

Bilagsoversigt

- Pkt. Dagsordenoverskrift og bilagstitler (klik på bilagstitlen)**
- 1 Arbejdsprogram for køreplanlægning og udbud 2011/2012
 1. [Midttrafiks arbejdsprogram for køreplanlægning og udbud 2011/2012](#)
 - 2 Billettering i Aarhus
 1. [Rapporten "Chaufførbillettering eller selvbillettering - Pro et contra" fra konsulentfirmaet COWI](#)
 - 3 Ringkøbing Rutebilstation
 1. [notat om Ringkøbing Rutebilstation](#)
 2. [Brev af 10. august 2011 fra bestyreren på Ringkøbing Rutebilstation](#)
 - 4 Gratis kørsel for skoler og institutioner i Holstebro
 1. [bilag fra Holstebro kommune om omfattede busruter](#)
 - 5 Foreløbigt program for workshop om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder
 - 6 Disponering af bestyrelsespuljen 2011
 - 7 Mødekalender 2012 for Bestyrelsen og Repræsentantskabet for Midttrafik
 - 8 Harmonisering af åbningstid for telefonbestilling af handicapkørsel, Flextur og Tele-taxa
 - 9 Ændrede muligheder for at medtage kørestole i Flextur
 - 10 Orientering om samarbejde med FynBus og Sydtrafik om patientkørsel i Region Syddanmark
 - 11 Orientering om eventuelt tillæg til chauffører på delstrækninger af regionale busruter i Aarhus
 - 12 Orientering om presseomtale af vilkår om overenskomstforhold i Midttrafiks 25. udbud
 - 13 Orientering om benyttelse af gratis buskørsel til Karup Lufthavn
 - 14 Orientering om ændret praksis for billetkontrol i DSB
 - 15 Orientering om deltagelse i projekter, der skal bidrage til miljøvenlig omstilling i den kollektive transport
 - 16 Orientering om henvendelse fra Rejsekort A/S med ønske om foretræde for Bestyrelsen for Midttrafik
 - 17 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
 1. [indstik fra Skanderborg Kommune i den lokale ugeavis om kommunens kollektive trafik](#)
 2. [svar af 7. juli 2011 fra Transportministeriet vedr. busstoppesteder langs statsveje](#)
 - 18 Eventuelt

Højbjerg, 12. august 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 19. august 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 1

Dato 11. august 2011 Journalnr 1-30-75-1-11 Sagsbehandler Poul Masud e-mail pom@midttrafik.dk Telefon 87 40 82 25

Midttrafiks arbejdsprogram for køreplanlægning og udbud 2011/2012

Nr.	Projekt navn	Projekt beskrivelse	Formål	Kommune/region	I krafttrædelse
Justeringer af køreplaner ifm. implementeringen af Region Midtjyllands besparelser					
1	Regionale effektiviseringer	Justeringer og opfølgning på regionale besparelser	At følge op og foretage eventuelle justeringer på rutenettet, hvor noget ikke virker hensigtsmæssigt i forhold til kunden, busselskaber eller i forhold til region og kommuners ønsker.	Region Midtjylland	K11/K12
Justeringer af køreplaner ifm. implementeringen af Trafikplan Århus					
2	Trafikplan Aarhus	Justeringer og opfølgning på Trafikplan Aarhus	At følge op og foretage eventuelle justeringer på rutenettet, hvor noget ikke virker hensigtsmæssigt i forhold til kunden, busselskaber eller i forhold til region og kommuners ønsker.	Region Midtjylland Aarhus Kommune	K11/K12
Justeringer af køreplaner ifm. nyt bybusnet i Horsens					
3	Horsens bybusser	Justering og opfølgning på omlægninger i Horsens	At følge op og foretage eventuelle justeringer på rutenettet, hvor noget ikke virker hensigtsmæssigt i forhold til kunden, busselskaber eller i forhold til kommunens ønsker.	Horsens Kommune	K11/K12
Justeringer af køreplaner ifm. nyt bybusnet i Silkeborg					
4	Silkeborg bybusser	Justering og opfølgning på omlægninger i Silkeborg	At følge op og foretage eventuelle justeringer på rutenettet, hvor noget ikke virker hensigtsmæssigt i forhold til kunden, busselskaber eller i forhold til kommunens ønsker.	Silkeborg Kommune	K11/K12

Nr.	Projekt navn	Projekt beskrivelse	Formål	Kommune/region	I krafttrædelse
X bus projekter					
5	Nyt X-bus net	Udarbejdelse og implementering af nyt X-bus net.	udarbejdelse af et nyt og mere effektivt X-bus net	Region Midtjylland	Januar 2013
Herunder:					
A	918X Aarhus-Randers(-Hadsund-Aalborg)	Største pendlerrelation bør analyseres ift. standsende og x-busture (del af x-busprojekt). Randers-Hadsund-Aalborg (aftales med NT).	At sikre bedre forbindelser mellem Randers-Hadsund-Aalborg	Region Midtjylland	K12
B	913X/952X Aarhus-Silkeborg -	Næststørste pendlerrelation bør analyseres i forhold til standsede ture samt x-busture. Som en del af projektet bør området Galten-Harlev analyseres specifikt i forhold til pendling til Aarhus	At sikre bedre forbindelser mellem Aarhus og Silkeborg	Region Midtjylland	K12
C	Silkeborg	Muligheden for at lave et nyt x-bus kryds i Silkeborg med hhv. en øst-vest-akse (kun 952X). Og en nord-syd-akse (kun 960X) skal undersøges.	At sikre et mere effektivt Xbus system der er tilpasset kunders behov	Region Midtjylland	K12
Øvrige projekter					
6	Gennemgang af Djursland	Gennemgang af ruter på Djursland.	Etablering af et effektivt system i forhold til kunders behov og bedre sammenhæng med tog.	Region Midtjylland	K12
Herunder:					
A	Togforbindelser i Ryomgård	Bedre togkorrespondancer rute 352 i Ryomgård (under hensyntagen til samdriftskøreplan Odder-Grenå).	At sikre et mere sammenhængende kollektivt trafiktilbud på Djursland	Region Midtjylland	K12
B	Randers – Auning – Grenå	Bedre direkte forbindelser mellem Randers – Auning – Grenå	At sikre et bedre tilbud tilpasset kunders behov	Region Midtjylland	K12
C	Aarhus Nærbaner	Samdrift Grenå-Aarhus-Odder – med fokus på bus/togkorrespondancer i Ryomgård (352), Hornslet (319) og i Odder (306)	At sikre et bedre og mere sammenhængende tilbud	Region Midtjylland	K12
7	Flybus 925X	Analyse og revidering af flybus 925Xs ruteføring og kørselsform	Sikre en optimal betjening til lufthavn tilpasset kundegrundlag	Region Midtjylland	K12

Nr.	Projekt navn	Projekt beskrivelse	Formål	Kommune/region	I krafttrædelse
8	903X/103 Odder-Hou og 306 Horsens- Odder	Analyse og effektivisering af ressourcerne på 903X/103 Odder-Hou og 306 Horsens-Odder, så sidstnævnte styrkes for at skabe bedre forbindelse og tilpasning til København	Sikre bedre betjening i forhold til kundegrundlaget	Region Midtjylland	K12
9	Holstebro Bybusser	Analyse af nuværende system med henblik på etablering af nyt moderne bybussystem.	Udarbejdelse af nyt moderne bybussystem, som tilgodeser kunder i Holstebro. Kommunen ønsker en gennemgang af bybusnettet for ruteoptimering og inddragelse af nye bo-ligområder.	Holstebro Kommune	K12
10	Skive bybusser	Forsøg i Skive med minibus	Forsøg med tilpasset kapacitet i forhold til kundegrundlag	Skive Kommune	K12
11	Rute 72 (Holstebro-Vinderup-Sevel-Skive) og rute 260 (Holstebro-Borbjerg-Vinderup-Ejsing-Egebjerg)	Sammenlægning af rute 72 (Holstebro-Vinderup-Sevel-Skive) og 260 (Holstebro-Borbjerg-Vinderup-Ejsing-Egebjerg)	Sikre et enkelt og forbedret tilbud til kunderne	Region Midtjylland Holstebro Kommune	K12
12	Julenatbusser i Horsens Kommune	Omlægning af julenatbusser Horsens Kommune	Sikre bedre betjening i forhold til kundegrundlaget	Horsens Kommune	K11/K12 (fra december 2011)
13	Randers bybusser	I forbindelse med Partnerskabsaftalen mellem Randers Kommune, Nobina og Midttrafik i værksættes en række initiativer i projektet	At sikre et mere effektivt system, som kan tiltrække flere kunder til den kollektive trafik.	Randers Kommune	K12
Herunder:					
A	fremkommelighed	Gennemgang af nuværende bybussystem med henblik på mindre ruteudretninger	At sikre hurtigere og bedre fremkommelighed	Randers Kommune	K12
B	Regularitet	Implementering af kortere køretid og bedre regularitet igennem signalregulering og "grøn bølge"	At sikre hurtigere ruter, bedre regularitet og bedre korrespondancer	Randers Kommune	k12

Nr.	Projekt navn	Projekt beskrivelse	Formål	Kommune/region	I krafttrædelse
C	A-busruter	Udarbejdelse af forslag til A-busruter inkl. undersøgelser af, hvordan der kan frigøres materiel til at dække A-busruter. Muligheden for at oprette A-busrute med eksisterende materiel, hvor der er færre stop og kort rejsetid, samt evt. direkte forbindelse til Banegården	At sikre et hurtigt og effektivt tilbud tilpasset kundegrundlaget	Randers Kommune	K12
D	Bedre information	Undersøge muligheden for bedre information via eksempelvis enklere køreplaner og nye busoversigtskort.	Forbedring af information om betjening overfor kunden	Randers Kommune	K12
E	Korrespondancer	Analyse og forbedring af korrespondancer med den øvrige kollektive trafik (Regionalruter og tog)	Sikre bedre sammenhæng i det kollektive trafiktilbud	Randers Kommune	K12
F	Flextrafik	Analyse af muligheden for implementering af Flextrafik i områder og på tidspunkter, hvor der er lav benyttelse af busserne i nuværende system	Sikre tilpasning af kapacitet til kundegrundlaget	Randers Kommune	K12
G	Bybus-applikation	Udarbejde forslag til forsøg med bybus-applikation til smartphones til køb af kontantbilletter til bybusnettet i Randers	At sikre et kundevenligt billetsystem	Randers Kommune	K12
14	Effektivisering og harmonisering af regionale ruter med selvfinansiering under 45 - 50 %	Gennemgang af udvalgte ruter med henblik på effektiviseringer af kørslen, så højere selvfinansiering opnås	At sikre effektiv kørsel og høj selvfinansiering på ruterne	Region Midtjylland	K12
15	Gennemgang af Hedensted Kommune	Gennemgang af Hedensted Kommunes samlede kørselsudgifter med henblik på koordinering og effektivisering	At sikre koordinering og besparelser i den samlede kørselsudgifter	Hedensted Kommune	K12
16	Natbusser - Aarhus	Revision af natbus-konceptet i Aarhus - samarbejde med Aarhus Kommune	At sikre et koordineret tilbud i natbusbetjeningen tilpasset kundegrundlaget	Region Midtjylland	K11/12
17	Mixtur	Gennemgang af bus/tog korrespondancer på strækningen mellem Herning-Aarhus	At sikre bedre sammenhæng mellem bus og tog på strækningen Herning-Aarhus	Region Midtjylland/kommuner	K12

Nr.	Projekt navn	Projekt beskrivelse	Formål	Kommune/region	I krafttrædelse
18	Gennemgang af lokalruter og rabatruter i Lemvig Kommune	Gennemgang af lokalruter og rabatruter i Lemvig Kommune, såfremt man politisk beslutter at ændre skolestrukturen. Endelig afklaring forventes i oktober 2011	At sikre et sammenhængende lokalrutenet tilpasset ny skolestruktur	Lemvig kommune	K12
19	Gennemgang af lokal- og regionalruter i Brædstrupområdet	Gennemgang af lokal- og regionalruter især i Brædstrupområdet	At sikre et sammenhængende rutenet	Horsens Kommune	K12
20	Gennemgang af lokalruter og rabatruter i Skanderborg Kommune	Gennemgang af rabat- og lokalruter med henblik på effektivisering.	At sikre et sammenhængende lokalrutenet.	Skanderborg Kommune	K12
21	Lokalruter i Randers Kommune	Gennemgang af lokalruter i Randers Kommune. Gennemgangen vil danne grundlag for udbud til K12	Sikre et effektivt og sammenhængende rutenet i Randers Kommune	Randers Kommune	K12
22	Lokal- og rabatruter i Ringkøbing-Skjern Kommune	Gennemgang af rabat- og lokalruter med henblik på effektivisering. Ruterne vil danne grundlag for udbud til K12	Sikre et effektivt og sammenhængende rutenet i Ringkøbing-Skjern Kommune	Ringkøbing-Skjern Kommune	K12
23	Viborg bybusser	Analyse af nuværende system med henblik på etablering af nyt moderne bybussystem. Det nye system vil danne grundlag for udbud.	Udarbejdelse af nyt moderne bybussystem, som tilgodeser kunder i Viborg	Viborg Kommune	K12
24	Lokalruter i Struer Kommune	Gennemgang af lokalruter i Struer Kommune. Gennemgangen vil danne grundlag for udbud til K12	Sikre et effektivt og sammenhængende rutenet i Struer Kommune	Struer Kommune	K12
25	Lokalrute på Samsø Kommune	Gennemgang af lokalrute 131 på Samsø. Gennemgangen vil danne grundlag for udbud til K12	Sikre en effektivt betjening på Samsø	Samsø Kommune	K12
26	Lokalruter i Odder Kommune	Gennemgang af lokalruter i Odder Kommune. Gennemgangen vil danne grundlag for udbud til K12.	Sikre et effektivt og sammenhængende rutenet i Odder Kommune	Odder Kommune	K12

Nr.	Projekt navn	Projekt beskrivelse	Formål	Kommune/region	Ikrafttrædelse
Udbud					
27	Udbud af regionale ruter	Udbud af regionale ruter, omfatter gl. VAFT 3. udbud og gl. Aarhus Amt 3. udbud.	Udbud af regionale ruter	Region Midtjylland	K12
Herunder:					
A	Udbud af regionale ruter	Regionen, tidl. Århus Amt ruter (3. udbud)	Udbud af regionale ruter	Region Midtjylland	K12
B	Udbud af regionale ruter	Regionen, tidl. Viborg Amt ruter (3. udbud)	Udbud af regionale ruter	Region Midtjylland	K12
C	Udbud af regionale ruter	Regionen, tidl. Ringkjøbing Amt (7. udbud)	Udbud af regionale ruter	Region Midtjylland	K12
D	Udbud af regionale ruter	Regionen, flybus Århus-Billund	Udbud af regionale ruter	Region Midtjylland	K12
28	Udbud af lokale ruter i Randers Kommune	Udbud af lokale ruter i Randers Kommune	Udbud af lokale ruter i Randers Kommune	Randers Kommune	K12
29	Udbud af lokale ruter i Ringkøbing-Skjern Kommune	Udbud af lokale ruter og rabatruiter i Ringkøbing-Skjern Kommune	Udbud af lokale ruter og rabatruiter i Ringkøbing-Skjern Kommune	Ringkøbing-Skjern Kommune	K12
30	Udbud af Viborg Bybusser	Udbud af Viborg Bybusser	Udbud af Viborg Bybusser	Viborg Kommune	K12
31	Udbud af lokale ruter i Struer Kommune	Udbud af lokale ruter og rabatruiter i Struer Kommune	Udbud af lokale ruter i Struer Kommune	Struer Kommune	K12
32	Udbud af lokale ruter på Samsø Kommune	Udbud af lokalrute - Samsø Kommune	Udbud af lokalrute på - Samsø Kommune	Samsø Kommune	K12
33	Udbud af lokale ruter i Odder Kommune	Udbud af lokalrute i Odder Kommune	Udbud af lokalrute i Odder Kommune	Odder Kommune	K12

Højbjerg, 12. august 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 19. august 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 2

Midttrafik

Chaufførbillettering eller selvbillettering

Pro et contra

Juni2011

COWI A/S

Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

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

Midttrafik

Chaufførbillettering eller selvbillettering

Pro et contra

Juni 2011

Projektnr. p-75048
Dokumentnr.t jse-0003202
Version 1
Udgivelsesdato 24. juni 2011

Udarbejdet jse/nrja/mekr/thmo
Kontrolleret pv
Godkendt jse

Indholdsfortegnelse

1	Indledning og baggrund	3
2	Systembeskrivelser	4
2.1	Selvbillettering, Aarhus bybusser	5
2.2	Chaufførbillettering, Regionalruter, Aarhus	6
2.3	Chaufførbillettering, København	6
2.4	Chaufførbillettering Odense	7
3	Busindretning	8
3.1	Bybusser, Aarhus	8
3.2	Regionale busser, Aarhus	9
3.3	Bybusser, København	10
3.4	Odense Bybusser	10
3.5	Sammenfatning	11
4	Passagerernes oplevelse	12
4.1	Bybusser Aarhus	12
4.2	Regionalruter, Aarhus	13
4.3	Bybusser, København og Odense	13
5	Chaufførens arbejdsforhold	14
5.1	Arbejdsopgaver	14
5.2	Sikkerhed	15
5.3	Sikkerheden omkring pengehåndtering	18
6	Køre- og opholdstider	19
6.1	Registrering af betjeningstider	19
6.2	Vurdering af køre- og opholdstiden	25
7	Kontrol og snyd	27
7.1	Bybusser, Aarhus	27
7.2	Øvrige ruter, Midttrafik	28

7.3	Busser, Movia	29
7.4	Busser, Fynbus	29
7.5	Sammenfatning	29
8	Distribution og salgsomkostninger	32
8.1	Bybusser Aarhus	32
8.2	Regionale busser, Aarhus	32
8.3	Busser, Movia	32
8.4	Fynbus	34
8.5	Sammenfatning	34
9	Sammenligning	36
9.1	Fordele og ulemper, sammenstilling	36
9.2	Sammenstilling omkostninger	40
9.3	Selvbillettering eller chaufførbillettering	45
10	SMS-billetter	47
11	Rejsekort	48
11.1	Rejsekort og selvbillettering	48
11.2	Rejsekort og chaufførbillettering	49
11.3	Rejsekort alene	50
12	Udenlandske erfaringer	51
12.1	Berlin	52
12.2	Stuttgart	53
12.3	Hamburg	53

1 Indledning og baggrund

I de regionale busser i Aarhus billetterer chaufføren passagererne, når de stiger på bussen. Chaufføren kontrollerer passagerens billet eller kort, hvis han/hun allerede har en gyldig rejsehjemmel, sælger billetter og klippekort samt sælger og fornyer periodekort til rejser, der går ud over zone 1-4.

I bybusserne køber passagererne kontantbilletter i billetautomater i busserne. Klippekort og periodekort til rejser i zonerne 1-4 købes og fornyes i kortsalgsteder placeret rundt om i byen. Chaufføren medvirker ikke ved billetsalg (kan dog veksle sedler i nødstilfælde) eller kontrol af om passageren har gyldig billet.

Midttrafik ønsker at give kunderne den bedst mulige service, herunder et billetteringssystem og ind- og udstigning af busserne, der på samme tid sikrer en kort rejsetid og en lav andel af passagerer uden gyldig kort og billet.

Midttrafik ønsker endvidere som led i dette arbejde i samarbejde med Aarhus Kommune at etablere et grundlag til at vurdere det fremtidige billetteringssystem og har derfor anmodet COWI om at indsamle oplysninger om de to billetteringssystemer samt de billetteringssystemer, der anvendes i København og Odense. Der er endvidere indsamlet erfaringer fra tyske byer med forskellige billetteringssystemer.

Denne rapport har til formål at belyse positive og negative sider ved henholdsvis chaufførbillettering og selvbillettering på et fagligt grundlag. Det er ikke rapportens formål at pege på den ene billetteringsform som den, der bør anvendes, men alene at beskrive for og imod - pro et contra - de to billetteringsformer.

2 Systembeskrivelser

Passagerer i den kollektive trafik kan vælge forskellige kort og billettyper. De tre hovedgrupper af billetter og kort, som er tilgængelige med forskellige variationer er en kontantbillet, klippekort og periodekort. Kontantbilletten anvendes typisk til en enkelt selvstændig rejse. Klippekort anvendes typisk i forbindelse med rejser, der foretages hyppigt, men ikke dagligt. Periodekortet, der er den billigste rejseform anvendes typisk ved hyppige daglige rejser. Tabel 2.1 viser passagerernes fordeling på hovedbilletter i de 4 trafiksystemer, som er beskrevet i det følgende. I rapporten er der fokus på salget af kontantbilletter, som anvendes af 9-22% af passagererne i de enkelte systemer. Baggrunden for andelen af kontantbilletter er høj i de regionale ruter i Midttrafik er, at en større del af rejserne er rejser (typisk længere) med lav hyppighed end i bybussystemerne, hvor der er flere faste kunder, der rejser hyppigt og bruger bybussystemerne til/fra arbejde og til rejser i byerne i øvrigt.

Tabel 2.1 Passagerernes fordeling på hovedbilletter

	Aarhus Bybusser	Midttrafik, regionale ruter	Movia TH (Hovedstads- området)	Odense Bybusser
Kontant- billetter	16 %	22 %	9 %	20 %
Klippekort og lign.	34 %	31 %	33 %	9 % ¹⁾
Periodekort	50 %	48 %	58 %	71 % ²⁾
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %

1) Indeholder kvik- og turkort

2) omfatter også rejser på DSB-billetter (Bus & Tog-takstsamarbejdet).

