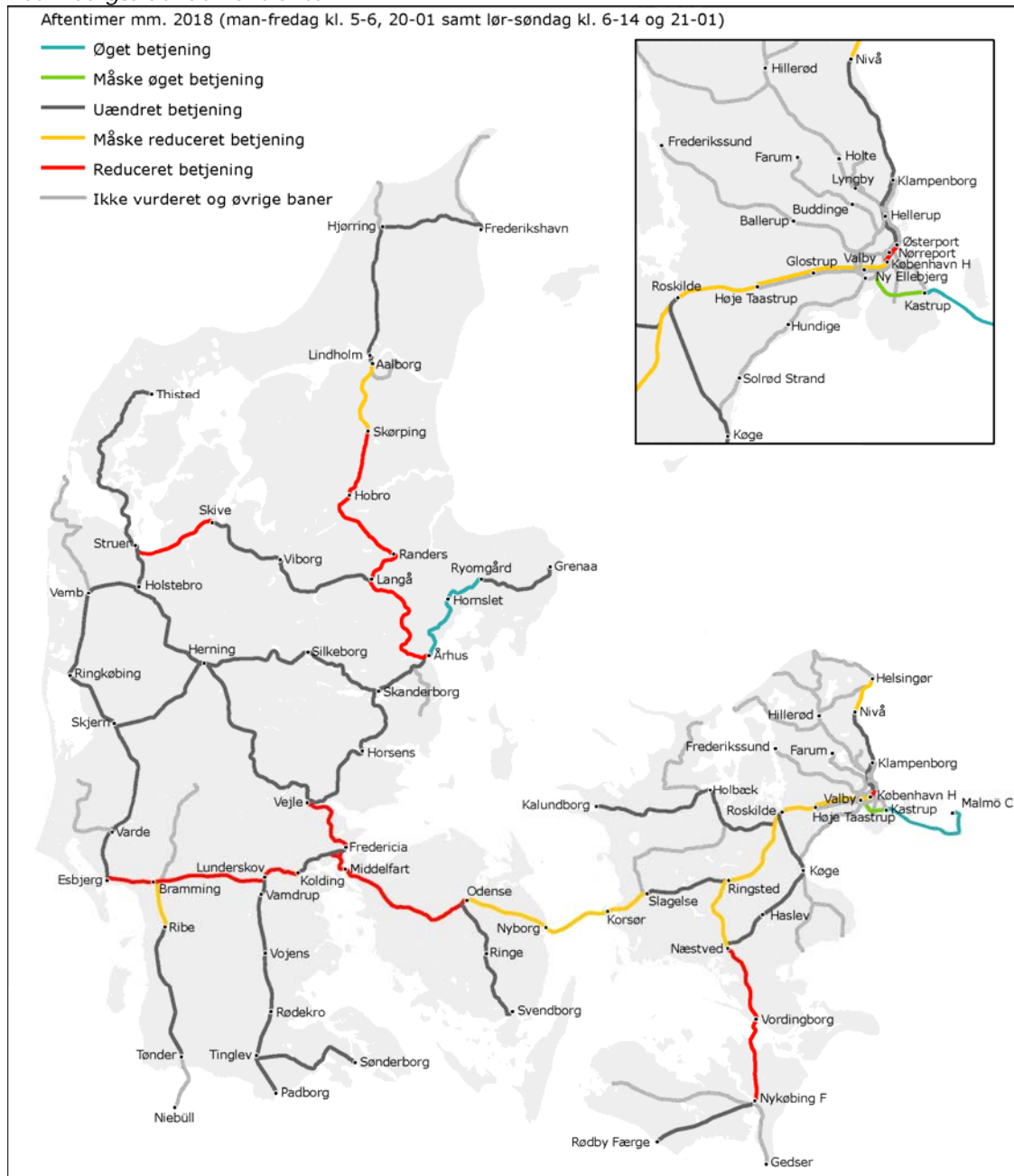
Figur 3.3c Trafikeringsmodellens resultater for togbetjening i 2018 i dagtimer weekend sammenlignet med gældende kontrakter



På strækninger markeret med grønt og blåt viser modelberegningerne, at der er grundlag for en udvidet togbetjening. På strækninger markeret med gult og rødt indikerer modellen, at passagerunderlaget ikke er tilstrækkeligt til at retfærdiggøre det aftalte betjeningsomfang.

På strækningen Roskilde-Ringsted forventes passagergrundlaget at være vokset til et niveau, så der i aftentimerne ikke længere synes at være samme grundlag for nedjustering i forhold til den forventede betjening 2008-10. Det samme gælder i nogle tidsperioder for strækningen mellem Kolding og Esbjerg.

Figur 3.3d Trafikeringsmodellens resultater for togbetjening i 2018 i aftentimer sammenlignet med gældende kontrakter



Desuden stiger antallet af strækninger, hvor trafikniveauet bør øges i forhold til det omfang, der er angivet i gældende kontrakter. Det drejer sig bl.a. om København H-Kastrup i dagtimer, hverdag og aftentimer.

4 Kapaciteten på banenet

I dette kapitel beskrives nuværende kapacitetsforhold og igangværende baneprojekter.

Derefter kortlægges kapacitetsudnyttelsen de kommende år med udgangspunkt i den nuværende banekapacitet.

Endelig kortlægges kapacitetsbehovet på længere sigt i forhold til den samfundsøkonomisk velbegrundede niveau trafikbetjening i år 2012 og 2018, hvor der tages udgangspunkt i nuværende banekapacitet og de allerede besluttede kapacitetsudvidelser. Derved synliggøres strækninger med kapacitetsproblemer, hvor der ikke umiddelbart er plads til at øge togtrafikken til det samfundsøkonomisk velbegrundede niveau.

Om kapacitet

Mulighederne for at udvide og dermed forbedre den offentlige servicetrafik er begrænset af banenettets kapacitet og indretning. Ved banekapacitet forstås her, hvor mange tog, der maksimalt kan køre per time i hver retning.

Banekapaciteten afhænger både af infrastrukturens beskaffenhed og togenes kørselsmønster. Når banekapaciteten er fuldt udnyttet, er det ikke muligt at tiltrække passagerer ved at udvide togbetjeningen. Desuden er der en sammenhæng mellem banekapacitet og togforsinkelser. Hvis togene skal køre præcist, er det nødvendigt at have en vis mængde ubenyttet banekapacitet, som skal sikre, at små uregelmæssigheder i togdriften ikke forplanter sig til andre tog. Jo mindre kapacitetsoverskuddet er, jo oftere vil det ske, at forsinkelser breder sig fra det ene tog til det næste, hvilket kan forplante sig udover banenet.

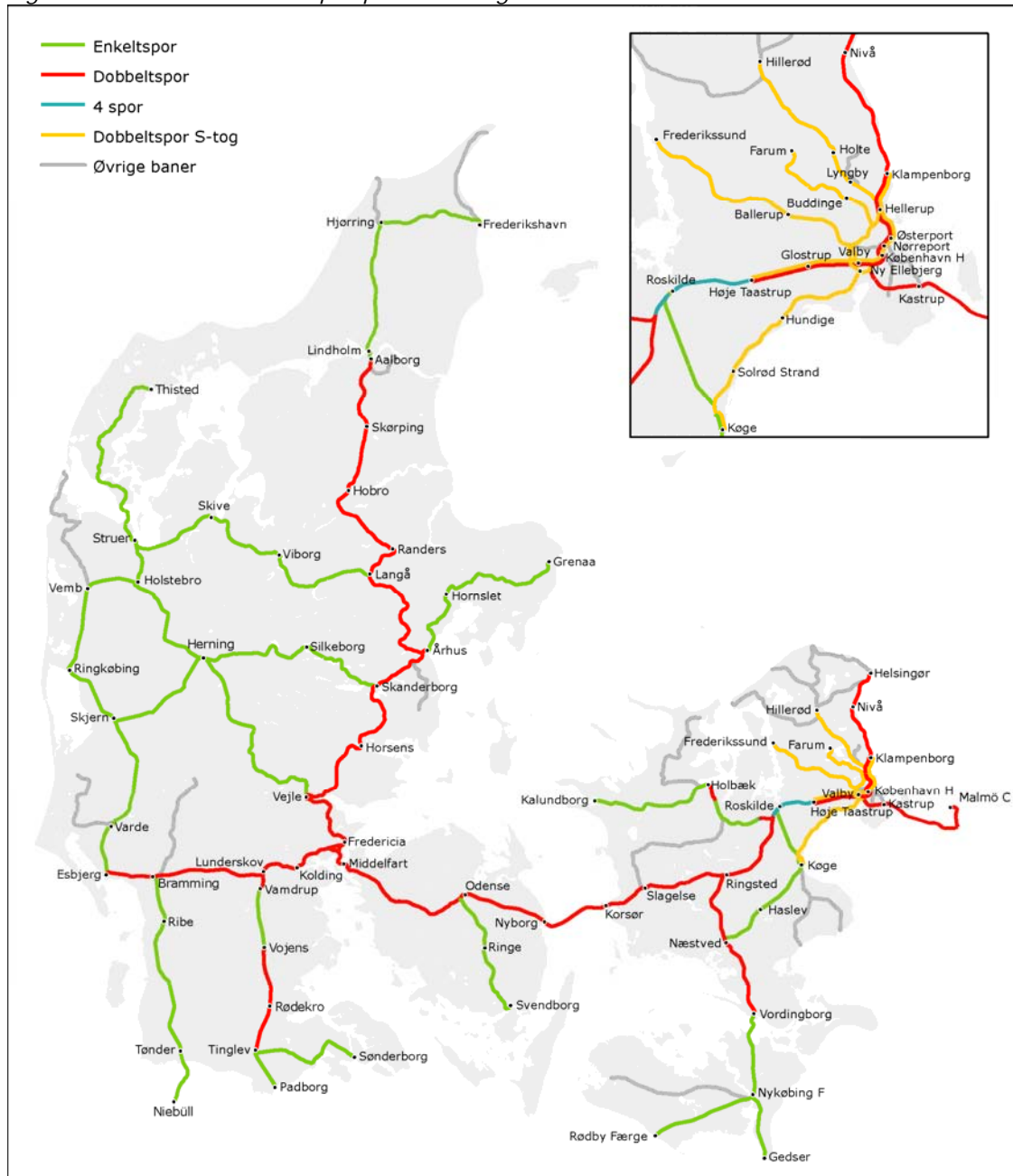
Banekapaciteten på en strækning afhænger først og fremmest af, om banestrækningen er enkeltsporet eller dobbeltsporet. På det statslige banenet er der i alt 1.113 km enkeltsporede strækninger. På fjernbanen er der derudover 746 km dobbeltsporede strækninger og 12 km firsporet strækning. På S-banen er der 170 km dobbeltsporet S-bane, hvoraf 33 km forløber langs en dobbeltsporet fjernbane, jf. figur 4.1 på næste side.

På enkeltsporede banestrækninger kan der kun køre et tog ad gangen i hver retning frem til den næste station, hvor togene kan mødes og passere hinanden. Banekapaciteten på en enkeltsporet strækning er typisk 2-3 tog per time i hver retning.

På dobbeltsporede banestrækninger kører togene uafhængigt af hinanden i hver retning, så her afhænger banekapaciteten kun af, hvor tæt efter hinanden togene kan køre. Dette afhænger både af den tekniske indretning på strækninger, opholdstid på stationer og hvor ensartet togene kører. Hvis togene har forskellig kørehastighed, f.eks. fordi der både kører standsende og gennemkørende tog på samme strækning, vil togene indhente hinanden, hvilket begrænser banekapaciteten betragteligt.

Hvor togtrafikken kører med ensartet lav hastighed, har korte stationsophold og en optimal teknisk indretning, kan banekapaciteten være helt op til 30 tog per time i hver retning (f.eks. S-banens centrale strækning mellem København H og Østerport). Typisk vil kapaciteten på en almindelig dobbeltsporet strækning variere i størrelsesordenen 4-15 tog per time i hver retning. Det præcise antal afhænger af blandingen af langsomme og hurtige tog samt af banens tekniske indretning.

Figur 4.1 Nuværende antal spor på de statslige baner



Passagerkapacitet

Et andet relevant kapacitetsbegreb er passagerkapacitet, dvs. hvor mange passagerer der maksimalt kan transporteres pr. time i hver retning. Passagerkapaciteten hænger sammen med banekapaciteten men afhænger desuden af antallet af sidde- og ståpladser i hvert tog.

I dag er det de fleste steder – også hvor banekapaciteten er opbrugt – stadig muligt at forøge passagerkapaciteten ved at indsætte tog med flere siddepladser. Udnyttelse af denne mulighed kan blive relevant, hvis trængselsproblemer på vejnettet eller andre ydre årsager skulle medføre en markant tilstrømning til den statslige togtransport. Omfanget af disse muligheder er ikke nærmere behandlet i trafikplanen. Hvis man ser bort for sådanne særlige ydre årsager, vil en større stigning i passagertrafikken normalt kun forekomme, hvis der sker markante forbedringer af togetjeningen, hvilket igen forudsætter en tilstrækkelig banekapacitet.

Igangværende baneprojekter

Genopretningen af banenettet er en forudsætning for at opnå en tilfredsstillende afvikling af den allerede aftalte trafik.

I oktober 2006 blev det besluttet i en aftale om trafik mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre at tilføre yderligere 4,7 mia. kr til det statslige banenet i perioden 2007-2014 som supplement til tidligere trafikaftaler. Dermed forventes en fuldstændig afvikling af efterslæbet på banenettet i 2014 – med undtagelse af signaler, hvor der skal tilvejebringes et beslutningsgrundlag forud for endelig stillingstagen.

Desuden foreligger beslutning om at realisere følgende projekter, som vil forøge kapaciteten på visse strækninger:

- Mindre kapacitetsforbedringer København – Ringsted (KØR-projektet)
- Udbygning med 6. hovedspor på S-banen mellem København H og Dybbølsbro

En række statslige baneprojekter er undersøgt eller planlægges undersøgt med henblik på at danne grundlag for en politisk beslutning. Det drejer sig om følgende projekter:

- København-Ringsted, nybygningsløsningen og 5. sporsløsningen
- Udbygning til dobbeltspor på dele af Nordvestbanen (Lejre-Vipperød)
- Opgradering og udbygning af Sydbanen (Ringsted-Rødby)
- Opgradering Hobro-Aalborg
- Grenåbanen tilpasset letbanedrift (lokalt projekt med statslig deltagelse)

I Banedanmark undersøges derudover en fornyelse af signalsystemet på jernbanen til det fælleseuropæiske jernbanesignalsystem ERTMS. I nærværende kapacitetsvurdering er ikke medregnet en eventuel ændret kapacitet som følge af dette nye signalsystem.

Baneprojekterne vil give øget kapacitet men også hurtigere rejsetider og i visse tilfælde også ny geografisk dækning.

Mindre kapacitetsforbedringer København – Ringsted (KØR-projektet)

Det er besluttet at etablere to nye spor mellem København og Ny Ellebjerg til ibrugtagning i 2011. Projektet øger kapaciteten på strækningen gennem forbedrede ind og udkørselsmuligheder.

Mellem Ringsted og Kværkeby etableres et to km langt ekstra spor parallelt med de bestående, som forventes ibrugtaget ved udgangen af 2009.

Tilsammen giver det en kapacitetsforbedring mellem København og Ringsted svarende til 2 almindelige persontog eller et godstog pr. retning pr. time, hvilket også kan udnyttes som kapacitetsreserve for at forbedre regulariteten.

6. hovedspor mellem København H og Dybbølsbro

Det er besluttet at etablere det såkaldte 6. hovedspor, som omfatter et ekstra spor på S-banen mellem København H og Dybbølsbro. Dette vil forbedre kapaciteten for tog, der afgår i sydlig retning fra København H, hvilket forventes at medføre bedre regularitet på hele S-banenettet, idet det forbedrer muligheden for at afvikle togtrafikken i uregelmæssige situationer. Det ekstra spor forventes taget i brug i år 2010.

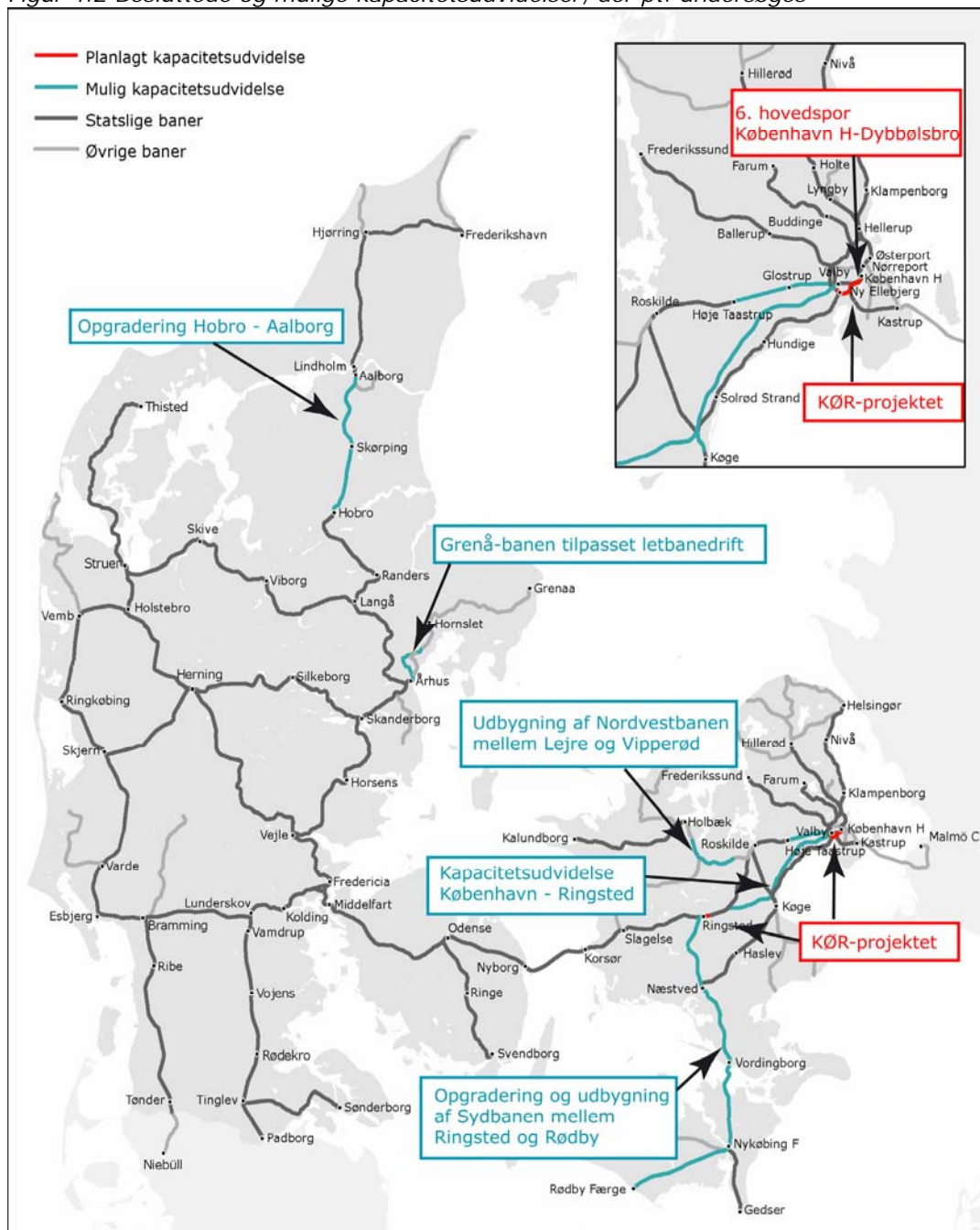
Kapacitetsudbygning mellem København og Ringsted

Folketinget besluttede i foråret 2007 at gennemføre en analyse af to muligheder for udvidelse af banekapaciteten mellem København og Ringsted: etablering af en ny bane via Køge eller etablering af et 5. hovedspor mellem Hvidovre og Høje Taastrup. I perioden indtil 2009 udarbejdes et politisk beslutningsoplæg. Som en del heraf gennemføres en offentlig høring og der udarbejdes en VVM-redegørelse. Ibrugtagning vil kunne ske i år 2017.

Nybygningsløsningen vil give op mod en fordobling af kapaciteten på hele strækningen København-Ringsted,. Hele den ekstra kapacitet vil ikke umiddelbart kunne anvendes på grund af begrænset banegårdskapacitet i København. Overskudskapaciteten vil i stedet medføre bedre regularitet. En ny bane vil desuden give rejsetidsforbedringer i flere relationer.

5. sporsløsningen vil forøge kapaciteten mellem København og Roskilde, så denne netop svarer til kapacitetsgrænsen på København H. Mellem Roskilde og Ringsted indeholder løsningen kun få kapacitetsforbedrende tiltag. 5. sporsløsningen indeholder betydelige gener for togtrafikken i anlægsperioden. Til gengæld viser de hidtidige undersøgelser, at denne løsning kun er halvt så dyr som nybygningsløsningen. I begge modeller forudsættes den tilstrækkelige kapacitet prioriteret til godstrafikken.

Figur 4.2 Beslutede og mulige kapacitetsudvidelser, der pt. undersøges



Udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød

Projektet omfatter en hel eller delvis udbygning af den enkeltsporede strækning mellem Lejre og Vipperød til to spor samt en hastighedsopgradering. Forbedringerne vil give en stor forøgelse af kapaciteten og en reduktion af rejsetiden.

Projektet har været i offentlig høring, og den endelige VVM-redegørelse er sammen med det øvrige beslutningsgrundlag fremlagt for forligskredskredsen i Folketingets trafikudvalg. Ibrugtagning vil tidligst kunne ske 5½ år efter eventuel beslutning om gennemførelse.

Opgradering og udbygning af Sydbanen mellem Ringsted og Rødby

Der undersøges en hastighedsopgradering af strækningen mellem Ringsted og Nykøbing Falster fra de nuværende 120-140 km/t til 160-180 km/t inden for en ramme af 145 mio. kr. Efter en politisk beslutning vil opgradering af Sydbanen i givet fald blive koordineret med den genopretning, som Banedanmark påbegynder i 2009. Projektet vil resultere i reduktion af rejsetiden.

I juni 2007 er der indgået en aftale mellem Danmark og Tyskland om etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende udbygning af landanlæg på dansk og tysk side. Der sigtes på ibrugtagning i 2018, men det tyske landanlæg er først sikret fuldt udbygget syv år senere. På dansk side vil der ske en udbygning af baneanlægget på strækningen mellem Ringsted og Rødby. Hele strækningen elektrificeres og der udbygges til dobbeltspor på den enkeltsporede strækning mellem Vordingborg og Rødby (bortset fra Storstrømsbroen).

Femernbæltprojektet vil få stor betydning for især den gennemkørende godstrafik, der kan omlægges fra ruten via Storebæltsbroen og Sønderjylland til en rute via Femernbælt. Derved frigøres der kapacitet til forbedringer i passagertrafikken over Storebælt, på Fyn og i Sønderjylland. Mulighederne for forbedringer er ikke nærmere overvejet i denne plan, som ikke rækker udover 2018, hvor Femernbæltforbindelsen forventes at blive taget i brug.

Opgradering Hobro-Aalborg

En opgradering af banen med nye sikringsanlæg med tilhørende togkontrolanlæg og fjernstyring, nedlæggelse af de resterende overkørsler samt visse forbedringer af sporanlæggene vil betyde, at der udover mulighed for en forøgelse af passager-togdriften er tilstrækkelig kapacitet til afvikling af godstrafik i dagtimerne. Strækningshastigheden kan hæves til 180 km/t, hvormed rejsetiden mellem Hobro og Aalborg kan reduceres. Desuden kan der opnås en driftsbesparelse som følge af overgangen til fjernstyring.

Grenåbanen tilpasset letbanedrift

Midttrafik er i færd med at undersøge mulighederne for at få etableret en letbane i Århus-området. Første etape består i at etablere ca. 12 km nye letbanespor fra Grenåbanen ved Nørreport ad Randersvej via Skejby og gennem det nye byudviklingsområde i Lisbjerg, hvorfra letbanen igen tilsluttes til Grenåbanen sydvest for Lystrup.

Det er meningen, at de nye letbanetog foruden den nye letbanestrækning skal køre på både Grenåbanens og Odderbanens eksisterende spor. Der forudsættes en høj frekvens – op til 12 afgangene i timen – på den mest centrale letbanestrækning mellem bymidten og Skejby/Lisbjerg, mens frekvensen på andre strækninger bliver lavere. Grenåbanens strækning gennem Risskov opretholdes til gennemkørende tog til/fra Grenå og til godstog.

