

*Aarhus, 23. oktober 2015*

**Bilagssamling til Åben dagsorden  
for møde i Bestyrelsen for Midttrafik  
den 30. oktober 2015 kl. 12.15  
Søren Nymarks Vej 3,  
8270 Højbjerg**

## Erstatningskørsel ved sporarbejde på Aarhus Nærbane

*Aarhus Nærbane mellem Odder til Grenaa lukkes i perioden 28. august 2016 – september 2017 pga. sporarbejde. Der skal derfor indsættes erstatningskørsel – primært i form af busser – sekundært i form af teleløsninger.*

*Inden den "store" lukning vil der være aften- og weekendlukning, hvor der også skal indsættes erstatningskørsel – primært i form af busser – sekundært i form af teleløsninger.*

*På Odderbanen vil der være aftenlukninger fra den 13. december 2015 frem til 28. august 2016 og weekendlukninger fra den 16. januar 2016 frem til den 28. august 2016.*

*På Grenaabanen vil der være aftenlukninger fra den 15. januar 2016 frem til 28. august 2016 og weekendlukninger fra den 5. marts 2016 frem til den 28. august 2016.*

### Principper for erstatningskørslen

For at sikre at kunderne oplever så få gener som muligt i ombygningsperioden, er målet, at kunderne oplever:

- Rejsetider, som er sammenlignelige med togets
- Direkte betjening mellem stationerne
- Få eller ingen busskifte
- Letforståelige stabile grundsystemer
- Målrettet og effektiv kommunikationsindsats før og under lukningerne

Egentlige togbusser er stort set fravalgt, da de ofte udløser meget lange rejsetider, fordi togbussen skal ind til alle stationer – og de er ineffektive, fordi de ikke er integreret og tænkt ind med den øvrige busbetjening i områderne. Så for at opnå kortere rejsetider og bedre integration af hele bustrafikken, så er det nødvendigt, at styrke de eksisterende busruter/-linjer – primært i form af etablering af helt nye ruter, som støtter de eksisterende i myldretiden og kører på strækninger, som ikke er dækket af busdrift. Mindre rejsestrømme dækkes af teletaxa.

## Aarhus-Odder:

### Hovedproblemstillinger:

1. At forbinde Odder-Malling-Beder-området med hhv. Mårslet-, Tranbjerg- og Viby-området. At forbinde Mårslet med Tranbjerg og Viby-området.
2. At sikre tilstrækkelig kapacitet på rute 100/103 mellem Malling og Aarhus.

#### Vejforhold Beder-Mårslet

Vejforholdene mellem Beder og Mårslet er ret dårlige/smalle/har mange bump. Det er ikke realistisk at køre ad Bedervej via Vilhelmsborg til Mårslet. Heller ikke Langballevej kan bruges, da den er alt for smal til buskørsel. Så Hørretvej som forbindelsesvej mellem Beder og Mårslet er valgt som eneste realistiske mulighed.

#### Vejforhold Mårslet-Tranbjerg

Vejforholdene mellem Tranbjerg og Mårslet via Obstrupvej er relativt gode, men ved Mårslet Skole er der over en strækning over ca. 200 meter 5 bump, som Aarhus Kommune har tilkendegivet, at de vil fjerne i perioden med erstatningskørsel.

### Løsningsforslag se figur 1

**Rute 100 foreslås forstærket i form af en ny buslinje 80 ma-fr med "lynture" mellem Malling-Beder og Aarhus.**

Frekvens:

Halvtimedrift i myldretiden

Pr. år: 3.000 køreplantimer

Der skal bruges i alt 2 ekstra kontraktbusser.

**Kører kun i forbindelse med den store lukning fra 28/8 2016**

**Der etableres en ny buslinje 81 Odder - Malling – Beder – Mårslet – Tranbjerg – Torve Allé/Østerby Allé – Rosenhøj - Viby Station ma-sø**

Kører hele driftsdøgnet

Frekvens:

Halvtimedrift i myldretiden ma-fr

Timedrift: Øvrig tid samt weekend.

Pr. år: 12.500 køreplantimer

Der skal bruges i alt 4 ekstra kontraktbusser.

**Kører fra 13/12 2015 om aftenen og fra 16/1 2016 også i weekenden og fra 28/8 2016 i hele driftsdøgnet dagligt**

**Der etableres en ny buslinje 82 ma-fr i myldretiden fra Chr X vej til Gunner Clausensvej og Øllegårdsvej.**

Passagertallene indikerer, at der er der er afstigning ved Gunner Clausensvej fra 7.20-8.20 = 110 personer. Om eftermiddagen står der i tidsrummet 13.32-16.02 61 personer på toget. Den nye buslinje koordineres i myldretiden med rute 81 fra Odder (så kort skiftetid sikres) v. Chr X-vej/G. Clausensvej (hvor rute 81 skal standse i begge retninger).

Frekvens:

Der foreslås 30-minutters drift om morgenen fra kl. 6.30-8.30 svarende til 5 ture - og om eftermiddagen fra kl. 13.00-17.00 svarende til 9 ture.

Køretiden vil være ca. 6 minutter/tur.

Pr. år: 1.000 køreplantimer

Der skal bruges 1 ekstra kontraktbus.

**Kører kun i forbindelse med den store lukning fra 28/8 2016**

Erstatningskørsel Aarhus-Odder: Ressourcer i alt: 7 kontraktbusser og 16.500 køreplantimer.

**Eksempler på typiske rejsetider: Tog contra Bus**

Strækning	Rejsetid tog	Rejsetid bus
Odder-Malling	11	10
Malling-Mårslet	7	15
Mårslet-Tranbjerg	7	10
Tranbjerg-Viby	8	10
Odder-Aarhus	40	40
Malling-Aarhus	30	30

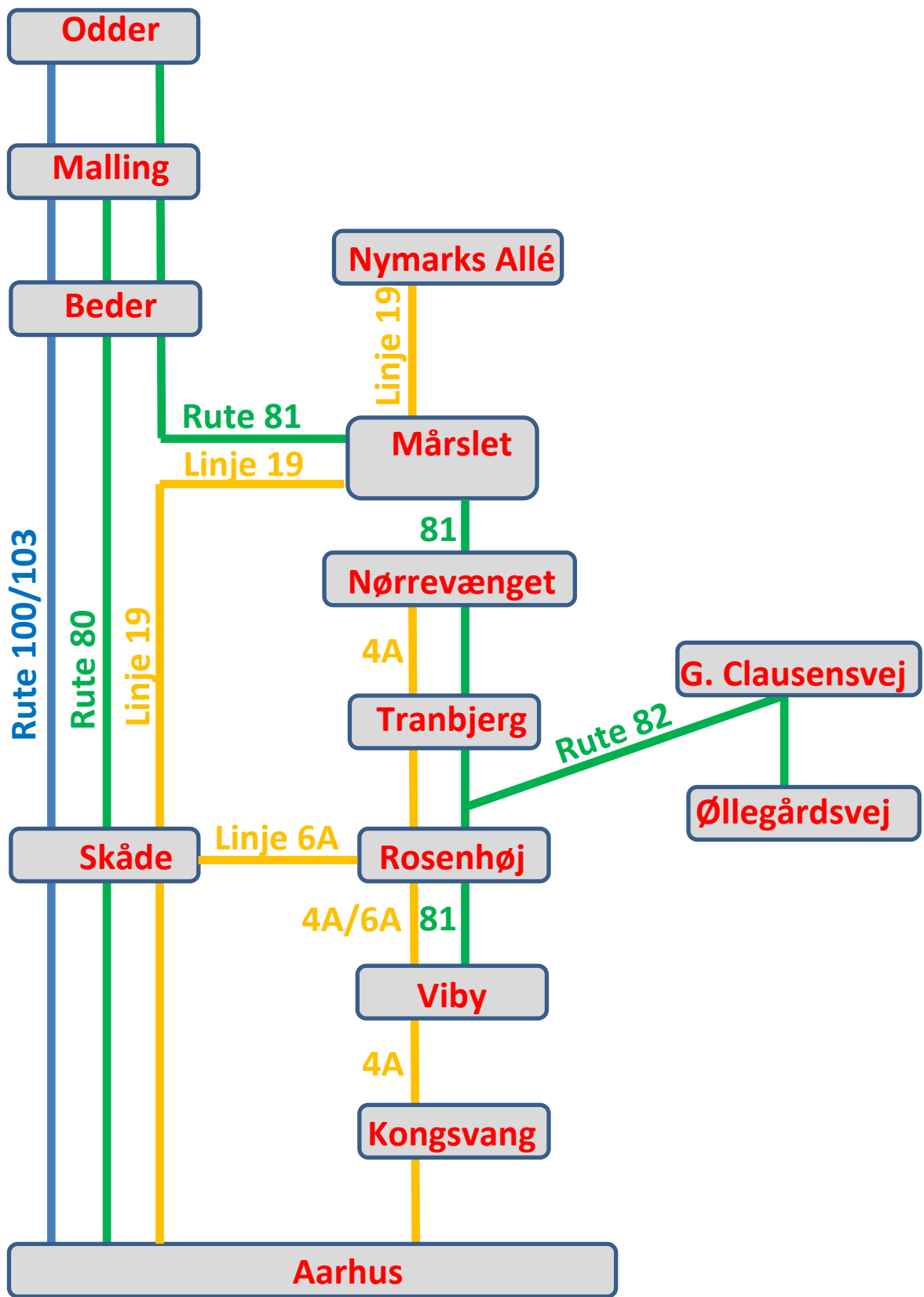
**Teletaxa:**

Alle stationer på strækningen Odder-Viby betjenes indbyrdes med teletaxa samt til/fra Aarhus C. Især borgere i Assedrup, samt kunder som af fysiske årsager ikke kan benytte bus, ventes at benytte dette tilbud.

