



Aarhus, 13. juni 2019

**Bilagssamling til Åben dagsorden
til møde i bestyrelsen for Midttrafik
den 21. juni 2019 kl. 09.30
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

TRAFIKPLAN

2019 - 2022



midttrafik

Midttrafik

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon: 87 40 82 00

E-mail: midttrafik@midttrafik.dk

FORORD

I de senere år er der sket en stor forandring af den personlige transport i Danmark; bilejerskabet er øget, og nye transporttjenester har set dagens lys. Denne udvikling vil fortsætte i de kommende år, hvor både teknologisk udvikling og mobilitetstrends vil præge den måde, vi bevæger os på. Nærværende trafikplan udstikker retningen for, hvordan Midttrafik vil arbejde med denne udvikling i planperioden.

Midttrafik skal hvert fjerde år udarbejde en trafikplan, som giver svar på, hvordan vi ser de kommende års udvikling, herunder hvilke muligheder og udfordringer den kollektive trafik står overfor, og hvordan vi håndterer dem. Planen gælder hele Midttrafiks område. Samsø Kommune har i 2017 etableret sit eget trafiksel-skab og er således ikke omfattet af trafikplanen.

Som bagtæppe for trafikplanen har Midttrafik i Strategiplan 2017 opsat den overordnede retning for arbejdet – bl.a. at sikre tilfredse kunder og tilfredse bestillere. Strategiplanen er en rettesnor for, hvordan Midttrafiks tilbud skal udvikles i de kommende år. Ligeledes beskriver Midttrafiks Mobilitetspolitik 2018, hvordan vi forholder os til udviklingen af egne produkter og til samarbejdet med andre udbydere af mobilitet. Trafikplan 2019-2022 tager afsæt i disse to dokumenter og er en konkretisering af de konkrete temaer og aktiviteter, som vi ønsker at arbejde med i planperioden.

Midttrafik ønsker, at trafikplanen bliver et aktivt værktøj for de parter, som har ansvaret for den kollektive trafik i regionen. Det er i sidste ende fortsat Region Midtjylland og de 18 kommuner, der hver især fastlægger det regionale og lokale ambitionsniveau. Men for kunderne skal den kollektive trafik fremstå som en helhed, hvilket kræver, at der arbejdes for fælles standarder og services. Planen er derfor blevet til i tæt samarbejde med bestillerne.

Den kollektive trafiks udfordringer og forudsætninger er vidt forskellige i Midttrafiks område. I de største byer forventes flere kunder. Hovedudfordringen er her at optimere den kollektive trafik og dermed tiltrække nye kunder. I de mere spredt bebyggede områder er hovedudfordringen at opretholde en acceptabel mobi-

litet samtidig med, at der bliver færre indbyggere, og efterspørgslen på bustrafik mindskes. Trafikplanen søger at adressere alle niveauer gennem temaer som et strategisk hovednet, fleksibel kørsel i landdistrikterne, bybuskørsel og fremkommelighed.

Et særligt fokuspunkt i denne plan har været at udvikle et oplæg til et strategisk hovednet, som skal danne rygraden i transporttilbuddet mellem regionens byer. Et net med en solid betjening, som den øvrige kollektive trafik kan bygges op om. Et net som Region Midtjylland og kommunerne aftaler at forpligte sig til i hele planperioden.

Trafikplanen er Midttrafiks vision for de kommende års udvikling af den kollektive trafik i Midttrafiks område, og planens delelementer, herunder hovednettet, tænkes implementeret i løbet af planperioden fra 2019-2022. Trafikplanen foreslås implementeret gennem lokale, områdevisse trafikplaner, der gør det muligt at tage de enkelte bestillers konkrete ønsker med i udviklingen af hovednettet og den øvrige kollektive trafik i områderne. Trafikplanen skal således implementeres i tæt samarbejde med bestillerne.

Trafikplanen har været i høring hos de 18 kommuner og Region Midtjylland. Høringssvarene viser, at der er generel opbakning til planens mål og midler. De viser også, at der er konkrete problemstillinger, Midttrafik skal tage hånd om. Det er Trafikplan 2019-2022 et godt afsæt for.

Jens Erik Sørensen
Direktør

Claus Wistoft
Bestyrelsesformand

INDHOLD

1.0	Indledning	6
1.1	Baggrund	7
1.2	Udvikling og udfordringer	8
1.3	Læsevejledning	13
2.0	Det midtjyske hovednet	14
2.1	Baggrund	15
2.2	Formål	15
2.3	Serviceniveau	16
2.4	Planlægningsprincipper	18
2.5	Mål i trafikplanperioden	22
2.6	Budgetoverslag	23
3.0	Mindre byer og landdistrikter	26
3.1	Baggrund	27
3.2	Formål	28
3.3	Kollektiv trafik i landdistrikterne	28
3.4	Andre transporttilbud i landdistrikterne	32
3.5	Mål i trafikplanperioden	33
4.0	Bybusbyer	34
4.1	Baggrund	35
4.2	Formål	37
4.3	Værktøjer til udvikling af bybussystemer	37
4.4	Produktporteføljen i byerne	41
4.5	Mål i trafikplanperioden	43
5.0	Kollektiv trafik i Aarhusområdet	44
5.1	Baggrund	45
5.2	Formål	46
5.3	Værktøjer for styrket kollektiv trafik i Aarhusområdet	48
5.4	Mål i trafikplanperioden	50
6.0	Fremkommelighed	52
6.1	Baggrund	53
6.2	Formål	54
6.3	Kortlægning af fremkommelighedssituationen	54
6.4	Værktøjer til fremkommelighedsoptimering	55
6.5	Mål i trafikplanperioden	57



INDLEDNING

Der er mange forhold, der vil påvirke den kollektive trafik i de kommende år. Teknologisk udvikling, ændringer i demografi og forskellige mobilitetstrends er alle faktorer, der vil have stor betydning for, hvordan folk vil transportere sig, og hvilke krav de vil stille til fremtidens kollektive trafik. Midttrafiks rolle er at navigere i disse forhold og at sikre, at udbuddet af kollektiv trafik modsvarer de aktuelle behov.

1.1. Baggrund

Denne trafikplan tager afsæt i en række tendenser, der vil forandre vilkårene for den kollektive trafik i planperioden og længere frem: Biler er blevet billigere de senere år, hvilket har medført et højere bilejerskab på tværs af Midttrafiks område, landsdækkende busselskaber har udfordret togtransporten mellem landsdelene, samkørselstjenester tilbyder samkørsel og udlejning, delebilsordninger er på vej i flere og flere områder, forsøg med semiførerløse køretøjer kommer på gaden, og elcykler, med en længere aktionsradius, sælger som aldrig før.

Det er imidlertid svært at forudsige, hvilken indflydelse de forskellige trends vil have, og med hvilken hastighed de vil vinde indpas i samfundet. I trafikplanarbejdet vil Midttrafik derfor forholde sig hertil og samtidig tage afsæt i mere kendte forhold, heriblandt Lov om Trafikselskaber, Trafikplan for den statslige jernbane samt Midttrafiks egen strategiplan og mobilitetspolitik.

Midttrafiks vigtigste rolle som trafikselskab er at sikre, at kunderne er tilfredse, og at tilbyde de kollektive trafiktilbud, som opfylder kundernes behov. Derfor er målet "tilfredse kunder" fremhævet som et af de vigtigste i Strategiplan 2017. Sammen med målet om "tilfredse bestillere" er det også det mål, som trafikplanen her har størst fokus på.

Arbejdet med at sikre tilfredse kunder tager udgangspunkt i kundernes individuelle behov, som varierer alt efter hvor, de befinder sig. Der er stor forskel på de udfordringer, der findes på landet og i de større byer. Derfor er denne trafikplan bygget op i afsnit omkring de forskellige geografiske områder i Midttrafiks område: landdistrikter, bybusbyer og Aarhusområdet. Herved bliver det muligt at arbejde med målrettede løsninger til de aktuelle behov på tværs af geografien.

Midttrafik har en vigtig opgave i at sikre, at også bestillerne er tilfredse. Midttrafik skal yde en proaktiv rådgivning til bestillerne, dvs. de midtjyske kommuner og Region Midtjylland, og implementere deres beslutninger om serviceniveau på den bedst mulige måde. Med denne trafikplan fastsættes rammerne for den samlede kollektive trafik i Midttrafiks område i tæt samarbejde med bestillerne.

Et af de emner, som Midttrafik i stigende grad skal kunne rådgive om, er bredere mobilitetsløsninger i grænseområdet mellem kollektiv trafik og mere individuelle transportformer. Mobilitet er et emne, som i stigende grad optager både bestillerne og kunderne. For kunderne skal det være muligt og attraktivt at bevæge sig fra A til B på en smart og fleksibel måde. Nogle gange er det smartest at bruge bilen, andre gange at køre med andre, tage bussen eller hoppe på cyklen - alt afhængig af transportsituationen. Mobilitet hænger naturligt sammen med, hvordan der skabes sammenhænge mellem boligområder, virksomheder, uddannelsesinstitutioner, kultur- og fritidstilbud. Et emne, som særligt optager bestillerne.

Midttrafiks Mobilitetspolitik 2018 er opdelt i fire kategorier: kollektiv transport, privat transport, digitale medier og fysiske forhold. Mobilitetspolitikken tager udgangspunkt i Midttrafiks egne, nuværende produkter, bus, tog, letbane og Flextrafik. Den ser ikke isoleret på disse produkter, men på dem i sammenhæng med andre transportmidler såsom biler, cykler, færger, delekoncepter mv. Samtidig behandler politikken fysiske forhold på terminaler og stoppesteder samt digitale løsninger til bl.a. information og rejsesøgning. Mobilitetspolitikken ser således på kundernes samlede tilbud om transport - en politik, der også vil ligge til grund for denne trafikplan.

faste afgangstider passer dårligere til de mere impulsive ærinde- og fritidsture, hvor fleksibilitet, geografi og tid ofte er afgørende.

1.2.2 Efterspørgslen 2011-17

Midttrafiks busser havde i 2017 omkring 60,5 mio. påstigere, hvilket er noget lavere end i 2011, hvor dette tal var 72,5 mio. påstigere. Ændringen kan skyldes, at Midttrafik i perioden ændrede tællemetode, og tallene er derfor ikke direkte sammenlignelige. Sammenholdes i stedet passagerindtægter for hhv. 2011 og 2017 (renset for takststigninger), ses et mindre fald i indtægter på knap 2 % i perioden, til trods for at befolkningstallet er steget med 3,4 % i regionen, og det samlede transportarbejde er steget med 11,7 % på landsplan. Det kan således konkluderes, at der er sket et tab af markedsandele for den kollektive trafik.

Illustration 9.1 og 9.2 viser den kollektive trafiks markedsandele fordelt på ture og transportarbejde. Tog og busser har i dag en markedsandel på ca. 5 % af alle ture i Midttrafiks område og 8 % af transportarbejdet. Andelen er klart størst blandt indbyggere i Aarhus kommune (8 % af turene og 17 % af transportarbejdet), mens kollektiv trafik i bybuskommuner og øvrige kommuner dækker ca. 3 % af turene og hhv. 6 % og 8 % af transportarbejdet. De relativt lave kollektivandele dækker over store lokale variationer. Den kollektive trafik løser fx en betydelig opgave i bytrafikken, bl.a. langs indfaldsvejene, hvor trængselssituationen kunne være markant værre uden bus/tog.

Ud over kvaliteten af kollektivtilbuddet har en række samfundsmæssige faktorer spillet ind i udviklingen i transportmiddelvalget i perioden.

Demografien har med samlet befolkningsvækst og flere unge understøttet en øget efterspørgsel på kollektiv trafik. Omvendt har faktorer som øget bilrådighed og bedringer i samfundsøkonomien trukket i den modsatte retning og medvirket til tabte markedsandele.

I perioden 2010 – 2018 er antallet af biler til privat kørsel steget med 22 % i Midttrafiks område (kilde: Danmarks Statistik, BIL707). Det øgede bilejerskab betyder, at borgerne generelt har øget deres mobilitet, men har samtidig gjort det svært at fastholde antallet af kunder i den kollektive trafik.