I det følgende er billetteringssystemet i de kollektive trafiksystemer beskrevet nærmere.

2.1 Selvbillettering, Aarhus bybusser

I bybusserne i Aarhus skal passagererne billettere sig selv efter indstigning. Dette foregår enten ved at købe en kontantbillet i en automat i bussen eller ved at stemple forudkøbt klippekort. En tredje mulighed er at medbringe et gyldigt periodekort udstedt på et kortsalgssted. Endelig er det muligt at anvende kontantbilletter eller kort brugt på tidligere rejse (f.eks. togrejse, eller omstigning fra anden bus).

Kontantbilletterne udstedes i automater af mærket Höft & Wessel. Automaterne kan modtage betaling i form af kontanter (mønter) og betalingskort. Stort set alle betalingskorttyper kan anvendes.

Automaterne sælger ikke klippekort, da de beløb, der skal hæves for nogle klippekort er større end det beløb, det er tilladt at hæve på betalingskort uden brug af pin-kode. Det er fravalgt at lade passagerer taste pin-koder, da det vil være nemt for andre at se pinkoden i en bus, hvor passagererne står tæt sammen omkring automaten.

Klippekort kan købes på et af de 157 salgssteder, der er fordelt over hele Aarhus Kommune. Klippekort klippes i en klippekortsmakulator (type Almex M) som er placeret i bussen i nærheden af billetautomaten. I ledbusser er placeret 2 klippekortsmakulatorer, en ved indgangsdøren i den forreste del af bussen og en i leddet mellem bussens for- og bagdel. I almindelige busser, er der kun en enkelt makulator.



Figur 2.1: Almex M (makulator)

Periodekort kan udstedes eller fornyes på www.midttrafik.dk eller et af de 10 periodekortsalgssteder, der er i Aarhus.

Midttrafik vil opstille billetsalgsautomater ved 10 større stoppesteder. Det skal udover at købe kontantbilletter også være muligt at købe klippekort i automaterne.

2.2 Chaufførbillettering, Regionalruter, Aarhus

I regionalruterne foretager chaufføren kontrol og salg af kontantbilletter, klippekort og periodekort ved indstigning.

Salget foretages vha. billetmaskiner af mærket Scanpoint (type MKII+) se Figur 2.2.



Figur 2.2: Scanpoint Billetmaskine

Kontrol af gyldig rejsehjemmel foretages visuelt ved at chaufføren ser passagerens kontantbillet, klippekort, hvis det allerede er klippet, eller periodekort. Er klippekortet ikke klippet foregår billetkontrollen auditivt, idet chaufføren kan høre, at passageren klipper kortet en eller flere gange i klippekortsmakulatoren (AlmexM, se Figur 2.1). Ugyldigt klippekort afvises af makulatoren, der giver en akustisk advarsel. Samme signal gives, hvis kortet ikke kan klippes f.eks. fordi det er bukket, opbrugt eller klippet skævt.

2.3 Chaufførbillettering, København

I bybusserne i København og øvrige busruter i Movia H (Hovedstadsområdet) foretager chaufføren salg af kontantbilletter samt visuel kontrol af kontantbilletter og klippekort (ved omstigning) samt periodekort. Kontantbilletter udstedes på Almex F-maskiner (se Figur 2.3), der ved udstedelsen forsyner fortrykte billetteruller med stempel med dato, tidspunkt og zonenummer.



Figur 2.3: Almex F-billettertrykker

Passagererne klipper klippekort i klippekortmakulator (Almex M Figur 2.1), der er placeret mellem de to indgangsdøre forrest i bussen. Chaufføren kan høre hvorvidt en passager fortager et klip i makulatoren og om klippekortet er gyldigt. Hvis klippekortet ikke er gyldigt giver automaten et akustisk advarselssignal.

2.4 Chaufførbillettering Odense

I Odense anvendes elektronisk billetteringsudstyr og elektroniske kort af fabrikatet Buscom. Chaufføren har en billetmaskine (se Figur 2.4), hvorpå han udsteder kontantbilletter. Chaufføren kan endvidere tage mod betaling og udstede billetter ved hjælp af et elektronisk kort, der holdes hen til billetmaskinen. Endelig kontrollerer Chaufføren periodekort visuelt.



Figur 2.4: Buscom billetmaskine

10-turskort, Kvik-kort og værdikort anvendes ved at kortet læses på en kortlæser (se Figur 2.5). De elektroniske kort kan fyldes op på 23 kortsalgssteder i Odense. Kvik-kortet, der i store træk svarer til et klippekort gyldigt til rejse med et fast antal zoner (3,4,5,6,7, osv), fungerer dog således at det beløb, man rejser for trækkes månedligt via PBS. Chaufføren kan høre, når et kort læses korrekt og godkendes på kortlæseren. Ved omstigning valideres kortet igen af kortlæseren.



Figur 2.5 Buscom kortlæser

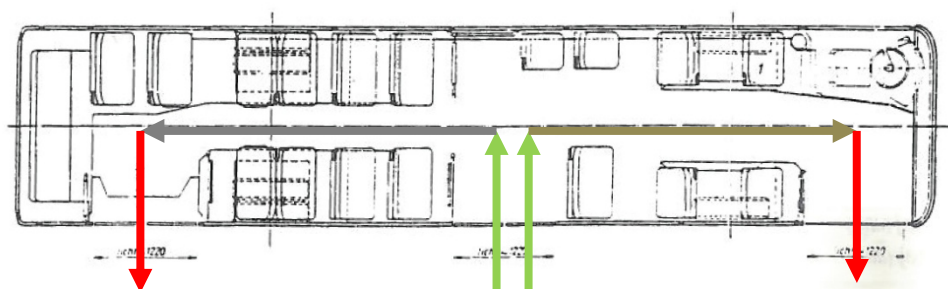
3 Busindretning

Indretningen af busserne er afhængig af billetteringssystemet, hvis man vil sikre at passagerernes bevægelser i bussen bliver optimal og lette ind og udstigning og derved reducere opholdstiden ved stoppestederne.

Illustrationerne, der er anvendt i afsnittet viser alene principperne omkring ind- og udstigning samt passagerflowet i de enkelte bustyper og er ikke eksempler på den faktiske indretning af busserne.

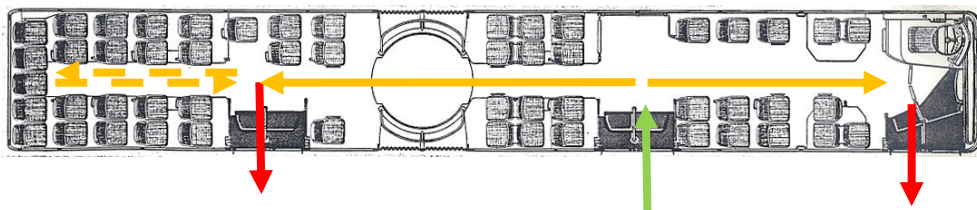
3.1 Bybusser, Aarhus

I busser med 2 døre (for- og bagdør) sker indstigning ad bagdøren. Billetautomat og klippekortsmakulator er placeret på bussens bagperron. Efter endt billettering går passageren fremad i bussen mod udgangsdøren der er foran i bussen ved chaufføren. Ved denne indretning sikres god plads til hurtig indstigning, idet bagperronen kan rumme mange passagerer. Samtidig er der en entydig bevægelsesretning i bussen, fremad mod udgangsdøren. Midtergangen skal imidlertid være ekstra bred for at sikre at passagererne kan komme igennem bussen, når de kun kører korte strækninger (Mulighed for at passere stående passagerer). I praksis betyder det, at der i bussens ene side kun er plads til en enkelt række sæder.



Højgulvsbusserne med 2 døre erstattes i disse år med lavgulvsbusser med 3 døre. I disse busser sker indstigning ad midterdøren, hvor der er etableret en perron, hvor billetautomat og klippekortsmakulator er placeret. Udstigning sker ad fordør og bagdør. Denne indretning sikrer plads til indstigning, da der er plads på perronen til at opfange påstigerne ved stoppestederne. Der er 2 bevægelsesretninger i bussen: fra midterdør mod fordør og fra midterdør mod bagdør. At passagerstrømmen fra Midterperronen kan foregå i 2 retninger medfører at

behovet for gangplads er mindre, og der kan derved etableres dobbeltsæder i begge sider af bussen. Fremover forventes alene anskaffet busser med dobbelt bagdør, da udformningen af udgangen ved en enkelt bagdør ikke er specielt behagelig at benytte for passagererne, hvorfor mange ikke går bagud i bussen.



I ledbusser er der 1 indgangsdør,. Ved indgangsdøren er etableret en perron, hvor billetmaskinen er opsat sammen med en klippekortsmakulator. Passagererne kan fra midterperronen bevæge sig fremad i bussen eller bagud mod en af de 2 udgangsdøre for eller bag.

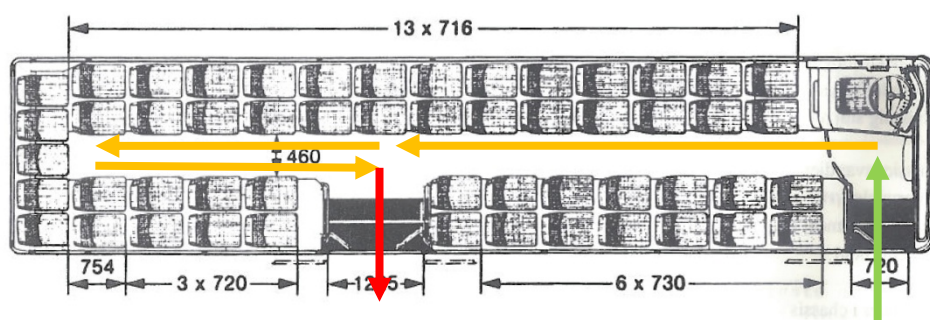
Barnevogne og kørestole benytter midterdøren til både ind- og udstigning.

I alle busser kræver billeautomaten plads, både i sig selv og til ekstra plads på perronen. Dette betyder for de fleste bustyper, at antallet af siddepladser reduceres med 4.

I forbindelse med ønsket om at gøre opholdstiden ved stoppestederne så kort som mulig har Midttrafik gennemført forsøg med indstigning af bag- og midterdøre og udstigning af alle døre på linje 8 i Aarhus.

3.2 Regionale busser, Aarhus

I de regionale busser (12m, 13,7m og ledbusser) sker indstigning ad fordøren og udstigning ad 1 eller flere midter- og bagdøre. I enkelte ældre busser er der kun en enkelt fordør og en enkelt midterdør. De fleste busser har dobbelte for- og midterdøre. Ved indstigning ad fordøren passeres chaufføren, der sælger eller kontrollerer billetter og kort. Passagerflowet i bussen går fra fordør til midter- og bagdøre. I busser med midterdør, skal passagerer fra den bagerste del af bussen returnere og gå 'imod strømmen' ved udstigning. Dette kan betyde, at passagererne ikke benytter de bagerste siddepladser i samme omfang som de forreste.

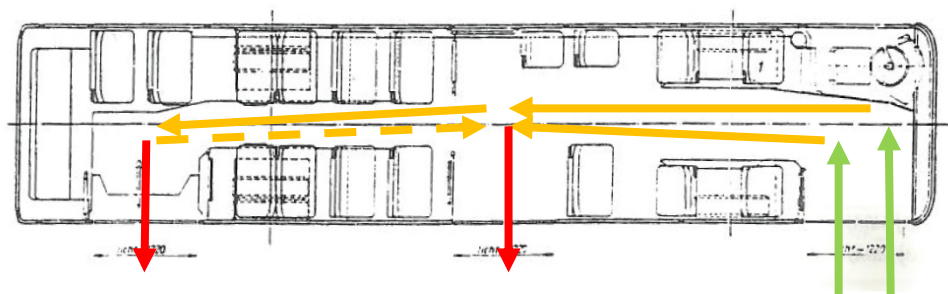


Denne indretning giver mulighed for flere siddepladser end indretningen, der anvendes ved bybusserne i Aarhus. Antallet af siddepladser kan øges yderligere ved at anvende enkelt fordør og enkelt midterdør. Ind- og udstigning forsinkes derimod, når en sådan løsning anvendes.

Busserne er højgulvs busser, hvorfor kørestole ikke kan anvende busserne og det er forbundet med stort besvær at få en barnevogn ind i bussen. I enkelte busser er der heller ikke plads til en barnevogn, da der ikke er nogen perron.

3.3 Bybusser, København

Bybusserne i København er alle lavgulvsbusser eller laventrebusser med 3 døre. Den typiske dørkombination er dobbelt fordør, dobbelt midterdør og enkelt bagdør, i nogle tilfælde dobbelt bagdør. Indstigning sker ad fordøren og udstigning sker ad midter- og bagdøre. Barnevogne og kørestole benytter midterdør til både ind- og udstigning.

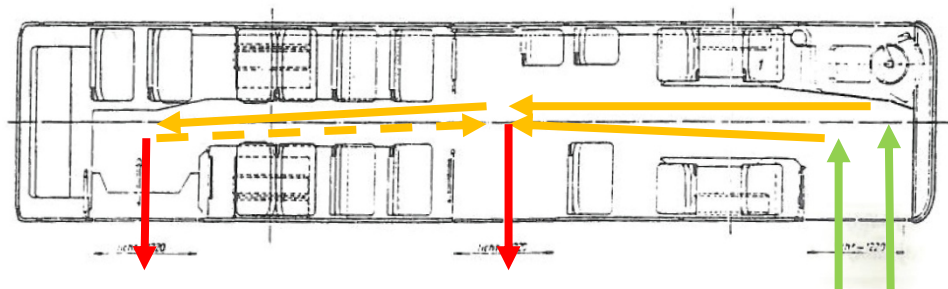


Indstigningen forgår i 2 kanaler, en der bevæger sig tæt forbi chaufføren og én, der bevæger sig forbi klippekortmakulatoren gennem den bagerste fordør (dør 1B). Disse to strømme skal flettes sammen efter billettering, hvorfor der skal være god plads i midtergangen bag chaufføren for at sikre hurtig indstigning og cirkulation i bussen. I lavtgulvsbusser kan det være svært at tilvejebringe god plads her, da hjulkasserne til de styrende hjul er placeret her.

Er der kun enkelt bagdør vælger nogle passagerer fra bussens bagerste del at benytte midterdøren, da trinene ved bagdøren er høje og vanskelige at gå ned ad. Herved opstår der en modstrøm internt i bussen i forhold til den generelle passagerflow i bagudgående retning.

3.4 Odense Bybusser

De fleste bybusser i Odense er lavgulvsbusser eller laventrebusser med 3 døre. Den typiske dørkombination er dobbelt fordør, dobbelt midterdør og enkelt bagdør. Indstigningen foretages som i København ad fordørene. Udstigning foregår ad midter- og bagdøre.



Indstigningen forgår i 2 kanaler, en der bevæger sig tæt forbi chaufføren, hvor billetmaskine og kortlæser er placeret og en (ad dør 1B), hvor samme kortlæser også kan nå fra. Disse to strømme skal flettes sammen efter billettering/kontrol, hvorfor der skal være god plads i midtergangen bag chaufføren for at sikre hurtig indstigning og cirkulation i bussen. I lavtgulvsbusser kan det være svært at tilvejebringe god plads her, da hjulkasserne til de styrende hjul er placeret her.

Enkelte ældre busser har kun dobbeltdør bagerst i bussen i tilknytning til en bagperron. I disse busser skal passagererne bevæge sig gennem hele bussen for at stige ud.

3.5 Sammenfatning

Selvbetjeningsudstyr kræver plads både i sig selv og foran udstyret således at passagererne kan komme til det. I bybusserne i Aarhus er 'omkostningen' ved at indrette bussen til billetautomat, at antallet af siddepladser er reduceret med 4 i den enkelte bus.

I busser med chaufførbillettering kan det være et problem at skabe tilstrækkeligt flow internt i bussen og derved sikre at passagererne hurtigt kan komme ind i bussen. Skal der skabes et godt flow fra fordøren og ind i bussen kan det være nødvendigt at begrænse antallet af siddepladser i den forreste del af bussen. I lavgulsbusserne er gangarealet dog begrænset og defineret af hjulkasserne til de styrende forhjul.

4 Passagerernes oplevelse

4.1 Bybusser Aarhus

Passageren, der benytter en bybus i Aarhus, er overladt til sig selv. Chauffør og øvrige passagerer kan i et vist omfang vejlede passageren i bussen. Passageren skal som førstegangsbruger lære systemet at kende og da dette adskiller sig fra billetteringssystemer i det øvrige Danmark kan passageren ikke drage nytte af eventuelle erfaringer herfra.

Er billetteringssystemet først indlært hos passageren vil han/hun opleve et system, hvor der ikke er pres på at komme ind i forbindelse med billetteringen. Der står ikke flere passagerer bagved, der presser på for at komme ind i bussen, mens man billetterer hos chaufføren og passagererne i bussen sidder ikke og venter på at komme videre. Købet af kontantbilletten skal dog ske så hurtigt som muligt efter påstigning, så der kan opstå et pres fra andre passagerer, der også ønsker at købe billet eller klippe klippekortet omkring billetmaskinen og klippekortsmakulatorerne. Hvis passageren bruger periodekort, skal kortet ikke hentes frem ved påstigning, men passageren skal naturligvis sikre sig, at han/hun har kortet med på turen.

På den negative side kan peges på, at køb af kontantbilletter enten kræver mønter eller et betalingskort. Automaten kan give mønter tilbage, hvis passageren ikke har lige penge, men den kan ikke tage sedler. Chaufføren kan dog i nødstilfælde veksle sedler til mønter. Endvidere medfører selvbilletteringen, at passageren i de fleste tilfælde skal bevæge sig rundt i bussen, mens den kører, da chaufføren sætter i gang så snart alle passagerer er steget på og af. Dette kan især for ældre og dårligt gående opfattes som en stor gene. I de fleste tilfælde kan passageren vælge at gå fremad i bussen. Bevægelse fremad i bussen vurderes at være den bedste bevægelsesretning, når bussen accelererer, decelerer og kører, da passagerens syn bevidst eller ubevidst kan følge bussens bevægelser og hjernens perception af bussens bevægelser kan hjælpe passageren med at bevæge sig i bussen uden at falde.

På den negative side kan endvidere peges på, at der ved indstigning ad bag- eller midterdør ikke opnås øjenkontakt med chauffør eller øvrige passagerer. Chaufføren har derved ikke mulighed for at begrænse urolige elementer i bussen og evt. frasortere nogle passagerer, der er uønskede. For passagererne i bussen kan det være vanskeligt at få øje på f.eks. ældre passagerer, som har behov for en siddeplads. Den sidste problemstilling er mest udtalt i busser, hvor indstigning

kun kan foregå ad bagdøren, mens det i busser med indstigning ad midterdør er muligt for passagererne i den bagerste del af bussen at se om en anden passager har behov for en siddeplads.

4.2 Regionalruter, Aarhus

Ved indstigning ad fordøren bliver passageren mødt af chaufføren, der sælger billetter og kort og kan vejlede passageren i hvilken billet og hvilke kort, der kan anvendes på den rejse, passageren er i færd med at starte på. Chaufføren sælger alle slags billetter og kort (med undtagelse af 2-klipskort) og kan forny periodekort (Der er dog ikke salg af periodekort til zone 1-4, Aarhus). Chaufføren tager imod betaling i sedler og mønter, men ikke betalingskort og chaufføren kan give tilbage, hvis passagererne ikke har lige penge.

Efter endt billettering går passageren ned gennem bussen mod udgangsdøren midt i eller bag i bussen. Passagererne kan i mange tilfælde finde en siddeplads inden chaufføren sætter i gang, mens bussen holder stille. Hvis bussen sætter i gang sker bevægelsen bagud i bussen modsat kørselsretningen. Bevægelse bagud i bussen under kørsel, acceleration og deceleration vurderes at være mindst hensigtsmæssig, da passageren har sværere ved at følge bussens bevægelser og dermed har vanskeligere ved at bevæge sig i bussen.

4.3 Bybusser, København og Odense

Passagererne stiger ind ad bussens fordøre, hvor chaufføren kontrollerer allerede udstedte billetter og kort eller passageren klipper klippekortet i makulatoren, der er placeret mellem de to døre. I Odense fører passageren det elektroniske kort forbi kortlæseren. Chaufføren kan sælge kontantbilletter og give penge tilbage, hvis passageren ikke har lige penge. Hvis passageren ønsker at benytte klippekort eller periodekort som betaling for sin rejse skal disse være købt eller fornyet på et af kortsalgsstederne. Efter endt billettering bevæger passageren sig ned i bussen, bagud i kørselsretningen. Passageren kan ofte finde en siddeplads inden busser sætter i gang fra stoppestedet og slipper i forbindelse med indstigningen for at bevæge sig, mens bussen kører, hvilket er en fordel for ældre og dårligt gående. Sætter bussen i gang inden passageren har fundet en siddeplads, skal passageren bevæge sig modsat bussens kørselsretning. Bevægelse bagud i bussen under kørsel, acceleration og deceleration vurderes at være mindst hensigtsmæssig, da passageren har sværere ved at følge bussens bevægelser og dermed har vanskeligere ved at bevæge sig i bussen.