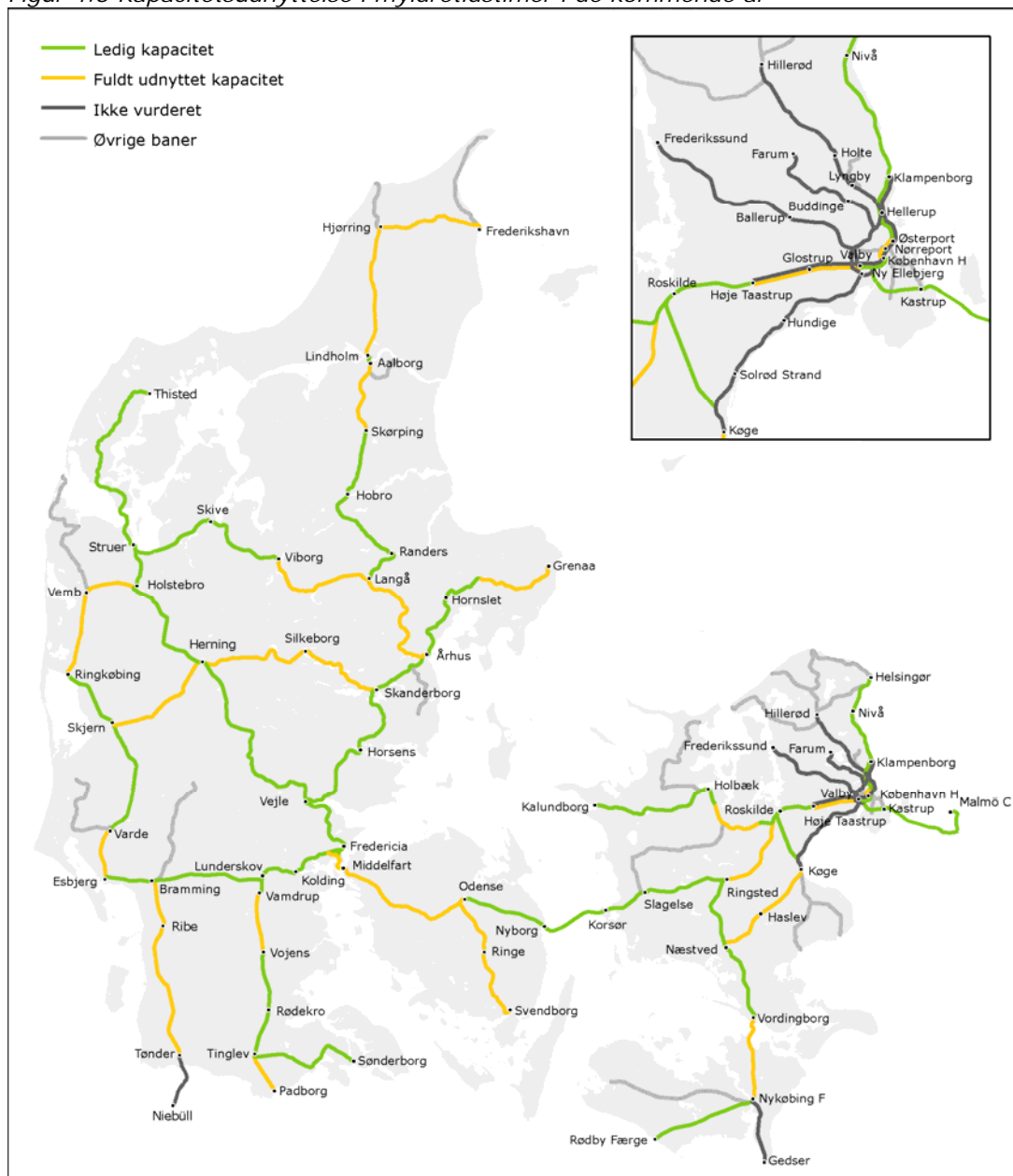
Midttrafiks undersøgelser, herunder gennemførelse af en VVM-undersøgelse, foregår i tæt samarbejde med Århus Kommune og en række østjyske kommuner (Randers, Favrskov, Norddjurs, Syddjurs, Skanderborg og Odder) samt den nye Region Midtjylland. I finanslovsaftalen for 2007 er desuden aftalt, at staten bidrager til de nærmere undersøgelser. VVM-undersøgelserne forventes afsluttet i år 2010. Ibrugtagning af den nye letbanestrækning vil tidligst kunne ske i år 2015.

De kommende års kapacitetsudnyttelse

Det er opgjort hvor meget de enkelte strækninger maksimalt kan planlægges udnyttet, når der foruden infrastrukturen tages højde for typiske trafikeringsmønstre og køreplanmuligheder på de pågældende strækninger. På figur 4.3 er således angivet de kommende års kapacitetsudnyttelse baseret på myldretidstimer i de indgåede trafikkontrakter for de kommende års trafik.

Det fremgår af figuren, at der endnu er ledig banekapacitet på en række strækninger, som vil kunne udnyttes til at forbedre den offentlige servicetrafik med flere tog end aftalt i gældende trafikkontrakter, såfremt passagerunderlaget er tilstrækkeligt. Der er også en del strækninger, hvor kapaciteten udnyttes fuldt ud i de kommende års trafikkontrakter. Det gælder dels på hovedstrækningen mellem København og Ringsted og dels en række enkeltsporede strækninger.

Figur 4.3 Kapacitetsudnyttelse i myldretidstimer i de kommende år



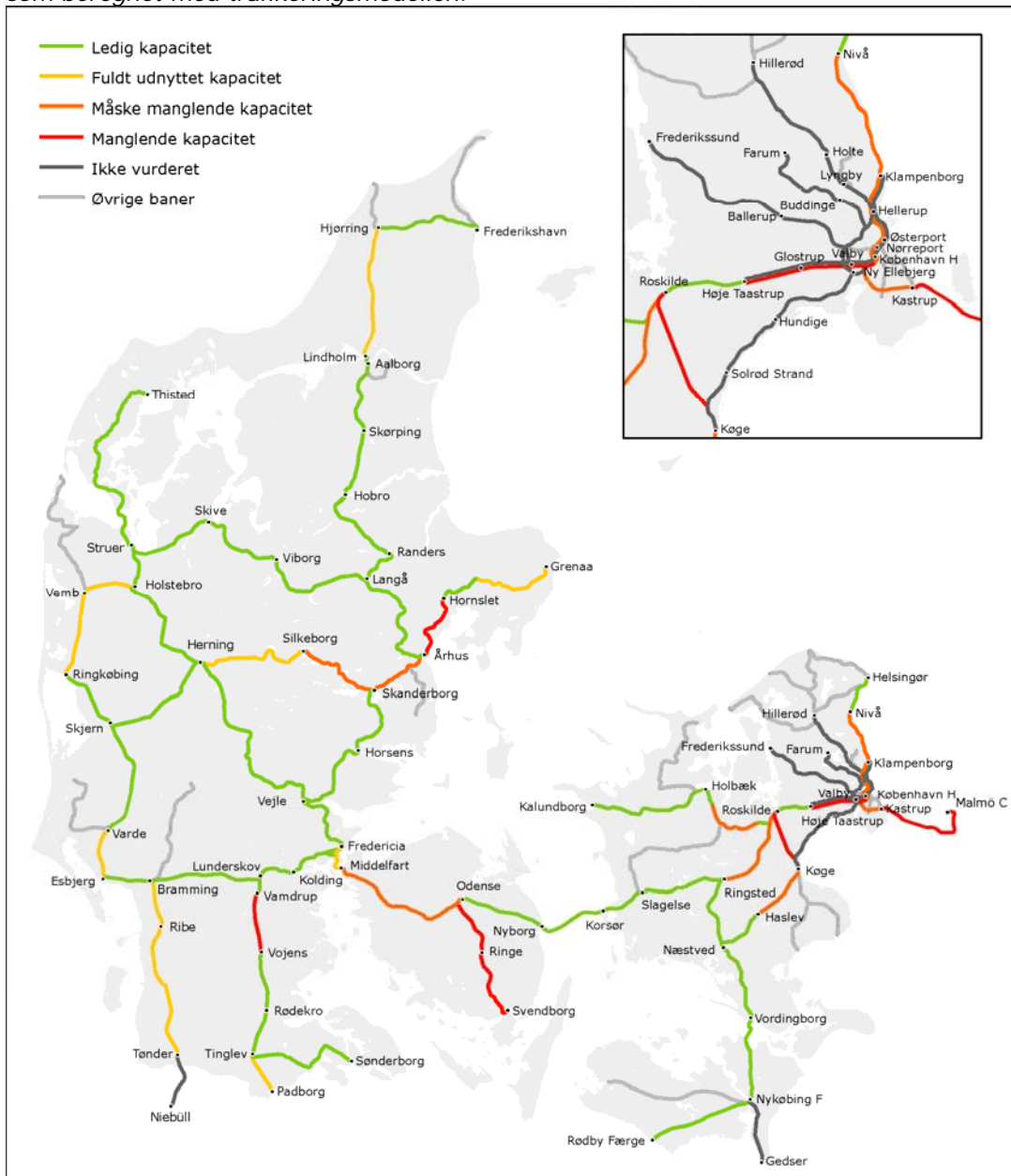
En vis kapacitet er forudsat reserveret til godstrafik og anden fri trafik. På den vigtige rute gennem Danmark fra Øresund via Storebælt og Sønderjylland er afsat plads til så vidt muligt at køre 2 godstog per time i hver retning.

Kapacitetsbehovet på længere sigt

På figur 4.4 er angivet kapacitetsbehovet på længere sigt baseret på den nuværende baneinfrastruktur samt allerede besluttede baneprojekter og trafikeringsmodellens beregnede togbetjening i 2018.

Figuren viser, hvor den beregnede togbetjening ikke vil kunne afvikles på infrastrukturen. Dette er dog ikke ensbetydende med, at det vil kunne betale sig at investere i en udbygning af de pågældende strækninger, idet omkostninger til kapacitetsudbygninger ikke indgår i beregningerne af det optimale betjeningsniveau.

Figur 4.4 Forventede flaskehalse i år 2018 forudsat den nuværende banekapacitet samt besluttede kapacitetsudvidelser og en jernbanebetjening i myldretidstimer på et niveau som beregnet med trafikeringsmodellen.



Resultatet kan derimod anvendes til at udpege strækninger, hvor kapacitetssituationen bør undersøges nærmere. Her er der behov for særskilt analyse af samfundsøkonomien i at udbygge og forbedre infrastrukturen, hvor der også inkluderes de ekstra forbedringer ud over ren kapacitetsudvidelse, som kan opnås gennem ny infrastruktur, f.eks. højere hastighed og ny geografisk dækning.

En vis kapacitet er forudsat reserveret til godstrafik og anden fri trafik. En kapacitet til mindst to godstog pr. time og retning er et centralt mål for korridoren gennem Danmark, hvilket bl.a. skal sikre muligheden for en hensigtsmæssig udnyttelse af en kommende fast forbindelse over Femern Bælt. En vis kapacitet er forudsat reserveret til godstrafik og anden fri trafik. På den vigtige rute gennem Danmark fra Øresund via Storebælt og Sønderjylland er afsat plads til så vidt muligt at køre 2 godstog per time i hver retning.

På en række strækninger vil den beregnede togbetjening ikke kunne afvikles. Det drejer sig om hovedstrækningerne Kastrup-Malmø og København-Høje Taastrup. Hertil kommer en række enkeltsporede strækninger: Roskilde-Køge, Odense-Svendborg og Århus-Hornslet. Endelig bliver den enkelsporede strækning Vamdrup-Vojens på hovedstrækningen i Sønderjylland en flaskehals i forhold til at kunne afvikle det forventede antal godstog indtil åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt.

Hvis der tages udgangspunkt i det maksimale resultat fra Trafikeringsmodellens følsomhedsberegninger er der yderligere en række strækninger, hvor den beregnede togbetjening ikke vil kunne afvikles, og der således kan mangle kapacitet. Dette gælder følgende hovedstrækninger: København-Kastrup, København-Nivå, Roskilde-Ringsted og Århus-Skanderborg og følgende enkeltsporede strækninger: Lejre-Vipperød, Køge-Haslev og Skanderborg-Silkeborg.

Omvendt er der enkelte strækninger, hvor kapaciteten udnyttes fuldt ud i de kommende års trafikkontrakter, som i trafikeringsmodellen beregnes at skulle betjenes mindre, hvorefter der på disse strækninger vil være ledig kapacitet. Det gælder følgende strækninger: Vordingborg-Nykøbing Falster, Haslev-Næstved, Århus-Langå, Langå-Viborg, Skjern-Herning og Hjørring-Frederikshavn.

5 Koordinering af offentlig servicetrafik

I dette kapitel beskrives sammenhængen mellem den statslige offentlige servicetrafik på jernbane og den øvrige kollektive trafik.

Behovet for koordinering af den offentlige servicetrafik må forventes at stige i takt med, at flere aktører involveres i at levere trafik. Som statens trafikkøber på jernbaneområdet er det Trafikstyrelsens mål med trafikplanen at bidrage til arbejdet med koordinering af den samlede offentlige servicetrafik.

Der er gjort rede for rammerne for den statslige banebetjening i årene frem, herunder forventninger til de kommende års baneprojekter. Formålet er bl.a. at fremme koordineringen mellem statsligt indkøbt banetrafik, den lokale og regionale offentlige servicetrafik og den kommunale planlægning.

Som yderligere bidrag til koordineringen med den øvrige kollektive trafik er der i denne første udgave af trafikplanen lagt vægt på at præsentere de eksisterende trafikale sammenhænge mellem trafiksystemerne samt de samarbejder, der allerede i dag findes mellem aktørerne på området.

God sammenhæng, en forudsætning for et godt produkt

Det statslige banenet fungerer som grundstammen i fjerntrafikken og dækker primært transport af rejsende fra midtby til midtby. Det statslige togsystem suppleres af metro, privatbaner samt et net af busser, der dels fungerer som tilbringer transportmiddel til toget, dels dækker den lokale trafik i og omkring byerne og dels sikrer en kollektiv betjening, hvor der ikke er tog.

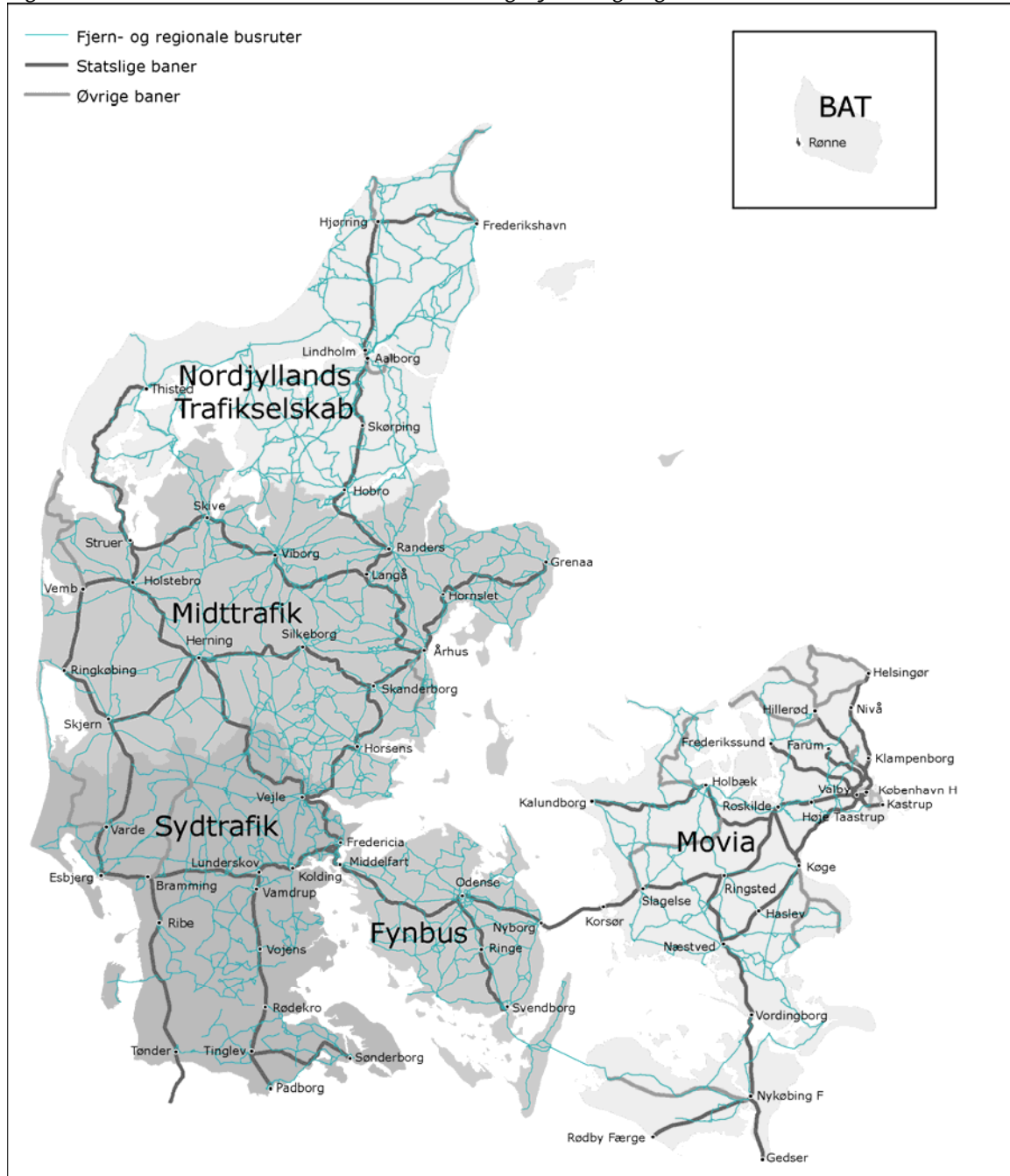
Som supplement til den banebetjente fjerntrafik er der i Jylland etableret en fjernbuskørsel (X-busserne), der transporterer passagerer direkte og med få stop mellem de større byer på tværs af banenettet. Desuden er der i hovedstadsområdet oprettet de såkaldte S-busordninger, der kører på tværs af byfingrene.

Generelt kan man sige, at S-toget og privatbanerne har karakteristika svarende til regionalbusserne, der forbinder byerne, mens metroen fungerer på samme niveau som lokal- og bybusser, der betjener byerne internt.

De forskellige trafiksystemer drives af forskellige operatører, men supplerer hinanden og udgør tilsammen et sammenhængende kollektivt trafiknet. En typisk rejse kan indeholde flere skift for at nå frem til det endelige bestemmelsessted, og derfor har det betydning at man kan nå tilknyttede forbindelser. Koordineringen af den offentlige servicetrafik er derfor en vigtig forudsætning for brugernes oplevelse af et godt produkt.

De overordnede forbindelser i den statslige og regionale offentlige servicetrafik indenfor hvert trafikselskabs grænse er anført på figur 5.1.

Figur 5.1 Overordnede forbindelser i form af tog, fjern- og regionalbus



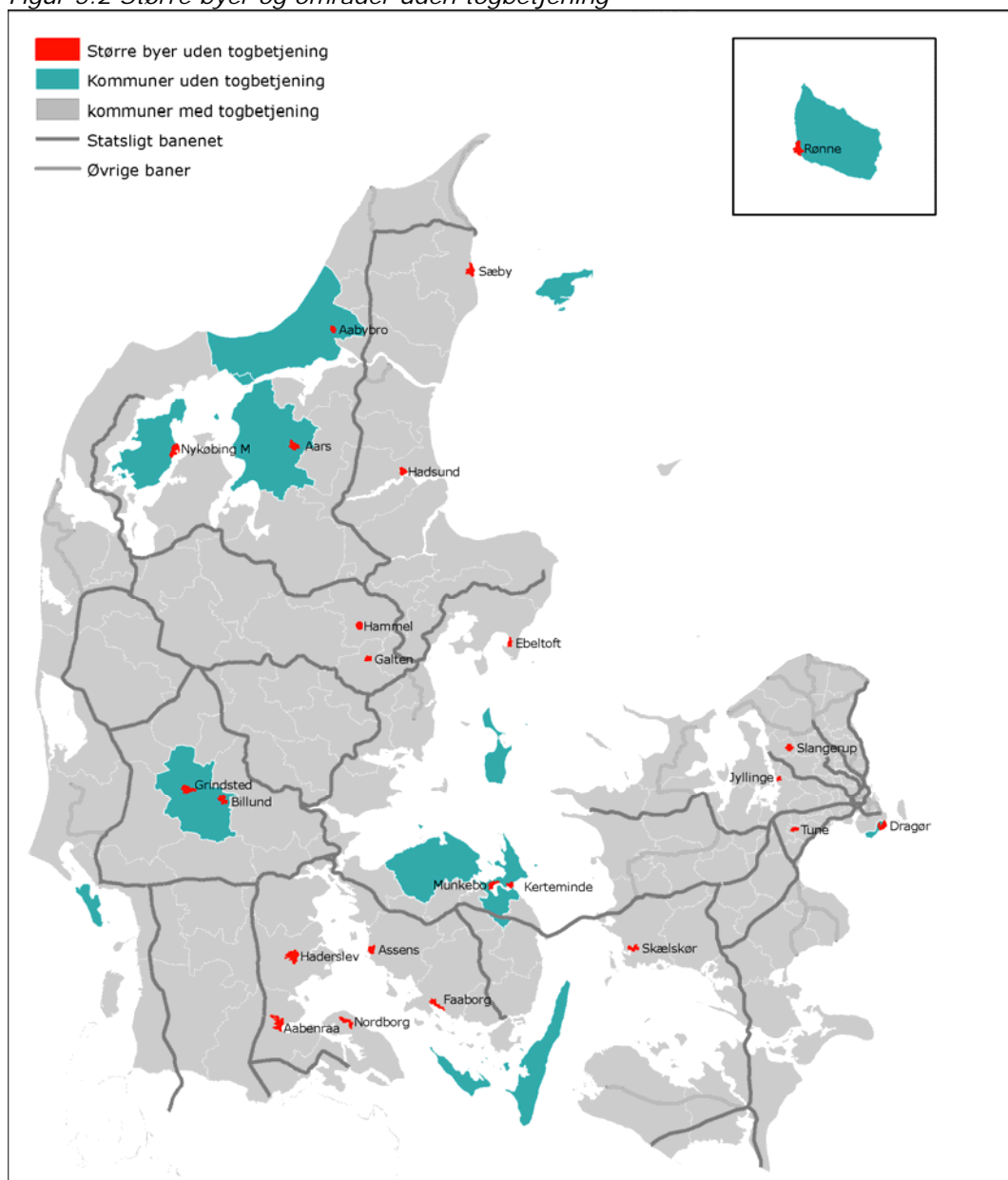
Fjern- og regionalbusser er her generelt defineret som busruter, der krydser kommunegrænserne, baseret på et geodata udtræk fra Rejseplanen oktober 2007. Indenfor Movias dækningsområde er det dog et direkte udtræk af regionale busruter fra november 2007.

Forskellige kunder – forskellige behov

Det er op til det enkelte trafiksselskab, i dialog med de lokale kommuner og regioner, at fastsætte det ønskede serviceniveau for busser og privatbaner i forhold til det lokale, regionale og nationale transportbehov. Derefter kan trafiksselskaberne eller kommunerne selv udbyde tjenesten i licitation.

Den traditionelle lokale og regionale bus- og togbetjening med fast rutedrift er ikke altid lige velegnet til at imødekomme de forskellige transportbehov passagererne har. For at opfylde de forskelligartede behov har trafiksselskaberne en række differentierede produkter. Der er f.eks. mange steder særlige pendler- eller pendulbusser, som alene betjener et uddannelses- eller arbejdsområde i myldretiden. samt behovsstyret trafik (skolebusser, servicebusser for ældre), telebusser, handicapkørsel mv.

Figur 5.2 Større byer og områder uden togbetjening



En togbetjent kommune er defineret som en kommune, der indenfor kommunegrænsen har en togstation på enten stats- eller privatbanenettet. Figuren viser alene de største byer uden togbetjening, defineret som byer med en befolkning på mere end 5.000 indbyggere og over 2 km i fugleflugtslinje til nærmeste station.

Generelt set er kort rejsetid, hyppige afgang og en overholdelse af køreplanen blandt de kollektive rejsendes højest prioriterede ønsker. Frekvens og kort rejsetid har størst betydning i byerne, mens tilpasning til lokale forhold (skoleringning, tog-afgang/-ankomst, aftenskoler) betyder mest i landområderne.

