

Bilagsoversigt

Pkt. Dagsordenoverskrift og bilagstitler (klik på bilagstitlen)

- 1 Midttrafiks arbejdsprogram for køreplanlægning og udbud 2010/11
 1. [forslag til Midttrafiks arbejdsprogram for køreplanlægning og udbud for 2010/11](#)
 2. [Midttrafiks tidsplan for køreplanlægningen til køreplansskiftet juni 2011 \(K11\)](#)
- 2 Orientering om omlægning af busser i Herning
- 3 Orientering om status for regionale effektiviseringer
 1. [tre pressemeddelelser fra Region Midtjylland af 29. juni 2010 om regionale effektiviseringer](#)
 2. [høringssvar i forbindelse med Midttrafiks arbejdsprogram 2010/2011](#)
- 4 Orientering om resultatet af 3. ansøgningsrunde til Trafikstyrelsens puljemidler
 1. [pressemeldelse af 30. juni 2010 om puljemidler til den kollektive trafik i Midtjylland](#)
- 5 Orientering om borgerundersøgelsen 2010
 1. [De overordnede resultater og administrationens bemærkninger hertil](#)
- 6 Orientering om analyse af BeKTra-samarbejdet
- 7 Orientering om resultat af patienttilfredshedsundersøgelsen 2010
 1. [Midttrafiks gennemgang af resultaterne af patientundersøgelsen 2010](#)
- 8 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
 1. [Brochure til kommunerne om samordnet kørsel](#)
 2. [brev til Transportministeren vedrørende koordinering mellem bus- og togkøreplaner](#)
 3. [program og deltagerliste for seminaret for bestyrelsesmedlemmer i de danske trafikselskaber 18 -19. august 2010.](#)
- 9 Eventuelt

Århus, 6. august 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. august 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



Dato Journalnr Sagsbehandler e-mail Telefon
 3. august 2010 1-30-75-804-38-10 Poul Masud pom@midttrafik.dk 87 40 82 25

Midttrafiks arbejdsprogram for 2010/2011

Nr.	Projekt navn	Projekt beskrivelse	Formål	Kommune/ region	Ikraft- trædelse
Regionens effektiviseringer					
1	Regionale effektiviseringer	Indarbejdelsen af Region Midtjyllands samlede forslag til effektiviseringer. Der arbejdes med udgangspunkt i den Administrative Trafikstyregruppes forslag til effektiviseringer. Afventer endelig politisk stillingtagen.	Effektivisering af det regionale rutenet	Region Midtjylland	K11
2	Kommunale alternativer	I forhold til Region Midtjyllands forslag til effektiviseringer skal der arbejdes med kommunale alternativer.	Effektivisering af det regionale rutenet	Kommuner	K11
X bus projekter					
3	Rute 914 X Århus – Viborg	Ændringer i ruteføringen vurderes. Afventer erfaringer fra rute 124	X bus projekt	Region Midtjylland	K11
4	Rute 918 X Århus – Randers – Aalborg	NT har foreslået generel udvidelse på ruten så der bliver afgang hver time i dagtimerne på arbejdsdage (suppleret med afgang hver ½ time i myldretiden på delstrækninger), og afgang hver anden time om aftenen, i weekenden og i ferieperioder. Dette analyseres	X bus projekt	Region Midtjylland	K11
5	Ny X-bus Århus - Billund	Etablering af X-bus kørsel. Analyse af kørselsbehov og forslag til kørselsstart i 2010 er under udarbejdelse.	X bus projekt	Region Midtjylland	januar 2012
6	Rute 72/951X	Udretning og sammenhæng med Skive bybus	Udretning af rute 72 og bedre sammenhæng med bybusser i Skive	Region Midtjylland	K11
7	Flybus	Vurdering af ruteforløb Via Skejby og Djurslandsmotorvejen.	Vurdering af ruteforløb Via Skejby og Djurslandsmotorvejen.	Region Midtjylland	K11
Udbud					
8	Horsens bybusser	Udbud af Horsens bybusser.	Udbud af nyt bybusnet	Horsens Kommune	K11
9	Bybuskørsel i Århus Kommune	Udbud af bybuskørsel. Skal ses i sammenhæng med Kollektiv Trafikplan Århus	Udbud af bybuskørsel.	Århus Kommune	K11
10	Skanderborg bybus og lokalkørsel	Udbud af Skanderborg bybus og lokalkørsel.	Udbud af Skanderborg bybus og lokalkørsel.	Skanderborg Kommune	K11
11	Silkeborg, lokal- og skoleruter	Udbud af Silkeborg, lokal- og skoleruter.	Udbud af Silkeborg, lokal- og skoleruter	Silkeborg Kommune	K11

Nr.	Projekt navn	Projekt beskrivelse	Formål	Kommune/ region	I kraft- trædelse
12	Udbud af lokale ruter og rabatru- ter i Lemvig	Udbud af lokale ruter og rabat- ruter i Lemvig Kommune.	Udbud, Lemvig, lokale ru- ter og rabatru- ter	Lemvig Kommune	K11
Øvrige projekter					
13	Horsens by- busser	Analyse af nuværende system med henblik på etablering af nyt moderne bybussystem. Det nye system vil danne grundlag for udbud.	Udarbejdelse af nyt mo- derne bybussystem, som tilgodeser flere kunder i Horsens	Horsens Kommune	K11
14	Silkeborg by- busser	Analyse af nuværende system med henblik på etablering af nyt moderne bybussystem.	Udarbejdelse af nyt mo- derne bybussystem, som tilgodeser flere kunder i Silkeborg	Silkeborg Kommune	K11
15	Skanderborg bybus og lo- kalkørsel	Gennemgang af Skanderborg bybusser med henblik på ef- fektiviseringer og besparelser. Yde faglig rådgivning i forbin- delse med kommunale om- lægning af rabatru- ter. De nye ruter vil danne grundlag for udbud.	Effektivisering og bespa- relser på Skanderborg by- bus og lokale ruter	Skanderborg Kommune	K11
16	Silkeborg, lo- kal- og skole- ruter	Gennemgang af lokale ruter i Them og Gjern samt gl. Kjelle- rup Kommune. Ruterne i Them og Gjern vil danne grundlag for udbud.	Etablering af nye effektive lokalrutenet i Silkeborg Kommune	Silkeborg Kommune	K11
17	Odder bybus	Udarbejdelse af nyt forslag til betjening af Odder med Odder bybus	Etablering af et nyt sy- stem i Odder	Odder Kom- mune	K11
18	Lokalruter i Lemvig Kom- mune	Gennemgang af lokale ruter i Lemvig Kommune. Ruterne vil danne grundlag for udbud.	Etablering af nyt effektivt lokalrutenet i Lemvig Kommune	Lemvig Kommune	K11
19	Rute 109 (År- hus-Viby- Hørning- Galten) og 330 (Skander- borg-Jeksen- Nr Vissing- Låsby)	Analyse af kunderne brug af ruterne 109 og 330 med hen- blik på ny sammenhæng i be- tjeningen og ruteføringen.	Etablering af ny sammen- hæng mellem rute 109 og 130 i Skanderborg.	Region Midt- jylland	K11
20	Rute 100 (Od- der-Århus- Hornslet)	Opfølgning på ny rute 100	På baggrund af de forelø- bige erfaringer med rute 100 skal det vurderes om evt. køreplanrettelse er nødvendige. Vurdering af ekstrakapacitet i myldre- tiden, herunder konse- kvenserne ved nedlæg- gelsen af rute 101.	Region Midt- jylland	K11
21	Rute 100	Ændres til kørsel via busgaden i Århus (selvbillettering).	Ændres til kørsel via bus- gaden i Århus.	Region Midt- jylland	K11
22	Linje 1A	Rute 101, 107, 109 nedlægges (tilpasning af rute 115) og er- stattes af linje 1A Skander- borg-Århus-Skejby-Hinnerup- Lystrup	Dannelse af linje 1A i sammenhæng med Kol- lektiv Trafikplan Århus	Region Midt- jylland Århus Kommune	K11

Nr.	Projekt navn	Projekt beskrivelse	Formål	Kommune/ region	I kraft- trædelse
23	Rute 307 (rute 107 mellem Skanderborg og Horsens)	Tilpasning af ny rute 107 (rute 307) mellem Skanderborg og Horsens.	I forbindelse med etableringen af rute 1A vil nuværende rute 107 kun betjene strækningen mellem Skanderborg og Horsens. Her skal ske en vurdering af ruten og ruteforløb i Skanderborg og i relation til Horsens.	Region Midtjylland	K11
24	120-projekt	120-systemet, nemlig 120, 121, 122 og 123. Fælles for dem alle er, at de kører på strækningen Århus-Rønde. Midttrafik ønsker en gennemgribende oprydning i hele systemet. Vurdere ruteforløb på lynture Rønde-Århus (Skejby).	Dannelse af et nyt og mere forenklet 120-system	Region Midtjylland	K11
25	Rute 901X Silkeborg - Århus N	Detailplanlægning af ny rute 901X	Fastlæggelse af ruteforløb og køreplan	Region Midtjylland	K11
Øvrige ønsker til projekter					
26	Holstebro Bybusser	Analyse af nuværende system med henblik på etablering af nyt moderne bybussystem.	Udarbejdelse af nyt moderne bybussystem, som tilgodeser kunder i Holstebro	Holstebro Kommune	K13
27	Gennemgang af Skive bybusser	Analyse og gennemgang af nuværende system med henblik på optimeringer. Det nye system vil danne grundlag for udbud.	Etablering af nyt effektivt bybussystem i Skive	Skive Kommune	K12
28	Viborg bybus	Fremtidig placering af bybusterminal	I samarbejde med Viborg Kommune skal Midttrafik udarbejde beskrivelser for mulig ny placering af bybusterminal i Viborg. Der skal sikres sammenhæng med Trafikplanen for Viborg Midtby	Viborg Kommune	K11
29	Viborg bybus	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
30	Analyse af kørslen i Hedensted Kommune	Hedensted Kommune ønsker en analyse af kørslen i kommunen med henblik på at nytænke løsninger.	Ny effektiv kørsel i kommunen	Hedensted Kommune	K11

Århus, 6. august 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. august 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 1
Bilag nr. 2**



Dato 3. august 2010 **Journalnr** 1-30-75-804-38-10 **Sagsbehandler** Poul Masud **e-mail** pom@midttrafik.dk **Telefon** 87 40 82 25

Tidsplan for køreplanlægning ti køreplanskifte 26. juni 2011 (K11)

Hvornår	Hvem	Handling
2010:		
1. juni	Midttrafik	Arbejdsprogrammet sendes i høring hos bestillere. Arbejdsprogrammet indeholder alle allerede kendte projekter, hvor høringen giver mulighed for bestillerne for at komme med ønsker til yderligere projekter, som Midttrafik skal arbejde med i køreplanåret 2010/11. Som orientering medsendes Midttrafiks tidsplan for køreplanåret 2010/11.
Maj-juni	Bestillere/ Midttrafik	Evt. drøftelser mellem bestillere og Midttrafik med henblik på en præcisering af projekter.
1. juli	Bestillere	Svarfrist, hvor bestillerne kan komme med nye projekter eller udsætte/slette projekter i arbejdsprogrammet.
Juni-juli	Midttrafik	Gennemgang af arbejdsprogrammet med henblik på en eventuel prioritering.
13. august	Bestyrelsen	Det reviderede arbejdsprogram forelægges til godkendelse på grundlag af tilbagemeldingen fra bestillerne. Eventuel prioritering mellem projekter, såfremt Midttrafik ikke har ressourcer til alle de ønskede projekter til køreplanskiftet i sommeren 2011.
Aug. - 1. november	Midttrafik	Arbejdsperiode. Detailplanlægning af større projekter – drøftelser undervejs med bestillere.
1. september	Midttrafik	Brev til bestillere, vognmænd, DSB, Arriva og nabotrafikselskaber med opfordring til at komme med justeringsforslag til de køreplaner, som indgår i Midttrafiks arbejdsprogram K11. Tidsplan og arbejdsprogram K11 vedhæftes.
15. september	Bestillere m.fl.	Høringsfrist for bemærkninger/ønsker til ændringer til de køreplaner, som indgår i Midttrafiks arbejdsprogram K11
Ultimo september	Midttrafik	Møderunde med vognmænd vedr. ændringer i køreplanerne. Bemærk: Midttrafik ønsker primært bemærkninger til de ruter, som indgår i arbejdsprogrammet. Bemærkninger til øvrige ruter vil ikke kunne behandles med mindre det handler om deciderede fejl eller u hensigtsmæssigheder.
1. oktober	Midttrafik	Høring af feriekalender for skoleåret/køreplanåret 2012/13 sendes til kommuner og regionen
1. november	Midttrafik	Udkast til nye køreplaner er klar til drøftelse i region og kommuner. Udkastet godkendes politisk hos bestillere i november måned.
1. december	Bestillere	Deadline for endelig politisk godkendelse af køreplaner i udkastet inden de sendes i høring.
1.– 15. december	Midttrafik	Udarbejdelse af køreplaner, ændringsbeskrivelser, høringsmateriale og pressemeddelelse til hjemmesiden.
15. december	Midttrafik	Deadline for levering af høringsmateriale til offentliggørelse på hjemmesiden.

<i>Hvornår</i>	<i>Hvem</i>	<i>Handling</i>
2011:		
4. januar	Midttrafik	Materialer til vognmænd vedr. høring sker ved fx hængeskilte/foldere i busser, pressemeddelelser og på midttrafik.dk.
15. – 30. januar	Kunder Uddannelsesinstitutioner m.fl.	Offentlig høring af udkast til nye køreplaner. Høringen af køreplaner sker kun for køreplaner i arbejdsprogrammet, og der hvor der er sket væsentlige ændringer. Løbende dialog med de implicerede vognmænd.
Februar	Midttrafik	Behandling af indkomne høringssvar og evt. implementering i køreplaner. Drøftelser med bestillere og justering i køreplanerne.
28. februar	Bestillere	Administrativ godkendelse af de reviderede køreplaner som følge af indkomne bemærkninger i den offentlige høring.
14. marts	Bestillere	Deadline for den politiske beslutning/godkendelse i region og kommuner på baggrund af indkomne bemærkninger i den offentlige høring.
25. marts	Midttrafik	De endelige køreplaner sendes i korrektur hos bestillere og entreprenører
25. marts	Midttrafik	Vognløb og afregningsgrundlag til vognmænd.
4. april	Entreprenører	Svarfrist for bemærkninger af korrekturmæssig karakter.
13. april	Midttrafik	Aflevering af køreplaner til trykning.
26. april	Midttrafik	Køreplanerne trykkes og afleveres elektronisk til rejseplanen.dk og stoppesteder.dk, samt lægges på hjemmesiden midttrafik.dk.
26. juni		Køreplanskifte.
Rabatruter		
Køreplanlægning for rabatruter udføres af kommunerne efter følgende tidsplan:		
2010:		
Maj	Bestillere	Svarfrist. Afklaring af ruter, der skal i udbud. (kørselsomfang, m.v.) Afklaring om ruterne skal indgå i større projekter i området med henblik på ændringer ved køreplanskiftet i sommeren 2011. Såfremt ruterne indgår i et projekt følges proceduren for arbejdsprogrammet. Alternativt følges denne procedure.
2011:		
Marts	Bestillere	Såfremt kørslen indgår i en kontrakt, hvor det er aftalt, at køreplanerne skal være færdige 3 måneder før køreplanskiftet, så skal de endelige køreplaner være udarbejdet ultimo marts. Såfremt køreplanerne først er gyldige fra medio august kan fristen forlænges til medio maj måned.
Maj-juni	Bestillere	Udarbejder de endelige køreplaner (evt. i samarbejde med skolerne) og trykker disse til omdeling i busserne og på skolerne.
13. juni	Bestillere	Afleverer filer med køreplaner til Midttrafik. Filerne lægges på midttrafik.dk som lokalruter under den enkelte kommune.
Løbende	Bestillere	Såfremt der ændres i kørslen i løbet af gyldighedsperioden meddeles dette til Midttrafik før iværksættelse, så korrekt information kan være til rådighed på hjemmesiden og til afregning med entreprenøren.