Det er værd at bemærke, at udviklingen i efterspørgslen har store regionale forskelle. Mens der har været væsentlig tilflytning til byerne, har der tilsvarende været væsentlig fraflytning fra landet – særligt af unge, som er det vigtigste markedssegment for den kollektive trafik. Disse områder er derfor blevet ramt særligt hårdt af passagerfrafald.

Ture (antal)

Aarhus Kommune



Bybuskommuner



Øvrige kommuner



Hele Midttrafiks område



Tog Bus Bil Cykel Gang

Ill. 9.1: Markedsandele af samlet antal ture fordelt på transportmidler i Midttrafiks område (TU).

Transportarbejde (km)

Aarhus Kommune



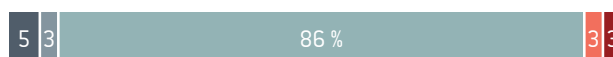
Bybuskommuner



Øvrige kommuner



Hele Midttrafiks område



Tog Bus Bil Cykel Gang

Ill. 9.2: Markedsandele af det samlede transportarbejde fordelt på transportmidler i Midttrafiks område (TU).

1.2.3 Udvikling i efterspørgslen 2017-2030

Den demografiske udvikling er en væsentlig parameter i planlægningen af fremtidens kollektive trafik. De unge er Midttrafiks største kundegruppe, og udviklingen i denne gruppe har derfor stor betydning for udviklingen i den kollektive trafik.

Af illustration 10.1 fremgår det, at antallet af personer mellem 10-17 år forventes at være uændret frem til 2021, og at antallet af personer mellem 18 – 29 år forventes at stige med omkring 8.000 personer. Sammenholdt med at antallet af personer over 65 år forventes at stige med omkring 30.000 personer, forventes en stigende efterspørgsel på kollektiv trafik i trafikplanperioden. I et længere tidsperspektiv viser fremskrivninger fra 2021 til 2030, at antallet af unge borgere samlet vil falde med omkring 20.000 personer i denne periode. Antallet af borgere over 65 år forventes fortsat at stige.

Prognoserne viser, at udviklingen i antallet af borgere i de forskellige kommuner er meget forskellig. Illustration 11.1 viser et billede af, hvordan den demografiske udvikling isoleret set ventes at påvirke antallet af busrejser i perioden 2016-2021, hvis alle andre faktorer holdes fast. Som det fremgår, vil demografien i sig selv understøtte passagerfremgang i alle kommuner med større byer samt i det østjyske bybånd. Demografiudviklingen i tyndt befolkede områder, fx på Djursland og i Vestjylland, ventes at påvirke passagerantallet negativt.

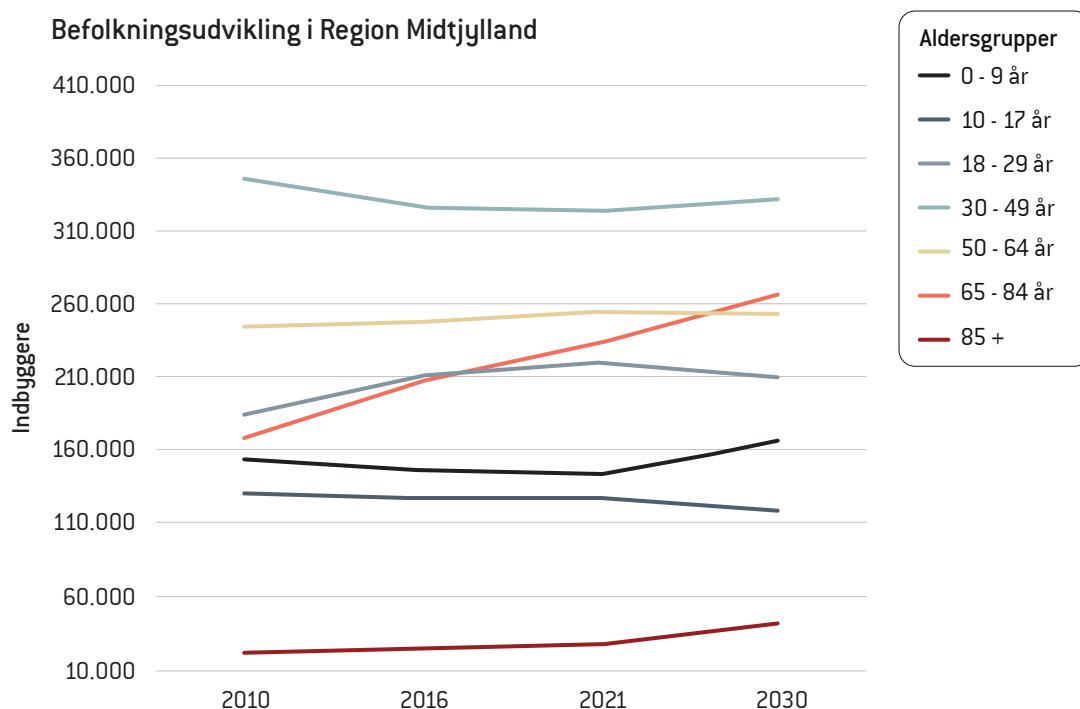
Dette giver et godt afsæt for at udvikle bustilbuddet og tiltrække flere passagerer til den kollektive trafik i de mere tætbefolkede

områder og særligt i de større byer. Her kan den rette planlægning og udvikling af gode tilbud være med til at udløse den potentielle passagervækst.

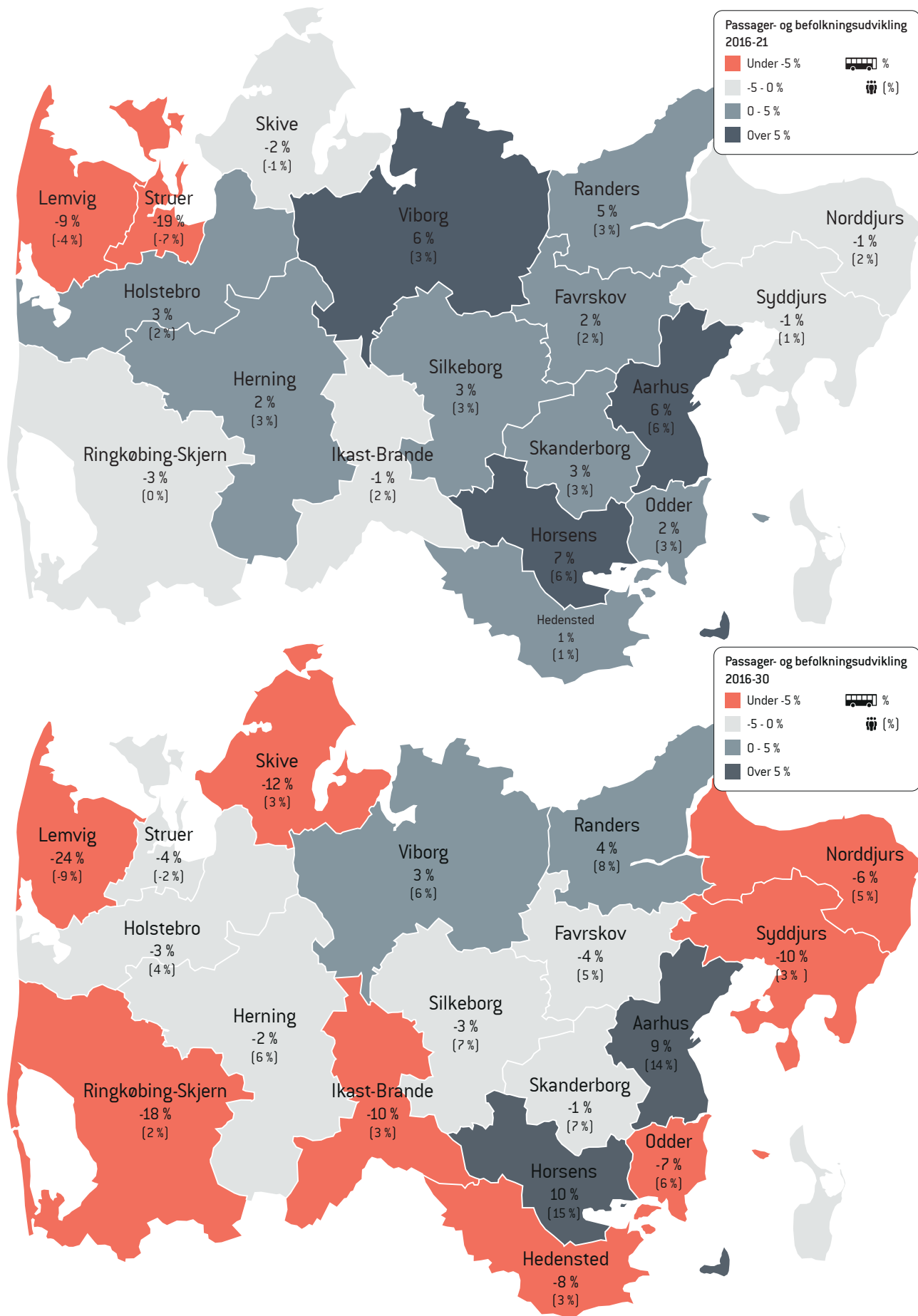
Omvendt ser tendenserne med øget bilrådighed og udvikling i demografi ud til at fortsætte. Det vil påvirke passagergrundlaget negativt, og stille særligt de tyndt befolkede landområder endnu svagere i forhold til kollektiv trafikforsyning.

Udviklingen understreger dermed et behov for at gentænke den kollektive trafikbetjening i disse områder og finde en model, hvor de solide tilbud målrettes de store rejsestrømme, mens mobiliteten i de tyndere områder skal tilpasses behovet.

Illustration 11.2 viser, hvordan den demografiske udvikling isoleret set ventes at påvirke antallet af busrejser endnu længere frem, dvs. i perioden 2016-2030. Her tegner der sig et noget mere negativt billede med et passagerfald i langt de fleste kommuner. Kun Aarhus, Horsens, Randers og Viborg kommuner vil opleve passagerfremgang, mens særligt Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Skive, Ikast-Brandø, Hedensted, Odder og Djurslandkommunerne vil opleve et markant tab af passagerer. Dette illustrerer, at grundlaget for at drive kollektiv trafik i flere områder vil blive endnu mindre i årene efter denne planperiode, hvilket understreger vigtigheden i at udvikle målrettede, og måske alternative, løsninger allerede nu. Samtidig skal der arbejdes med løsninger til det stigende transportbehov, der forventeligt vil komme i de større kommuner.



Ill. 10.1: Befolkningsudvikling i Midttrafiks område 2010-2030 (kilde: Danmarks Statistik).



III. 11.1+11.2: Kortene viser udviklingen i busrejser (øverste tal) alene som følge af den demografiske udvikling samt befolkningsudviklingen (nederste tal i parentes) i perioderne 2016-2021 og 2016-30. Farveangivelserne refererer til udviklingen i busrejser. (kilde: TU og Danmarks Statistik).

1.2.4 Teknologiske trends og fremtidens transport

En hastig teknologisk udvikling betyder, at Midttrafik har stor interesse for, hvordan teknologien kommer til at påvirke fremtidens kollektive trafik. Selvom trafikplanens 4-årige tidshorisont er forholdsvis kort, er der alligevel flere teknologiske trends, der er vigtige at forholde sig til på nuværende tidspunkt.

Teknologiudviklingen giver mulighed for at sikre løbende forbedringer i den kollektive trafik, bl.a. med målrettet information, billettering og miljøvenlig drift. Det er værd at bemærke, at forventningerne blandt kunderne også stiger i takt med, at udviklingen gavner pris og kvalitet på biler. Teknologien øger derfor ikke nødvendigvis i sig selv tilfredsheden blandt kunderne, men kan snarere ses som en forudsætning, som Midttrafik må tage til sig for at møde de fremtidige kunders forventninger.