Som det fremgår af figur 5.2 og tabel 5.1 er en række kommuner ikke togbetjente. Trafikselskaberne har en særlig udfordring med at sikre, at disse er koblet hensigtsmæssigt på det overordnede nationale kollektive trafiknet.

Haderslev er med godt 21.000 indbyggere den største by uden togbetjening, og det er region Syddanmark, der generelt har de største udfordringer i form af mange områder uden togbetjening og langt til nærmeste station. Men også i region Nordjylland omkring Mors er der dårlig togdækning.

På Sjælland er der en forholdsvis god dækning. Selvom et par af de nye pendlerbyer omkring Hovedstaden (Jyllinge, Slangerup og Tune) sammen med Dragør ikke har direkte togbetjening, så har de dog tog indenfor en forholdsvis kort afstand.

Tabel 5.1 Byer med over 2 km til nærmeste togstation og befolkning på mere end 5.000 indbyggere pr. 1/1 2007 ifølge Danmarks Statistik

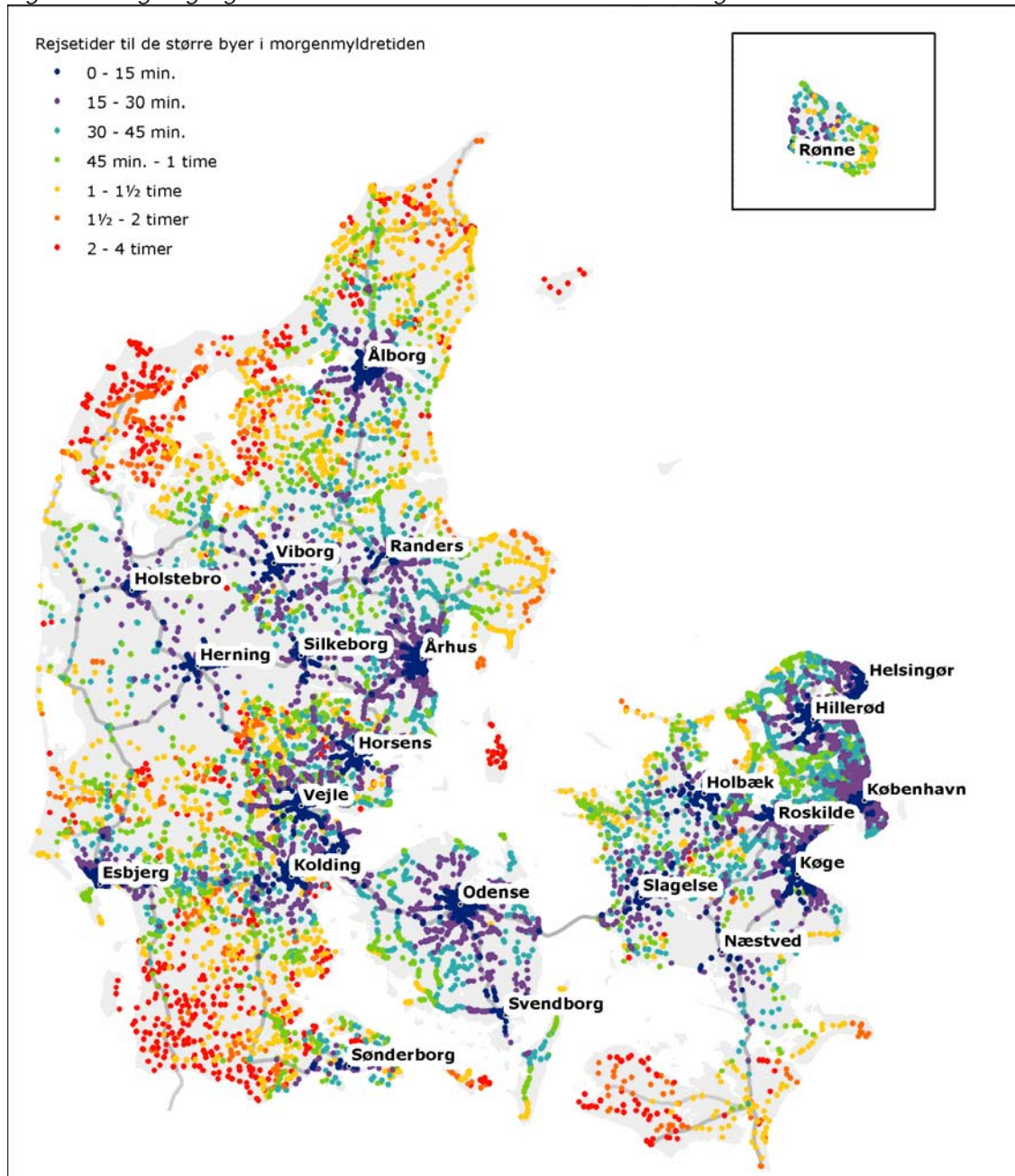
By	Befolkning 1/1 3007	Nærmeste station	Luftlinieafstand (km)
Hovedstaden			
Dragør	11.176	Kastrup	3
Jyllinge	10.002	Stenløse	4
Slangerup	6.779	Gørlose	4
Tune	5.078	Gadstrup	4
Sjælland			
Skælskør	6.387	Korsør	14
Syddanmark			
Haderslev	21.182	Vojens	9
Aabenraa	16.003	Rødekro	4
Grindsted	9.472	Give	19
Faaborg	7.265	Stenstrup Syd	15
Nordborg	7.175	Sønderborg	13
Assens	6.056	Gelsted	13
Billund	6.034	Give	14
Kerteminde	5.824	Odense	17
Munkebo	5.371	Odense	11
Midtjylland			
Galten	7.644	Hørning	10
Ebeltoft	7.400	Trustrup	17
Hammel	6.479	Hinnerup	11
Nordjylland			
Nykøbing M	9.136	Thisted	19
Sæby	8.770	Frederikshavn	10
Aars	7.562	Arden	20
Hadsund	5.040	Arden	15
Aabybro	5.017	Lindholm	13

Tilgængelighed med den samlede offentlige servicetrafik

I det følgende er beskrevet tilgængeligheden til privat og offentlig service som et mål for hvor god den samlede offentlige servicetrafik (dvs. både tog og bus) er. Tilgængeligheden er beregnet som den kortest mulige rejsetid med kollektiv transport til det nærmeste servicecenter, der her er defineret som større byer med 25.000 indbyggere eller derover, samt Rønne.

Resultaterne er præsenteret på danmarkskort i figur 5.3 med angivelse af farvelagte tidsisokroner som mål for tilgængeligheden mellem alle busstoppesteder og togstationer til det nærmeste af de i alt 24 navngivne servicecentre. Rejsetidens varighed indeholder vente- og skiftetider og giver således et realistisk billede af den samlede rejsetid. Hvor der ikke er togbetjening, repræsenterer rejsetiden alene rejser med bus.

Figur 5.3 Tilgængelighed til nærmeste servicecenter med offentlig servicetrafik

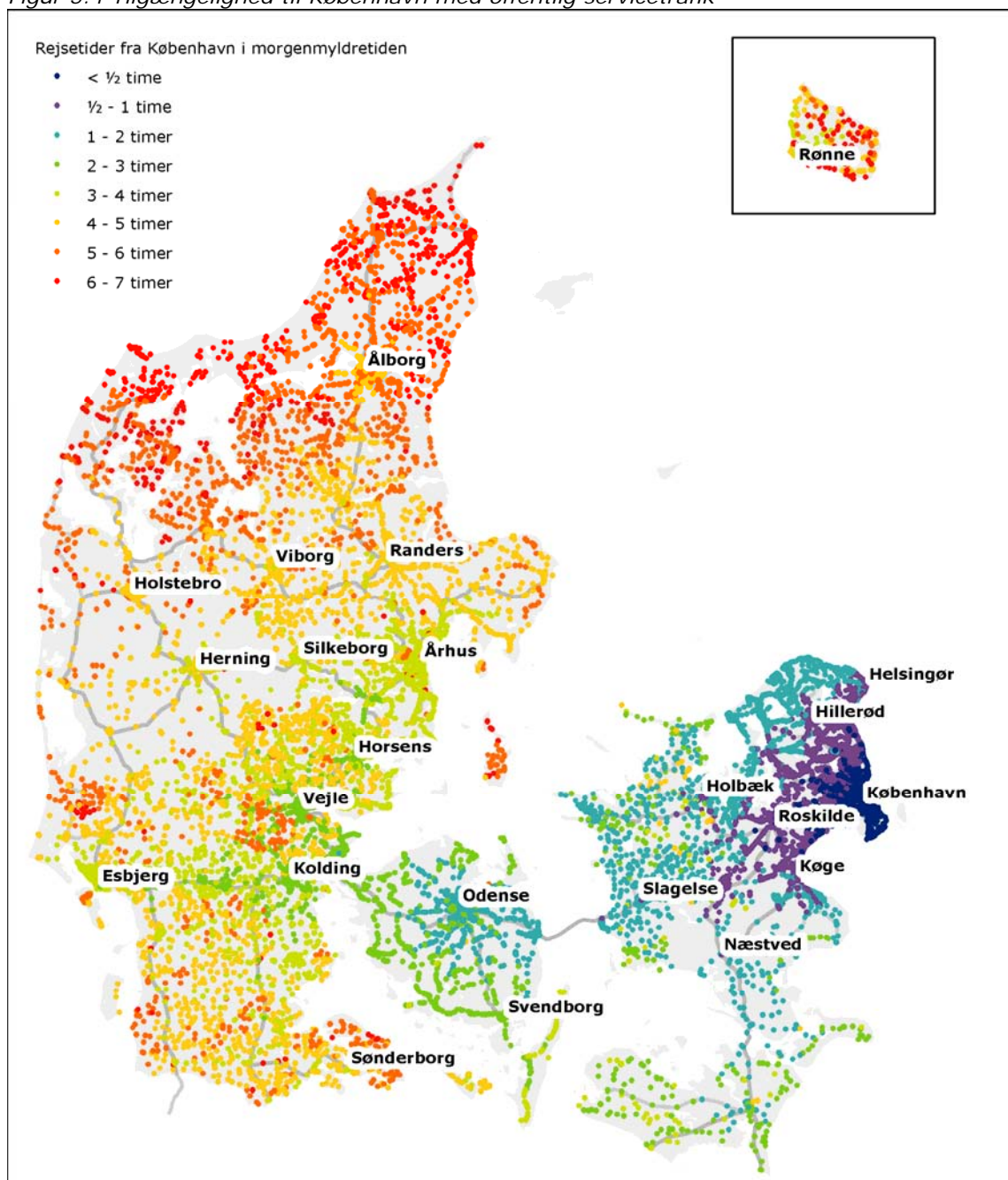


Kilde: Rejseplanen januar 2007

Det fremgår af figur 5.3, at det kollektive transportsystem generelt giver en god dækning i de tættest befolkede områder langs jernbanenettet. Der er imidlertid også områder med forholdsvis lang transporttid til det nærmeste servicecenter, specielt i Jylland omkring Mors, Thy og Sønderjylland men også på en del af øerne inklusiv Lolland. Dette kan dels dække over, at der er langt til nærmeste servicecenter, men også over en langsommelig og/eller lavfrekvent offentlig servicetrafik. De identificerede områder uden togbetjening har generelt en dårlig tilgængelighed med kollektiv trafik.

København er som hovedstad det vigtigste servicecenter. Tilgængeligheden med offentlig servicetrafik til København er vist på figur 5.4. Figuren viser samtidigt, at befolkningen på det meste af Sjælland og på Vestfyn inklusiv Odense har en forholdsvis god tilgængelighed til hovedstaden og kan nå til København på under 2 timer.

Figur 5.4 Tilgængelighed til København med offentlig servicetrafik



Kilde: Rejseplanen januar 2007

Der er en række sammenfaldende 'tomme felter' på kortene i figur 5.3 og 5.4, hvor den offentlige servicetrafik ikke når ud (ifølge Rejseplanen). En del af disse områder er dækket ved en mere behovsstyret offentlig trafik som f.eks. telebusser, men ellers er det op til trafikskaberne at overveje, om områderne er dækket i tilstrækkelig høj grad.

Stationen som knudepunkt

Når trafikskaberne koordinerer den lokale og regionale servicetrafik med togtrafikken på det statslige banenet sker det på baggrund af nøgletal for brugen af busser og privatbaner. Disse ses i forhold til kommunens og regionens forventninger til udviklingen af by-, uddannelses- og arbejdspladser i lokalområdet.

Knudepunktstationer kan udpeges som stationer, der har en særlig trafikal og lokaliseringsmæssig betydning. Det vil være stationer, der er skæringspunkt mellem forskellige former for offentlig servicetrafik, og hvor det dermed er muligt at opnå forbindelse mellem disse.

Størrelsen og betjeningen af knudepunktstationer kan dog variere fra landsdel til landsdel og det kan være svært at definere, i hvor høj grad de enkelte stationer fungerer som knudepunkter. Der fremlægges i det følgende data for tilbringertrafik og korrespondancetider for de største stationer inden for hver region for at illustrere, hvor der er særligt behov for en god koordinering. Behovet for en god koordinering kan både ses i forhold til det daglige antal rejsende på stationen og til ønsket om at skabe en bedre tilgængelighed i særlige dele af landet.

Udpegningen af knudepunktstationer i det følgende kan desuden med fordel holdes op imod både den realiserede og især den forventede fremtidige betjening af det statslige banenet.

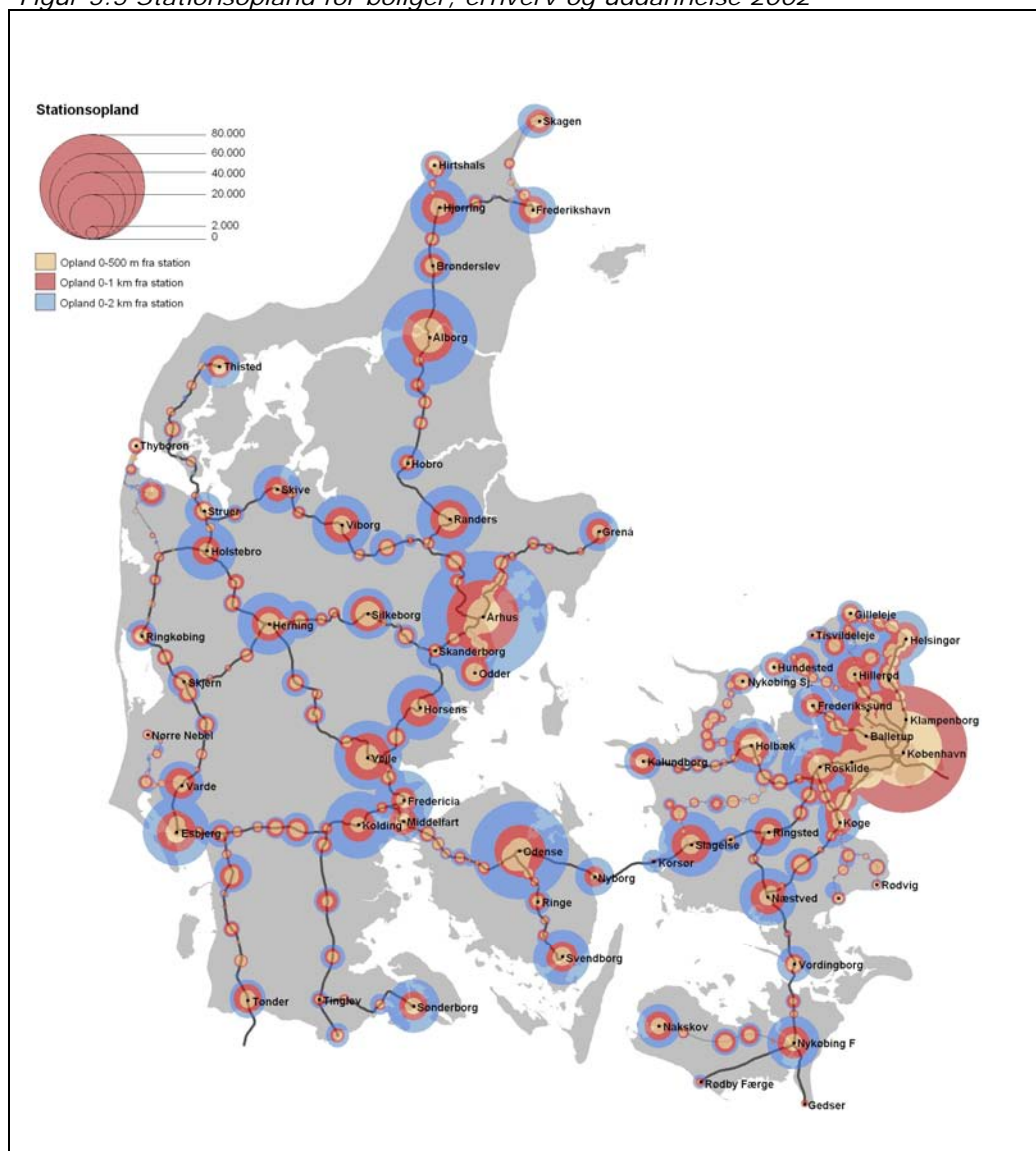
Stationsnære oplande

Et overordnet indtryk af hvilke stationer, der fungerer som knudepunkter i Danmark i dag, kan fås ved at se på kortet over stationsoplande i figur 5.5. Oplandet er her defineret som boliger, arbejdspladser og uddannelsessteder placeret inden for en radius af ½-2 km fra den enkelte station.

Inden for de seneste år har princippet om en stationsnær lokalisering af arbejdspladser, institutioner og andet erhverv netop vundet indpas i den regionale og lokale planlægning.² Formålet med princippet om stationsnærhed har været at reducere trængsel på vejene og at fremme den kollektive trafik som rejseform blandt pendlere og andre rejsende.

² Princippet blev introduceret med Hovedstadsrådets Regionplan for 1989 og er siden blevet videreført både i Landsplanredegørelsen fra 2006 og i Fingerplanen fra 2007.

Figur 5.5 Stationsopland for boliger, erhverv og uddannelse 2002



Kort: Rambøll Nyvig

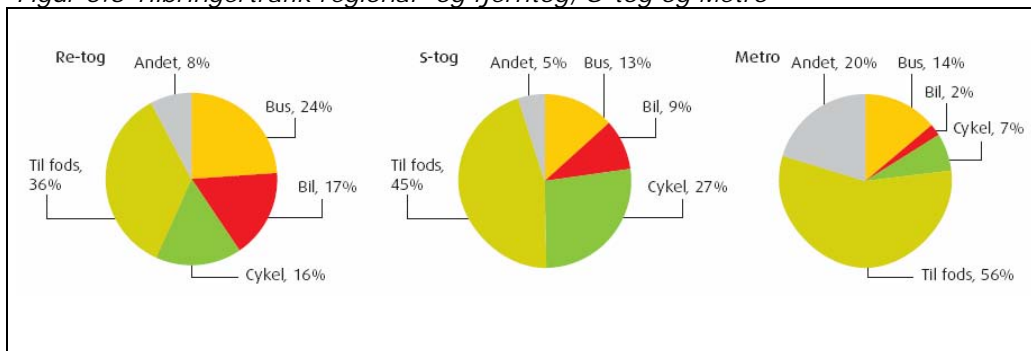
Brugen af kollektiv trafik afhænger meget af nærheden til stationer. Stationsnær lokalisering indebærer, at det er muligt at gå til og fra stationen, da den maksimale gangafstand er 600 meter. Dermed er der ikke behov for at benytte f.eks. bus som transportmiddel.

For at få en stor andel fra de potentielle stationsoplande udover 5-600 m til at benytte tog er det særlig vigtigt med gode korrespondancer mellem bus og tog ved stationerne, så den rejsende ikke oplever ventetid ved stationen udover den tid, som selve skiftet tager.

Tilbringertrafik

Med udgangspunkt i kundeundersøgelser fra DSB, DSB S-tog og Metro kan tilbringertrafikken til henholdsvis regional- og fjerntog, S-tog og Metro opgøres jf. figur 5.6, der viser den samlede tilbringertrafik fordelt på transportmidler.

Figur 5.6 Tilbringertrafik regional- og fjerntog, S-tog og Metro



Kilde: DSBs kundebarometer 2004-2006, DSB S-togs kundeundersøgelse sept. 2006 og marts 2007 samt Metro Rejsevaneundersøgelse 2. halvår 2006 og 1. halvår 2007.

Gennemsnitligt 24% af de rejsende med regional- og fjerntog benyttede bus på deres rejse til eller fra stationen. Bus og bil benyttes i væsentlig mindre omfang som tilbringertransportmiddel til S-tog og Metro end til regional- og fjerntog.

På landsplan er det mere end halvdelen af de togrejsende med regional- og fjerntog, der går eller cykler til stationen. Tograjsende med S-tog og Metro kommer i højere grad fra nærmiljøet. 73% af de rejsende med S-tog og 63% af de rejsende med Metro går eller cykler til stationen. Mere end halvdelen af de rejsende med Metro kommer til fods til stationen. Omkring 20% af de rejsende med Metro har skiftet fra et andet tog.

Regionale forskelle i tilbringertrafikken til regional- og fjernbanen fremgår af figur 5.7, hvor tilbringertrafikken er opgjort for de 10 største togstationer indenfor hver af de 5 regioner. De største stationer er identificeret ud fra det samlede antal af- og påstignere på tog ved stationerne.

Det fremgår af figuren, at det typisk er ved stationerne i de store byer, som Århus, Valby og København H, at der i stort omfang benyttes bus som tilbringertransportmiddel til regional- og fjernbanen. Det hænger formentlig sammen med at disse byer er vigtige knudepunkter med et forholdsvist højfrekvent bussystem med mange busankomster og afgang.

Den meget store busandel og meget lille gangandel i Korsør hænger sandsynligvis sammen med, at stationen er blevet flyttet ud af byen i forbindelse med Storebæltsforbindelsens åbning.

De mindste busandele er ved Bramming, Trekroner og Ålborg Vestby, en naturlig konsekvens af, at der så godt som ingen busser er ved disse stationer. Mest i øjenfaldende regionale forskel er den meget mindre andel, der bliver kørt som passager i bil til en station i Hovedstaden end i resten af landet.

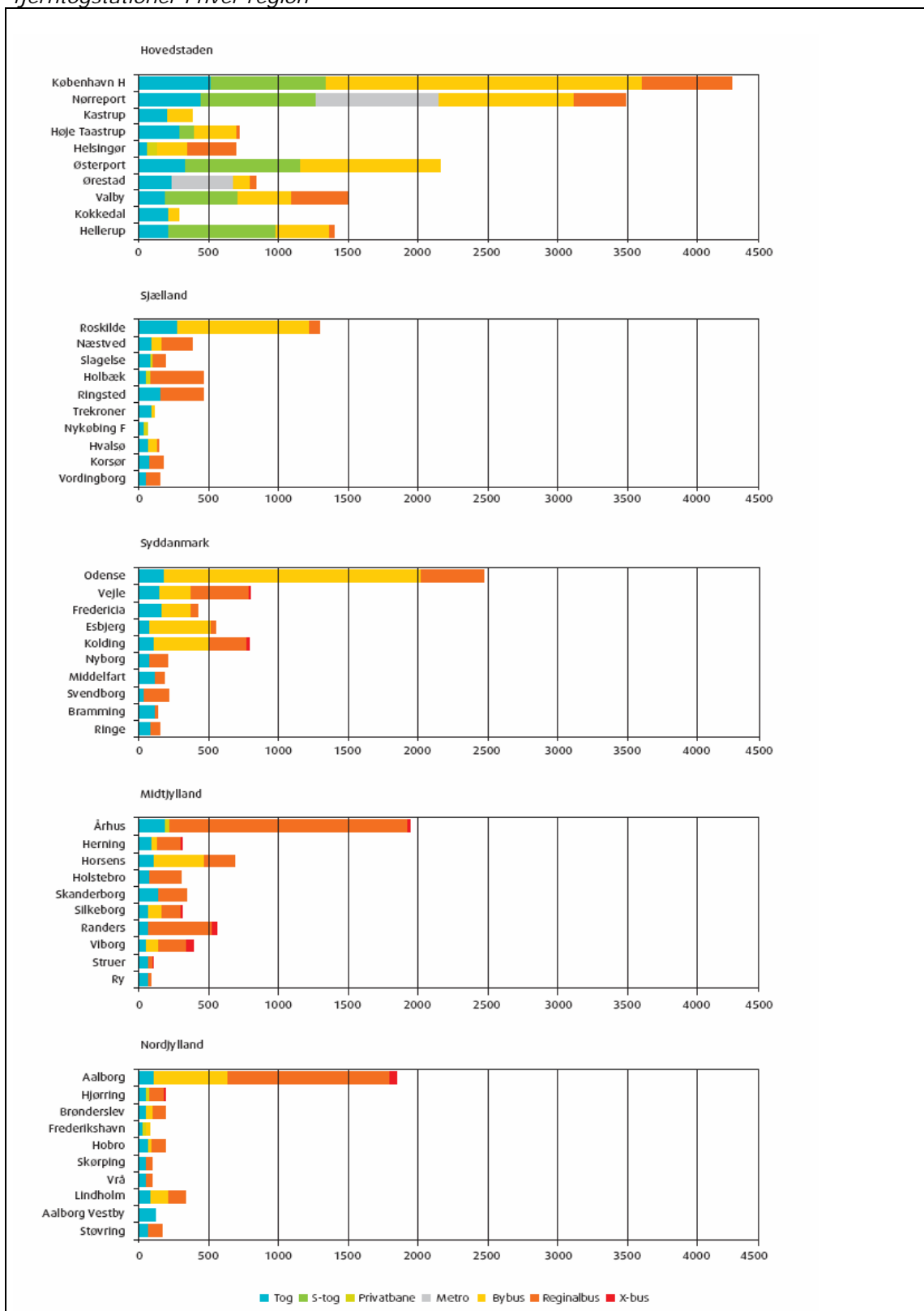
Figur 5.7 Tilbringertrafikkens fordeling ved de 10 største regional- og fjerntogstationer i hver region



"Blanke" felter skyldes, at der er alene medtaget fordeling for afrejse og ankomststationer, hvor stikprøvestørrelsen er minimum 100 passagerer. Stationerne er udvalgt på baggrund af det samlede antal afrejser og ankomster pr. hverdag 2006 (ekskl. S-tog og privatbaner). Kilde: DSBs kundebarometer 2004-2006 samt Øst- og Vesttælling 2006.

