

# ÅRSBERETNING 2008



midttrafik



## INDHOLDSFORTEGNELSE

<b>INDLEDNING</b>	<b>05</b>	Forord
<b>OM MIDTTRAFIK</b>	<b>06</b>	Fakta om Midttrafik
	<b>07-08</b>	Midttrafiks strategiplan
<b>MIDTTRAFIKS AKTIVITETER 2008</b>	<b>09-15</b>	Flere tilfredse og loyale kunder
	<b>17-18</b>	Tilfredse leverandører
	<b>19-26</b>	Tilfredse bestillere
	<b>27-32</b>	Et mere sammenhængende rutenet
	<b>33</b>	Midttrafik og miljøet
	<b>34-39</b>	Forudsætninger
<b>FREMTIDEN</b>	<b>40-43</b>	Perspektiver for 2009





## 2008 – ET ÅR MED KONSOLIDERING, TILPASNING OG UDVIKLING

### Forord

Det andet år i Midttrafiks historie bar præg af, at det stadig er et nyt trafikselskab, hvor mange forskellige måder at betjene kunderne og leverandørerne i de tidligere kommuner, amter og trafikselskaber fortsat skulle harmoniseres. Driften blev dog stabiliseret – både på gade og i administrationen.

De økonomiske udfordringer for den kollektive trafik med stigende udgifter og faldende indtægter betød også, at der var fokus på tilpasning og effektivisering af tilbuddet til kunderne.

2008 var også året, hvor Midttrafik fik sat fokus på udvikling og forbedring af den kollektive trafik, så der i løbet af året eksempelvis er vedtaget en strategiplan for de kommende år, der er startet forsøg med incitamentskontrakter og åbnet en ny pendlerrute til Århus Nord.

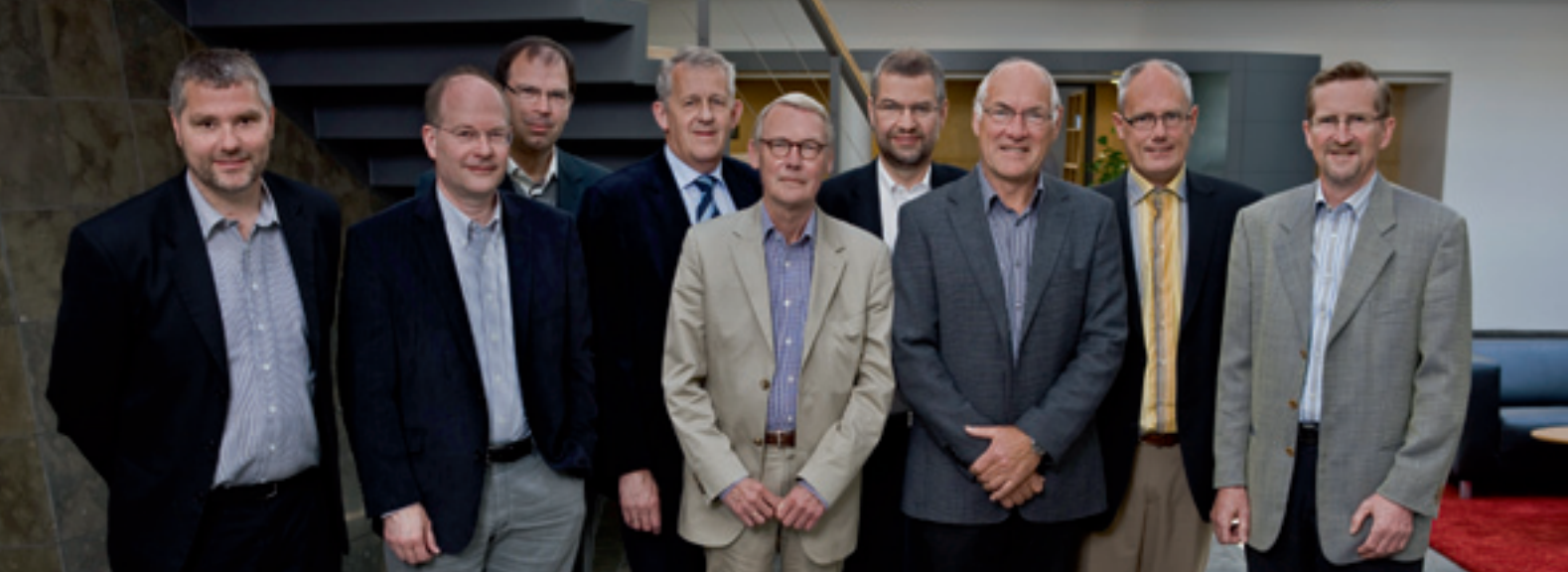
I denne årsberetning præsenterer Midttrafik en række af de aktiviteter, der har været med til at præge den kollektive trafik for kunderne i Midtjylland, Midttrafiks leverandører samt kommunerne og regionen.



God læselyst,

Jens Erik Sørensen

Direktør



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

## FAKTA OM MIDTTRAFIK

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

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

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



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

## MIDTTRAFIKS STRATEGIPLAN

Midttrafiks bestyrelse besluttede inden dannelsen af trafiksselskabet en mission og en vision samt 17 mål for Midttrafiks virke. På baggrund af erfaringerne i trafiksselskabet og i omverdenen, blev der i 2008 vedtaget en ny strategiplan for 2009-2011, der fokuserer på, hvad Midttrafik vil de kommende år.

### Midttrafiks mission

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

### Midttrafiks visioner

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

### Midttrafiks overordnede mål

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

- » Flere tilfredse og loyale kunder - tilfredse kunder er loyale og gode ambassadører; Midttrafik skal have fokus på at forbedre produktet, der hvor det giver højere kundetilfredshed.
- » Tilfredse leverandører - busselskaber, vognmænd og salgssteder har den direkte kontakt med kunderne,

og Midttrafik skal sikre, at de har incitament til at øge kundetilfredsheden.

- » Tilfredse bestillere - Midttrafik skal understøtte bestillerne i at tilbyde god kollektiv trafik ved at give god faglig rådgivning, sikre stabil drift samt systematisk rapportering om økonomi og nøgletal for den kollektive trafik.

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

Midttrafik og miljøet - Midttrafik skal lave en miljø-

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

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



## MIDTTRAFIKS STRATEGIPLAN

### Midttrafiks værdier

Midttrafik har vedtaget seks værdier:

- ❖ Midttrafik er kundeorienteret. Vi er sat i verden for at skabe god kollektiv trafik for borgerne. Vi stræber efter at forstå kundernes behov, lære af dem, tilpasse ydelserne hertil og gerne overgå deres forventninger. Dette sker indenfor de rammer, kommunerne og regionen sætter.
- ❖ Midttrafik bygger på partnerskab. Ledere og medarbejdere gør deres fælles bedste for at nå målene. Midttrafik løser opgaver ud fra kommunernes og regionens ønsker og i tæt dialog med de leverandører, der har ansvaret for driften
- ❖ Midttrafik bygger på udvikling. Vi arbejder for at forbedre vore opgaveløsninger, afprøve nye ideer og løsningsforslag ud fra fokus på fakta. Dette kræver udvikling af organisationen, medarbejderne og lederne.
- ❖ Midttrafik bygger på helhed. Ledere og medarbejdere arbejder efter en fælles retning og fælles mål. Vi deler viden, er effektive, er loyale og har respekt for hinandens forskellige bidrag til helheden.
- ❖ Midttrafik skaber værdi. Vi skaber værdi for vore kunder, kommunerne og regionen, medarbejdere og leverandører. Vi skaber værdi, når vi sætter og når høje mål.
- ❖ Midttrafik er troværdig. Vi lever op til vores ansvar og gør os fortjent til kundernes, bestillernes og samarbejdspartners tillid.

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

## FLERE TILFREDSE OG LOYALE KUNDER

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

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

- ❖ Odderbanen og Lemvigbanen, der transporterer kunderne med tog.
- ❖ På sigt en letbane i Århus, der har flere stop i byen, men kan køre hurtigere uden for byen integreret med Odderbanen og Grenaa-banen.

- ❖ Busser med forskellige formål – X busser og regionale busser, der forbinder større byer; lokale ruter, der binder kommunerne sammen; bybusser der betjener mange kunder i byerne; teletaxier der betjener kunder efter behov i de områder, hvor der ikke er kunder nok til faste busafgange.

- ❖ Koordineret kørsel, hvor kørsel for fysisk handicappede, der ikke kan bruge buskørsel, patientkørsel til sygehusene, enkelte andre kørselsopgaver for kommunerne samt et generelt tilbud til alle borgere om Midttur bliver koordineret, så Midttrafik bestiller taxi til kørslen og udnytter kapaciteten bedst muligt.