I disse år spores en tendens væk fra et isoleret fokus på ét transportmiddel og i retning af, at rejsende efterspørger mobilitet uafhængigt af transportform og ejerskab. Teknologien spiller her ind som digitale løsninger til at søge, bestille og styre mobiliteten. Nedenfor er flere væsentlige aspekter af dette belyst:



Digitale platforme forandrer den måde, hvorpå kunderne tilgår og benytter den kollektive trafik. Midttrafiks app "Midttrafik Live" giver realtid og trafikinfo, hvilket styrker trygheden, når der fx skal skiftes mellem bus og andre transportmidler. Midttrafiks billetapp "Midttrafik App" og Rejsekortet hjælper kunderne til at foretage en let betaling af deres rejse og dermed lettes adgangen til den kollektive trafik. De digitale platforme har desuden givet mulighed for en stærk koordinering af enkeltture gennem Flexprodukterne. Her bliver offentlige transportopgaver kombineret med et åbent tilbud (Flextur, Flexbus og Plustur). I trafikplanperioden vil der givetvis blive udviklet flere nye digitale platforme, som kan få stor betydning for den kollektive trafik. Her er det Midttrafiks opgave, hvad enten det er egne platforme eller andres, at sikre, at udviklingen sker med kunden i centrum.



MaaS (Mobility as a Service) er et begreb, der dækker over et skift fra personligt ejede transportmidler til løsninger, hvor mobiliteten er en service, der bliver tilbudt på tværs af køretøjstyper og i delte flåder af biler, cykler, busser, tog mm. MaaS udviser det klare skel mellem grupper som bilister, buskunder og cyklister, og det bliver i højere grad mobiliteten, der kommer i fokus. Rejseplanen, som Midttrafik er medejer af, arbejder mod en MaaS-løsning med samlet rejsesøgning på tværs af transportformer fra start 2019. Rejseplanen som fuld MaaS-løsning med samlet rejsebestilling og betaling er ikke besluttet og ligger i givet fald først efter 2020.



I disse år er der meget tale om selvkørende biler og busser, og hvilken betydning de vil få for fremtidens kollektive trafik. Fordelene ved fuld implementering af denne teknologi er mange og oplagte, men det er uvist, hvilken rolle de vil spille for et offentligt trafiksselskab i fremtiden. Det forventes, at fuldt selvkørende køretøjer tidligst vil blive introduceret på markedet omkring år 2025 og for alvor vinde markedsandele i 2040'erne. Omkring 2065 forventes det, at alt transportarbejde vil blive udført af selvkørende køretøjer [kilde: Ekspertgruppen, Mobilitet for Fremtiden, 2018]. Midttrafik følger udviklingen i de forsøgsprojekter, der er sat i gang i andre dele af landet, og vil løbende vurdere, om de giver anledning til lignende forsøg i Midttrafiks område.



Gennem de senere år er salget af elcykler steget. Rejsende, der har adgang til en elcykel frem for en almindelig cykel, udvider deres aktionsradius og dermed deres mobilitet. Elcykler kan potentielt erstatte kortere busture, fx i byerne. Omvendt giver elcykler nye muligheder, idet den øgede rækkevidde kan øge adgangen til den kollektive trafik. I trafikplanperioden vil Midttrafik i samarbejde med bestillerne søge et samarbejde med udbydere af leje- og deleelcykler i et forsøg på at udnytte elcyklens øgede rækkevidde som tilbringertrafik til Midttrafiks produkter; bus, tog og letbane.



Teknologien har også åbnet op for nye transportmuligheder, bl.a. samkørsel og delebiler. Umiddelbart kan denne udvikling ses som en konkurrent til den kollektive trafik - at kunderne kan køre med hinanden eller låne en delebil i stedet for at køre med kollektiv trafik. Omvendt kan disse nye muligheder også øge kundetallet i den kollektive trafik, hvis de fx fungerer som til- eller frabringertrafik til kørslen med bl.a. bus, tog og letbane. I dag udgør både samkørsel og delebilstransport en meget lille del af det samlede transportarbejde men kan potentielt komme til at fylde mere fremadrettet. I trafikplanperioden vil Midttrafik i samarbejde med bestillerne søge et samarbejde med udbydere af leje- og delebiler i et forsøg på at udnytte disse produkters øgede rækkevidde som tilbringertransport til Midttrafiks produkter; bus, tog og letbane.



Den teknologiske udvikling gør løbende den kollektive trafik renere med lavere udslip af CO₂ og skadelige stoffer til følge. Brændstoffektiviteten øges, og mulighederne for alternative, grønne drivmidler, såsom el, brint, biogas og biodiesel, bliver stadig billigere og mere effektive. Samtidig opleves et stigende politisk fokus på den kollektive trafiks påvirkning på miljøet, senest med Regeringens klima- og luftudspil fra oktober 2018, "Sam-

men om en grønnere fremtid”, der indeholder konkrete målsætninger for fremtidens busdrift i byerne. Ifølge udspillet skal alle nye busser fra 2020 være CO₂-neutrale, i 2025 må nye bybusser hverken udlede luftforurening eller CO₂ og endeligt i 2030 må ingen busser i byerne udlede luftforurening eller CO₂. I trafikplanperioden ønsker Midttrafik derfor at opprioritere rådgivningen på området og at udarbejde en strategi for, hvordan der bl.a. kan stilles krav til bussernes udledning i udbud og kontrakter.

Midttrafik følger teknologiudviklingen nøje og vil i trafikplanperioden forsøge at påvirke de nye tilbud og introducere tilbud, der kan spille sammen med Midttrafiks egne produkter. Midttrafiks kerneopgave vil fortsat være at tilbyde effektiv og målrettet kollektiv trafik. Derfor vil Midttrafik fortsat have et primært fokus på udvikling af egne produkter.

1.3 Læsevejledning

Ifølge Lov om Trafikselskaber skal Midttrafiks trafikplan indeholde et strategisk grundlag for rutenettet. Den kollektive trafik skal derfor bygges op om et midtjysk hovednet, der betjener de større rejsestrømme og større byer. Dette vil understøtte vækst, bosætning og erhverv i hele Midttrafiks område. Det er målet, at de 18 kommuner og Region Midtjylland aftaler at forpligte sig til hovednettets betjeningsomfang og udstrækning i hele planperioden. Midttrafiks oplæg til et sådant net beskrives i trafikplanens **kapitel 2**.

Den forventede demografiske og teknologiske udvikling samt udbredelsen af forskellige mobilitetstrends betyder, at Midttrafik skal bruge forskellige værktøjer for at sikre tilfredse kunder og tilfredse bestillere på tværs af Midttrafiks område. Kundernes og bestillernes udfordringer og ønsker er meget forskellige, og derfor bygges denne trafikplan op omkring de forskellige geografier: landdistrikter, bybusbyer og Aarhusområdet.

I landdistrikterne vil Midttrafik særligt have fokus på at udvikle Flextrafikken, så den i højere grad kan supplere den faste buskørsel og tilbyde borgerne opkobling til det midtjyske hovednet. Midttrafiks indsats i mindre byer og landdistrikter beskrives i trafikplanens **kapitel 3**.

I Midttrafiks område er der seks byer (ekskl. Aarhus) med egentlige bybusnet. Generelt er der i disse byer behov for at afdække, hvilket hovedformål bybusbetjeningen skal have. Bybusbyerne, og de udfordringer og muligheder der er forbundet hermed, beskrives i **kapitel 4**.

Aarhus er med sine ca. 273.000 indbyggere (2018) den klart største by i Midttrafiks område. Her har det kollektive tilbud en kvalitet, der gør, at produktet kan konkurrere med biltrafikken.

Samtidig er bustrafikken i Aarhus forbundet med store trængselsudfordringer. Aarhus skiller sig dermed væsentligt ud fra de øvrige bybusbyer og behandles derfor særskilt i **kapitel 5** i denne trafikplan. De værktøjer, der præsenteres i dette kapitel, er dog ikke beholdt Aarhusområdet. Flere kan med fordel også anvendes i andre bybusbyer.

I Aarhus samt i mindre grad i de øvrige bybusbyer er fremkommelighed en stor udfordring for den kollektive trafik. Når bussen bliver forsinket, oplever kunderne længere køretid, manglende rettidighed og korrespondancesvigt. Derfor er fremkommelighed et særskilt tema i trafikplanen og beskrives i **kapitel 6**.



DET MIDTJYSKE HOVEDNET

Det midtjyske hovednet udgør rygraden i den kollektive trafik. Hovednettet forbinder de største byer og dermed en lang række vigtige funktioner, som arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner og servicetilbud. I dette kapitel beskrives Midttrafiks oplæg til et hovednet, herunder nettets foreslåede betjeningsomfang og udstrækning.

2.1 Baggrund

2.1.1 Lovgrundlag

Ifølge Lov om Trafikselskaber skal Midttrafik udarbejde en trafikplan mindst hvert fjerde år. Trafikplanen skal sætte rammen for, hvordan den kollektive trafik skal udvikles og skal som minimum indeholde et strategisk grundlag for rutenet og et budgetoverslag. Det strategiske grundlag skal indeholde et net af ruter, herunder en beskrivelse af kørsels- og betjeningsomfang, som de 18 kommuner og Region Midtjylland så vidt muligt har lagt sig fast på, og som de som udgangspunkt ikke ændrer. Det skal være med til at skabe et stabilt rutenet, hvor ansvaret mellem ejerne er sat i mere forudsigelige rammer. Trafikplanen skal desuden tage udgangspunkt i Trafikplan for den statslige jernbane.

2.1.2 Statens trafikplan

Staten driver flere jernbanestrækninger i Midttrafiks område. Med en minimumsfrekvens på timedrift i dagtimerne og totime-drift aften og weekend udgør banenettet en vigtig del af den kollektive trafik i Midttrafiks område. I arbejdet med at styrke det midtjyske hovednet tages der derfor afsæt i udkastet til statens trafikplan samt planerne fra Togfonden. De væsentligste og aftalte kommende ændringer i Midttrafiks område frem mod 2022 er:

- Midtjyske Jernbaners overtagelse af togdriften mellem Skjern og Holstebro i 2020
- Oprettelse af en ny station ved Gødstrup
- Direkte tog mellem Aarhus og Holstebro
- Udvidelse af betjeningen mellem Herning og Holstebro
- Hastighedsopgradering mellem Aarhus og Langå
- Reduktion af IC-togene mellem Struer og København til fire daglige dobbeltture
- Regionaltogdrift, i stedet for intercitytogdrift, på strækningen mellem Vejle og Struer

Statens trafikplan indeholder også projekter, der har et længere tidsperspektiv, hvoraf de væsentligste er:

- Hastighedsopgradering mellem Fredericia og Aarhus
- Elektrificering på strækningen mellem Fredericia, Aarhus og Hobro
- Tilstræbt halvtimesdrift mellem de større byer i Østjylland
- Kapacitetsudvidelse af Aarhus H
- Ekstra, direkte lyntog mellem Aarhus og København (kun med stop i Odense)

Endeligt indeholder statens trafikplan også visioner for følgende projekter i Midttrafik område:

- Undersøgelse af mulig ny banestrækning mellem Aarhus, Galten og Silkeborg
- Udvidelse af kapaciteten mellem Herning og Holstebro

Midttrafik vil i den kommende planperiode fortsat have fokus på at tilpasse busdriften til togdriften. Kunderne skal fortsat tilbydes et sammenhængende og effektivt net med gode skiftemuligheder mellem transportformerne.

2.2 Formål

Det midtjyske hovednet skal først og fremmest styrke mobiliteten i Midttrafiks område. Mobilitet er en grundlæggende faktor for, at borgerne kan få deres hverdagsliv til at hænge sammen; at de kan komme til og fra arbejde, uddannelse og fritidsaktiviteter. Mobilitet er helt centralt for at sikre trivsel blandt borgerne og for at sikre, at Midtjylland fortsat vil være en attraktiv region at bo, uddanne sig og drive virksomhed i. Kollektiv trafik er en vigtig del af mange borgers mobilitet, og som primær udbyder af kollektiv trafik i regionen er det Midttrafiks opgave at tilbyde produkter,

der kan imødekomme de stigende krav. Formålet med det midtjyske hovednet er derfor at udvikle et stabilt net, bestående af tog, bus og letbane, der kan skabe sammenhængende mobilitet i hele Midttrafiks område.

Udviklingen af et sådant hovednet har desuden andre fordele. Foruden at styrke mobilitet og sammenhæng kan nettet understøtte vækst og byudvikling. Dette kendes fra jernbanetrafikken, hvor den fastlåste infrastruktur giver potentielle virksomheder, borgere og udviklere en garanti for kollektiv trafikdrift i fremtiden, som en almindelig busrute ikke giver. Ved at udarbejde et stabilt og sammenhængende hovednet skabes et løfte om langsigtet kollektiv trafikbetjening, også på busruterne i hovednettet. Et hovednet kan dermed styrke udvikling og vækst i Midttrafiks område.