5 Chaufførens arbejdsforhold

5.1 Arbejdsopgaver

Buschauffører skal både holde øje med trafikken og passagerer. Chauffører skal kunne manøvrere en bus gennem trafikken og samtidig sikre, at køreplanen overholdes. Dette kan være udfordrende, ikke mindst i myldretiden, hvor der er mange passagerer og mange trafikanter.

Buschauffører har dagligt kontakt med mange kunder, og derfor skal chauffører være serviceminded og kunne tackle forskellige situationer, såsom konflikter i forbindelse med billettering, eller hjælp til passagerer som skal have hjælp til at finde deres bestemmelsessted.

Arbejdsopgaverne kan variere alt efter hvilken billetteringsform, der anvendes. Det skyldes at chaufførens billetfunktion i nogle tilfælde er fjernet, hvilket giver mere tid til øvrige opgaver. Derudover kan skriftligt informationsmateriale, information på skærme og lignende, aflaste chaufføren i forbindelse med at skulle give serviceoplysninger til passagererne.

Varierede takstsystemer (f.eks. DSB-billetter med omstigningszoner, DSB-orangebilletter uden omstigning) og salgskanaler (herunder print-selv billetter og SMS-billetter) stiller herudover store krav til chaufførernes kendskab til de forskellige billetsystemer.

5.1.1 Bybusser, Aarhus

Selvbilletteringen i Aarhus foregår uden chaufførens medvirken. Chaufførerne skal dog stadigvæk kunne veksle passagerernes pengesedler, men den egentlige pengehåndtering er begrænset til vekselpenge. Den daglige kontakt med passagererne er dog ikke fjernet, og chauffører skal stadig guide passagerer til deres bestemmelsessted, hvis de har behov for det.

5.1.2 Regionalbusser, Aarhus og bybusser i København

Chaufførbilletteringen betyder at buschaufførerne i de regionale busser i Aarhus og busserne i København skal billettere passagerer. Forskellen mellem regionalbusserne og bybusserne er, at passagerer kan købe klippekort i regionalbusserne og forny periodekort til rejser, der går ud over zone 1-4. I København sælges kun kontantbilletter.

5.1.3 Odense, bybusser

Chaufførerne i Odense sælger kontantbilletter til passagererne og foretager auditiv kontrol af at passagererne "bipper" sig ind, når de rejser på det elektroniske kort, der bruges på Fyn. Herudover foretager chaufførerne kontrol af passagerer, der anvender DSB-kort eller -billetter til busrejsen ifm omstigning.

5.1.4 Afregning

Chaufførerne i de regionale ruter i Aarhus, samt bybusserne i København og Odense skal afregne salget af kort og billetter. I de regionale ruter i Aarhus og bybusserne i Odense foregår denne afregning på baggrund af det salg der er registreret i billemaskinerne. I København foregår afregningen ved at chaufføren køber nye billetruller for sin pengebeholdning. Købet foregår i automater, der er opstillet i chaufførlokalerne og garagerne.

5.2 Chauffør sikkerhed

Det har ikke været muligt at fremskaffe statistikker om undersøgelser, der direkte belyser forskellighederne omkring chauffør- og passagersikkerhed imellem de to billetteringsformer selv- og chaufførbillettering, og herunder sikkerhed i forbindelse med pengehåndtering. Derudover er kendskabet til de faktorer, der påvirker trafiksikkerheden, når det drejer sig om bustrafik, begrænset.

Det er altså svært at foretage en direkte og konkret vurdering af de sikkerhedsmæssige forhold omkring de to billetteringsformer. For at belyse en mulig forskel og/eller generelle tendenser om bl.a. chaufførsikkerhed, er der foretaget samtaler med fagforeninger i Aarhus og København samt trafikelskabet Movia.

Overordnet kan det nævnes at buschauffør og kontrollører i modsætning til lastbil- og taxachauffører, er omfattet af straffelovens regler om vold og trusler mod tjenestemand i funktion. Det vil sige at, der er en skærpet straf ramme, hvis chauffører udsættes for vold, trusler om vold eller andet i tjenesten uanset om vedkommende er tjenestemand eller overenskomstansat. For at give tjenestemænd en så juridisk stor beskyttelse som muligt, findes der i form af Straffelovens §119 en selvstændig beskyttelse, der betyder at personer som udøver trusler og vold mod buschauffører straffes på samme måde som trusler og vold mod politimænd, med fængsel indtil seks år, og under formildende omstændigheder med bøde. Dermed beskytter lovgivningen chauffører på den mest hensigtsmæssige måde.

De detaljerede kendskab til faktorer, der påvirker trafiksikkerheden er som nævnt ovenfor begrænset, men ifølge chauffører i København kan kontakten til passagerer virke stressende, da chauffør både skal holde styr på trafikken og passagererne. Reglerne for buschauffører under kørsel er dog klare da kontakt, på nær spørgsmål om befordring, imellem chauffører og passagerer er forbudt - at det så rent praktisk ikke altid er tilfældet i busser med både selv- og chaufførbillettering skal i denne rapport ikke konkretiseres eller analyseres nærmere.

Det følgende er baseret på telefonsamtaler med fagforeningerne 3F i København og Sporvejsfunktionærernes Brancheafdeling (SFBA) i Aarhus.

Ifølge 3F i København, som bl. a. har buschauffør der kører rutekørsel som medlemmer, betyder chaufførernes juridiske status som tjenestemænd i funktion rent praktisk, at politiet kommer hurtigt ud og assisterer chauffør, når hændelser, der omhandler problemer med passagerer, såsom overfald, trusler o. lign. forekommer. 3F oplyser at hovedårsagen til konflikterne (oplyst 95 %) skyldes billetteringen, men at disse konflikter er faldende, grundet bedre sikkerhed som videoovervågning, færre kontanter/værdier samt større respekt for chaufførernes arbejde. I dag optræder konflikterne i København typisk om eftermiddagen, hvor passagererne ifølge 3F oftere er sure og trætte.

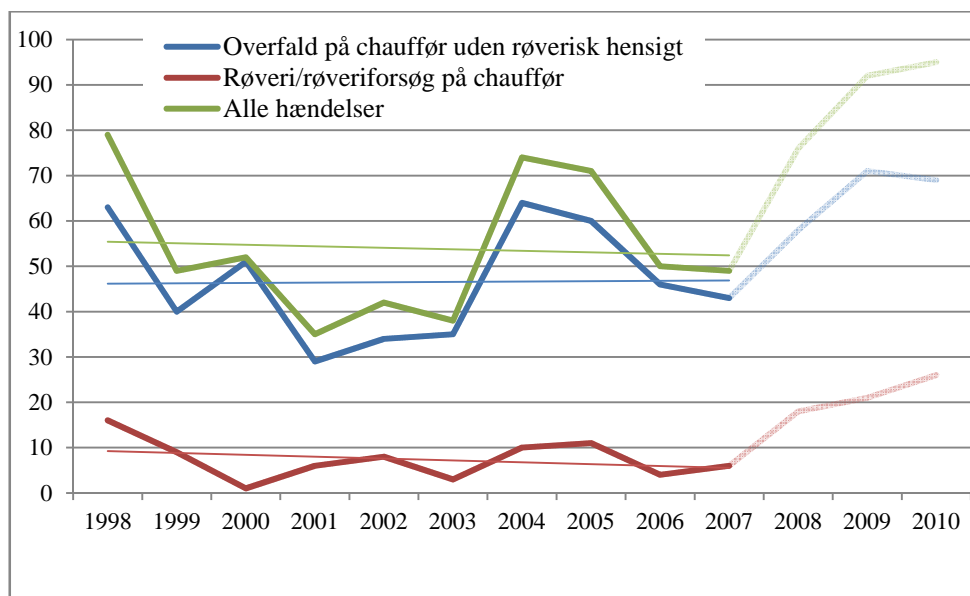
Selvom det fra fagforeningens side vurderes at hovedparten af konflikter i København optræder i forbindelse med billetteringen, oplever buschaufførerne i Aarhus alligevel konflikter. Så selvbillettering er altså ikke ensbetydende med at hændelser som overfald og trusler elimineres, og det skyldes at chauffører i Aarhus stadig har kontakt med passagerer og stadigvæk har ansvaret for at der ikke er problemer i bussen. I Berlin har man derimod set en tendens til flere aggressive passagerer og overfald på chauffører, efter at man i 2004 overgik fra selvbillettering til chaufførbillettering. En direkte dansk sammenlignelig statistik har ikke været mulig at fremskaffe, men i afsnit "Statistik over hændelser i Aarhus og København" vises generelle tendenser. Det skal hertil nævnes, at SFBA ser en af fordelene ved chaufførbilletteringen, at chaufførerne har "styr" på passagererne, da de skal forbi dem før afgang.

Ifølge SFBA er der overordnede tendens af hændelse i Aarhus, den samme som i København - antallet af angreb på busser og chauffør falder. Episoder omhandler oftest kast af sten, og flasker mod bussen, ligesom der er overfusing af chauffører og andre forulempelser. Til gengæld er der meget langt imellem, at chaufførerne bliver udsat for korporlig vold. I takt med videoovervågning er konflikter flyttet uden for busserne, og det har den fordel at overfald er mindre personlige, da det er bussen det går ud over.

I dag modtager chaufførerne i såvel Aarhus som København kurser i konflikt-håndtering, og dette har haft positiv indvirkning på antallet af verbale konflikter i de to byer. Ifølge chaufførerne selv kan mange konflikter forebygges, hvis den enkelte chauffør ved hvordan han/hun skal reagere.

5.2.1 Statistik over hændelser i Aarhus og København

Fra 1998 til 2007 registrerede HUR/HT hændelser vedr. overfald, trusler o. lign.



Figur 5.1 Registrerede hændelser med overfald og trusler i HUR/HT indtil 2007 (Kilde: Movia). Fra 2007 er tallene inkl. hændelser i såvel Movia Syd som Movia Vest. Overfald uden røveriske hensigter defineres som verbale overfald som er politianmeldt, sten- og flaskekast, fysisk kontakt mellem chauffører og passagerer samt trusler med våben.

I denne periode har antallet af såvel røveriske overfald som overfald uden røveriske hensigter varieret, men overordnet er tendensen faldende når der ses på episoderne i 1998 og 2007, jf. Figur 5.1. Det oplyses, at tendensen stadig var og er faldende fra 2007, når der alene ses på de enkelte takstområder i Movia. Tallene efter 2007 viser en markant stigning. Dette skyldes at Movia S og Movia V indgår i opgørelserne for disse år.

I Aarhus ses lignende tendens, jf. Tabel 5.1. Tallene stammer fra SFBA's opgørelse over registrerede hændelser fra 2008-2010, den såkaldte "Nul-tolerance opgørelse". Hovedparten af hændelserne er i forbindelse med situationer, som chaufførerne er vidne til, altså hvor chauffør ikke er i direkte konflikt. Der er typisk tale om sten- og flaskekast mod bussen. Der er sjældent vold mod chauffør samt direkte tyveri, hvor chaufførerne bliver truet med et våben, hvilket antallet af politianmeldte sager også er en indikation for.

Tabel 5.1 Oversigt over hændelser i bybusserne i Aarhus (kilde: SFBA). Hændelser defineres som vold mod chauffører (skub og slag), verbale trusler/overfusning, chikane, sten- og flaskekast samt uro og hærværk mod bussen.

	2008	2009	2010
Hændelser i "Nul-tolerancen"	293	280	197
Heraf politianmeldt	Er ikke oplyst	54	35

En ny tendens plager imidlertid chaufførerne i bybusserne i Aarhus, da antallet af tricktyverier mod chauffører den seneste tid har været stigende. Der er tale

om passagerer der trækker i nødhåndtaget bagerst i bussen, og når chaufførerne går ned for at slå den fra igen, stjæles chaufførens vekselpenge.

5.3 Sikkerheden omkring pengehåndtering

Situationen omkring pengehåndtering adskiller sig imellem de to billetteringsformer, idet buschauffører i Aarhus kun har et mindre beløb i vekselpenge, hvor buschauffører i regionalruterne i Aarhus, i København og i Odense sidder inde med en større kassebeholdning. Dette betyder, at risikoen for røverier og overfald mod chaufførerne i Aarhus er betydeligt mindre end i København og Odense.

I regionalruterne i Aarhus, kan kontantbeholdningen blive relativ stor i løbet af en vagt. Entreprenørerne fastlægger hver især regler for, hvor ofte chaufførerne afregner salget og hvor stor vekselbeholdningen er. Hyppigheden af afregningen varierer også i forhold til antallet af passagerer på ruten og af hvorvidt busruten kører i byen eller på landet.

I København er værdierne imidlertid små, da kontanterne i kassebeholdningen kan blive konverteret til nye billetruller flere gange dagligt af chaufførerne. Derudover har passagerer siden årtusindskiftet ikke kunne købe klippekort i busserne, samtidig med at chaufførerne kun har to værdiløse enkeltzones billetruller med, der kun har værdi når der bliver trykt på dem via billetmaskinen (Almex F) i bussen. I Odense kan kontantbeholdningen også vokse i løbet af dagen. Beløbet her er dog ikke så stort, da der kun sælges kontantbilletter og ikke klippekort - og periodekort.

Indførelsen af SMS-billetter har endvidere medført en nedgang i kontantbilletsalget og dermed færre kontanter hos chaufførerne i København og Odense.

Disse tiltag har været medvirkende til et generelt fald i forbindelse med røveriske overfald.

6 Køre- og opholdstider

Billetteringsmetoden har indflydelse på betjeningstiden ved stoppestederne og bussernes samlede køretid. For at få konkretiseret forskellen ved chauffør- og selvbillettering, blev der fra mandag den 14. marts til torsdag den 17. marts foretaget målinger af bussers stop- og køretider i Aarhus, Odense og København. Der blev valgt bybuslinjer i de tre byer, der i videst muligt omfang er sammenlignelige, mens der yderligere er foretaget registreringer af regionalrute 100 i Aarhus til sammenligning mellem bybusser og regional busser. Der blev lavet målinger på følgende busser og delstrækninger:

- Regionalrute 100 i Aarhus: Højbjerg Torv - Vejlbj (19 stop)
- Bybuslinje 8 i Aarhus: Dalgas Avenue - Marienlund (18 stop)
- Bybuslinje 4A i København: Femøren st. - Svanemøllen st. (51 stop)
- Bybuslinje 40-41 i Odense: OBC Plads B - SDU (17-19 stop)

Tidsregistreringen for chaufførbillettering, er dermed fortaget for bybusser i København og Odense samt regionalrute 100 i Aarhus. Bybuslinje 8 i Aarhus, er valgt som bybuslinje til registrering af selvbillettering, pga. linjens frekvens og høje passagerantal. I Aarhus og København valgtes altså målinger af bybusser, som begge er passagertunge ringlinjer. Bybuslinje 40-41 mellem Odense Banegårdsplads og Syddansk Universitet, er valgt som undersøgelsesstrækning i Odense, pga. det høje passagertal. Der ses bort fra første stoppested ved alle ture (ved endestoppet) pga. den længere stoppestedstid og fordi opholdstiden ved endestationen er styret af køreplanmæssige forhold.

6.1 Registrering af betjeningstider

Målingerne er blevet gennemført vha. håndterminaler, som kan registrere tidsforbruget ved stoppestedsophold og kørsel. De er programmeret, så der er foretaget tidsregistreringer af:

- Ankomst til stoppested
- Tidsforbruget ved indstigning
- Tidsforbruget og billettype for hver billettering ved chaufførbillettering

- Antal påstigere
- Antal køb af kontantbilletter i automat ved selvbillettering
- Tidsforbruget ved udstigning
- Udligningsophold og/eller afventning af øvrig trafik før udkørsel
- Afgang fra stoppested

For at kunne opdele målingerne på og udenfor myldretid, er tidsregistreringen opdelt i tre undersøgelsessegmenter; morgenmyldretid (kl. 6-9), eftermiddagsmyldretid (kl. 15-18) og dagtimer (kl. 9-15). Det fremgår af Tabel 6.1, at der er foretaget mindst 100 observationer af stoppestedsoophold pr. tidssegment pr. buslinje. I alt er der foretaget målinger af 2.065 stoppesteder, som er resulteret i 9.012 brugbare enkeltregistreringer, jf. Tabel 6.2. Opgørelse over hvad der er registreret fremgår af Tabel 6.3.

Tabel 6.1 Antal opnået observationer (stoppesteder) på analysestrækningerne.

Buslinje/rute	100	40-41	4A	8	Total
Kl. 06-09	123	144	109	188	564
Kl. 09-15	158	236	210	190	794
Kl. 15-18	144	243	174	146	707
Total	425	623	493	524	2.065

Tabel 6.2 Antal opnået enkeltregistreringer på analysestrækningerne.

Buslinje/rute	100	40-41	4A	8	Total
Kl. 06-09	441	439	501	781	2.162
Kl. 09-15	538	802	947	889	3.176
Kl. 15-18	811	1.047	1.189	627	3.674
Total	1.790	2.288	2.637	2.297	9.012

Tabel 6.3 Antal enkeltregistreringer pr. funktion.

Beskrivelse	100	40-41	4A	8	Total
Chaufførsalg	Kontant, delvis klippkort og periodekort	Kontantbilletter	Kontantbilletter	Intet	
Ankomst	243	364	353	441	1.401
Påstigning start	175	185	216	311	887
Salg af kontantbillet	53	65	25		143
Salg af klippekort	4				4
Klip i klippekort	140		158		298
Visning af billet	45	43	105		193
Visning af periodekort	358	435	785		1.578
Forsat afstigning	87	168	117	199	571
Lukning af døre	241	354	330	445	1.370
Udligningsophold	4	18	20	4	46
Afventning af trafik	15	33	35	13	96
Påstigende passagerer				313	313
Antal kontant automat				47	47
Afgang/passage	425	623	493	524	2.065
Total	1.790	2.288	2.637	2.297	9.012

6.1.1 Stoppestedstid

Den gennemsnitlige stoppestedstid på de fire buslinjer/ruter varierer forholdsvis meget, jf. Tabel 6.4. Bybuslinje 8 i Aarhus har den korteste gennemsnitlige stoppestedstid på 16 sek. De to bybusser i København og Odense har samme gennemsnitlige stoppestedstid, som ligger 5 sek. højere end i Aarhus. Det målte tidsforbrug pr. stoppested for delstrækningen på regionalrute 100 i Aarhus er 25 sek., hvilket stemmer godt overens med hvad man kan forvente, da chauffører på regionale ruter må forventes at bruge længere tid på at billettere passagerer blandt andet som følge af den højere andel af passagerer på kontantbilletter, som fremgår af Tabel 2.1 og at der både sælges klippekort og periodekort i busen.

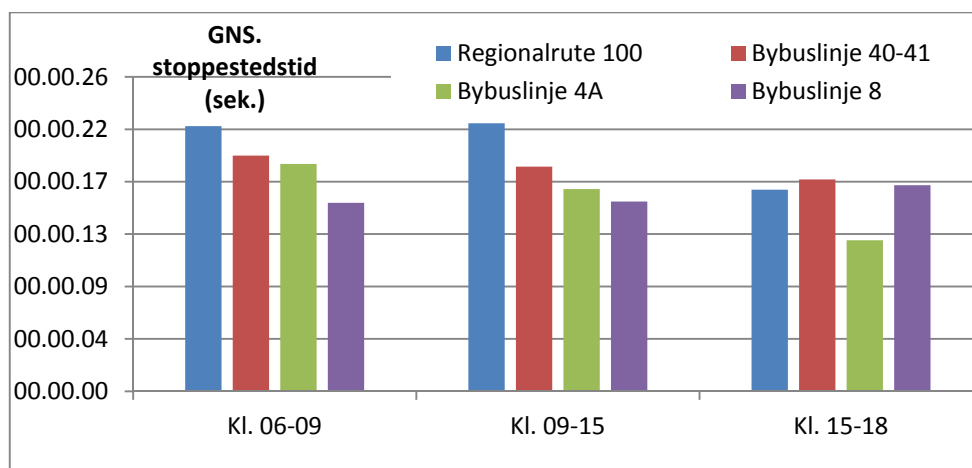
Tabel 6.4 Gennemsnitlig stoppestedstid i sekunder.

Regionalrute 100 (chaufførbillettering)	00:00:25
Bybuslinje 40-41 (chaufførbillettering)	00:00:21
Bybuslinje 4A (chaufførbillettering)	00:00:21
Bybuslinje 8 (selvbillettering)	00:00:16

Opgøres det gennemsnitlige tidsforbrug på stoppesteder pr. buslinje/rute på de tre undersøgelsessegmenter ser resultatet anderledes ud, jf. Figur 6.1. Generelt er stoppestedstiden kortere i eftermiddagsmyldretiden, mens den for morgenmyldretiden og dagtimerne ligner hinanden. Bybuslinje 8 skiller sig imidlertid ud ved at have lidt højere stoppestedstid i eftermiddagsmyldretiden - stoppe-

stedstiden er om morgenen og i dagtimerne 1-6 sek. lavere end ved de øvrige busser.

Af øvrige interessante resultater er bybuslinje 4A, som har en gennemsnitlige stoppestedstid, der er 5-7 sek. kortere om eftermiddagen end om morgenen og dagtimerne.



Figur 6.1 Gennemsnitlig stoppestedstid pr. undersøgelsessegment i sekunder.

6.1.2 Hastighed

Den gennemsnitlige hastighed for de tre bybusser, er i forhold til den gennemsnitlige stoppestedstid, nogenlunde ens, jf. Tabel 6.5. Regionalrute 100 har en hastighed, der er 7-9 km/t højere end bybusserne, hvilket stemmer overens med at regionalrute har færre stop, hvorved der kan opnås højere hastighed og dermed mindre køretid.