Århus, 6. august 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. august 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

PRESSEMEDDELELSE

Regionen sikrer busruter til unge

Det er vigtigt at sikre unge uddannelsessøgende adgang til deres skoler. Derfor påtager Region Midtjylland sig et udvidet ansvar og skyder 10 mio. kroner i at fastholde de busture, der bringer elever til og fra ungdomsuddannelserne.

Dato 29.06.2010

Side 1

Ændringerne af de regionale busruter bliver ikke helt så omfattende, som den såkaldte Trafikstyregruppe havde lagt op til i sit forslag. Det skyldes et ønske fra regionens side om at sikre busforbindelser til de unge, der ønsker en ungdomsuddannelse. Også selv om lovgivningen ikke specifikt forpligter regionen til at betale for denne kørsel.

På 31 af de 49 ruter, der ellers stod til at miste det regionale tilskud, lægger Region Midtjylland nu op til at finansiere kørslen med elever til ungdomsuddannelserne.

Det er typisk tale om, at regionen betaler en morgentur og to ture om eftermiddagen.

Hvis regionsrådet godkender dette, betyder det en årlig merudgift på 10 mio. kroner i forhold til Trafikstyregruppens forslag.

Sikrer både elever og skoler

Dermed imødekommer regionen en række henvendelser fra uddannelsesinstitutioner, unge uddannelsessøgende og kommuner. De frygtede for konsekvenserne af at sløjfe bestemte busafgange. De busafgange, der nu er sikret, betjener især elever, der går på gymnasierne i Tørring, Bjerringbro og Tarm, samt eleverne på Skjern Tekniske Skole.

Forventningen er, at man ved at fastholde busforbindelserne både sikrer, at de unge vælger at tage en ungdomsuddannelse, og at de berørte skoler dermed på sigt kan bestå.

Yderligere oplysninger:



Bent Hansen

formand for Regionsrådet i Region Midtjylland

Telefon: 8728 5010

Mobil: 4031 3707

bent.hansen@rr.rm.dk

midt
regionmidtjylland

Kontaktoplysninger på alle regionsrådets medlemmer findes på
<http://www.rm.dk/politik/politikerne>

Side 2

Med venlig hilsen

Marianne Harbo

Journalist

Telefon +45 8728 5081

Mobil +45 2172 2445

Regional Udvikling Region Midtjylland
Skottenborg 26 DK-8800 Viborg

marianne.harbo@ru.rm.dk

www.ru.rm.dk

midt
regionmidtjylland

PRESSEMEDDELELSE

Busser til Tørring Gymnasium er sikret

En aftale mellem Region Midtjylland og Hedensted Kommune betyder, at eleverne på Tørring Gymnasium kan regne med deres busrute fremover.

Dato 29.06.2010

Side 1

Omlægningen af det regionale busrutenet bliver mindre omfattende end ventet i Hedensted Kommune.

På baggrund af en henvendelse fra Hedensted Kommune er der nu indgået en aftale med Region Midtjylland om at sikre kørslen til og fra Tørring Gymnasium. Aftalen skal godkendes af Regionsrådet.

"Vi anerkender, at netop de busruter, som vi har lavet aftale om i dag, har stor betydning i forhold til at rekruttere og fastholde elever på ungdomsuddannelserne. Derfor påtager regionen sig her et udvidet ansvar ved enten at bevare ruterne som regionale ruter eller sikre en minimumsbetjening, der netop tilgodeser de unge under uddannelse", siger regionsrådsformand Bent Hansen.

En mio. kroner

Samlet betyder aftalen, at regionen påtager sig transportforpligtelser for uddannelsessøgende på ruter, der betjener Hedensted Kommune, for cirka 1 mio. kroner i forhold til det oprindelige forslag.

Borgmester Kirsten Terkilsen er meget tilfreds med aftalen:

"Jeg er rigtig glad for, at der er blevet lyttet til vores ønsker", siger Kirsten Terkilsen og tilføjer, at Hedensted Kommune har besluttet at kortlægge den kommunalt finansierede kørsel i kommunen.

"Vi må sikre, at vi udnytter ressourcerne optimalt, og samtidig vil vi undersøge, om vi kan give borgerne i landområderne nogle bedre tilbud om transport", siger hun.

Hovedpunkterne i den nye aftale ser således ud:

- **Rute 506 (Tørring – Jelling)**. Fortsætter som regionalrute. Ruten betjener mange elever, der kommer fra Jelling-området og benytter Tørring Gymnasium.
- **Rute 513 (Vejle – Tørring – Brædstrup)**. Fortsætter som regionalrute.

- **Rute 114 (Horsens - Tørring).** Regionen finansierer en udvidet minimumsbetjening i af hensyn til elever til ungdomsuddannelserne, svarende til 2 ture om morgenen og 3 ture hjem om eftermiddagen.
- **Rute 508 (Thyregod-Tørring).** Regionen finansierer en udvidet minimumsbetjening i af hensyn til elever til ungdomsuddannelserne, svarende til 2 ture om morgenen og 3 ture hjem om eftermiddagen.

Yderligere oplysninger:



Bent Hansen

formand for Regionsrådet i Region Midtjylland
Telefon: 8728 5010
Mobil: 4031 3707
bent.hansen@rr.rm.dk

Side 2



Kirsten Terkilsen

Borgmester, Hedensted Kommune
Telefon: 7567 8718
kirsten.terkilsen@hedensted.dk

Kontaktoplysninger på alle regionsrådets medlemmer findes på
<http://www.rm.dk/politik/politikerne>

Med venlig hilsen

Marianne Harbo

Journalist

Telefon +45 8728 5081
Mobil +45 2172 2445

Regional Udvikling Region Midtjylland
Skottenborg 26 DK-8800 Viborg

marianne.harbo@ru.rm.dk
www.ru.rm.dk

PRESSEMEDDELELSE



Dato 29.06.2010

Side 1

Bedre busruter i Ringkøbing-Skjern

Buspassagererne i Ringkøbing-Skjern Kommune får flere busruter og afgang, end der var lagt op til i planen for den kollektive trafik. En ny aftale sikrer dem ekstra busbetjening for 1,2 mio. kroner.

Der bliver ikke helt så langt mellem busserne i Ringkøbing-Skjern Kommune, som der var lagt op til i forslaget fra den såkaldte Trafikstyregruppe.

En aftale mellem Region Midtjylland og Ringkøbing-Skjern Kommune medfører, at to regionale busruter, der ellers skulle overgå til kommunal drift, opretholdes som regionale ruter i fremtiden. Samtidig vil fire andre busruter få et ekstra regionalt tilskud til driften.

For Region Midtjylland er der tale om en ekstraudgift på 1,2 mio. kroner i forhold til oplægget fra Trafikstyregruppen. Aftalen skal nu godkendes af Regionsrådet.

Øremærkede tilskud

Formålet med de ekstra køreture er at sikre, at de unge kan komme til og fra deres uddannelsessteder, og derfor er regionens tilskud øremærket til at sikre busture om morgenen og om eftermiddagen. "Vi anerkender, at nogle af de busture, der stod til at forsvinde, er vigtige for at kunne rekruttere og fastholde de unge i uddannelsessystemet. Det er regionens og kommunens fælles ansvar at støtte de unge i at få en uddannelse, og derfor har vi fundet denne løsning", siger regionsrådsformand Bent Hansen.

Langt mellem borgerne

"Det er en fair aftale, hvor jeg er godt tilpas med, at der i forhold til oplægget er sket en klar forbedring af forbindelserne til kommunens uddannelsesinstitutioner", siger Iver Enevoldsen, borgmester i Ringkøbing-Skjern Kommune.

"Vores kommune har den særlige udfordring, at den er landets mest vidtstrakte, så der er nogle steder langt mellem borgerne. Det må vi tage ekstra hensyn til i den kollektive trafik", siger Iver Enevoldsen.

Samlet set indebærer aftalen:

- **Rute 14 Videbæk – Fjelsevang – Herning.** Ophører, som beskrevet i Trafikstyregruppens forslag. Ringkøbing-Skjern Kommune tilpasser lokalrute 578, så pendlere og uddannelsessøgende kan skifte til rute 15 (Herning – Videbæk – Ringkøbing) i Havnstrup.
- **Rute 26 Holstebro – Spjald - Skjern.** Fortsætter som regionalrute. Kørslen tilpasses, så der fra Spjald bliver samme antal afgangse mellem Spjald og Holstebro som i oplægget for Spjald – Skjern.
- **Rute 41 Esbjerg-Varde-Skjern.** Overgår til Ringkøbing-Skjern og Varde Kommuner i fællesskab, men Region Midtjylland finansierer minimumsbetjening af hensyn til elever til ungdomsuddannelserne på ruten svarende til 300.000 kroner årligt.
- **Rute 58 Ringkøbing – Hvide Sande – Nr. Nebel** (og 952X Århus - Ringkøbing) Overgår til lokalrute, men Region Midtjylland finansierer betjening af uddannelsessøgende svarende til 550.000 kroner årligt (tages fra rute 952X) Herudover udvider Region Midtjylland rute 952X med weekendkørsel (i første omgang fredag og søndag), fra Ringkøbing til Søndervig og Hvide Sande.
- **Rute 61 Skjern – Borris - Sdr. Felding** . Ringkøbing-Skjern Kommune opretholder rute 61 som lokalrute. Regionen finansierer minimumsbetjening af hensyn til elever til ungdomsuddannelserne svarende til 1 tur om morgenen og 2 ture hjem om eftermiddagen. Anslået 200.000 kr.
- **Rute 69 Skjern - Tarm - Nr. Nebel.** Region Midtjylland anerkender rutens betydning som regional forbindelse, bl.a. af hensyn til elever til ungdomsuddannelserne også fra Nr. Nebel området. Den fortsætter som regionalrute, og Region Midtjylland lægger 500.000 kr. oven i Trafikstyregruppens forslag (i alt 1 mio. kr. om året).
- **Rute 307 Vejle - (Grindsted) - Sdr. Omme - Skjern.** På den lokalrute Skjern – Hoven - Ørbæk, som Ringkøbing-Skjern Kommune opretter til erstatning for rute 307, finansierer regionen minimumsbetjening af hensyn til elever til ungdomsuddannelserne svarende til 1 tur om morgenen og 2 hjem om eftermiddagen. Anslået 200.000 kr.

Yderligere oplysninger:



Bent Hansen

formand for Regionsrådet i Region Midtjylland
Telefon: 8728 5010
Mobil: 4031 3707
bent.hansen@rr.rm.dk



Iver Enevoldsen

Borgmester, Ringkøbing-Skjern Kommune
Telefon: 9731 1406
Mobil: 2147 3865
iver.enevoldsen@rksk.dk

midt
regionmidtjylland

Side 3

Kontaktoplysninger på alle regionsrådets medlemmer findes på
<http://www.rm.dk/politik/politikerne>

Med venlig hilsen

Marianne Harbo

Journalist

Telefon +45 8728 5081
Mobil +45 2172 2445

Regional Udvikling Region Midtjylland
Skottenborg 26 DK-8800 Viborg

marianne.harbo@ru.rm.dk
www.ru.rm.dk

midt
regionmidtjylland

Århus, 6. august 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. august 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Fra: Peter Hermansen [mailto:Peter.Hermansen@RU.RM.DK]

Sendt: 1. juli 2010 15:41

Til: Poul Masud; Henning Nielsen

Cc: Per Tankred Holm; Henrik Brask Lund Pedersen; Peter Hermansen; Claus Meldgaard

Emne: Region Midtjyllands foreløbige indspil til Midttrafiks arbejdsprogram K11

Til Midttrafik

Midttrafik har fremsendt forslag til arbejdsprogram for K11 i høring hos kommuner og region.

Midttrafiks arbejdsprogram indeholder projekt om effektivisering af det regionale rutenet, som tager udgangspunkt i det af trafikstyregruppen udarbejdede forslag.

Hertil skal oplyses, at regionens forretningsudvalg på møde den 8. juni 2010 drøftede trafikstyregruppens forslag under hensyntagen til de bemærkninger, som er indkommet fra kommuner, uddannelsesinstitutioner m.fl. Forretningsudvalget besluttede på mødet at udsætte sagen med henblik på afklaring af mulighederne for betjening af de uddannelsessøgende. Det forventes, at regionsrådet behandler sagen på møde den 25. august 2010.

På Kommunekontaktudvalgsmødet den 24. juni 2010 mellem borgmestrene og regionsrådsformanden blev trafikstyregruppens forslag drøftet. Forinden udsendte Region Midtjylland vedlagte forslag til kommunerne, hvori regionen påtager sig et udvidet ansvar for kørsel med elever til ungdomsuddannelserne. Det drejer sig om de 9 + 3 ruter der i trafikstyregruppens forslag var udpeget til minimumsbetjening (1 morgentur og 2 hjemture om eftermiddagen), samt yderligere 19 ruter. (Se vedlagte notat / liste). På de ruter, der fremgår af listen, lægger regionen op til at finansiere minimumsbetjening af Region Midtjylland (1 morgentur og 2 hjemture om eftermiddagen), indtil videre.

Desuden har der været afholdt møder med nedenstående kommuner, hvor følgende er aftalt med relevans for arbejdsprogrammet.

Randers

- Se notat / listen

Norddjurs

- Se notat / listen

Ringkøbing-Skjern

Rute 26 Holstebro – Spjald - Skjern. Fortsætter som regionalrute. Forslaget til betjening i Trafikstyregruppens rapport tilpasses så der fra Spjald bliver lighed i antal afgang mellem Spald - Holstebro som i oplægget for Spjald – Skjern.

Rute 41 Esbjerg-Varde-Skjern. Ok som foreslået i regionens oplæg på mødet om styrket regional betjening af de uddannelsessøgende, dvs. rute 41 overgår til Ringkøbing-Skjern og Varde Kommuner i fællesskab. Region Midtjylland finansierer minimumsbetjening af hensyn til elever til ungdomsuddannelserne på ruten svarende til 300.000 kr. pr. år.

Rute 58 Ringkøbing – Hvide Sande – Nr. Nebel (og 952X Århus - Ringkøbing). Region Midtjylland noterede sig, at Ringkøbing-Skjern Kommune ikke er interesseret i Trafikstyregruppens forslag med daglig betjening af Hvide Sande med 952X.

Det blev aftalt, at rute 58, i overensstemmelse med trafikstyregruppens forslag overgår til lokalrute. Region Midtjylland overflytter finansiering fra rute 952X (550.000 kr. pr. år) til rute 58 af hensyn til betjening af uddannelsessøgende.

Herudover udvider Region Midtjylland rute **952X** med weekendkørsel (i første omgang fredag og søndag), fra Ringkøbing til Søndervig og Hvide Sande.

Rute 61 Skjern – Borris - Sdr. Felding . Ringkøbing-Skjern Kommune opretholder rute 61 som lokalrute. Regionen finansierer minimumsbetjening af hensyn til elever til ungdomsuddannelserne svarende til 1 tur om morgenen og 2 ture hjem om eftermiddagen. Anslået 200.000 kr.