“ Kunderne lægger meget vægt på god information ”

## FLERE TILFREDSE OG LOYALE KUNDER

### Information til kunderne

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

### Midttrafiks hjemmeside

Midttrafiks hjemmeside er en central kilde til information til kunderne. I 2008 var der knap fire millioner besøg på den. Størstedelen af aktiviteten koncentrerer sig omkring køreplaner, der stod for over halvdelen af de viste sider. Trafikinformationssiden, der oplyser kunderne om eventuelle driftsforstyrrelser og ruteomlægninger, har ligeledes været meget besøgt.

Midttrafik udsendte i alt 36 pressemeddelelser i løbet af 2008 (i 2007 var antallet 15), og der blev publiceret 105 nyheder om stort og småt på hjemmesiden i 2008 (i 2007 var antallet 41).

### Kampagner m.m.

Der blev i 2008 gennemført særskilte informationskampagner om:

- Nye priser
- Nye køreplaner
- SMIL kampagnen
- Markedsføring af ny ringrute 101 (Skanderborg - Viby - Skejby Sygehus - Vejlbj - Hornslet), der startede drift december 2007
- Markedsføring af incitamentsforsøg på rute 118 (Århus - Randers)
- Odderbanen tilbage på sporet
- Natbusser
- Midttrafik.dk
- Ruteændringer på en bybus i Horsens
- Ruteændringer på en bybus i Silkeborg.

# INDSTIL SKYDERIET :-)

CHAUFFØREN MÅ IKKE SVARE IGEN  
ER DU UTILFREDS, SÅ FÅ LUFT PÅ MIDTTRAFIK.DK  
VI LOVER, DU FÅR ET ORDENTLIGT SVAR



Busselskabet

“ Der har i 2008 ikke været væsentlige driftsforstyrrelser, og de mange aflysninger pga. chauffør-mangel i 2007 har ikke gentaget sig i 2008. Samlet set er 99,9 % af alle busafgange blevet gennemført. ”

## FLERE TILFREDSE OG LOYALE KUNDER

### Rejseplanen

Midttrafik indgår i samarbejdet omkring rejseplanen.dk, som er en af landet mest besøgte hjemmesider med information om køreplaner og tider, skiftemuligheder, kort, stationsoplysninger mv. Det er muligt at søge rejse med kollektiv adresse fra adresse til adresse i stort set hele det midtjyske område.

### Trafikinformation

Det er vigtigt for kunderne at være sikker på, at bussen kommer. Midttrafik sørger sammen med vognmændene for hurtig information til kunderne på hjemmesiden, hvis der er driftsforstyrrelser. Information opdateres på Midttrafiks hjemmeside 24 timer i døgnet.

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

Der har i 2008 ikke været væsentlige driftsforstyrrelser, og de mange aflysninger pga. chauffør-mangel i 2007 har ikke gentaget sig i 2008. Samlet set er 99,9 % af alle busafgange blevet gennemført.

### Rutebilstationer og salgssteder

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

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

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

Rutebilstationerne har i 2008 haft ca. 38 mio. kr. i indtægter. Rutebilstationer med personale har fået ca. 10,1 mio. kr. i tilskud til salgspersonale, kundefaciliteter samt anløbspladser til busserne. Derudover har der været tilskud på ca. 2 mio. kr. til ikke-bemandede rutebilstationer.

Salgsstederne i Århus har solgt klippekort m.m. for ca. 212 mio. kr. og fået 4,2 mio. kr. i provision. Tilskuddet til rutebilstationer og provisionen til salgsstederne ikke kan sammenlignes, da salgsstederne er allerede etablerede butikker (for eksempel supermarkeder), der har for eksempel klippekort som en del af deres sortiment, mens rutebilstationerne er særligt indrettet med henblik på at betjene buskunder, og derfor også har ventefaciliteter til kunderne, betaling for holdepladser til busser samt personale, der alene beskæftiger sig med at rådgive og sælge Midttrafiks produkter.



## FLERE TILFREDSE OG LOYALE KUNDER

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

### I 2007 OG 2008 UDSTEDTE MIDTTRAFIK FØLGENDE ANTAL KORT:

Korttype	2008	2007
Skolekort	14.000	9.400
Uddannelseskort	44.000	43.000
SU-kort	450	600
Frikort	1.700	1.600

Kommunerne kan selv vælge at udstede kort til skoleeleverne. I 2008 har flere kommuner valgt at lade Midttrafik udføre opgaven.

### Kundehenvendelser

I 2008 modtog Midttrafiks kundeservice i alt 2.225 kundehenvendelser mod 2.613 i 2007. Det omfattede 297 generelle henvendelser, 1.278 "ris og ros", 547 anmodninger om kompensation i henhold til rejsegarantien, og 103 under andet. Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid var 3,3 dage mod 4,7 i 2007.

Kunderne henvendte sig omkring i 2008, fordeler sig i forhold til følgende emner:

### KUNDEHENVENDELSER FORDELT PÅ EMNER

Kundehenvendelser	2008	2007
Billettering og takstsystem	3 %	4 %
Information	4 %	11 %
Driftsforhold, svigt	43 %	35 %
Klager over chauffører	34 %	33 %
Klager omkring komfort	3 %	3 %
Køreplanlægning og korrespondance	4 %	6 %
Andet	6 %	7 %
Ros	2 %	1 %
<b>I alt</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>



# REJSEGARANTI!

## FLERE TILFREDSE OG LOYALE KUNDER

### Rejsegaranti

Det er vigtigt for kunderne, at bussen kommer. Hvis den ikke kommer, er det vigtigt, at kunderne har andre muligheder. Derfor er der indført rejsegaranti. Rejsegarantien gælder regionale ruter, bybusser og lokalruter samt Lemvigbanen og Odderbanen. I bybusserne i Århus er rejsegarantien indført fra 1. januar 2009.

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

Med henvisning til rejsegarantien har 547 buskunder i 2008 henvendt sig til Midttrafik med ønske om at få økonomisk kompensation. I 2007 var tallet 729. 510 kunder var berettiget til kompensation, og de har samlet fået udbetalt 102.808 kr. til taxa og anden alternativ transport. Det svarer til, at der i gennemsnit er udbetalt 202 kr. til hver. I 2007 var den gennemsnitlige udbetaling på 244 kr.

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

I 2008 har rejsegarantien været brugt i 508 tilfælde i handicapkørslen, og der er refunderet 139 taxaregninger i handicapkørslen udenfor Århus Kommune. Det har kostet ca. 90.000 kr.

Der har været 87 klager over handicapkørslen. Eksempelvis klages der over serviceniveau, ventetid på telefoner mv.

For Midttur har der været i alt 9 rejsegarantisager og klager i 2008.

### Erhvervskortet

Midttrafik besluttede i sensommeren 2008 at tilbyde et erhvervskort til arbejdsgivere i Midtjylland. Erhvervskortet er et periodekort, som arbejdsgiveren kan tilbyde sine medarbejdere i forbindelse med en lønpakke. Udgiften til kortet bliver fratrukket bruttolønnen, og den kollektive trafik bliver billigere for medarbejderen. Både Midttrafik, arbejdsgiverne og medarbejderne har en interesse i, at medarbejderne i højere grad bruger kollektiv trafik til arbejdet, så biltrafikken kan formindskes.

Flere virksomheder og offentlige arbejdsgivere har besluttet at tilbyde kortet til sine medarbejdere, og Midttrafik forventer, at der vil blive solgt en del af disse kort i de kommende år. Der er pr. 12. juni 2009 indgået aftale om erhvervskort med 30 virksomheder, herunder Herning og Århus kommuner.

“ Midttrafik gennemførte i uge 39-41 2008 en kundetilfredshedsundersøgelse. 82 % af kunderne svarede, at de var tilfredse eller meget tilfredse. ”

## FLERE TILFREDSE OG LOYALE KUNDER

Der er samlet solgt 103 erhvervskort. Der er endvidere sendt aftaleudkast til 19 virksomheder, heraf 2 kommuner (Favrskov og Hedensted) samt Region Midtjylland, og der forventes en markant stigning i 2009.

### Kundetilfredshedsundersøgelse

Midttrafik gennemførte i uge 39-41 2008 en kundetilfredshedsundersøgelse. Undersøgelsen havde til formål at dokumentere kundernes tilfredshed med busrejser i Midttrafik.

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

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

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

Hvis man tager højde for, hvad der er vigtigt og mindst tilfredshed med – og som Midttrafik kan gøre noget ved - vil kundetilfredshedsundersøgelsen især medføre flg. tiltag:

- Informationer før, under og efter rejsen.
- Samarbejde med leverandørerne om chaufførernes service og bussernes rettidighed.
- Effektiv planlægning til sikring af kørsel i overensstemmelse med kundens behov.
- Målrettede kampagner mod utryghed og støj i bussen.



S via  
am

8773

afik

76

“ 79 % af vognmændene svarede på spørgeskemaet. Besvarelsene viser i hovedtræk, at leverandørerne overvejende er tilfredse med samarbejdet med Midttrafik. ”

## TILFREDSE LEVERANDØRER

Busselskaber, vognmænd og salgssteder har den direkte kontakt med kunderne og spiller derfor en vigtig rolle for kundetilfredsheden. De skal have incitament til at fastholde kunder og gerne øge kundeantallet gennem mere kundefokus og mindre produktionsfokus. Leverandørerne skal i højere grad tage ansvar for egen produktion for eksempel gennem egenkontrol af kvaliteten.