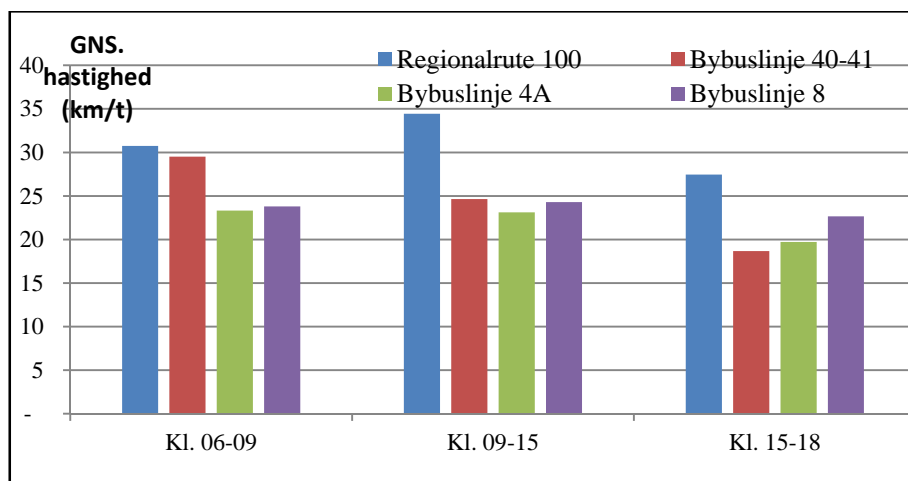
Det skal nævnes at forskellen i hastigheden mellem de fire forskellige busser ikke kan sammenlignes direkte, da der kan være lokale forhold, som kan have betydning for den samlede køretid. Dette betyder også, at hastigheden kan være påvirket af lokale forhold (f.eks. trængsel).

Tabel 6.5 Gennemsnitlig køretid og hastighed inkl. stoppestedsophold.

Buslinje/rute	Antal stop	Kørt strækning (km)	Gennemsnitlig køretid	Gennemsnitlig hastighed (km/t)
100 (chaufførbillettering)	19	10,2	00:19:49	31
40-41 (chaufførbillettering)	17-19	6,2	00:16:16	23
4A (chaufførbillettering)	51	20,2	00:55:19	22
8 (selvbillettering)	18	6,6	00:16:44	24

Analyseres hastigheden i de tre tidsbånd bemærkes det, at hastigheden for alle byslinejer/ruter er lavere i eftermiddagsmyldretiden, jf. Figur 6.2. Den gennemsnitlige hastighed for bybuslinje 8 og 4A er identiske i morgenmyldretiden og

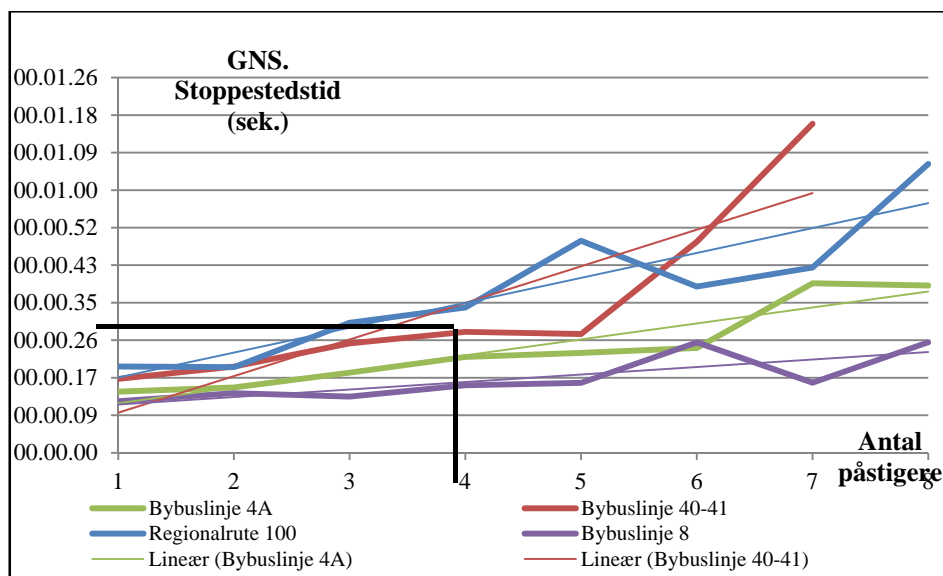
dagtimerne, mens hastigheden for linje 40-41 er 5 km/t højere om morgnen end midt på dagen. Regionalrute 100 har højst gennemsnitlig hastighed i dagtimerne kl. 9-15.



Figur 6.2 Gennemsnitlig hastighed pr. undersøgelsessegment inkl. stoppestedsophold.

6.1.3 Påstigere pr. stoppested

Analyseres det gennemsnitlige antal påstigere pr. stoppested bemærkes det, at betjeningstiden pr påstiger, er lavere for bybuslinje 8 end de øvrige buslinjer/ruter, jf. Figur 6.3 - der kan med andre ord betjenes flere pr. tid. Eksempelvis tager det i gennemsnit 16 sek. at billettere 4 passagerer på linje 8, mens det tager 22 sek. for linje 4A og 34 sek. for linje 40-41 og rute 100. Her skal det dog bemærkes, at tendenslinjen for linje 40-41 har en stejlere hældning end de øvrige bybuslinjer, hvilket hænger sammen med, at betjeningstiden for et stort antal passagerer (6 og 7) er noget højere, hvilket kan hænge sammen med kortlæserens placering ved chaufføren i bybusserne i Odense. Herved opnås ikke så stor gavn af de 2 indstigningsdøre, da alle passagerer alligevel skal betjenes af chauffør eller kortlæser og skal passere samme punkt, hvorved der opstår i en prop i flowet ind i bussen.

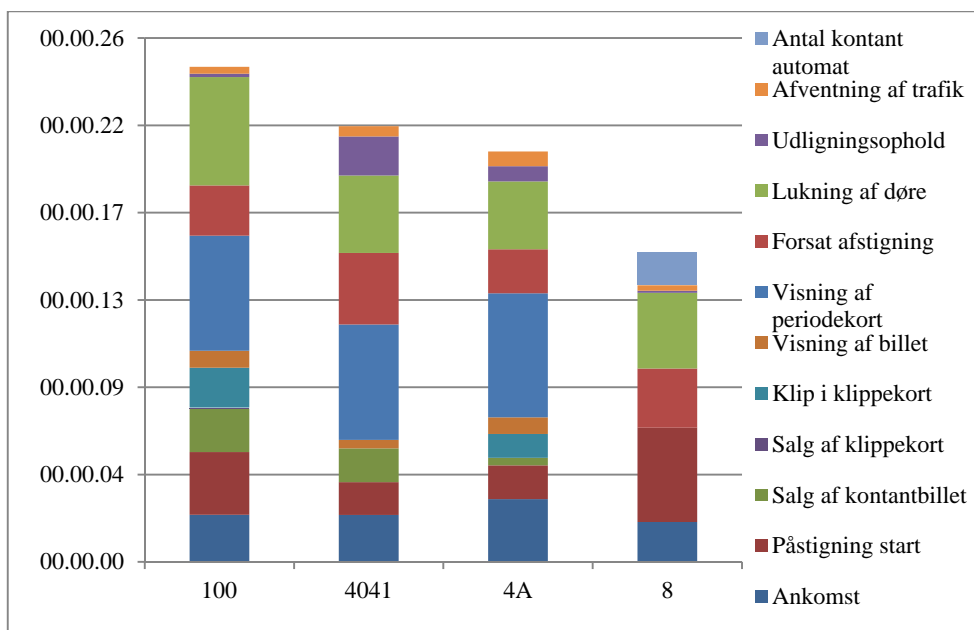


Figur 6.3 Gennemsnitlige antal påstigere pr. stoppested.

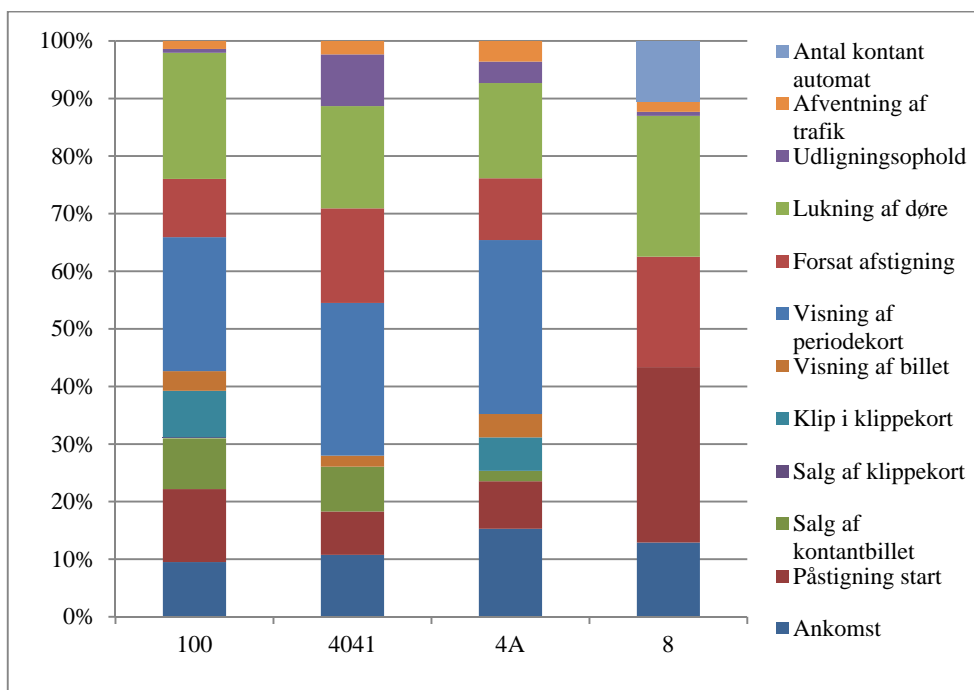
6.1.4 Tidsforbruget på det enkelte stoppested

Figur 6.4 og Figur 6.5 viser hvad der foretages, og hvor lang tid de enkelte registreringer i gennemsnit tager. For chaufførbillettering bruges ca. 1/4 til 1/3 af den samlede tid på visning af periodekort, mens de øvrige billetanvisninger er væsentlig mindre. Ventetiden før afgang pga. udligningsophold og afventning af øvrig trafik er større for linje 40-41 og 4A, hvilket kan indikere trængselsmæssige problemer eller at der er større tidsmæssig buffer i køreplanen - for linje 8 og rute 100 er disse forhold begrænset.

Ved selvbillettering bruges ca. 1/3 af den samlede stoppestedstid på påstigningen. Den kortere opholdstid pr. stoppested opvejes til dels af en lidt længere afstigningstid, altså når udstigning tager længere end indstigning.



Figur 6.4 Gennemsnitlig tidsforbrug pr. stoppested.



Figur 6.5 Gennemsnitlig tidsforbrug pr. stoppested (%-fordeling).

6.2 Vurdering af køre- og opholdstiden

Indsamlingen af tidsregistreringerne i bybusserne i Aarhus, København og Odense samt den regionale rute i Aarhus viser, at den samlede stoppestedstid ved selvbillettering er kortere samtidig med, at der kan billetteres flere over tid. Den kortere opholdstid pr. stoppested opvejes i mindre omfang af en lidt længere afstigningstid.

6.2.1 Konsekvensberegning af forskellige stoppestedstider

Ændres billetteringsform på bybusserne i Aarhus, vil det have konkret betydning for den samlede køre- og stoppestedstid, men det er vanskeligt at konkretisere effekten i ekstra omkostningerne, uden en detaljeret gennemgang af køre- og vognløbsplanerne. Derudover er én af mange faktorer, der er svære at medregne, hvilke konsekvenser et forlænget ophold ved stoppestederne vil have for bussernes mulighed for at nå de "grønne bølger" ved trafiksignalerne.

Den gennemsnitlige stoppestedstid på bybuslinje 8 er, sammenlignet med linjerne i København og Odense samt rute 100 i Aarhus, hhv. 5 og 9 sek. lavere. Ændres billetteringsformen til chaufførbillettering på linje 8, og forudsættes det at stoppestedstiden forhøjes ved en ændring i billetteringsformen, bliver resultatet en samlet forøgelse af opholdstiden ved stoppestederne på ca 1½ min. hvis den gennemsnitlige opholdstid, der er registreret på linje 4A og 40-41 lægges til grund for beregningen af opholdstiderne på hele linje 8 eller knap 3 min. hvis det er opholdstiderne på linje 100, der anvendes jf. Tabel 6.6. Køretiden for linje 8 forlænges derfor med ca. 9 %, når opholdstiderne for linje 4A og 40/41 og ca 17%, hvis opholdstiderne for linje 100 anvendes

En beregning baseret på den gældende køreplan for linje 8, viser at en forøgelse af opholdstiden på ca 5 sekunder pr stoppested og dermed en forlængelse af den samlede køretid på 1½ minut ikke har betydning for omløbet i den eksisterende køreplan, hvis det forlængede ophold ved stoppestederne ikke medfører en ændring i linjes øvrige kørselsmønster og dermed øgede ophold for rødt lys. Forudsætningen for denne beregning er at den beregnede tid fra bussens ankomst til næste planlagte afgang er tilstrækkelig til klargøring af bussen. Der er ved beregningen ikke taget hensyn til evt. indflydelse på chaufførpauser og køreplanlagte kombinationer med andre linjes vognløb.

Under de samme beregningsforudsætninger vil en forlængelse med 9 sek. pr stoppestedsoophold medføre at omløbet bliver påvirket, da bufferen ved endestationen i køreplanen vil være for lille, og der derfor skal bruges mindst én bus mere på ruten, for at holde køreplanen.

Den gennemsnitlige hastighed på linje 8 vil ved de forlængede stoppestedsoophold falde fra de nuværende 24 km/t til 22 henholdsvis 20 km/t (Tabel 6.6)

Tabel 6.6 Konsekvensberegning af bybuslinje 8 i Aarhus (18 stop).

Buslinje/rute	Mertid pr stoppested	Samlet mertid	Ny gns. rejsetid	%-vis stigning i køretid	Ny gns. hastighed (km/t)
If. 4A og 40-41	00:00:05	00:01:30	00:18:14	9,0%	22
If. 100	00:00:09	00:02:42	00:19:26	17,3%	20

På tilsvarende måde kan en reduktion i køretiden på linje 100 (Odder-Aarhus-Hornslet) beregnes, hvis der etableres selvbillettering på denne rute. Beregningen baseres på at det gennemsnitlige stoppestedsoopholds reduceres med de 9

sekunder pr stoppested, som stoppestedsoopholdene i gennemsnit er kortere på bybusserne. Herved kan samlet set spares 8:15 minutter i køretid på en tur på linje 100 svarende til 16:30 minutter på et omløb. Den gennemsnitlige hastighed på linjen øges fra 29 km/t til 32 km/t

Table 6.7 *Konsekvensberegning for linje 100*

Buslinje/rute	Mindretid pr stoppested	Samlet besparelse	Ny køretid	%-vis fald i køretid	Ny gns. hastighed (km/t)
Ift linje 8	00:00:09	000:8:15	1:24	9,0%	32

7 Kontrol og snyd

Der foretages stikprøvevis kontrol af passagerernes kort og billetter både i Aarhus bybusser, regionalbusserne i Aarhus og busserne i København og Odense. Fremgangsmåde og omfanget af kontrollen beskrives i det følgende.

7.1 Bybusser, Aarhus

Omfanget af kontrol i bybusserne i Aarhus er relativt stort som følge af selvbilletteringen. Der anvendtes i 2010 ca 26½ årsværk på billetkontrollen i de 165 bybusser i Aarhus. De 22½ årsværk anvendes til kontrollen i busserne, mens 3 årsværk anvendes i administrationen til inddrivning af kontrolafgifter mm. Herudover er der 1 årsværk, der anvendes på ledelsesmæssige opgaver.

Kontrollen foretages ved at kontrollørerne 2 og 2 (eller flere) stiger på en bus og gennemgår samtlige passagerers billetter og kort og kontrollerer gyldigheden heraf.

I forbindelse med kontrollen anvendes PDA'er med direkte kontakt til CPR-registret for kontrol af oplyste CPR-numre.

Ved kontrollen konstateres en snydeprocent (andel passagerer med ugyldig billet på 3,93% (2010)

Inddrivelsen af ubetalte kontrolafgifter varetages af det administrative personale. Inddrivelsen sikrer at ca 54,71% (2010) af samtlige afgifter betales til Midttrafik. Ubetalte afgifter videregives til Aarhus Kommune (Opkrævningskontoret), som opkræver 50-60% heraf. I alt betales knapt 80% af de udskrevne kontrolafgifter.

7.1.1 Indtægtstab ved snyd

De samlede passagerindtægter fra salg af kort og billetter i bybusserne i Aarhus udgjorde i 2010: 223.413.518 kr. Hertil kommer indtægter fra Erhvervs kort, Skolekort, Uddannelseskort, omstigere fra tog (Bus & Tog takstsamarbejdet), Værnepligtige, samt takstkompensation. Den samlede indtægt udgjorde således 266.896.293 kr.

Indtægtstabet ved snyd i busserne (helt eller delvist manglende billet eller kort) er således ca 8,8 mio kr på årsbasis, hvis der tages udgangspunkt i indtægten fra

billetsalget (223.413.518) og snydeandelen (3,93%). Ved beregningen af indtægtstabet er det forudsat, billetfordelingen blandt snyderne er den samme som blandt de betalende passagerer. Der tages således ikke højde for om snydet kun er delvist, dvs om der er betalt for en del af rejsen, eller at snydere måske primært ville have købt kontantbillet.

I nedenstående tabel er vist et beregnet indtægtstab for bybusserne i Aarhus, hvis snydeprocenten var som i de regionale ruter i Midttrafik (se afsnit 7.2) eller som i Movia (se afsnit 7.3):

Tabel 7.1 Beregnet indtægtstab for bybusserne i Aarhus ved forskellige billetterings- og kontrolsystemer

	Aarhus by-busser Afsnit 7.1	Midttrafik øvrige ruter Afsnit 7.2	Movia Afsnit 7.3	Odensen By-busser Afsnit 7.4
System	Selv-billettering	Chauffør-billettering	Chauffør-billettering	Chauffør-billettering
Snydeprocent	3,93%	0,8%	3,38%	Ukendt
Indtægtstab	8,8 mio kr	1,8 mio kr	7,6mio kr.	Ukendt
Diffence ift.nuv. indtægtstab	0	-7,0 mio kr	-1,2 mio kr	kan ikke beregnes

Indtægtstabet i bybusserne i Aarhus ville således være 7,0 mio kr. mindre pr år, såfremt andelen af passagerer uden gyldig kort eller billet svarede til andelen i de regionale busser og 1,2 mio kr. mindre, hvis andelen svarede til andelen i Movia.

7.2 Øvrige ruter, Midttrafik

Der anvendes ca 3,2 årsværk på billetkontrol i de regionale ruter og bybusser (ca 300 busser) i Midttrafik udover Aarhus. Hertil kommer ca 0,1 årsværk til ledelsesmæssige opgaver. Der er især fokus på kontrol i bybusserne i de øvrige byer med bybusser i Midttrafik

I forbindelse med kontrollen anvendes PDA'er med direkte kontakt til CPR-registret for kontrol af oplyste CPR-numre.

Ved kontrollen konstateres en snydeprocent (andel passagerer uden gyldig billet) på 0,8 %. (2010).

Graden af inddrivelse er ca 71%. 76,1% betales til Midttrafik Ubetalte afgifter som er udskrevet for rejser i Aarhus indenfor zonerne 1-4 videregives til Aarhus Kommune (Opkrævningskontoret).

7.3 Busser, Movia

I hele Movia (Hovedstadsområdet, Vest og Syd) anvendtes 16 årsværk til kontrol af kort og billetter i de 1.300 busser, der kører i kontrakt hos Movia. 14 årsværk anvendes til kontrollen i busserne, mens 2 årsværk varetager inddrivning af kontrolafgifter samt klager vedr. udstedte afgifter.

Kontrollen gennemføres ved at kontrollørerne stiger ind i bussen gennem alle døre på samme tid og derved begrænser passagerernes muligheder for at slippe uden om kontrollen. Kontrollen understøttes vha PDA'er med direkte adgang til CPR-registret. Der foretages således allerede kontrol af person-oplysninger ved udstedelsen af afgiften.

Ved kontrollen konstateres en snydeprocent (andel passagerer uden gyldig billet) på 3,38%. (2010). Der inddrives ca 65% af samtlige udstedte afgifter. Der blev i alt udstedt afgifter for kr. 9.304.898 og modtaget 5,6 mio kr for betalte kontrolafgifter. Kontrolafgifter, der ikke kan inddrives direkte af Movia overdrages til SKAT, der forestår videre inddrivelse evt. gennem tilbageholdelse af løn eller sociale ydelser.

7.4 Busser, Fynbus

I Fynbus (både bybusser og regionale busser på Fyn og Ærø) anvendes i alt 4 årsværk til kontrol af kort og billetter i busserne samt ca 1 årsværk til planlægning og koordination af kontrolindsatsen samt inddrivning af kontrolafgifter, der ikke betales.

Fynbus kan ikke opgøre andelen af passagerer uden billet, da der ikke foretages en registrering af hvor mange passagerer, der kontrolleres. Andelen skønnes af Fynbus som meget lille.