Rute 69 Skjern - Tarm - Nr. Nebel. Region Midtjylland anerkender rute 69's betydning som regional forbindelse, bl.a. af hensyn til elever til ungdomsuddannelserne også fra Nr. Nebel området. Det blev aftalt, at rute 69 fortsætter som regionalrute, og at Region Midtjylland lægger 500.000 kr. oveni Trafikstyregruppens forslag, således at betjeningsomfanget afpasses til et nettotilskud på 1 mio. kr. om året.

Rute 307 Vejle - (Grindsted) - Sdr. Omme - Skjern. På den lokalrute Skjern – Hoven - Ørbæk som Ringkøbing-Skjern Kommune opretter når rute 307 nedlægges, finansierer regionen minimumsbetjening af hensyn til elever til ungdomsuddannelserne svarende til 1 tur om morgenen og 2 hjem om eftermiddagen. Anslået 200.000 kr.

Hedensted

Rute 506, Tørring – Jelling. Det blev aftalt, at rute 506 tages ud af forslaget, således, at ruten fortsætter som regionalrute. Ruten betjener mange elever fra Jelling-området der benytter Tørring Gymnasium.

Rute 513, Vejle – Tørring – (Brædstrup). Det blev aftalt at rute 513 tages ud af forslaget, således, at ruten fortsætter som regionalrute.

Rute 114 (Horsens - Tørring). Det blev aftalt, at regionen finansierer udvidet minimumsbetjening i af hensyn til elever til ungdomsuddannelserne, svarende til 2 ture om morgenen og 3 ture hjem om eftermiddagen.

Rute 508 (Thyregod-Tørring). Det blev aftalt, at regionen finansierer udvidet minimumsbetjening i af hensyn til elever til ungdomsuddannelserne, svarende til 2 ture om morgenen og 3 ture hjem om eftermiddagen.

Skanderborg

Rute 311 Skanderborg – Ry – Silkeborg. Tilskuddet, i størrelsesordenen 225.000 kr. indgår i stedet i at opretholde regional betjening på rute 502 samt til at bidrage til betjening af Virring og Fruering på rute 331

Rute 502 Brædstrup – Skanderborg. Ruten opretholdes som regionalrute med reduceret betjeningsomfang

Rute 331. Skanderborg – Odder. Skanderborg Kommune oplyste, at det har vist sig vanskeligt, rent praktisk at oprette en betjening af hensyn til uddannelsessøgende fra Virring og Fruering-området. Det blev aftalt, at der på regionalrute 331 opretholdes betjening af Virring og Fruering på et minimumsniveau af hensyn til elever til ungdomsuddannelserne.

Rute 109 Galten – Hørning – Århus. Skanderborg Kommune oplyste, at man tager nedlæggelsen af rute 109 som regionalrute til efterretning. Skanderborg Kommune oplyste at man arbejder på at sikre en bedre intern sammenhæng i kommunen mellem Galten-området og Skanderborg. – Herunder mere direkte busforbindelser.

Samlet tilskud til rute 502 og 331: Under 1 mio. kr.

Favrskov

Rute 124. Forsøget med rute 124 opretholdes i en yderligere 2 årig forsøgsperiode. Der foretages en justering af ruteforløbet, samt afpasning betjeningsomfanget i forhold til benyttelsen, så ruten fortrinsvis rettes mod pendlere til job og uddannelse, morgen og eftermiddag.

Syddjurs (foreløbig aftale)

Rute 212. Opretholdes som regional rute med minimumsbetjening, svarende til et tilskud på 500.000 kr. Relevante ture skal være gennemgående Ebeltoft – Randers.

I august er der (indtil videre) aftalt møder med:

Holstebro og Viborg Kommuner

Der kan derfor komme yderligere tilføjelser / ændringer.

For god ordens skyld skal det bemærkes, at aftalerne er indgået under forudsætning af Regionsrådets efterfølgende godkendelse. Regionsrådet forventes at godkende de indåede aftaler på møde den 25. august 2010.

Udover de i arbejdsprogrammet nævnte opgaver skal regionen bemærke følgende i relation til det regionale rutenet:

- Regionens rådgivende udvalg for regional udvikling drøftede på møde den 3. marts 2010 muligheden for, at regionen iværksætter et afgrænset geografisk forsøg i samarbejde med Midttrafik og én eller flere kommuner om kollektive trafikløsninger i tyndt befolkede områder. Det er med Midttrafik aftalt, at regionen og Midttrafik sammen udarbejder et notat om kollektiv trafikbetjening i tyndt befolkede områder.
- Midttrafik og regionen har deltaget i møde den 27. maj 2010 om U21-EM i fodbold i 2011 med henblik på afklaring af transportmulighederne i og mellem Herning, Viborg, Aalborg og Århus, hvor EM-kampene gennemføres. Region Midtjylland har foreslået Midttrafik at indarbejde buskørsel til/fra arrangementerne i køreplanerne.
- I forhold til X bus har Midttrafik orienteret regionen om, at Midttrafik forventer at have et oplæg til et samlet X busnet klar inden eller lige efter sommer. Endvidere, at NT til Midttrafik har fremsendt et oplæg vedrørende X busruter, som krydser regionsgrænsen, og at Midttrafik vil foretage en trafikfaglig vurdering af NT's oplæg, som herefter drøftes med regionen.

Vi hører naturligvis gerne jeres kommentarer og spørgsmål til ovenstående.

Med venlig hilsen

Per T. Holm og Peter Hermansen

Region Midtjylland
Regional Udvikling
Tlf.: 87285175
Mobiltlf.: 24600905

Forslag til udvidet ansvar til Region Midtjylland for kørsel med elever til ungdomsuddannelserne.

På baggrund af kommunernes, KKR's, uddannelsesinstitutioners m.fl. bemærkninger til trafikstyregruppens rapport, har Region Midtjylland udarbejdet et tilpasset forslag, hvori regionen påtager sig et udvidet ansvar for kørsel med elever til ungdomsuddannelserne. Det tilpassede forslag er fortrinsvis rettet mod ruter der af trafikstyregruppen foreslås at overgå til 2 eller flere kommuner i fællesskab. Region Midtjylland påtager sig at finansiere minimumsbetjening (1 tur om morgenen og 2 ture hjem om eftermiddagen) på ruter der betjener elever til ungdomsuddannelserne.

Det er fortsat Region Midtjyllands opfattelse, at der er tale om ruter, der helt overvejende betjener lokale formål. Det er derfor en forudsætning, at kommunerne i fællesskab overtager ansvaret for driften af de konkrete ruter, men at regionen betaler for minimumsbetjening morgen og eftermiddag af hensyn til de uddannelsessøgende. I øvrige tidsrum er det derfor op til de pågældende kommuner at fastlægge og finansiere betjeningsomfanget. Desuden skal regionen have en forholdsmæssig andel af indtægterne.

Region Midtjylland har ved gennemgang af ruterne udpeget nedenstående liste med ruter i de enkelte kommuner, hvor regionen vil oprette minimumsbetjening.

Listen er udarbejdet på grundlag af oplysningerne i bilag A til Trafikstyregruppens rapport. Der er for nogle af ruterne foretaget et overslagsmæssigt skøn for omkostningerne til minimumsbetjening på ruter der betjener elever til ungdomsuddannelserne.

Kommune	Rute	Ruteforløb	Bemærkninger	Skøn for udgift til minimumsbetjening	Kommunens andel af minimumsbetjening som foreslås finansieret af regionen.
---------	------	------------	--------------	---------------------------------------	--

Favrskov

221	Randers-Voldum-Hornslet		Oprindeligt forslag	880.000	185.000
					185.000

Hedensted

114	Horsens – Tørring		Oprindeligt forslag	400.000	265.000
219	Vejle – Glud		Ruten nedlægges. Der omlægges lokal rabatrutebetjening i Hedensted Kommune.	85.000	85.000
506	Tørring – Jelling		Oprindeligt forslag	100.000	100.000
508	Thyregod-Tørring		Oprindeligt forslag	110.000	110.000
509	Ejstrupholm – Brædstrup		Foreslået permanent	40.000	6.000
513	Vejle - Tørring - (Brædstrup)		Der er foreslået alternativer, for uddannelsessøgende til Tørring Gymnasium. Alternativerne betyder længere rejsetid. (Obs. Den angivne regionale besparelse er i Region Midtjylland og dermed kun en mindre del af ruten).	65.000	65.000
					631.000

Herning

11	Herning- Arnborg- Brande	Oprindeligt forslag	290.000	145.000
19	Herning- Hammerum- Brande	Oprindeligt forslag	370.000	185.000
21	Holstebro- Vildbjerg	Oprindeligt forslag	220.000	120.000
29	Holstebro- Feldborg- Haderup	Ruten nedlægges. Omlæggelse af lokalrute 140 giver forbindelse fra Feldborg og Hodsager til toget i Aulum.	425.000	255.000
130	Ilskov- Sunds-Ikast	Ruten nedlægges. Berørte elever i Sunds og Ilskov vil kunne skifte bus i Herning. Alternativt benytte uddannelsesinstitutioner i Herning.	140.000	105.000

810.000

Holstebro

21	Holstebro- Vildbjerg	Oprindeligt forslag	220.000	100.000
29	Holstebro- Feldborg- Haderup	Ruten nedlægges. Omlæggelse af lokalrute 140 giver forbindelse fra Feldborg og Hodsager til toget i Aulum.	425.000	170.000

270.000

Horsens

114	Horsens – Tørring	Oprindeligt forslag	400.000	135.000
502	Brædstrup – Skanderborg	Horsens og Skanderborg arbejder videre med fælleskommunal løsning. Benyttes af uddannelsessøgende, dog kun internt Skanderborg Kommune	435.000	200.000
509	Ejstrupholm – Brædstrup	Foreslået permanent	40.000	8.000

343.000

Ikast-Brande

11	Herning- Arnborg- Brande	Oprindeligt forslag	290.000	145.000
19	Herning- Hammerum- Brande	Oprindeligt forslag	370.000	185.000
96	Grindsted- Filskov- Brande	Uddannelsessøgende i Grindsted eller med skiftemulighed, uddannelsessøgende til Herning	65.000	65.000
130	Ilskov- Sunds-Ikast	Ruten nedlægges. Berørte elever i Sunds og Ilskov vil kunne skifte bus i Herning. Alternativt benytte uddannelsesinstitutioner i Herning.	140.000	35.000
509	Ejstrupholm – Brædstrup	Foreslået permanent	40.000	26.000

456.000

Norrdjurs

352	Ryomgård- Bønnerup- Grenaa	Bønnerup-Grenå opretholdes	170.000	170.000
				170.000

Randers

61	Viborg- Løvskaal- Randers	Ruten nedlægges. Der foreslås lokale løsninger i Randers og Viborg Kommuner	400.000	150.000
221	Randers- Voldum- Hornslet	Oprindeligt forslag	880.000	315.000
230	Randers – Fårup – Hobro	Ruten nedlægges. Uddannelsessøgende i Fårup og Asferg berøres.	300.000	300.000
235	Randers- Mariager- Hadsund	Foreslået permanent	410.000	410.000
237	Randers- Gjerlev- Havndal- Hadsund	En del uddannelsessøgende internt i Randers Kommune kan ikke benytte 918X, pga. lang afstand (3-5 km) til stoppested.	450.000	450.000
				1.625.000

Ringkøbing-Skjern

41	Esbjerg- Varde- Skjern	Varde og Ringkøbing-Skjern arbejder på fælles minimumsbetjening. Uddannelsessøgende, kun inden for Ringkøbing-Skjern Kommune til Tarm / Skjern	300.000	300.000
69	Skjern- Tarm- Nr.Nebel	Foreslået permanent	500.000	500.000
307	Vejle- (Grindsted)- Sdr. Omme- Skjern	Ruten nedlægges. Der omlægges /oprettes lokal betjening i Ringkøbing-Skjern: Hoven-Tarm-Skjern	250.000	250.000
				1.050.000

Silkeborg

54	Viborg- Thorning- Engesvang	Forventes nedlagt. Hvis den forudsatte udvidede betjening med 926X ikke gennemføres, står elever fra Thorning-området uden transport til Viborg.	365.000	175.000
77	Bjerringbro- Kjellerup	Oprindeligt forslag	620.000	186.000
311	Silkeborg- Ry- Skanderborg	Oprindeligt forslag	300.000	75.000
				436.000

Skanderborg

311	Silkeborg- Ry- Skanderborg	Oprindeligt forslag	300.000	225.000
-----	----------------------------------	---------------------	---------	---------

502	Brædstrup – Skanderborg	Horsens og Skanderborg arbejder videre med fælleskommunal løsning. Benyttes af uddannelsessøgende, dog kun internt Skanderborg Kommune	435.000	235.000
				460.000

Skive

45	Skive-Sjørup	Rute 45 og 51 foreslås lagt sammen. Kørsel med uddannelsessøgende både mod Viborg og Skive	185.000	100.000
51	Viborg-Stoholm-Skive	Rute 45 og 51 foreslås lagt sammen. Kørsel med uddannelsessøgende både mod Viborg og Skive	525.000	90.000
				190.000

Syddjurs

212	Randers – Ryomgård – Ebeltoft	Delstrækningen Ryomgård – Ebeltoft nedlægges. Omlægges til lokal tilbringerbetjening til rute 120, 122, 351.	335.000	335.000
221	Randers-Voldum-Hornslet	Oprindeligt forslag	880.000	380.000
				715.000

Viborg

45	Skive-Sjørup	Rute 45 og 51 foreslås lagt sammen. Kørsel med uddannelsessøgende både mod Viborg og Skive	185.000	85.000
51	Viborg-Stoholm-Skive	Rute 45 og 51 foreslås lagt sammen. Kørsel med uddannelsessøgende både mod Viborg og Skive	525.000	435.000
54	Viborg-Thorning-Engesvang	Forventes nedlagt. Hvis den forudsatte udvidede betjening med 926X ikke gennemføres, står elever fra Thorning-området uden transport til Viborg.	365.000	190.000
55	Viborg-Bjerringbro-Hammel	Omfatter kun strækningen i Viborg-Bjerringbro. (Bjerringbro-Hammel opretholdes med reduceret betjening). Mange uddannelsessøgende til Bjerringbro og Viborg.	410.000	410.000
61	Viborg-Løvskaal-Randers	Ruten nedlægges. Der foreslås lokale løsninger i Randers og Viborg Kommuner	400.000	250.000
65	Viborg-Klejtrup-Hobro	Rute 65 og 66 foreslås lagt sammen til ny lokalrute inden for Viborg Kommune. Transporterer elever til Viborg. Mulighed for kørsel til Hobro fra Klejtrup-området ophører.	475.000	475.000
66	Viborg-Skals-Ålestrup	Rute 65 og 66 foreslås lagt sammen til ny lokalrute inden for Viborg Kommune. Transporterer elever til Viborg. Mulighed for kørsel til Hobro fra Klejtrup-området ophører.	se rute 65	se rute 65
77	Bjerringbro-Kjellerup	Oprindeligt forslag	620.000	434.000
				2.279.000

Summeret oversigt over udgifter til minimumsbetjening opgjort pr. kommune.

Favrskov	185.000
Hedensted	631.000
Herning	810.000
Holstebro	270.000
Horsens	343.000
Ikast-Brande	456.000
Norddjurs	170.000
Randers	1.625.000
Ringkøbing- Skjern	1.050.000
Silkeborg	436.000
Skanderborg	460.000
Skive	190.000
Syddjurs	715.000
Viborg	2.279.000
i alt	9.620.000

Berører ikke følgende kommuner: Lemvig, Odder, Samsø, Struer, Århus.