Jernbanestrækningerne udgør en vigtig del af den kollektive trafik, men der er samtidig områder, der ikke er togbetjent, og som dermed ikke har samme tilbud om stabil og højfrekvent kollektiv trafik. Ved at udvikle et grundlæggende net af busruter i et hovednet er formålet at spejle banens stabilitet og pålidelighed og dermed at skabe et sammenhængende hovednet af tog, letbane og bus, som giver et mere ensartet serviceniveau i hele Midttrafiks område.

2.3 Serviceniveau

For at buslinjerne i hovednettet kan indgå på lige fod med banebetjeningen i et sammenhængende net, må frekvens og driftsdøgn harmoniseres. I statens trafikplan anbefales det, at der som minimum tilbydes timedrift på alle togstrækninger i dagtimerne og som minimum halvtimedrift i dagtimerne for banestrækninger på Sjælland og i Østjylland. Argumentet er, at hvis der er mindre end én afgang i timen, vil det være vanskeligt at anvende toget til hverdagstransport. Faste arbejdstider er svære at forene med et tog, som kun kører hver anden time, da det er for ufleksibelt og medfører spildtid. Samme argument gør sig gældende i forhold til busbetjeningen på hovednettet.

Midttrafiks mål er derfor, at alle busruter i hovednettet som minimum opgraderes til basisbetjeningen på banenettet, dvs. time-

Hovednet i andre trafikselskaber

I flere af landets øvrige trafikselskaber, bl.a. hos NT og Movia, arbejdes der ligeledes med udformning af et strategisk hovednet og indførelse af højklassede kollektiv trafikprodukter som drivkraft for udvikling og vækst.

Hos NT er der udpeget et nordjysk hovednet, og trafikselskabet er pt. i gang med et udrulle serviceudvidelserne gennem områdevisse trafikplaner.

I Movia har man gode erfaringer med indførelse af særegne koncepter, bl.a. R-netkonceptet, der blev indført i forbindelse med Movias Trafikplan 2009. R-nettet er kendetegnet ved høj frekvens, høj rejsehastighed, direkte linjeføring og en højt prioriteret sammenhæng mellem transportformerne. R-nettet er et enkelt og sammenhængende, kollektivt trafiknet, der består af 12 buslinjer og tre lokalbaner i Movias område. R-ruterne betjener primært regionale rejsemål på tværs af kommunegrænser og er en vigtig del af den samlede, kollektive trafik på Sjælland. R-nettet forbinder, sammen med jernbanerne, byer med flere end 5.000 indbyggere og dækkede i 2016 ca. 55 % af alle passagerer (kilde: Movia og Region Sjælland: Trafikplan for Region Sjælland, 2016). R-ruterne i R-nettet standser ved alle stoppesteder, kører med faste minuttal hver halve time i dagtimerne på hverdage og timedrift aften og weekend og spejler således den enkelthed og stabilitet, der bl.a. kendes fra banetrafikken.

Indførelsen af R-nettet var en stor, passagermæssig succes. Fra 2009 til 2013 steg Movias samlede antal af påstigere med over 1,8 mio. passagerer, hvor størstedelen af væksten tilfaldt R-nettet. Passagertallet på regionens kollektive trafik steg i perioden med omkring 20 %, mens driftsniveauet var næsten uændret (kilde: Movia og Region Sjælland: Trafikplan for Region Sjælland, 2016). R-nettet blev gennemført ved at flytte kørsel fra ruter og afgange med få kunder til R-busruter, og der lå således ikke nogen yderligere investering i oprettelsen af nettet.

Serviceniveau for det midtjyske hovednet

Antal afgange pr. time

	Hverdage (kl. 6-19)	Hverdage, myldretid (kl. 7-9 & 14-17)	Hverdage, aften (kl. 19-23)	Weekend (kl. 9-23)
Minimumstandard	1	1	1/2	1/2
Ambition	1	2	1/2	1/2

Ill. 16.1: Skemaet viser minimumstandard og ambition for serviceniveauet på det midtjyske hovednet. Dette serviceniveau skal være medvirkende til, at der opnås en regelmæssig og stabil frekvens i hovednettet.

drift i dagtimerne på hverdage og totimedrift aften og weekend.

Derudover har Midttrafik en ambition om, at betjeningen på hovednettet udvides til halvtimedrift i myldretiden på hverdage. Dette er nødvendigt, hvis nettet skal være pendlerorienteret og tilgodese de store rejsestrømme til og fra arbejde og uddannelse.

Hvor geografi og passagergrundlag tillader det, ønsker Midttrafik desuden at arbejde mod en yderligere udvidelse af hovednettet, så der tilbydes halvtimedrift hele dagen på hverdage og timedrift aften og weekend. Dette svarer til betjeningen på de mere befærdede togstrækninger i Midt- og Østjylland og serviceniveauet for R-nettet i Movia. Der vil være store geografiske forskelle i forhold til, hvor en sådan udvidelse vil blive aktuel. Særligt i Østjylland, i Aarhusområdet, vil det være fordelagtigt at udvide til en højere frekvens.

Skemaet på forrige side illustrerer Midttrafiks minimumsstandard samt ambition for serviceniveauet på hovednettet. Af skemaet fremgår desuden det driftsdøgn, hvori der som minimum skal være kørsel på hovednettet. Driftsdøgnet angiver, hvornår der skal være ankomst og afgang fra regionshovedbyer. I den konkrete planlægning af hovednetsruterne kan der dog være lokale forhold, vigtige korrespondancer eller lignende, der resulterer i afvigelser ift. det fastlagte driftsdøgn.

Det er essentielt, at hovednettet planlægges med et højt serviceniveau, hvis forholdene for bl.a. studerende, arbejdstagere og arbejdsgivere skal understøttes. Ved at tilbyde en vis frekvens på hovednettet alle dage, aften og weekend vil nettet få den enkelthed og fleksibilitet, som i høj grad bliver efterspurgt af den kollektive trafiks kernekunder. Samtidig giver en høj frekvens også en bedre mulighed for, at nettet kan bruges til fritidsrejser.

I dag tilrettelægges den kollektive trafik hovedsagligt efter arbejds- og uddannelsespendling, der primært foregår i myldretiden, og som sammenlagt udgør 25 % af alle rejser i Midttrafiks område (kilde: DTU: TU-regionsrapport for Region Midtjylland, 2018). Transportvaneundersøgelsen viser imidlertid, at 39 % af alle rejser i Midttrafiks område er fritidsrejser (kilde: DTU: TU-regionsrapport for Region Midtjylland, 2018), og der findes derfor et stort potentiale i at udvide betjeningen, også uden for myldretiden. Begrænset adgang til kollektiv trafik uden for myldretiden,

hvor mange fritidsrejser foregår, kan desuden have stor indflydelse på den generelle benyttelse af kollektiv trafik. Hvis borgerne ikke kan få løst deres transportbehov uden for myldretiden, er der stor risiko for, at den kollektive trafik også fravælges på andre tidspunkter. Der er således et stort potentiale i at tilbyde en fast frekvens hele dagen, aften og weekend.

2.3.1 Serviceniveau for banebetjeningen

Banenettet er en del af den overordnede trafikbetjening og er dermed også en helt central del af det midtjyske hovednet. Det binder Midttrafiks område sammen internt, men også eksternt med øvrige landsdele. Udviklingen af banenettet og togtrafikken er derfor vigtig for udviklingen af den kollektive trafik.

Midttrafik har i forbindelse med høringen af den statslige trafikplan lagt vægt på, at en række projekter, der styrker banetrafikken, fastholdes og fremmes. Midttrafik har i sit høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane bl.a. fremhævet følgende:

- En ny banestrækning mellem Silkeborg, Galten og Aarhus vil i høj grad styrke den kollektive trafik på tværs af hele Midttrafiks område og øge den kollektive trafikandel i Aarhusområdet. Der er udarbejdet en forundersøgelse for projektet som led i aftalen om udmøntning af Togfonden DK.
- Pendlingen mellem byerne i det østjyske bybånd vokser. Mellem Horsens og Aarhus kommuner er arbejdspendlingen ifølge Danmarks Statistik eksempelvis vokset med 35 % fra 2008, så den udgør knap 7.000 pendlere i 2016. Mellem Viborg og Aarhus kommuner har væksten i samme periode været godt 40 %. Det er vigtigt for den samlede mobilitet og fremkommelighed i og omkring byområderne i Østjylland, at betjeningen på det statslige banenet udvikles, så den kan løfte en endnu større andel af trafikvæksten.
- Hastighedsopgraderinger på regionalbanerne i Midttrafiks område vil reducere togrejsetiden i mange rejserelationer både internt og i forbindelse med fjernrejser. Opgraderingerne ligger nu i Togfondens fase 2. Midttrafik finder det vigtig at fastholde opgraderingerne, så der kommer forbedringer af rejsetiderne i Midt- og Vestjylland.

Disse tiltag vil styrke banenettet, og dermed også det midtjyske hovednet. Statens trafikplan er nu vedtaget. Der er ikke foretaget ændringer i trafikplanen efter høringen.

2.4 Planlægningsprincipper

Hovednettet skal fremstå som en helhed, der kan være med til at understøtte vækst og bosætning i hele Midttrafiks område. Uden for de større byer skal det midtjyske hovednet give god adgang til arbejds- og uddannelsespladser, fritids- og kulturtilbud samt de større byers udbud af handel og service, herunder offentlig service. I de større byer er det bybusbetjeningen, der fortsat skal varetage de byinterne behov.

Hovednettet skal således danne rygraden i transporttilbuddet og være et net med en solid betjening, som den øvrige kollektive trafik kan bygges op om, og som Region Midtjylland og de 18 kommuner aftaler at forpligte sig til i hele planperioden.

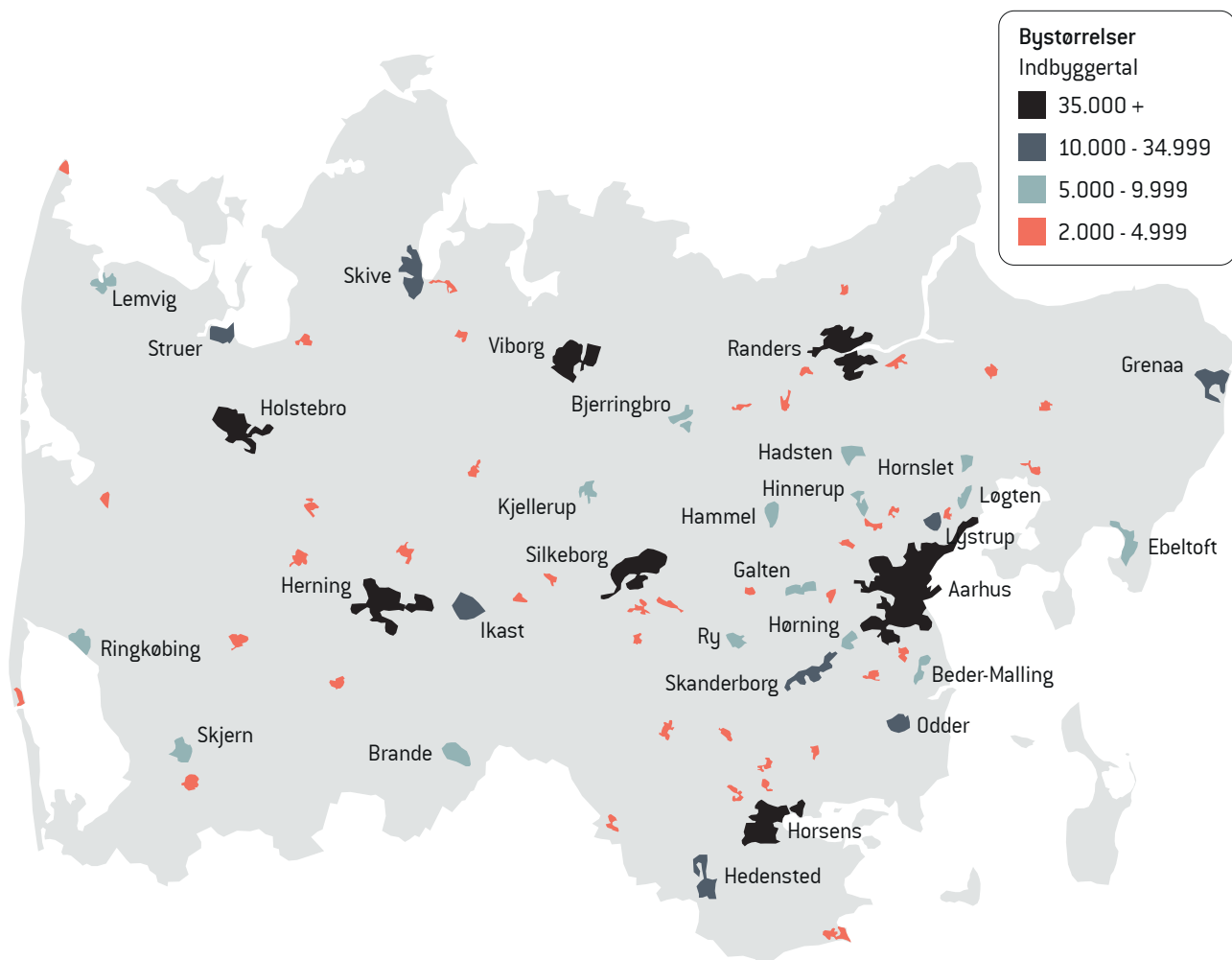
2.4.1 Hovednettets opbygning

Der er ca. 1,3 mio. indbyggere i Midttrafiks område, hvoraf omkring 70 % bor i en by med 2.000 eller flere indbyggere. Tal fra Transportvaneundersøgelsen og Danmarks Statistik viser, at alle bysamfund med flere end 2.000 indbyggere, med få undtagelser, er orienterede mod de syv største byer: Aarhus, Randers, Viborg, Holstebro, Herning, Silkeborg og Horsens. Disse byer betegnes