7.5 Sammenfatning

Andelen af passagerer med helt eller delvist manglende billet er noget højere i Aarhus bybusser end i de regionale busser i Midttrafik, men kun lidt højere end i busserne i Movia H (Hovedstadsområdet). Tabel 7.1 viser at indtægtstabet kunne være 7,0 mio kr. mindre pr år (2010-tal), såfremt der blev gennemført chaufførbillettering som i de øvrige ruter i Midttrafik. Sammenlignet med Movia, hvor trafikken og tætheden af passagererne nok minder mere om forholdene i Aarhus Bybusser end på de øvrige ruter i Midttrafik er indtægtstabet dog kun 1,2 mio kr. Erfaringen og tallene fra de øvrige billetteringssystemer peger i retning af, at indtægtstabet i bybusserne i Aarhus sandsynligvis vil kunne reduceres i et vist omfang ved chaufførbillettering.

Ressourceindsatsen ved billetkontrollen er noget større i Bybusserne i Aarhus end ved de øvrige busser i Midttrafik samt i Movia og i Odensen. I et billetteringssystem, som det, der anvendes i Movia, skal der fortsat anvendes en rimelig stor ressourceindsats for at holde andelen af passagerer uden gyldig billet nede på et niveau, som er i samme størrelsesorden som ved bybusserne i Aarhus. Omsættes antallet af kontrollører hos Movia til bybusserne i Aarhus, vil antallet af årsværk, der anvendes på billetkontrol dog kunne reduceres til ca 2-3 med samme kontrolindsats pr. bus som i Movia. En øget kontrolindsats i bybusserne i Aarhus og i Movias busser vil sandsynligvis kunne reducere andelen af passagerer med manglende billet yderligere.

Tabel 7.2 Omkostninger ved gennemførelse af kontrol.

	Aarhus bybusser	Midttrafik Øvrige ruter	Movia	Fynbus
Busser i drift	165	300	ca 1300	ca 100 ?
Andel passagerer med ugyldig billet	3,93%	0,8%	3,38%	?
Ressourceanvendelse Kontrol og indrivelse af kontrolafgifter (Årsværk)	26,5	3,3	16	5
Lønomsomkostninger*	9,9 mio kr	1,3 mio kr	6,0 mio kr	1,9 mio kr
Andre omkostninger	0,5 mio **			
Udskrevne kontrolafgifter	13,6 mio kr	0,7 mio kr	9,3 mio kr.	0,1 mio kr
Inddrevne kontrolafgifter Trafikselskab Kommune	6,2 mio kr 3,7 mio kr	0,5 miokr 0,1 mio kr	5,6 mio kr.	?
I alt	9,9 mio kr	0,6 mio kr	5,6 mio kr	

*: Som årlig lønomkostning (løn, pension mm) til billetkontrollør er anvendt 375.000 kr.

** : betaling til Aarhus Kommunes indkrævningskontor.

Det forhold, at den konstaterede snydeprocent i Aarhus Bybusser og i Movia ligger på et nogenlunde ensartet niveau, kan pege i retning af, at kontrolindsatsen i Aarhus er på et tilstrækkeligt niveau til at sikre en snydeprocent, der kan forventes i et bybussystem. I Movia, hvor chaufføren kontrollerer at passageren har gyldig rejsehjemmel ved påstigning konstateres alligevel at 3,38% af passagererne helt eller delvis mangler gyldigt kort/bilet.

En øget kontrolindsats i bybusserne i Aarhus kunne måske reducere andelen af snydere til et lavere niveau end 3,93%, men det er næppe realistisk at tro, at andelen af snydere kan blive lavere end de 3,38% som kan konstateres i i København.

8 Distribution og salgsomkostninger

8.1 Bybusser Aarhus

Drift og vedligeholdelse af billetautomaterne er outsourcet til en ekstern leverandør. De eksterne leverandører varetager tømning af automaterne for kontanter og opfyldning med nye papirruller. Herudover varetager de reparation i tilfælde af fejl. De årlige omkostninger til driften af billetautomaterne og værdihåndtering udgør kr 4,1 mio. Heraf udgør drift og vedligeholdelse af billetautomaterne kr 3,6 mio kr, mens værdihåndteringen udgør 0,5 mio kr.

Klippekort og Periodekort kan ikke købes i bybusserne i Aarhus. Der er derfor salg af klippekort i en 157 supermarkeder og kiosker i hele kommunen. Udstedelsen af periodekort foregår på 10 lokaliteter.

Kortsalgsstederne modtager 2,5% i provision for salg af klippekort og periodekort. Udgifterne til denne provision udgjorde i 2010 5.512.244 kr.

8.2 Regionale busser, Aarhus

Salg af klippekort og periodekort sker udover i busserne på to kortsalgssteder: dels på banegården og dels på Aarhus Rutebilstation.

Håndteringen af billetter og kontanter varetages af entreprenørerne, der forestår kørslen på de regionale ruter. Arriva, Aarhus oplyser, at omkostningerne her til værdihåndtering udgør ca 1,0 mio kr. pr. år. Omregnet til Midttrafiks samlede produktion er omkostningerne til værdihåndtering hos entreprenørerne således omkring 2,5 mio kr.

8.3 Busser, Movia

Klippekort og periodekort sælges ikke i busserne. Periodekort kan købes og fornyes på ca 80 forskellige kortsalgssteder fordelt over hele hovedstadsområdet samt i billetsalg på betjente DSB stationer eller stationer med kiosk i området.

Kortsalgsstederne får 3,7% i provision. I 2010 udgjorde denne provision 5,5 mio kr.

Klippekort kan købes i kortsalgstederne samt stationer samt i en række supermarkeder. Antallet af salgssteder for klippekort er 13-1500. Salget af klippekort er organiseret gennem 8 grossister, der modtager 4,0% i provision af salget. I 2010 udgjorde denne provision 19,4 mio. kr.

Omkostningerne til trykning af billetter, klippekort og periodekort (alle papbilletter og kort) udgjorde i 2010 4,5 mio. kr.

Omkostninger til driften af billetteringssystemet (billetmaskiner (Almex F) og makuleringsmaskiner (Almex M) varetages af entreprenørerne. I 2010 havde Movia dog en ekstraordinær udgift på dette område, da der er anskaffet ekstra makuleringsmaskiner, da der ikke var tilstrækkeligt med maskiner til installation i busserne og da det efterhånden meget gamle udstyr er meget fejlbehæftet. Denne omkostning udgjorde 1,5-2,0 mio kr.

Entreprenørernes omkostninger til drift af billetteringssystemet omfatter udstyr til chaufførerne (Almex F og møntveksler) samt makuleringsmaskiner (Almex M) til busserne. Hertil kommer ressourceforbrug til transport af billetter til chauffører og håndtering af penge fra chauffører. Arriva har opgjort ressourceanvendelsen i 2010 i forbindelse med driften af billetsystemet på Ryvang garageanlæg.

Garageanlægget i Ryvang er det største i København. Der er 170 hjemmehørende busser og 630 chauffører er tilknyttet anlægget. I Arrivas opgørelse er medtaget:

- Reparation af møntvekslere, møntborde, billetmaskiner (AlmexF) og klippekortsmakulatorer (Almex M) 1.80 mio. kr.
- Ombygning af billetteringsudstyr ved endestationer 0,21 mio. kr.
- Chaufførtid til administration af billetter og kontanter 13.23 mio. kr.
- Administration, distribution og afstemning af kontantbilletter 0,18 mio. kr.
- Administration og håndtering af kontanter til chauffører 0,07 mio. kr.
- Samlet 15,49 mio. kr.

Opgøres udgifterne i relation til antal busser og chauffører er omkostninger

11.800 kr. pr. bus for busrelaterede udgifter og

21.400 kr. pr. chauffør for chaufførrelaterede udgifter

Disse omkostninger afholdes af entreprenøren og betales således via kontrakterne.

8.4 Fynbus

De elektroniske kort kan kun købes via nettet og på kortsalgstederne. I Odense er der 22 kortsalgsteder. Fynbus selv har Kundecenter på Odense Banegård, hvorfra mange af de centrale funktioner i billetteringssystemet håndteres. Det er således her eller i Kundecentret i Svendborg man skal henvende sig, hvis man vil have udstedt et periodekort. Bestilling af periodekort kan også ske via nettet. Køb og opfyldning af øvrige korttyper sker ved henvendelse på et af de 22 kortsalgsteder.

Fynbus anvender 11 årsværk på Kundecentret i Odense og 2 på kundecentret i Svendborg. Til distribution til de øvrige kortsalgsteder anvendes 0,1 årsværk. De private kortsalgsteder får mellem 2 og 5% i provision.

Drift og vedligehold af billetteringssystemet udgør ca. 1 mio. kr. pr. år.

8.5 Sammenfatning

I Tabel 8.1 er omkostningerne ved de 4 billetteringssystemer i analysen sammenstillet. I tabellen er omkostningerne fra Midttrafiks regionale busruter og Movia omregnet til Aarhus Bybusser på basis af antallet af driftsbusser (210) eller kontraktbuser (165) afhængig af om omkostningen er knyttet til udstyr i bussen eller chaufførrelateret.

I billetteringssystemet i Aarhus er de primære udgifter knyttet til provision til salgsteder (5,5 mio kr) og drift og afskrivning af billetmaskiner (5,7 mio kr). I chaufførbilletteringssystemerne i Midttrafik og i Movia er de primære udgifter knyttet til provision (Movia: 24,9 mio kr) og lønudgifter til chaufførafregning (Midttrafik: 2,5 mio kr, Movia: 13,5 mio kr). Betalingen for chaufførernes afregning sker som en del af lønnen til disse og betales derfor af entreprenørerne og dermed som en del af kontraktbetalingen. I Movia er der endvidere en ikke ubetydelig omkostning til drift og vedligeholdelse af billetteringsudstyret på kr. 2,0 mio kr (Ryvang garage alene) som følge af at udstyret er nedslidt. Denne udgift betales ligeledes over kontrakten med entreprenørerne.

Tabel 8.1: Omkostninger ved billetteringsystemerne.

	Aarhus bybusser	Midttrafik Øvrige ruter	Movia	Fynbus
Provision til kort- salgssteder	2,5% 5.5 mio kr		3,7-4,0% 24,9 mio kr	2-5% 0,6 mio kr
Salg og distributi- on Trykning kort og billetter Værdihåndtering	0,3 mio kr. 0,5 mio kr 0,5 mio kr.		4 årsværk 4,5 mio kr 0,1 mio kr	13,1 årsværk
Drift og vedlige- hold Afskrivning af billetteringsudstyr	3,6 mio kr. 2.1 mio kr.	0,4 mio kr.	2,0 mio kr ¹⁾	1 mio kr
Omregnet til Aarhus bybusser ⁵⁾	-	0,3 mio kr	2,5 mio kr	
Omkostninger til chaufførafregning	0	1,0 mio kr ²⁾ 2,5 mio kr. ³⁾	13,2 mio kr ⁴⁾	
Omregnet til Aarhus bybusser ⁵⁾	-	1,4 mio kr	12,8 mio kr	

1): busrelaterede omkostninger til drift af billetsystem for Ryvang garage.

2): Omkostninger Arriva Aarhus for 119 kontraktbusser

3): Omkostninger Arriva Aarhus omregnet til samtlige 300 kontraktbusser

4): Chaufførrelaterede omkostninger til afregning af billet salg for chauffører i Ryvang garage.

5): Omregningen til Aarhus Bybusser er sket i forhold til antallet af driftsbusser (210)

6): Omregningen til Aarhus Bybusser er sket i forhold til antallet af kontraktbusser(165)

9 Sammenligning

I dette afsnit sammenstilles fordele og ulemper ved de forskellige billetteringsformer. Kapitlet indeholder også en sammenstilling af økonomien ved anvendelse af de forskellige billetsystemer på bybusserne i Aarhus og på linje 100. Der er endvidere udarbejdet et afsnit, hvori prioriteringerne, der skal tages i betragtning ved valg af billetteringssystem er beskrevet.

9.1 Fordele og ulemper, sammenstilling

Selvbetjening, Aarhus bybusser		
Emne	Fordele	Ulemper
Ind- og udstigning samt passagerflow i bus	Klar adskillelse af påstigende og afstigende passagerer. Naturligt flow i bussen.	
Kundeservice		Ingen kontakt mellem chauffør og kunde ved påstigning Ingen øjenkontakt mellem passagerer, der kan gøre siddende passagerer opmærksomme på dårligt gåendes behov for siddeplads
Fordeling af passagerer i bus	God fordeling af passagererne i hele bussen uanset bustype.	
Opholdstider ved stoppesteder	Korte opholdstider ved stoppestederne. Hurtig ind- og udstigning. Kortere rejsetid end sammenlignelige bybusser.	
Sikkerhed, Overfald	Mindre risiko for overfald på chauffør som følge af meget lille pengebeholdning.	
Siddepladser		Færre siddepladser i busserne, da billetautomat og perron optager plads (typisk 4 færre siddepladser)
Snydeandel		Høj snydeandel (mindst 3,93%)
Salgssteder		Kræver stort antal og tæt liggende kortsalgssteder til især klippekort.
Billetkontrol		Stort behov for billetkontrol. Mange kontrollører og administration nødvendigt.
Billetteringsudstyr		Kræver billetautomater i busser samt fast installeret på større stoppesteder. Relativ høj pris pr enhed

Indstigning ad fordør med chauffør-kontrol og -billettering, Fuldt sortiment Regional ruter Aarhus		
Emne	Fordele	Ulemper
Ind- og udstigning samt passagerflow i bus	Klar adskillelse af påstigende og afstigende passagerer. Naturligt flow i bussen	
Kundeservice	Kontakt mellem chauffør og kunde ved påstigning	
Fordeling af passagerer i bus	I 12 m. busser forholdsvis nemt at fordele passagererne i hele bussens længde specielt, i busser med god udgang ved bagdøren	I busser uden gode udgangsforhold ved bagdør eller uden bagdør og i lange busser (15 m og 18 m) kan det være vanskeligt at fylde den bagerste del af bussen.
Opholdstider ved stoppesteder		Øget opholdstid ved stoppestederne især ved stoppesteder med mange påstigere og stoppesteder med mange passagerer uden forudkøbte billetter (Aarhus Banegård, og Rutebilstation).
Sikkerhed, Overfald	Øget subjektiv følelse af sikkerhed for buspassagererne	Større risiko for overfald på chauffører pga. pengebeholdningen og mere direkte kontakt
Siddepladser	Højt siddepladsantal	
Snydeandel	Andelen af snydere relativ lav 0,8%. Relativ lille ressourceforbrug på supplerende billetkontrol.	
Salgssteder	Fuldt sortiment af hyppigst anvendte billetter og kort i busserne reducerer behovet for salgssteder, der kun skal benyttes ved køb af specielle korttyper	Salg af klippekort og periodkort øger betjeningstiden og opholdstiden ved stoppestederne.
Billetkontrol	Der skal anvendes relativt få ressourcer på billetkontrol og efterfølgende administration, da chaufføren foretager kontrol.	
Billetteringsudstyr	Billetmaskiner letter afregningen for chaufførerne. Omkostninger til billetteringsudstyr rimelig	

Indstigning ad fordør med chaufførkontrol og -billettering. Kun kontantbilletter Busser, Movia H		
Emne	Fordele	Ulemper
Ind- og udstigning samt passagerflow i bus	Klar adskillelse af påstigende og afstigende passager. naturligt flow i bussen	I busser uden gode udgangsforhold ved bagdør eller uden bagdør kan det være vanskeligt at fylde den bagerste del af bussen.
Kundeservice	Kontakt mellem chauffør og kunde ved påstigning	
Fordeling af passagerer i bus	I 12 m. busser forholdsvis nemt at fordele passagererne i hele bussens længde specielt, i busser med god udgang ved bagdøren	I busser uden gode udgangsforhold ved bagdør eller uden bagdør og i lange busser (15 m og 18 m) kan det være vanskeligt at fylde den bagerste del af bussen.
Opholdstider ved stoppesteder		Øget opholdstid ved stoppestederne især ved stoppesteder med mange påstigere og stoppesteder med mange passagerer uden forudkøbte billetter
Sikkerhed, Overfald		Større risiko for overfald på chauffører pga. pengebeholdningen og mere direkte kontakt, men beholdningen er lille.
Siddepladser	Antal siddepladser ikke afhængig af billetteringsudstyr	
Snydeandel		Snydeandel relativ høj (3,5%) på trods af chaufførkontrol
Salgssteder		Behov for kortsalgssteder, da der kun sælges kontantbilletter i busserne
Billetkontrol	Moderate omkostninger til billetkontrol.	
Billetteringsudstyr		Relativt høje omkostninger til drift og vedligehold af billetteringsudstyr og billet-håndtering

Indstigning ad fordør med chaufførkontrol og -billettering. Kun kontantbilletter Busser, Odense		
Emne	Fordele	Ulemper
Ind- og udstigning samt passagerflow i bus	Klar adskillelse af påstigende og afstigende passager. naturligt flow i bussen	I busser uden gode udgangsforhold ved bagdør eller uden bagdør kan det være vanskeligt at fylde den bagerste del af bussen.
Kundeservice	Kontakt mellem chauffør og kunde ved påstigning	
Fordeling af passagerer i bus	I 12 m. busser forholdsvis nemt at fordele passagererne i hele bussens længde specielt, i busser med god udgang ved bagdøren	I busser uden gode udgangsforhold ved bagdør eller uden bagdør og i lange busser (15 m og 18 m) kan det være vanskeligt at fylde den bagerste del af bussen.
Opholdstider ved stoppesteder		Øget opholdstid ved stoppestederne især ved stoppesteder med mange påstigere og stoppesteder med mange passagerer uden forudkøbte billetter Kortlæserens placering giver anledning til sammenklumpning af passagerer ved indstigning.
Sikkerhed, Overfald		Større risiko for overfald på chauffører pga. pengebeholdningen og mere direkte kontakt, men beholdningen er lille.
Siddepladser	Antal siddepladser ikke afhængig af billetteringsudstyr	
Snydeandel	Snydeandel opgøres ikke, men skønnes relativt lav pba oplysninger fra Fynbus	
Salgssteder		Begrænset behov for kortsalgssteder, da der kun sælges kontantbilletter i busserne og da en del af kortsalg kan varetages via Internet.
Billetkontrol	Meget lave omkostninger til billetkontrol	
Billetteringsudstyr		Relativt høje omkostninger til drift og vedligehold af billetteringsudstyr og billet-håndtering

Ind- og udstigning ad alle døre. Erfaringer. Busser, Tyske byer		
Emne	Fordele	Ulemper
Ind- og udstigning samt passagerflow i bus	Hurtig udskiftning af passagerer,	Passagerer kan hindre hinanden ved ind- og udstigning
Kundeservice	Kunde kan opsøge chauffør og kunde ved påstigning af fordør	
Fordeling af passagerer i bus	Jævn fordeling af passagererne i bussen	
Opholdstider ved stoppesteder		Opholdstiden svarer stort set til systemer med chaufførbillettering.
Sikkerhed, Overfald	Mindre risiko for overfald på chauffør som følge af meget lille pengebeholdning.	
Siddepladser	Billeteautomater reducerer antallet af siddepladser	
Snydeandel		Øget mulighed for snyd. Varierer afhængig af kontrolgrad (3-10%)
Salgssteder		Kræver enten kortsalgsteder eller automater.
Billetkontrol		Stort antal billetkontrollører nødvendigt
Billetteringsudstyr		Kræver billeteautomater i busser samt fast installeret på større stoppesteder. Relativ høj pris pr enhed

9.2 Sammenstilling omkostninger

I Tabel 9.1 er opstillet en sammenligning af nøgleparametre omkring de analyserede billetteringssystemer. Nøgleparametrene er gjort sammenlignelige ved at omregne til forholdene for Aarhus bybusser. I kolonnen med Aarhus bybusser er angivet de nuværende omkostninger, mens der i kolonnerne vedr. chaufførbillettering i Midttrafik og Movia er angivet ændringen i Aarhus bybussers omkostninger såfremt billetteringssystemet i Midttrafik henholdsvis Movia implementeres her. Disse kolonner angiver således ændringerne i omkostningerne. I tabellen er henvist til den tabel, hvor nøgletallet og forudsætningerne herfor er nærmere beskrevet.

Væksten i køretid er beregnet på grundlag af køretids- og stoppestedsopholdsobservationerne. Forøgelsen af køretiden er beregnet ved at anvende de gennemsnitlige stoppestedsopholdstider fra Midttrafik (linje 100 og Movia (Linje 4A) i stedet for tiderne, der er registreret på linje 8 (se afsnit 6).

Forøgelsen af **driftsomkostningerne** er beregnet som en simpel %-vis fremskrivning af de nuværende driftsomkostninger. Som %-satser er brugt væksten i køretiderne. Ved denne beregning tages der således ikke hensyn til evt. luft i eksisterende køreplaner, der vil kunne opfange den øgede køretid eller evt. ge-

vinster der kan opnås ved ændret samordning af bussernes kørsel. Omvendt tages der heller ikke hensyn til at omkostninger typisk øges i spring på den enkelte linje, når en forøgelse af køretiden medfører en forøgelse af antallet af busser, der bruges på linjen. Der er heller ikke skelnet mellem forskelle i køretider i og udnfor myldretiderne.