Århus, 6. august 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. august 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 4

Masser af puljepenge til kollektiv trafik i Midt- og Vestjylland

Midttrafik fik "Ja tak" til alle fire ansøgninger, da Trafikstyrelsen i dag afslørede resultatet af 3. ansøgningsrunde til de statslige puljemidler indenfor kollektiv trafik.

Projekterne handler om bedre sammenhæng mellem bus og tog, bedre indretning af busser, markedsorienteret takstpolitik og en ny pendlerrute Silkeborg-Århus Nord.

Det største bidrag, 20 mio. kroner, gives til et projekt, som Midttrafik har udarbejdet sammen med ARRIVA Tog for at skabe bedre sammenhæng mellem busser og tog i Midt- og Vestjylland. Projektet indeholder en række initiativer, som forbedrer informationsniveauet og dermed gør det lettere for kunderne at skifte mellem bus og tog.

F.eks. skal man allerede i udvalgte busser kunne se, om toget er forsinket – og omvendt. Er man uvant med at rejse kollektivt, vil man f.eks. også allerede undervejs på togrejsen kunne se, hvor den rigtige bus holder, når man kommer til sin station.

Bedre indretning af busser, markedspriser og pendlerrute

Der er også penge til et projekt, hvor Midttrafik laver forsøg med bedre indretning af busser. Det kan være stillezoner, touch screen skærme ved siddepladserne og borde, der gør det muligt at arbejde i bussen. Til det formål er bevilget godt 1,6 mio. kr.

Der er også godt 1 mio. kroner til en række takstforsøg, der muliggør en mere markeds- og tilbudsorienteret takstpolitik. Det kan være ungdomsrabatter eller særlige kampagnerabatter, som det f.eks. er kendt fra booking af flybilletter.

Endelig har Trafikstyrelsen givet 2,5 mio. kr. til en ny direkte pendlerrute mellem Silkeborg og Århus Nord. Den forventes at starte i januar 2011. Derefter bliver det muligt at rejse med direkte bus på en strækning, hvor man i dag er nødt til at rejse via Århus Centrum.

Afdelingsleder i Midttrafik Henning Nielsen glæder sig meget over Trafikstyrelsens tilsagn:

- Der er ingen tvivl om, at Trafikstyrelsen med sine puljetildelinger har givet Midttrafik et gevaldigt skulderklap og anerkendt arbejdet med de fire ansøgninger. Nu kommer så det spændende arbejde med at føre projekterne ud i livet, så de kommer kunderne i Midt- og Vestjylland til gode, siger Henning Nielsen.

» [Info om Trafikstyrelsens puljemidler \(bl.a. oversigt over projekter\)](#)

Yderligere oplysninger

Mette Julbo, vicedirektør.

Tlf. 20 70 44 05, e-mail: mej@midttrafik.dk

Henning Nielsen, afdelingsleder, Køreplaner, Udbud & Kontrakter

Tlf. 87 40 82 68, e-mail: hni@midttrafik.dk

Århus, 6. august 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. august 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 5

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
30. juli 2010	1-15-0-77-1-10	Sarah Mandrup	sm@midttrafik.dk	+45 87 40 82 31

Notat Borgerundersøgelsen 2010

Metode

Der er i alt gennemført 630 interview med borgere fra 15 år og op. Af disse stammer 534 interviews fra internettet og de resterende 96 fra telefoninterviews. 630 interviews giver tilstrækkelig statistisk sikkerhed for de overordnede resultater.

Der henvises i undersøgelsen til bopælsområder. Områderne følger IKKE Midttrafiks takstområder. Dette er fravalgt for at give et repræsentativt billede af befolkningssammensætningen, som i denne undersøgelse ikke kun er kunder, men borgere generelt set.

Kommunerne er i undersøgelsen opdelt som følger:

Midtjylland – Syd:

Favrskov Kommune, Hedensted Kommune, Horsens Kommune, Odder Kommune, Samsø Kommune, Silkeborg Kommune, Skanderborg Kommune.

Midtjylland – Vest:

Herning Kommune, Holstebro Kommune, Ikast-Brande Kommune, Lemvig Kommune, Ringkøbing-Skjern Kommune, Struer Kommune.

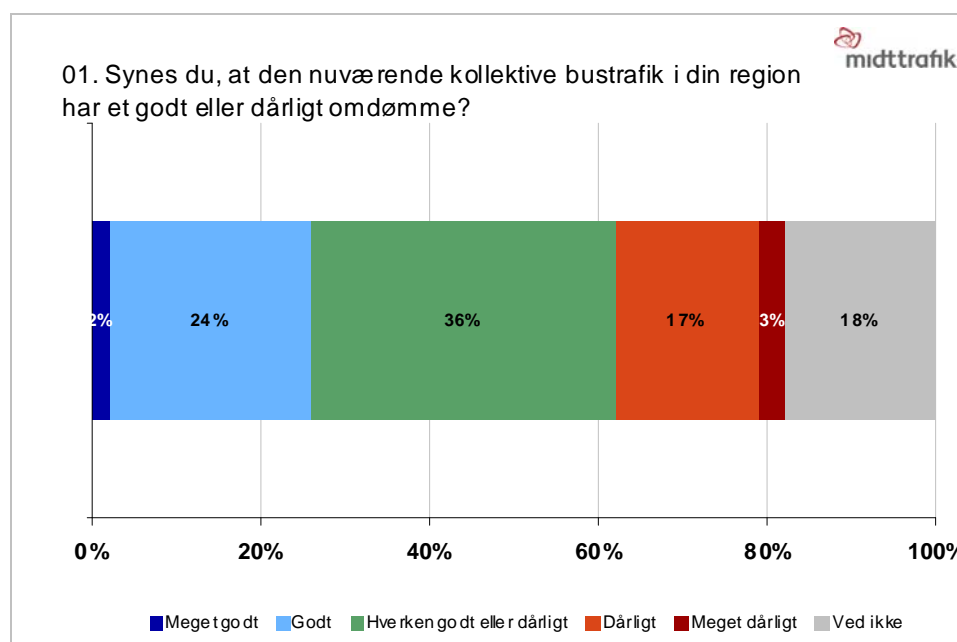
Midtjylland – Århus:

Århus Kommune.

Midtjylland – Nord:

Norddjurs Kommune, Randers Kommune, Skive Kommune, Syddjurs Kommune, Viborg Kommune.

Køreplanlægning



Kun 26 % af respondenterne mener, at kollektiv bustrafik i regionen har et "Godt" (24 %) eller "Meget godt" (2 %) omdømme, mens 20 % mener, at kollektiv bustrafik har et "Dårligt" (17 %) eller "Meget dårligt" (3 %) omdømme. 36 % mener, at den kollektive bustrafik, hverken har et godt eller dårligt omdømme.

Respondenter, der rejser med bus sjældnere end en gang om måneden eller aldrig rejser med bus, mener i højere grad end respondenter, der rejser med bus mindst en gang om måneden, at kollektiv bustrafik har et "dårligt/meget dårligt" omdømme.

- Antallet af afgang og uregelmæssigheder er nævnt som nogle af årsagerne til, at den kollektive bustrafik har et dårligt omdømme.
- Serviceniveauet i form af antal afgang aftales af den enkelte bestiller.
- Midttrafik arbejder på at sikre bedre rettidighed i busserne og derved minimere uregelmæssighederne. Dette sker i samarbejde med leverandører og bestillere gennem løbende køreplansjusteringer. Chaufførernes kendskab til forsinkelser, kontrollørobervationer samt kundeforhold og oplysninger om udbetalte rejsegarantier, indgår i dette arbejde.
- For høje billetpriser nævnes også som en væsentlig årsag til det dårlige omdømme. Midttrafik har netop fået bevilliget midler til en række takstforsøg, der muliggør en mere markeds- og tilbudsorienteret takstpolitik.
- En tredje årsag til det dårlige omdømme skal findes i mediernes omtale af mulige rutenedlæggelser. Flere respondenter indikerer, at især nedlæggelse af ruter i udkantsområderne, påvirker omdømmet.
- Det er vigtigt at pointere, at Borgerundersøgelsen viser et øjebliksbillede og respondenternes svar vil være påvirket af, hvilken omtale den kollektive trafik får i medierne. En omtale af en *mulig* rutenedlæggelse, kan nemt blive opfattet som en realitet, hvilket påvirker omdømmet.

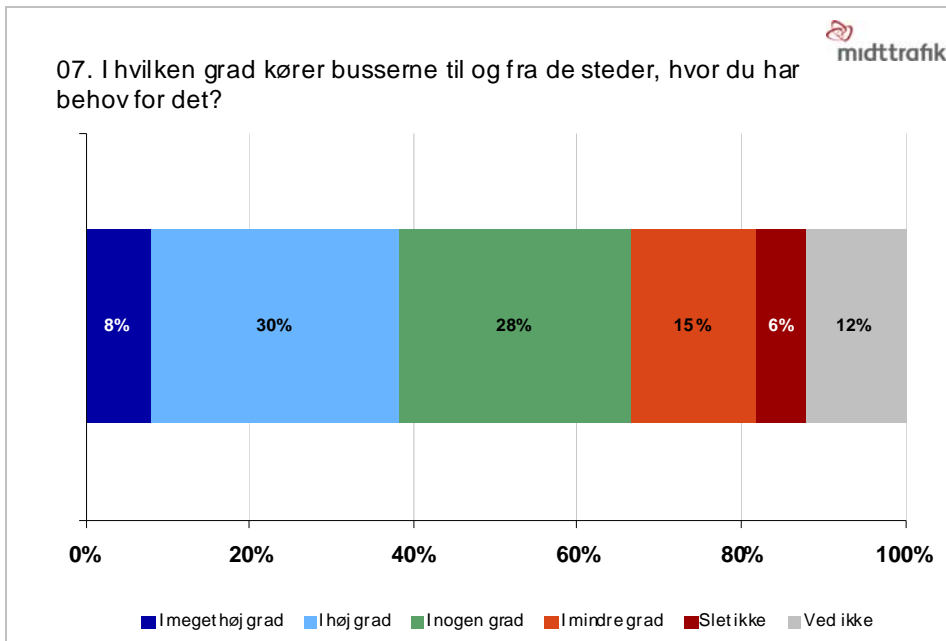
Vedr. antallet af afgang nævner rapporten, at det sandsynligvis skyldes, at respondenterne mener, der er for få afgang i bestemte områder. Kommentarerne indikerer også, at det især er få afgang på bestemte tidspunkter, oftest om aftenen og i weekender, som er skyld i at respondenterne mener, der er for få afgang. Rapporten foreslår, at Midttrafik overvejer om der skal ske mindre justeringer af rutenettet, så man flytter enkelte busser fra områder med mange afgang og i stedet placerer dem i områder med færre afgang.

Midttrafik vurderer, at rapportens forslag er uhensigtsmæssig, da det dels vil medføre lavere indtægter at køre mere, der hvor der er færrest kunder, ligesom det strider imod Midttrafiks strategi og målsætninger om at sikre sammenhæng mellem betjeningsomfang og kundeunderlag. Miljø-mæssigt vil det også udgøre et problem med flere busser, hvor der er begrænset kundeunderlag.

Til gengæld foreslår Midttrafik bestillerne at arbejde med alternative betjeningsformer på tider/steder med få kunder og tydeliggøre mulighederne for denne betjeningsform.

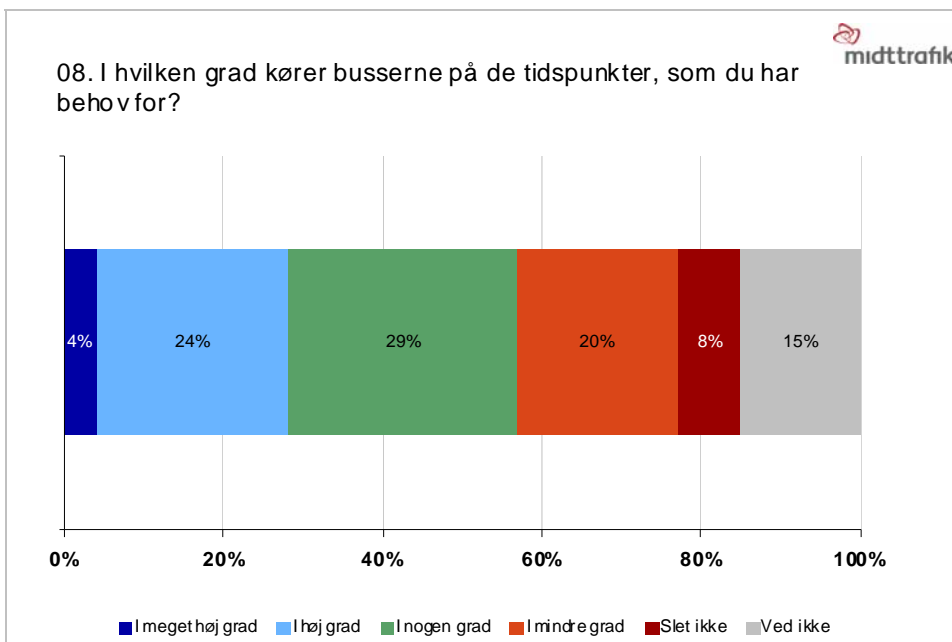
66 % mener, at den kollektive bustrafik "I nogen grad" (28 %), "I høj grad" (30 %) eller "I meget høj grad" (8 %) kører til og fra de steder, som de har behov for. 21 % mener, at den kollektive bustrafik kun "I mindre grad" (15 %) eller "Slet ikke" (6 %) kører til og fra de steder, som de har behov for.

Respondenter, der rejser med bus sjældnere end 1 gang om måneden eller aldrig rejser med bus, mener i højere grad end respondenter, der rejser med bus mindst en gang om måneden, at kollektiv bustrafik kun "I mindre grad" eller "Slet ikke" kører til og fra de steder, som de har behov for.



Kollektiv bustrafik kan ikke sikre betjening af alle borgere. Men det er vigtigt, at tilbuddet er tilpasset så godt som muligt til så mange som muligt – "bedst for flest" kunne være mottoet.

Midttrafik arbejder på at skabe overblik over, hvor behovene for kollektiv trafik er størst. Dette sker via undersøgelser af kundernes rejsemønstre samt gennem pendlingsundersøgelser, rejsevanundersøgelser mm. På baggrund af dette, er det et mål for Midttrafik at komme med forslag til betjening på steder, hvor der vurderes at være behov for det. Forslaget om ny rute mellem Silkeborg og Århus N er et eksempel herpå. Det er bestillerne som beslutter serviceniveauet men Midttrafiks mål er konstant at komme med forslag til, hvordan der opnås mest mulig kørsel for pengene, der hvor behovet er størst.



57 % af respondenterne mener, at den kollektive bustrafik "I nogen grad" (29 %), "I høj grad" (24 %) eller "I meget høj grad" (4 %) kører på de tidspunkter, som de har behov for. 21 % mener, at den kollektive bustrafik kun "I mindre grad" (20 %) eller "Slet ikke" (8 %) kører på de tidspunkter, de har behov for.

Ligesom i forrige spørgsmål ses, at respondenter, der rejser med bus sjældnere end 1 gang om måneden eller aldrig rejser med bus, i højere grad mener end respondenter, der rejser med bus mindst en gang om måneden, at kollektiv bustrafik kun "I mindre grad" eller "Slet ikke" kører på de tidspunkter, som de har behov for.