i trafikplanen som regionshovedbyer. Indbyggertallet i de syv største byer spænder fra ca. 36.000 i Holstebro til ca. 270.000 i Aarhus, og i 2017 var det samlede indbyggertal i de syv byer ca. 570.000 [kilde: Danmarks Statistik]. Kortet, illustration 18.1, viser bystørrelserne i Midttrafiks område.

Illustration 19.1 viser alle rejserelationer over 200 rejser pr. dag og synliggør, at de primære rejsestrømme, med få undtagelser, går mod regionshovedbyerne.

Det midtjyske hovednet udvikles derfor med udgangspunkt i to objektive kriterier; at alle byer med flere end 2.000 indbyggere skal have en god og stabil hovednetsforbindelse til den regionshovedby, som de primære rejse- og pendlingsstrømme er orienteret imod, og at naboregionshovedbyer skal være forbundet med en hovednetsforbindelse. Disse kriterier sikrer, at hovednettet udvikles ensartet og sammenligneligt i hele Midttrafiks område. Når hovednettet implementeres gennem lokale, områdevis trafikplaner vil det være muligt at indarbejde de enkelte bestillers konkrete ønsker til nettet, såfremt der er trafikfaglig belæg herfor.



Ill. 18.1: Kortet viser alle byer med flere end 2.000 indbyggere i Region Midtjylland.

En forbindelse i hovednettet kan bestå af direkte bus eller tog og undtagelsvist af Flexbus på meget sparsomt benyttede afgangspå ydertidspunkter. En hovednetsforbindelse kan desuden bestå af en togrejse med skift undervejs, såfremt den samlede rejsetid er acceptabel. Hvor der ikke er en acceptabel, samlet rejsetid med tog inkl. skift, indsættes en busrute som en del af hovednettet. Forbindelserne Holstebro-Viborg, Viborg-Randers, Silkeborg-Horsens og Silkeborg-Randers indgår som togstrækninger med skift i hovednettet. På de nævnte strækninger er rejsetid med tog inkl. skift enten hurtigere eller omtrent den samme som den tilsvarende busrute. Forbindelsen mellem Ringkøbing og Herning med tog inkl. skift i Skjern har derimod en væsentligt længere rejsetid end for den tilsvarende busrute mellem byerne. Her er den samlede rejsetid med tog således ikke acceptabel, og denne hovednetsforbindelse består derfor af en busrute.

Det midtjyske hovednet skal desuden skabe sammenhæng på tværs af regionsgrænser og binde Midttrafiks område sammen med de øvrige landsdele. Således er strækningerne Tørring-Vejle, Skive-Nykøbing Mors, Viborg-Aalestrup og Randers-Mariager udpegede hovednetsstrækninger. De tre sidstnævnte er også

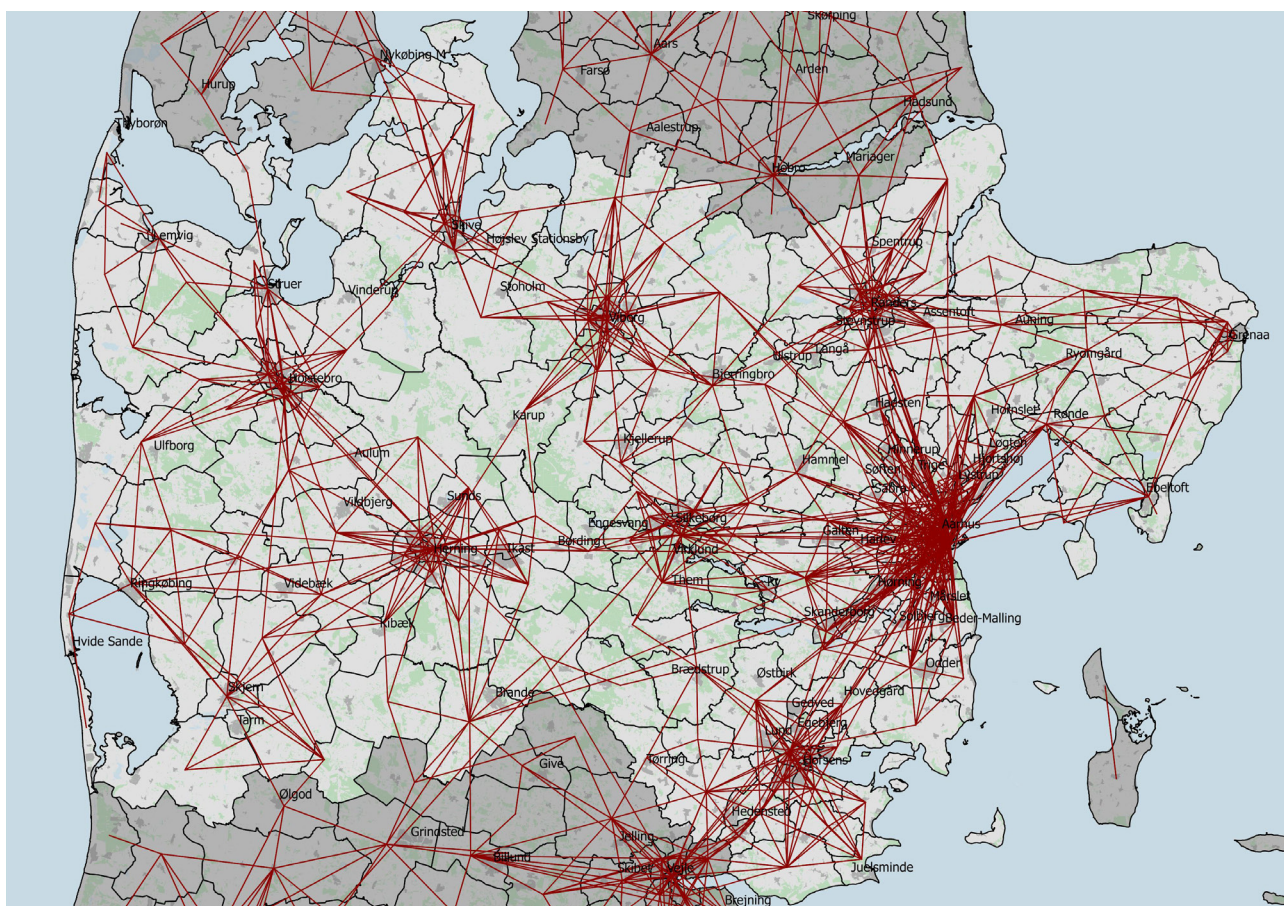
en del af hovednettet i NTs område. Hovednetsforbindelser, der krydser regionsgrænsen, skal afklares i samarbejde med nabo- trafikskelskaberne.

Hovednettets udstrækning ses på kortet på næste side.

Ruterne på hovednettet planlægges ud fra en række principper (se illustrationerne på side 21), der skal sikre, at betjeningen bliver så ensartet som muligt. Der kan dog være lokale forhold eller konkrete bindinger, der gør, at alle principper ikke nødvendigvis kan imødekommes på alle strækninger.

2.4.2 Knudepunkter

Med udviklingen af det midtjyske hovednet følger et behov for at sætte fokus på en række knudepunkter i nettet. Det er helt centralt, at der på hovednettet etableres en række knudepunkter, hvorfra der sikres god korrespondance mellem forskellige busruter og andre transportformer, så det bliver så optimalt som muligt at foretage et skifte. Disse punkter skal ligeledes fungere som bindeled mellem hovednettet og områder udenfor hovednettet, hvor Flextrafik fx kan fungere som til- og frabringertrafik



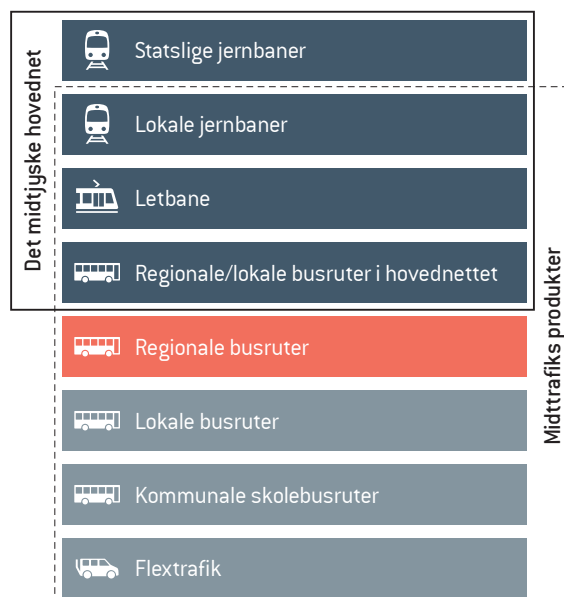
III. 19.1: Kortet viser alle rejserelationer med mere end 200 rejser pr. dag i Midtjylland (kilde: Geodatastyrelsen, Transportvaneundersøgelsen, Transport DTU, 2016).

til kørslen i hovednettet. Det er vigtigt, at der i knudepunkterne er gode, fysiske faciliteter, der understøtter skift og en eventuel ventetid.