Udgifter til distribution, salg og provision er vurderet i forhold til de nuværende udgifter til salg og provision. Ved et billetteringssystem som anvendes i Midttrafik, hvor chaufføren sælger stort set alle kort og billetter, vil udgifterne til provision stort set falde bort. Der vil dog fortsat være lidt salg af specielle periodekort fra et par centralt placerede kortsalgsteder. I Movias billetteringssystem vil der fortsat være behov for salg af klippekort og periodekort udenfor busserne, og her skønnes, at det nuværende salgsnet vil være tilstrækkeligt.

Udgifter til billetteringsudstyr er beregnet på grundlag af omkostningerne i Midttrafik og Movia omregnet til bybusserne i Aarhus i forhold til antallet af kontraktbusser

Udgifter til chaufførafregning. Omkostningerne til chaufførafregning på Midttrafiks regionale ruter og på Movias garageanlæg Ryvang er omregnet til et driftsomfang, der svarer til antallet af busser i kontrakt i Aarhus bybusser

Omkostninger til kontrol. Ressourceindsatsen er omregnet i forhold til antallet af kontraktbusser ud fra ressourceindsatsen ved billetkontrol på henholdsvis Midttrafiks regionale ruter og Movias ruter. Omkostningen er beregnet ud fra den gennemsnitlige omkostning pr. årsværk.

Øgede indtægter som følge af færre passagerer uden billet er beregnet med udgangspunkt i en ændret andel snydere, idet det forudsættes at snydeprocenten ændrer sig til den, der kendes på Midttrafiks ruter og Movias buslinjer.

Tabellen viser at der samlet set ved en overgang til et billetteringssystem svarer til det, der anvendes på de regionale ruter i Midttrafik vil være en meromkostning på 53,3 mio kr. pr år. Ved overgang til et billetteringssystem som det, der anvendes i Movia TH vil omkostningerne øges med 40,2 mio kr ud fra de faglige skøn og antagelser, der ligger til grund for beregningerne. Den væsentligste faktor for stigningerne i omkostningerne er den øgede køretid, der vil være resultatet af et ændret billetteringssystem. En forøgelse af køretiden vil reducere den kollektive bybustrafiks attraktivitet, hvilket vil medføre et fald i passagertallet og dermed et fald i indtægterne fra passagererne. Dette fald er ikke medregnet i opgørelsen af driftsøkonomien. En reduktion i køretiden på 5-10% på linje 6A i København medførte en tilvækst i passagertallet på 6%. En forøgelse i køretiden i samme størrelsesorden (omkring 10%) skønnes tilsvarende at medføre et passagerfratfald på mindst 6%.

Rent driftsøkonomisk er selvbillettering således det billigste af de 3 alternativer. De økonomiske forhold kan imidlertid ikke stå alene, men skal sammenholdes med de øvrige plusser og minusser ved de forskellige billetteringsformer.

Tabel 9.1 Sammenstilling af alternative billetteringsystemer for Aarhus bybusser

	Selvbillettering (nuv. omkostninger)	Chaufførbillettering (ændring i omkostninger)		Kilde
		(som i Midttrafik)	(som i Movia)	
Vækst i køretid baseret på beregning på linje 8	-	+ 17,3%	+9,0%	Tabel 6.6
Driftsomkostninger	456,9 mio	+79 mio	+41 mio	
Udgifter til distribution , salg og provision	5,5 mio kr	-5,5 mio kr	Uændret	Tabel 8.1
Udgifter til billette- ringsudstyr	5,7 mio kr	-5,4 mio kr	-3,2 mio kr	Tabel 8.1
Udgifter til Chauff- førafregning	0	+1,4 mio	+12,8 mio kr	Tabel 8.1
Omkostninger til kontrol Årsvæk omkostninger.	26,5 9,9 mio kr	2-3 -8,8-9,2 mio	2-3 -8,8-9,2 mio	Tabel 7.2
Øgede indtægter som følge af færre passagerer uden bil- let.	-	7,0 mio kr	1,2 mio kr	Tabel 7.1
Sum	478 mio kr	+53,3 mio kr	+40,2 mio kr	

I Tabel 9.2 er på tilsvarende måde som i Tabel 9.1 opstillet en beregning af konsekvenserne ved at indføre selvbillettering på linje 100.

Fald i køretid er beregnet ud fra de foretagne observationer af køretid og opholdstid ved stoppestederne. De nuværende opholdstider på linje 100 er erstattet med opholdstiderne, der er registreret på linje 8 og på baggrund heraf er en ny køretid for hele linjen beregnet.

Driftsomkostningerne er baseret på driftsomkostningerne for det første halvår af linjens levetid opregnet til et samlet årsbudget. Besparelsen ved selvbillettering er beregnet som en procentvis reduktion af driftsomkostningerne, hvor det beregnede procentvis fald i køretiden er anvendt.

Billeteautomater Udgifter til afskrivning og drift af billeteautomater er beregnet med udgangspunkt i anskaffelsesprisen for en billeteautomat er 150.000 kr. Levetiden er 15 år og at der anvendes 17 busser (inkl. reserver) på linje 100. Driftsomkostningerne er vurderet ud fra de gennemsnitlige driftsomkostninger pr maskine.

Udgifter til provision Væksten i provisionen er beregnet på basis af omkostningerne til provisionen hos Aarhus bybusser i dag sat i forhold til antallet af passagerer med bybusserne i dag og opregnet med antallet af passagerer på linje 100, idet det er antaget at passagererne på linje 100 vil købe klippekort og periodekort i samme omfang som passagererne på de øvrige bybus-linjer.

Udgifter til chauffør-afregning er fastsat ud fra omkostningerne til chauffør-afregning hos Arriva i Aarhus og forholdet mellem antallet af busser på linje 100 og antallet af busser i alt i kontrakt hos Arriva Aarhus. Der vil ikke være udgifter til chauffør-afregning med selvbilletteringssystemet.

Udgifterne til kontrol er beregnet under forudsætning af at kontrolomfanget er af samme størrelsesorden som på øvrige regionalruter henholdsvis øvrige bybusser i Aarhus.

Indtægtstab som følge af manglende billet er beregnet under forudsætning af at snydeprocenten på linje 100 svarer til de øvrige regionale ruter henholdsvis bybusserne i Aarhus.

Indtægter fra kontrolafgifter er beregnet med udgangspunkt i at inddrivelsen af kontrolafgifterne svarer til inddrivelsen på regionale ruter henholdsvis bybusser i Aarhus

Den årlige besparelse ved at anvende selvbillettering på linje 100 skønnes ud fra beregningerne at være ca 0,7 mio. kr i forhold til fortsat at anvende det samme billetteringssystem som bruges på de regionale ruter. Heller ikke her kan de driftsøkonomiske forhold stå alene ved en beslutning om valg af billetteringssystem. De øvrige pluser og minusser ved billetteringssystemerne skal i denne forbindelse også tages i betragtning. En væsentlig forudsætning for de økonomiske beregninger er, at besparelsen i driftsomkostningerne kan realiseres.

Tabel 9.2 Selvbillettering på linje 100

	Chauffør-billettering (nuværende omkostninger)	Selvbillettering (ændring af omkostninger)	Kilde
Fald i køretid baseret på registre- ringer på linje 8	-	-9% (svarende til 8:15 min)	Tabel 6.7
Driftsomkostninger	28,7 mio	-2,5 mio	
Billetautomater -Afskrivning på år. -Drift pr. år		0,17 mio kr. 0,29 mio kr.	Tabel 8.1
Udgifter til distribution , salg og provsion		0,3 mio kr	Tabel 8.1
Udgifter til Chauffør- førafregning	0100.000	-100.000	Tabel 8.1
Omkostninger til kontrol Årsvæk omkostninger.	0,1 mio kr 0,2 70.000	2,1 ca 0,8 mio kr ⁵⁾	Tabel 7.2
Indtægtstab som følge af mgl. billet.	0,1 mio kr	0,5 mio kr	Tabel 7.1
Indtægter fra kontrolafgifter	17.200 kr ⁶⁾	114.000 kr ⁶⁾	
Sum	28,9 mio	-0,7 mio kr	

En tredje mulighed er at kombinere chaufførsalg og salg i automat. Dette kunne enten ske ved at lade chaufføren sælge klippekort og periodekort, mens kontantsalget foregår i billetautomaten. Alternativt kunne der ske salg af kontantbilletter både i automat og hos chauffør.

Begge løsningsmodeller kan virke forvirrende hos passagererne, når de benytter andre linjer, hvor der ikke er samme høje serviceniveau og hvor det ikke er muligt at købe klippekort og periodekort. Samtidig opnås ikke den væsentligste gevinst ved selvbillettering, nemlig at chaufføren ikke skal bruge tid på billettering og derved får bussen længere ophold ved stoppestederne. Det vil med en kombineret løsning fortsat være muligt for passagererne at snyde, idet chaufføren ikke kan kontrollere om en passager, der stiger ind ad midterdøren selv billetterer sig i billetautomaten.

9.3 Selvbillettering eller chaufførbillettering

Det er ikke dette projekts opgave at pege på, hvilket af de 2 eksisterende billetteringssystemer i Aarhus eller evt. andet system, der skal anvendes på bybusserne i Aarhus, men alene at opstille fordele og ulemper ved de forskellige systemer. Dette afsnit belyser derfor alene, hvilke forhold, der udover de økonomiske forhold, der er præsenteret i Tabel 9.1 og Tabel 9.2, kan tages i betragtning ved valget.

Passagerforhold

- Hvor højt skal antallet af siddepladser prioriteres ift rejsehastigheden (færre siddepladser i busser med selvbillettering, til gengæld hurtigere rejsetid)
- Skal der være så mange siddepladser som muligt eller kan færre siddepladser accepteres, da en del rejser i et bybussystem er korte?
- Hvor vanskeligt vil passagererne have ved at finde ud af, at der kører busser med forskellige billetteringssystemer på linjer, der kører parallelt.
- Kan passagererne finde ud af at købe billetter i automater på regionale ruter, hvor rejsen ofte er længere og kan være mere kompliceret end en bybusrejse i 2 zoner.

Rejsetid

- Hvor stor vægt skal lægges på rejsetid, herunder opholdstid ved stoppesteder?

Busmateriel

- Kan det busmateriel, der anvendes i dag indrettes, så den største effekt af selvbillettering kan opnås?

- Kan der sikres entydighed i busmateriellet, så det sikres at busser med og uden selvbillettering klart adskiller sig fra hinanden allerede før bussen ankommer til stoppestedet.?

Salg og kontrol af kort og billetter

- Hvor mange nye kortsalgssteder skal oprettes, såfremt selvbillettering udvides til flere ruter??
- Kan der oprettes nye kortsalgssteder på eksisterende stationer evt i samarbejde med DSB eller Arriva?
- Skal der opstilles yderligere billetautomater eller skal nogle af stederne, hvor der planlægges opsat automater ændres?
- Hvor meget skal omfanget af kontrol øges og hvor mange flere årsværk skal der anvendes på billetkontrol?
- Hvor stor er snydeandelen reelt ved selvbillettering?
- Skal strategien (linjer, steder, tidspunkter) for billettekontrol ændres?
- Vil ændret billetteringssystem på nogle af ruterne, der kører på regionale destinationer, smitte af på andre regionale ruter og vil passagererne have svært ved at finde ud af at der er forskel på billetteringssystemerne på de regionale ruter.
- Skal der fortsat sælges kontantbilletter i busserne eller kan passagererne henvises til at benyttes sms-billetter? (Dette har man gjort i Sverige for at undgå kontanter i busserne)

Driftsforhold

Følgende forhold skal ligeledes tyages i betragtning ved overgang fra en billetteringsform til en anden på nogle buslinjer:

- Busser med hurtig selvbillettering, der befærder samme stoppesteder som busser med chaufførbillettering, kan blive forsinket, fordi de ikke i chaufførbilletteringstiden kan komme forbi den holdende bus og ud fra stoppestedet.
- På længere strækninger uden mulighed for overhaling hverken ved eller mellem stoppestederne kan busser med chaufførbillettering forsinke alle øvrige busser på strækningen (- dette gælder f.eks. gennem Busgadeforløbet i Aarhus).
- Tæt befærdede stoppesteders kapacitet kommer under pres, når busserne holder i længere tid pga. billettering. Konsekvensen kan være at en række store stoppesteder fysisk skal udvides/forlænges alene pga. ændret billetteringsform.

10 SMS-billetter

Kontantbilletter udstedt via sms er blevet indført i Movia, Nordjyllands Trafikselskab, Fynbus og andre steder. I Sverige er man for at undgå at chaufførerne skal have en større kontantbeholdning i bussen, begyndt på at erstatte al kontantbilletsalg i busserne med sms-billetter. Midttrafik har planer om at udstede kontantbilletter via aps i Smart-phones, som man forventer vil overtage mobiltelefonmarkedet i løbet af få år.

Erfaringen fra de danske trafikskaber, der har indført sms-billetter, er at kunderne tager muligheden for at anvende sms-billetter til sig, hvorfor salget af de almindelige kontantbilletter falder.

Introduktion af smart phones-billetter i bybusserne og de regionale ruter i Aarhus, vil sandsynligvis have samme effekt som er oplevet de øvrige steder, hvor sms-billetterne er blevet introduceret; et fald i salget af kontantbilletterne. Dette vil på de regionale ruter medføre en mindre reduktion i opholdstiden ved stoppestederne, idet flere af passagererne vil betjene sig selv. I bybusserne vil en introduktion af sms-billetten ikke have nogen indvirkning på betjeningstiden, da det ligesom et køb af en kontantbillet i en automat er et billetkøb ved selvbetjening. Smartphone-billetten harmoner således i høj grad med selvbilletterings-systemet som i øvrigt anvendes i bybusserne.

Erfaringerne fra S-banen i København, som var blandt de første til at introducere sms-billetten har generelt været positive. Også her er der tale om et selvbetjeningssystem. Der har været mindre introduktionsproblemer, hvor passagererne havde fået en opfattelse af, at de kunne vente med at købe billetten til de så en kontrollør, men gennem en forbedring af kontrollen i systemet, er der sat en begrænsning for denne mulighed. Tilsvarende har en forbedring af sikkerhedssystemet i sms-billetten medført at den oprindelige mulighed for at videresende en sms-billet til en anden mobiltelefon er blevet fjernet.

11 Rejsekort

Rejsekort er i skrivende stund i fuld drift i Vestsjælland, og planlægges ibrugtaget i resten af Movia, på alle DSB strækninger, samt i Nordjyllands Trafikskab i løbet af 2011-2012. Midttrafik har mulighed for at tilslutte sig rejsekort med ibrugtagning senere. Dette afsnit belyser sammenhængen mellem Rejsekort selvbillettering eller chaufførbillettering.

11.1 Rejsekort og selvbillettering

Kombinationen af rejsekort og selvbillettering kan tænkes implementeret på forskellige måder.

Indstigning bagi

Med indstigning bagerst eller midt i bussen. Chaufføren har i lighed med situationen i dag i bybusserne ingen direkte kundekontakt. Der er monteret kortlæsere ved bussens bag og midter døre, der er fast indstillet til Check-In (CI), og de er monteret så indstigende passagerer så vidt muligt møder det blå punkt på kortlæseren. Kortlæsere ved bussens udstigningsdøre (for og bag) placeres så det blå punkt møder passageren under udstigning.

Med dette alternativ vil Check-ud (CU)-kortlæsere skulle anbringes ved fordrørene med det blå punkt vendende indad. Der vil under kørsel om natten være generende for chaufføren. For at undgå dette må en placering udenfor chaufførens synsfelt identificeres.

Chaufførens mulighed for at gribe ind ved brug af ugyldige kort vil med indstigning bagi eller midt i bussen være minimal. Det ugyldige kort vil manifestere sig allerede ved CI, hvorefter den 'samvittighedsfulde passagerer' vil rette fejlen, mens 'skruppelløse' snydere ofte vil kunne gemme sig i mængden.

Indstigning og udstigning vilkårligt

Med indstigning og udstigning vilkårligt af alle døre. Denne løsning fordrer montering af såvel CI som CU kortlæsere ved alle døre/dørpartier. Det er afgørende at kortlæsere placeres således at der ud fra placeringen ikke er tvivl om hvilken der er CI og hvilken der er CU. Kortlæsere kan f.eks. placeres ryg mod ryg, således at CI reelt kun ses af passagerer under indstigning. Dette svarer til den typiske placering på adgangsveje til stationer.

Gruppe Check-in

Gruppe check ind, samt check ind med ændret passagertype kan foregå selvbetjent, men der vil akkurat som for kontantbilletternes vedkommende være behov for at gennemtænke informationen så passagerer med dette behov vælger den rigtige dør.

Inden Midttrafik lægger sig fast på denne løsning skal det undersøges nærmere om der kan installeres mere end de 6 kortlæsere der p.t. er muligt i hver bus.

Samtidig check ind og ud

Rejsekortsystemet understøtter at et takstområde kan opereres med enhedstakst (flat fare) hvilket muliggør samtidig check ind og ud. Funktionen er tænkt anvendt i begrænsede bybusområder, samt på færger o.l. men vil næppe være relevant i bybusserne i Aarhus.

Begge implementeringsmodeller for rejsekortet vil kunne fungere i sammenhæng med salg af kontantbilletter vha billetautomaten som i dag.

11.2 Rejsekort og chaufførbillettering

Chaufførbillettering i kombination med rejsekort giver mulighed for at salg af kontantbilletter sker ved brug af kontantbilletfunktionen i rejsekort chaufførkonsollen. Udstedelse af billetter vil, særligt i byområder hvor enkle en, to tre eller firezoners billetter er langt overvejende, kunne ske så hurtigt, at det i praksis er pengehåndteringen der bestemmer ekspeditionstiden. Chaufførkonsollen indeholder to muligheder for at udstede kontantbilletter, enten valg af antal zoner (hurtigst i tætte byområder, hvor chaufføren altid kender zoneantallet til enhver destination) eller valg af destination (som er hurtigst når chaufføren ikke umiddelbart kender zoneantallet til kundens destination). Chaufførkonsollen er dermed egnet til såvel bybusser som regionalbusser og X-busser.

Rejsekortudstyret lægger op til at busserne indrettes med indstigning udelukkende ad fordørene. Denne løsning, som foretrækkes i øvrige danske trafiksekskaber, giver begrænset kapacitet ved påstigning. Særligt hvis der er mange passagerer som skal købe kontantbillet eller foretage gruppe check ind m.v.

I forhold til traditionel billettering med klippekort og periodekort vurderes det at rejsekort ikke, eller kun helt marginalt, giver langsommere indstigning. I praksis vil det være udformningen af dørpartiet, pladsforholdene, antal og placering af kortlæsere og eventuelle chauffør ekspeditioner, der bestemmer hvor lang opholdstiden ved stoppetsdet bliver. De hidtidige erfaringer fra Vestsjælland synes at bekræfte denne vurdering.

Indstigning af flere døre Det er også en mulighed at tillade indstigning af flere eller alle døre, men at henvise kunder med behov for kontantbillet eller gruppe Checkin mv. til fordøren. Udstigning vil kunne være tilladt af samme eller separate døre. Dette stiller dog krav til informationen, således at passagerer der ikke umiddelbart kan anvende rejsekort (eller andre kort) ved at de skal benytte fordøren.

Chaufførens muligheder i relation til kontrol er beskedne når indstigning sker ad flere døre, og chaufføren bør derfor ikke have kontrolopgaver. Sammenlignet med selvbillettering vil chaufførbillettering alt andet lige betyde længere holdetid fordi chaufføren er engageret i salg af billetter. Men i forhold til indstigning alene ad fordøren er løsningen mere effektiv fordi passagerer som skal købe billet altid står alene i køen ved fordøren.

11.3 Rejsekort alene

En succesfuld landsdækkende implementering af rejsekort betyder at en række barrierer forsvinder. Rejsekortet vil være gyldigt på tværs af trafikskaber og takstgrænser, så passagerer, der f.eks. har skiftende (geografisk) rejsebehov, og som derfor har vanskeligt ved at udnytte de nuværende klippekort og periodekort, uden videre vil kunne benytte rejsekortet. Det må derfor forventes at implementeringen af rejsekortet på landsplan efterhånden vil medføre et fald i behovet for kontantbilletter.

Salg af kontantbilletter er som beskrevet tidligere i denne rapport forbundet med en hel del omkostninger til pengeåndtering, drift og vedligeholdelse af automater (ved selvbillettering), medgået køreplantid (ved chaufførbillettering) og kontrol. Når omsætningen falder, vil enhedsomkostningerne øges og give pres på at finde mere økonomisk fordelagtige løsninger. SMS-billetter eller tilsvarende er en mulig kanal, som giver høj tilgængelighed for store dele af de potentielle kunder, og som byder på meget lave omkostninger, og som derfor kan ses om et relevant supplement til automater i busserne.

Dette kan åbne for at overveje helt at fjerne salg af kontantbilletter fra busserne og henvise salget af kontantbilletter til kiosker og/eller SMS.

12 Udenlandske erfaringer

I det følgende er beskrevet udviklingen i Tyskland, hvor man i mange byer har bevæget sig fra et system med ind- og udstigning ad alle døre i busserne til et system med indstigning ad fordøren og billetkontrol hos chaufføren. Der er således primært tale om en ændring fra ind- og udstigningssystemer ad alle døre med deraf følgende mange modsat rettede strømme ved dørene og i busserne, til systemer, der med indstigning ad fordør og udstigning af øvrige døre giver et entydigt flow gennem bussen. Man skal således være forsigtig med at overføre de tyske erfaringer direkte til forholdene i Aarhus bybusser, hvor der med det nuværende selvbilletteringssystem også er tale om et entydigt flow i busserne.