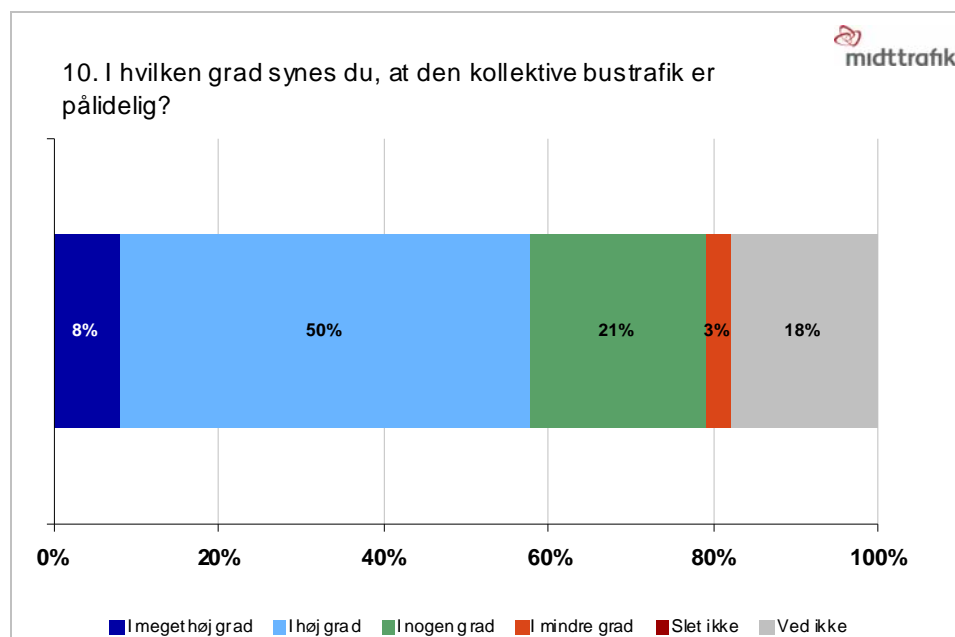
Gennem løbende passagertællinger forsøges den kollektive bustrafik tilpasset til de tidspunkter, hvor der er flest kunder. Det betyder en opprioritering af kørsel på hverdage i dagtimerne, og en nedprioritering af kørsel aften og weekend, hvor der er færrest kunder med.

En opprioritering af de "tynde tider" vil medføre en dårlig økonomi og større miljøbelastning i den kollektive bustrafik og er ikke i overensstemmelse med Midttrafiks strategiplan. Til gengæld kan der være grundlag for yderligere tilbud om behovsstyret trafik på tidspunkter med få kunder, hvis bestillerne ønsker bedre betjening aften og weekend.

For at få en nærmere viden om kundernes præferencer, vil der i Kundetilfredshedsundersøgelsen 2011 blive tilføjet følgende spørgsmål:

Tilfredshed med antallet af afgang i:

- Dagtimerne
- Aftener
- Weekender



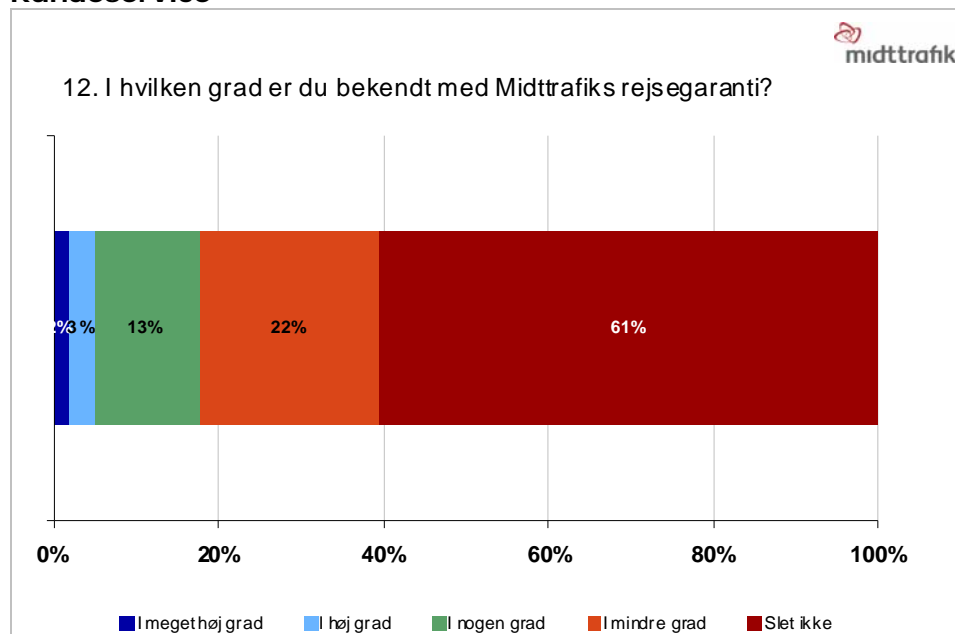
58 % af respondenterne mener, at den kollektive bustrafik "I høj grad" (50 %) eller "I meget høj grad" (8 %) er pålidelig. Hertil nævner 21 %, at den kollektive bustrafik "I nogen grad" er pålidelig. Kun 3 % mener, at den kollektive bustrafik "I mindre grad" er pålidelig, mens 0 % "Slet ikke" mener, at den er pålidelig.

Selv blandt de mere sjældne kunder samt respondenter, der normalt aldrig rejser med bus, mener størstedelen, at den kollektive bustrafik er pålidelig. Dette indikerer, at det ikke er derfor, at nogle respondenter kun i sjælden grad rejser med bus eller helt fravælger bussen. Forklaringen skal snarere findes i den kollektive bustrafiks dårlige omdømme, fordi der er "For få afgang", "Billetpriserne er for høje" og der er "For mange uregelmæssigheder".

- I 2009 og 2010 var busdriften meget stabil.
- Midttrafik er optaget af at anvende brugbare målemetoder til at afdække pålideligheden.
- Kundetilfredshedsundersøgelsen og kundehenvendelser bliver løbende anvendt for at sikre, at kunderne oplever, at den kollektive trafik er pålidelig.

- Selvom størstedelen af respondenterne angiver at den kollektive trafik i "meget høj grad" eller i "høj grad" er pålidelig, er der samtidig respondenter der angiver at den kollektive trafik har et dårligt omdømme netop pga. uregelmæssigheder. Dette skyldes muligvis at "uregelmæssigheder" også tolkes som, at bussen ikke kører, der hvor der er behov for det, snarere end at man ikke kan regne med at bussen kommer som planlagt.

Kundeservice



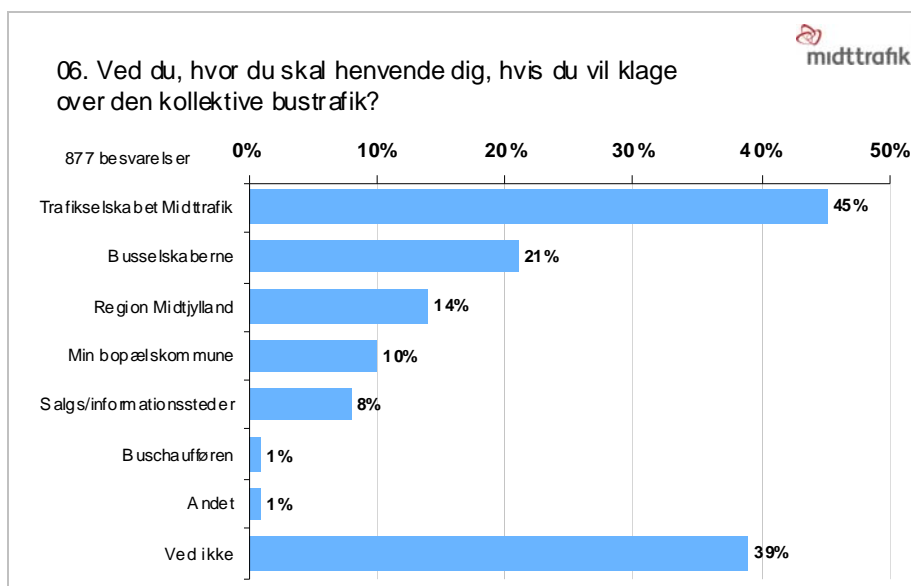
83 % af respondenterne svarer, at de "Slet ikke" (61 %) eller kun "I mindre grad" (22 %) er bekendt med Midttrafiks rejsegaranti. Omvendt er der kun 4 %, der "I høj grad" (3 %) eller "I meget høj grad" (2 %) er bekendt med rejsegarantien. 13 % angiver, at de "I nogen grad" er bekendt med rejsegarantien.

Det lave kendskab til rejsegarantien indikerer, at de der rejser sjældent med kollektiv bustrafik, har "ingen" eller et "begrænset" kendskab til rejsegarantien. Midttrafiks mål er, at kunderne og borgerne kender de produkter, der udbydes, og derfor er det ikke tilfredsstillende, at kendskabet til rejsegarantien er så lavt. Rejsegarantien er en sikkerhed for, at kunderne inden for bestemte ramme, har mulighed for at få dækket rejseomkostninger til bestemmelsesstedet, hvis bussen svigter. Derfor kan kendskabet til dette produkt give en tryghed, når kunderne planlægger at rejse med den kollektive trafik. Et godt kendskab til rejsegarantien kan evt. være med til at tiltrække nye kunder.

Midttrafik vil i kommende chaufførinformationer og møder med salgssteder opfordre til, at der står brochurer fremme i busserne og på salgsstederne om rejsegarantien. Arbejdet igangsættes i efteråret. Rejsegarantien er med til at sikre at kunderne kommer frem, selvom bussen skulle være forsinket. Dette produkt er derfor vigtigt for Midttrafiks troværdighed, og troværdigheden til den kollektive trafik.

Til spørgsmålet om hvorvidt respondenterne ved, hvor de skal henvende sig, hvis de vil klage over den kollektive bustrafik, angiver 39 %, at de "ikke ved", hvor de skal henvende sig. 45 % svarer "Midttrafik", 21 % "busselskaberne", 14 % "Region Midtjylland", 10 % "deres bopælskommune" og 8 % "salgs-/informationssteder".

Der er en tendens til, at jo bedre respondenterne kender Midttrafik, jo flere angiver Midttrafik som stedet hvor de skal henvende sig for at klage. Blandt respondenter, der tidligere har svaret, at de "Kender godt" Midttrafik, er der 65 % der nævner, at det er Midttrafik, som de skal henvende sig til. Blandt respondenter, der tidligere svarede "Kender lidt" Midttrafik, er der 45 %, der nævner trafikskelskabet, hvor de skal henvende sig. 39 % ved ikke, hvor de skal henvende sig.



Midttrafik vil i efteråret udarbejde en salgsstedsstrategi. Et af fokusområderne vil bl.a. være uddannelse af personale på salgs- og informationssteder, både i forhold til service og rådgivning af kunderne. Med uddannelse af personalet forventes der en større grad af rådgivning af kunderne om, at de skal henvende sig til Midttrafik, hvis de vil klage over den kollektive trafik. Det er kun 30 % af respondenterne med bopæl i "Midtjylland Vest" der angiver, at de skal henvende sig til Midttrafik ved klage over den kollektive busstrafik. Derfor ligger der en særlig indsats i, at få uddannet personalet på salgs- og informationssteder i Vestjylland, så de kan henvise til Midttrafik. Chaufførerne spiller naturligvis også en vigtig rolle i at kunne henvise kunderne korrekt. Midttrafik starter i efteråret 2010 en omfattende chaufføruddannelse, hvor der vil blive sat fokus på at yde kundeservice og være kundernes positive indgangsvinkel til kollektiv busstrafik, lige som den rette information i busserne også er afgørende.

Desuden vil Midttrafik i kommende nyhedsbreve til busselskaberne gøre opmærksom på, at kundeklager skal henvises til Midttrafik, samtidig med at det gøres tydeligere på hjemmesiden, i busserne og salgsstederne, hvor kunderne skal henvende sig for at komme med ris og ros. Midttrafiks mål er at handle på baggrund af fakta. Derfor er det vigtigt at Midttrafik altid kan håndtere og dokumentere, hvilke typer klager, kunderne har. Desuden anvender Midttrafik kundeklager til at udarbejde statistikker, således at leverandørerne er bekendte med antallet af klager og hvilke typer klager, kunderne har i forhold til deres specifikke ruter.

Kommunikation

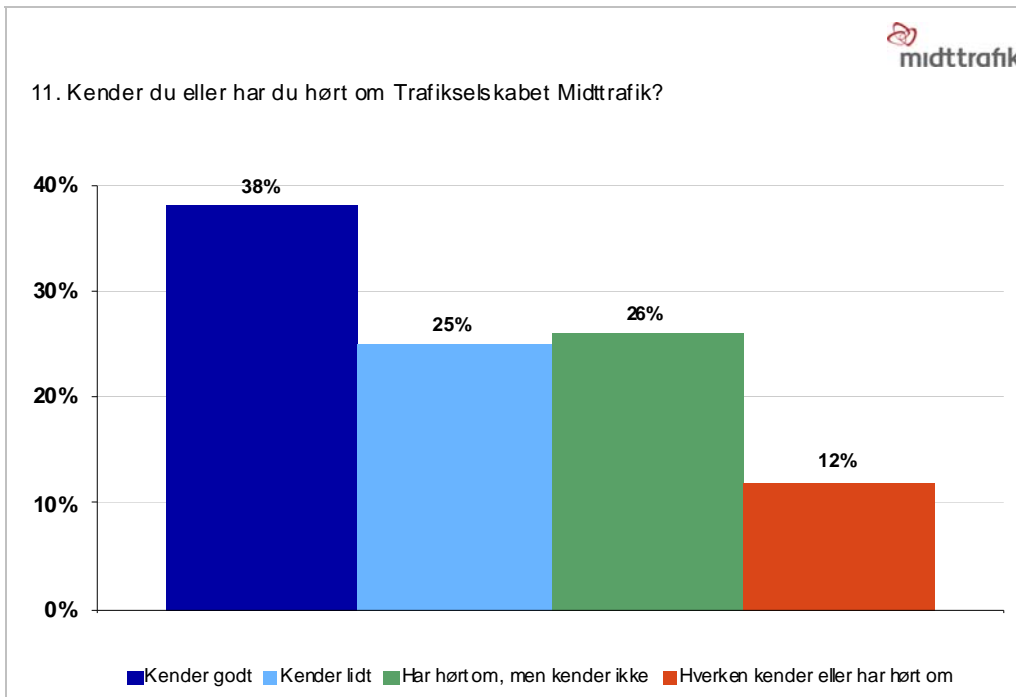
Størstedelen af respondenterne kender eller har hørt om Midttrafik (88 %).

Således er der kun 12 % der angiver, at de hverken kender eller har hørt om Midttrafik. 63 % af respondenterne svarer, at de "Kender godt" (38 %) eller "Kender lidt" (25 %) Midttrafik, mens 26 % svarer, at de har hørt om Midttrafik, men kender ikke trafiksekskabet.

Jo oftere respondenterne kører med bus, jo større er kendskabet til Midttrafik.

Der er en tendens til, at jo yngre respondenterne er, jo bedre kender de Midttrafik. Således angiver 87 % af respondenterne ml. 15-29 år, at de kender Midttrafik lidt eller godt.

Der er markant flere respondenter med bopæl i "Midtjylland Århus / Århus Kommune", der kender Midttrafik, end respondenter bosiddende i andre kommuner i Region Midtjylland. Således angiver 87 % af respondenterne bosiddende i Århus kommune, at de kender Midttrafik lidt (23 %) eller godt (64 %). For de andre kommuner tilsammen er det 55 % af respondenterne.