**Øvrige tiltag**

- Der skal afsættes ressourcer til myldretidsbetjening til G. Clausensvej og Viby (Sønderhøj) om morgenen.
- Der indsættes ekstra ressourcer mellem Aarhus-Malling om lørdagen – svarende til 2 ekstrature på rute 100 Aarhus-Odder kl. 16.29 og 17.29.

Figur 1



## Aarhus-Hornslet-Grenaa:

### Hovedproblemstillinger

1. At forbinde Hornslet, Løgten, Skødstrup, Lystrup og Hjortshøj med "Djursland" – dvs. med Mørke, Ryomgård, Kolind og Grenaa.
2. At skabe bedre interne forbindelser på Djursland mellem Mørke, Ryomgård, Kolind og Grenaa.
3. At forbinde Hornslet og Løgten-Skødstrup med hhv. Hjortshøj og Lystrup, samt Lystrup med Hjortshøj.
4. At sikre tilstrækkelig kapacitet på rute 100 mellem Løgten og Aarhus.

### Løsningsforslag se figur 2

**Der etableres en ny buslinje 83 Grenaa-Kolind-Ryomgård-Aarhus ma-sø**  
(koordineres med busskifte i Ryomgård til/fra Rute 84)

Frekvens: Timedrift

Kører hele driftsdøgnet.

Pr. år: 17.500 køreplantimer

Der skal bruges 4 ekstra kontraktbusser.

**Kører fra 15/1 2016 om aftenen og fra 5/3 2016 også i weekenden og fra 28/8 2016 i hele driftsdøgnet dagligt**

**Der etableres en ny buslinje 84, som på hverdage ma-fr skaber forbindelse mellem stationerne Ryomgård-Mørke-Hornslet-Løgten-Skødstrup-Hjortshøj-Lystrup videre til Aarhus. Samtidig sikrer rute 84 forstærkning af linje 12 mellem Hjortshøj og Aarhus og linje 18 mellem Lystrup og Aarhus. I weekenden køres ikke via Lystrup-Hjortshøj.** (koordineres med busskifte i Ryomgård til/fra Rute 83)

Frekvens:

Timedrift i dagtimerne mellem Ryomgård, Mørke, Hornslet, Løgten, Skødstrup, Hjortshøj, Lystrup og Aarhus ma-sø (ikke via Lystrup og Hjortshøj i weekenden)  
Timedrift i myldretiden ma-fr mellem Løgten, Skødstrup, Hjortshøj, Lystrup og Aarhus.

(så der samlet set vil være halvtimedrift i myldretiden ma-fr mellem Løgten, Skødstrup, Hjortshøj, Lystrup og Aarhus). I weekenden køres ikke via Lystrup og Hjortshøj.

Pr. år: 17.000 køreplantimer
Der skal bruges i alt 6 ekstra kontraktbusser.
<b>Kører fra 5/3 2016 i weekenden og fra 28/8 2016 i dagtimerne ma-sø</b>
<b>Rute 100 foreslås forstærket i form af en ny buslinje 85 ma-fr med "lynture" mellem Løgten, Skødstrup og Aarhus.</b>
Frekvens: Halvtimedrift i myldretiden
Pr. år: 4.000 køreplantimer
Der skal bruges i alt 3 ekstra kontraktbusser.
<b>Kører kun i forbindelse med den store lukning fra 28/8 2016</b>

## Erstatningskørsel Aarhus-Hornslet-Grenaa:

Ressourcer i alt: 13 kontraktbusser og 38.500 køreplantimer.

### Eksempler på typiske rejsetider: Tog contra Bus

Strækning	Rejsetid tog	Rejsetid bus
Aarhus-Lystrup	20	22
Aarhus-Hjortshøj	25	35
Aarhus-Hornslet	35	42
Aarhus-Mørke	40	55
Aarhus-Ryomgård	50	48
Aarhus-Kolind	56	58
Aarhus-Grenaa	77	82
Grenaa-Lystrup	57	Ca. 73-91
Mørke-Hjortshøj	16	33

### Teletaxa:

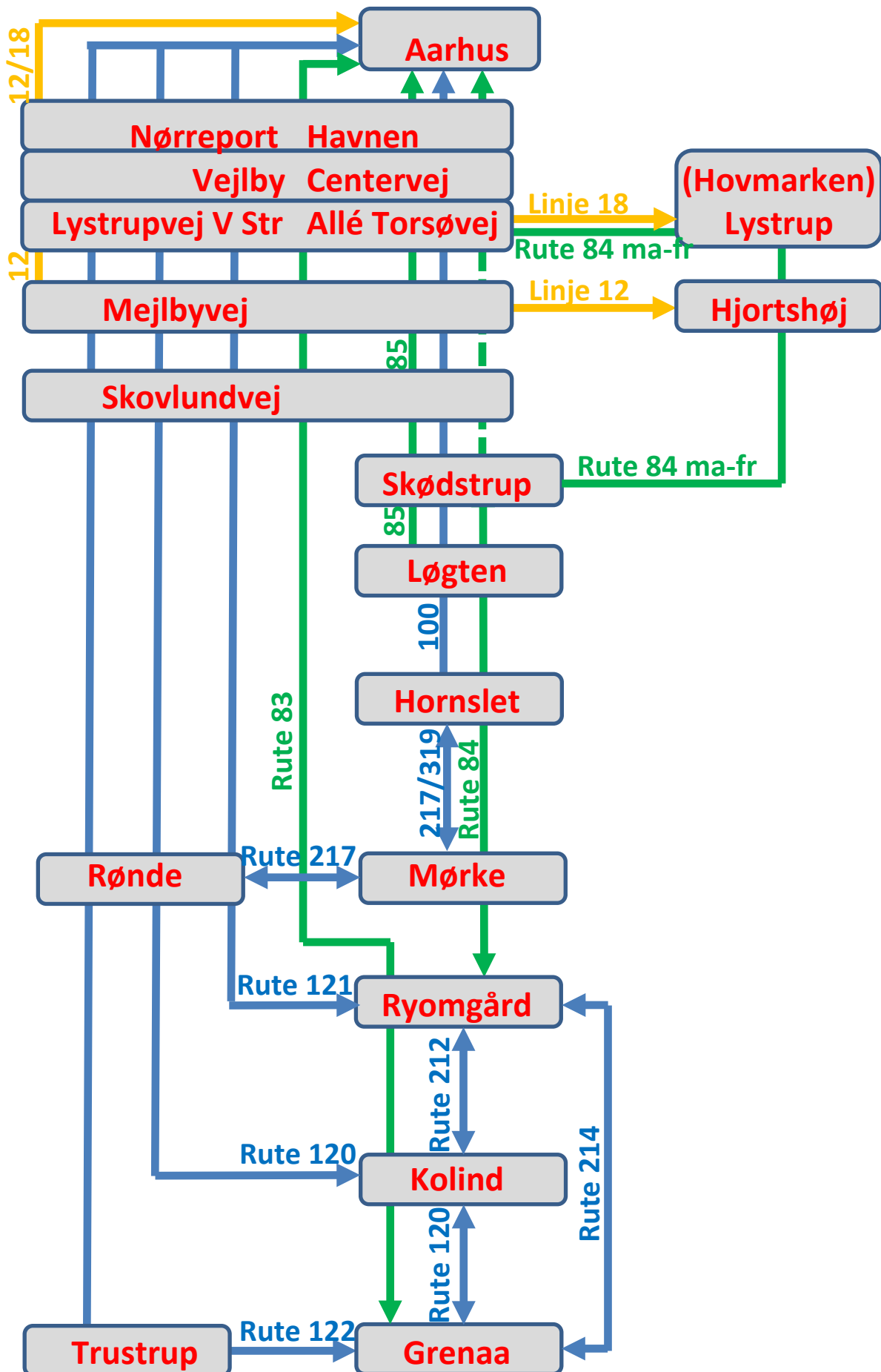
Alle stationer på strækningen Grenaa-Vestre Strand Allé betjenes indbyrdes med teletaxa samt til/fra Aarhus C. Især borgere i Trustrup og kunder som rejser om aftenen og i weekenden på strækningen Ryomgård-Lystrup, samt kunder som af fysiske årsager ikke kan benytte bus, ventes at benytte dette tilbud.