Midttrafik har i alt 570 ruter, der fordeler sig således:

### Ruter fordelt på typer:

Bybusser	141
Regionale ruter	103
Lokalruter	87
Rabatruter/åbne skolebusruter	239

**I alt Midttrafik 570**

De 570 ruter køres af ca. 2.000 chauffører i 926 kontraktbusser.

I 2008 gennemførte Midttrafik en leverandørundersøgelse blandt de 47 vognmænd, som udfører den regionale og lokale kørsel samt bybuskørsel. Formålet var at få leverandørernes vurdering af samarbejdet med Midttrafik, og herunder en vurdering af organisationens stærke og svage sider, med henblik på at målrette indsatsen for yderligere udvikling af samarbejdet.

79 % af vognmændene svarede på spørgeskemaet. Besvarelsene viser i hovedtræk, at leverandørerne overvejende er tilfredse med samarbejdet med Midttrafik. På en skala fra 1-4 ligger den gennemsnitlige tilfredshed omkring 3. Undersøgelsen har identificeret en række områder, hvor Midttrafik kan gøre det bedre, hvilket indgår i det videre arbejde. Bl.a. sikres en mere konsekvent inddragelse af leverandører i planlægningen, faste kontaktpersoner for leverandørerne, mere gennemskuelig afregning og bedre chaufførvejledning. I 2008 blev der etableret samarbejds- og kvalitetsudvalg med deltagelse af vognmænd og chauffører.

“ Midttrafik skal hjælpe busselskaber og salgssteder med at få dygtigere og mere motiverede medarbejdere ”

### Information til chauffører samt salgs- og rutebilstationer

Midttrafik informerer chauffører, salgs- og informationssteder via et chaufførinformation, der udsendes når behovet er der. Der blev i 2008 udsendt 19 forskellige.

En chaufførvejledning beskriver, hvordan chaufføren skal håndtere de forskellige rejseregler, billetteringsudstyr, taksttyper, billettyper osv. Midttrafik havde i 2008 endnu ikke fået lavet en samlet chaufførvejledning for chaufførerne, der kører i Midttrafik. Chaufførvejledningen er udsendt primo 2009.



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

## TILFREDSE LEVERANDØRER

### Kampagne for at rekruttere chauffører

Det er vognmændenes ansvar at have chauffører nok til at udføre den kontraktftalte kørsel, men Midttrafik lever af stabil drift, så Midttrafik er også afhængige af, at der kan rekrutteres nok kvalificerede chauffører. Midttrafik har derfor igangsat en kampagne og står bag hjemmesiden “chauffor.nu”, som er en jobportal, der fortæller faktuel om jobbet som buschauffør og hvordan man kan blive chauffør. Alle busselskaber har mulighed for at slå ledige jobs op på jobportalen.

### Busselskaberne får incitament til at yde en god indsats

Chaufførens service er noget af det allervigtigste for kunderne, og det vil Midttrafik arbejde videre med. På rute 118 mellem Århus og Randers har der i 2008 været et tæt samarbejde med De Grønne Busser om at forberede et forsøg med, hvordan vognmanden og chaufførerne kan øge kundetilfredsheden. Der gøres forsøg med bl.a. chaufførens personlige service, uddeling af reflekser, lakridser og regnslag, forbedret information m.m. Tiltagene gennemføres i løbet af 150 dage i starten af 2009, hvorefter der evalueres på forsøget og de virkningsfulde tiltag vil blive bredt ud på andre ruter i Midttrafik.





## TILFREDSE BESTILLERE

Bestillerne skal hjælpe Midttrafik med at få flere kunder – det er hjælp til selvhjælp. Kommunerne har afgørende indflydelse på fremkommelighed, publikumsfaciliteter og den lokale markedsføring. Det er bestillerne, der skal investere i udviklingen af den kollektive trafik og sikre den grønne profil som borgere og kunder forventer.

Midttrafik skal inden for disse områder tilbyde god faglig rådgivning og "skubbe på" udviklingen, der hvor det er muligt.

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

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

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

### Takstændring 2008

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

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

Midttrafik arvede ved sin etablering forskellige takststrukturer og takstniveauer. Det er et mål at få disse harmoniseret, så der er ens vilkår for kunderne i hele Midtjylland. Midttrafik var oprindeligt opdelt i fire takstområder.



“ Kollektiv trafik er ikke kun udgifter til drift af service, men kan også ses som en investering, der kan give samfundsmæssigt udbytte. Kollektiv trafik øger mobiliteten og skaber mulighed for, at borgerne lettere får en uddannelse, er i arbejde og deltager i samfundets service- og fritidsaktiviteter. ”



## TILFREDSE BESTILLERE

Midttrafiks takster blev ændret 20. januar 2008. Ved denne takstændring gennemførtes omfattende ændringer i takststrukturen, så Midttrafik nu reelt kun er opdelt i to takstområder: Vest samt Midt/Øst/Syd. Samlet set steg taksterne 3 % i hele Midttrafiks område, hvilket er det loft, Trafikstyrelsen havde lagt over takststigningerne i 2008. Takststigningerne var ulige fordelt på de enkelte områder og billettyper i Midtjylland af hensyn til at harmonisere taksterne.

Der var således stigninger på over 70 % på korte rejser for pensionister i Viborg og Skive kommuner, og fald på over 20 % i priserne på periodekort for pensionister i Horsens og Hedensted kommuner.

En væsentlig ændring i takststrukturen blev vedtaget i 2008 og indført i januar 2009, idet kunderne i bybuskørslen i Århus herefter også får fastsat takster efter, hvor langt kunden skal. Hidtil har der været enhedstakst, fordi billetteringsudstyret ikke har kunnet håndtere at skelne mellem 2, 3 og 4 zoners kontantbilletter.

### **Billetteringsudstyr**

En anden vigtig forudsætning for at få indtægter er, at billetteringsudstyret er velfungerende, så kunderne kan købe billetter. Det har været et nedprioriteret område i mange år, og udstyret har været derefter.

Billetautomater i bybusserne i Århus er 25 år gamle og har længe trængt til udskiftning.

Dels er det dyrt at reparere de gamle maskiner dels kan der ikke længere skaffes reservedele til dem. Midttrafik har derfor i efteråret 2007 gennemført et udbud, og indgået kontrakt til en værdi af ca. 24 millioner kroner på vegne af Århus Kommune, så der i efteråret 2008 skulle have været installeret nye billetautomater. På grund af tekniske problemer bliver de først fuldt funktionsdygtige i 2009.

### **Rejsekortet**

Rejsekortet er en vision om et fælles landdækkende elektronisk rejsekort. Rejsekortet skal erstatte de eksisterende klippe- og periodekort, så kunderne om få år kan rejse i over hele landet på rejsekortet.

Med rejsekortet behøver kunderne ikke længere at have kendskab til indviklede takst- og zonesystemer. Rejsen påbegyndes ved, at kortet holdes hen til en kortlæser i bussen eller på togperronen, som registrerer rejsens begyndelse. Tilsvarende holdes kortet hen til en kortlæser ved rejsens afslutning samt ved evt. omstigning.

Rejsens pris beregnes automatisk ud fra de registreringer som sker ved "check-in" og "check-ud".

Projektet er stadig i pilotfasen på Sjælland, og Midttrafiks bestyrelse har ikke truffet endelig beslutning om tilslutning til rejsekortprojektet.



## TILFREDSE BESTILLERE

### Selvbillettering i bybusserne i Århus

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

Systemet i bybusserne i Århus betyder, at der er forholdsvis mange, der undlader at købe billet. Derfor har Midttrafik et korps på ca. 24 billetkontrollører, der udfører kontrol i busserne. Kontrollørerne udsteder kontrolafgifter til kunder, der ikke har gyldig billet.

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

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

Den primære årsag hertil er sygdom; det samlede sygefravær har været på 14,4 %, hvor langtidssyge pga. vold tegner sig for en stor del af sygefraværet. Hvis langtidssygdom fraregnes har sygefraværet været på 4,7 %.

Dette tal er også for højt, og der vil i 2009 være fokus på at få nedbragt sygefraværet for denne medarbejdergruppe, ligesom der gennemføres en gennemgribende effektivisering både i marken og i administrationen, så der udstedes flere afgifter, og der kommer flere indtægter.

År	Antal kontrolafgifter	Antal glemte kort	Kontrollerede passagerer
2007	20.849	2.897	502.621
2008	20.650	811	444.760

**Note:** 5.286 kunder uden billet påstod, at de havde glemt deres abonnementskort, men kun 811 kunne fremvise et gyldigt kort og dermed få nedskrevet kontrolafgiften til 50 kr.