Ind og udstigning ad alle døre var indtil begyndelsen af 90'erne den mest anvendte metode til ind- og udstigning i de store byer i Tyskland. I 90'erne forlod de fleste byer denne metode til fordel for en blandet variant med fri ind- og udstigning på nogle tidspunkter (typisk dagtimer til kl. 21) og fast indstigning ad fordør på andre tidspunkter (efter kl 21 og lørdag/søndag). Et typisk eksempel herpå er den offentlige busstrafik i Bremen.

I begyndelsen af 00'erne skiftede et stort antal offentlige trafikskaber til udelukkende at tillade indstigning ad fordøren (et eksempel herpå er Berlin). Denne tendens øgedes fra 2006. Baggrunden herfor var, at indstigning ad fordøren kombineret med chaufførens billetkontrol reducerede snydeandelen betragteligt, hvorved trafikskabernes indtægter øgedes. Flere trafikskaber havde oplevet reletivt høje snydeandele, hvilket sandsynligvis hænger sammen med en relativ lav kontrolindsats og med at kontrolafgifterne er relativt lave (40 Euro; lovfastsat, ens i hele landet).

Det er fortsat en trend i Tyskland til at skifte til indstigning ad fordør med billetkontrol. Flere byer introducerer dette system eksempelvis Berlin, Stuttgart, Bielefeld og Bremen. Overgangen fra "ind- og udstigning ad alle døre" til "indstigning ad fordør med billetkontrol" ledsages ofte af programmer for målinger af tidsforbruget omkring påstigninger, rejsetider og indtægter. Ved disse målinger konstateres stigende indtægter med uændrede påstignings- og rejsetider.

En række byer fastholder dog "ind- og udstigning af alle døre", da man frygter længere rejsetider, hvilket kan virke modsat på nyligt gennemførte programmer for bedre fremkommelighed gennem ændrede signalomløbsplaner. Andre argumenter kan være at der netop er foretaget investeringer i nyt billetteringsudstyr i busser, eller billetteringsudstyr (automater) ved stoppesteder. Endelig er et

argument, at man skal anvende samme ind- og udstigningspolitik som i nabo-byer, hvor man har et vist driftsfællesskab.

12.1 Berlin

Berliner Verkehrs Getriebe (BVG) gennemførte fra december 2003 til marts 2004 en test på 18 linjer med 180 busser, hvor man testede "indstigning ad fordør med billetkontrol". Resultaterne af denne test var så positive, at man ændrede den daværende "ind-og udstigning ad alle døre" til "indstigning ad fordør med billetkontrol" på alle buslinier. Passagererne har pligt til at vise chaufførerne billet eller kort. Chaufføren sælger kun enkeltbilletter og dagskort.

Erfaringerne indikerer, at ændringen fra "ind og ud ad alle døre" til "ind ad fordør med billetkontrol" kræver en 2 måneders omstillingsperiode. De to første uger er opholdstiderne ved stoppestederne på linjer med høj frekvens og mange passagerer større og mærkbare forsinkelser opstår fordi passagererne ikke har vænnet sig til, at benytte fordøren og til at have billetter og kort klar til kontrol, eller penge klar til køb af billet. Specielt den tid, der bliver brugt til at lede efter billetter og kort i lommer og tasker, forsinker indstigningen. Efter omkring 2 måneder er opholdstiden ved stoppestederne reduceret til niveauet før ændringen af billetteringssystemet og ind- og udstigningsmåden. Målinger af opholdstiderne viser, at opholdstiden ved stoppesteder med få påstigere (<10) er blevet mindre efter ændringen. Opholdstiden ved stoppesteder med mere end 10 påstigere er steget i mindre omfang. Set over en hel linje synes de to tendenser at ophæve hinanden. For de fleste linjer har det ikke været nødvendigt at ændre omløbstiden sammenlignet med situationen før ændringen. Registreringer har endvidere vist, at andelen af forsinkelser på over 3 minutter er faldet med 2,3 %.

BVG har registreret et fald i snydeprocenten fra 3-3,5% til 1-1,5% i forbindelse med ændringen fra "ind- og udgang ad alle døre" til "indgang ad fordør med billetterkontrol" Dette medførte en forøgelse af indtægterne i 2004 med 3.6 mio. EUR i forhold til 2003.

"Ind ad fordøren med billetkontrol" er i dag accepteret af de fleste passagerer. Ved stoppesteder med mange passagerer som f.eks. Tegel Lufthavn, Hovedbanegården og Bahnhof Zoologischer Garten er accepten imidlertid ikke så høj, da der her er mange påstigere, der skal købe billet og dermed lange stoppestedsophold.

Med indførelse af "ind ad fordøren med billetkontrol" har BVG også konstateret en forøgelse af den generelle præcision i bussystemet. Det er dog samtidig en konstant opgave for BVG's ledelse at holde motivationen til at kontrollere billetterne højt hos chaufførerne.

12.2 Stuttgart

Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) har i slutningen af februar 2011 introduceret indstigning ad fordør og udstigning ad øvrige døre i alle busser. Tidligere var ind- og udstigning tilladt ad alle døre, chaufføren åbnede.

"Indstigning ad fordør og udstigning ad øvrige døre" har vist sig succesfuldt ved et pilot projekt hos VVS. Trafikselskabet i nabobyen Esslingen har introduceret samme fremgangsmåde i slutningen af oktober 2010 også med stor succes.

Praksis viser efter februar 2011, at passagererne efter en kort overgangsperiode har vænnet sig til den nye måde at stige ind og ud på. Praksis viser endvidere, at passagererne bruger kortere tid på ind- og udstigning, da de ikke forstyrrer og hindrer hinanden ved ind- og udstigningen. Ved den nye praksis sikrer chaufføren, at alle passagerer har en billet, hvorfor antallet af snydere er reduceret, hvilket synes mere retfærdigt overfor de ærlige passagerer, der bruger den kollektive trafik med en gyldig billet. Hertil kommer, at den personlige kontakt mellem den påstigende passager og bus chaufføren giver mere sikkerhed til passageren fordi chaufføren kan hjælpe i tilfælde af spørgsmål og problemer. Samtidig kan chaufføren håndtere urolige elementer allerede ved indstigningen.

12.3 Hamburg

Hamburger Verkehrsverbund (HVV) indførte i marts 2011 i bydelene Bergedorf og Harburg "indstigning ad fordør med billetkontrol". Ændringen i forhold til tidligere tiders "ind- og udstigning ad alle døre" er en del af en ny billetkontrolstrategi. Tests har vist at snydeprocenten i det tidligere system var over 10%. Det årlige tab i indtægter var for HVV omkring 20 mio. EUR.

HVV's nye strategi er at kontrollere 50% flere billetter i busserne samtidig med at kontrolstrategien ved indstigning ændredes. HVV forventer gennem deres tiltag til en øget kontrol et fald i andelen af snydere med 1- 1,5%, hvilket betyder en øget indtægt på 6 mio. EUR pr. år. HVV forventer også mere fairhed overfor ærlige passagerer, der benytter kollektiv trafik med gyldig billet gennem de nye tiltag.

Højbjerg, 12. august 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 19. august 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Direktionen

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
11. august 2011	1-15-0-78-213-10-07	Sarah Mandrup	sm@midttrafik.dk	+45 87 40 82 31

Notat Ringkøbing Rutebilstation

Følgende ønskes belyst vedr. Ringkøbing Rutebilstation, på baggrund af overvejelse om ny kontrakt mellem Ringkøbing Rutebilstation I/S og DSB Ejendomme:

Nuværende kontrakt:

1. Den nuværende kontrakt med Ringkøbing Rutebilstation er indgået mellem Ringkøbing Rutebilstation I/S og Ringkøbing Kommune i 1994. Ringkøbing Rutebilstation I/S lejer bygningerne af Ringkøbing Kommune.
I et notat fra 1997, som tillæg til kontrakten fra 1994, fremgår det at Ringkøbing Kommune ydede et årligt tilskud til Ringkøbing Rutebilstation på 97.404 kr. Udgiften svarer til 27% af det årlige tilskud på 360.756 kr. De resterende 73%, 263.352 kr., betales af Ringkøbing Amt.

Kontrakten fra Ringkøbing fra 1994 dækker følgende:

- Adgangs- og opholdsarealer for busser
- Opholdsarealer, ventesale mm. for publikum
- Lokaler til ekspedition af gods
- Toilet og vaskefaciliteter for personale, chauffører, rejsende
- Vaskefaciliteter for busser
- Chaufførlokaler
- Godsekspedition
- Salg af buskort
- Udlevering af køreplaner
- Information om godsforsendelser, køreplaner, takster mv.
- Udlevering af køreplaner, rejsebestemmelser, fragtbreve mv. til publikum
- Åbningstider for ekspedition, mandag-fredag kl. 7.45-12 og 13.15-16.30

I 2011 er budgettet for Ringkøbing Rutebilstation på 703.000 kr. Der blev i 2010 omsat for 70.495 kr. ved salg af kort og billetter. Det nuværende tilskud dækker både chaufførfaciliteter, godsfaciliteter, vaskeplads til busser samt salg og ekspedition. I september 2010 måned har Ringkøbing Rutebilstation I/S fået udleveret en scanpointmaskine. Dette betyder at rutebilstationen nu kan udstede periodekort, billetter og klippekort. Dette har påvirket omsætningen marginalt, således var omsætningen i juni 2011 på 22.000 kr. Dette forventes ikke at være et udtryk for, at der er kommet flere kunder, men derimod at salget er flyttet fra busserne til rutebilstationen. Omsætningen fra september 2010 til juni 2011 har dog ikke været stabil. Den har i flere måneder ligget væsentligt under 22.000 kr.

2. Nuværende status:

Den nuværende status er, at Ringkøbing Kommune ønsker at rive de nuværende bygninger, der huser rutebilstationens lokaler, ned. Dette sker bl.a. for at sikre busserne bedre ind- og udkørselsforhold. Der er opnået midler (1.250.000 kr.) fra Trafikstyrelsens fremkommelighedspulje til projektet. Rutebilstationen ønskes flyttet op til stationsbygningen. Der ønskes pr. 1. september 2011 indgået en ny lejekontrakt mellem

Ringkøbing Rutebilstation I/S og DSB Ejendomme, som ejer stationsbygningen, der ligger ca. 200 m. fra den nuværende rutebilstation.

Bestyrelsen for Ringkøbing Rutebilstation I/S ønsker ifølge kommunen ikke selv at videreføre driften. De ønsker at træde tilbage og overlade driften til den nuværende bestyrer, som vil drive rutebilstationen videre som enkeltmandsfirma. Der ønskes dog kun indgået kontrakt med DSB Ejendomme, hvis Midttrafik vil beholde salg på rutebilstationen.

Bestyrelsen for Ringkøbing Rutebilstation I/S består af følgende medlemmer:

- Lisbeth Nielsen, tidligere Skjern Rute&Turistfart
- Torben Møller, Møllers Busser, Ringkøbing
- Viggo Steffensen, Spjald Rutebiler
- Gerda Jørgensen, Arriva Herning

Tidsplan:

Ringkøbing-Skjern Kommune ønsker hurtigst muligt et svar fra Midttrafik, om Midttrafik vil opretholde et salgssted på Ringkøbing Rutebilstation. Ifølge tidsplanen er det meningen at arbejdet med at lave Ringkøbing Rutebilstation om, opstartes 1. september 2011. Det første der igangsættes er nedrivning af den nuværende rutebilstation. Kommunen ønsker derfor hurtigst muligt en afklaring, så de kan gå i gang med istandsættelsen af stationsbygningen, hvis salget ønskes flyttet derop.

Midttrafik arbejder for, at busserne får de bedste ind- og udkørselsforhold på den nye rutebilstation, og at stationen fungerer for chauffører og kunder under ombygningen. Dette sker i samarbejde med kommunen.

Fremtidsplaner:

Ringkøbing Kommune vil yde økonomisk tilskud til indretning af de nye lokaler i stationsbygningen. Huslejen i stationsbygningen vil blive væsentlig højere end den nuværende husleje, der betales til Ringkøbing-Skjern Kommune. I dag betaler Ringkøbing Rutebilstation I/S **14.400 kr.** i årlig husleje til Ringkøbing-Skjern Kommune. El, vand og varme betales direkte til forsyningsselskaberne.

Den nye kontrakt omfatter leje af 198 m² i stationsbygningen, beliggende Nørredige 3a, 6950 Ringkøbing. Den årlige husleje er på **72.000,00 kr. ex. moms** (90.000 kr. inkl. moms) Forskellen mellem den nuværende husleje og den kommende husleje er således på 75.600 kr. inkl. moms.

Ved en ombygning af Ringkøbing Rutebilstation forventer kommunen følgende udgifter:

Istandsættelse/etablering af lokaler i stationsbygningen:	60.000 kr. (engangsbeløb)
Årlig leje til DSB ejendomme:	90.000 kr. inkl. moms
Årlig leje fra Ringkøbing Rutebilstation I/S:	42.000 kr.
Sparede vedligeholdelsesudgifter (nuværende bygninger):	11.000 kr.
Årlig merudgift for kommunen:	43.000 kr.

Aftalen indgås bl.a. på følgende betingelser:

Det lejedes anvendelse:

3.1 Fra det lejede må lejer alene drive virksomhed i form af opholdsrum og administration for chauffører under Ringkøbing Rutebilstation I/S. Det lejede må ikke uden udlejers skriftlige samtykke benyttes til andet formål.

3.2 Parterne er enige om, at lejer ikke fra det lejede skal drive en virksomhed, hvis stedlige forbliven i ejendommen er af væsentlig betydning og værdi for virksomheden. Lejemålet er derfor ikke omfattet af Erhvervslejeloven § 62.

Opsigelse/ophør:

*5.1 Lejeforholdet kan fra lejers side tidligst opsiges til fraflytning den **1. september 2012.***

5.2 Lejers opsigelse skal ske med 6 måneders skriftligt varsel til fraflytning den 1. i en måned.

5.3 Udlejer kan tidligst opsig lejemålet til fraflytning den **1. september 2014**, medmindre opsigelsen er begrundet i, at lejer ikke har iagttaget god skik og orden.

5.4 Opsigelse fra udlejers side kan ske med 6 måneders forudgående skriftlig varsel til ophør den 1. i en måned.

Chaufførfaciliteter:

4 busselskaber anløber Ringkøbing Rutebilstation. Det er:

- Skjern Bilen
- Møllers Busser
- Højmark Turistfart
- Nobina

Følgende vognmænd er blevet kontaktet for at høre om deres behov for chaufførfaciliteter på Ringkøbing Rutebilstation:

Kristian Damgaard – Skjern Bilen:

Skjern Bilen anvender såvel toiletter som opholdsfaciliteter dagligt. Chaufførerne har pause på rutebilstationen, og opholdsrum anvendes til dette.

Torben Møller – Møllers Busser:

Møllers Busser anvender såvel toiletter som pausefaciliteter. Møllers Busser har garageanlæg tæt på rutebilstationen, så spisepauser vil evt. kunne holdes her, men det vil være besværligt hvis der ikke er toiletfaciliteter.

Bruno Jensen – Højmark Turist:

Højmark Turist anvender toiletfaciliteter, men ikke pausefaciliteter, da turene ikke har pause i Ringkøbing (men derimod i Spjald)

Ernst Sørensen – Nobina

Nobina's chauffører anvender såvel toiletter og opholdslokaler på Ringkøbing Rutebilstation. De har ikke andre muligheder for afholdelse af pauser. Har desuden lejet et lokale på Rutebilstationen til opbevaring af diverse materialer.

Der er et behov for at opretholde chaufførfaciliteter på Ringkøbing Rutebilstation, da flere af vognmændene ikke har mulighed for at lade deres chauffører holde pause andre steder. Derfor vil Midttrafik på busselskabernes vegne indgå lejemål til chaufførfaciliteter, dog mindre end de 198m².

Arrivas planer for salg og information:

3. Arriva har betjent salg i stationsbygningen i Ringkøbing. Åbningstiderne er mandag-fredag kl. 7.30-18.00 og lørdag kl. kl. 8.30-13.00. Der forefindes desuden billetautomat og klippekortsautomat på stationen.

Arrivas fremtidige planer for betjening på stationen er, at den fortsætter frem til 2018, hvor der er indgået kontrakt med Trafikstyrelsen. Det eneste usikkerhedsmoment er Rejsekortet. Hvis det viser sig, med den evt. indførelse af Rejsekortet, at der ikke længere er grundlag for at opretholde betjent salg på Ringkøbing Rutebilstation, vil Arrivas tilstedeværelse på stationen blive taget op til revision.

Midttrafik anbefaler at indgå aftale med Arriva om salg, information og evt. håndtering af gods.

Med denne anbefaling betyder det således, at Midttrafiks selvstændige salg på Ringkøbing Rutebilstation lukker. Dette vil få konsekvenser for den ansatte på Ringkøbing Rutebilstation, men ikke for kunderne. Kunderne vil kunne købe de samme produkter som nu, og de vil desuden kunne benytte Midttrafiks webbutik, de kan søge oplysninger på Midttrafiks hjemmeside, Rejseplanen og telefonisk.

Højbjerg, 12. august 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 19. august 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

10 fordele ved at Ringkøbing Rutebilstation skal bibeholdes !!!

Og flyttes over på banegården.

1. Rigtig mange telefonopkald fra folk i alle aldersgrupper som ønsker oplysninger om bustider. Selv de unge mennesker ønsker telefoniske oplysninger fra en som sidde med opgaverne til daglig. De oplysninger der gives er tidspunkter, oplysning om buspris, rejsevejledning på længere rejser.
2. Ved forsinkelser er det vigtigt at der kan ringes til rutebilstationen, således at de andre busser kan vente. Især de sidste 2 vintre har der virkelig været brug for at koordinere. X bussen fra Århus havde store problemer i det frygtelige vintervejr, men en opringning til Ringkøbing RTB fra Århus chaufføren, fik det til at køre smertefrit. F.eks. den næste bus til Hvide Sande kører først en time efter.
3. Rutebilstationen kopierer køreplaner, vi får ikke så mange planer at de slår til et år igennem, og bøgerne er mange ikke for stolte af. Mange gange skal pendlerne bruge en køreplan her og nu, og her foretrækker de en A4 kopi.
4. Hittegods. Hver eneste dag bliver vi kontaktet, og langt de fleste gange kan vi hjælpe dem.
5. Der kan være busser der svigter, lige pludselig skal der skaffes 2-3 taxier, således at folk kan nå tog eller bus videre i systemet. De har typisk købt tog- og pladsbillet til toget, og det er derfor ikke godt at de ikke når toget, på grund af busforsinkelse.
6. Tilbage køb af periodekort, hjælpe folk med rejsegaranti.
7. Børn og retarderede, hjælpe vi ofte hvis de er tvivl, eller de ikke bliver afhentet på banegården.
8. Mange pendler er usikre på, hvilken bus de skal med, det gælder både unge og ældre. Efter at Regionshospitalet Ringkøbing er nedlagt, er der mange som skal med bussen, måske for første gang. Enten til behandling på Regionshospitalet Herning eller for at besøge deres pårørende. I turist sæsonen er der ofte brug for hjælp til de mange turister.

9. Forsendelse af gods og busbilletter/periodekort og 10-turskort viser en omsætning på ca. 25.000 kr. pr. måned. En meget stor fremgang fra tidligere.
10. Flyttes Ringkøbing Rutebilstation over på banegården, er der rigtig gode chaufførfaciliteter med opholdsrum og toiletter. Nedlægger i stationen har de ingen steder af være.

Kære Midttrafik.

Jeg håber at I vil behandle denne sag positiv.

Det vil blive en serviceforringelse og et manglende salg hvis i vælger at nedlægge Ringkøbing Rutebilstation. Jeg håber at høre fra jer så hurtig som mulig, da rutebilstationen skal nedrives. Der er givet en pulje på ca.1,5 millioner til trafiksikkerhed. Kommunen river bygningen ned den 1. september.

Med venlig hilsen

Bent Smidt

Højbjerg, 12. august 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 19. august 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 4

NOTAT

TIL: Midttrafik

J.NR.: 020685-2011

VEDR.: Bilag med busruter til: Retningslinjer for gratis befording til skoler/institutioner og dagplejen i Holstebro Kommune

DATO: 11.07.2011 - AV

	Bybusser
1	Slotsgade-Thorsvej-Døesvej-Slotsgade
2	Frøjk Møllevej-Sønder Alle-Skjernvej-Slotsgade
3	Nr. Boulevard-Knud Aggers Vej-Poul Rytters Vej
4	Slotsgade-Viborgvej-Parkvej-Sletten-Mejrup
5	Slotsgade-Stationen-Ellebækvej-P S Krøyers Vej
6	Slotsgade - Herningvej - Mejdal - Slotsgade
7	Slotsgade - Niels W Gades Vej - Wagnersvej - Slotsgade
8	Slotsgade - Struervej - Hornshøj - Slotsgade
9	Slotsgade - Skivevej - Nyholmvej - Slotsgade
	Lokalruter (incl rabatruter)
251	Linde - Sir - Naur - Holstebro
252	Holstebro - Idum - Råsted - Holstebro
260	Holstebro - Vinderup - Ejsing
261	Vinderup - Sevel - Mogenstrup - Vinderup
263	Vinderup - Ryde - Herrup - Vinderup
264	Vinderup - Sevel - Sahl -Vinderup
265	Vinderup - Handbjerg - Ryde - Vinderup
267	Vinderup - Egebjerg - Vinderup
268	Vinderup - Geddal - Ejsing - Vinderup
269	Vinderup - Handbjerg - Struer
270	Holstebro - Ulfborg - Thorsminde
271	Ulfborg-Ulfborg Kirkeby-Ulfborg Skole
272	Staby-Ulfborg-Madum-Staby
273	Bur-Gørding-Vemb (skolekørsel)
274	Bur-Råsted-Vemb (skolekørsel)
281	Holstebro - Mejrup - Skave
282	Mejrup - Hornshøj - Mejrup
283	Holstebro - Borbjerg - Skave - Hogager
284	Skave - Borbjerg - Hvam-Skave
291	Mejdal - Tvis - Nr. Felding
292	Tvis - Gedbo - Tvis
293	Nr. Felding
294	Skovlund

Højbjerg, 12. august 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 19. august 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 17
Bilag nr. 1**

VELKOMMEN I BUSSEN

Busruterne er ændret hen over sommeren i Skanderborg Kommune.