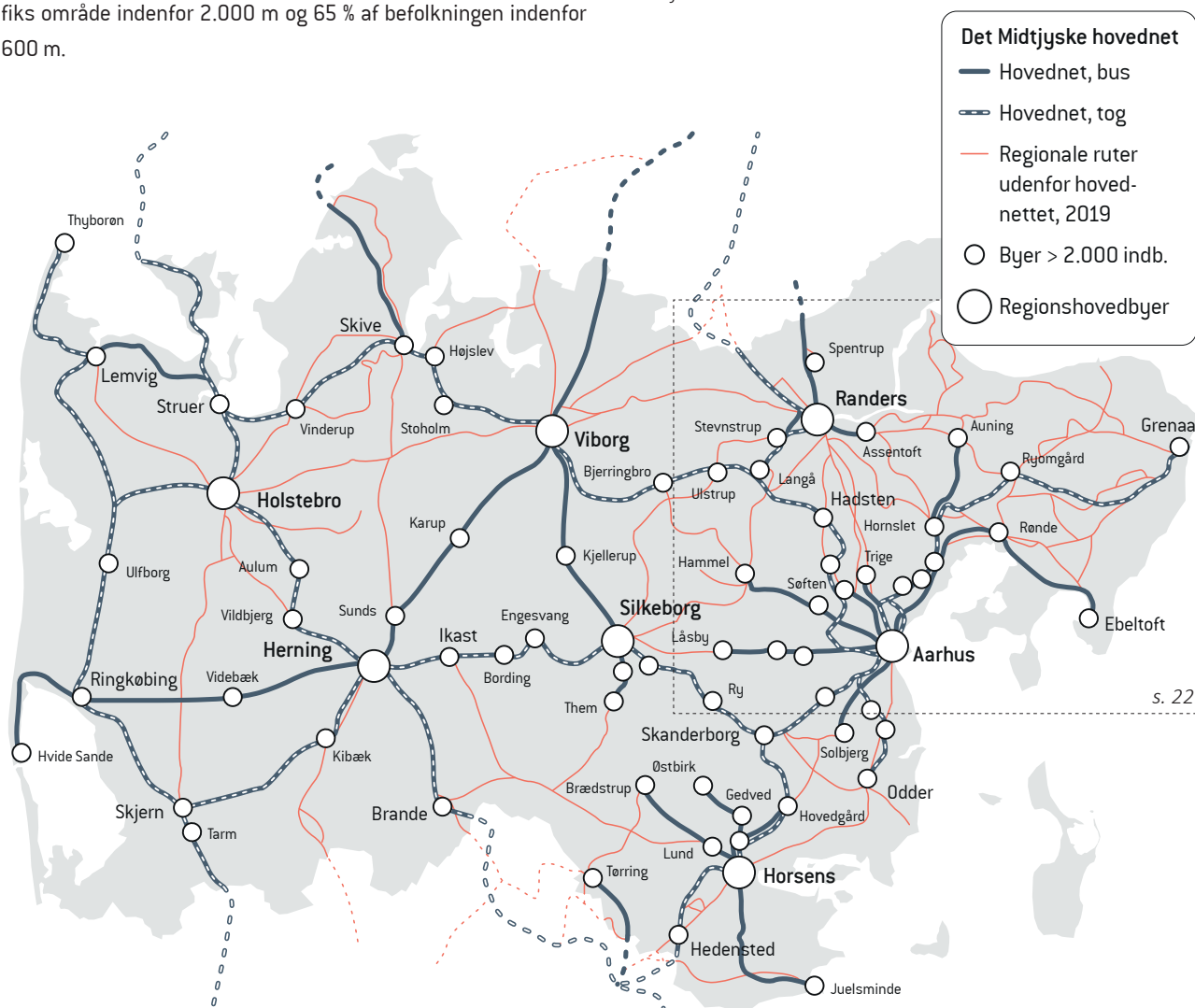
Kommunerne har ansvaret for de fysiske forhold ved stoppesteder og terminaler, herunder faciliteter og udformning, men Midttrafik ønsker i højere grad at hjælpe kommunerne i dette arbejde. Midttrafik vil derfor opdatere den nuværende stoppestedsmannual for derigennem at skabe fælles rammer og opstille minimumsforudsætninger for udformning af stoppestederne og de knudepunkter, der skal fungere som bindeled i den kollektive trafik og mellem forskellige transportformer.

2.4.3 Sammenhæng med den øvrige kollektive trafik

Det midtjyske hovednet udgør grundstammen i den kollektive trafik. Hovednetsstrækningerne betjenes af tog, letbane og de største, regionale og lokale busruter, og kørslen på hovednettet udgør ca. 17 % af den samlede kørsel i Midttrafiks område (ekskl. kørsel i Aarhus Kommune og bybus i de seks bybusbyer). En analyse af hovednettes dækningsgrad viser, at hovednettet og bybusnettene tilsammen dækker 79 % af befolkningen i Midttrafiks område indenfor 2.000 m og 65 % af befolkningen indenfor 600 m.



Ill. 20.1: Illustrationen viser kollektive transportprodukter i Midttrafiks område. Midttrafiks del af det midtjyske hovednet binder de statslige jernbaner sammen med lokale busruter. Hovednettet samt regionale ruter udenfor hovednettet er illustreret på kortet nedenfor.

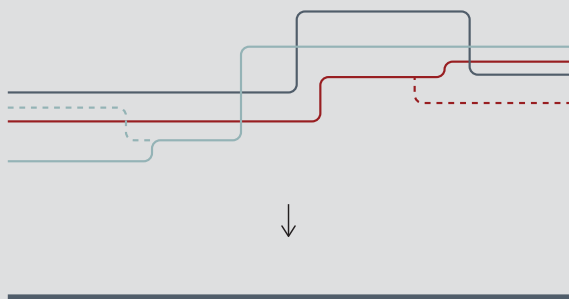


Ill. 20.2: Det midtjyske hovednet dækker alle byer med flere end 2.000 indbyggere og sikrer god forbindelse til og mellem regionshovedbyerne. Den sorte ramme omkring Djursland refererer til kortet for trafikplanen for Djursland på side 22.

Planlægningsprincipper for ruter på hovednettet

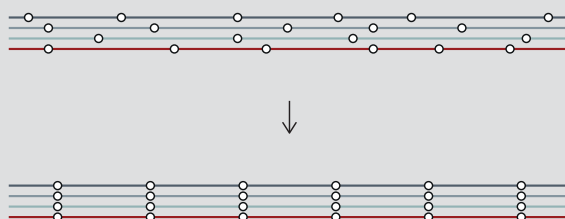
Enkel og direkte linjeføring

På hovednettet skal parallelle linjer og rutevarianter som udgangspunkt undgås. I stedet prioriteres færre linjer med højere frekvens.



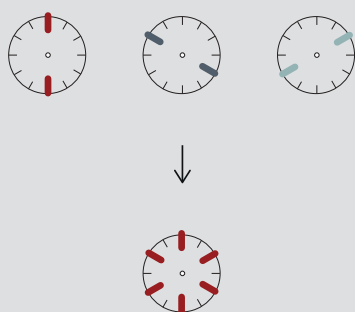
Entydigt stopmønster

Driften på hovednettet skal være så enkel og regulær som muligt. Derfor stræbes der efter et entydigt stopmønster på ruterne.



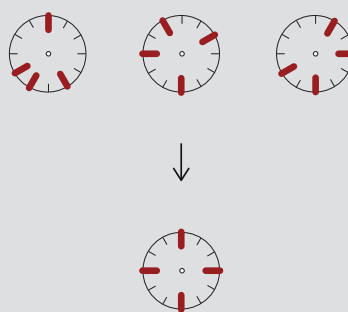
Koncentrér ressourcerne

På hovednettet skal ressourcerne koncentreres de steder, hvor der er det største transportbehov. Som udgangspunkt prioriteres der færre linjer med højere frekvens frem for flere linjer med en lavere frekvens.



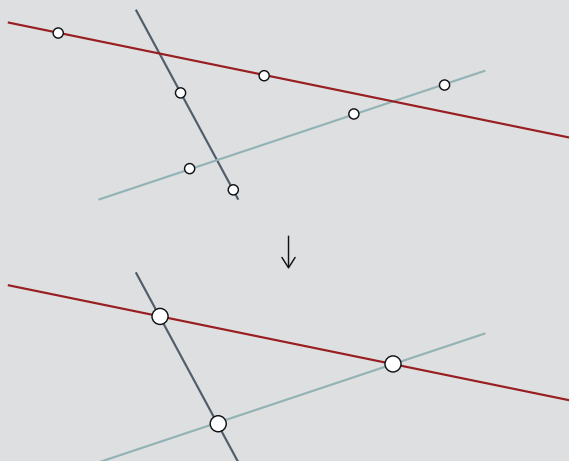
Faste minuttal

Som udgangspunkt skal hovednetsruter have faste minuttal, så tilbuddet bliver så enkelt som muligt, og så det bliver let at skifte mellem forskellige transportformer.



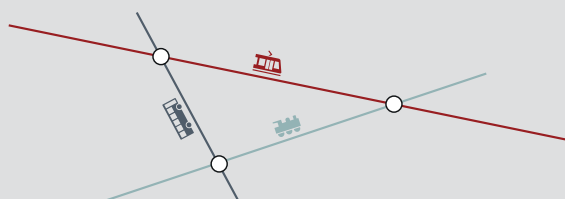
Knudepunkter

På hovednettet skal skift mellem linjer og forskellige transportformer så vidt muligt foregå i hertil indrettede knudepunkter, der med gode faciliteter understøtter et skifte.



Koordinering

Bus, tog og letbane i hovednettet skal koordineres, så der sikres korrespondance mellem produkterne i de udpegede knudepunkter.



Der findes en lang række strækninger og ruter, der ikke vil få frekvens som i hovednettet, men som fortsat skal udføres, heriblandt en række regionale og lokale busruter, der løser vigtige lokale transportbehov, fx til skole, uddannelse og servicefaciliteter, og desuden fungerer som tilbringerruter til hovednettet. Herudover har flere kommuner selv ansvaret for planlægningen af kommunale skolebusruter. Endeligt findes der i Midttrafik tre fleksible og behovsstyrede kørselstilbud: Flextur, Flexbus og Plustur. Disse tilbud spiller en vigtig rolle i at sikre mobilitet i de områder, hvor der ikke er passagergrundlag for ordinær busdrift. Samlet giver dette et sammenhængende og stabilt tilbud om kollektiv trafik til alle borgere i Midttrafiks område.

I denne trafikplan er der fastsat klare planlægningsprincipper og mål for serviceniveau på hovednettsruterne. I modsætning hertil er der ikke opsat klare mål for de øvrige regionale og lokale ruter i Midttrafiks område. Det er Region Midtjylland og kommunerne, der hver især træffer beslutning om, hvilken service de ønsker at tilbyde deres borgere, men Midttrafik ønsker, i forbindelse med implementeringen af hovednettet, at arbejde for, at der også opstilles mål for regionale og kommunale ruter udenfor det midtjyske hovednet.

2.5 Mål i trafikplanperioden

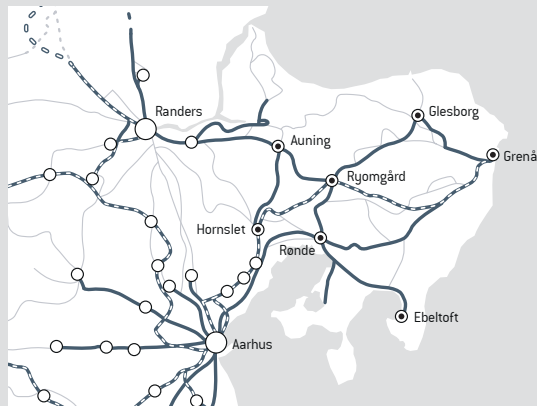
I løbet af trafikplanperioden er det Midttrafiks ambition at udvikle hovednettet med henblik på at opgradere de udpegede strækninger til den ønskede standard. Midttrafik ønsker at udrulle ændringerne løbende gennem lokale, områdevisse trafikplaner, i stedet for gennem en rutevis implementering. Områdevisse trafikplaner gør det muligt at tænke lokale og regionale ressourcer sammen for at optimere den samlede betjening. Her vil Region Midtjyllands gennemførte besparelser være en væsentlig forudsætning, som må indarbejdes i planerne. Større justeringer, bl.a. i arbejdsdelingen mellem Region Midtjylland og de 18 kommuner, kræver et større planlægningsarbejde, som det fx var tilfældet med trafikplanarbejdet for Djursland. Trafikplanarbejdet for Djursland viste desuden, at lokale ambitioner for serviceniveau og hovednettets udstrækning kan føre til udvidelser, der ligger over de opstillede kriterier for hovednettet i denne trafikplan. Dette kan ligeledes være tilfældet andre steder i Midttrafiks område.

Den videre proces for implementering af hovednettet vil blive afklaret i samarbejde med bestillerne.

I arbejdet med at udvide betjeningen på hovednettet yderligere vil Midttrafik i første omgang prioritere myldretidsbetjening og først derefter arbejde mod en øget betjening aften og weekend.