“ Der har i 2008 været udbudt kørsel med 157 busser svarende til 323.590 køreplan-timer med en samlet kontraktsum på 157,5 mio. kr. ”

## TILFREDSE BESTILLERE

### Udbud i 2008 og kontraktforlængelser

I 2008 er der gennemført udbud i bybuskørslen og lokalkørsel i Holstebro, lokalkørsel i Ringkøbing-Skjern, Struer og Herning kommuner, regional kørsel i Vestjylland samt ca. 20 % af bybuskørslen i Århus. En række kontrakter er forlænget, hvor det har været hensigtsmæssigt.

Det var første gang, at bybuskørslen i Århus har været i udbud, og fire private vognmænd afgav tilbud. Busselskabet Århus Sporveje, som hidtil har kørt al bybuskørsel, afgav kontrolbud på de 7 linjer, der var

i udbud. Århus Sporvejes kontrolbud viste sig samlet set at være det bedste, og kørslen udføres derfor forsat af Århus Sporveje. Det er et krav, at Århus Sporveje aflægger særskilt regnskab for den kørsel, der har været udbudt.

Den behovsstyrede kørsel er også udbudt i 2008 med driftsstart i 2009. Den økonomiske effekt af udbuddet vil afhænge af, hvordan kørselsmønsteret bliver på de nye kontrakter. Generelt ser det ud til, at priserne har været svagt faldende.

### DEN ØKONOMISKE EFFEKT AF UDBUDDENE HAR VÆRET

Oversigt over udbud i 2008	Årlige køreplan-timer	Antal busser	Årlig kontraktsum nye kontrakter (mio. kr.)	Årlig ændring (mio. kr.)
Struer Kommune, lokalkørsel Thyholm	3.222	3	1,8	+ 0,2
Herning Kommune, lokalkørsel	29.171	31	15,9	- 0,2
Ringkøbing-Skjern Kommune, lokalkørsel	37.458	31	17,8	- 1,0
Holstebro Kommune, bybuskørsel	21.982	8	9,8	- 0,5
Holstebro Kommune, lokalkørsel	27.001	27	16,2	+ 2,1
Region Midtjylland, regionale ruter i Vestjylland	80.756	24	23,4	- 0,8
Århus Kommune, 20 % af bybuskørslen	124.000	33	72,6	mellem -6,0 og -7,0
<b>I alt</b>	<b>323.590</b>	<b>157</b>	<b>157,5</b>	<b>- 6,2 / - 7,2</b>

## TILFREDSE BESTILLERE

### Indtægter og kunder i 2008

Indtægterne i den kollektive busstrafik stammer primært fra kundernes betaling af billetter og kort, men der er også en række andre kilder. Der er ikke nogen entydig årsag til nedgangen på ca. 0,6 %.

Den væsentligste årsag er, at der er færre indtæg-

ter fra omstigninger mellem tog og busser. Det stigende salg af skolekort skyldes primært, at flere kommuner har lagt administrationen af skolekort om således, at der nu bliver købt skolekort i Midttrafik.

Indtægtskilde	2008		2007	
	Indtægter kr.	Andel	Indtægter kr.	Andel
Passagerindtægter	474.617.641	77,1 %	476.701.389	77,0 %
Uddannelseskort	60.871.568	9,9 %	58.812.819	9,5 %
Skolekort	26.273.042	4,3 %	22.491.480	3,6 %
Kompensation Trafikstyrelsen	31.549.912	5,1 %	30.794.252	4,9 %
Fragt, Gods og Post mm.	1.926.152	0,3 %	1.606.000	0,3 %
Fribefordring Værnepligtige	2.137.869	0,4 %	1.257.073	0,2 %
Bus&Tog takstsamarbejdet – netto	18.111.407	2,9 %	27.630.439	4,5 %
<b>I alt</b>	<b>615.487.591</b>	<b>100,0 %</b>	<b>619.293.452</b>	<b>100,0 %</b>

“ Omregnet til årsplan betyder tællingerne, at der er ca. 80 mio. passagerer, der anvender Midttrafiks busser. Langt de fleste kører enten i en bybus i Århus eller en regional bus. ”

## TILFREDSE BESTILLERE

De samlede indtægter fordeler sig således på de forskellige typer af buskørsel:

### INDTÆGTER FORDELT PÅ KØRSELSTYPE

Kørselstype	Indtægter 2008	Andel
Bybus kørsel	324.841.963	52,8 %
Regional + X-bus	264.141.916	42,9 %
Lokale ruter	26.503.712	4,3 %
<b>I alt</b>	<b>615.487.591</b>	<b>100,0 %</b>

Fordelingen var i 2007 omtrent den samme.

Passagerindtægterne er langt den største indtægtskilde. De fordeler sig på følgende typer af billetter og kort:

### INDTÆGTER FORDELT PÅ BILLETTYPER

Billettype	Passagerindtægter 2008	Andel
Kontant	101.703.780	21,4 %
Klippekort	174.273.665	36,7 %
Periodekort	181.159.859	38,2 %
Andet (for eksempel gruppebillet og dagbillet)	17.480.337	3,7 %
<b>I alt</b>	<b>474.617.641</b>	<b>100,0 %</b>

Fordelingen var i 2007 omtrent den samme.

I efteråret 2008 blev der gennemført en tælling i langt de fleste af de ruter, Midttrafik administrerer. De åbne skolebusruter, som kommunerne selv administrer blev ikke talt. I bybusserne i Århus er der ikke talt, da passagertallene her er så høje, at den anvendte metode ikke er brugbar.

Der arbejdes sammen med Århus Kommune på at etablere et antal "tællebusser", der automatisk kan tælle af- og påstigende passagerer. Omregnet til årsplan betyder tællingerne, at der er ca. 80 mio. passagerer, der anvender Midttrafiks busser. Langt de fleste kører enten i en bybus i Århus eller en regional bus.



## TILFREDSE BESTILLERE

### PASSAGERER OG KØREPLANTIMER Omfanget af kørsel i busserne måles i køreplantimer.

Bestiller	Passagerer 2008		Køreplantimer 2008		Køreplantimer 2007	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Favrskov Kommune	110.118	0,14 %	16.529	0,76 %	18.747	0,86 %
Hedensted Kommune	9.933	0,01 %	10.684	0,49 %	12.551	0,58 %
Herning Kommune	1.628.698	2,04 %	72.320	3,33 %	77.934	3,59 %
Holstebro Kommune	978.101	1,23 %	48.687	2,24 %	52.444	2,42 %
Horsens Kommune	2.285.634	2,86 %	73.117	3,37 %	72.526	3,35 %
Ikast-Brande Kommune	180.110	0,23 %	12.257	0,56 %	18.060	0,83 %
Lemvig Kommune	124.176	0,16 %	16.165	0,75 %	15.300	0,71 %
Norddjurs Kommune			25.378	1,17 %	21.552	0,99 %
Odder Kommune			9.294	0,43 %	8.184	0,38 %
Randers Kommune	3.978.312	4,99 %	129.030	5,94 %	124.686	5,75 %
Ringkøbing-Skjern Kommune	395.385	0,50 %	34.872	1,60 %	35.528	1,64 %
Samsø Kommune	103.272	0,13 %	9.551	0,44 %	9.500	0,44 %
Silkeborg Kommune	2.930.004	3,67 %	99.848	4,60 %	96.597	4,46 %
Skanderborg Kommune	317.564	0,40 %	30.306	1,39 %	30.909	1,43 %
Skive Kommune	1.156.101	1,44 %	42.597	1,96 %	42.328	1,95 %
Struer Kommune	207.220	0,26 %	15.494	0,71 %	12.000	0,55 %
Syddjurs Kommune	373.568	0,46 %	27.917	1,28 %	29.219	1,35 %
Viborg Kommune	1.581.060	1,98 %	58.444	2,69 %	57.960	2,67 %
Århus Kommune	44.800.000	56,14 %	583.029	26,83 %	590.007	27,21 %
Region Midtjylland	18.640.000	23,36 %	857.328	39,46 %	842.203	38,84 %
<b>I alt</b>	<b>79.799.256</b>	<b>100,00 %</b>	<b>2.172.843</b>	<b>100,00 %</b>	<b>2.168.234</b>	<b>100,00 %</b>

**Note:** Passagerantallet i Århus Kommune er skønnet på baggrund af historiske oplysninger fra Århus Sporveje; tællingen i 2008 var den første i Midtrafik, og der findes derfor ikke sammenlignelige historiske tal.