Stationerne er betjent med en række forskellige busruter. Antallet af tog- og busafgange ved de ti største regional- og fjernbanestationer indenfor hver region fremgår af figur 5.8.

Figur 5.8 Antal tog- og busafgange pr. hverdag ved de 10 største regional- og fjerntogstationer i hver region



Kilde: Rejseplanen januar 2007

Som det fremgår af figurene, fremtræder især København, Nørreport, Østerport, Roskilde, Århus, Odense, Vejle, Horsens og Kolding som knudepunktsstationer. Disse større stationer er dog i forvejen i det generelle søgelys, og derfor kan det have en større effekt at rette fokus på de lidt mindre knudepunkter, som f.eks. er skiftestationer for kollektive rejsende fra byer uden stationer.

Her kan en forbedring af stationerne, hvad angår venteforhold og en øget fokus på koordinering af ankomst- og afgangstider samt information om forsinkelser og eventuel erstatningstransport forholdsmeæssigt bidrage væsentligt til en forbedret sammenhæng for de rejsende.³

Korrespondancetider

Ved knudepunktstationer foretages mange skift mellem tog og bus. Derfor har korrespondancetiden, dvs. hvor megen ventetid, der er mellem ankomst med et transportmiddel til afgang med næste transportmiddel (eksklusiv selve skiftetiden), stor relevans for, om den offentlige servicetrafik opfattes som attraktiv og velfungerende.

Samtidig har behovet for en koordinering af ankomst- og afgangstiderne en vis sammenhæng med trafikens frekvens, dvs. hvor tit bussen eller toget ankommer og afgår. En høj frekvens på enten bus eller tog med mange afgange pr. time reducerer behovet for en præcis koordinering med hensyn til ankomst- og afgangstider. Det er oftest i de mindre byer og i landområderne, at frekvensen er så lav, at en koordinering af ankomst- og afgangstider er væsentlig.

I figur 5.9 på næste side er korrespondancetiden opgjort som ventetider ved bus-tog skift efter fraregning af selve skiftetiden for de ti største stationer i hver region.

Grundlaget for figuren er samtlige kombinationer af regional- og fjerntogsankomster og busafgange. For hver buslinje er alene medtaget observationen med mindst ventetid i hver retning i forhold til de enkelte togankomster. Det regnes kun med korrespondancer med ventetid på op til to timer.

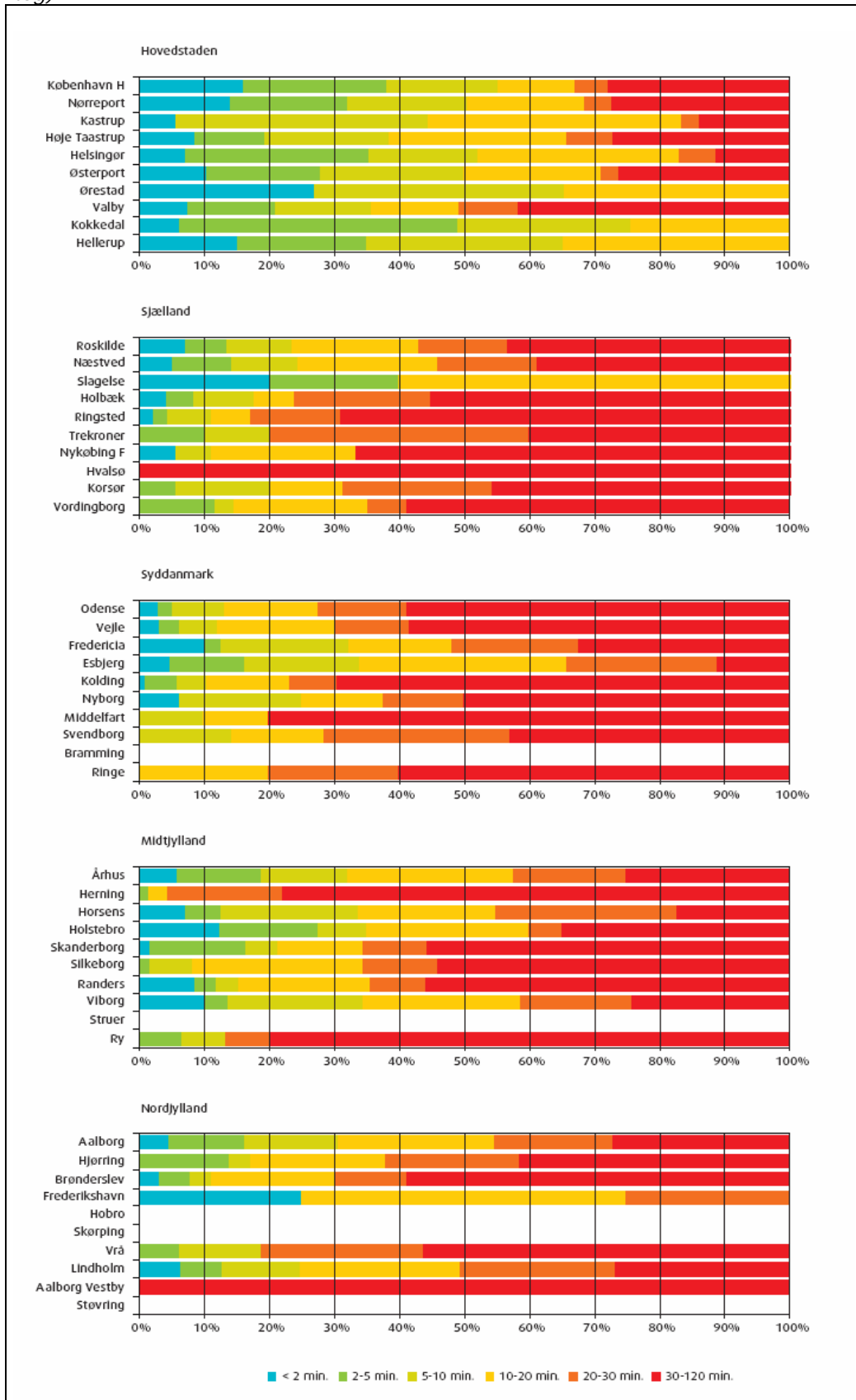
Den gennemsnitlige korrespondancetid mellem alle bus og tog ved de 30 største stationer er 31 minutter i morgenmyldretiden. Stationer på Kystbanen har generelt gode korrespondancetider som følge af en højfrekvent togbetjening. Herning har de længste korrespondancetider med en ventetid på over 30 minutter for 78% af korrespondancerne. Herefter følger Ringsted, Kolding, Odense og Vejle.

Det skal bemærkes, at en dårlig korrespondance mellem togankomster og busafgange kan være udtryk for, at det er valgt at prioritere korrespondancen mellem busankomster og togafgange højere end den omvendte. Det er sjældent muligt at prioritere begge højt. Endvidere er samtlige korrespondancer uanset relevans i forhold til retning og evt. parallelbetjening medtaget i analysen.

Man kan imidlertid konkludere, at der er flere steder med potentiale for forbedringer, hvor trafikselskaber og stat i højere grad kunne arbejde sammen for at tilgode passagerernes behov for en sammenhængende national, regional og lokal offentlig servicetrafik.

³ Flere operatører har allerede iværksat foranstaltninger i retning af at tilbyde realtidinformationer om trafikken til passagererne for at lette omskiftningen. Dette ses f.eks. ved de nye busskilte i indre København og ved diverse sms-tjenester.

Figur 5.9 Korrespondancetider ved skift fra regional- og fjerntog til bus i morgenmyldretiden ved de 10 største regional- og fjerntogstationer i hver region (ekskl. S-tog)



Kilde: Rejseplanen januar 2007

Samarbejde om kollektiv trafik i dag

Sammenhængen mellem passagertrafik på jernbane og den øvrige kollektive trafik sikres i dag ved forskellige samarbejder om takster, markedsføring, køreplanskoordinering, information, dataindsamling mm.

Det hidtidige samarbejde om kollektiv trafik har været koncentreret omkring Bus & Tog fællesskabet, der blev oprettet i 1996 i et samarbejde mellem DSB, Trafikministeriet og Amtsrådsforeningen. Bus-tog fællesskabets første resultat var indførelsen af et takstsamarbejde i 1997. Efterfølgende har parterne også arbejdet med opgaver inden for markedsføring, køreplanskoordinering og dataindsamling.

Med Lov om Trafikselskaber af 24. juni 2005 er de fleste opgaver indenfor koordinering af den offentlige servicetrafik blevet flyttet over til de nye regionale trafik-selskaber.

Der er etableret et Direktørsamarbejde i hovedstadsområdet mellem en række forskellige aktører (DSB, DSB S-tog, Movia, Metro samt DSBFirst). Formålet er at sikre en særlig tæt koordination og et tæt samarbejde vedrørende tog, S-tog, privatbaner, metro og busstrafik. Samarbejdet skal udover den køreplanskoordination, der gælder for hele landet, bl.a. omfatte information, omstigningsforhold og markedsføring af den offentlige servicetrafik.

Når det elektroniske rejsekort indføres på landsdækkende plan i løbet af år 2009, vil det betyde, at passagererne i højere grad frit kan tilrettelægge deres rejse uden at have købt en billet på forhånd.⁴ Næsten samtlige trafik-selskaber i Danmark er gået med i udbredelsen af rejsekortet ved oprettelsen af selskabet Rejsekort A/S i 2003. Fynbus har meddelt, at de ikke ønsker at indgå i samarbejdet om rejsekortet, da de har indkøbt og opstartet deres eget elektroniske billetteringssystem. Midt- og Sydtrafik er i gang med en beslutningsproces vedrørende deres deltagelse i rejsekortet.

For trafik-selskabernes og operatørernes side forventes det elektroniske rejsekort at medføre en vis besparelse i omkostninger til billetsalg og ikke mindst en meget større viden om passagerernes rejsemønstre. Denne viden kan indgå i den fremtidige køreplanlægning samt i den dataindsamling, som Trafikstyrelsen står for. Herud kan der forhåbentlig ske en endnu højere grad af koordinering og tilpasning af den offentlige statslige og regionale/lokale servicetrafik til passagerernes egentlige rejsemønstre og -behov.

Koordineret køreplanlægning

Trafik-selskabernes koordinering af den regionale og lokale trafikbetjening med ændringer i fjerntrafikken indgår som en væsentlig del af den årlige, løbende køreplanlægning.

Køreplankoordinering vil formentlig også udgøre en central del af den regionale trafikplan, som trafik-selskaberne skal udarbejde hvert fjerde år som en pendant til den statslige trafikplan. Her skal trafik-selskaberne fastlægge det forventede serviceniveau for deres egen del af den offentlige servicetrafik.

Det typiske forløb for køreplanlægning af såvel tog- som busområdet starter ca. et år før køreplansskiftet. Køreplanlægningsprocessen for 2008 bliver den første, der gennemføres i regi af de nye trafik-selskaber.

⁴Betaling for rejsen foregår ved, at passagererne sætter penge ind på deres rejsekort, og når de så rejser med bus, metro eller tog, bliver prisen for rejsen automatisk trukket på kortet. Ved rejsens begyndelse trækkes et acountobeløb fra kortet, og efter rejsen afregnes for den enkelte rejse i fugleflugtslinie set i forhold til hvor ofte der rejses, jo mere der rejses – jo mere rabat. Det vil stadig være muligt at købe en almindelig billet.

I den regionale offentlige servicetrafik indgår de respektive kommuner og trafikskaber i en dialog om eventuelle ændringer i betjeningen, som belyses ud fra passagermæssige og økonomiske konsekvenser. Efter en politisk godkendelse i kommunen fører trafikskaberne ændringerne ud i livet i en videre drøftelse med de respektive entreprenører bl.a. omkring de konkrete afgang- og ankomsttider mv. Trafikskaberne har ansvaret for at ønsker til ændringer i én kommune inddrages i vurdering af øvrige berørte kommuners ønsker og økonomi.

På baneområdet fastlægger den enkelte operatør selv en betjening indenfor rammerne af den gældende kontrakt og aftaler de konkrete minuttal og driftstider i dialog med Banedanmark. Efter godkendelse af planerne i Trafikstyrelsen sendes de i høring hos trafikskaberne og operatørernes øvrige samarbejdspartnere.

Senest tre måneder før et køreplansskift skal planerne for både bane- og busområdet være godkendt og afsendt til samarbejdspartnere. Herefter udarbejdes trykte køreplaner ligesom køreplaner på internettet (Rejseplanen mv.) opdateres.

Det fremgår således, at der kan være visse vanskeligheder forbundet med koordineringen mellem betjeningen på det statslige banenet og betjeningen med bus og privatbaner, eftersom godkendelsesprocedurerne forløber parallelt indtil de sidste tre måneder før køreplansskiftet. Det er dog hensigten med den aftalte proces at sikre en reel påvirkningsmulighed over for hinandens planer, inden der træffes endelige beslutninger. Dette gælder også i de tilfælde, hvor køreplanerne skal koordineres i forbindelse med akut opståede behov for ændringer i køreplanen eller ved større infrastrukturprojekter og deraf følgende hastighedsnedsættelser.

*Grafik: Punktum Design
Kort: Trafikstyrelsen
Trykkeri: Vesterkopi*

ISBN: 87-91726-24-7

I Trafikplanen præsenteres et overblik over den offentlige servicetrafik. Der skitseres retningslinjer for statens indkøb af trafik efter udløb af gældende kontrakter og der redegøres for kapaciteten på banenettet for at vurdere, hvor mange tog der kan køre på længere sigt. Endelig beskrives sammenhængen med den regionale og lokale planlægning af kollektiv trafik.

Trafikplan for jernbanen 2008-2018 er udarbejdet i henhold til Lov om trafikselskaber fra år 2006. Denne udgave sendes i høring hos regioner, kommuner og trafikselskaber i perioden 29. maj til 11. august 2008. Trafikstyrelsen opfordrer alle parter til at fremkomme med deres bemærkninger til høringsudgaven.

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk*

***Trafikplan for jernbanen
2008-2018***

Trafikplan for jernbanen 2008-2018

Bilagsrapport, høringsudgave

Indhold

Bilag 1: Trafikeringsmodel	5
Bilag 2: Resultater	9
Bilag 3: Banekapacitet og udnyttelse	25

Bilag 1: Trafikeringsmodel

Der er i denne første udgave af trafikplanen opbygget en model til afvejning af forskellige forhold med betydning for trafikomfanget. Modellen er under fortsat udvikling og vil også blive benyttet i forbindelse med fremtidige trafikplaner.

Koncept og metode samt anvendelsen af modellen i forhold til denne trafikplan beskrives nærmere i dette bilag.

Koncept og metode

Den anvendte trafikeringsmodel er baseret på samfundsøkonomiske principper og fastlægger – på baggrund af marginalbetragtninger – hvilken betjening, der er samfundsøkonomisk optimal. Modellen er opbygget som en integreret model, der belyser forskellige trafikbetjening udtrykt ved ændringer i såvel antal tog pr. strækning som antal stop pr. station.

Det kriterium, som er lagt til grund for fastsættelse af den optimale trafikbetjening, baserer sig på samfundsøkonomiske principper. Udgangspunktet er, at der indsættes linier/stop på en strækning indtil det punkt, hvor det sidst indsatte tog isoleret set ikke giver samfundsøkonomisk overskud (altså indtil punktet hvor marginalomkostningen opvejer indtægten ved at køre det pågældende tog).

Følgende faktorer indgår i modellen:

- Driftsomkostninger for persontog opgjort som tids-afhængige (personale) og km-afhængig (vedligeholdelse og energi) samt kapitalomkostninger (afskrivning og forrentning af materiel)
- Billetindtægter
- Tidsgevinster for togpassagerer differentieret på rejsetid, ventetid og skjult ventetid
- Fornyelse og vedligehold af infrastruktur
- Afgiftskonsekvenser og skatteforvridding
- Uheld, støj, luftemissioner og CO₂ - ved overflytning fra vej til bane

De medtagne effekter udgør de væsentligste effekter, som påvirkes af ændringer i betjeningen og er også de vigtigste i forhold til en samfundsøkonomisk vurdering.

Det skal dog bemærkes, at nogle faktorer er mangelfuldt og usikkert værdisat, ligesom der er faktorer, som ikke er medtaget. Dette er et af de områder, hvor der vil blive arbejdet på at forbedre kommende udgaver af modellen. Et eksempel på en faktor, der ikke er værdisat, er den værdi, der kan ligge i at have en god betjening i aftentimerne, selv om der isoleret set ikke er passagerer til at berettige en sådan betjening - bare det, at der er *mulighed* for at tage et tog i aftentimerne, kan have en værdi, selv hvis muligheden ikke udnyttes.

Modellen beregner de samlede omkostninger og gevinster på baggrund af en række oplysninger og forudsætninger heriblandt oplysninger om antal passagerer, rejsetid, afstand, billetpris og nuværende betjening på strækkningsniveau. Modellen beregner ændringerne i effekterne i forhold til udgangspunktet, som er repræsenteret ved trafikbetjeningen i 2005 og det tilhørende passagergrundlag. Med en anden trafikbetjening fås andre driftsomkostninger men også andre tidsgevinster og et andet passagergrundlag og dermed også andre billetindtægter.

Brugergevinsterne vil som udgangspunkt øges ved flere tog. Til gengæld er det ikke på forhånd givet, hvad der vil ske med brugernes samlede gevinster ved et ændret antal stop pr. station, da der er to modsatrettede effekter (ved et øget antal standsninger vil nogle brugere få bedre frekvens med gevinst til følge - andre får øget rejsetid med en omkostning til følge). Gevinsterne vil i begge tilfælde skulle holdes op imod højere driftsomkostninger.

For hver strækning og tidsbånd gennemregner modellen relevante betjeningsmuligheder og fastlægger den optimale i forhold til de specificerede forudsætninger.

Modellen er overordnet opbygget i overensstemmelse med Finansministeriets og Transportministeriets metodevejledninger om samfundsøkonomiske analyser. De anvendte forudsætninger er, i det omfang det har været muligt, baseret på Transport- og Energiministeriets Nøgletalskatalog til brug for samfundsøkonomisk analyse. Dog er de seneste endnu ikke offentliggjorte forventede tidsværdier fra tidsværdistudiet DATIV anvendt ud fra en forventning om at disse værdier erstatter de eksisterende værdier fra Nøgletalskataloget. Der er udarbejdet en særskilt baggrundsrapport, der i detaljer beskriver, hvordan modellen er opbygget.

Usikkerhed

De anvendte data og forudsætninger er alle forbundet med usikkerhed, selvom der er brugt mange ressourcer på at tilvejebringe så solidt et grundlag for analysen som muligt.

Særligt vurderes passagergrundlaget på nogle strækninger at være forbundet med usikkerhed, ligesom en række af de centrale nøgletal og parametre, som er anvendt, er usikre. Nogle af de vigtigste er operatøromkostninger og tidsværdier.

For togdriften gælder det generelt, at toglængder og togantal på en strækning influeres stærkt af andre strækninger, fordi det i vidt omfang er de samme tog, som kører igennem forskellige delstrækninger. Problemet er størst på strækninger, der munder ud i forgreninger, fordi togantallet her ofte er givet af nabostrækningerne snarere end af strækningen selv.

For vurderingen af passagereffekter giver det unøjagtigheder, at passagerer ind og ud og gennem en given strækning umiddelbart regnes, som om de alle har endemål i et punkt umiddelbart efter sidste station på den givne strækning, hvor de i virkeligheden skal til en lang række fjernere stationer på andre strækninger.

Desuden har modellen i sin nuværende udformning et teoretisk problem med korrekt beregning af ventetider, fordi der ikke indgår en egentlig køreplan men kun et togantal og standsningsmønster.

Hertil kommer, at en række betydende forhold ikke indgår i modellen. Det gælder f.eks. betydningen af regularitet, der afhænger af kapacitetsbelastningen på strækningerne eller hensynet til en kommunikerbar enkelhed i køreplanen.

Passagerdata er det vigtigste datagrundlag. Her er der som udgangspunkt anvendt årstrafikoplysninger fra 2005, som gennemgående er af høj kvalitet, men mht. den nødvendige opdeling på de betjeningsmæssige tidsintervaller haves mere sparsomme oplysninger, som derfor i et vist omfang er skønnet. Desuden må de foretagne fremskrivninger af antal rejsende betragtes som værende forbundet med væsentlig usikkerhed.

Af andre usikkerhedsbehæftede og væsentlige data må nævnes de anvendte enhedspriser og togmaterielforudsætninger. I driftsomkostningsberegningerne er det endvidere ikke muligt at tage højde for en række specifikke og detaljerede driftsforhold, som kan have stor reel betydning for omkostningsniveauet ved en given betjening.

Arbejdet med trafikeringsmodellen har vist, at resultaterne er følsomme overfor ændringer i disse centrale parametre. Derudover er der identificeret en række områder, hvor modellen kan udvikles yderligere i de kommende versioner af trafikplanen. Derfor skal modellens resultater generelt fortolkes med varsomhed, og som en konsekvens heraf er det fundet hensigtsmæssigt at præsentere resultaterne af følsomhedsanalyser, hvor værdien af de mest betydende parametre er varieret frem for de centrale resultater. Dette er nærmere uddybet nedenfor.

Anvendelse af modellen

Modellen er anvendt til at analysere og optimere betjeningen på fjernbanestrækninger. Desuden er modellen opbygget over fire forskellige tidsperioder:

1. Myldretimer kl. 7-9 & 15-18
2. Dagtimer hverdag kl. 6-7, 9-15 & 18-20
3. Dagtimer weekend kl. 14-21
4. Aftentimer m.m. kl. 5-6, 20-01 hverdage & kl. 6-14 og 21-01 i weekenden

Et resultat består i en række oplysninger om den optimale betjening sammenholdt med basis-betjeningen - antal tog, antal stop per station, antal togsæt, samfundsøkonomisk resultat, driftsøkonomisk resultat, togkm mv. for hver strækning og tidsbånd. Der er i denne sammenhæng valgt at fokusere på antal tog og sekundært antal stop per station samt det samlede antal kørte togkm.

Resultaterne er vist uden hensyntagen til de kapacitetsbegrænsninger den nuværende infrastruktur er forbundet med. Det betyder, at analysen kan bruges til at give indikationer af, hvor der er eller kan forventes behov for yderligere kapacitet i forhold til i dag.

Der er gennemført beregninger af trafikomfanget i dag, på mellemlang sigt (år 2012) og på langt sigt (år 2018).