Her i avisen får du et overblik over de mange ændringer, og du kan læse mere om:

Regionalruter | Lokalruter | Skolebus | Bybus | Teletaxa



VIDSTE DU AT

- der er 292 busstoppesteder i Skanderborg Kommune?
 - du kan køre gratis med skolebussen?
- bybussen i Skanderborg kører med helt nye og mere miljøvenlige busser end tidligere?
- du gennem din arbejdsgiver kan få "periodekort" som trækkes på din lønseddel før skat?



Skanderborg
KOMMUNE

BUSRUTER I SKANDERBORG KOMMUNE

Læs om de busruter der nedlægges, og om de nye muligheder, der kommer i stedet. I de områder, hvor en rute er lagt om eller nedlagt, har Skanderborg Kommune sammen med Midttrafik gjort alt for at finde alternativer. Blandt andet udvider Skanderborg Kommune ordningen med teletaxa til hele kommunen og tilbyder borgere at køre gratis med de skolebusser, kommunen selv driver.

BUS FRA NORD TIL SYD

Den største enkelte forandring er den nye rute 309. Ruten binder den nordlige del af kommunen sammen med Skanderborg by i syd. Bussen kører fra Galten-Skovby til Skanderborg otte gange dagligt. Rute 309 skal blandt andet sikre, at kommunens mange unge kan komme til og fra uddannelserne på Campus Skanderborg.

FÅ HJÆLP

Find køreplanen på www.skanderborg.dk/busser

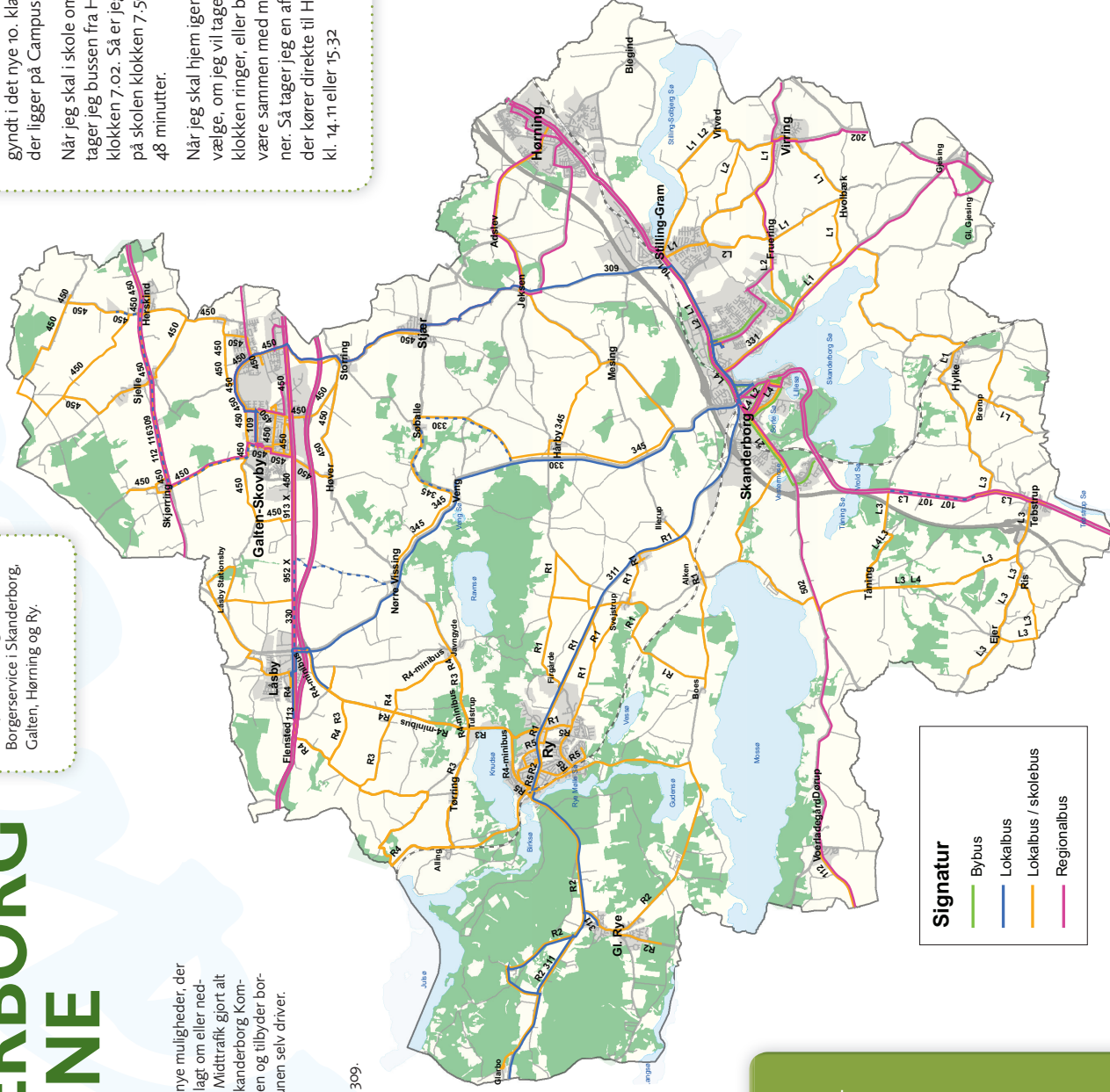
Vi printer også gerne en køreplan ud til dig hos Borgerservice i Skanderborg, Galten, Hørning og Ry.

SABINE JØNSSON

Jeg bor i Hørning og er lige begyndt i det nye 10. klassese-center, der ligger på Campus Skanderborg.

Når jeg skal i skole om morgenen, tager jeg bussen fra Hørning klokken 7.02. Så er jeg fremme på skolen klokken 7.50. Det tager 48 minutter.

Når jeg skal hjem igen, kan jeg vælge, om jeg vil tage af sted, når klokken ringer, eller blive for at være sammen med mine nye venner. Så tager jeg en af de 2 busser, der kører direkte til Hørning kl. 14.11 eller 15.32



Signatur

- Bybus
- Lokalbus
- Lokalbus / skolebus
- Regionalbus

VIDSTE DU AT

- en midtysk gennemsnitspendler sparer 370 kg. CO₂ om året ved at tage bussen i stedet for bilen?
- bybussen i Skanderborg kører halvtimedrift på hverdage?
- du kan hurtigt og nemt finde din rejse på rejsplanen.dk?

CAMPUS SKANDERBORG

Otte ruter kører nu omkring Campus Skanderborg. Busserne kører fra krydsset Ladegårdsbakken/Højvången. Rute 331 og bybussen vil fortsat køre fra stoppestedet ved Højvångens Torv.

200, 309, 331
(Alle afgang)

107, 311, 330, 502
(Morgen og eftermiddag på skoledag)

Bybussen
(Alle afgang)

På Campus Skanderborg ligger Niels Ebbsen Skolen, Ungdomscenter Skanderborg, Skanderborg Gymnasium og Skanderborg-Odder Center for Uddannelse. Tilsammen tilbyder disse institutioner:

0-9. klasse, 10. klasse, STX, HHX, HTX (forventet i 2012), HF, HG, SOSU, FVU/AVU

OVERBLIK OVER ALLE RUTER

Du kan her få dig et overblik over, hvilke ruter der er lagt om eller nedlagt, og hvilke der er kommet til. Du får også forslag til, hvordan du kommer frem, hvis din rute er ændret.

112, 113, 116 og 331

Ingen væsentlige ændringer

101

Rute 101 nedlægges. Se rute 200.

107

Tidligere kørte bussen mellem Aarhus-Skanderborg-Hørning og Horsens. I dag kører den mellem Skanderborg og Horsens. Der vil være korrespondance mellem rute 107 og rute 200 i Skanderborg.

Kommer du fra rute 200 og skal skifte til rute 107, kan du skifte på Skanderborg Station.

Skal du fra rute 107 til rute 200, skal du skifte på Møllegaede busterminal.

Morgen og eftermiddag vil bussen på skoledage køre til og fra Højvangen i Skanderborg af hensyn til elever på Campus Skanderborg.

200

Ruten erstatter rute 107 på strækningen Skanderborg-Aarhus. Til forskel fra den "gamle" rute 107 fortsætter rute 200 efter rutebilstationen og stopper blandt andet ved Kommunehospitalet (Nørrebrogade), Aarhus Universitet og Skejby Sygehus, før den fortsætter mod Hinnerup. Skal du for eksempel til universitetet, behøver du ikke længere at skifte bus i Aarhus.

FIND DIN REJSE

Alle køreplaner kan findes på www.midttrafik.dk. Du kan også hente en bog med køreplaner i busserne eller på Midttrafik's salgssteder. Bemærk at skolebusser ikke er med i bogen.

Du kan også finde din rejse på www.rejseplanen.dk. Bemærk at skolebusruter og teletaxa ikke fremgår af rejseplanen.

FÅ HJÆLP

Find køreplanen på www.skanderborg.dk/busser

Vi printer også gerne en køreplan ud til dig hos Borgerservice i Skanderborg, Galten, Hørning og Ry.

Fremover vil bussen køre fra Låsby skole, så den afgår fra et mere centralt stoppested i byen.

Morgen og eftermiddag vil bussen på skoledage køre til og fra Højvangen af hensyn til elever og studerende på Campus Skanderborg.

502

Der er nedlagt en tur i hver retning om formiddagen. Samtidig er afgangstidene justeret, og bussen betjener ikke længere Mossøvej. Skal du herfra kan du i stedet tage skolebussen, som kører i området.

Morgen og eftermiddag vil bussen på skoledage køre til og fra Højvangen af hensyn til elever på Campus Skanderborg.

BYBUSSEN I SKANDERBORG

Bybussen kører ikke længere til Gram og Stilling. Du kan i stedet tage rute 200 og 309 på landevejen. Bussen kører herefter Vrold-Skanderborg-Højvangen hver halve time om dagen og hver time sen eftermiddag og weekend.

De busser der nu kører som bybus, er mere miljøvenlige.

901X

En X-rute er en hurtigrute med færre stop.

Rute 901X blev etableret i foråret 2010. Kunder fra Galten og Skovby kan komme direkte til for eksempel Skejby Sygehus og Aarhus Universitet uden at skulle skifte bus.

GRATIS SKOLEBUSSE

Du kan køre gratis med kommunens mange skolebusser, når der er plads. De fleste af busserne har afgange om morgenen til ud på eftermiddagen. Busserne kører på alle skoledage.

RUTER OMKRING RY

Rute 1

Ry – Svejstrup – Boes – Alken – Bjedstrup – Ry

Rute 2

Ry – Gl. Rye – Giarbo – Gl. Rye – Emborg – Ry

Rute 3

Låsby – Alling – Knudsøskolen – Låsby St. – Låsby

Rute 4

Låsby – Jaungyde – Knudsøskolen – Ry

Rute 5

Byruten i Ry

Minibusser

Ry – Knudsøskolen – Låsby Skole

RUTE OMKRING GALTEN

450

Galten – Skjærring – Herskind – Skovby – Galten

SUSAN HASFELDT

Jeg bor i Gl. Rye og arbejder i Skanderborg. Om morgenen kører jeg som regel på arbejde sammen med min mand. Hvis det ikke passer, har jeg mulighed for at tage skolebussen til Ry og tog fra Ry til Skanderborg.

Når jeg har fri, tager jeg toget fra Skanderborg og skifter i Ry til skolebussen. Så er jeg hjemme klokken 13. Hvis jeg da ikke vælger at gå hjem i selskab med min lydbox.

RUTE OMKRING HØRNING

345

Hørning – Jeksen – Mesing – Veng FS – Søballe – Nr. Vissing – og omvendt

RUTER OMKRING SKANDERBORG

L 1 – Skanderborg

Skanderborg – Verring – Hylke – Brønup og omvendt

L 2 – Skanderborg

(Skanderborg) – Verring – Vitved – Fruering og omvendt

L 3 – Skanderborg

Ejer Bavnehøj Skolen – Ejer – Ris – Tåning – Tebstrup – Ejer Bavnehøj Skolen – og omvendt

L 4 – Skanderborg

Ejer – Ris – Tåning – Mossøvej – Skanderborg – og omvendt



TELETAXA I HELE KOMMUNEN

Teletaxaen kører nu i 15 mindre områder i hele Skanderborg Kommune. Teletaxaen kører, når bussen ikke kører – for eksempel om aftenen eller i weekenden.

HER KØRER TELETAXAEN

I områder med få passagerer kan der køre en teletaxa i stedet for en bus. Teletaxaen kører inden for nogle bestemte områder i Skanderborg Kommune.

Vi kører fra dør til dør inden for de bestemte områder. Samtidig kører vi til og fra bestemte busstoppesteder og stationer uden for området.

HVORNÅR KØRER TELETAXAEN

Teletaxaen kører oftes i weekenden og i bestemte tidsrum på hverdage, hvor lokalbussen ikke kører.

SÅDAN BESTILLER DU EN TELETAXA

Alle kan bestille en teletaxa, uanset hvilket formål du har med rejsen.

Bestil din tur mellem klokken otte om morgenen og klokken 20 om aftenen på **telefonnummer 8740 8396**.

Du skal ringe senest to timer før, du gerne vil hentes. Teletaxaen har ikke mulighed for at hente dig nøjagtigt på det tidspunkt, du opgiver, men vil hente dig tidligst 15 minutter før og senest 45 minutter efter det tidspunkt, du har sagt.

Se mere om hvornår teletaxaen kører på www.skanderborg.dk/busser

PRIS

Det koster det samme at køre i teletaxa som i bus på samme strækning. Du kan bruge periodekort.

SKILT I FORRUDE

Teletaxaen kan enten være en personbil med teletaxaskilt i forrudden, en almindelig taxa med skilt i forrudden eller en minitaxa med skilt i forrudden. Vogntypen afhænger af, hvor mange andre kunder, der skal med på turen.

TELETAXAEN KØRER I DISSE OMRÅDER

- 1) Skivholme – Herskind – Skjærring – Galten – Skovby
- 2) Galten – Skovby – Stjørring – Stjær – Jeksen – Hørring
- 3) Låsby – Nr. Vissing – Veng – Hårby – Forlev – Skanderborg
- 4) Galten – Høver – Søballe – Møsing – Skanderborg
- 5) Glarbo – Gl. Rye – Ry
- 6) Laven – Alling – Tørring – Tulstrup – Javngårde – Ry
- 7) Ry – Firgårde – Nygårde – Svejstrup – Bjedstrup – Illerup – Skanderborg
- 8) Emborg – Boes – Alken – Skanderborg
- 9) Blegind – Hørring
- 10) Vitved – Skanderborg
- 11) Verring – Fruering – Skanderborg
- 12) Skanderborg – Skårup – Bårstrup – Hylke – Brørup – Ustrup
- 13) Verring – Skårup – Bårstrup – Hylke – Brørup – Ustrup
- 14) Ejler – Ris – Tebstrup – Tåning – Skanderborg
- 502) Brædstrup – Voeriadegård – Skanderborg

Se hvornår Teletaxi kører på www.skanderborg.dk/busser

PERSONBIL, MINIBUS ELLER TAXA

Når du ringer efter en teletaxa, kan du blive hentet enten i en almindelig personbil, en minibus eller en taxa. Alle biler har et skilt i forrudden, hvor der står:
VI KØRER FOR + Midttrafik logo (se billedet nedenfor).

Chaufføren har også skilt på.

VI KØRER FOR



SYDTRAFIK

Du kan bestille kørsel til/fra alle husstande inden for det røde område på kortet. Derudover kører teletaxaer også til/fra de busstoppesteder der er markeret med grønt og hører til området.

Teletaxaen kan dog ikke benyttes til transport internt i byer.

Find teletaxa-køreplanerne på www.skanderborg.dk/busser

VIDSTE DU AT

- der er 15 teletaxaruter i Skanderborg Kommune, som betjener dig, når bussen ikke kører?
- du kan benytte dit månedskort i en teletaxa?
- en tur med teletaxa koster det samme som en kontantbillet i bussen?

FÅ HJÆLP

Find køreplanen på www.skanderborg.dk/busser

Vi printer også gerne en køreplan ud til dig hos Borgerservice i Skanderborg, Galten, Hørring og Ry.





Jørgen Gaarde (S)
Borgmester



Claus Leick (SF)
Formand for Miljø-
og Planudvalget

TAG HELLERE BUSSEN

Langt de fleste borgere i Skanderborg Kommune får fra sommeren 2011 bedre og flere tilbud om kollektiv trafik. Flere nye busruter og mulighed for at ringe efter en teletaxa om aftenen og i weekenden, vil gøre det nemmere at komme på arbejde, i skole eller på besøg.

At binde kommunen bedre sammen og gøre det nemt at lade bilen stå, har været de vigtigste grunde til at investere i den kollektive trafik i en tid, hvor mange andre områder har skullet spare. Udgifterne til kollektiv trafik er fra 2011 øget med 20%.

Det betyder, at især unge fra alle hjørner af kommunen får nemt ved at komme med bussen til og fra Campus Skanderborg, hvor bl.a. kommunens nye 10. klassecenter slår dørene op i disse dage.

Samtidig er busruterne forsøgt koordineret med togafgange i Ry, Skanderborg og Hørning, så det bliver nemt at komme videre til fx Århus og Silkeborg.

Om aftenen og i weekenden, hvor færre har behov for kollektiv trafik, har vi indført et nyt system med teletaxaer i hele kommunen. Det betyder, at det vil være muligt at blive kørt frem og tilbage fra de mindre byer og landområderne til de nærmeste større byer. Prisen vil være den samme som for en busbillet. Det eneste, man skal gøre, er at ringe i god tid før afgang.

Endelig er der skolebusserne, som primært skal køre børn til og fra skolerne. Alle skolebusser kan nu benyttes gratis.

Skanderborg Kommunes investering i bedre kollektiv trafik sker samtidig med, at Region Midtjylland har skåret kraftigt i deres busruter. Det betyder, at borgere enkelte steder vil opleve en forringet bus-service. Trods investeringen i mere kollektiv trafik har Skanderborg Kommune ikke kunnet lukke alle de huller, som regionen efterlader med deres lukning af ruter. Det kan vi forhåbentligt rette op på i de kommende år, hvor vi også løbende vil tilpasse bus- og teletaxaruter efter behov og efterspørgsel.

Vi håber, at rigtig mange vil benytte sig af det nye og forbedrede tilbud om kollektiv trafik i Skanderborg Kommune. Velkommen i bussen.

Claus Leick og Jørgen Gaarde

SE KØREPLAN

på www.skanderborg.dk/busser
eller www.midttrafik.dk

FÅ HJÆLP

Vi printer gerne en køreplan ud til dig hos Borgerservice i Skanderborg, Galten, Hørning og Ry.

Venlig hilsen
Borgerservice

OMRÅDEKØREPLAN

I busserne og på Midttrafiks salgssteder kan du få udleveret en bog med køreplaner. *Bemærk at skolebusser ikke er med i bogen.*

REJSEPLANEN

Du kan finde din rejse på www.rejseplanen.dk.
Bemærk at skolebusruter og teletaxa ikke fremgår af rejseplanen.

Højbjerg, 12. august 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 19. august 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 17
Bilag nr. 2**

MINISTEREN

Dato 07 JULI 2011
J. nr. 2010-577

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Kære Thomas Kastrup-Larsen

Tak for din henvendelse vedr. busstoppesteder langs statsvejnettet.

Transportministeriet har i løbet af efteråret 2010 og foråret 2011 arbejdet på at få afklaret spørgsmålet om ansvaret for buslæskure m.v. på statsvejnettet. Det er min opfattelse, at ansvaret for buslæskure m.v. bør overdrages til trafikskaberne.

For at sikre, at trafikskaberne ikke overtager ansvaret for nedslidte buslæskure m.v., er det med Aftale om HyperCard, busser, cykler, trafiksikkerhed, støjbekæmpelse mv. af 5. maj 2011 mellem regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance besluttet, at Vejdirektoratet istandsætter buslæskure m.v. for 15 mio. kr. Udgiften finansieres af pulje til fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer, der blev etableret med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009.

Folketingets Finansudvalg har den 26. maj 2011 tiltrådt, at der overføres 15 mio. kr. til Vejdirektoratet.

Vejdirektoratet har over for Transportministeriet oplyst, at direktoratet forventer at igangsætte istandsættelsesarbejdet af buslæskure m.v. efter sommerferien 2011.

Med venlig hilsen



Hans Chr. Schmidt