Trafikplan for Djursland

Midttrafik, Region Midtjylland og Djurslandskommunerne har udarbejdet et udkast til en ny kollektiv trafikplan for Djursland. Ud over at tilpasse busruterne til Letbanen har der været fokus på at differentiere kørslen i forhold til det faktiske behov og at skabe gode forbindelser mellem de knudepunkter, som blev defineret i Djurs Mobilitetsstrategi. Det har betydet, at der er udpeget hovednetsstrækninger, der hvor transportbehovene er størst – tilmed et udvidet hovednet, som dækker mere, end hvad der i første omgang blev defineret på baggrund af den fastlagte minimumsstandard og uden større meromkostninger i drift. På baggrund af kommunens eget ambitionsniveau ønskede Syddjurs Kommune fx selv at investere i hovednettet med en bedre forbindelse mellem Rønde og Knebel. At det har kunnet lykkes, skyldes bl.a., at der i forslaget er arbejdet med nye løsninger på transportbehovene. Det indebærer bl.a. ændringer for lokalruter, nye tilbringerruter til knudepunkterne i hovednettet, nye uddannelsesruter og indsættelse af Flexbusture på afgang med få kunder. Derudover har kommunerne selv været med til at udpege de knudepunkter, som har en særlig strategisk betydning for Djursland ift. at kunne kombinere forskellige transportformer, herunder sammenhængen i og med den kollektive trafik.



Ill. 22.1: På kortet ses det foreslåede hovednet på Djursland. Sammenlignes kortet med kortet på side 20, er det tydeligt, hvordan der gennem trafikplanen er opnået yderligere udvidelser af hovednettet.

2.5.1 Udvidelse af hovednettet

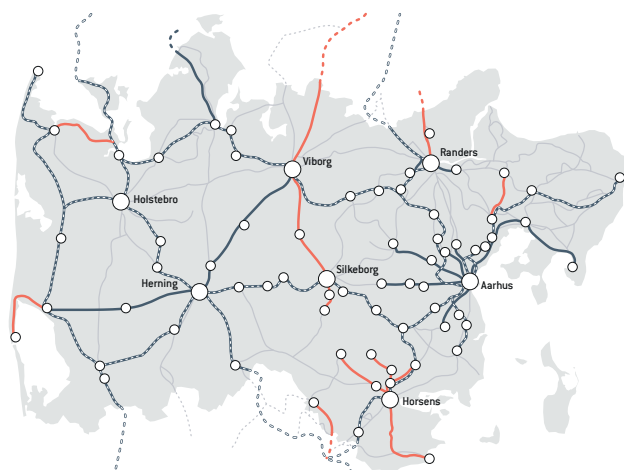
Hovednettet bygges op efter to objektive kriterier om, at alle byer med flere end 2.000 indbyggere skal have en hovednetsforbindelse til den regionshovedby, de er orienteret imod, og at der skal være hovednetsforbindelse internt mellem naboregionshovedbyerne. Dette efterlader imidlertid nogle huller i nettet, og disse huller ønsker Midttrafik at minimere. Hovednettets udstrækning ønskes derfor udvidet, der hvor det ud fra en trafikfaglig vurdering giver bedst mening. Der kan eksempelvis være byer med færre end 2.000 indbyggere, som på anden måde kvalificerer sig til hovednetsbetjening, fx ved at have et højt passagergrundlag eller hvis den pågældende by indgår i en klynge af flere små bysamfund, der tilsammen har et tilstrækkeligt stort indbyggertal. Ligeledes kan bestillernes konkrete ønsker føre til udvidelse af hovednettet. Hovednettet kan da udvides ved at opgradere de pågældende strækninger til serviceniveauet for hovednettet og give betjeningsgaranti for driften.

I trafikplanperioden forventer Midttrafik at indgå i lokale trafikplanprojekter, hvor det vil blive muligt at afdække, om flere strækninger bør opgraderes til hovednetsbetjening.

2.6 Budgetoverslag

I forbindelse med seneste lovændring af Lov om Trafikskelskaber er det blevet et krav, at der udarbejdes et budgetoverslag for det strategiske net. Formålet med dette er at gøre det mere enkelt og gennemskueligt for de 18 kommuner og Region Midtjylland at tilrettelægge den kollektive trafik og den dertilhørende økonomi. Hermed bliver det ligeledes muligt at minimere den usikkerhed, der traditionelt set er forbundet med busdrift, hvor busruter ned eller omlægges med kort varsel.

Budgetoverslaget på næste side viser Midttrafiks estimat for udvidelse af driften på hovednettet til hhv. minimumsbetjening og et tillæg for det mere langsigtede ambitionsniveau. Budgetoverslaget tager kun højde for udvidelse af busdriften på hovednettet, og der indgår således ikke økonomi til øget togdrift. Overslaget er baseret på en gennemgang af, hvor meget der pr. juni 2019 mangler, for at de enkelte strækninger opfylder det ønskede serviceniveau på side 16. På alle strækninger i hovednettet er "huller" i forhold til frekvensmål og driftsdøgn således kortlagt. Omkostningen for udvidelsen til minimumsniveau er beregnet ud fra den variable driftsomkostning, da eksisterende materiel kan bruges til at dække hullerne, som primært ligger mellem myldretiderne samt aften/weekend. For opgradering til halvtimesdrift i myldretid er der derimod regnet med en gennemsnitspris for at afspejle, at udvidelsen nogle steder vil kræve flere driftsbusser. Budgettet er således et overslag, og de faktiske omkostninger kan først fastlægges ved den endelige køreplanlægning.



Ill. 23.1: Kortet viser, hvilke hovednetsstrækninger der i trafikplanperioden skal opgraderes. De strækninger, der ikke er markeret med rød, opfylder allerede serviceniveauet i dag. Hovednetsruter, der overskrider regionsgrænsen, skal afklares i samarbejde med nabotrafikskelskaberne.

Økonomien er beregnet som en isoleret udvidelse af hovednettet, og der er således ikke taget højde for eventuelle omprioritering af ressourcerne.

Illustration 23.1 viser, hvilke ruter der skal opgraderes for at opfylde minimumsstandarden på hovednettet. De hovednetsruter, der ikke er markeret med rød på kortet, opfylder allerede minimumsstandarden for serviceniveau på hovednettet i dag, og her skal betjeningsomfanget således fastholdes.

Serviceudvidelserne på hovednettet skal hovedsagligt finansieres ved en omprioritering af ressourcerne til kollektiv trafik. Der hvor de største rejsestrømme i Midttrafiks område er, prioriteres ressourcerne i hovednetsstrækninger. Er der modsat små eller sporadiske rejsestrømme, prioriteres andre og evt. mere behovsstyrede kørselsordninger. Det er også muligt for kommunerne selv at investere i yderligere udvidelser af hovednettet, som det fx var tilfældet i forslaget for Trafikplan for Djursland. Midttrafik vurderer, at de relativt beskedne meromkostninger til udvidelse af hovednettet kan findes ved omprioriteringer i de områdevis trafikplaner.

Midttrafik forventer, at udvidelserne på hovednettet gradvist vil blive implementeret i planperioden via områdevis trafikplaner. Det muliggør en helhedsorienteret planlægning og prioritering af ressourcerne.

Budgetoverslag - tilskudsbehov (1.000 kr.)

Bestiller	Minimumsstandard			Tillæg for myldretidsbetjening		
	Brutto	35 %	50 %	Brutto	35 %	50 %
Region Midtjylland	2.922	1.900	1.461	3.356	2.182	1.678
Region Syddjylland (Sydtrafik)*	45	29	22	121	79	61
Region Nordjylland (NT)*	147	96	74	131	85	65
Horsens Kommune	451	293	225	1.179	767	590
Silkeborg Kommune	235	153	118	319	207	159
Ringkøbing-Skjern Kommune	85	55	43	638	414	319
I alt	3.885	2.526	1.943	5.744	3.734	2.872

III. 24.1: Budgetoverslaget viser tilskudsbehovet ved implementering af minimumsstandarden og ambitionsniveauet på hovednettet i hhv. bruttotilskud samt tilskudsbehov ved 35 % og 50 % selvfinansiering på strækningerne. Overslaget er fordelt på de bestillere, der forventes at skulle bidrage til opgraderingen af hovednettet. Økonomien er beregnet som en isoleret udvidelse af hovednetsstrækningerne, og der er således ikke taget højde for eventuelle omprioriteringer af ressourcerne i de områdevisse trafikplaner. *Regionsoverskridende hovednetsstrækninger skal afklares i samarbejde med naboregioner og -trafikselskaber.



EI EXTRA FIK

MINDRE BYER OG LANDDISTRIKTER

Der skal være et tilbud om transport til alle borgere, uanset om de bor i store eller små byer eller på landet. Udfordringerne er vidt forskellige på tværs af Midttrafiks område. Det er derfor nødvendigt at differentiere i de produkter, der tilbydes, så de passer til aktuelle behov og lokale ambitioner. Samtidig er det vigtigt, at der sikres en fornuftig ressourceudnyttelse, både af hensyn til økonomi og miljø.

3.1. Baggrund

Udenfor de større byer er der særlige udfordringer forbundet med at drive kollektiv trafik, og intet peger på, at disse udfordringer vil blive mindre i de kommende år. Det er særligt udvikling i demografi og et øget bilejerskab, der gør det vanskeligt at opretholde en attraktiv og brugbar kollektiv trafikbetjening i landdistrikterne. I trafikplanperioden vil Midttrafik derfor have et særligt fokus på kollektiv trafik i mindre byer og landdistrikter og på, hvordan tilbuddene tilpasses og udvikles netop her.

De demografiske fremskrivninger i afsnit 1.2.3 peger på en fortsat affolkning af landdistrikterne, særligt af de unge, som er den kollektive trafiks største kundegruppe. Det betyder, at efterspørgslen på kollektiv trafik falder, og at der fremover vil være endnu flere områder, hvor almindelige rutebusser med faste køreplaner vil betyde mange afgangene med ganske få eller ingen kunder.

Gennem de senere år har mange borgere oplevet, at den ordinære kollektive trafik gradvist er blevet reduceret, så den man-

ge steder i dag næsten udelukkende består af skolebuskørsel. Eksempelvis er det samlede antal køreplantimer på lokalruter og kommunale skolebusruter fra 2011-2017 faldet med 16 % i Ikast-Brande Kommune og 21 % i Syddjurs Kommune.

Skoleruter er tilpasset de enkelte skoleelevers behov og har som regel kun få, daglige afgangene. Det betyder, at ruterne ikke kan dække borgernes transportbehov til fx indkøb, besøg eller fritidsinteresser, hvilket harmonerer dårligt med mange kommuners ønske om at udvikle og fastholde bosætning i landdistrikterne.

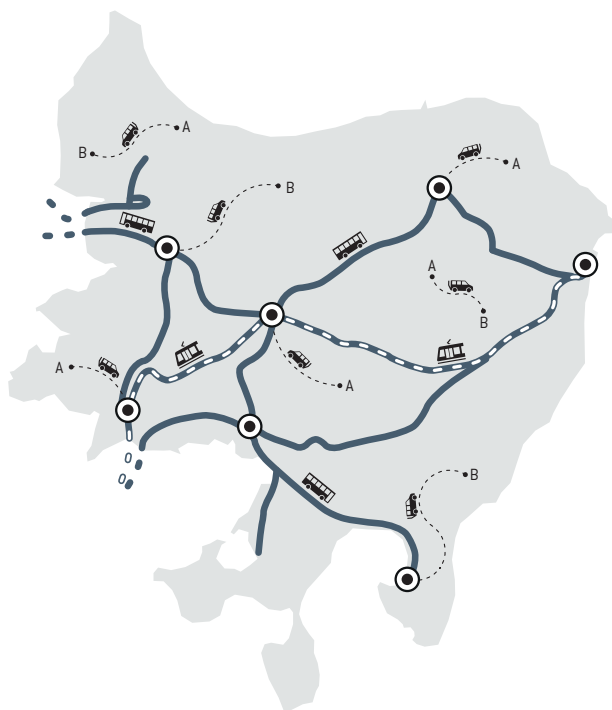
Efterhånden som antallet af kunder i landdistrikterne bliver mindre, efterspørger kommunerne og regionen i stigende grad et tilbud, der økonomisk og miljømæssigt kan være et bedre alternativ til traditionel buskørsel. Midttrafik tilbyder i dag tre fleksible og behovsstyrede kørselsordninger under Flextrafik. Der er fortsat behov for at udbrede og udvikle disse tilbud, så de i højere grad kan imødekomme kundernes og bestillerens behov, særligt i mindre byer og landdistrikter.

3.2 Formål

I denne trafikplan sættes der fokus på mindre byer og landdistrikter. Formålet er at gøre op med den gradvise afvikling af kollektiv trafik til fordel for en mere bevidst prioritering af ressourcerne i disse områder. Skal afviklingen af den kollektive trafik vendes, er det nødvendigt at omprioritere ressourcerne og gentænke den måde, hvorpå de forskellige områder betjenes.