## TILFREDSE BESTILLERE

### UDGIFTER OG INDTÆGTER VED BUSKØRSEL

Kommune	Bruttoudg.	Forventet regnskab 2008 (1.000kr.)			Regnskab 2007 (1.000 kr.)	
		Indtægter	Netto	Bruttoudg.	Indtægter	Netto
Favrskov Kommune	11.799	852	10.947	9.020	996	8.025
Hedensted Kommune	9.322	1.901	7.420	8.170	868	7.302
Herning Kommune	41.439	10.881	30.558	39.568	11.688	27.880
Holstebro Kommune	27.937	7.287	20.650	24.344	6.835	17.509
Horsens Kommune	41.113	16.211	24.902	37.390	15.515	21.876
Ikast-Brande Kommune	11.297	0	11.297	6.708	0	6.708
Lemvig Kommune	10.503	424	10.078	4.605	789	3.816
Norddjurs Kommune	11.586	531	11.055	9.376	531	8.845
Odder Kommune	5.239	108	5.131	3.917	63	3.854
Randers Kommune	63.903	27.599	36.303	55.727	31.726	24.001
Ringkøbing-Skjern Kommune	19.787	264	19.523	18.057	497	17.560
Samsø Kommune	4.891	1.554	3.337	4.594	1.920	2.674
Silkeborg Kommune	50.178	19.529	30.648	44.312	19.460	24.852
Skanderborg Kommune	15.351	2.563	12.788	14.251	3.703	10.548
Skive Kommune	21.986	6.392	15.594	19.877	7.009	12.869
Struer Kommune	7.109	816	6.293	5.900	1.936	3.964
Syddjurs Kommune	15.562	1.612	13.950	14.522	2.865	11.658
Viborg Kommune	31.878	10.238	21.640	29.470	8.373	21.097
Århus Kommune	399.628	242.583	157.045	359.319	237.703	121.616
Region Midtjylland	410.273	264.142	146.131	380.018	266.818	113.201
<b>I alt</b>	<b>1.210.781</b>	<b>615.487</b>	<b>595.289</b>	<b>1.089.145</b>	<b>619.295</b>	<b>469.855</b>

**Note:** De forventede regnskabstal vil blive ændret, hvis den endelige regnskabsafslæggelse giver anledning hertil.

Stigningen i udgifter skyldes dels ændringer i reglerne for dieselafgifter, som betyder en stigning på 9,8 %, som kommuner og region har fået DUT-kompensation

for, dels at kontraktbetalingerne til vognmænd bliver reguleret for bl.a. stigende dieselpriiser.

“ Midttrafik skal have en vifte af kollektive trafiktilbud, der spænder fra letbane, hurtigruter for pendlere, bybusser og lokalruter til telebusser/teletaxi – betjening af borgerne tilpasses kundeunderlag og politiske prioriteringer ”

## ET MERE SAMMENHÆNGENDE RUTENET

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

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

Bestyrelsen var i 2008 på studietur til Sverige, hvor der blev aflagt besøg hos både Västtrafik og Jönköpings Länstrafik. De svenske trafikselskaber har været i stand til at vende udviklingen og have vækst i antallet af kunder gennem de seneste år. En af de vigtigste erfaringer fra de svenske trafikselskaber er, at de har formået at vende udviklingen ved at det offentlige har villet investere i at udvikle den kollektive trafik. Kunderne finansierer omtrent den samme andel af den kollektive trafik i Sverige som i Danmark, men da det offentlige bruger væsentligt flere penge på kollektiv trafik, gør kunderne også – og dermed har man et kollektiv trafiksystem, hvor der er væsentligt større omsætning.

Det offentlige og kunderne tilsammen har dermed finansieret et sammenhængende rutenet med bedre rejsemuligheder, hvilket tiltrækker flere kunder, og dermed er de svenske trafikselskaber inde i en positiv spiral. Der satses på høj frekvens på store strækninger, fremkommelighed, effektiv markedsføring simple køreplaner m.m.

### Bus- og togtrafik

Midttrafik har i 2008 tilbudt kunderne kørsel på 570 ruter med 926 busser.

En stor del af fokus i at skabe et mere sammenhængende rutenet i 2008 har været præget af Region Midtjyllands behov for at finde væsentlige besparelser på det regionale rutenet i 2010. Midttrafik har deltaget i arbejdet med at analysere de trafikale forudsætninger for at finde besparelser på en måde, så det rammer færrest mulige kunder, samt foreslået hvordan de ruter, regionen måtte nedlægge, kan indgå i de enkelte kommuners tilbud om kollektiv trafik. Der er udarbejdet forslag til, hvordan man udnytter midlerne i den kollektive trafik mest effektivt, så flest mulige kunder tilbydes et sammenhængende rutenet inden for de økonomiske rammer, der gives.



“ Odderbanen har gennemgået en større spormodernisering, så kørslen har været helt eller delvist stoppet i perioder. Spormoderniseringen har været nødvendig for at kunne tilbyde sikker og stabil drift fremover. ”

## ET MERE SAMMENHÆNGENDE RUTENET

Det er kommunerne og regionens politikere, der skal træffe beslutning om, hvilken service de hver især vil finansiere. Det forventes at ske i 2009.

Der har i 2008 været arbejdet med andet end at planlægge effektiviseringer:

- Rute 114 Viborg – Århus er i forbindelse med åbning af en ny vej i Hammel blevet ændret, så den betjener Vestas i Hammel væsentligt bedre.
- Rute 124 Hammel-Århus Nord er blevet etableret som en ny pendlerrute.
- Der er lavet faktaudredning for samtlige regionale ruter, og der gennemføres besparelser på 3,8 mio. kr. fra sommeren 2009 ved at reducere i svag benyttede ture.
- Rute 913X er omlagt til at betjene Billund Lufthavn.
- Der er etableret bedre betjening af Karup Lufthavn.
- Der er etableret en ny skolebusstruktur i Horsens Kommune.
- Bybusbetjeningen i Viborg er forbedret.
- Bybusserne i Odder, Skanderborg, Horsens, Silkeborg og Holstebro er effektiviseret efter ønske fra kommunerne.

Trafikselskaberne skal lave en trafikplan, der beskriver serviceniveauet den kollektive trafik og målene fremover. Midttrafik har i samarbejde med kommunerne og regionen lavet en foreløbig trafikplan, der beskriver status samt visioner for den kollektive trafik de kommende år. Rutenettets fordeling på regionale og lokale ruter er ikke fastlagt endnu.

Togtrafikken på Odderbanen og Lemvigbanen har i 2008 stort set været uforandret. Odderbanen har gennemgået en større spormodernisering, så kørslen har været helt eller delvist stoppet i perioder. Spormoderniseringen har været nødvendig for at kunne tilbyde sikker og stabil drift fremover.



“ Letbanen kan i modsætning til en sporvogn køre med højere hastighed uden for byområderne og kan derfor binde Århus sammen med de øvrige byer, hvorfra mange pendler til Århus.

”



## ET MERE SAMMENHÆNGENDE RUTENET

Letbanen i Århus-området er et langsigtet projekt, hvor en del af den kollektive trafik i Århus og et større opland skal suppleres med en letbane. Arbejdet med letbanen er forankret i et sekretariat i Midttrafik, som finansieres særskilt af Århus Kommune, Region Midtjylland samt Randers, Favrskov, Norddjurs, Syddjurs, Silkeborg, Skanderborg og Odder kommuner. Staten er også aktivt inde i projektet. Formålet med en letbane er at samle de bedste egenskaber fra busser og tog, hvor de enkelte letbanevogne ligner sporvogne, som kører på skinner ligesom tog. En af de store forskelle mellem letbane og tog er, at letbanen kan blandes med anden trafik på en smidig måde. Letbanen bør så vidt muligt anlægges i eget tracé af hensyn til rejsehastigheden, men skinner kan lægges direkte i vejbanen. Herved kan man i modsætning til tog komme meget tæt på rejsemålene i byområderne. Letbanen kan i modsætning til en sporvogn køre med højere hastighed uden for byområderne og kan derfor binde Århus sammen med de øvrige byer, hvorfra mange pendler til Århus. Det forberedende arbejde i 2008 har fulgt planen, og Regeringen indgik 29. januar 2009 en trafiktafte, hvor Letbanen får 0,5 mia. kr. i tilskud til anlægsarbejdet.

### Koordineret kørsel

Koordineret kørsel er et supplement til den kollektive bus- og togtrafik. Koordineret kørsel betyder, at Midttrafik modtager bestillinger på individuelle kørselsbehov, der udføres med taxi, så Midttrafik koordinerer ønsker og udnytter kapaciteten ved at lade flere

personer køre i de samme taxier, selvom de ikke nødvendigvis hentes og sættes af samme sted. Dermed kan kunderne risikere at skulle køre en omvej, og at de ikke kommer helt så hurtigt frem, som ved en almindelig taxikørsel. Det er et vilkår, som man også kender fra bustrafikken.

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

Når kørslen koordineres, er det kørsel fra forskellige ordninger, der samles i et fælles system, så taxier og mindre busser udnyttes bedst muligt. De forskellige ordninger er:

### » Handicapørsel

Lovpligtig kørsel for fysisk handicappede, der ikke er i stand til at bruge kollektiv bustrafik. Kunderne visiteres til kørslen af kommunerne, og kørslen finansieres af kommunerne med en vis egenbetaling. Alle kommuner undtagen Hedensted Kommune har ønsket, at kørslen skal koordineres. I Hedensted Kommune ringer kunden selv direkte til vognmanden.