Som beskrevet ovenfor er modellen og dens resultater forbundet med usikkerhed. Som en konsekvens heraf er resultaterne beregnet som et interval som repræsenterer variationer i centrale inputdata og forudsætninger. Resultaterne er således frembragt med hhv. et sæt med "minimum" og "maksimum" værdier for tidsværdi og driftsomkostninger¹. Driftsomkostningerne er varieret +/- 20%, mens tidsværdierne er varieret som følger:

Tabel 1.1 Persontogkørsel på banenettet i perioden 1994-2006

	Minimum skøn	Centralt skøn	Maksimum skøn
Rejsetid	1	1	1
Ventetid	1,5	1,75	2
Frekvens	0,5	0,75	1

Tabellen viser mio. togkilometer årligt inkl. materielkørsel

Denne tilgang har gjort det muligt at identificere de strækninger, hvor resultaterne er robuste overfor ændringer og dermed særligt interessante i forhold til at udstikke retningslinier for det fremtidige trafikomfang.

¹ Ved minimum er der anvendt lave tidsværdier og høje driftsomkostninger, hvilket trækker i retning af lav betjening og omvendt.

I forhold til konklusioner om den trafikale betjening er der valgt en tilgang, hvor modellens centrale bud anvendes som udgangspunkt. Når det centrale bud peger på behov for et større trafikomfang, er dette fremhævet. Omvendt er der ud fra en forsigtighedsbetragtning valgt kun at fremhæve behov for reduceret betjening i de tilfælde, hvor også det maksimale skøn er mindre end det forventede i 2008-2010.

Beregningerne er som udgangspunkt gennemført uden at tage højde for den politisk besluttede minimumsbetjening. Det er fundet relevant at beregne konsekvenser af en øget minimumsbetjening. Konsekvensen målt i forhold til antallet af togkm er således afdækket for følgende to situationer:

- a) Minimum et tog i timen hele driftsdøgnet på alle strækninger
- b) Minimum et tog i timen i dagtimer og et tog hver anden time i aftentimerne på alle strækninger

Af hovedresultaterne fremgår det eksplicit, hvilke strækninger, der ud fra et rent samfundsøkonomisk kriterium, bør have en betjening som er mindre end ovenstående minimumsbetjening.

Bilag 2: Resultater

Det samfundsøkonomisk optimale betjeningsniveau

Betjening - antal tog i timen på strækingsniveau

Tabel 2.1 og Tabel 2.2 viser resultatet af trafikeringsmodellens beregninger af det *samfundsøkonomisk optimale trafikniveau* på mellemlang sigt (år 2012) og på lang sigt (år 2018). Modellens bud på betjeningen i form af antal tog per time er sammenholdt med den forventede betjening fra de gældende kontrakter med DSB og Arriva. Her angiver en eventuel skråstreg, hvis der er forskel på forskellige retninger.

Den beregnede betjening er angivet ved tre skøn hhv. minimalt, centralt og maksimalt skøn, der er resultat af de følsomhedsberegninger, som er gennemført for at vurdere resultaternes robusthed, jf. bilag 1.

I tabellerne er endvidere markeret, hvor resultaterne tyder på, at trafikbetjeningen bør op- eller nedjusteres i forhold til gældende kontrakter. Dette er gjort ud fra følgende princip:

- I de tilfælde, hvor trafikeringsmodellen indikerer en øget betjening i alle 3 skøn er strækningerne markeret med blå i tabellerne.
- I de tilfælde, hvor trafikeringsmodellen indikerer en reduceret betjening i alle 3 skøn er strækningerne markeret med rødt i tabellerne.
- I de tilfælde, hvor trafikeringsmodellen indikerer betjeningsniveauer der både er over og under det kontraktfastsatte trafikeringsomfang er modellens centrale skøn anvendt. Disse strækninger er markeret med henholdsvis grøn og gul i tabellerne. På grønne strækninger er modellens centrale skøn således højere end den kontraktfastsatte betjening, mens det på de gule strækninger er lavere.

Der anvendes følgende farver:

	Øget betjening
	Måske øget betjening
	Måske reduceret betjening
	Reduceret betjening

Tabel 2.1 Resultat af trafikeringsmodellens beregninger i form af antal tog i timen på fjern-banestrækninger i år 2012

Betjening år 2012	Myldretid		Dagtimer, hverdag		Dagtimer, weekend		Aftentimer	
	Kontrakt frekvens	Model frekvens	Kontrakt frekvens	Model frekvens	Kontrakt frekvens	Model frekvens	Kontrakt frekvens	Model frekvens
1. Helsingør-Nivå	6	5-7-9	3	3-4-4	3	3-3-4	3	2-2-3
2. Nivå-Østerport	9	6-8-11	6	4-6-6	6	3-4-6	3	2-3-4
3. Østerport-København H	16	12-15-17	15	7-9-11	15	7-9-11	9	4-5-8
4. København H-Kastrup	8	7-9-12	8	7-8-10	8	8-9-10	5	4-5-7
5. Kastrup-Øresund midt	3	9-11-14	3	8-9-10	3	8-9-10	3	4-7-8
6. København H-Roskilde	11/12	9-13-16	11	7-10-13	11	7-9-12	8	4-6-8
7. Roskilde-Køge	2	2-3-4	2	2-2-3	1	1-2-2	1	1-1-2
8. Køge-Haslev	2	2-2-3	2	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1
9. Haslev-Næstved	2	1-1-2	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
10. Roskilde-Holbæk	3	2-3-4	3	2-3-3	3	2-2-3	2	1-2-2
11. Holbæk-Kalundborg	1/2	1-1-2	1	1-1-2	1	½-1-1	1	½-1-1
12. Roskilde-Borup	7/9	7-9-11	6	4-6-9	6	5-6-9	5	3-4-4
13. Borup-Ringsted	7/9	7-9-10	6	4-6-8	6	4-6-8	5	3-3-4
14. Ringsted-Næstved	3/2	2-3-4	2	2-2-3	2	2-2-3	2	1-1-2
15. Næstved-Vordingborg	3/2	1-2-2	2	1-2-2	2	1-1-2	2	1-1-1
16. Vordingborg-Nykøbing F	3/2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-1
17. Nykøbing F-Rødby Færge	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
18. Ringsted-Slagelse	4/3	4-4-6	3	3-4-6	3	3-4-6	3	2-3-3
19. Slagelse-Odense	4/3	2-3-4	3	2-3-4	3	3-3-6	3	2-2-3
20. Odense-Middelfart	4	3-4-5	4	3-4-4	4	4-4-6	4	2-3-3
21. Middelfart-Fredericia	3	3-3-4	3	3-3-4	3	3-4-4	3	2-2-2
22. Fredericia-Vejle	3/4	2-3-4	3/4	2-3-3	3/4	2-3-4	3/4	2-2-2
23. Vejle-Skanderborg	3	2-2-3	3	2-2-3	3	2-3-3	2	1-2-2
24. Skanderborg-Århus H	5	3-4-6	5	3-4-5	4	3-4-6	3	2-2-3
25. Århus H-Langå	4	2-2-3	4	2-2-3	3	2-2-3	3	1-1-2
26. Langå-Randers	2	2-2-2	2	1-2-2	2	2-2-2	2	1-1-1
27. Randers-Skørping	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-1
28. Skørping-Ålborg	3	2-2-3	3	2-2-2	2	2-2-2	2	1-1-1
29. Ålborg-Lindholm	3	3-3-3	3	2-2-3	2	2-2-3	2	1-2-2
30. Lindholm-Hjørring	2	1-2-2	1	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1
31. Hjørring-Frederikshavn	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
32. Fredericia-Kolding	2	1-2-2	1	1-1½-2	1	1½-2-2	1	1-1-1
33. Middelfart-Kolding	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1
34. Kolding-Lunderskov	3	2-2-2	3	1-2-2	3	2-2-2	3	1-1-1
35. Lunderskov-Bramming	2	1-2-2	2	1-1½-1½	2	1½-1½-1½	2	1-1-1
36. Bramming-Esbjerg	4	2-2-2	3	1-1-2	3	1-1-1	3	1-1-1
37. Lunderskov-Tinglev	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
38. Tinglev-Sønderborg	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
39. Tinglev-Padborg	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
40. Vejle-Herning	1,2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
41. Herning-Holstebro	1,2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
42. Holstebro-Struer	1,2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
43. Odense-Ringe	3	3-3-4	3	2-3-3	2	2-2-2	2	1-2-2
44. Ringe-Svendborg	2	2-2-3	2	2-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1
45. Århus H-Hornslet	2	2-2-3	2	2-2-3	1	1-2-2	1	1-2-2
46. Hornslet-Ryomgård	1	1-1-1	1	1-1-1	½	1-1-1	½	1-1-1
47. Ryomgård-Grenå	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-1
48. Bramming-Ribe	2	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1	1	½-1-1
49. Ribe-Tønder	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
50. Esbjerg-Varde	2	1-2-2	1	1-2-2	1	1-1-2	1	½-1-1
51. Varde-Skjern	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
52. Skjern-Ringkøbing	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-½
53. Ringkøbing-Holstebro	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
54. Skjern-Herning	1	½-½-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
55. Herning-Silkeborg	2	1-2-2	2	1-1-2	1	1-1-1	1	1-1-1
56. Silkeborg-Skanderborg	2	2-2-3	2	2-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1
57. Langå-Viborg	2	1-1-2	2	1-1-1	1	1-1-2	1	1-1-1
58. Viborg-Skive	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
59. Skive-Struer	1	½-½-1	1	½-½-1	1	½-½-1	1	½-½-½
60. Struer-Hurup	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
61. Hurup-Thisted	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½

Intervallet viser resultatet af følsomhedsberegninger, hvor der er varieret på forudsætningerne. Strækninger, hvor resultatet tyder på, at der bør ske en op- eller nedjustering af trafikbetjeningen er fremhævet i tabellen med farvemarkering.

Tabel 2.2 Resultat af trafikeringsmodellens beregninger i form af antal tog i timen på fjernbanestrækninger i år 2018

Betjening år 2018	Myldretid		Dagtimer, hverdag		Dagtimer, weekend		Aftentimer	
	Kontrakt frekvens	Model frekvens	Kontrakt frekvens	Model frekvens	Kontrakt frekvens	Model frekvens	Kontrakt frekvens	Model frekvens
1. Helsingør-Nivå	6	5-7-9	3	3-4-5	3	3-4-4	3	2-2-3
2. Nivå-Østerport	9	7-9-12	6	4-6-7	6	4-5-6	3	3-3-4
3. Østerport-København H	16	12-15-18	15	8-10-12	15	7-9-11	9	4-5-8
4. København H-Kastrup	8	8-10-15	8	8-10-11	8	9-10-12	5	5-7-8
5. Kastrup-Øresund midt	3	10-13-16	3	10-11-12	3	10-11-12	3	4-8-9
6. København-Roskilde	11/12	10-14-17	11	8-10-14	11	7-10-13	8	4-6-8
7. Roskilde-Køge	2	2-3-3	2	2-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1
8. Køge-Haslev	2	2-2-3	2	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1
9. Haslev-Næstved	2	1-1-2	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
10. Roskilde-Holbæk	3	2-3-4	3	2-3-3	3	2-2-3	2	1-2-2
11. Holbæk-Kalundborg	1/2	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1	1	½-1-1
12. Roskilde-Borup	7/9	7-9-12	6	5-6-9	6	6-7-10	5	3-4-5
13. Borup-Ringsted	7/9	7-9-11	6	4-6-8	6	5-6-9	5	3-4-5
14. Ringsted-Næstved	3/2	2-3-4	2	2-2-3	2	2-2-3	2	1-1-2
15. Næstved-Vordingborg	3/2	1-2-2	2	1-2-2	2	1-1-2	2	1-1-1
16. Vordingborg-Nykøbing F	3/2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-1
17. Nykøbing F-Rødby Færge	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
18. Ringsted-Slagelse	4/3	4-5-7	3	3-4-6	3	4-4-6	3	2-3-3
19. Slagelse-Odense	4/3	3-3-4	3	2-3-4	3	3-4-6	3	2-2-3
20. Odense-Middelfart	4	4-4-6	4	4-4-5	4	4-5-6	4	3-3-3
21. Middelfart-Fredericia	3	3-4-4	3	3-3-4	3	3-4-5	3	2-2-2
22. Fredericia-Vejle	3/4	3-3-4	3/4	2-3-4	3/4	3-4-5	3/4	2-2-2
23. Vejle-Skanderborg	3	2-3-3	3	2-2-3	3	2-3-4	2	1-2-2
24. Skanderborg-Århus	5	3-4-7	5	3-4-6	4	4-5-7	3	2-3-3
25. Århus-Langå	4	2-2-3	4	2-2-3	3	2-2-3	3	1-1-2
26. Langå-Randers	2	2-2-2	2	2-2-2	2	2-2-2	2	1-1-1
27. Randers-Skørping	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-1
28. Skørping-Ålborg	3	2-2-3	3	2-2-2	2	2-2-3	2	1-1-2
29. Ålborg-Lindholm	3	3-3-3	3	2-2-3	2	2-2-3	2	1-2-2
30. Lindholm-Hjørring	2	1-2-2	1	1-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1
31. Hjørring-Frederikshavn	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
32. Fredericia-Kolding	2	1-2-2	1	1½-1½-2	1	1½-2-2	1	1-1-½
33. Middelfart-Kolding	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1
34. Kolding-Lunderskov	3	2-2-3	3	2-2-2	3	2-2-3	3	1-1-1
35. Lunderskov-Bramming	2	1-2-2	2	1½-1½-2	2	1½-1½-2	2	1-1-1
36. Bramming-Esbjerg	4	2-2-3	3	1-2-2	3	1-1-2	3	1-1-1
37. Lunderskov-Tinglev	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
38. Tinglev-Sønderborg	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
39. Tinglev-Padborg	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
40. Vejle-Herning	1,2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
41. Herning-Holstebro	1,2	1-1-2	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
42. Holstebro-Struer	1,2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1½	1	1-1-1
43. Odense-Ringe	3	3-4-4	3	2-3-3	2	2-2-3	2	1-2-2
44. Ringe-Svendborg	2	2-3-3	2	2-2-3	1	1-1-2	1	1-1-2
45. Århus-Hornslet	2	2-3-3	2	2-2-3	1	2-2-2	1	2-2-3
46. Hornslet-Ryomgård	1	1-1-1	1	1-1-1	½	1-1-1	½	1-1-1
47. Ryomgård-Grenå	1	½-1-1	1	½-1-1	½	½-½-1	½	½-½-1
48. Bramming-Ribe	2	1-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1	1	½-½-1
49. Ribe-Tønder	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
50. Esbjerg-Varde	2	2-2-2	1	1-2-2	1	1-1-2	1	½-1-1
51. Varde-Skjern	1	½-1-1	1	½-1-1	½	½-1-1	½	½-½-1
52. Skjern-Ringkøbing	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
53. Ringkøbing-Holstebro	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
54. Skjern-Herning	1	½-½-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-1
55. Herning-Silkeborg	2	1-2-2	2	1-2-2	1	1-1-1	1	1-1-1
56. Silkeborg-Skanderborg	2	2-2-3	2	2-2-3	1	1-2-2	1	1-1-2
57. Langå-Viborg	2	1-1-2	2	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1
58. Viborg-Skive	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
59. Skive-Struer	1	½-½-1	1	½-½-½	1	½-½-1	1	½-½-½
60. Struer-Hurup	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
61. Hurup-Thisted	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½

Intervallerne viser resultatet af følsomhedsberegninger, hvor der er varieret på forudsætningerne. Strækninger, hvor resultatet tyder på, at der bør ske en op- eller nedjustering af trafikbetjeningen er fremhævet med en farvemærkning.

Betjening - antal stop per station

Tabellerne i det følgende viser resultatet af beregninger af det *samfundsøkonomisk optimale trafikniveau* på mellemlang sigt (2012). Betjeningen i form af antal stop per station er sammenholdt med den forventede betjening i år 2008 ved brug af farvekoder. Farvekoderne er angivet efter samme princip som på strækningsniveau:

- I de tilfælde, hvor trafikeringsmodellen indikerer en øget betjening i alle 3 skøn er strækningerne markeret med blå i tabellerne.
- I de tilfælde, hvor trafikeringsmodellen indikerer en reduceret betjening i alle 3 skøn er strækningerne markeret med rødt i tabellerne.
- I de tilfælde, hvor trafikeringsmodellen indikerer betjeningsniveauer der både er over og under det kontraktfastsatte trafikeringsomfang er modellens centrale skøn anvendt. Disse strækninger er markeret med henholdsvis grøn og gul i tabellerne. På grønne strækninger er modellens centrale skøn således højere end den kontraktfastsatte betjening, mens det på de gule strækninger er lavere.

Tabel 2.3 Resultat af trafikeringsmodellens beregninger i form af antal stop pr. station 2012

Betjening år 2012	Myldretid		Dagtimer, hverdag		Dagtimer, weekend		Aftentimer	
	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens
1. Helsingør-Nivå								
Helsingør	4	5-7-9	3	3-4-4	3	3-3-4	3	2-2-3
Snekkersten	4	3-7-7	3	3-4-4	3	3-3-4	3	2-2-3
Espergærde	4	3-7-9	3	3-4-4	3	3-3-4	3	2-2-3
Humblebæk	4	3-4-7	3	2-3-4	3	2-3-3	3	2-2-3
Nivå	3	1-2-3	3	1-2-2	3	1-1-2	3	1-1-2
2. Nivå-Østerport								
Nivå	6	3-4-7	6	3-4-4	6	2-3-4	4	2-2-3
Kokkedal	6	4-6-11	6	3-4-6	6	3-3-6	4	2-3-4
Rungsted Kyst	4	3-4-7	3	2-3-4	3	2-2-4	3	1-2-2
Vedbæk	3	3-4-7	3	2-3-3	3	2-2-3	3	1-2-2
Skodsborg	3	1-2-3	3	1-3-3	3	1-2-3	3	1-1-2
Klampenborg	3	1-2-3	3	1-3-3	3	1-2-3	3	1-1-2
Hellerup	6	6-8-11	6	4-6-6	6	3-4-6	4	2-3-4
Østerport	8	3-6-7	6	3-6-6	6	2-4-6	4	2-3-4
3. Østerport-København H								
Østerport	17	4-6-7	15	2-3-4	14	2-3-4	11	2-2-3
Nørreport	17	12-15-17	15	7-9-11	14	7-9-11	10	4-5-8
København H	17	9-11-13	15	6-8-9	14	6-8-9	11	3-4-7
4. København H-Kastrup								
København H	8	7-9-12	8	7-8-10	8	8-9-10	6	4-5-7
Ørestad	8	2-3-4	8	2-3-4	8	2-3-4	6	2-2-3
Tårnby	6	2-3-4	6	2-3-4	6	2-3-4	4	2-2-3
Kastrup	8	6-8-10	8	6-7-8	8	7-8-8	6	3-4-7
5. Kastrup-Øresund								
Kastrup	3	9-11-14	3	8-9-10	3	8-9-10	3	3-7-8
Malmø	3	9-11-14	3	8-9-10	3	8-9-10	3	4-7-8
6. København II Roskilde								
København H	12	9-13-16	11	7-10-13	11	7-9-12	8	4-6-8
Vålby	6	3-7-10	6	3-8-9	6	3-7-8	4	2-3-7
Høje Taastrup	9	3-7-10	9	3-8-9	9	3-7-8	7	2-4-7
Hedehusene	2	1-2-2	2	1-2-2	2	1-1-2	1	1-1-2
Trekroner	3	1-2-8	3	1-4-6	3	1-3-6	2	1-3-3
Roskilde	10	9-13-16	9	7-10-13	8	7-9-12	7	4-6-8
7. Roskilde-Køge								
Roskilde	2	2-3-4	2	2-2-3	1	1-2-2	1	1-1-2
Gadstrup	2	2-2-3	2	2-2-3	1	1-2-2	1	1-1-2
Havdrup	2	2-3-4	2	2-2-3	1	1-2-2	1	1-1-2
Lille Skensved	2	1-2-3	2	1-2-2	1	1-2-2	1	1-1-2
Ølby	2	2-3-4	2	2-2-3	1	1-2-2	1	1-1-2
Køge	2	2-3-4	2	2-2-3	1	1-2-2	1	1-1-2
8. Køge-Haslev								
Køge	2	2-2-3	2	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1
Herfølge	2	1-2-3	2	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1
Tureby	2	1-1-2	2	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1
Haslev	2	2-2-3	2	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1
9. Haslev-Næstved								
Haslev	2	1-1-2	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Holme-Olstrup	2	1-1-2	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Næstved Nord	2	1-1-1	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Næstved	2	1-1-2	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
10. Roskilde-Holbæk								
Roskilde	3	2-3-4	3	2-2-3	3	2-2-3	2	1-2-2
Lejre	2	1-2-2	2	1-2-2	2	1-2-2	1	1-1-2
Hvalsø	3	2-3-4	3	2-3-3	3	2-2-3	2	1-2-2
Tølløse	2	2-3-4	2	2-3-3	2	2-2-3	1	1-2-2
Vipperød	2	1-1-2	2	1-2-2	2	1-1-2	1	1-1-1
Holbæk	3	2-3-4	3	2-3-3	3	2-2-3	2	1-2-2

Betjening år 2012	Myldretid		Dagtimer, hverdag		Dagtimer, weekend		Aftentimer	
	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens
11. Holbæk-Kalundborg								
Holbæk	2	1-1-2	1	1-1-2	1	½-1-1	1	½-1-1
Regstrup	2	1-1-2	1	1-1-2	1	½-1-1	1	½-1-1
Knabstrup	1	1-1-1	1	1-1-1	1	½-1-1	1	½-1-1
Mørkøv	1½	1-1-2	1	1-1-2	1	½-1-1	1	½-1-1
Jyderup	1½	1-1-2	1	1-1-2	1	½-1-1	1	½-1-1
Svebølle	1½	1-1-2	1	1-1-2	1	½-1-1	1	½-1-1
Kalundborg	1½	1-1-2	1	1-1-2	1	½-1-1	1	½-1-1
12. Roskilde-Borup								
Roskilde	5	1-2-2	5	1-1-2	5	1-1-2	4	1-1-1
Viby Sjælland	2	1-1-1	2	1-1-2	2	1-1-2	1	1-1-1
Borup	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-2	1	1-1-1
13. Borup-Ringsted								
Borup	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1	1	1-1-1
Ringsted	5	1-2-2	5	1-1-2	5	1-1-2	3	1-1-1
14. Ringsted-Næstved								
Ringsted	1	1-2-2	1	1-1-2	1	1-2-2	1	1-1-2
Glumsø	1	1-1-2	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Næstved	2	2-3-4	2	2-2-3	2	2-2-3	2	1-1-2
15. Næstved-Vordingborg								
Næstved	2	1-2-2	2	1-2-2	2	1-1-2	2	1-1-1
Lundby	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Vordingborg	2	1-2-2	2	1-2-2	2	1-1-2	2	1-1-1
16. Vordingborg-Nykøbing F								
Vordingborg	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-1
Nørre Alslev	1	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1
Eskebjerg	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Nykøbing F	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-1
17. Nykøbing F-Rødby Færge								
Nykøbing F	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Rødby	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
18. Ringsted-Slagelse								
Ringsted	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1
Sorø	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1
Slagelse	2	2-2-3	2	1-2-3	2	1-2-3	2	1-2-2
19. Slagelse-Odense								
Slagelse	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-2
Korsør	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-2
Nyborg	2	1-2-3	2	1-2-3	2	2-2-4	2	1-2-3
Odense	3	2-3-4	3	2-3-4	3	3-3-6	3	2-2-3
20. Odense-Middelfart								
Odense	4	3-4-5	4	3-4-4	4	4-4-6	3	2-3-3
Holmstrup	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Tommerup	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Skalbjerg	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Bred	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Aarup	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Gelsted	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Ejby	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Nørre Åby	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Kauslunde	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Middelfart	3	2-2-3	3	2-2-2	3	2-2-3	3	1-2-2
21. Middelfart-Fredericia								
Middelfart	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1
Fredericia	3	1-1-1	3	1-1-1	3	1-1-1	3	1-1-1
22. Fredericia-Vejle								
Fredericia	4	1-2-2	4	1-2-2	4	1-2-2	3	1-1-2
Børkop	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Brejning	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Vejle	4	1-2-2	4	1-2-2	4	1-2-2	3	1-1-2