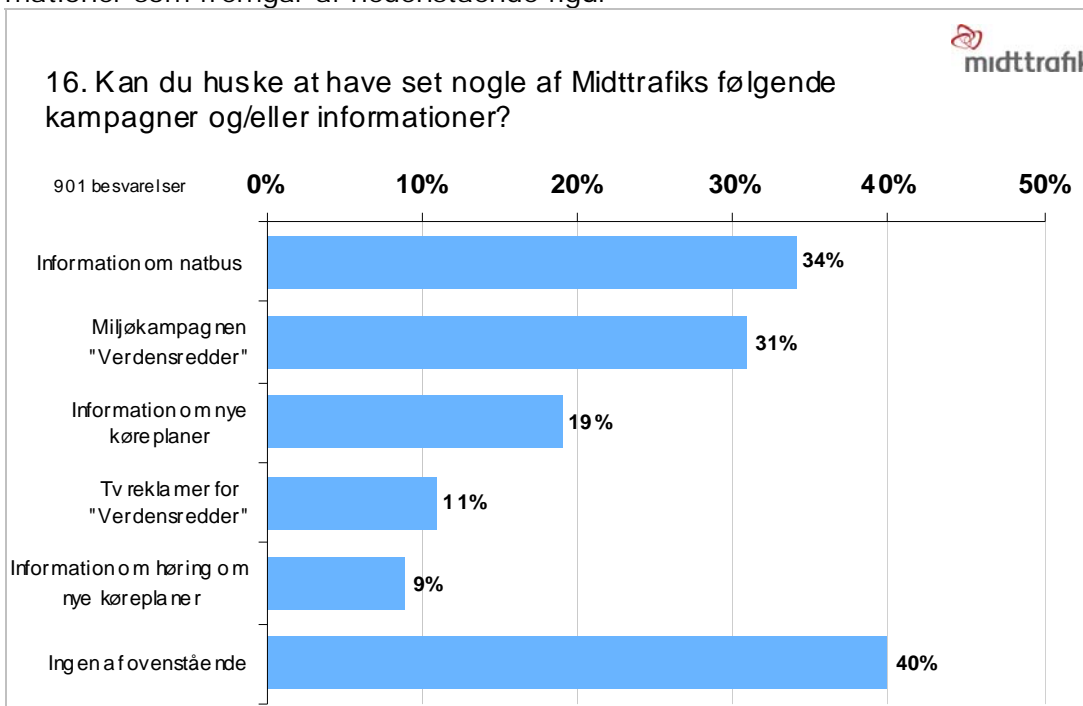
Midttrafik har et specifikt mål:

Kendskabsgraden til Midttrafik skal øges, hvilket måles ved Borgerundersøgelse hvert fjerde år. Mindst 75 % af borgerne bør kende muligheden for at bruge kollektiv trafik, herunder at det er Midttrafik, der står for den kollektive trafik.

Dette mål er nået, i det 88 % af respondenterne kender eller har hørt om Midttrafik.

Hele 60 % af respondenterne har set en eller flere af de nævnte kampagner og informationer fra Midttrafik.

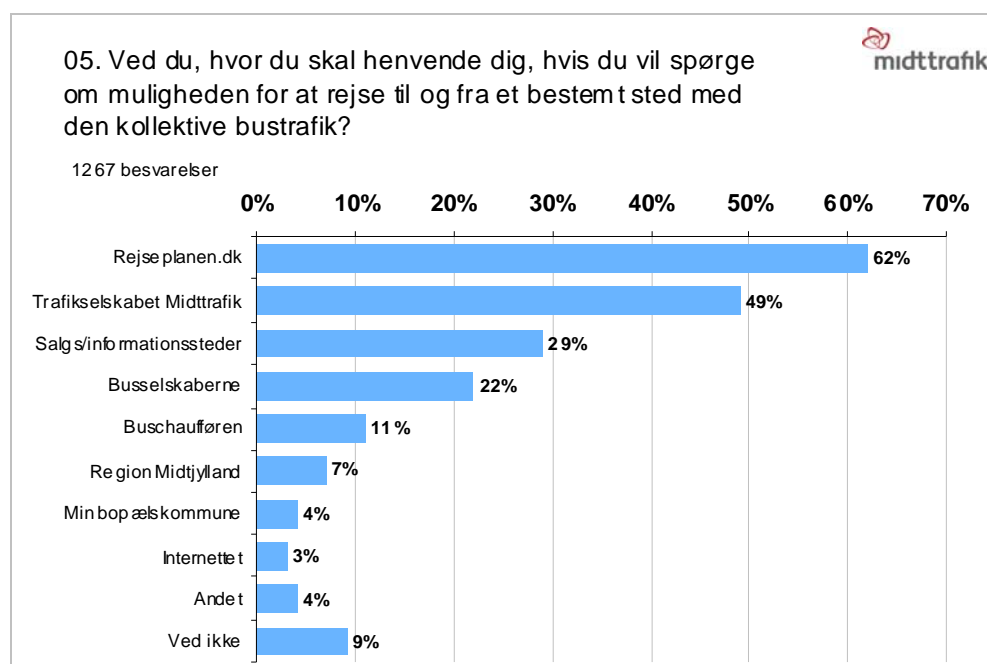
40 % af respondenterne angiver, at de ikke har set nogle af Midttrafiks kampagner og/eller informationer som fremgår af nedenstående figur



Flest angiver at have set "Information om natbus" (34 %) og "Miljø-kampagnen Verdens-redder" (31 %). Dertil har 11 % set "TV reklamer for Verdens-redder". 19 % har set "Information om nye køreplaner", mens 9 % har set "Information om høring om nye køreplaner".

Midttrafik vil udarbejde mål for kendskabsgraden til fremtidige kampagner på baggrund af data fra Borgerundersøgelsen. Dette kan være med til at bestemme, om Midttrafik producerer kampagner og informationer på en måde, der øger kendskabet til produktet bedst muligt. Det kan dog konkluderes, at med 60 % der har set en eller flere kampagner, så virker Midttrafiks strategi.

Til spørgsmålet om, hvorvidt respondenterne ved, hvor de skal henvende sig, hvis de vil spørge om muligheden for at rejse til og fra et bestemt sted med den kollektive busstrafik, og altså skal planlægge en rejse, angiver 62 % Rejseplanen.dk.

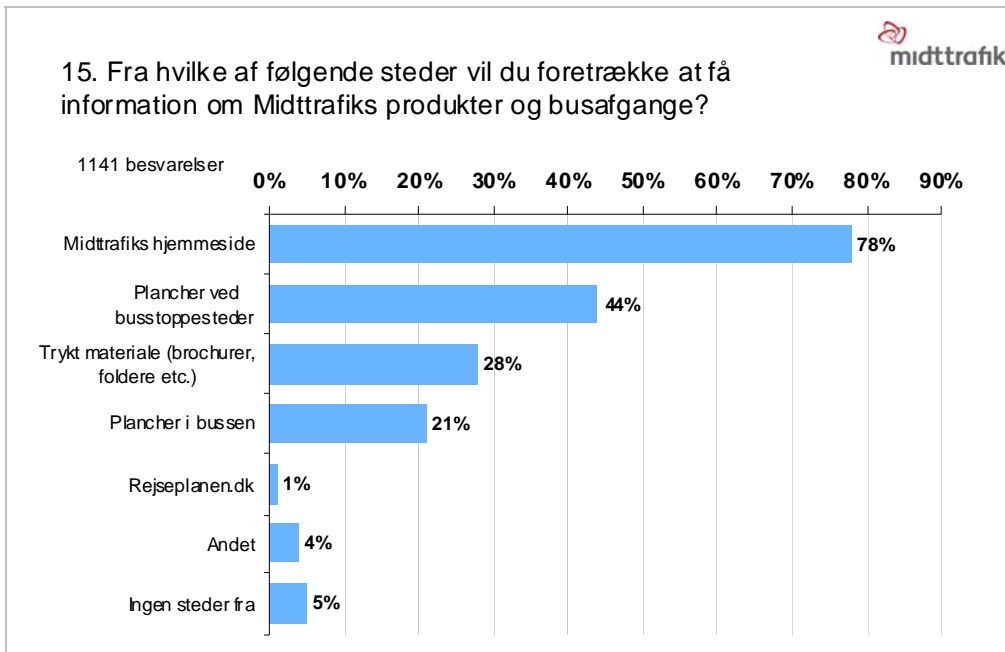


Dernæst angiver næsten halvdelen (49 %) "trafikskabet Midttrafik". 29 % angiver "salgs- og informationssteder", 22 % angiver "busselskaberne" og 11 % nævner "buschaufføren". 7 % svarer "Region Midtjylland", mens 4 % svarer deres "bopælskommune".

Midttrafik samarbejder med Rejseplanen og der linkes på hjemmesiden til Rejseplanen.dk.

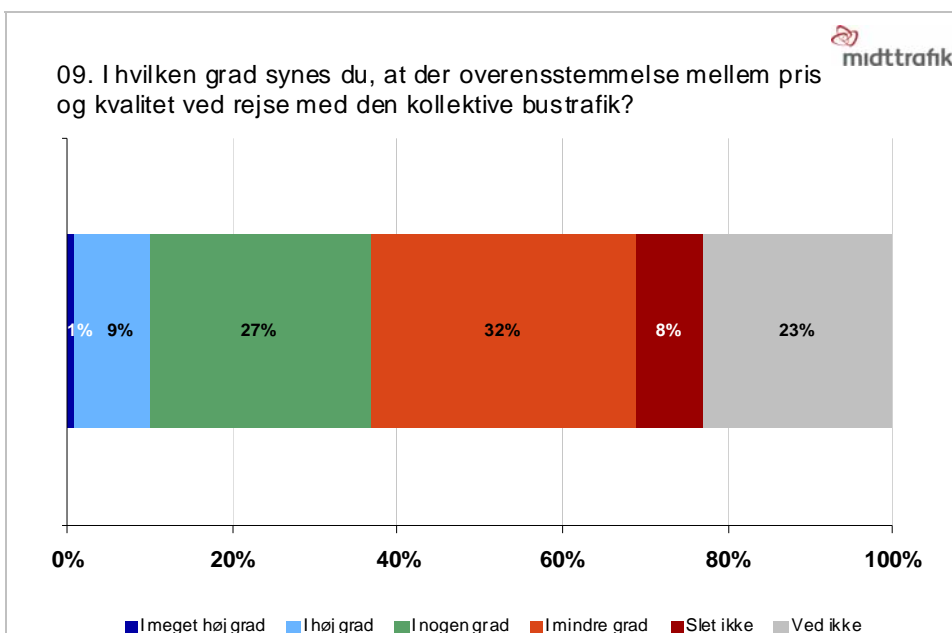
I forhold til hvilke steder, som respondenterne foretrækker at få information om Midttrafiks produkter og busafgange fra, angiver størstedelen (78 %) "Midttrafiks hjemmeside".

Derudover nævner 44 % "Plancher ved busstoppestederne", 28 % "Trykt materiale" og 21 % "Plancher i bussen".



Midttrafik følger en miljøstrategi, der skal minimere det trykte materiale ved i stedet i stigende grad at anvende midttrafik.dk og extranettet til information til kunder og leverandører. Set i det lys er det meget tilfredsstillende, at 78 % ønsker information om Midttrafiks produkter og busafgange på hjemmesiden og 44 % ønsker information på stoppestedstavler. Midttrafik fortsætter med langsomt at minimere det trykte materiale.

Nedprioriteringen af trykt materiale sker af økonomiske og miljømæssige årsager, hvor det er forsvareligt. Denne nye viden om borgernes præferencer er også nyttig i Midttrafiks fremadrettede samarbejde med Rejseplanen. Undersøgelsen indikerer, at borgerne foretrækker at bruge Rejseplanen til nogle formål og midttrafik.dk til andre formål.



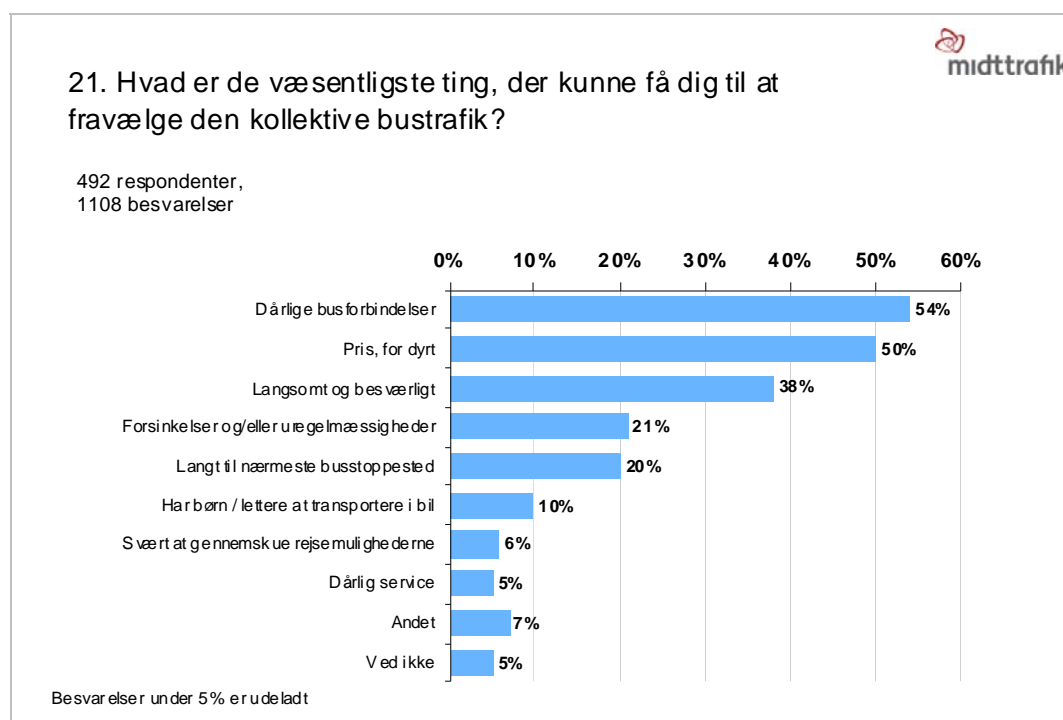
Kun 38 % af respondenterne mener, at der "I nogen grad" (27 %), "I høj grad" (9 %) eller "I meget høj grad" (1 %) er overensstemmelse mellem pris og kvalitet ved at rejse med den kollektive busstrafik. Samtidig mener hele 40 %, at der kun "I mindre grad" (32 %) eller "Slet ikke" (8 %) er overensstemmelse mellem pris og kvalitet ved at rejse med den kollektive busstrafik.

Der er ikke en tendens til, at respondenter, der i sjældent grad eller aldrig rejser med bus, i højere grad mener der er uoverensstemmelse mellem pris og kvalitet. Der er altså ingen videre forskelle i respondenternes besvarelser for dem, der f.eks. rejser med bus 5-7 dage om ugen eller rejser med bus under 1 dag om måneden.