## ET MERE SAMMENHÆNGENDE RUTENET

### ANTAL BRUGERE OG REJSER I HANDICAPKØRSLER

Kommune	Antal visiterede brugere		Antal rejser	
	2008	2007	2008	2007
Favrskov	338	348	3.077	3.474
Hedensted	561	564	10.152	8.118
Herning	555	557	5.587	6.786
Holstebro	427	435	4.536	5.052
Horsens	1.003	1.071	8.201	19.020
Ikast-Brande	320	287	2.430	3.102
Lemvig	170	159	1.860	1.892
Norddjurs	322	368	2.364	2.220
Odder	202	204	2.003	2.446
Randers	849	761	7.245	7.382
Ringkøbing-Skjern	431	378	3.731	4.241
Samsø	45	45	497	710
Silkeborg	871	858	7.308	7.866
Skanderborg	471	465	4.605	4.564
Skive	309	260	3.123	2.912
Struer	173	160	1.473	1.659
Syddjurs	298	275	2.052	1.865
Viborg	559	546	5.992	6.866
Århus	3.937	3.748	103.080	103.811
<b>I alt</b>	<b>11.841</b>	<b>11.489</b>	<b>179.316</b>	<b>193.986</b>

Den væsentligste årsag til den samlede tilbagegang i antal rejser er, at Horsens Kommune i 2007 havde ikke-koordineret kørsel. Fra januar 2008 blev der indført koordineret kørsel for handicapbrugerne i Horsens Kommune. Overgangen var præget af tilvænning til et nyt system og utilfredshed med det ændrede service-niveau. Det forventes, at antallet af rejser vil stige igen i Horsens Kommune, når kunderne har vænnet sig til den koordinerede kørsel.

“Koordineret kørsel betyder, at Midttrafik modtager bestillinger på individuelle kørselsbehov, der udføres med taxi, så Midttrafik koordinerer ønsker og udnytter kapaciteten ved at lade flere personer køre i de samme taxier, selvom de ikke nødvendigvis hentes og sættes af samme sted.”

## ET MERE SAMMENHÆNGENDE RUTENET

### » Midttur og telekørsel

Midttur blev etableret i 2007 som et tilbud om dør-til-dør-kørsel med taxi/minibus, der koordineres med øvrige individuelle kørselsformer, for eksempel handicapkørsel. Ordningen dækker hele Midttrafik og er i udgangspunktet selvfinansierende, men nogle kommuner har valgt at give et tilskud til ordningen, så turene kan gennemføres til halv pris for kunderne – 7 kr. pr. km.

#### OVERSIGT OVER MIDTTUR REJSER

Kommuner	Antal rejser 2008
Kommuner, der giver tilskud:	
Ikast-Brande Kommune	114
Lemvig Kommune	184
Randers Kommune	168
Skive Kommune	2.172
Struer Kommune	127
Viborg Kommune	2.477
Midttur i øvrige kommuner:	993
<b>I alt</b>	<b>6.235</b>

Det er tydeligt at se, at ordningen især bruges i de kommuner, der også før dannelsen af Midttrafik havde en tilsvarende ordning, idet VAFTtur kunne bruges i Viborg og Skive kommuner. Flere kommuner har opfordret til, at der laves billigere muligheder i Midttur, og det blev vedtaget af Bestyrelsen i foråret 2009.

Der er også etableret teletaxier visse steder, hvor det fungerer på omtrent samme måde, men hvor kommunen har valgt, at taksten skal være almindelig bustakst, så kunden for eksempel kan bruge sit periodekort til kørslen.

### » Kommunal kørsel

I sammenhæng med handicapkørslen udfører Midttrafik nogle øvrige kørselstyper for Viborg, Skive, Lemvig og Århus kommuner. Denne såkaldte KAN-kørsel er forskellige kørselsformer, som kommunerne tilbyder deres borgere, uden at det er kollektiv trafik. Midttrafik har koordineret denne kørsel for kommunerne på samme måde, som handicapkørsel koordineres. Omfanget har været i alt ca. 83.000 rejser i 2008 mod ca. 62.500 rejser i 2007.

### » Patientkørsel

Midttrafik har desuden administreret patientkørsel for Region Midtjylland – i alt ca. 173.000 rejser. Det drejer sig om planlagt kørsel til sygehusene til for eksempel undersøgelser m.m., mens Midttrafik ikke har noget at gøre med ambulancekørsel. Region Midtjylland varetager selv en del af administrationen i form af bestillingsmodtagelse og visitation, mens Midttrafik varetager udbud, vognstyring og afregning.



## MIDTTRAFIK OG MILJØET

Miljø skal være et særligt indsatsområde for Midttrafik. Den kollektive trafik er i de fleste tilfælde et miljøvenligt alternativ til den individuelle trafik. Det skal bruges i en tid, hvor befolkningen markerer, at de gerne vil gøre en indsats for at reducere CO2 udslippet - men ikke helt ved hvordan de kan gøre.

Midttrafik skal arbejde med miljø både i den daglige drift og i de langsigtede beslutninger. Når man vælger bussen eller toget, så vælger kunden et miljørigtigt og bæredygtigt transportmiddel.

I 2008 har Midttrafik i forbindelse med udbud lagt bestillernes ønsker til miljøkrav ind i betingelser. I Århus er der for eksempel stillet krav til en hurtig udskiftning af busser for at leve op til EURO5-normen.



“ Forudsætningerne for at nå strategiplanens mål er bl.a. en effektiv organisation, der prioriterer ressourcer og udvikler kompetente medarbejdere samt styr på fakta, kvalitet og økonomi. ”

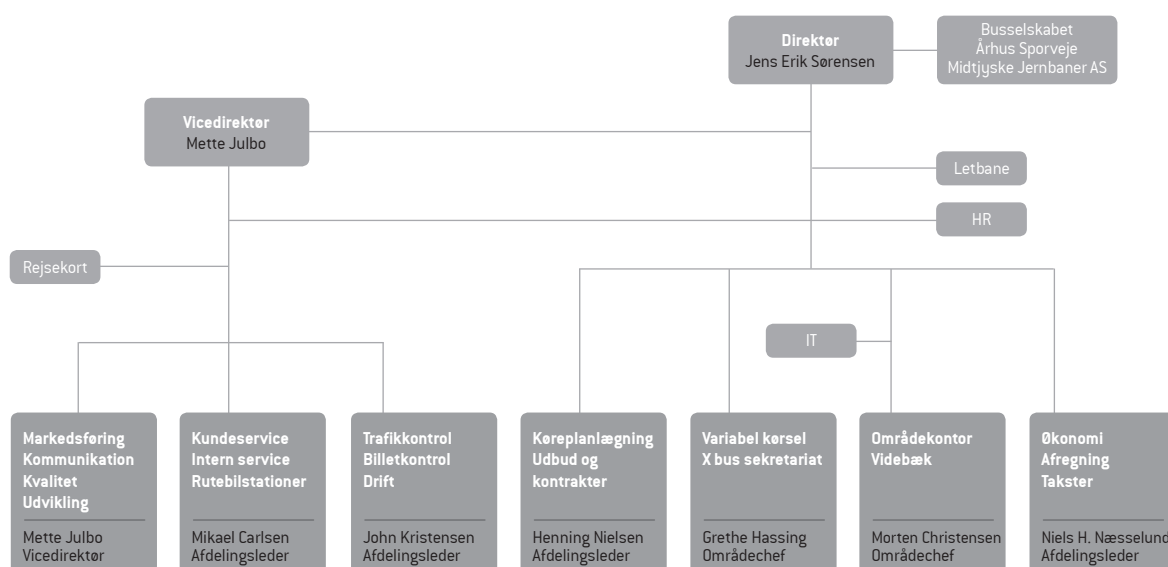
## FORUDSÆTNINGER

### Organisation

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

### Administrationen

Administrationen i Midttrafik er ledet af den administrerende direktør og en vicedirektør og er organiseret i 7 afdelinger. Hertil kommer en tværgående funktion og nogle projekter.





## FORUDSÆTNINGER

Midttrafik havde indtil midten af 2008 et Videnscenter for kollektiv trafik i tyndt befolkede områder, hvis formål var at afsøge internationale erfaringer med kollektiv trafik i tyndt befolkede områder. Dette videnscenter havde i de første 1½ år udført sin opgave og dokumenteret erfaringerne. Da der var behov for forøget fokus på at effektivisere den kollektive trafik, blev det i juni 2008 vedtaget at nedlægge videnscenteret og allokere ressourcerne til konkret planlægning.

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

### STILLINGERNE ER FORDELT SÅLEDES PÅ OMRÅDERNE:

Buskørsel og tværgående funktioner:	77,0
Billetkontrol i Århus og administration heraf	28,0
Handicapkørsel/variabel kørsel	22,0
Rutebilstationer	6,0
<b>I alt</b>	<b>133,0</b>

Hertil kommer en række stillinger, der er finansieret via indtægtsdækket virksomhed.