Betjening år 2012	Myldretid		Dagtimer, hverdag		Dagtimer, weekend		Aftentimer	
	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens
23. Vejle-Skanderborg								
Vejle	3	2-2-3	3	2-2-3	3	2-2-3	3	1-2-2
Hedensted	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Horsens	3	2-2-3	3	2-2-3	3	2-2-3	3	1-2-2
Skanderborg	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1
24. Skanderborg-Århus H								
Skanderborg	4	1-2-2	4	1-2-2	3	1-2-2	3	1-1-2
Hørning	2	1-1-1	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Viby Jylland	2	1-1-1	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Århus H	5	3-4-6	5	3-4-5	4	3-4-6	4	2-2-3
25. Århus H-Langå								
Århus H	4	2-2-3	4	2-2-3	3	2-2-3	2½	1-1-2
Hinnerup	2½	1-1-1	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Hadsten	3½	1-1-2	3	1-1-2	2	1-1-2	1½	1-1-2
Langå	4	1-1-1	2½	1-1-1	2	1-1-2	1½	1-1-1
26. Langå-Randers								
Langå	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Randers	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1
27. Randers-Skørping								
Randers	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-2	1	1-1-1
Hobro	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-2	1	1-1-1
Arden	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Skørping	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
28. Skørping-Ålborg								
Skørping	2	1-2-2	2	1-2-2	1	1-2-2	1	1-1-1
Støvring	2	1-1-1	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Svenstrup	2	1-1-1	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Skalborg	2	1-1-1	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Aalborg	3	2-2-3	3	2-2-2	2	2-2-2	2	1-1-1
29. Ålborg-Lindholm								
Aalborg	3	3-3-3	3	2-2-3	2	2-2-3	2	1-2-2
Aalborg Vestby	3	1-1-1	3	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1
Lindholm	3	1-1-1	3	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1
30. Lindholm-Hjørring								
Lindholm	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Brønderslev	2	1-2-2	1	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1
Vrå	2	1-2-2	1	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1
Hjørring	2	1-2-2	1	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1
31. Hjørring-Frederikshavn								
Hjørring	2	1-1-1	1½	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Sindal	2	1-1-1	1½	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Tolne	1	1-1-1	1	½-½-½	1	½-½-½	1	½-½-½
Kvissel	2	1-1-1	1½	½-½-½	1	½-½-½	1	½-½-½
Frederikshavn	2	1-1-1	1½	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
32. Fredericia-Kolding								
Fredericia	2	1-2-2	1½	1-1½-2	1	1½-2-2	1	1-1-1
Taulov	2	1-1-1	1½	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Kolding	2	1-2-2	1½	1-1½-2	1	1½-2-2	1	1-1-1
33. Middelfart-Kolding								
Middelfart	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1
Kolding	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1
34. Kolding-Lunderskov								
Kolding	4	1-1-2	3	1-1-2	3	1-1-2	2½	1-1-1
Lunderskov	3	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1	1½	1-1-1
35. Lunderskov-Bramming								
Lunderskov	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Vejen	2	1-2-2	2	1-1½-1½	2	1½-1½-1½	1½	1-1-1
Brørup	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Holsted	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Gørding	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Bramming	2	1-1-2	2	1-1½-1½	2	1½-1½-1½	1½	1-1-1
36. Bramming-Esbjerg								
Bramming	4	1-1-2	3	1-1-2	3	1-1-1	2½	1-1-1
Tjæreborg	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	½	1-1-1
Esbjerg	4	2-2-2	3	1-1-2	3	1-1-1	2½	1-1-1

Betjening år 2012	Myldretid		Dagtimer, hverdag		Dagtimer, weekend		Aftentimer	
	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens
37. Lunderskov-Tinglev								
Lunderskov	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Vamdrup	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Vojens	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Rødekre	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Tinglev	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
38. Tinglev-Sønderborg								
Tinglev	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Kliple	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Gråsten	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Sønderborg	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
39. Tinglev-Padborg								
Tinglev	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Padborg	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
40. Vejle-Herning								
Vejle	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Vejle Sygehus	½	1-1-1	½	1-1-1	½	1-1-1	½	1-1-1
Jelling	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Give	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Thyregod	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Brande	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Herning	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
41. Herning-Holstebro								
Herning	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Vildbjerg	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Aulum	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Holstebro	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
42. Holstebro-Struer								
Holstebro	2	1-1-1	2	1-1-1	1½	1-1-1	1	1-1-1
Hjerm	2	1-1-1	2	1-1-1	1½	1-1-1	1	1-1-1
Struer	2	1-1-1	2	1-1-1	1½	1-1-1	1	1-1-1
43. Odense-Ringe								
Odense	3	3-3-4	3	2-3-3	2	2-2-2	2	1-2-2
Odense Sygehus	2	1-1-1	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Fruens Bøge	2	1-1-1	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Hjallese	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Højby	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Årslev	2	2-2-3	2	2-2-3	1	1-2-2	1	1-2-2
Pederstrup	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Ringe	3	3-3-4	3	2-3-3	2	2-2-2	2	1-2-2
44. Ringe-Svendborg								
Ringe	2	2-2-3	2	2-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1
Rudme	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Kværndrup	2	1-2-2	2	1-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1
Stenstrup	2	1-2-3	2	2-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1
Stenstrup Syd	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Svendborg Vest	2	1-1-1	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Svendborg	2	2-2-3	2	2-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1
45. Århus H- Hornslet								
Århus H	2	2-2-3	2	2-2-3	1	1-2-2	1	1-2-2
Europaplads	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Skolebakken	2	2-2-3	2	2-2-2	1	1-2-2	1	1-2-2
Østbanetorvet	1	1-1-2	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Vestre Strandalle	2	1-2-2	2	1-2-2	1	1-1-2	1	1-2-2
Torsøvej	2	1-1-2	2	1-1-2	1	1-1-1	1	1-1-1
Lystrup	2	2-2-3	2	2-2-3	1	1-2-2	1	1-2-2
Hovmarken	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Hjortshøj	2	2-2-3	2	2-2-3	1	1-2-2	1	1-2-2
Skødstrup	2	2-2-3	2	2-2-3	1	1-2-2	1	1-2-2
Løgten	1	2-2-3	1	1-2-3	1	1-2-2	1	1-2-2
Hornslet	2	2-2-3	2	1-2-3	1	1-2-2	1	1-2-2

Betjening år 2012	Myldretid		Dagtimer, hverdag		Dagtimer, weekend		Aftentimer	
	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens
46. Hornslet-Ryomgård								
Hornslet	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Mørke	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Ryomgård	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
47. Ryomgård-Grenå								
Ryomgård	1	½-1-1	1	½-½-1	1	½-½-1	1	½-½-1
Kolind	1	½-1-1	1	½-½-1	1	½-½-1	1	½-½-1
Trustrup	1	½-1-1	1	½-½-1	1	½-½-1	1	½-½-1
Grenå	1	½-1-1	1	½-½-1	1	½-½-1	1	½-½-1
48. Bramming-Ribe								
Bramming	2	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1	½	½-1-1
Sejstrup	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	½	½-1-1
Gredstedbro	2	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1	½	½-1-1
Ribe Nørremark	2	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1	½	½-1-1
Ribe	2	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1	½	½-1-1
49. Ribe-Tønder								
Ribe	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Hviding	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Rejsby	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Brøns	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Skærbæk	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Døstrup (Sønderjylland)	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Bredebro	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Visby	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Tønder Nord	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Tønder	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
50. Esbjerg-Varde								
Esbjerg	2	1-2-2	1	1-2-2	1	1-1-2	1	½-1-1
Spangsbjerg	2	1-2-2	1	1-2-2	1	1-1-2	1	½-1-1
Gjesing	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	½-1-1
Guldager	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	½-1-1
Varde kaserne	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	½-1-1
Varde	2	1-2-2	1	1-2-2	1	1-1-2	1	½-1-1
51. Varde-Skjern								
Varde	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Varde Nord	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Sig	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Tistrup	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Gårde	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Ølgod	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Tarm	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Skjern	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
52. Skjern-Ringkøbing								
Skjern	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-½
Lem	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-½
Ringkøbing	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-½
53. Ringkøbing-Holstebro								
Ringkøbing	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Hee	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Tim	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Ulfborg	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Vemb	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Bur	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Holstebro	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
54. Skjern-Herning								
Skjern	1	½-½-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Borris	1	½-½-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Troldhede	1	½-½-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Kibæk	1	½-½-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Studsgård	1	½-½-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Herning Messecenter	1	½-½-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Herning	1	½-½-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½

Betjening år 2012	Myldretid		Dagtimer, hverdag		Dagtimer, weekend		Aftentimer	
	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens
55. Herning-Silkeborg								
Herning	2	1-2-2	2	1-1-2	1	1-1-1	1	1-1-1
Birk Centerpark	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Hammerum	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Ikast	2	1-2-2	2	1-1-2	1	1-1-1	1	1-1-1
Bording	1	1-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1	1	1-1-1
Engesvang	1	1-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1	1	1-1-1
Silkeborg	2	1-2-2	2	1-1-2	1	1-1-1	1	1-1-1
56. Silkeborg-Skanderborg								
Silkeborg	2	2-2-3	2	2-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1
Svejbæk	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Laven	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Ry	2	2-2-3	2	2-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1
Alken	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Skanderborg	2	2-2-3	2	2-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1
57. Langå-Viborg								
Langå	2	1-1-1	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Ulstrup	1	1-1-2	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Bjerringbro	1	1-1-2	1	1-1-1	1	1-1-2	1	1-1-1
Rødkaersbro	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Viborg	2	1-1-2	2	1-1-1	1	1-1-2	1	1-1-1
58. Viborg-skive								
Viborg	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Stoholm	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Højslev	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Skive	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
59. Skive-Struer								
Skive	1	½-½-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Vinderup	1	½-½-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Struer	1	½-½-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
60. Struer-Hurup								
Struer	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Humlum	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Oddesund nord	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Uglev	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Hvidbjerg	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Lyngs	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Ydby	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Hurup	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
61. Hurup-Thisted								
Hurup	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Bedsted	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Hørdum	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Snedsted	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Sjørring	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Thisted	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½

Tabel 2.4 Resultat af trafikeringsmodellens beregninger i form af antal stop pr. station 2018

Betjening år 2018	Myldretid		Dagtimer, hverdag		Dagtimer, weekend		Aftentimer	
	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens
1. Helsingør-Nivå								
Helsingør	4	5-7-9	3	3-4-5	3	3-4-4	3	2-2-3
Snekkersten	4	3-7-8	3	3-4-4	3	3-3-4	3	2-2-3
Espergærde	4	3-7-9	3	3-4-5	3	3-4-4	3	2-2-3
Humblebæk	4	3-4-8	3	2-3-4	3	2-3-4	3	2-2-3
Nivå	3	1-2-3	3	1-2-2	3	1-2-2	3	1-1-2
2. Nivå-Østerport								
Nivå	6	3-4-8	6	2-4-5	6	3-3-4	4	2-2-3
Køkkedal	6	5-7-12	6	3-6-7	6	3-4-6	4	3-3-4
Rungsted Kyst	4	3-4-7	3	2-4-5	3	2-3-4	3	2-2-3
Vedbæk	3	3-4-7	3	2-3-3	3	2-3-3	3	2-2-2
Skodsborg	3	1-2-3	3	1-3-3	3	1-2-3	3	1-1-2
Klampenborg	3	1-2-3	3	1-3-3	3	1-2-3	3	1-2-2
Hellerup	6	7-9-12	6	4-6-7	6	4-5-6	4	3-3-4
Østerport	8	3-4-8	6	2-4-7	6	3-4-6	4	2-3-4
3. Østerport-København H								
Østerport	17	4-6-8	15	3-4-6	14	2-3-4	11	2-2-3
Nørreport	17	12-15-18	15	8-10-12	14	7-9-11	10	4-5-8
København H	17	9-11-13	15	6-8-9	14	6-8-9	11	3-4-7
4. København H-Kastrup								
København H	8	8-10-15	8	8-10-11	8	9-10-12	6	5-7-8
Ørestad	8	2-3-6	8	2-3-4	8	2-3-4	6	2-3-4
Tårnby	6	2-3-6	6	2-3-4	6	2-3-4	4	2-2-3
Kastrup	8	7-9-12	8	7-9-9	8	8-9-10	6	4-7-8
5. Kastrup-Øresund midt								
Kastrup	3	10-13-16	3	10-11-12	3	10-11-12	3	4-8-9
Malmø	3	10-13-16	3	10-11-12	3	10-11-12	3	4-8-9
6. København H-Roskilde								
København H	12	10-14-17	11	8-10-14	11	7-10-13	8	4-6-8
Valby	6	3-7-10	6	3-4-9	6	3-8-9	4	2-3-7
Høje Taastrup	9	3-9-10	9	6-8-9	9	3-8-9	7	2-4-7
Hedehusene	2	1-2-2	2	1-2-2	2	1-2-2	1	1-1-2
Trekroner	3	3-7-9	3	3-4-7	3	1-4-6	2	1-3-3
Roskilde	10	10-14-17	9	8-10-14	8	7-10-13	7	4-6-8
7. Roskilde-Køge								
Roskilde	2	2-3-3	2	2-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1
Gadstrup	2	1-2-2	2	1-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1
Havdrup	2	2-2-3	2	2-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1
Lille Skensved	2	1-2-2	2	1-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1
Ølby	2	2-3-3	2	2-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1
Køge	2	2-3-3	2	2-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1
8. Køge-Haslev								
Køge	2	2-2-3	2	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1
Herfølge	2	1-2-3	2	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1
Tureby	2	1-1-2	2	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1
Haslev	2	2-2-3	2	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1
9. Haslev-Næstved								
Haslev	2	1-1-2	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Holme-Ølstrup	2	1-1-2	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Næstved Nord	2	1-1-1	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Næstved	2	1-1-2	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
10. Roskilde-Holbæk								
Roskilde	3	2-3-4	3	2-3-3	3	2-2-3	2	1-2-2
Lejre	2	1-2-2	2	1-2-2	2	1-2-2	1	1-2-2
Hvalsø	3	2-3-4	3	2-3-3	3	2-2-3	2	1-2-2
Tølløse	2	2-3-4	2	2-3-3	2	2-2-3	1	1-2-2
Vipperød	2	1-1-2	2	1-2-2	2	1-1-2	1	1-1-1
Holbæk	3	2-3-4	3	2-3-3	3	2-2-3	2	1-2-2

Betjening år 2018	Myldretid		Dagtimer, hverdag		Dagtimer, weekend		Aftentimer	
	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens
11. Holbæk-Kalundborg								
Holbæk	2	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1	1	½-1-1
Regstrup	2	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1	1	½-1-1
Knabstrup	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	½-1-1
Mørkøv	1½	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1	1	½-1-1
Jyderup	1½	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1	1	½-1-1
Svebølle	1½	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1	1	½-1-1
Kalundborg	1½	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1	1	½-1-1
12. Roskilde-Borup								
Roskilde	5	1-2-2	5	1-1-2	5	1-2-2	4	1-1-1
Viby Sjælland	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-2	1	1-1-1
Borup	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-2	1	1-1-1
13. Borup-Ringsted								
Borup	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1	1	1-1-1
Ringsted	5	1-2-2	5	1-1-2	5	1-1-2	3	1-1-2
14. Ringsted-Næstved								
Ringsted	1	1-2-2	1	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-2
Glumsø	1	1-1-2	1	1-1-1	1	1-1-2	1	1-1-1
Næstved	2	2-3-4	2	2-2-3	2	2-2-3	2	1-1-2
15. Næstved-Vordingborg								
Næstved	2	1-2-2	2	1-2-2	2	1-1-2	2	1-1-1
Lundby	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Vordingborg	2	1-2-2	2	1-2-2	2	1-1-2	2	1-1-1
16. Vordingborg-Nykøbing F								
Vordingborg	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-1
Nørre Alslev	1	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1
Eskilstrup	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Nykøbing F	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-1
17. Nykøbing F-Rødby Færge								
Nykøbing F	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Rødby	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
18. Ringsted-Slagelse								
Ringsted	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1
Sorø	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1
Slagelse	2	2-2-3	2	1-2-3	2	2-2-3	2	1-2-2
19. Slagelse-Odense								
Slagelse	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-2-2	2	1-1-2
Korsør	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-2-2	2	1-1-2
Nyborg	2	2-2-3	2	1-2-3	2	2-3-4	2	1-2-3
Odense	3	3-3-4	3	2-3-4	3	3-4-6	3	2-2-3
20. Odense-Middelfart								
Odense	4	4-4-6	4	4-4-5	4	4-5-6	3	3-3-3
Holmstrup	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Tommerup	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Skalbjerg	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Bred	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Aarup	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Gelsted	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Ejby	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Nørre Åby	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Kauslunde	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Middelfart	3	2-2-3	3	2-2-3	3	2-2-3	3	2-2-2
21. Middelfart-Fredericia								
Middelfart	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1
Fredericia	3	1-1-1	3	1-1-1	3	1-1-1	3	1-1-1
22. Fredericia-Vejle								
Fredericia	4	2-2-2	4	1-2-2	4	2-2-3	3	1-1-2
Børkop	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Brejning	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Vejle	4	2-2-2	4	1-2-2	4	2-2-3	3	1-1-2

Betjening år 2018	Myldretid		Dagtimer, hverdag		Dagtimer, weekend		Aftentimer	
	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens
23. Vejle-Skanderborg								
Vejle	3	2-2-3	3	2-2-3	3	2-2-3	3	1-2-2
Hedensted	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Horsens	3	2-2-3	3	2-2-3	3	2-2-3	3	1-2-2
Skanderborg	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1
24. Skanderborg-Århus H								
Skanderborg	4	1-2-3	4	1-2-2	3	2-2-3	3	1-1-2
Hørning	2	1-1-1	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Viby Jylland	2	1-1-1	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Århus H	5	3-4-7	5	3-4-6	4	4-5-7	4	2-3-3
25. Århus H-Langå								
Århus H	4	2-2-3	4	2-2-3	3	2-2-3	2½	1-1-2
Hinnerup	2½	1-1-1	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Hadsten	3½	1-1-2	3	1-1-2	2	1-1-2	1½	1-1-2
Langå	4	1-1-1	2½	1-1-2	2	1-1-2	1½	1-1-1
26. Langå-Randers								
Langå	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Randers	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1
27. Randers-Skørping								
Randers	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-2	1	1-1-1
Hobro	2	1-1-2	2	1-1-2	2	1-1-2	1	1-1-1
Arden	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Skørping	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
28. Skørping-Ålborg								
Skørping	2	1-2-2	2	1-2-2	1	1-2-2	1	1-1-2
Støvring	2	1-1-1	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Svenstrup	2	1-1-1	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Skalborg	2	1-1-1	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Ålborg	3	2-2-3	3	2-2-2	2	2-2-3	2	1-1-2
29. Ålborg-Lindholm								
Ålborg	3	3-3-3	3	2-2-3	2	2-2-3	2	1-2-2
Ålborg Vestby	3	1-1-1	3	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1
Lindholm	3	1-1-1	3	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1
30. Lindholm-Hjørring								
Lindholm	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Brønderslev	2	1-2-2	1	1-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1
Vrå	2	1-2-2	1	1-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1
Hjørring	2	1-2-2	1	1-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1
31. Hjørring-Frederikshavn								
Hjørring	2	1-1-1	1½	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Sindal	2	1-1-1	1½	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Tolne	1	1-1-1	1	½-½-½	1	½-½-½	1	½-½-½
Kvissel	2	1-1-1	1½	½-½-½	1	½-½-½	1	½-½-½
Frederikshavn	2	1-1-1	1½	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
32. Fredericia-Kolding								
Fredericia	2	1-2-2	1½	1½-1½-2	1	1½-2-2	1	1-1-1½
Taulov	2	1-1-1	1½	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Kolding	2	1-2-2	1½	1½-1½-2	1	1½-2-2	1	1-1-1½
33. Middelfart-Kolding								
Middelfart	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1
Kolding	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1
34. Kolding-Lunderskov								
Kolding	4	1-1-2	3	1-1-2	3	1-1-2	2½	1-1-1
Lunderskov	3	1-1-1	2	1-1-1	2	1-1-1	1½	1-1-1
35. Lunderskov-Bramming								
Lunderskov	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Vejen	2	1-2-2	2	1½-1½-2	2	1½-1½-2	1½	1-1-1
Brørup	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Holsted	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Gørding	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Bramming	2	1-1-1	2	1½-1½-2	2	1½-1½-2	1½	1-1-1
36. Bramming-Esbjerg								
Bramming	4	1-1-2	3	1-1-2	3	1-1-2	2½	1-1-1
Tjæreborg	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	½	1-1-1
Esbjerg	4	2-2-3	3	1-2-2	3	1-1-2	2½	1-1-1

Betjening år 2018	Myldretid		Dagtimer, hverdag		Dagtimer, weekend		Aftentimer	
	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens
37. Lunderskov-Tinglev								
Lunderskov	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Vamdrup	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Vojens	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Rødebro	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Tinglev	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
38. Tinglev-Sønderborg								
Tinglev	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Klipleve	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Gråsten	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Sønderborg	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
39. Tinglev-Padborg								
Tinglev	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Padborg	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
40. Vejle-Herning								
Vejle	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Vejle Sygehus	½	1-1-1	½	1-1-1	½	1-1-1	½	1-1-1
Jelling	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Give	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Thyregod	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Brande	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Herning	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
41. Herning-Holstebro								
Herning	1	1-1-2	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Vildbjerg	1	1-1-2	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Aulum	1	1-1-2	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Holstebro	1	1-1-2	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
42. Holstebro-Struer								
Holstebro	2	1-1-1	2	1-1-1	1½	1-1-1½	1	1-1-1
Hjerm	2	1-1-1	2	1-1-1	1½	1-1-1½	1	1-1-1
Struer	2	1-1-1	2	1-1-1	1½	1-1-1½	1	1-1-1
43. Odense-Ringe								
Odense	3	3-4-4	3	2-3-3	2	2-2-3	2	1-2-2
Odense Sygehus	2	1-1-1	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Fruens Bøge	2	1-1-1	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Hjallese	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Højby	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Årslev	2	2-3-3	2	2-2-3	1	2-2-3	1	1-2-2
Pederstrup	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Ringe	3	3-4-4	3	2-3-3	2	2-2-3	2	1-2-2
44. Ringe-Svendborg								
Ringe	2	2-3-3	2	2-2-3	1	1-1-2	1	1-1-2
Rudme	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Kvæmdrup	2	1-2-2	2	1-2-2	1	1-1-2	1	1-1-2
Stenstrup	2	2-2-3	2	2-2-3	1	1-1-2	1	1-1-2
Stenstrup Syd	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Svendborg Vest	2	1-1-1	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Svendborg	2	2-3-3	2	2-2-3	1	1-1-2	1	1-1-2
45. Århus H-Hornslet								
Århus H	2	2-3-3	2	2-2-3	1	2-2-2	1	2-2-3
Europaplads	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Skolebakken	2	2-3-3	2	2-2-2	1	1-2-2	1	2-2-3
Østbanetorvet	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Vestre Strandalle	2	1-2-2	2	1-2-2	1	1-2-2	1	1-2-2
Torsøvej	2	1-1-2	2	1-1-2	1	1-1-1	1	1-1-2
Lystrup	2	2-3-3	2	2-2-3	1	2-2-2	1	2-2-3
Hovmarken	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Hjortshøj	2	2-3-3	2	2-2-3	1	2-2-2	1	2-2-3
Skødstrup	2	2-3-3	2	2-2-3	1	2-2-2	1	2-2-3
Løgten	1	2-3-3	1	2-2-3	1	2-2-2	1	1-2-2
Hornslet	2	0-0-0	2	2-2-3	1	2-2-2	1	1-2-2