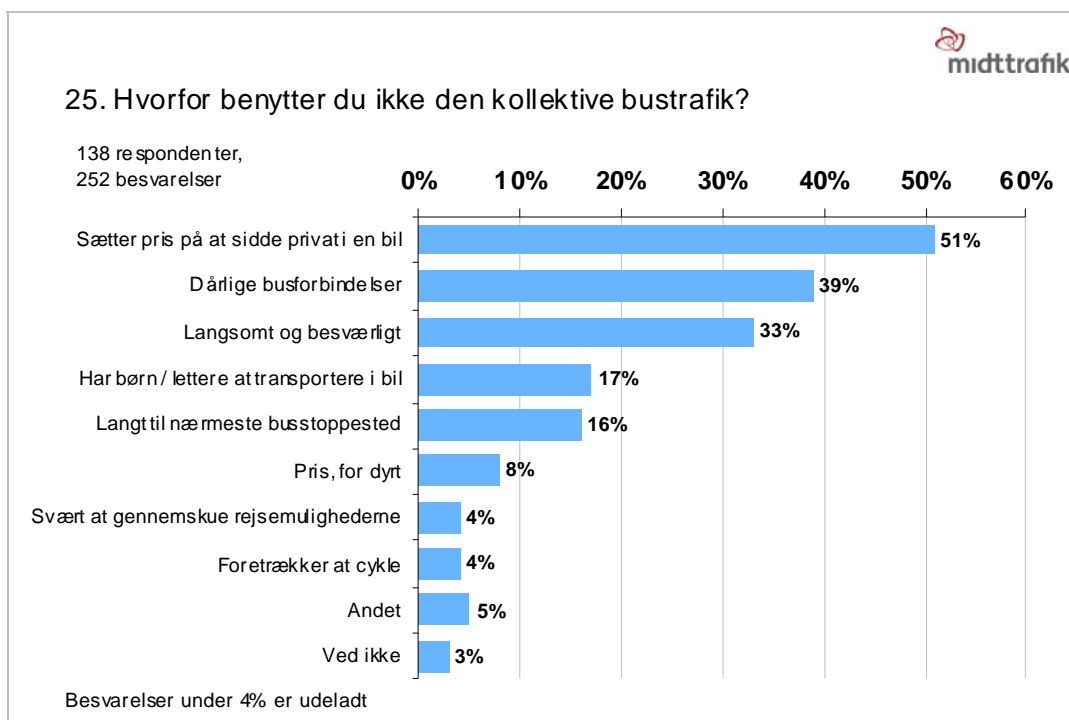
Dette er ikke nødvendigvis en indikation af, at det er billetpriserne, der er for høje. Det kan ligeså godt være en indikation af, at kvaliteten er for lav.

Det er derfor vigtigt for Midttrafik at have fokus på pris overfor kvalitet. Tallene indikerer også, at der skal ske en forbedring af servicen for at ændre på folks opfattelse af billetprisen.

Midttrafik har fokus på det forholdsvis store antal borgere, der mener, at der er uoverensstemmelse mellem pris og kvalitet ved at rejse med den kollektive trafik. Således er Midttrafik ultimo juni 2010, blevet bevilget godt 1,6 mio. kr. fra Trafikstyrelsen til et projekt om bedre indretning af busser. Midttrafik vil i løbet af efteråret 2010 starte dette projekt. I takt med at busserne bliver bedre indrettet, både med hensyn til komfort, men også med hensyn til bedre udnyttelse af rejsetiden, f.eks. i form af indretning af "arbejdspladser" i bussen f.eks. med borde, internetforbindelse, stillezoner mm. må det også forventes, at borgerne oplever en større overensstemmelse mellem pris og kvalitet. Midttrafik har også fået bevilliget midler til en række takstforsøg, der muliggør en mere markeds- og tilbudsorienteret takstpolitik. Midttrafik starter desuden i efteråret 2010 en chaufføruddannelse, bl.a. med fokus på kundeservice. Dette forventes også at påvirke kundernes tilfredshed.



Set i forlængelse af tabellen vedr. overensstemmelse mellem pris og kvalitet, viser tabel 21, at 50 % ville fravælge den kollektive trafik pga. prisen, mens kun 8 % (tabel 25) reelt har fravalgt den kollektive bustrafik pga. prisen. Så frem for at fokusere på billigere eller gratis kørsel, bør der i stedet fokuseres på, hvad borgerne rent faktisk får for pengene.



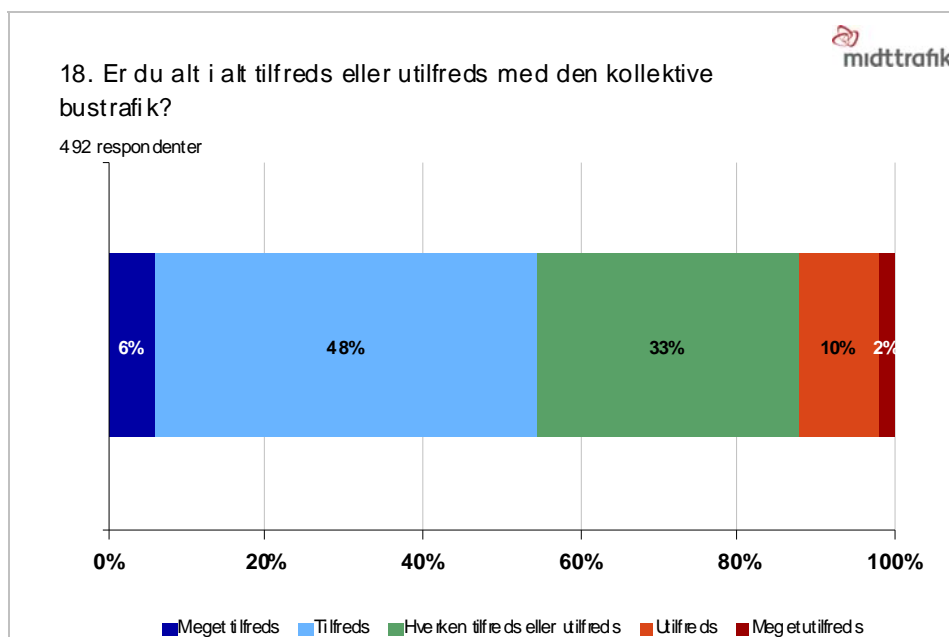
54 % siger også, at de ville fravælge den kollektive bustrafik pga. dårlige busforbindelser, ligesom 36 % i fremtiden ville benytte den kollektive bustrafik, hvis der er direkte og hurtige forbindelser.

Der ligger derfor en potentielt stor gruppe tvivlere, som har fokus på prisen og dårlige busforbindelser i forhold til at fravælge den kollektive trafik. Midttrafik har en opgave i at fastholde denne gruppe af potentielle tvivlere, ved at sætte fokus på, hvad man faktisk får for billetprisen og ved at sætte fokus på de gode busforbindelser, der enten allerede er oprettet eller som kommer i den nærmeste fremtid.

8 % siger, at de i fremtiden ville benytte den kollektive trafik på grund af miljømæssige fordele. Der ligger derfor også potentielt en gruppe borgere i denne gruppe, som med den rette markedsføring om miljøfordele kan blive kommende kunder. Miljøkampagnen har kørt i et år nu og fortsætter resten af 2010. Miljøkampagnen bliver i september bakket op af en seriøs miljøside på midttrafik.dk, som fortæller om alle de tiltag, Midttrafik gør for miljøet (begrænse trykt materiale, bruge miljørigtigt papir, biobrændsel, miljøaspekter i nye kontrakter med busselskaber mv.)

Midttrafik vil sætte fokus på den nye rute Silkeborg-Århus N, der starter i januar 2011 og på den nye bybusstruktur i Århus fra sommeren 2011. Desuden vil Midttrafik fremadrettet sætte fokus på fordelene ved at rejse med den kollektive bustrafik. Dette kan bl.a. ske i form af f.eks.:

- Miljøfordele: Så meget co2 sparer du ved at rejse fra X til X (dette vil fremgå af Midttrafiks kommende miljøside)
- Tid: Så kort tid tager det at rejse fra X til X
- Arbejdstid: Sådan kan du udnytte rejsetiden, arbejde, slappe af, ankomme frisk til destination etc. (dette vil f.eks. fremgå af X bus' nye image kampagne fra efteråret 2010)
- Fakta: Så mange kunder rejser med Midttrafik. Så mange km., kører Midttrafik, så mange chauffører sikrer at kunderne kommer frem, så få kundeklager modtager Midttrafik. Kvinder rejser mere med bus end mænd, de unge mere end de ældre, de her gode tilbud har Midttrafik osv.



Blandt kunderne svarer 55 %, at de er "Tilfredse" (48 %) eller "Meget tilfredse" (6 %) med den kollektive bustrafik.

Samtidig angiver 12 %, at de er "Utilfredse" (10 %) eller "Meget utilfredse" (2 %).

Det er først og fremmest de sjældne kunder, der trækker tilfredsheden ned. Således er den samlede tilfredshedsandel blandt respondenter, der kører med bus mindst 1 dag om måneden på 69 % tilfredshed. Heraf er 9 % "Meget tilfredse". Blandt respondenter, der kører med bus mindre end 1 dag om måneden er den samlede tilfredshedsandel kun på 43 %. Heraf kun 4 % "Meget tilfredse" respondenter.

Årsagen til den lave tilfredshed blandt de sjældne kunder skal blandt andet findes i det tidligere skrevne omkring uoverensstemmelser mellem pris og kvalitet, at busserne ikke kører til og fra de steder, der er behov for, samt på de tidspunkter, der er behov for.

En anden årsag kunne også være, at produktet ikke virker attraktivt. For de borgere der ikke, eller sjældent, anvender den kollektive bustrafik, er det ikke hensigtsmæssigt kun at reklamere for produktet i busserne eller på hjemmesiden.

Midttrafik har fokus på dette ved bl.a. at lave tv reklamer (miljøkampagnen) og kampagner i husstandsomdelte lokalaviser for f.eks. natbusser. Disse medier er ikke begrænset til buskunder og det forventes derfor, at markedsføringen rammer bredt.

Århus, 6. august 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. august 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 7

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
6. august 2010	1-15-0-72-201-1-10	Pia Dyhr	pid@midttrafik.dk	87 40 82 98

Patienttilfredshedsundersøgelse 2010

Resumé

Midttrafik og Region Midtjylland har i april 2010 fået gennemført en tilfredshedsundersøgelse blandt patienter og sygehuspersonale med det formål at få en vurdering af serviceydelserne fra henholdsvis Midttrafik, regionens kørselskontor i Holstebro og vognmænd. Administrationen orienterer om de overordnede resultater og afledte handlinger.

Sagsfremstilling

Tilfredse kunder og bestillere er en del af Midttrafiks strategimål. Undersøgelsen skal afdække, hvorvidt patienter (kunder) og sygehuspersonale (repræsenterer regionen som bestiller) er tilfredse med de ydelser, de modtager. Tilfredshedsundersøgelsen er gennemført for første gang i april 2010, og der kan derfor ikke foretages sammenligning til tidligere undersøgelser. Målet for den samlede tilfredshed for både patienter og sygehuspersonale er 85 % - som er Midttrafiks generelle mål for kundetilfredshed.

Tilfredshedsundersøgelsen er todelt. En del er rettet mod sygehuspersonale og en del mod patienterne. Alle patienter har forud for undersøgelsen, ved bestilling på regionens kørselskontor, givet deres tilladelse til, at de må kontaktes i forbindelse med undersøgelser gennemført af Midttrafik.

Overordnede resultater

	Samlet tilfredshed	Antal Besvarelser	Svarprocent	Forventet svarprocent
Sygehuspersonale	92%	172	64%	40%
Patienter	97%	537	68%	60%

Resultat pr. spørgsmål

Spørgsmål	Samlet tilfredshed	
	Personale	Patienter
5. Hvor tilfreds er du med det informationsmateriale, Region Midtjylland udleverer vedr. den siddende patientbefordring, i forbindelse med indkaldelser?	90%	96%
6. Midttrafiks uddannelse i turbestilling.dk?	91%	
7. Brugervenligheden på turbestilling.dk?	86%	
8. Ventetid i telefonen ved bestilling	57%	92%
9. Medarbejdernes venlighed ved bestilling	89%	97%
10. Medarbejdernes vejledning ved bestilling	90%	98%
11. Har du oplevet forsinket ankomst af en bil?	70%	28%
12. Medarbejdernes venlighed ved forsinket bil	88%	89%
13. Den information du får, når du ringer til Midttrafik vedr. forsinket bil	87%	83%
14. Ventetiden i telefonen, når du ringer til Midttrafik vedr. forsinket bil	58%	74%
15. Midttrafiks kontakt til dig, når en bil bliver forsinket	45%	71%
16. Det aftalte afhentningstidspunkt ved bestilling	92%	88%
17. Afhentningstidspunkt i forhold til det aftalte	91%	96%
18. Ventetiden fra ankomst til behandling	88%	83%
19. Ventetiden fra endt behandling til afhentning		71%
20. Chaufførens hjælpsomhed ved ind-/udstigning af bilen		97%
21. Chaufførens venlighed	97%	99%
22. Chaufførens information om, at der skal andre patienter med i bilen		94%
23. Chaufførens viden om den præcise adresse, du skal køres til		98%
24. Chaufførens kørsel		98%
25. Rengøringen af bilen		97%
26. Bilens indretning og komfort		95%
20. Bærer chaufføren synligt 'ID'?	49%	
21. Hvor tilfreds er du alt i alt med den siddende patientbefordring?	92%	97%

Supplerende bemærkninger

Sygehuspersonalets tilfredshed med bestilling kan øges primært via forbedringsønsker til og videreudvikling af turbestilling.dk. Men også ventetid ved bestilling på regionens kørselskontor, uddannelse i turbestilling.dk, præcision og chaufførens venlighed tillægges betydning.

Patienternes tilfredshed med bestilling kan øges via mindre ventetid på regionens kørselskontor ved bestilling, højere grad af venlighed og hjælpsomhed på regionens kørselskontor samt øget præcision.

Patienternes tilfredshed med kørslen kan klart forbedres ved mindre ventetid. Derudover har bilens indretning og komfort betydning, herunder hvor mange der er placeret på bagsædet.

Midttrafiks handlinger

På baggrund af resultaterne er der identificeret en række indsatsområder. Midttrafik igangsætter handlinger på de områder, trafikselskabet kan påvirke direkte. Kræver et område handling fra regionen, vil Midttrafik opfordre til handling.

Informationsmateriale fra regionen

Meget høj andel af respondenterne kender ikke informationsmaterialet, og der iværksættes derfor et samarbejde med regionen omkring en øget kendskabsgrad til materialet, der udsendes til patienten i forbindelse med dennes indkaldelse, hos både sygehuspersonale og patienter.

Forsinket bil

Ca. en tredjedel af patienterne og to tredjedele af sygehuspersonalet har oplevet en forsinket bil. Årsagen til den høje andel af respondenter, der har oplevet forsinkelse, skyldes formentlig, at en bil må komme op til 15 min. efter det aftalte afhentningstidspunkt. Respondenten formodes at have svaret i forhold til det præcist oplyste afhentningstidspunkt.

Patienterne har generelt en høj 'Ved ikke' svarprocent på spørgsmål vedrørende 'Service hos Midttrafik ved forsinket bil'. Det vurderes, at en del patienter ikke er opmærksomme på, at de kan forvente at blive ringet op eller selv kontakte Midttrafik, hvis bilen er forsinket eller udebliver.

Ved opkald til patienter i forbindelse med en forsinket bil, træffes patienten ofte ikke. Derfor etableres et samarbejde med regionens kørselskontor i Holstebro omkring registrering af kunders mobilnummer ved bestilling. I dag er det patientens fastnetnummer, der registreres. Desuden opdateres det undervisningsmateriale, Midttrafik bruger ved uddannelse af sygehuspersonale.

Endelig er der en udfordring omkring kontakt til sygehuspersonalet ved forsinkelser. Midttrafik ringer ofte forgæves til afdelinger på sygehusene, eller der opleves meget lange ventetider. Der etableres et samarbejde med regionen omkring udarbejdelse af proces for, hvordan Midttrafik altid og uden problemer kan kontakte de enkelte afdelinger.

Ventetid i telefonen

Der er en høj utilfredshed med ventetiden i telefonen ved kontakt til Midttrafik blandt både patienter og sygehuspersonale. Der pågår et arbejde med optimering af telefonbemandingen, så ventetiden i telefonen reduceres.

Ligeledes er der en høj utilfredshed med ventetiden blandt sygehuspersonalet ved kontakt til regionens kørselskontor. Midttrafik opfordrer regionens kørselskontor til en optimering af telefonbemandingen på regionens kørselskontor.