### Øvrige tiltag

- Der skal afsættes ressourcer til morgenmyldretidsbetjening af linje 83 Grenaa-Aarhus. Evt. en lynbus direkte Grenaa-Aarhus.

Norrdjurs Kommune har i sit administrative høringssvar foreslået, at en evt. ekstra afgang indsættes, så der bliver halvtimesdrift Grenaa-Aarhus i et peak om morgenen – vurderes nærmere.

Figur 2





## **Bilag 2**

### **Informationsindsats – Aarhus Nærbane**

Kunderne skal være velinformerede omkring lukninger og hvilke bus-alternativer de har, når Aarhus Nærbane lukker ned. Vi har gode erfaringer fra informationsindsatsen i 2014, hvor dele af strækningen blev lukket ned, og vi har derfor valgt at bruge den samme metode (informationsbaseret og anerkendende) og de samme medier.

Formidlingen starter på undersiden: [midttrafik.dk/aarhusnaerbane](http://midttrafik.dk/aarhusnaerbane). Her kan kunderne finde alle de informationer de har behov for; lukningsperioder, bus-alternativer til alle stationer/standsningsteder, link til køreplaner, baggrundsinformationer og reklame for letbanen (Hvad har kunderne i vente?).

Derudover vil kunderne møde informationer i og omkring togene gennem perronopslag, højtalerudkald, togopslag, infoskærme på Aarhus H og en infofolder. Vi annoncerer i de lokale aviser, der dækker banen (Oddeavisen, Lokalavisen Syd, Aarhus Onsdag, Lokalavisen Nord og Djurslandposten) og løbende på Midttrafiks Facebookside.

I forbindelse med den totale nedlukning i september 2016 vil vi gøre en ekstra indsats for at hjælpe kunderne med bus-alternativer som fx guider i togene i ugen op til og ekstra information på relevante uddannelsesinstitutioner.

Salgs- og togpersonale, chauffører og Midttrafiks medarbejdere modtager de nødvendige informationer i form af faktaark, så de kan vejlede kunderne bedst muligt.

## Bilag 3 Administrativt hørings svar fra Norddjurs Kommune

Kommentarer til Midttrafiks udkast til erstatningskørsel i forbindelse med nedlukning af Grenaa-banen

### Anbefalinger vedr. erstatningstrafik

Onsdag den 16. september, og fredag den 18. september, præsenterede Midttrafik et udkast til erstatningsbefordring i forbindelse med sporarbejder på Aarhus Nærbane, for henholdsvis embedsmænd fra kommunerne, og for Styregruppen for Aarhus Letbane.

- 15. januar 2016:  
Den tidligere Odderbane lukkes i weekenderne.
- 5. marts 2016:  
Den tidligere Grenaa-bane lukkes i weekenderne.
- 28. august 2016:  
Begge strækninger lukkes permanent indtil letbanens opstart
- Letbanen forventes at åbne i etaper frem mod oktober 2017, som er anlægsselskabet officielle udmelding for åbningstidspunktet for hele letbanen.

Midttrafik har bedt om at få kommunernes umiddelbare kommentarer til oplægget, forud for præsentationen af det endelige oplæg, som drøftes på Midttrafiks bestyrelsesmøde den 30. oktober. Herefter sendes oplægget i formel høring, hvor kommunerne vil få lejlighed til at komme med bemærkninger. Norddjurs Kommune har følgende bemærkninger til udkastet:

### Generelle kommentarer

Generelt giver oplægget en udmærket betjening af byerne. Det er Norddjurs Kommunes vurdering, at oplæggets prioritering af at skabe en hurtig betjening for pendlerne, der hvor der er større trafikstrømme, er rigtig, fremfor alternativet med egentlig togbus-betjening. I den givne situation er det også vurderingen, at de anslåede rejsetidsforlængelser er inden for det acceptable.

### Rute 83

Det er Norddjurs kommunes vurdering, at rute 83 (Grenaa-Kolind-Ryomgård-Aarhus) giver den bedst mulige betjening af disse byer mod Aarhus, hvilket er vigtigt for de mange daglige pendlere der i dag benytter Grenaa – Aarhus strækningen

Jf. orienteringsmødet den 16. september, er det Midttrafiks forventning at indsætte dublerings-busser på de mest trafikerede afgange. Her vil Norddjurs Kommune foreslå, at det overvejes, om det vil være en fordel at konvertere disse til ½timesdrift.

Baggrunden er dels, at det vil kunne styrke tilbuddet til pendlerne, uden større omkostninger. Dels vil det styrke kommunikationen om det samlede tilbud, at man som pendler får adgang til flere afgange.

### Rute 84

For så vidt angår rute 84 (Ryomgaard – Aarhus) kører ruten i udkastet til køreplanen i myldretiden på hverdage og hele driftsdøgnet i weekenderne.

Her foreslår Norddjurs Kommune, at det overvejes, om driften med fordel kan udbredes til at vare hele driftsdøgnet også på hverdage. Ifølge udkastet til køreplan vil det dreje sig om 3 daglige afgange mod Aarhus, og 5 daglige afgange mod Ryomgård.

Baggrunden er først og fremmest, at det vil give en enklere og mere forståelig køreplan for brugerne, hvilket er et vigtigt parameter, når der sker så væsentlige ændringer.

Dernæst er koblingen mellem Ryomgaard/ Kolind/ Trustrup/Grenaa og Hornslet/Mørke svækket i dagtimerne i udkastet til køreplan, og Norddjurs Kommune lægger vægt på at have et godt tilbud mellem Djursland byer. Hvor mange passagerer der rammes af dette er uklart, jf. orienteringsmødet den 16. september. Netop derfor, vil Norddjurs Kommune opfordre til, at det indgår i vurderingen.

### Trustrup

I oplægget til erstatningskørsel forventes Trustrup at blive betjent med teletaxa, idet det ville forlænge rejsetiden for meget mod de øvrige byer, at betjene med rute 83. Som det blev fremlagt på mødet skal

passagerer fra Trustrup køres til Grenaa og Kolind. Her vil Norddjurs Kommune lægge vægt på, at det sikres at teletaxaløsningen korresponderer med busserne fra de to byer, med kortest mulige omskiftningstid.

#### **Fastholde de rejsende gennem hele perioden**

Uanset, at oplægget til erstatningskørsel er sat sammen med henblik på at give færrest mulig gener for pendlerne i den periode banen lukkes, vil det blive en stor udfordring at fastholde kunderne i den kollektive transport, frem mod letbanens åbning i 2017.

Derfor vil Norddjurs Kommune opfordre Midttrafik til lave tilbud, der kan fastholde pendlerne, og give gode oplevelser med busserne gennem hele perioden. Det kan f.eks. være rabatordninger, ekstra muligheder/tilbud for den rejsende.

#### **Information**

Norddjurs Kommune opfordrer til, at der ydes en grundig og tydelig kommunikationsindsats. F.eks. som møder i byerne, direkte kommunikation med uddannelsesinstitutioner, virksomheder mv. I den udstrækning det kan styrke indsatsen. Norddjurs Kommune indgår gerne i et samarbejde med Midttrafik om dette.

---

Med venlig hilsen  
*Thomas Thume Nielsen*  
Sekretariatet  
Udviklingsforvaltningen  
Norddjurs Kommune

Telefon: 89 59 40 58  
Mobil: 20 75 15 20

## Bilag 4 Administrativt hørings svar fra Syddjurs Kommune

### Syddjurs kommunes anbefalinger vedr. erstatningstrafik

Onsdag den 16. september, og fredag den 18. september, præsenterede Midttrafik et udkast til erstatningsbefordring i forbindelse med sporarbejder på Aarhus Nærbane, for henholdsvis embedsmænd fra kommunerne, og for Styregruppen for Aarhus Letbane.