Pr. 1. januar 2008 var der ansat 134,06 medarbejdere omregnet til fuldtidsstillinger (inkl. indtægtsdækket virksomhed). Pr. 31. december 2008 var ansat 144,61 medarbejdere omregnet til fuldtidsstillinger eller 150 personer. Cirka 11 % af de ansatte er deltidsansatte. 9 personer er ansat på særlige vilkår.

Der har i 2008 været 17 fratrædelser og 33 nyansættelser. Det giver en personaleomsætning på cirka 17 %. Det er et fald i personaleomsætningen på cirka 2 procentpoint i forhold til 2007. I dette tal er ikke medregnet stillingsskift internt i organisationen.

Det gennemsnitlige sygefravær blandt medarbejderne i administrationen var i 2008 på 5,3 %. Det tilsvarende tal for 2007 var 4,3 %. Det høje sygefravær er i bestemte funktioner. Cirka 27 % af de ansatte har ikke haft noget sygefravær og cirka 22 % har haft et samlet fravær over 2 uger. Ledelsen i Midttrafik har meget fokus på sygefraværet, og målet er, at sygefraværet er reduceret til 2007-niveau i 2009, og at det derefter skal falde yderligere.

### Aldersfordelingen:

20-24 år:	1,99 %
25-29 år:	3,97 %
30-34 år:	5,96 %
35-39 år:	9,27 %
40-44 år:	15,23 %
45-49 år:	17,88 %
50-54 år:	17,88 %
55-59 år:	17,22 %
60-64 år:	10,60 %

Kønsfordelingen er 45 % kvinder og 55 % mænd.

Det er stort set det samme som i 2007.

## FORUDSÆTNINGER

Gennemsnitsalderen for de ansatte i administrationen er 47 år. 45,7 % af de ansatte er 50 år og derover. I 2007 var gennemsnitsalderen 46,2 år og 41,8 % var over 50 år.

Midttrafik har etableret HovedMED-udvalg for hele Midttrafik inklusiv driftsselskaberne og et LokalMED-udvalg for Midttrafiks administration.

I 2008 gennemførte Midttrafik den lovpligtige APV. Der blev identificeret en række indsatsområder, som der er lavet handlingsplaner for. Sikkerhedsorganisationen følger op på dette. APV'en viste også, at stort set alle fusionsrelaterede problemer, som blev identificeret i arbejdsklimaundersøgelsen i 2008, er løst.

God ledelse er en blandt flere forudsætninger for at gennemføre Midttrafiks strategiplan. Der måles på det som et led i kvalitetsmodellen. For at styrke Midttrafiks ledelseskraft er der i efteråret 2008 iværksat et udviklingsforløb for administrations ledere på alle niveauer. Forløbet har omfattet en evaluering af alle lederne, udarbejdelse af individuel handlingsplan for den enkelte og fælles træningsmoduler med hovedvægten på strategieksekvering, præstationsledelse, prioritering og det personlige lederskab. Forløbet afsluttes i maj 2009.

Der anvendes strukturerede værktøjer til at følge op på medarbejdernes trivsel og udvikling. Der gennemføres hvert år MUS, og hvert andet år trivselsundersøgelser.

## TRAFIKSELSKABETS BUDGET

	Regnskab 2008 (1.000 kr)	Regnskab 2007 (1.000 kr)
Terminaler, rutebilstationer samt billetteringsudstyr	16.430	15.408
IT-udgifter	18.417	14.146
Tællinger m.v.	2.062	3.684
Information og markedsføring	9.715	8.915
Personaleudgifter	49.784	46.373
Husleje m.v.	5.821	5.554
Kurser, rejser m.v.	2.326	2.297
Revision og øvrige konsulenter	3.211	913
Etableringsomkostninger	0	10.000
Andel af X-bus sekretariat	1.400	1.728
Øvrige udgifter netto	450	328
<b>I alt</b>	<b>109.616</b>	<b>109.346</b>





## FORUDSÆTNINGER

Regnskabet for 2008 udviser et mindreforbrug på ca. 1,2 mio. kr. bl.a. pga. udskudte projekter.

### Midtjyske Jernbaner A/S

Privatbanerne HHJ/Odderbanen og VLTJ/Lemvigbanen var i starten af 2008 etableret som særskilte aktieselskaber, hvor Midttrafik havde aktiemajoriteten i begge selskaber. I løbet af 2008 blev de to selskaber fusioneret i Midtjyske Jernbaner A/S, hvor Midttrafiks bestyrelsesformand Poul Vesterbæk også er formand.

Der er i 2008 gennemført et stort spormoderniseringsprojekt på Odderbanen mellem Tranbjerg og Odder. Hele Odderbanen er nu spormoderniseret. Omfanget af budgetoverskridelsen kendes endnu ikke, og heller ikke hvordan den skal finansieres.

I 2008 blev sidste del af etableringen af nyt sikringsanlæg på Lemvigbanen gennemført.

Lemvigbanen varetager persontransporten på strækningen Vemb–Lemvig–Thyborøn, hvor passagertallet i 2008 var på ca. 250.000 passagerer. Godstransporten, der i 2008 var på 58.000 tons, sker i et samarbejde med Railion Danmark, hvor Lemvigbanen kører til Herning. Persontransporten svarer til 2007, mens godstransporten er stigende.

Odderbanen varetager persontransporten på strækningen Odder–Århus, hvor passagertallet i 2008 var på 1 mio. passagerer (i 2007 var der ca. 1,1 mio.

passagerer). Passagertallet var stærkt påvirket af at trafikken var indstillet på dele af banen mellem juli og november 2008.

Det planlægges, at Odderbanen indgår i Letbaneprojektet i Århus

### Busselskabet Århus Sporveje

Målet for Busselskabet Århus Sporveje er at kunne sammenlignes med private busselskaber. Det politiske ønske fra Midttrafiks bestyrelse er mere kollektiv trafik for pengene. Busselskabet viste ved første udbud af bybuskørsel i Århus, at busselskabet i dette udbud kunne konkurrere med private selskaber og afgav det bedste tilbud.

Dette skal dokumenteres i særskilt regnskab for den udbudte kørsel. Busselskabet har foreløbigt levet op til forudsætningerne om lavere udgifter. Det er opnået gennem effektiviseringer, lavere sygefravær, reduktion i administration mv.

Busselskabet har tidligere haft svært ved at opretholde driftsstabiliteten pga. sygdom blandt chaufførerne og besvær med at rekruttere chauffører. I 2008 har driftsstabiliteten været væsentligt bedre, især da rekrutteringen er blevet bedre, bl.a. ved rekruttering af tyske chauffører. I 2006 blev 99,00 % af den planlagte kørsel gennemført, i 2007 var det 99,50 % og i 2008 99,85 %. Antallet af chauffører tilpasses fortsat i forhold til kørslen.



“ Vi arbejder for at forbedre vore opgaveløsninger, afprøve nye ideer og løsningsforslag ud fra fokus på fakta ”

## FORUDSÆTNINGER

Busselskabet følger en udviklingsplan fra 2008 til 2010. Planen indeholder dels en administrativ, en ledelsesmæssig og en personalemæssig effektivisering, og dels en nedbringelse af de faste omkostninger. Det sker ved at Busselskabet fokuserer på sine kerneområder, og reducerer sine faste omkostninger til bl.a. husleje ved at flytte fra Bryggervej til to nye stationer. Målet er at omkostningerne til bl.a. husleje kan matche det øvrige marked.

### Fakta og dokumentation

Midttrafik laver transportløsninger på basis af informationer fra kunder, bestillere, busselskaber og andre samarbejdspartnere. Informationen kombineres med Midttrafiks erfaringer og viden. Derfor er det vigtigt, at de informationer, Midttrafik arbejder med, er korrekte og baseret på fakta og dokumenterede erfaringer.

Inddragelse af kunder og samarbejdspartnere i kvalitetsforbedring

Hvert år foretager Midttrafik et køreplansskifte. Midttrafik inviterer kunder, samarbejdspartnere og andre til at komme med forslag til ændringer til den eksisterende køreplan. Dette sker ved ophæng i busserne, annoncer på hjemmesiden og breve til uddannelsesinstitutioner, bestillere og busselskaber. Denne information suppleres med, hvad der sker i Midttrafiks område mht. pendlerstrømme, udviklingen af uddannelsesinstitutioner, boligområder osv.

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

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

Regionen og kommunerne er vigtige samarbejdspartnere, i forbindelse med indsamling af information til køreplanlægningen. De kender de lokale problemer, men vigtigst, de kender også fremtidsplanerne for deres område; hvis der bygges nyt boligområde, nedlægges skoler eller laves ny omfartsvej har det betydning for at udarbejde den effektive transportløsning.