Præcision

Ventetiden fra ankomst til behandling samt fra endt behandling til afhentning er de to faktorer, der har den største negative indflydelse på patienternes tilfredshed. Serviceniveauet i forbindelse med ankomst og afhentning er politisk fastsat af regionen, og det vurderes ikke, at Midttrafik har reelle handlingsmuligheder på området.

Utilfredsheden med ventetid fra endt behandling til afhentning kan skyldes manglende bestilling af hjemtransport inden behandling. Midttrafik vil opfordre regionens kørselskontor til, at de ved be-

stilling af ud-transport gør patienten opmærksom på, at der med fordel kan bestilles returrejse med det samme.

Synligt ID

Indsats overfor vognmænd/chauffører, så det sikres at de bærer synligt ID. Der følges op ved stikprøvekontrol af biler/chauffører 1-2 gange pr. måned. Derudover vil der blive informeret om kravet til synlig ID i 'Info til vognmænd'.

Videreudvikling af turbestilling.dk

Mange af sygehuspersonalets kommentarer fra det åbne spørgsmål er relateret til en videreudvikling af funktionaliteten på turbestilling.dk. Midttrafik gennemgår alle kommentarer for identificering af ønsker til udvikling, med efterfølgende oplæg til hvad der er teknologisk muligt, samt hvad de økonomiske konsekvenser er.

Uddannelse i turbestilling.dk

Midttrafik gennemgår alle kommentarer for identificering af ønsker til uddannelse og iværksætter de tiltag, som vurderes at være mulige økonomisk og ressourcemæssigt.

Venlighed og hjælpsomhed på regionens kørselskontor

Ved hver bestilling af kørsel sker der en visitation af patienten, og det oplever patienten som meget generende. Visitationen er et krav til regionens kørselskontor, da det er pt. ikke muligt at gemme data på patienterne fra en bestilling til den næste.

Bilens indretning & komfort samt antal på bagsæde

En del af patienterne oplever det som generende, når de enten ikke kan tildeles et forsæde eller skal sidde tre på et bagsæde. Kørslen sker jævnfør de visitationer og serviceniveauer, der er politisk fastsat af regionen, og det vurderes ikke, at Midttrafik har reelle handlingsmuligheder på området.

Midttrafik opfordrer regionen til at undersøge, om det er muligt at justere på serviceniveauet – evt. kan der tildeles seerviceniveau afhængig af behandlingstype.

Bilag

2 resultatrapporter fra Rambøll Managements (Sygehuspersonale & Patienter) ligger på Midttrafiks hjemmeside.

Der findes desuden kommentarrapporter, som kan rekvireres ved henvendelse til Midttrafik.

Århus, 6. august 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. august 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

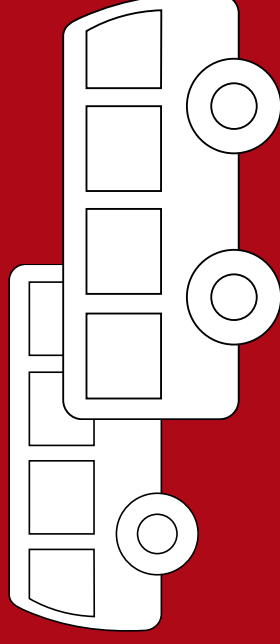
**Vedr. punkt nr. 8
Bilag nr. 1**

SAMORDNET KØRSEL

ET GODT TILBUD TIL REGIONEN
OG KOMMUNERNE
I REGION MIDTJYLLAND

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg
Tlf. 87 40 82 00
midttrafik@midttrafik.dk
www.midttrafik.dk

August 2010



FLEKSIBEL KØRSEL FOR BORGERNE

Samordnet kørsel er et tilbud til kommuner og region i Midtjylland om fleksibel kørsel for borgerne. Midttrafik står for den praktiske udførelse af opgaven i samarbejde med en lang række vognmænd. Samordnet kørsel kombinerer elementer fra både rutekørsel og taxakørsel.

Alle kommuner i Region Midtjylland deltager allerede i den samordnede kørsel som følge af, at Midttrafiks handicapkørsel, Midttur og teletaxa udvikles herigenem. Supplerende kørselsopgaver kan udføres efter kommunens ønske. Det kan være kørselsopgaver, der i dag udføres som almindelig taxikørsel, fx læge- og speciallægekørsel, kørsel til genoptræning, midlertidigt tilskadekomne elever osv.

LÆNGERE KØRETID, MEN BILLIGERE KØRSEL

For den enkelte kunde kan overgangen til samordnet kørsel opleves som en serviceforringelse i forhold til traditionel taxakørsel, da samordnet kørsel typisk vil indebære længere køretid samt flere kunder i bilen. Set fra kommunens/regionens side er det afgørende, at det med samordnet kørsel er muligt at kombinere god service og fleksibilitet for borgerne med et udgiftsniveau, der er væsentligt lavere end ved traditionel taxakørsel.

- Kørslen udføres med taxa og mindre busser.
- Vognkapaciteten udnyttes bedst muligt under hensyntagen til den enkelte kundes ønsker og behov.
- Ved at koordinere kørslen samles den på færre vogne, og det samlede kørselsbehov kan derfor afvikles til en lavere pris og med en mindre miljøbelastning.
- Midttrafik varetager den centrale trafikstyring. Systemet vælger billigste egnede vogn til hver enkelt kørsel og meddeler vognmanden, hvornår kunden skal afhentes.

- En præcis kørsels- og udgiftsopgørelse opdelt på bl.a. kommunale forvaltninger og den enkelte kunde (registrering på CPR-nummer), administreret af Midttrafik. Hermed forbedres den kommunale mulighed for økonomistyring på området.
- Kommunalt valg af serviceniveau ud fra den enkelte kundes behov. Dette gælder både i forhold til muligheder for selve kørslen - eksempelvis kørestolsmulighed, lav vogn og ledigt forsæde - og muligheden for at hjælpe kunden uden for bilen, typisk hjælp til gangbesværede med at blive fulgt til døren eller fx ind til lægen.
- Midttrafiks rejsegaranti omfatter handicapkørsel, Midttur og teletaxa, det vil sige, at kunden kan få refunderet udgifter til alternativ kørsel med taxa eller egen bil, der er en følge af, at bussen eller teletaxaen er forsinket med minimum 20 minutter.

ALLE VOGNMÆND KAN FÅ KØRSEL

Udbudsforpligtelsen for kommunen overholdes automatisk ved brug af samordnet kørsel. Udbud tilrettelægges, så alle vognmænd kan opnå kørsel: landtaxa, bytaxa og busvognmænd. Midttrafik er ansvarlig for gennemførelse af udbud af kørslen samt den efterfølgende kontraktindgåelse og løbende dialog med vognmændene. De større samlede udbud indebærer, at der kan opnås aftaler med mere konkurrencedygtige priser, en gevinst som kommer kommunerne og regionen til gode.

Midttrafik tilbyder grundig introduktion ved opstart af kørselsopgaver i samordnet kørsel, baseret på en klar og konkret tilpasset aftale.

Supplerende oplysninger om samordnet kørsel kan fås ved henvendelse til afdelingsleder Grethe Hassing, tlf. 87 40 82 48, e-mail: gh@midttrafik.dk.

Århus, 6. august 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. august 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 8
Bilag nr. 2**

Transportminister
Hans Christian Schmidt
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
Telefax 87 40 82 01

www.midttrafik.dk

Koordinering mellem bus- og togkøreplaner

Dato
8. juli 2010

Journalnummer
1-30-70-1-07

Kære Hans Christian Schmidt

På det seneste møde i Midttrafiks Bestyrelse drøftede vi de udfordringer, der her i foråret har været med at koordinere køreplanerne for bus og tog i Midtjylland.

Det konkrete problem har i år bl.a. været, at Midttrafik har modtaget forslag til togoperatørernes køreplaner så sent, at det har været umuligt at tage højde for ændringerne i Midttrafiks egne buskøreplaner, der træder i kraft i slutningen af juni. Samtidig er der sket en række ændringer i togkøreplanerne, der medfører, at nuværende korrespondancer mellem bus og tog forsvinder. Det har Midttrafik med en række konkrete eksempler gjort DSB og ARRIVA opmærksom på.

Togdriften spiller en meget stor rolle i den kollektive trafik i Midt- og Vestjylland, og det er derfor vigtigt for Midttrafik, Kommuner, Region og ikke mindst kunderne i den kollektive trafik, at togkøreplanerne er tilpasset rejsebehovene i Midt- og Vestjylland. Det er også vigtigt med gode korrespondancer mellem bus og tog, så kunderne oplever den kollektive trafik som et sammenhængende system.

Det er baggrunden for at ARRIVA Tog og Midttrafik har udarbejdet en fælles ansøgning til Trafikstyrelsens passagerpulje, med det formål at sikre kunderne i den kollektive trafik en sammenhængende rejse – uanset om de bruger bus, tog eller begge dele.

Midttrafiks Bestyrelse vil opfordre til, at koordineringen af bus- og togtrafik generelt gøres bedre ved at togoperatørerne inddrager trafiksel-skaberne bedre, både i forhold til tidshorisonter, reel inddragelse og prioritering af rejsemålene. Det er Bestyrelsens opfattelse, at en sådan inddragelse vil medføre et mere effektivt, kundevenligt og sammenhængende kollektivt trafiksystem.

Venlig hilsen

Arne Lægaard
Bestyrelsesformand, Midttrafik

Århus, 6. august 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. august 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 8
Bilag nr. 3**

Program for seminaret den 18./19. august 2010

Sted: Hotel Nyborg Strand

12.00 – 13.00 **Frokost**

13.00 – 13.15 **Velkomst og indledning**

Thomas Kastrup-Larsen, formand for Trafikselskaberne i Danmark

13.15 – 15.00 **Hvad kan vi lære af svenskerne? Fordoblingsprojekt, ny lovgivning**

I Sverige har man stor succes med et projekt, hvis mål er at fordoble antallet af passager i den kollektive trafik i hele landet på ti år. Hvilke erfaringer kan vi drage nytte af i Danmark?

Man er ligeledes i færd med at justere lovgivningen, bl.a. med faste rammer for trafikplanlægning og aftaler mellem bestillere og trafikselskab.

Björn Sundvall, Svensk Kollektivtrafik

6. august 2010

Niels Mortensen

36 13 18 63

nm@trafikselskaberne.dk

15.00 – 15.30 **Kaffepause**

15.30 – 16.15 **Aktuelle problemstillinger**

Hvert selskab præsenterer ved formand/direktør selskabets aktuelle problemstillinger (max 5 minutter pr. selskab).

16.15 – 17.00 **Bus & Tog samarbejdet**

I Bus & Tog samarbejdet mødes alle parter i den offentlige servicetrafik. Her indgås aftaler om det landsdækkende takstsamarbejde m.m. Bus & Tog samarbejdet har også ført til en række "aflæggere":

- Rejseplanen
- Rejsekortet
- Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.

Niels Mortensen, Bus & Tog

17.00 – 18.00 **Roadpricing**

Hvilken betydning har roadpricing for den kollektive trafik? Hvilke politiske valg opstår der, og hvilke konsekvenser skal der tages højde for?

Per Homann Jespersen, Trafikforsker, Roskilde Universitet

18.30 – 22.00 **Middag**

Torsdag den 19. august 2010

9.00 – 10.00 Kundernes synsvinkel

Hvordan oplever kunderne sammenhængen i den kollektive trafik? Hvilke særlige problemer mener kunderne, at trafiksselskaberne og de øvrige aktører i den kollektive trafik skal blive bedre til at løse?

Morten Schrøder, Wilke, og Birgitte Woolridge, Rejseplanen.

10.00 – 10.45 Vognmændenes synsvinkel

Hvad er vognmændenes synspunkter i forhold til de aktuelle udfordringer i den kollektive trafik?

Jess Abildskou, Abildskou Busser A/S, og formand for Kollektiv Trafik Forum

10.45 -11.00 Kaffepause

11.00 – 12.30 Fælles kommunikation - muligheder, barrierer og inspiration til samarbejde

I Trafiksselskaberne i Danmarks oplæg til strategi er *Bedre offentlighed* et indsatsområde med fokus på bl.a. kommunikation, gode trafikvaner for børn og unge, profilering af de gode historier og grøn profil.

Hvor er der størst værdi i at arbejde med *Bedre offentlighed*? Hvor kan man drage nytte af hinandens erfaringer, hvor kan man få udbytte af fælles kommunikation, og hvornår ligger opgaven bedst i selskabernes eget regi?

Susanne Østergaard, Borup og Østergaard

12.30 – 13.30 Frokost

13.30 – 14.45 Kommunernes og regionernes synsvinkel

Hvordan kan kommuner, regioner og trafiksselskaber gennem effektivt samarbejde og koordinering sætte kunden mest muligt i centrum og tiltrække flere passagerer?

Martin Damm (V), KL, og Carl Holst (V), Danske Regioner.

14.45 -15.00 Kaffepause

15.00 – 16.00 Fremtidens vækst i den kollektive trafik

Hvad skal der til? Hvordan kan trafiksselskaberne bidrage bedst muligt?

Hans Christian Schmidt, Transportminister (V)

16.00 – 16.15 Afslutning

Deltagerliste til seminaret den 18. /19. august 2010

NT (7)

Thomas Kastrup-Larsen, formand
Birgitte Josefsen, næstformand
Daniel Nyboe Andersen, bestyrelsesmedlem
Jens Chr. Golding, bestyrelsesmedlem
Folmer Hjort Kristensen, suppleant
Svend Heiselberg, suppleant
Christian Roslev, direktør

Midttrafik (9)

Arne Lægaard, formand
Mads Nikolajsen, 1. næstformand
Bjarne Schmidt Nielsen, 2. næstformand
Torben Nørregaard, bestyrelsesmedlem
Frank Borch-Olsen, bestyrelsesmedlem
Finn Stengel Petersen, bestyrelsesmedlem
Anders Bøge, bestyrelsesmedlem
Hans Bang-Hansen, bestyrelsesmedlem
Jens Erik Sørensen, direktør

Sydtrafik (9)

Poul Rosendahl, formand
Iver Pedersen, næstformand
Jan Riber Jakobsen, bestyrelsesmedlem
Bente Bendix, bestyrelsesmedlem
Peter Christensen, bestyrelsesmedlem
Morten Kristensen, bestyrelsesmedlem
Karsten Uno Petersen, bestyrelsesmedlem
Preben Friis Hauge, bestyrelsesmedlem
Hans Christian Bonde, direktør

FynBus (6)

Torben Andersen, formand
Lasse Krull, næstformand

Kim Johansen, bestyrelsesmedlem
Bruno Hansen, bestyrelsesmedlem
Peter Jordhøj, suppleant
Carsten Hyldborg, direktør

Movia (8)

Finn Aaberg, formand
Knud Larsen, næstformand
Kaj Petersen, bestyrelsesmedlem
Ayfer Baykal, bestyrelsesmedlem
Hans Toft, bestyrelsesmedlem
Thomas Bak, bestyrelsesmedlem
Allan Schneidermann, bestyrelsesmedlem
Dorthe Nøhr, direktør

KL (2)

Martin Damm, udvalgsformand
Erling Friis Poulsen, afdelingschef

Danske Regioner (5)

Carl Holst, næstformand
Poul Erik Andreasen, Region Nordjylland
Per Larsen, Region Nordjylland
Torben W. Smith, Region Syddanmark
Gitte Bengtsson, direktør Regional Udvikling

Sekretariatet (3)

Niels Mortensen, direktør
John Christensen, seniorkonsulent
Taus Bøytler, konsulent