- 15. januar 2016:  
Den tidligere Odderbane lukkes i weekenderne.
- 5. marts 2016:  
Den tidligere Grenaa-bane lukkes i weekenderne.
- 28. august 2016:  
Begge strækninger lukkes permanent indtil letbanens opstart
- Letbanen forventes at åbne i etaper frem mod oktober 2017, som er anlægsselskabet officielle udmelding for åbningstidspunktet for hele letbanen.

Midttrafik har bedt om at få kommunernes umiddelbare kommentarer til oplægget, forud for præsentationen af det endelige oplæg, som drøftes på Midttrafiks bestyrelsesmøde den 30. oktober. Herefter sendes oplægget i formel høring, hvor kommunerne vil få lejlighed til at komme med bemærkninger. Syddjurs Kommune har følgende bemærkninger til udkastet:

### Generelle kommentarer

Generelt giver oplægget en udmærket betjening af byerne. Det er vores vurdering, at oplæggets prioritering af at skabe en hurtig betjening for pendlerne, og der hvor der er større trafikstrømme er rigtig, frem for alternativet med egentlig togbus-betjening.

I den givne situation er det også vurderingen, at de anslåede rejsetidsforlængelser er inden for det acceptable.

### Rute 83

Det er Syddjurs kommunes vurdering, at rute 83 (Grenaa-Kolind-Ryomgård-Aarhus) giver den bedst mulige betjening af disse byer mod Aarhus hvilket er vigtigt.

Jf. orienteringsmødet de 16. september, er det Midttrafiks forventning at indsætte dublerings-busser på de mest trafikerede afgange. Her vil vi foreslå, at det overvejes, om det vil være en fordel at konvertere disse til ½timesdrift.

Baggrunden er dels, at det vil kunne styrke tilbuddet til pendlerne, uden større omkostninger. Dels vil det styrke kommunikationen om det samlede tilbud, at man som pendler får adgang til flere afgange.

### Rute 84

For så vidt angår rute 84 (Ryomgaard – Aarhus) kører ruten i udkastet til køreplanen i myldretiden på hverdage og hele driftsdøgnet i weekenderne.

Her foreslår Syddjurs, at det overvejes, om driften med fordel kan udvides til at vare hele driftsdøgnet også på hverdage. Ifølge udkastet til køreplan vil det dreje sig om 3 daglige afgange mod Aarhus, og 5 daglige afgange mod Ryomgård.

Baggrunden er først og fremmest, at det vil give en enklere og mere forståelig køreplan for brugerne, hvilket er et vigtigt parameter.

Dernæst er koblingen mellem Ryomgaard/ Kolind/ Trustrup/Grenaa og Hornslet/Mørke svækket i dagtimerne i udkastet til køreplan. Hvor mange passagerer der rammes af dette er uklart, jf. orienteringsmødet den 16. september. Netop derfor, vil opfordre vi til, at det indgår i vurderingen.

### Information

Syddjurs Kommune opfordrer til, at der ydes en grundig og tydelig kommunikationsindsats. F.eks. som møder i byerne, direkte kommunikation med uddannelsesinstitutioner, virksomheder mv. I den udstrækning det kan styrke indsatsen, indgår vi gerne i et samarbejde med Midttrafik om dette.

Venlig hilsen



**Henrik Scharling Bernberg**

projektleder

Veje og Trafik

Direkte +4587535214

Mobil +4540134540

[hesb@syddjurs.dk](mailto:hesb@syddjurs.dk)

---

Syddjurs Kommune • Veje og Trafik • Lundbergsvej 2 • 8400 Ebeltoft • Tlf +4587535000 • [www.syddjurs.dk](http://www.syddjurs.dk) • CVR: 29189978

---

**Cykelmedtagning**  
**Oversigt over regelsæt for cykelmedtagning i Metro, lokal- og regionalbaner**

	Cykelmedtagning	Myldretid	Anden Begrænsning	Priser	Betale m/Rejsekort	Andre cykler	Andet
<b>Metro</b>	Ja, - undtaget myldretid OBS: 1/6 - 31/8 ingen begrænsning	Hverdage: 7.00 - 9.00 og 15.30 - 17.30		Cykeltakst = kr 13,- særlig cykelbillet	ja	<u>Ikke tilladt:</u> Ladcykler, tandem, påhængsvogne, segways o.lign.	
<b>S - tog</b>	ja - hele driftstiden		OBS: Nørreport, ingen på- og afstigning ml 7.00-8.30 og 15.30-17.00	Gratis	ja	Samme som Metro - dog tandemcykler tilladt	
<b>Øresundstog</b>	ja - hele driftstiden		<u>I sommerperiode:</u> Pladsbillet til visse Øresundstog	Cykeltakst (børnebillet til xx zoneafstand)	ja	Samme som Metro - dog tandemcykler tilladt	Oplysning på hjemmeside om cykelparkering
<b>Lokaltog (Lokalbanen og Regionstog)</b>	ja - hele driftstiden			Gratis i Hovedstadsområde (Fredrøvsø, Nærum-, Gribskov-, Hornbækbanen Lille Nord). Øvrige baner = cykeltakst	ja	<u>Ikke tilladt:</u> Ladcykler, tandem, påhængsvogne, segways o.lign.	Oplysning på hjemmeside om cykelparkering
<b>Arriva Tog + Vestbanen</b>	Ja, - undtaget myldretid	Hverdage : 6.00 - 9.00 og 15.00 - 17.00,		Myldretid = cykeltakst Gratis udenfor myldretid	ja	<u>Ikke tilladt:</u> Ladcykler, tandem, påhængsvogne, segways o.lign.	Oplysning på hjemmeside om cykelparkering
<b>Aarhus Letbane</b>	Ja, - Undtaget myldretid på strækning Skolebakken - Universitetshospitalet	Hverdage : 7.00 - 9.00 og 15.00 - 17.00,		Cykeltakst (2 zoner, Kontant Voksen	ja		

**Børne- og Undervisningsudvalget**

Onsdag den 23-09-2015 kl. 14:00

Sagsnr.: 7

Vis dagsorden

**Oversigt over kørselstyper og tilhørende udfordringer efter overgang til Midttrafik**

Åben - 2015/16586

**Beslutning**

Børne- og Undervisningsudvalget anbefaler, at

- kørsel vedrørende "brækket ben" hjemtages
- administrationen overlades stillingtagen til procedure for ændring af kørselsordning og fremgangsmåden herpå
- Udvalget ønsker en samlet opgørelse over køb af ydelser fra Midttrafik opgjort på kørselstyper.

**Tidligere udvalgsbeslutninger****Indstilling**

Direktøren for Sundhed- og Omsorgsområdet indstiller, at

- Børne- og Undervisningsudvalget forholder sig til status på kørsel vedrørende "brækket ben"
- Arbejdsmarkedsudvalget forholder sig til status vedrørende kørsel til læge/speciallæge
- Sundheds- og Omsorgsudvalget forholder sig til status vedrørende kørsel til daghjem
- de 3 udvalg forholder sig til behov for ændring af kørselsordningen på deres opgave
- de 3 udvalg forholder sig til valg af fremgangsmåde ved ændring af kørselsordning.

**Sagsbeskrivelse**

Sagen behandles sideløbende i Børne- og Undervisningsudvalget og Arbejdsmarkedsudvalget.

På baggrund af Byrådets beslutning af 01-04-2014 om besparelser på befordringsområdet overgik kørsel til læge/speciallæge, kørsel til daghjem og kørsel af syge elever/"brækket ben" til Midttrafik pr. 15-03-2015. Dette har medført et ændret serviceniveau for disse typer af kørsler og deraf afledt en del borgerhenvendelser/klager.

For at give udvalget et overblik over de forskellige typer af befordring, der kan visiteres til, er der i vedlagte bilag en oversigt over de forskellige kørselsordninger med

- områdeansvarlig
- målgruppe
- bevillingskriterier
- serviceniveau
- koordinator
- brugerbetaling
- operatør

De 3 kørselsområder, der er overgået til Midttrafik, har givet en del nye udfordringer og har ikke givet de forventede/skønnede besparelser. I det nedenstående gennemgås udfordringerne for de enkelte områder.