Betjening år 2018	Myldretid		Dagtimer, hverdag		Dagtimer, weekend		Aftentimer	
	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens
46. Hornslet-Ryomgård								
Hornslet	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Mørke	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Ryomgård	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
47. Ryomgård-Grenå								
Ryomgård	1	½-1-1	1	½-1-1	1	½-½-1	1	½-½-1
Kolind	1	½-1-1	1	½-1-1	1	½-½-1	1	½-½-1
Trustrup	1	½-1-1	1	½-1-1	1	½-½-1	1	½-½-1
Grenå	1	½-1-1	1	½-1-1	1	½-½-1	1	½-½-1
48. Bramming-Ribe								
Bramming	2	1-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1	½	½-½-1
Sejstrup	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	½	½-½-1
Gredstedbro	2	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1	½	½-½-1
Ribe Nørremark	2	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1	½	½-½-1
Ribe	2	1-2-2	1	1-1-2	1	1-1-1	½	½-½-1
49. Ribe-Tønder								
Ribe	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Hviding	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Rejsby	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Brøns	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Skærbæk	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Døstrup (Sønderjylland)	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Bredbro	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Visby	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Tønder Nord	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
Tønder	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-½
50. Esbjerg-Varde								
Esbjerg	2	2-2-2	1	1-2-2	1	1-1-2	1	½-1-1
Spangsbjerg	2	2-2-2	1	1-2-2	1	1-1-2	1	½-1-1
Gjesing	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	½-1-1
Guldager	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	½-1-1
Varde kaseme	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	½-1-1
Varde	2	2-2-2	1	1-2-2	1	1-1-2	1	½-1-1
51. Varde-Skjern								
Varde	1	½-1-1	1	½-1-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Varde Nord	1	½-1-1	1	½-1-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Sig	1	½-1-1	1	½-1-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Tistrup	1	½-1-1	1	½-1-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Gårde	1	½-1-1	1	½-1-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Ølgod	1	½-1-1	1	½-1-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Tarm	1	½-1-1	1	½-1-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Skjern	1	½-1-1	1	½-1-1	½	½-1-1	½	½-½-1
52. Skjern-Ringkøbing								
Skjern	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Lem	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Ringkøbing	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
53. Ringkøbing-Holstebro								
Ringkøbing	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Hee	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Tim	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Ulfborg	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Vemb	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Bur	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
Holstebro	1	½-1-1	1	½-½-1	½	½-1-1	½	½-½-1
54. Skjern-Herning								
Skjern	1	½-½-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-1
Borris	1	½-½-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-1
Troldhede	1	½-½-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-1
Kibæk	1	½-½-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-1
Studsgård	1	½-½-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-1
Herning Messecenter	1	½-½-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-1
Herning	1	½-½-1	1	½-½-1	½	½-½-1	½	½-½-1

Betjening år 2018	Myldretid		Dagtimer, hverdag		Dagtimer, weekend		Aftentimer	
	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens	Betjening 2008	Model frekvens
55. Herning-Silkeborg								
Herning	2	1-2-2	2	1-2-2	1	1-1-1	1	1-1-1
Birk Centerpark	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Hammerum	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Ikast	2	1-2-2	2	1-2-2	1	1-1-1	1	1-1-1
Bording	1	1-2-2	1	1-2-2	1	1-1-1	1	1-1-1
Engesvang	1	1-2-2	1	1-2-2	1	1-1-1	1	1-1-1
Silkeborg	2	1-2-2	2	1-2-2	1	1-1-1	1	1-1-1
56. Silkeborg-Skanderborg								
Silkeborg	2	2-2-3	2	2-2-3	1	1-2-2	1	1-1-2
Svejbæk	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Laven	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Ry	2	2-2-3	2	2-2-3	1	1-2-2	1	1-1-2
Alken	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Skanderborg	2	1-2-3	2	1-2-3	1	1-2-2	1	1-1-2
57. Langå-Viborg								
Langå	2	1-1-1	2	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Ulstrup	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Bjerringbro	1	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1
Rødkærsbro	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Viborg	2	1-1-2	2	1-1-2	1	1-1-2	1	1-1-1
58. Viborg-Skive								
Viborg	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Stoholm	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Højslev	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
Skive	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1	1	1-1-1
59. Skive-Struer								
Skive	1	½-½-1	1	½-½-½	½	½-½-1	½	½-½-½
Vinderup	1	½-½-1	1	½-½-½	½	½-½-1	½	½-½-½
Struer	1	½-½-1	1	½-½-½	½	½-½-1	½	½-½-½
60. Struer-Hurup								
Struer	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Humlum	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Oddesund nord	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Uglev	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Hvidbjerg	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Lyngs	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Ydby	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Hurup	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
61. Hurup-Thisted								
Hurup	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Bedsted	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Hørdum	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Snedsted	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Sjørring	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½
Thisted	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½	½	½-½-½

Bilag 3: Banekapacitet og udnyttelse

Banekapacitet viser, hvor meget de enkelte strækninger maksimalt kan planlægges udnyttet, når der foruden infrastrukturen tages højde for typiske trafikeringsmønstre og køreplanmuligheder på de pågældende strækninger. Tal i parentes gælder tidsrummet udenfor myldretider.

Udnyttelsen for de kommende år (2008) er baseret på myldretimer i indgåede kontrakter. Skråstreg viser, hvis der er forskel på forskellige retninger.

Udnyttelsen på længere sigt (2018) er baseret på Trafikeringsmodellens resultater. De tre tal viser henholdsvis minimal, central og maksimal vurdering.

Farver viser udnyttelsen sammenholdt med kapaciteten:

	Manglende kapacitet
	Måske manglende kapacitet (dvs. kun i maksimal vurdering)
	Fuldt udnyttet kapacitet
	Ledig kapacitet

Tabel 3.1 Udnyttelse af banekapacitet 2008 og 2018

Betjening år 2018	Banekapacitet Kommende år (2008)		Banekapacitet Længere sigt (2018)		Udnyttelse offentlig servicetrafik	
	Passager	Gods	Passager	Gods	Kommende år (2008)	Længere sigt (2018)
1. Helsingør-Nivå	9	-	9	-	6	5-7-9
2. Nivå-Østerport	9	-	9	-	6/8	7-9-12
3. Østerport-København H	16	-	16	-	16	12-15-18
4a. København H-Kalvebod	12	-	12	-	8	8-10-15
4b. Kalvebod-Kastrup	10	2	10	2	8	8-10-15
5. Kastrup-Øresund midt	7	2	7	2	3	10-13-16
6a. København H-Hvidovre Fjern	12	-	12	-	11/12	10-14-17
6b. Hvidovre Fjern-Høje Taastrup	12 (11)	1 (2)	12	2	11/12	10-14-17
6c. Høje Taastrup-Roskilde	19 (18)	1 (2)	18	2	11/12	10-14-17
7. Roskilde-Køge	2½	-	2½	-	2	2-3-3
8. Køge-Haslev	2	-	2	-	2	2-2-3
9. Haslev-Næstved	2	-	2	-	2	1-1-2
10a. Roskilde-Lejre	8	-	8	-	3	2-3-4
10b. Lejre-Vipperød	3	-	3	-	3	2-3-4
10c. Vipperød-Holbæk	8	-	8	-	3	2-3-4
11. Holbæk-Kalundborg	2	-	2	-	1/2	1-1-2
12. Roskilde-Borup	9 (7)	1 (2)	9	2	7/9	7-9-12
13. Borup-Ringsted	9 (7)	1 (2)	9	2	7/9	7-9-11
14. Ringsted-Næstved	8	-	8	-	3/2	2-3-4
15. Næstved-Vordingborg	8	-	8	-	3/2	1-2-2
16. Vordingborg-Nykøbing F	3	-	3	-	3/2	1-1-2
17. Nykøbing F-Rødby Færge	2	-	2	-	½	½-½-½
18. Ringsted-Slagelse	8 (7)	1 (2)	8 (7)	1 (2)	4/3	4-5-7
19. Slagelse-Odense	6 (5)	1 (2)	6 (5)	1 (2)	4/3	3-3-4
20. Odense-Middelfart	5 (4)	1 (2)	5 (4)	1 (2)	4	4-4-6
21a. Middelfart-Snoghøj	6 (5)	1 (2)	6 (5)	1 (2)	5	4-5-5
21b. Snoghøj-Fredericia	4	1	4	1	3	3-4-4
22. Fredericia-Vejle	8	-	8	-	3/4	3-3-4
23. Vejle-Skanderborg	8	-	8	-	3	2-3-3
24. Skanderborg-Århus H	6	-	6	-	5	3-4-7
25. Århus H-Langå	4	-	4	-	4	2-2-3
26. Langå-Randers	8	-	8	-	2	2-2-2
27a. Randers-Hobro	5	-	5	-	2	1-1-2
27b. Hobro-Skørping	3	-	3	-	2	1-1-2
28. Skørping-Ålborg	3	-	3	-	3	2-2-3
29. Ålborg-Lindholm	4	-	4	-	3	3-3-3
30. Lindholm-Hjørring	2	-	2	-	2	1-2-2
31. Hjørring-Frederikshavn	2	-	2	-	2	1-1-1
32a. Fredericia-Taulov	4	1	4	1	2	1-2-2
33a. Snoghøj-Taulov	2	2	2	2	2	1-1-1
33b. Taulov-Kolding	6	2	6	2	4	2-3-3
34. Kolding-Lunderskov	6	2	6	2	3	2-2-3
35. Lunderskov-Bramming	5	-	5	-	2	1-2-2
36. Bramming-Esbjerg	6	-	6	-	4	2-2-3
37a. Lunderskov-Vamdrup	4	2	4	2	1	1-1-1
37b. Vamdrup-Vojens	1	1½	1	1½	1	1-1-1
37c. Vojens-Tinglev	7	2	7	2	1	1-1-1
38. Tinglev-Sønderborg	1	-	1	-	½	½-½-½
39. Tinglev-Padborg	½	2	½	2	½	½-½-½
40. Vejle-Herning	2	-	2	-	1,2	1-1-1
41. Herning-Holstebro	2	-	2	-	1,2	1-1-2
42. Holstebro-Struer	3	-	3	-	1,2	1-1-1
43. Odense-Ringe	3	-	3	-	3	3-4-4
44. Ringe-Svendborg	2	-	2	-	2	2-3-3
45. Århus H-Hornslet	2½	-	2½	-	2	2-3-3
46. Hornslet-Ryomgård	2	-	2	-	1	1-1-1
47. Ryomgård-Grenå	1	-	1	-	1	½-1-1
48. Bramming-Ribe	2	-	2	-	2	1-2-2
49. Ribe-Tønder	1	-	1	-	1	½-1-1
50. Esbjerg-Varde	2	-	2	-	2	2-2-2
51. Varde-Skjern	1½	-	1½	-	1	½-1-1
52. Skjern-Ringkøbing	2	-	2	-	1	½-1-1
53. Ringkøbing-Holstebro	1	-	1	-	1	½-1-1
54. Skjern-Herning	1	-	1	-	1	½-½-1
55. Herning-Silkeborg	2	-	2	-	2	1-2-2
56. Silkeborg-Skanderborg	2	-	2	-	2	2-2-3
57. Langå-Viborg	2	-	2	-	2	1-1-2
58. Viborg-Skive	2	-	2	-	1	1-1-1
59. Skive-Struer	2	-	2	-	1	½-½-1
60. Struer-Hurup	1	-	1	-	½	½-½-½
61. Hurup-Thisted	1	-	1	-	½	½-½-½

*Grafik: Punktum Design
Trykkeri: Vesterkopi*

ISBN: 87-91726-25-5

I Trafikplanen præsenteres et overblik over den offentlige servicetrafik. Der skitseres retningslinjer for statens indkøb af trafik efter udløb af gældende kontrakter. Der redegøres for kapaciteten på banenettet for at vurdere, hvor mange tog der kan køre på længere sigt. Endelig beskrives sammenhængen med den regionale og lokale planlægning af kollektiv trafik.

Trafikplan for jernbanen 2008-2018 er udarbejdet i henhold til Lov om trafikselskaber fra år 2006. Denne udgave sendes i høring hos regioner, kommuner og trafikselskaber i perioden 29. maj til 11. august 2008. Trafikstyrelsen opfordrer alle parter til at fremkomme med deres bemærkninger til høringsudgaven.

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk*

***Trafikplan for jernbanen,
bilagsrapport***

Århus, 13. juni 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 20. juni 2008 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Mødelokale 1,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

**Vedr. punkt nr. 13
Bilag nr. 1**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
12. juni 2008	1-47-70-2-07	Trine F. Pedersen	tfp@midttrafik.dk	87 40 82 89

Evaluering Midttrafiks takster og regler for lange rejser for handicapkørsel i kommunerne udenfor Århus Kommune

Baggrund

Fra 1. januar 2008 blev taksterne i Midttrafiks handicapkørsel ændret fra en zonetakst på 30 kr. pr. zone, hvor zonerne udgør de tidligere kommuner, til 3 kr. pr. km, dog minimum 30 kr. I forbindelse med harmoniseringen har administrationen forsøgt at få et mere ensartet takstsystem.

Med de nye takster i Midttrafik er der intet årsgebyr, som nogle af de andre trafikkselskaber har. Tidligere var der hos nogle af de fusionerende parter i Midttrafik også et årsgebyr.

Midttrafik har inddelt rejserne i tre kategorier:

- Korte rejser
- Mellemlange rejser
- Lange rejser

Korte rejser

Det er fra 0-50 km. Er rejsens længde indenfor dette interval, bliver kunden kørt direkte til sin destination.

Mellemlange rejser

Det er fra 51 – 100 km. Er kundens rejselængde er i dette interval, køres kunden til og fra nærmeste X bus/tog, hvor der bestilles handicapservice. Der er dog visse undtagelser i dette interval afhængigt af situationen. Findes der ikke handicapegnede busser/tog køres kunden hele strækningen i egen vogn. Der skal være en væsentlig besparelse ved at benytte X bus/tog, hvis ikke der er det, køres kunden i egen vogn. I forbindelse med en mellemlang rejse vil kunden ikke kunne opleve togsift undervejs.

Lange rejser

Det er fra 101 km. Til de rejser, som er over 100 km, benyttes altid handicapegnede busser/tog samt kørsel i lav vogn/liftvogn til og fra nærmeste handicapegnede station. Der vil dog være kørsel i Region Midtjylland, også hvis der ikke er mulighed for at tilrettelægge rejsen med brug af kollektiv trafik.

Takster for Movia, Sydtrafik og NT er angivet nederst i notatet.

Evaluering af taksterne i handicapkørsel i Midttrafik

Eksempler på korte, mellemlange og lange rejser og deres omkostning i 2008 set fra kunden, når der sammenlignes med takster i den kollektive trafik:

Fra	Til	Km	Pris med X bus/tog	2)	Pris med X bus/tog inkl. kørsel til og fra station med maks. 10 km's kørsel	Pris hvis kørt 3 kr./km og min. 30 kr. på hele turen
Viborg	Viborg	1	17	1)		30
Viborg	Viborg	5	17	1)		30
Århus	Århus	10	18	1)		30
Århus	Hørning	15	32	1)		45
Randers	Hadsten	16	32	1)		48
Århus	Skanderborg	26	38	1)		78
Randers	Rønde	34	44	1)		102
Århus	Randers	37	56	1)		111
Silkeborg	Herning	39	48	1)		117
Randers	Viborg	41	64	1)		123
Århus	Horsens	49	63	1)		147
Randers	Silkeborg	51	73	1)	133	153
Århus	Grenå	65	73	1)	133	195
Viborg	Horsens	82	105	1) og 3)	165	246
Århus	Skive	100	119	1)	179	300
Århus	Holstebro	120	144	1)	204	360
Århus	Ringkøbing	160	138	1)	198	480

1) med bus.

2) almindelig voksen billet.

3) via Silkeborg.

4) da kørslen er under 50 km anvendes ikke X bus/tog

Hvis kollektiv trafik anvendes (mellemlange og lange rejser), er der kørsel i lille vogn/liftvogn til og fra X bus/tog. Kommunen betaler da nettokørselsomkostningen for de to til- og frakørsler. Kunden betaler selv X bus-/togbilletten og almindelig takst for kørsel til/fra stationen (i tabellen antages det, at der er maks. 10 km. til stationen, så prisen bliver 30 kr. hver vej). For både kunden og kommunen er det billigere, når der benyttes tog/X bus, end hvis der køres med taxi/liftvogn hele vejen.

Egenbetalingen for kortere rejser inkl. tilslutningsrejser i Midttrafiks område i forbindelse med rejser, der tilrettelægges med X bus/tog i forhold til bruttoomkostningerne i 2007 og 2008 ses af tabellen på næste side. Det skal bemærkes, at tilslutningsrejser udenfor Midttrafiks område – fx i København – ikke er omfattet af Midttrafiks data, men udgør et ganske lille beløb, totalt set.

En sammenligning af taksterne med øvrig kollektiv trafik skal også tage højde for, at kunden med koordineret kørsel kommer tættere på på- og afstigningssted (dør-til-dør) end ved almindelig kollektiv trafik.

Kommune	Bruttoomk. pr. rejse 2007	Egenbetalingen pr. rejse 2007	Egenbetalingsgrad 2007	Bruttoomk.pr. rejse for jan. - maj 2008	Egenbetalingen pr. rejse for jan. - maj 2008	Egenbetalingsgrad jan. - maj 2008
Favrskov	278,50	55,83	20,0%	274,90	51,51	18,7%
Hedensted				324,93	56,37	17,3%
Herning	287,19	58,16	20,3%	330,43	60,22	18,2%
Holstebro	283,63	57,96	20,4%	268,21	52,55	19,6%
Horsens				238,69	44,37	18,6%
Ikast-Brande	328,39	60,60	18,5%	345,37	60,54	17,5%
Lemvig	298,60	55,70	18,7%	275,86	63,55	23,0%
Norddjurs	296,38	49,19	16,6%	288,91	57,34	19,8%
Odder	260,24	45,11	17,3%	290,41	49,94	17,2%
Randers	240,16	46,75	19,5%	254,15	45,93	18,1%
Ringkøbing-Skjern	327,73	59,04	18,0%	325,46	61,54	18,9%
Samsø	197,78	30,99	15,7%	171,57	35,08	20,4%
Silkeborg	245,02	49,59	20,2%	230,60	49,63	21,5%
Skanderborg	256,11	51,24	20,0%	229,69	45,20	19,7%
Skive	271,04	54,19	20,0%	262,99	54,05	20,6%
Struer	327,47	63,39	19,4%	308,42	63,15	20,5%
Syddjurs	303,11	51,06	16,8%	314,83	50,84	16,1%
Viborg	264,75	54,72	20,7%	259,13	53,99	20,8%
kom.gr.)	401,72	78,75	19,6%	421,96	87,38	20,7%
I alt udenfor Århus	287,17	55,87	19,5%	286,82	55,95	19,5%
kommunen)	199,36	17,54	8,8%	195,81	17,51	8,9%

Note: "I alt udenfor Århus Kommune" er Hedensted og Horsens Kommuner ikke medtaget for 2007 og 2008 for at tallene kan sammenlignes. De indgår ikke, da de begge havde kuponkørsel i 2007.

Egenbetalingsgraden (egenbetalingens andel af bruttoomkostningerne) rummer ikke de store forskydninger fra 2007 til 2008. I nogle kommuner er graden en anelse lavere, mens i andre er den lidt højere. Gennemsnitligt er de ens i 2007 og 2008. Det nye takstsystem har således ikke betydet, at kunderne selv er kommet til at betale mere for kørslen, hvilket var et emne, der blev udtrykt bekymring for i hørings svarene om det nye takstsystem i sommeren 2007, ligesom kommunernes andel heller ikke er steget.

Bruttoomkostningerne pr. tur er også i gennemsnit næsten ens. Der er naturligvis udsving fra kommune til kommune, som dels kan skyldes ændrede rejsemønstre, dels prisniveau for lokale vognmænd, som alt andet lige vil udføre en stor del af de lokale ture.

Følgegruppen for handicapkørsel og administrationen anbefaler, at taksterne fastholdes i 2009, idet der dog for rejser internt i Århus Kommune gælder de for buskørsel gældende takster. Hermed undgås, at kunderne får nye regler igen. I budgettet for handicapkørsel er indregnet, at kørselsudgifterne stiger som forventet for buskørslen med 4,6 %. Denne regulering gælder for kørslen indenfor Århus Kommune, men et nyt udbud af kørsel udenfor Århus Kommune forventes at give lavere priser i gennemsnit, idet en del af de nye vognmænd pt. har højere timepriser end de vognmænd, som erfaring med Planet-kørsel. Administrationen har dog ikke indregnet denne forventning i budgettet.

Evaluering af opdelingen i 3 kategorier af rejser

I de første tre måneder af 2007 og 2008 er der foretaget følgende antal rejser med bus og tog:

	Januar	februar	marts	I alt
Med tog og bus i 2007	22	27	36	85
Med tog og bus i 2008	14	26	25	65
I alt	36	53	61	150

Alt i alt er det ikke mange rejser, hvor tog og bus benyttes. Selv om både kundens og kommunens betaling er større, når der køres direkte, frem for når X bus/tog anvendes til en del af rejsen, er det vurderingen, at meromkostningerne ved at anvende direkte kørsel i større omfang er begrænsede. Følgegruppen for handicapkørsel og administrationen anbefaler derfor, at kategorien mellemlange rejser – 50-100 km – skal udgå og betragtes som korte rejser, hvor der ikke anvendes bus og tog.

Takster i andre trafikelskaber

Taksterne i Sydtrafik

Årsgebyr 300 kr. og 2 kr. pr. km dog min. 30 kr. Særlig nattakst efter fredag og lørdag nat 4 kr. pr. km. Kørsel udover 2 kommuner er med tog.

Taksterne i NT

Årsgebyr 355 kr. og 2,30 kr. pr km dog min. 27 kr. Der må køres i region Nordjylland og Midtjylland. Herudover er lange rejser med tog.

Takster og kørselsområde for trafikelskabet Movia

Det tidligere Storstrøms Amt:

1 - 2 kommuner	=	31 kr.
3 - 5 kommuner	=	62 kr.
6 - 8 kommuner	=	103 kr.
9 - 11 kommuner	=	155 kr.

Ved kørsel til adresser i de tidligere Vestsjællands- og Roskilde amter betales der iht. omtalte kommunepriser indtil den gamle amtsgrænse, og der tillægges et fast beløb på 50,- kr. pr. tur såfremt turen strækker sig 1-3 kommuner ind i naboamtet.

Såfremt turen strækker sig mere end 4 kommuner ind i naboamtet tillægges et fast beløb på 100,- kr. pr. tur.

Ved kørsel udover de tidligere Vestsjællands- og Roskilde amter - dvs. ture til adresser i Københavnsområdet og Nordsjælland, betales iht. nævnte kommune-priser til den gamle amtsgrænse, og der tillægges et fast beløb på 200,- kr. pr. tur.

Kørselsordningen kan ikke anvendes internt i naboamterne - dvs. alle ture skal starte eller slutte i det tidligere Storstrøms amt.

El-scootere kan medtages mod en ekstra egenbetaling på 50 kr. pr. tur.

Trappemaskiner kan bestilles og benyttes mod en ekstra egenbetaling på 135 kr. pr. tur.

Ledsagerbetalingen udgør 50 % af brugerens egenbetaling.

Der kan dog gratis medtages 2 egne børn under 12 år.

Det tidligere Vestsjællands Amt:

Hver deltager betaler 26 kr. kontant til chaufføren, for hver "gammel" kommune. El-scootere medbringes mod en ekstra egenbetaling på 50 kr.

Trappemaskiner kan benyttes mod en ekstra egenbetaling på 135 kr. Udgifter til bropassage og/eller færge-transport er ligeledes på egen regning.

I de kommuner der er tilsluttet Flextrafik, kan der bestilles kørsel til flere personer udover hjælperen. Disse personer betaler separat for turen efter gældende takster for åbne brugere.

Hovedstadsregionen:

Prisen for en tur beregnes ud fra den kortest mulige rute afrundet til nærmeste antal hele kilometer. Startgebyret er 35 kroner inkl. 10 kilometer. Herefter koster kørslen 3 kroner pr. kilometer. Dog kan prisen for en enkelt tur inden for Hovedstadsregionen maksimalt koste 100 kroner plus pris for tillægsydelse.

Ved kørsel udenfor Hovedstadsregionen koster kørslen 3 kroner pr. kilometer. Den nøjagtige pris oplyses ved bestilling, der er ingen maks. grænse.