Midttrafik indsamler selv oplysninger, der kan danne grundlag for udvikling af køreplaner. Der foretages tællinger af kunderne, og Midttrafik har busser, der er udstyret med særligt tælleudstyr og som sender informationer direkte til Midttrafiks database. Det er spredt viden og et område, der skal markant forbedres.

Midttrafik laver tilfredshedsundersøgelser blandt kunder, leverandører og bestillere.



## PERSPEKTIVER FOR 2009

### Strategiplanen

Midttrafiks strategiplan fastlægger en række mål og initiativer, der skal gennemføres i 2009 og fremefter for at leve op til de fem hovedmål:

#### 1. Flere tilfredse og loyale kunder:

Kundetilfredsheden skal forbedres, så kunderne rejser mere og forbliver kunder længere tid i den kollektive trafik. Ved kundeundersøgelsen i efteråret 2008 var 82 % tilfredse eller meget tilfredse, og målet er en tilfredshed på 85 % i 2010.

#### 2. Mere tilfredse leverandører:

Leverandørernes tilfredshed og motivation for at yde god service for kunderne skal forbedres. Leverandørtilfredsheden var ved undersøgelsen i 2008 generelt på ca. 3 på en skala fra 1 til 4, og målet er en tilfredshed på 3,3 i 2010.

#### 3. Mere tilfredse bestillere:

Midttrafik skal give bestillerne god faglig rådgivning og dokumentation. Der er ikke hidtil gennemført en bestillertilfredshedsundersøgelse, men det vil blive gjort i 2009. Målet er, at bestillertilfredsheden skal være forbedret med minimum 10 % i 2011. Det konkrete mål forelægges Bestyrelsen, når resultatet af den første måling kendes.

#### 4. Et sammenhængende rutenet:

Midttrafik gennemfører i 2010 konkret planlægning, der skaber bedre sammenhæng mellem regionale og lokale ruter i forbindelse med regionens effektiviseringer og i forbindelse med områdeplanlægning i Århus, Randers, Viborg og Herning. Dette vil give mere kollektiv trafik for pengene. Der måles bl.a. ved, at antallet af påstigere pr. køreplantage pr. driftskrone skal stige med årligt 5 %.

#### 5. Midttrafik gavner miljøet:

Midttrafik skal udarbejde et miljøprogram, der fokuserer på både begrænsning af den kollektive trafiks emissioner og på at få kunderne til at bruge kollektiv trafik mere. Der laves et miljøprogram i 2009, der fastlægger de konkrete mål for det videre miljøarbejde.

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

“ Der skal især være fokus på, hvordan borgeren kan nedbringe CO<sup>2</sup> udslippet ved at bruge kollektiv trafik - jo flere i bussen jo bedre miljø. ”

## PERSPEKTIVER FOR 2009

### Miljø

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

Midttrafik vil i 2009 udarbejde en miljøstrategi. En miljøstrategi indebærer blandt andet, at Midttrafik skal stille tydelige krav til leverandørerne for så vidt angår miljøet omkring busser, taxa og tog som for eksempel krav om emissioner der påvirker luftkvaliteten, krav om miljøbevidsthed, krav om uddannelse af medarbejdere. Miljøstrategien skal også komme med anbefalinger til, hvordan Midttrafiks administration og salgssteder bidrager til miljøet. Og endeligt skal miljøstrategien opstille anbefalinger for, hvordan Midttrafiks bestillere får en mere miljøvenlig kollektiv trafik.

Midttrafik skal løbende udarbejde og lancere kampagner, der fortæller kunder og borgere om den kollektive trafiks miljøfordele. Der skal især være fokus på, hvordan borgeren kan nedbringe CO<sup>2</sup> udslippet ved at bruge kollektiv trafik - jo flere i bussen jo bedre miljø.

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

### Midttrafiks fokus på miljøet vil være:

- Nedbringe emissionen fra busser og andre køretøjer, bl.a. ved at indgå i regionens forsøg med biodiesel. Fra starten af 2009 kører alle rutebiler i Østjylland og bybusser i Århus på biodiesel.
- Forbedre miljøet ved at reducere biltrafikken og udnytte buskapaciteten bedre – få flere kunder i busserne samt anvende busser svarende til behovet.
- Effektive kampagner.



“ Der er truffet beslutning om at gennemføre en udskiftning af en del maskiner i løbet af foråret og sommeren 2009, så der fremover ikke vil være så udbredte problemer med at udstede billetter. ”

## PERSPEKTIVER FOR 2009

### Salg og information

Rutebilstationer samt salgs- og informationssteder  
Midttrafik har samarbejde med en række rutestationer samt salgs- og informationssteder. I 2009 vil der blive lavet en ny strategi, så der bliver en mere ensartet måde, kunderne mødes på i Midttrafiks salgs- og informationssteder, og ressourcerne bruges mere effektivt og målrettet på de fokusområder, Midttrafik vælger.

### Rejsekortet

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

### Webbutik

Der vil i 2009 blive adgang til en web-butik på midttrafik.dk. Formålet med web-butikken er, at kunderne skal kunne bestille og betale billetter og kort via nettet 24 timer i døgnet. Web-butikken vil give Midttrafik en øget viden om kundernes behov ud fra solgte billetter, kort og strækninger.

### Køreplaner

Det blev i 2008 besluttet, at fra køreplansskiftet i sommeren 2009 uddeles der gratis områdekøreplaner i hele Midttrafik. Tidligere har det kun været køreplaner for de enkelte ruter, der har været gratis, mens kunderne de fleste steder har skullet betale for køreplaner for et helt område. Disse bliver gratis fremover.

### Billetteringsudstyr

Mange steder er billetteringsudstyret forældet og nedslidt, og der kan ikke længere anskaffes reservedele. Der er truffet beslutning om at gennemføre en udskiftning af en del maskiner i løbet af 2009, så der fremover ikke vil være så udbredte problemer med at udstede billetter.



## PERSPEKTIVER FOR 2009

### Kampagner

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

I 2009 vil fokus i markedsføringen blive på miljø samt en fortsættelse af den vis-hensyn-kampagne, der startede i slutningen af 2008 for at få kunderne til at tage hensyn til hinanden og til chaufføren - det gør alle mere positive og glade og giver en bedre rejse med bussen.

### Planlægning

Midttrafik vil sammen med regionen og kommunerne have udarbejdet et grundlag for effektivisering af den regionale og lokale kollektive trafik.

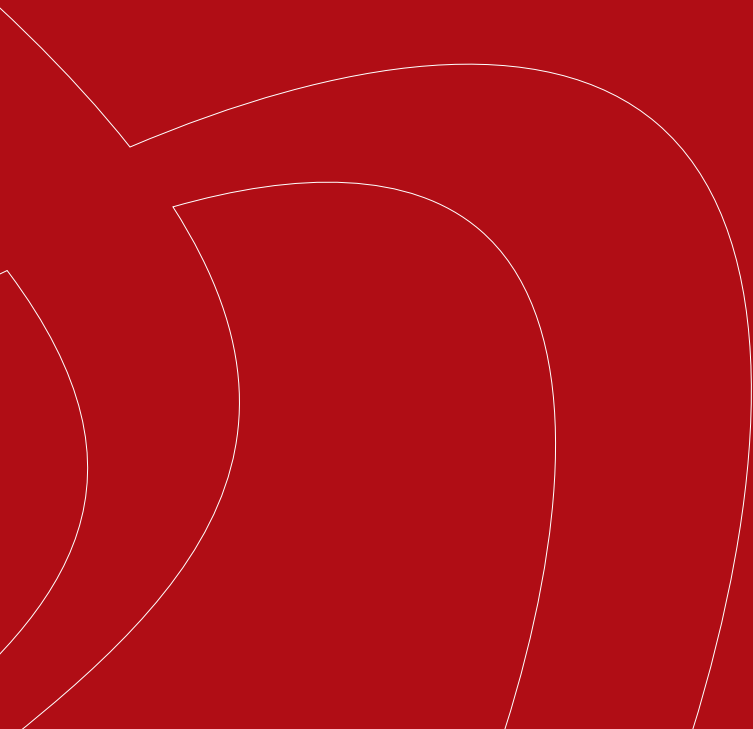
Midttrafik vil i 2009 gennemføre områdeplanlægning i større byområder, som giver mere kollektiv trafik for pengene og bedre koordinering mellem bybusser og regionale busser. Det gennemføres i de nye køreplaner for Århus, Herning, Viborg og Randers i 2010 eller 2011.

### Variabel kørsel

Fra oktober 2009 udvides samarbejdet med Region Midtjylland, så patientkørslen i den resterende del af regionen vil blive koordineret i Midttrafik – der forventes ca. 350.000 rejser pr. årsplan herefter.

Det forventes, at Midttrafik fra starten af 2010 skal varetage visse opgaver vedrørende koordineret handicapkørsel for Sydtrafik, der indfører samme system, som Midttrafik bruger.





**Midttrafik**  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg  
[midttrafik.dk](http://midttrafik.dk)