**Kørsel til daghjem**

Udfordring	Indsats	Status
Høje udgifter pga. servicetid (hente bringe borgeren ved døren).	Servicetidsbetalingen reduceres fra 3 til 1 minut i systemet. Borgeren oplever ingen serviceforringelse; det er alene betalingstiden, der reduceres efter aftale med Midttrafik.	Iværksat pr. 01-06-2015.
Daghjemmene oplevede, at borgerne blev hentet/bragt enkeltvis frem for at udnytte mulighederne for samkørsel.	Nedbragt servicetid giver bedre mulighed for, at systemet kan planlægge samkørsel.	Iværksat pr 01-06-2015.  Borgerne/daghjemmene oplever stadig, at der kommer mange halvtomme biler og afhenter/bringer borgerne. Et eksempel er en borger, der får besked på at vente, "for du skal ikke med mig", vognen kører (med tomme pladser), og den

## Dagsordenpunkt

		samme vogn returnerer for at hente borgeren på den efterfølgende tur.
Borgere blev afleveret for tidligt/hentet for sent ift. det aftalte servicevindue.	Midttrafik har indskærpet vigtigheden af at overholde aftalt afhentnings-/afleverings-tidspunkt. Aftalen giver Midttrafik ret til at bekræfte afhentning +15 min. fra ønsket tidspunkt, og chaufføren har et afhentningsvindue på -5/+15 min. Så i ekstreme tilfælde kan borgeren afhentes 30 min. senere end oprindeligt ønsket.	Det opleves ca. 2 gange pr. måned, at enkelte borgere afhentes efter kl. 16.00. Eksempel: Der bestilles afhentning kl. 15.35. Midttrafik bekræfter afhentning kl. 15.50 (aftalevilkår 0/+15 min.), og chaufføren kommer kl. 16.05. Dermed er chaufføren kommet rettidigt ift. aftalen, men det fulde vindue på 2 x 15 min. er udnyttet, og daghjemmet lukker kl. 16.00.
Serviceniveauet over for borgerne er ændret/faldet · Der er ikke fast chauffør · Afhentningstidspunkt og rute er variabel · Der er ikke faste samkørselsgrupper	Hvis serviceniveauet skal imødekomme disse standarder, skal der laves et udbud på fast kørsel, enten i eget regi, eller Midttrafik kan gennemføre udbuddet for os.	Den variable kørsel er et vilkår for flextrafik og kan ikke ændres i denne type kørsel.

## Økonomi for kørsel til daghjem

Årligt forbrug (2014): 1.000.000 kr.

Skønnet økonomisk gevinst på årsbasis i april 2014: 285.000 kr.

Realiseret/budgetteret forbrug: Forventet besparelse på 13.800 kr. (merudgift Brande 131.300 kr., mindreudgift Nørre Snede 155.700 kr., merudgift Ikast 10.600 kr.). Mer-/mindreudgifterne baseres på sammenligning af de nuværende gennemsnitlige ugentlige udgifter til Midttrafik sammenlignet med de gennemsnitlige ugentlige udgifter på den udløbne kontrakt. Den gennemsnitlige ugentlige udgift er faldet med 1% over de 3 distrikter samlet set.

## Kørsel til læge/speciallæge

Udfordring	Indsats	Status
Borgerne venter i længere tid efter endt behandling, da afhentningstidspunktet efter behandling skal bestilles samtidig med afleveringstidspunktet før behandling, og det kan være svært at forudsige hvor lang behandlingstiden er. Dels er det til gene og årsag til klager fra borgerne, og dels er det til gene for lægehusene, at færdigbehandlede patienter optager plads i venterummet.	Vi skal blive bedre til at gå i dialog, dels med lægerne og dels med borgerne om, hvor lang forventet behandlingstid der er. Den ubekendte faktor er ventetiden forud for behandling hos lægen. Der skal med andre ord være plads til forsinkelser hos lægen.	Der er løbende kommet klager fra borgere, der er utilfredse med ventetiden. Samtidig er der også et fald i antallet af borgere, der benytter sig af deres bevilgede lægekørsel og dermed selv sørger for transport til/fra læge.
Afhentningstiden efter behandling bekræftes med op til +45 min. ift. til det ønskede tidspunkt. Dette er standardvilkår for flextrafik.	Et enkelt speciallægehus har krævet, at der afsættes rigelig med tid, netop for at imødekomme deres interne forsinkelser, så her venter borgerne længe med overlæg, for at lægehuset ikke skal være pressede på behandlingstiden.  Evt. kan bekræftelsestiden reduceres til mindre end de max. +45 min. efter aftale med Midttrafik, men det kan/vil give en øget udgift pga. reducerede muligheder for samkørsel/kædekørsel.	En enkelt borger har fravalgt et planlagt lægebesøg. Der kan være andre i lignende situation, som vi ikke kender til.
Lægehusene oplever, at borgere sidder i venteværelset efter lukketid, fordi deres aftalte afhentningstidspunkt ligger tæt på lukketid, og chaufføren har et afhentningsvindue på -5/+20 min.	Vi opfordrer lægehusene til, så vidt det er muligt, at give borgere med bevilget kørsel tider midt på dagen.	Det er svært at vurdere problemets omfang, da vi ikke har lavet en egentlig evaluering af lægehusenes oplevelse af kørselsordningen.
Usikkerhed om, hvor borgeren skal afleveres og afhentes. Dette gælder blandt andet for	Vi skal være meget konkrete, når vi bestiller kørslen, og skrive	Det er en udfordring, der løbende bringer borgerklager.



**Dagsordenpunkt**

plejehjemsborgere, der afleveres til hoveddøren og måske ikke selv er i stand til at finde hjem til egen lejlighed/stue på hjemmet. Det gælder også for afhentning/aflevering ved sygehuse/større lægehuse med flere indgange.	Indgangsnr. og lignende ind i bestillingen.	Et aktuelt eksempel er en ældre, gangbesværet borger, der efter endt behandling for hudkræft stiller sig ud til pladsen (i solskin), hvor vedkommende er afleveret, men den afhentende chauffør er kørt til en anden indgang, og borgeren må derfor vente i 30 min., før chaufføren dukker op uden bil. Chaufføren henter bilen, og borgeren bliver kørt hjem med forsinkelse.
Antallet af kørsler er faldende, da flere vælger ikke at benytte den bevilgede kørsel, men i stedet selv forestår transporten. Der udbetales ikke kørselsgodtgørelse for egen transport. Økonomisk er det en fordel, men det er samtidig et udtryk for, at borgerne er utilfredse med serviceniveauet.		I 2014 havde vi 5.040 ture i alt. I 2015 forventes det at lande på 3.240. Altså en reduktion på ca. 35%.

**Økonomi for lægekørsel**

Årligt forbrug (2014): Ca. 900.000 kr.

Skønnet økonomisk gevinst på årsbasis i april 2014: 150.000 kr.

Realiseret/budgetteret forbrug: Forventet merforbrug på 57.500 kr., baseret på realiseret antal ture i 2015. Baseret på antallet af ture i 2014 vil merudgiften pr. år blive 89.500 kr. Merforbruget er de eksisterende udgifter til midttrafik sammenlignet med priserne fra den udløbne kontrakt. Den gennemsnitlige pris pr tur er steget 15,8%.

**Kørsel af syge børn/"brækket ben"**

Udfordring	Indsats	Status
Prisen pr. kørt km er steget fra 27,61 kr. i den gamle aftale til i gennemsnit 57,31 kr. i den nuværende aftale med Midttrafik. Årsagen er, at der for hver kørsel er et administrationsgebyr til Midttrafik på 17. kr. Det betyder en daglig administrationsafgift pr. barn pr. dag på 34 kr.		Administrationsgebyret er et vilkår i aftalen om flextrafik. Dette står ikke til forhandling.
Den enkelte skole har sjældent behov for at bestille kørsel. Det opleves derfor besværligt og ressourcekrævende for skolesekretærene frem for at ringe og bestille en taxa.	Alle sekretærer har fået tilbudt undervisning. Borgerservice, der dagligt bestiller lægekørsel, står til rådighed med vejledning for dem, der har glemt systemet. Administrationen har alle loginoplysninger for bestillerne liggende, så glemte koder hurtigt kan findes frem.	Ved fælles hjælp er alle bestillinger blevet lagt ind i systemet.

**Økonomi for "brækket ben"-kørsel**

Årligt forbrug (2014): Max. 100.000 kr.

Skønnet økonomisk gevinst på årsbasis i april 2014: Max. 15.000 kr.

Realiseret/budgetteret merforbrug: 23.200 kr. (ved 780 km). Den gennemsnitlige pris pr. km er steget med 100%.

**Udbud af kørsel**

Indkøbskontoret har tidligere forestået udbud af ovenstående typer kørsel og har således erfaring hermed. Indkøbskontoret vil kunne påbegynde et udbud af ovennævnte kørselstyper i februar 2016, og gennemførelse af udbuddet vil tage mellem ½ -1 år. Indkøbskontoret har ikke mulighed for at påbegynde et kørselsudbud tidligere, da det er bundet af allerede igangsatte udbud og aftalte udbud i KomUdbud-regi.