Århus, 13. juni 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 20. juni 2008 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Mødelokale 1,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

**Vedr. punkt nr. 13
Bilag nr. 2**

Handicapkørsel - Midttrafik
 Forslag til ændringer af regler fra 1. januar 2009,
 fremført ved møde den 27. maj 2008.
 (Følgegruppen for handicapkørsel)

1-47-70-2-07
 11. juni 2008

	Forslag	Bemærkninger Kommuner	Bemærkninger DH	Bemærkninger Midttrafik	Begrundelse/bemærkninger
Ankemulighed	Der er ikke mulighed for at anke visitators afgørelse, men afgørelsen kan ankes til chefen for afdelingen, hvorunder visitationsområdet hører, og sidste instans er byrådet				Der er ikke nævnt noget om Ankemulighed i loven.
Antal ture pr. år?	Der skal ekstra information ud til visitatorerne om muligheden for tilkøb af ture. Det er en individuel vurdering fra visitatoren om der skal tilbydes ekstra ture. Der udarbejdes et ny visitationsskema				Der skal gøres opmærksom på, at det som tilbydes på nuværende tidspunkt, er lovens minimumskrav. Det er vigtigt at, hvis kunden har behov for ekstra ture, så er muligheden der. (Bedre information ved visiteringen)
Formål: Hvad må kunderne køre til?	Kørselsordningen udvides til at omfatte kørsel til lægeordineret svømning og ridning, genoptræning og fys. Endvidere kørsel til tandlæge.			Midttrafiks administration har pr. 13. juni 2008 besluttet ikke at spørge til turformål for at mindske kritik fra kunder og give en bedre service til kunderne. Svarer til praksis i Nordjyllands Trafikselskab og hos Movia. Gælder kørsel udenfor Århus Kommune. I Århus Kommune har kunderne mulighed for at blive visiteret til at bruge kørslen til fx genoptræning.	Lov om trafikselskaber § 11 stk. 1 "Trafikselskabet skal for svært bevægelseshæmmede over 18 år etablere individuel handicapkørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende. Vi formoder, at der er mange der kører til de nævnte forslag - de fortæller ikke hvad de skal til men opgiver blot naboadressen. Det kan vi jo ikke kontrollere. Kommunerne har efter

	Forslag	Bemærkninger Kommuner	Bemærkninger DH	Bemærkninger Midttrafik	Begrundelse/bemærkninger
					servicelovens § 117 mulighed for at yde tilskud til personer, som på grund af varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne har behov for befordring med individuelle transportmidler. Kommunernes afgørelser efter § 117 kan ikke påklages til anden administrativ myndighed. § 117 anvendes forskelligt i kommunerne.
Hvilke handicapgrupper kan medtages i kørselsordningen	Forslag om at udvide visitationen til også at omfatte blinde og svagtseende.				Kommunerne kan visitere de borgere de ønsker – ud over lovens målgruppe, som er bevægelseshæmmede.

	Forslag	Bemærkninger Kommuner	Bemærkninger DH	Bemærkninger Midttrafik	Begrundelse/bemærkninger
Kan der visiteres til ekstra chaufførhjælp? Hvem visiterer til ekstra chaufførhjælp?	<p>Visitationsskemaet skal ændres, således det fremgår, hvilke muligheder der er for tilkøb af ekstra service fra chaufføren for kørsel uden for Århus kommune</p> <p>Ligeledes skal minutprisen i forbindelse med tilkøb af service opgives på skemaet, således at kommunerne ved, hvad serviceminutter koster</p>				<p>Det er kommunen der visiterer, så behovet er kendt på forhånd, og tid er indregnet.</p> <p>Tiden og hjælpen skal fastlægges individuelt af visitator – enten for personen eller for bestemte adresser, hvis der ønskes mere tid til hjælp fra chaufføren.</p> <p>Som udgangspunkt får chaufføren 5 min. hver gang en kørestol skal af eller på. Mens der gives 1 min. til en rollator. (Interne rejser i Århus Kommune dog 3 minutter) I gennemsnit koster et serviceminut ca. 5,00 kr.</p> <p>Serviceydelse og ekstra minutantal skal være fastlagt i visitationen – eller aftales med kommunen efterfølgende.</p> <p>Forslaget dækker kun ved kørsel uden for Århus kommune, da chaufføren adskillige steder inden for Århus kommune ikke kan forlade vognen.</p> <p>(Der står ikke noget i nuværende udbuds materiale om tilkøb af ekstra service hos chaufføren - dette indføres i nyt udbudsmateriale)</p>
Pris for ekstra bagage?	Hvis der er så meget håndbagage, at det optager et ekstra plads i vognen, opkræves betaling svarende til en medrejsende voksen.				<p>I forbindelse med længere rejser kan chaufføren i tilfælde, hvor der ikke rejser en ledsager med, give hjælp til alm. bagage.</p> <p>Bagage inkluderer ikke indkøb, hvilket kunden/ledsager selv skal kunne håndtere.</p>

	Forslag	Bemærkninger Kommuner	Bemærkninger DH	Bemærkninger Midttrafik	Begrundelse/bemærkninger
					Bagagen må maksimum veje 11 kg. Vejer det mere skal det sendes på anden vis.
Driftsdøgn Mandag til torsdag Fredag Lørdag Søndag Helligdage	<p>Alle dage: 06.00 – 24.00</p> <p>Bestillingsmulighed kl. 8.00-20.00 dog driftsovervågning fra 07.00-23.00.</p> <p>For Århus kommune dog kl. 7.30-17.00 på hverdage og kl. 8.00-16.00 lørdage og søn- og helligdage. Driftsovervågning fra kl. 7.00-21.00, hvor der er mulighed for bestilling med 2 timers varsel, til spontantakst 50,00 kr. ud over alm. betaling</p>				<p>Jf. loven: ”..den tidsmæssige placering skal være indenfor normal buskøretid...”</p> <p>Senest afhentningstidspunkt kl. 24.00.</p> <p>DH ønsker åbningstid forøget, men vil fremsende prioriteringsliste</p>
Glemte sager/hittegods	Kørsel med glemte sager /hittegods er for kundens egen regning.				
Mellemlang rejse?	Afskaffes på forsøgsbasis fra 1. oktober 2008 Og evalueres efter april 2009				Vil give kunderne en bedre service og mulighed for at bestille kørsel 2 timer før mod 4 hele hverdage p.t.
Beskriv hvem man samarbejder med – (f.eks. DSB, Arriva Færgeselskaber mv.)	Midttrafik forlænger aftalerne med DSB/Arriva, XBUS, vognmænd i andre amter.				<p>Kommunen betaler når kunden ikke skal forlade vognen under transporten – fx Furfærgeren og Venøfærgeren (minus Samsø)</p> <p>Det bemærkes, der er følgende overfart mellem Region Midtjylland og Nordjylland:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Egense/Hals • Sundsøre/Hvalpsund • Thyborøn/Agger <p>Der tilrettelægges ikke kørsel på øer uden alm. kollektiv trafik</p>

	Forslag	Bemærkninger Kommuner	Bemærkninger DH	Bemærkninger Midttrafik	Begrundelse/bemærkninger
Særlige frister for bestilling af julekørsel?	I Oktober/november udsendes brev til vores bruger omkring bestilling af julekørsel. Model overvejes fortsat. Bestillingsfrist så sent som muligt i forhold til vognmænd. Husk at informere kommunerne, når der sendes informationer ud til alle kunderne – det er vigtigt, at kommunerne ved hvad der udsendes af informationer fra Midttrafik.				Løses med vognmænd og handicaporganisationerne.
Må kunden acceptere omvejskørsel?	Ja, max. 100 % dog altid min. 20 minutter. DH ønsker reduktion af omvejskørsel				Der er igangsat forsøg med reduktion af omvejskørsel for Region Midtjylland. Forsøget evalueres og erfaringerne her fra kan indarbejdes i serviceniveauet for handicapkørsel.
Orienterings pjecer og information	Midttrafik skal være bedre til at informere kommunerne når der sker ændringer				

Århus, 13. juni 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 20. juni 2008 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Mødelokale 1,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

**Vedr. punkt nr. 13
Bilag nr. 3**

Handicapkørsel - Midttrafik

Oversigt over regler og takster i 2008,
som foreslås videreført uændret i 20091-47-70-2-07
11. juni 2008

	Harmonisering i 2008 Basis
Hvem visiterer	Kommunerne visiterer, og Midttrafik indlægger data i IT system
Indgår handicapkørsel i kørselskoordinering?	Ja Hedensted beslutter administrationsmodel – koordineret eller ikke-koordineret.
Visiteres med gratis medhjælper?	Ja
Krav om påstigning sammen med kunde?	Ja
Mulighed for betalende gæster?	Ja, maks. 2
Krav om påstigning sammen med kunde?	Ja
Ganghjælpemidler? max. antal:	Maks. 2.
Kan mini-crosser medbringes?	Ja, mini-crosser medbringes dog indenfor størrelses-rammen. Maks. mål for crosser: 140 cm. x 70 cm. Max 300 kg. inkl. bruger

	Harmonisering i 2008 Basis
Tilbydes trappetjener? Vilkår for at få trappe- tjenerservice – f.eks. om visitation o.lign.	Der bliver ikke tilbudt trappetjener. Kun få vognmænd har.
Hvilken service skal chaufføren <u>mindst</u> levere? (f.eks. afhentning v. kantsten, gadedør mv.)	Gadedør til gadedør i gadeniveau. Chauffør skal give hjælp til gadedør. Dog i Århus fortsat fra kantsten til kantsten, fordi det vil have væsentlige økonomiske konsekvenser at ændre dette.
Må kunden have dyr med i vognen?	Ja, små dyr i tasker/transportkasser under forudsætning af, at de ikke optager en ekstra plads. Servicehunde og førerhunde medtages gratis – skal anføres i visitationen.
Årligt gebyr?	Intet årligt gebyr
Egenbetaling pr. km.	Århus Kommune: Uændret bustakster, også abonnements- og klippekort. Øvrige rejser: 3,00 kr. pr. km, dog minimum 30,00 kr., som dækker kørsel de første 10 km. Derefter 3,00 kr. pr. kørt km.
Betaling for gæster?	Maks. 2 betalende gæster + en visiteret /gratis ledsager. Gæster samme betaling som kunde.
Betaling for børn?	Maks. 2 børn under 12 år gratis kan medtages Børn fra 12-15 år betaler halv takst. Maks. 2 børn kan medtages
Beskriv en kort rejse? (hvor langt man må køre <u>uden</u> at blive henvist til togrejse/ X bus)	Op til 50 km. Bemærk: I forslaget til ændring af regler udgår kategorien mellemlange rejser – rejser fra 50 til 100 km. Hermed bliver en kort rejse op til 100 km.
Frist for bestilling af en kort rejse?	Århus Kommune: Dagen før inden kl. 16:00. Dog spontan mod 50,00 kr. gebyr. Øvrige kommuner: 2 timer før
Lange rejser Tilbyder Midttrafik Landsdækkende rejser	For rejser over 100 km, benyttes altid handicapegnede tog eller bus samt kørsel til og fra nærmeste handicapegnede station i lav vogn/liftvogn. Dog kørsel i Region Midtjylland også hvis der ikke er mulighed for at tilrettelægge rejsen med brug af kollektiv trafik.

	Harmonisering i 2008 Basis
Frist for bestilling af lang rejse?	4 hele hverdage. Ekskl. bestillings og rejsedagen. Telefontid: mandag til torsdag: 9.00-15.00, fredag 9.00-13.00
Tilbyder Midttrafik <i>Intern</i> kørsel i nabotrafikselskab og 3. trafikselskab?	Turen bestilles i Midttrafik. Bestillingsfrist som på lange rejser. Samme regler og takst som hjemtrafikselskab.
Dispenserer for tog?	Nej – dog fastholdes eksisterende dispensationer i det tidligere Ringkøbing Amt.
Rejsegaranti	<p>Hvis der er ventet på vognen mere end 15 min. kontaktes bestillingskontoret.</p> <p>Efter mere end 15. min. ventetid refunderes egenbetalingen.</p> <p>Efter aftale med bestillingskontoret kan der vælges mellem Midttrafiks forudbestilte vogn, eller man kan selv bestille en vogn. Hvis man selv bestiller en vogn, sendes taxakvitteringen til Midttrafik, som efterfølgende refunderer beløbet.</p> <p>Efter kl.:</p> <p>21.00 inden for Århus kommune og 23.00 uden for Århus kommune har Midttrafiks eksterne bestillingskontorer lukket. Derfor skal man selv ringe efter en taxa, hvis den forudbestilte taxa ikke er kommet efter 15.min.</p> <p>Taxakvitteringen fremsendes til Midttrafik til refusion</p> <p>For ture senere end kl. 2100 får chaufføren kundens telefonnummer.</p> <p>BCC (Bektras Callcenter) er åbent til kl. 23.00 for kunde/vognmandshenvendelse. Dog ikke for bestilling af ture efter kl. 20.00.</p>
Må kundens ønske til tidspunkt for kørsel forskydes i bestillingssituationen?	<p>Kørselstidspunktet kan forskydes inden for - 15/+ 45 min. Århus Kommune +/- 1 time Bemærk at ovennævnte forskydning er fra ØNSKET kørselstidspunkt og IKKE fra det tidspunkt som kontoret har opgivet som afhentningstidspunkt. Det er ønskeligt, at hvis kunden skal være fremme til et bestemt tidspunkt, at dette tidspunkt opgives ved bestilling af turen.</p> <p>Se i øvrigt præcision i afhentning og rejsegaranti</p> <p>Svarer til patientkørsel</p>
Præcision i afhentning	<p>Rejsegaranti – hvis service ikke overholdes – se ovenfor.</p> <p>Kunden skal være klar 5 min før, men må vente til 15. min efter aftalt tid. Inden for Århus Kommune kan kunderne vente op til + 15 min. Svarer til patientkørsel.</p>

	Harmonisering i 2008 Basis
Kontrakter – Varighed og udløb	<p>Århus Kommune : Kontrakt til 1.3. 2012.</p> <p>Udenfor Århus kommune: Kontraktudløb 31.12.2008 med mulighed for forlængelse.</p> <p>Nyt udbud fra primo 2009.</p>
IT-system	Planet anvendes, dog anvendes Trapeze Pass for Århus Kommune.
Afbestilling af kørsel på selve kørselsdagen i Århus Kommune	<p>Århus Kommune:</p> <p>Ved afbestilling på kørselsdagen fratrækkes turen, og der pålægges et gebyr på kr. 100,00 hvis afbudet modtages mindre end en time før kørselstidspunkt.</p>

Århus, 13. juni 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 20. juni 2008 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Mødelokale 1,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

**Vedr. punkt nr. 13
Bilag nr. 4**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
7. juni 2008	1-47-70-2-07	Grethe Hassing	gh@midttrafik.dk	87 40 82 48

Forbedring af kvalitet og presse for variabel kørsel

Efter den store udvidelse af variabel kørsel koordineret i IT systemet Planet pr. 1. januar 2008, har der været meget politisk fokus på og presse foranlediget af kunder og vognmænd i Horsens kommune og vognmænd fra det tidligere Ringkøbing Amt. Administrationen arbejder på en række tiltag for at forbedre kvaliteten og omdømmet. Vores hovedfokus primo juni er:

- At sikre, at kvaliteten er ok – med færre svigt i form af udeblevne og forsinkede vogne.
- At redegøre STRAKS for kritiske indlæg i pressen og kritik fra kunder og vognmænd
- At redegøre generelt for den kvalitet og den koordinering/økonomi, vi opnår.

Som nævnt i notat af 29. april 2008 har vi iværksat disse tiltag:

1. Sammen med Region Midtjylland gør vi en kontinuerlig indsats for at deres medarbejdere, både på kontoret i Holstebro og på sygehusene i regionen, har den nødvendige viden til at lave de rigtige bestillinger af kørsler. Vi arrangerer fx kurser efter behov. Vi har aftalt med regionen, at de vil finde en kontaktperson pr. Sygehus og ikke kun som i dag fælles for sygehusene i Vestjylland.
2. Vi følger personligt op på alle fejlbestillinger og forklarer dem, der laver fejlene, hvordan de undgår at lave dem i fremtiden – fx bestille til konkret afdeling og ikke til "Horsens Sygehus" som er ganske stort – og til "Bredgade 47" – ikke kun i Herning kommune, men med korrekt postnummer, da Bredgade kan findes i både Aulum og Herning.
3. Vi følger nøje med i om de udeblevne kørsler i højere grad sker hos bestemte vognmænd, i bestemte områder eller på bestemte tidspunkter og i bekræftende fald så fokuserer vi indsatsen der. Hvis der er vognmænd, der i særlig grad har problemer med at levere den vare, vi køber hos dem, sanktionerer vi med de redskaber, vi har til det formål. Vi har desuden været til møder med vognmænd enten hos dem selv eller hos Midttrafik for at forklare om systemet.
4. I løbet af kort tid udsender vi en ny informationspakke til alle vognmænd og specielt målrettede foldere til alle chaufførerne, kortfattede foldere der SKAL forefindes i bilerne.
5. Fra 1/5 – 2008 har vi tilført en normering yderligere, finansieret af Region Midtjylland/kommunekørslen, til vores driftsstyring. Dette tiltag har både det formål at følge endnu bedre med i den daglige drift, men også at have flere ressourcer til opfølgning på de problemer, der opstår.
6. Vi har fokus på køretiderne – for store køretider giver fx for tidlig aflevering, mens for kort køretid giver forsinkelser.

Som et led i ovenstående har vi hos Midttrafik pt. fokus på:

1. Straks at svare på kundehenvendelser og indlæg i presse. Statistik og vurdering af, om der er et mønster i henvendelserne, som der skal reageres på. Se sidst i notatet.
2. At ringe til kunde og sygehusafdeling, hvis vi ved en vogn er forsinket (i visse tilfælde er det ikke muligt, da vi ikke har/kan finde kundens telefonnummer).

3. At prøve at få bestilt returkørsel til strålepatienter med det samme, så Planet ved, at der kommer en ny tur, så vognen ikke sendes hjem med det samme. Der arrangeres møde mellem Århus Kommunehospital, Region Midtjylland og Midttrafik, for at aftale nærmere.
4. Efter en indkøringsperiode i starten af året har vi besluttet at følge mere op på svigt hos vognmænd. Beskrevet sidst i notatet.
5. At tilpasse parametre, så vognene får en større tendens til at vente på patienter fx i Århus, frem for at blive sendt retur.
6. Tilpasning af parametre, så færre kunder oplever 100% omvejstid på lange rejser. Vi har primo juni sat et nyt serviceniveau 7 i drift for Region Midtjylland, hvor planprisen for kunders omvejskørsel over 60 minutter stiger voldsomt. Det er testet, at omkostningerne kun stiger minimalt, men såvel forbedring for kunder som omkostningsstigning skal vurderes efterfølgende.
7. At producere generelle oversigter over koordinering og serviceniveau, telefonstatistik, og økonomi. Som kan bruges dels til forbedring af kvalitet, dels som generel information, dels som svar på enkelte henvendelser.
8. At invitere presse og andre til en demonstration af vores system, ligesom vi gerne kommer og demonstrerer – fx har Region Midtjyllands Forretningsudvalg på møde den 3. juni 2008 besluttet at invitere Midttrafik til et temamøde om den siddende patientbefordring.
9. Fortsat møder med kritiske vognmænd især fra Horsens og det tidligere Ringkøbing Amt. Herunder beregning af hvorfor Planet tilrettelægger konkrete ture ved brug af billigste, egnede, ledige vogn.

Vi har besluttet at gennemføre en kundeundersøgelse i områder, hvor der har været kritik.

Kvalitetssikring - minimere svigt hos vognmænd.

Fra og med 1/6 følger vi systematisk op på svigt hos vognmænd. Der er oprettet en database, som vedligeholdes og ajourføres, dvs. alle former for svigt skal registreres.

Det er meningen der skriftligt skal følges op over for vognmændene ved gentagne svigt, så det er vigtigt vi grundigt kan dokumentere alt. De oplysninger vi grundlæggende altid skal bruge er:

1. dato
2. klokkeslet
3. vognløb / evt. selskab
4. hvilken type svigt.
5. kort beskrivelse

Oversigt over kundeklager og udvikling.

Vi laver hver måned en oversigt over kundeklager inkl. rejsegaranti. Vi følger op på, om der sker en udvikling og om der er et mønster, som vi skal reagere på.

Århus, 13. juni 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 20. juni 2008 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Mødelokale 1,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

Vedr. punkt nr. 17

Vedtægter

Vedtaget på generalforsamlingen den 22-05-2008 med virkning fra 22-05-2008.

23-05-2008

Sag nr. 03/904

Dokumentnr. 18514/08

Sagsbehandler

John Christensen

Tlf. 35 29 83 24

E-mail: joc@arf.dk

VEDTÆGTER

Side 2

for

Trafikselskaberne i Danmark

Navn, hjemsted og formål

§ 1

- 1.1 Foreningens navn er Trafikselskaberne i Danmark.
- 1.2 Foreningens binavn er Foreningen For Danmarks Trafikselskaber, forkortet FFDT.

§ 2

- 2.1 Foreningens hjemsted er Københavns kommune.

§ 3

- 3.1 Foreningens formål er at give trafikselskaberne en platform, hvorfra de kan varetage deres fælles interesser. Det gælder dels fagligt, i form af et samarbejde og dels politisk, i form af et talerør.

Medlemmer

§ 4

- 4.1 Selskaber, der er oprettet i h. t. lov om trafikselskaber, kan blive medlemmer af foreningen.

Finansiering

§ 5

- 5.1 Selskaberne bidrager til foreningen, i henhold til et af bestyrelsen godkendt budget, i forhold til passagerindtægter.

§ 6

- 6.1 Den ordinære generalforsamling afholdes inden udgangen af hvert års maj måned. Generalforsamlinger indkaldes skriftligt af bestyrelsen med mindst 14 dages og højst 4 ugers varsel til hvert enkelt medlem.
- 6.2 Dagsordenen for den ordinære generalforsamling skal omfatte:
1. Valg af dirigent.
 2. Ledelsens beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år.
 3. Fremlæggelse af årsrapport med ledelses- og revisionspåtegning til godkendelse.
 4. Beslutning om anvendelse af overskud eller dækning af tab i henhold til den godkendte årsrapport.
 5. Behandling af forslag fra foreningens bestyrelse.
 6. Behandling af forslag fra foreningens medlemmer.
 7. Valg af medlemmer til bestyrelsen og valg af suppleanter herfor.
 8. Valg af revisor.
 9. Eventuelt.

- 6.3 Forslag, som et medlem ønsker behandlet på en generalforsamling, skal være foreningens bestyrelse i hænde senest 10 dage før generalforsamlingens afholdelse.
- 6.4 På generalforsamlingen har Movia 2 stemmer, de øvrige trafikelskaber hver én stemme. Alle beslutninger træffes med minimum fire stemmer.
- 6.5 Ændringer af vedtægter kan kun ske på en generalforsamling og kun, hvis det fremgår af generalforsamlingens indkaldelse, at der vil blive fremsat forslag herom.
- 6.6 For ændring af vedtægterne kræves 2/3 flertal blandt de fremmødte stemmeberettigede.

Bestyrelse

§ 7

- 7.1 Foreningen ledes af en på generalforsamlingen for et år ad gangen valgt bestyrelse på 7 medlemmer, bestående af selskabernes formænd samt næstformanden for Movia. For hvert bestyrelsesmedlem vælges på generalforsamlingen – for et år ad gangen – en suppleant. Genvalg af bestyrelsesmedlemmer og suppleanter kan finde sted. Hvert selskab kan indstille formanden til bestyrelsen og Movia næstformanden, samt en bestyrelsessuppleant.
- Bestyrelsen konstituerer sig med formand og en eller to næstformænd.
- 7.2 Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mere end halvdelen af dens medlemmer er til stede. Bestyrelsens beslutninger træffes ved almindeligt stemmeflertal. I tilfælde af stemmelighed

er formandens stemme udslagsgivende. Bestyrelsen fastsætter i øvrigt selv sin forretningsorden.

Side 5

Direktion

§ 8

- 8.1 Foreningens direktion ansættes og afskediges af bestyrelsen i "Fælleskontoret For Kollektiv Trafik", forkortet FFKT.

Tegningsret

§ 9

- 9.1 Foreningen tegnes af den samlede bestyrelse eller af et medlem af bestyrelsen i forening med direktøren.

Regnskab og revision

§ 10

- 10.1 Foreningens årsrapporter/regnskaber revideres af en (eller flere) på generalforsamlingen for et år ad gangen valgt statsautoriseret revisor. Genvalg kan finde sted.

§ 11

- 11.1 Foreningens regnskabsår er kalenderåret.
- 11.2 Foreningens første regnskabsår løber fra stiftelsen til 31. december 2008.

Møder

§ 12

- 12.1 Der afholdes et årligt møde, hvor trafikselskabernes bestyrelser inviteres til at deltage.

- 12.2 Der afholdes et årligt møde med formandskredsen, hvor udvalgsrepræsentanter fra henholdsvis KL og Danske Regioner inviteres til at deltage.

Side 6

Offentlighed

§ 13

- 13.1 Medmindre bestyrelsen i en konkret sag træffer anden beslutning under hensyntagen til foreningens eller dette samarbejdspartneres eller medlemmernes forretningsmæssige forhold, skal offentligheden have indsigt i foreningens forhold svarende til, hvad der følger af lov om offentlighed i forvaltningen.

Udtrædelse

§ 14

- 14.1 Kan ske med et halvt års varsel til udgangen af et kalenderår.

---o0o---

Således vedtaget på foreningens generalforsamling den 22-05-2008 og med virkning fra 22-05-2008.

Steen Møller

Thomas Kastup-Larsen

Knud Larsen

Finn Aaberg

Poul Vesterbæk

Leif Olsen