Alternativt vil udbuddet kunne påbegyndes i oktober/november 2015 ved brug af en ekstern konsulent. En ekstern konsulent kan ikke forventes at have det samme lokalkendskab til området, og dette kan muligvis afspejles i resultatet.

**Dagsordenpunkt**

Indkøbskontorets igangværende udbud samt de planlagte KomUdbud vil ikke kunne løses af en ekstern konsulent.

Udvalgene bedes derfor tage stilling til, om et evt. udbud af kørsel skal forestås af indkøbskontoret med start februar 2016 eller ved en ekstern konsulent, der vil kunne påbegynde udbuddet oktober/november 2015.

**Budgetmæssige konsekvenser**

De forventede besparelser fra beslutningen i april 2014 er ikke modregnet i budgetterne for 2015. Der er derfor ingen budgetmæssige konsekvenser.

**Bilag**

1. Oversigt over kørselsordninger (Oversigt over kørselsordninger i IBK.pdf)

Vis dagsorden

Statistik for kørselsordningerne brækket ben, lægekørsel og dagcenter.

Ikast-Brande Kommune sammenlignet med øvrige kommuner med samme kørselstyper

Periode : 15.03.2015 - 31.05.2015

Kommune	KL Befordringsområde	Antal rejser	Antal samkørte rejser	Pris pr. minut inkl. Servicetid i kr.	Andel af ture med sammenkørsel
Randers	Skolekørsel - "brækket ben	976	245	7,51	25%
Skanderborg	Skolekørsel - "brækket ben	55	15	8,15	27%
<b>Ikast-Brande</b>	<b>Skolekørsel - "brækket ben</b>	<b>98</b>	<b>13</b>	<b>8,34</b>	<b>13%</b>
Norddjurs	Skolekørsel - "brækket ben	1.260	638	8,53	51%
Århus	Skolekørsel - "brækket ben	569	207	8,81	36%
Horsens	Skolekørsel - "brækket ben	419	70	8,83	17%
Syddjurs	Skolekørsel - "brækket ben	57	23	9,35	40%
Silkeborg	Skolekørsel - "brækket ben	445	58	9,88	13%
Lemvig	Lægekørsel	81	42	7,77	52%
Randers	Lægekørsel	1.020	372	7,81	36%
Norddjurs	Lægekørsel	366	153	8,01	42%
Holstebro	Lægekørsel	810	282	8,02	35%
Horsens	Lægekørsel	2.115	1072	8,04	51%
Silkeborg	Lægekørsel	865	356	8,23	41%
Syddjurs	Lægekørsel	865	353	8,26	41%
Favrskov	Lægekørsel	230	64	8,73	28%
Skive	Lægekørsel	762	239	9,26	31%
<b>Ikast-Brande</b>	<b>Lægekørsel</b>	<b>687</b>	<b>228</b>	<b>9,58</b>	<b>33%</b>
Samsø	Lægekørsel	139	42	11,03	30%
<b>Ikast-Brande</b>	<b>Kørsel af ældre til dagcenter</b>	<b>1.955</b>	<b>1226</b>	<b>9,00</b>	<b>63%</b>

Periode : 01.06.2015 - 01.10.2015

Kommune	KL Befordringsområde	Antal rejser	Antal samkørte rejser	Pris pr. minut inkl. Servicetid i kr.	Andel af ture med sammenkørsel
Randers	Skolekørsel - "brækket ben" (F	1.342	342	7,76	25%
<b>Ikast-Brande</b>	<b>Skolekørsel - "brækket ben" (F</b>	<b>96</b>	<b>14</b>	<b>7,80</b>	<b>15%</b>
Norddjurs	Skolekørsel - "brækket ben" (F	1.566	792	8,09	51%
Horsens	Skolekørsel - "brækket ben" (F	523	86	8,35	16%
Silkeborg	Skolekørsel - "brækket ben" (F	386	52	8,51	13%
Skanderborg	Skolekørsel - "brækket ben" (F	155	48	8,58	31%
Syddjurs	Skolekørsel - "brækket ben" (F	60	12	9,07	20%
Århus	Skolekørsel - "brækket ben" (F	512	140	9,17	27%
Lemvig	Lægekørsel	127	74	7,06	58%
Norddjurs	Lægekørsel	579	249	7,53	43%
Syddjurs	Lægekørsel	1.381	546	7,95	40%
Randers	Lægekørsel	1.704	693	8,00	41%
Silkeborg	Lægekørsel	1.292	539	8,09	42%
Holstebro	Lægekørsel	1.308	441	8,14	34%
Horsens	Lægekørsel	3.700	1726	8,15	47%
Favrskov	Lægekørsel	331	93	8,42	28%
<b>Ikast-Brande</b>	<b>Lægekørsel</b>	<b>1.230</b>	<b>436</b>	<b>9,37</b>	<b>35%</b>
Skive	Lægekørsel	1.093	371	9,72	34%
Samsø	Lægekørsel	238	80	11,54	34%
<b>Ikast-Brande</b>	<b>Kørsel af ældre til dagcenter</b>	<b>3.058</b>	<b>2097</b>	<b>8,98</b>	<b>69%</b>

Periode : 15.03.2015 - 15.09.2015

Kommune	KL Befordringsområde	Rettidighed afhentning	Rettidighed aflevering
Ikast-Brande	Skolekørsel - "brækket ben"	98,55%	100,00%
Ikast-Brande	Lægekørsel	97,55%	98,07%
Ikast-Brande	Dagcenterkørsel	98,27%	97,06%

## 1-30-75-2-12 Orientering om nye togkøreplaner og den fortsatte sammenhæng med bus

### Bilag: Oversigt over justerede køreplaner

Når DSB og Arriva udsender nye køreplaner for togbetjeningen den 13. december 2015 er der sket væsentlige ændringer i togenes ankomst og afgangstider på mange strækninger. I den forbindelse har Midttrafik vurderet på muligheden for at lave justeringer i buskøreplanerne for fortsat at sikre gode forbindelsesmuligheder.

Midttrafiks busser betjener et stort opland, hvor de nuværende køreplaner i videst mulig omfang er tilpasset mange væsentlige betjeningsmål og bindinger. Det handler om tilpasning til skoler og uddannelsessteder, til arbejdspladser og koordinering til øvrige busser i et overordnet system.

Når togene ændrer væsentligt i ankomst og afgangstider, så har Midttrafiks busser ikke ubegrænset mulighed for at følge trop, da det potentielt kan skabe større forringelse for øvrige kundegrupper.

Midttrafik har lavet en vurdering af muligheder og konsekvenser på de ruter og bybussystemer, hvor der er en vis planlægningsmæssig og tilsigtet sammenhæng mellem bus og tog. Hvor mindre justeringer er vurderet mulig, uden potentielt at skabe forringelser for øvrige kundegrupper, er mindre ændringer indarbejdet.

Følgende oversigt angiver en overordnet beskrivelse af ændringerne på de ruter/linjer, som er justeret til køreplanskifte 13. december 2015. En overordnet beskrivelse af udfordringen i tilpasningsmulighederne samt overordnet konsekvensvurdering for kunderne er ligeledes beskrevet.

#### **Herning Bybusser**

##### Udfordringer i muligheden for tilpasning

Krav fra Herning Kommune om besparelser samt ændrede togtider, primært strækningen Skjern-Herning Aarhus.

##### Overordnet beskrivelse af ændringer

Stort set alle linjer kører i et system med faste minuttal 10, 30 og/eller 50, når myldretiden er overstået. Tiderne er så vidt muligt koordineret med togtiderne. Bybusserne er tilpasset de første togankomster og togafgange i Herning.

##### Konsekvenser for kunden

Mulighed for at benytte bybus ind til de første togafgange.

Mulighed for at komme med bybus ud efter de første togankomster.

Bybusser med afgang i minuttal 10 og ankomst i minuttal 47 passer med togene Struer-Herning-Vejle. Kunder i Gullestrup, Hammerum, Snejbjerg og Tjørring får i dagtimerne gavn af denne koordinering.

Bybusankomst i minuttal 47 passer med REX tog mod Aarhus i minuttal 54. REX tog fra Aarhus ankommer i minuttal 46, hvilket kun giver fire minutter til skift til bybus med afgang i minuttal 10. Der er tale om en tvivlsom forbindelse, som medfører ventetid på minimum 20 minutter til næste bybusafgang.

Aften, weekend og ferieplanskørsel er koordineret med togtiderne i det omfang det har været muligt uden at udvide kørselsomfanget.

## **Ikast Bybusser**

### Udfordringer i muligheden for tilpasning

Ændrede togtider på strækningen Skjern-Herning Aarhus medfører ændrede tider i Ikast.

### Overordnet beskrivelse af ændringer

Enkelte justeringer morgen og eftermiddag.

### Konsekvenser for kunden

Studerende og ansatte på uddannelsesstederne på Bøgildvej kan fortsat benytte tog mellem Aarhus-Silkeborg og Ikast. Bybussen er morgen og eftermiddag koordineret med de nye togtider.

## **Viborg bybusser**

### Udfordringer i muligheden for tilpasning

Togene mod Aarhus og Skive afgår ikke i samme minuttal, hvorfor en tilpasning til begge retninger er udfordrende. Hidtil har der om morgenen afgået et tog i begge retninger, det gør der ikke længere – forbindelsen mod Aarhus er prioriteret.

### Overordnet beskrivelse af ændringer

Særligt tog tilpassede afgang er blevet justeret.

### Konsekvenser for kunden

Kunder med morgentog til Skive vil, afhængig af anvendt bybuslinje, få længere ventetider.

## **Silkeborg bybus**

### Udfordringer i muligheden for tilpasning

Togene mod Aarhus og Herning afgår ikke i faste minuttal, hvorfor en tilpasning til begge retninger er udfordrende. De vigtigste ankomster fra Aarhus og Herning til Silkeborg St. sker kl. 7.45 & 7.47, hvilket er noget sent i forhold til at nå videre transport med bybus ud til skoler og industriområder til tiden. Ved forsinkelser kan det vise sig særlig problematisk.

Der er flere tilfælde hvor bybussernes afgangstider og nødvendige køretider gør, at der oftest skal prioriteres om toget skal passe til bussen eller omvendt. Strukturen i bybussystemet i Silkeborg betyder, at ændres en tid på en linje, så kan det have konsekvenser på 2-4 andre linjer, hvilket generelt betyder en udfordring for muligheden for forbedringer uden potentielt at skabe forringelser for andre.

### Overordnet beskrivelse af ændringer

Alle bybusser er gennemgået, og hvor der er vurderet størst behov, er der tilpasset til togene, hvis det er skønnet muligt.

Det er ikke muligt at ændre hele bybussystemet, så det passer til alle togafgange, så det har været nødvendigt prioritere de vigtigste pendlere afgang morgen og eftermiddag. I de tilfælde hvor det ikke har kunnet lade sig gøre at tilpasse både til og fra toget, er det generelt valgt således, at bussen om morgenen passer fra toget og om eftermiddagen til toget.

Derfor har det været nødvendigt at se på forbedringsmuligheder samlet for flere linjer, som betjener samme område.

### Konsekvenser for kunden

Da togtiderne er ændret med ca. 15 min og bybusserne kun kan ændres minimalt, vil nogle kunder, der i dag har kort overgang mellem bus og tog opleve længere ventetid, men de vigtigste pendlere korrespondancer er bedre tilpasset i forhold til hvad der er i dag.

Generelt set vil der være betydeligt flere korrespondancer i forhold til hvad der er i dag.

<p><b>Rute 12 Herning-Aulum-Holstebro</b></p> <p><u>Udfordringer i muligheden for tilpasning</u> Mindre ændringer i togtider Vejle-Herning-Struer medfører behov for justeringer i Aulum.</p> <p><u>Overordnet beskrivelse af ændringer</u> Enkelte ture justeret for forbindelse med tog i Aulum.</p> <p><u>Konsekvenser for kunden</u> Tilpasningen giver kunder Herning-Ljørring flere forbindelser.</p>
<p><b>Rute 13 Herning-Haderup-Skive</b></p> <p><u>Udfordringer i muligheden for tilpasning</u> Justerede togtider Struer-Viborg-Aarhus og Vejle-Herning-Struer medfører behov for justeringer af bustiderne.</p> <p><u>Overordnet beskrivelse af ændringer</u> Enkelte ture justeret for forbindelser med tog i Skive og Herning.</p> <p><u>Konsekvenser for kunden</u> Ændringen giver kunder fra Vridsted nye mulighed for at komme videre med tog mod Struer og Aarhus om morgenen. Endvidere ny mulighed for at komme fra Herning mod Sunds, hvor der er forbindelse med tog fra Vejle og Holstebro.</p>
<p><b>Rute 15 Herning-Videbæk-Ringkøbing</b></p> <p><u>Udfordringer i muligheden for tilpasning</u> Justerede togtider Vejle-Herning-Struer medfører behov for justering af enkelte afgang på rute 15.</p> <p><u>Overordnet beskrivelse af ændringer</u> Enkelte ture justeret hverdage og søndage.</p> <p><u>Konsekvenser for kunden</u> Der kan opretholdes sammenhængende forbindelse mellem Vestjylland og Vejle/København.</p>
<p><b>Rute 24 Holstebro-Lemvig</b></p> <p><u>Udfordringer i muligheden for tilpasning</u> At få tilpasset bustiderne således, at der både opnås korrespondance med togene i Holstebro og i Lemvig.</p> <p><u>Overordnet beskrivelse af ændringer</u> Flere afgang på hverdage og søndage justeres for koordinering med tog i Holstebro og/eller Lemvig.</p> <p><u>Konsekvenser for kunden</u> Der vil fremover være gode forbindelser med togene i Holstebro og i Lemvig.</p>
<p><b>Rute 26 Holstebro – Spjald - Skjern</b></p> <p><u>Udfordringer i muligheden for tilpasning</u> At få tilpasset bustiderne således, at der både opnås korrespondance med togene i Skjern og i Holstebro.</p> <p><u>Overordnet beskrivelse af ændringer</u> Flere afgang på hverdage justeres for koordinering med tog i Skjern og/eller Holstebro. En morgentur fra Grønbjerg mod Skjern og en eftermiddagstur fra Skjern ændres således, at der opnås bedre korrespondance ved Brejning Kryds.</p> <p><u>Konsekvenser for kunden</u></p>

Der vil fremover være korrespondance med toget fra Herning i Skjern. Kunder der ankommer i Holstebro, og skal videre med toget mod Herning får mindre ventetid.

### **Rute 28 Holstebro-Haderup-Viborg**

#### Udfordringer i muligheden for tilpasning

Ændrede togtider Struer-Viborg-Aarhus medfører behov for justering af tiderne på rute 28.

#### Overordnet beskrivelse af ændringer

Flere afgange hverdage, lørdag og søndage er justeret. Det er primært strækningen Viborg-Holstebro, som er justeret.

#### Konsekvenser for kunden

Kunder fra Viborgs vestlige opland har i Viborg mulighed for korrespondance med tog til/fra Aarhus.

### **Rute 33 Struer - Lemvig**

#### Udfordringer i muligheden for tilpasning

At få tilpasset bustiderne således, at der både opnås korrespondance med togene i Struer og Lemvig.

#### Overordnet beskrivelse af ændringer

Flere afgang på hverdage justeres for at opnå korrespondance med togene i Struer og Lemvig.

#### Konsekvenser for kunden

Der vil fremover være korrespondance i Struer (på de fleste afgang) med toget mod Herning, Århus og Thisted. I Lemvig er ruten tilpasset toget mod Thyborøn.

### **Rute 53 Viborg-Karup-Herning**

#### Udfordringer i muligheden for tilpasning

Ændrede togtider Struer-Viborg-Aarhus medfører behov for justering af tiderne på rute 53. Kun små justeringer i togtiderne på strækningen Vejle-Herning-Struer.

#### Overordnet beskrivelse af ændringer

Flere afgang justeret hverdage, lørdage og søndage.

#### Konsekvenser for kunden

I Viborg er der flere forbindelse med tog til/fra Aarhus indenfor ca. 10 minutter. I Herning er der også forbindelse med tog til/fra Vejle indenfor ca. 10-15 minutter. Dog ventetid på 30-40 minutter i både Herning og Viborg i weekenden.

### **Rute 69 Skjern – Tarm – Nr. Nebel**

#### Udfordringer i muligheden for tilpasning

At få tilpasset bustiderne således, at der både opnås korrespondance med togene i Skjern og Nr. Nebel.

#### Overordnet beskrivelse af ændringer

Den første morgentur fra Skjern til Nr. Nebel justeres således, at der opnås korrespondance med toget mod Varde.

#### Konsekvenser for kunden

Der vil fremover være mulighed for at komme videre med toget fra Nr. Nebel til Varde.

### **Rute 77 Herning-Ikast-Silkeborg**

#### Udfordringer i muligheden for tilpasning

Ændrede togtider Skjern-Herning-Aarhus og enkelte justeringer Vejle-Herning-Struer.

#### Overordnet beskrivelse af ændringer

Enkelte afgang justeret hverdage. Næsten alle afgang lørdage og søndage er justeret.



#### Konsekvenser for kunden

Forbindelse mellem bus og tog i Herning om morgenen, så det er muligt at komme til Vejle/København. Om eftermiddagen er der koordinering i Silkeborg, så det er muligt at benytte tog Aarhus-Silkeborg og komme videre med bus til Pårup. Lørdage og søndage fungerer rute 77 som frabringer rute i både Silkeborg og Herning.

#### **Rute 140 Aulum-Hodsager-Haderup**

##### Udfordringer i muligheden for tilpasning

Mindre ændringer i togtider Vejle-Herning-Struer medfører behov for justeringer i Aulum.

##### Overordnet beskrivelse af ændringer

Enkelte afgangene justeret.

#### Konsekvenser for kunden

Kunder i Hodsager får flere muligheder for kollektiv trafik til/fra Herning, når rute 140 er koordineret med tog i Aulum.

#### **Rute 171 Ikast-Munklinde**

##### Udfordringer i muligheden for tilpasning

Ændrede togtider på strækningen Skjern-Herning Aarhus medfører ændrede tider i Ikast.

##### Overordnet beskrivelse af ændringer

Enkelte justeringer morgen og eftermiddag.

#### Konsekvenser for kunden

Studerende og ansatte på uddannelsesstederne på Bøgildvej kan fortsat benytte tog mellem Aarhus-Silkeborg og Ikast. Bybussen er morgen og eftermiddag koordineret med de nye togtider.

#### **Rute 335 Struer-Linde**

##### Udfordringer i muligheden for tilpasning

At få tilpasset bustiderne således, at der opnås korrespondance med togene mod Aarhus og Holstebro

##### Overordnet beskrivelse af ændringer

Den første morgentur på hverdage fra Linde til Struer justeres således, at der opnås korrespondance med toget mod Aarhus og Holstebro.

#### Konsekvenser for kunden

Der vil fremover være mulighed for at komme videre med toget mod Aarhus og Holstebro.

#### **Rute 349 Hvidbjerg – Jegindø – Hvidbjerg - Struer**

##### Udfordringer i muligheden for tilpasning

At få tilpasset bustiderne således, at der både opnås korrespondance med toget mod Thisted og Struer.

##### Overordnet beskrivelse af ændringer

Flere afgangene på hverdage justeres for at opnå korrespondance med togene mod Thisted og Struer.

#### Konsekvenser for kunden

Bustiderne er ændret således, at der opnås korrespondance i Hvidbjerg med toget fra Struer og Thisted.

#### **Rute 570 Ringkøbing - Spjald**

##### Udfordringer i muligheden for tilpasning

At få tilpasset bustiderne således, at der opnås korrespondance med rute 26 i Spjald.

##### Overordnet beskrivelse af ændringer

De 2 sidste afgang fra Spjald justeres således, at der opnås korrespondance med rute 26 i Spjald.

#### Konsekvenser for kunden

Hidtil har kunder fra Skjern kl. 14.55 kunnet skifte til rute 570 på en eftermiddagsafgang. Denne afgang ændres til kl. 15.00 for at opnå en vigtig korrespondance ved Brejning Kryds med rute 15 – og dette medfører, at rute 570 også skal ændres.

#### **Rute 580 Ringkøbing – Hvide Sande**

##### Udfordringer i muligheden for tilpasning

At få tilpasset bustiderne således, at der både opnås korrespondance med toget mod Holstebro og Struer.

##### Overordnet beskrivelse af ændringer

Flere afgang på hverdage/lørdage og søndage er justeret således, at der opnås korrespondance med toget mod Holstebro og Skjern.

##### Konsekvenser for kunden

Der vil fremover være korrespondance i Ringkøbing (på de fleste afgang) med toget mod Holstebro og Skjern.

#### **Rute 771 Bjerringbro - Løvsdal - Hammershøj**

##### Udfordringer i muligheden for tilpasning

Togene mod Aarhus og Viborg afgår ikke længere i samme minuttal hvorfor en tilpasning til begge retninger er udfordrende. Ruten skal udover bringe pendlere til Grundfos også passe til folkeskoler, uddannelsesinstitutioner og andre busser flere steder langs ruten.

##### Overordnet beskrivelse af ændringer

Særligt tog tilpassede afgang er blevet justeret.

##### Konsekvenser for kunden

Kunder fra Viborgsiden har fået forlænget deres ventetid da afgangene er tilpasset Aarhus toget.

#### **Rute 772 Rødkærsbro - Elsborg - Højbjerg - Tange - Vindum - Rødkærsbro**

##### Udfordringer i muligheden for tilpasning

Togene krydser som noget nyt i Rødkærsbro hvorfor det som noget nyt er muligt at sikre forbindelse til toget i begge retninger (Viborg og Aarhus/Bjerringbro). Det har været muligt med en mindre justering af ruteforløbet at sikre forbindelsen til toget og samtidig imødekomme øvrige bindinger.

##### Overordnet beskrivelse af ændringer

Alle afgang er justeret således de passer til de nye togtider.

##### Konsekvenser for kunden

Der vil fremover være en bedre forbindelse mod Aarhus/Bjerringbro.

#### **Rute 775 Bjerringbro st. - Grundfos - Vestergade - Asavej - Bjerringbro St.**

##### Udfordringer i muligheden for tilpasning

Togene mod Aarhus og Viborg afgår ikke længere i samme minuttal hvorfor en tilpasning til begge retninger er udfordrende. Derudover fungerer ruten som bybus i Bjerringbro.

##### Overordnet beskrivelse af ændringer

Større eller mindre justering af de flere afgang til ét tog til/fra enten Viborg eller Aarhusiden.

##### Konsekvenser for kunden

Hidtil har alle kunder kunne bruge samme bus afgang med kort ventetid på toget – nu vil alle kunder afhængig af tidspunkt opleve at skulle vente på enten toget eller bussen fordi bussen på det pågældende tidspunkt er tilpasset det modsatte tog.

**Rute 953X Viborg-Karup-Herning**Udfordringer i muligheden for tilpasning

Ændrede togtider Struer-Viborg Aarhus medfører behov for ændringer på rute 53/953X.

Overordnet beskrivelse af ændringer

En afgang justeret som følge af justeringer på rute 53.

Konsekvenser for kunden

Afgange Viborg-Karup på rute 53 og 53X ligger forskudt, hvilket giver kunderne flere muligheder.

**Rute 926X Viborg-Vejle**Udfordringer i muligheden for tilpasning

Sydtrafik ændrer rute 900X som følge af ændret togbetjening på en del af strækningen.

Overordnet beskrivelse af ændringer

Flere afgang justeret hverdage, lørdage og søndage.

Konsekvenser for kunden

Opretholdelse af forbindelser i både Viborg (med rute 940X) og Vejle (med rute 900X), dog med ventetid til følge. Til gengæld er der tale om "sikre" forbindelser.

Nr.	Udsagn	Andelen af positive svar			
		3. kvartal 2015*	1. kvartal 2015**	4. kvartal 2014**	3. kvartal 2014**
1	Min leder er god til at give information om status på Midttrafiks mål for kundekontakt.	72,5%			
2	Jeg har den viden jeg har brug for, så jeg kan give kunden en god service.	86,3%			
3	Man kan stole på de udmeldinger, der kommer fra min nærmeste leder.	91,3%	86,7%	90,5%	91,9%
4	Min nærmeste leder stoler på, at medarbejderne gør et godt stykke arbejde.	87,5%	94,0%	93,7%	90,7%
5	Mine eventuelle konflikter bliver løst på en hensigtsmæssig måde.	87,5%	89,2%	95,8%	81,4%
6	Arbejdsopgaver bliver fordelt på en hensigtsmæssig måde i min afdeling.	73,8%	80,7%	80,0%	68,6%
7	Min nærmeste leder er god til at skabe engagement og motivation i opgaveløsningen.	77,5%	79,5%	85,3%	83,7%
8	Det kollegiale samarbejde er rigtig godt i min afdeling.	91,3%	92,8%	93,7%	84,9%
9	Jeg er samlet set tilfreds med at arbejde ved Midttrafik.	88,8%	89,2%	92,6%	88,4%
	Antal respondenter	80	83	95	86
	Svarprocent	79%	75%	79%	72%

\*Der benyttes en 7-punkts skala. Andelen af positive er en sammenlægning af respondenter, der har givet vurderingen 5, 6 og 7.

\*\*Der benyttes en 5-punkts skala. Andelen af positive er en sammenlægning af respondenter, der har givet vurderingen "I meget høj grad" og "I høj grad".