Når det midtjyske hovednet implementeres, vil det fungere som en stærk ryggrad i den kollektive trafik. Hovednettet vil styrke tilbuddet om kollektiv trafik der, hvor de største rejsestrømme er, og ressourcerne i bustrafikken vil blive fokuseret der, hvor der er flest, der rejser. Dette vil forbedre mobiliteten for de borgere, der bor langs hovednettet og give dem en garanti om stabil kollektiv trafik.

Hovednettet forbinder de større byer og betjener samtidig mindre byer og landdistrikter undervejs. Der er også områder i Midttrafik's område, der ikke direkte har hovednetsbetjening. Et vigtigt mål for planlægningen af den kollektiv trafik i mindre byer og landdistrikter er derfor at gentænke det kollektive trafiknet, så hovednettets ressourcer udnyttes bedst muligt, og så det sikres, at flest muligt får adgang til hovednettets forbedrede mobilitet. De områder, der ikke har hovednetsbetjening, skal tilbydes opkobling til nettet, enten ved en koordinering med den øvrige kollektive trafik eller vha. Midttrafik's tilbud om Flextrafik.



Ill. 26.1: Illustrationen viser, hvordan Plustur kan bringe kunderne hhv. til og fra knudepunkter på det midtjyske hovednet (her vist på Djursland), og hvordan Flextur modsat fungerer som kørsel fra A til B uafhængigt af den ordinære, kollektive trafik.

3.3 Kollektiv trafik i landdistrikterne

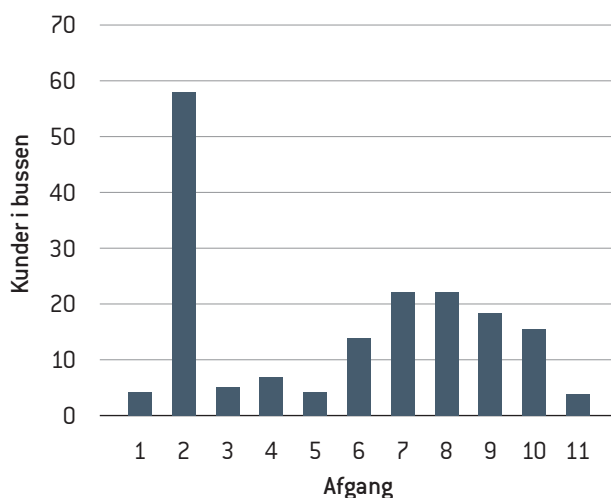
Den kollektive trafikbetjening i mindre byer og landdistrikter består i dag, og vil også i den kommende planperiode bestå, af fast buskørsel kombineret med et tilbud om Flextrafik, der hvor der ikke er basis for ordinære busruter. Herudover ses der i disse områder en stigende interesse for andre mobilitetsprodukter - produkter, som ikke nødvendigvis administreres af Midttrafik, men som Midttrafik's egne kørselstilbud ønskes koordineret med.

3.3.1 Fast buskørsel

I landdistrikterne vil der fortsat være rejsestrømme, hvor det vil være økonomisk og miljømæssigt fornuftigt at tilbyde kollektiv trafik med større busser og faste køreplaner, fx ved transport af skoleelever og uddannelsessøgende. Særligt om morgenen og eftermiddagen på skoledage er der et stort transportbehov i landdistrikterne. Dette er eksemplificeret i illustration 26.2, der viser den maksimale belastning på rute 26 mellem Holstebro og Skjern. Her er det tydeligt, at den faste buskørsel løser et vigtigt, lokalt transportbehov.

Den faste buskørsel i landdistrikterne kan ligeledes fungere som tilbringertrafik til det midtjyske hovednet, og her er det vigtigt, at ruterne er indbyrdes koordinerede, så kørslen hænger sammen.

I trafikplanperioden vil Midttrafik tilbyde de kørselstilbud, der eksisterer i dag, og vejlede de enkelte kommuner i, hvilket eller hvilke tilbud der med fordel kan bruges i mindre byer og landdistrikter ud fra kommunernes individuelle behov og ønsker til serviceniveau.



Ill. 26.2: Tabellen viser den maksimale belastning i et gennemsnit over skoledage (13. august - 12. oktober 2018) på rute 26 mellem Holstebro og Skjern. Som det ses, svinger belastningen meget over dagen.

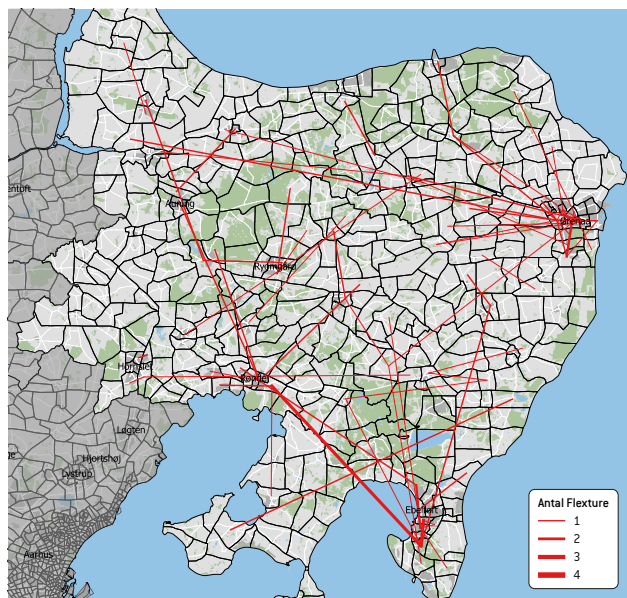
3.3.2 Flextrafik

Midttrafik har i dag tre, fleksible og behovsstyrede kørselstilbud: Flextur, Flexbus og Plustur. Disse tilbud er særligt velegnede på strækninger eller tidspunkter, hvor der ikke er basis for almindelig fast rutekørsel med bus. Principperne for de tre Flextrafiktilbud er beskrevet på næste side.

Fælles for de tre Flextrafiktilbud er, at turene kun køres, hvis de bestilles, og at kørslen udføres i mindre køretøjer, taxi eller liftbus, der i forvejen administreres af Midttrafik. Tilbuddene er indbyrdes koordinerede med hinanden og med andre kørsler, såsom patientbefordring og handicapkørsel, ligesom der kan være flere kunder med på en tur. Dette betyder, at der opnås en god udnyttelse af den samlede vognpark, og at kørselsomkostningerne tilpasses de reelle behov.

Der er dog en række forskelle på produkterne, herunder bestilling, betaling og pris, som kan gøre det vanskeligt for kunderne at forstå de forskellige tilbud. Der er således fortsat behov for at videreudvikle de tre Flextrafikprodukter, og Midttrafik vil bl.a. arbejde mod en ensartning af bestilling- og betalingsmetode, så kunderne fremadrettet vil have lettere ved at forstå og tilgå Midttrafiks Flextrafikprodukter digitalt.

I 2017 udførtes der i alt ca. 13.200 Flexbusture og ca. 143.700 Flexture i Midttrafiks område.



Ill. 27.1: Illustrationen viser et eksempel på, hvordan Flextur supplerer den ordinære kollektive trafik på én gennemsnitlig hverdag (10. oktober 2018) på Djursland. Der er foretaget i alt 108 Flexiture den pågældende dag.

Behovsstyrede kørselsordninger i Midttrafik

Flextur

Flextur er Midttrafiks tilbud om kørsel fra kantsten til kantsten i tidsrummet 6.00-24.00 alle dage (undtagen 24. og 31. dec.). Flextur tilbydes i hele Midttrafiks område, men er tilpasset de enkelte kommuners ønsker til serviceniveau, fx ift. egenbetaling (4, 7 eller 14 kr./km) og betjeningstidsrum. Den enkelte kommune kan desuden sætte geografiske begrænsninger, så Flextur ikke konkurrerer med anden kollektiv trafik eller taxikørsel. Flextur kan bestilles via app, online eller telefonisk.

I trafikplanperioden ventes efterspørgslen på Flextur at stige. Dette har været tendensen siden lanceringen i 2009, og siden 2010 er antallet af ture tidoblet.

Flexbus

Flexbus er et tilbud om busbetjening på strækninger og tidspunkter, hvor bussen sjældent bruges, og hvor fast rutekørsel betyder afgange med få eller ingen kunder. Flexbus kan både bruges som erstatning for ordinære busafgange og som supplement hertil, hvilket vil være en serviceudvidelse af den pågældende køreplan. Med Flexbus tilbydes kørsel efter en fast køreplan og på en fast strækning, men kørslen udføres kun, hvis den bestilles. Flexbus kan i dag kun bestilles på telefon (forventet på Rejseplanen fra 2019), og i modsætning til Flextur køres Flexbus til almindelige kollektive trafiktakster.

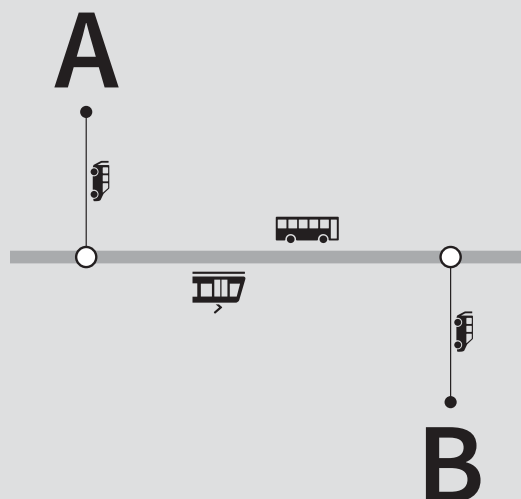
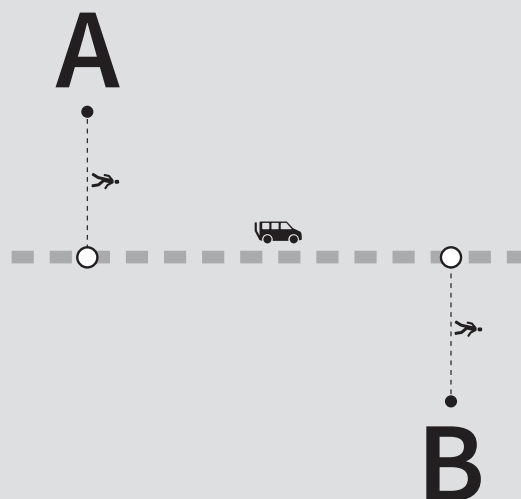
Flexbus blev introduceret i 2017 og er hurtigt blevet et udbredt produkt i Midttrafiks område. I 2017 var der i alt 45 strækninger, der var berørt af Flexbus; enten rene Flexbusruter eller ruter med Flexbusture som supplement til den ordinære køreplan. I trafikplanperioden forventes udbredelsen af Flexbus at stige kraftigt.

Plustur

Plustur er et tilbud om kørsel mellem en adresse og et knudepunkt på det midtjyske hovednet. Borgeren får et tilbud om én sammenhængende rejse fra A til B, hvor Plusturen kan udgøre den første og/eller sidste del af rejsen. Særligt borgere i landdistrikterne vil opleve, at dette vil lette adgangen til den kollektive trafik på hovednettet.

Plustur kan kun bestilles gennem Rejseplanen, og prisen er pt. 20 kr./person, hvilket svarer til en 2-zoners voksenkontantbillet.

Plustur er Midttrafiks seneste tilbud om behovsstyret kørsel. Det første pilotforsøg blev igangsat i Lemvig Kommune i efteråret 2018. I løbet af planperioden vil produktet blive evalueret og herefter evt. tilbudt de øvrige, midtjyske kommuner.



Eksempler på anvendelse af Midttrafiks Flextrafik

Flextur i Ringkøbing-Skjern Kommune

I 2012 gennemgik Ringkøbing-Skjern Kommune deres kollektive trafik og opsatte nye servicemål herfor. Målet med projektet var at effektivisere den kommunale skolebuskørsel og at styrke lokalruterne, så de bedre kunne udgøre et reelt tilbud om kollektiv trafik. Yderligere ønskede kommunen at nedsætte egenbetalingen på Flextur, dels for at kompensere for nedlagt kørsel og dels for at skabe et bedre tilbud om transport til alle. Målene for planlægningen var:

- At få færre busser med flere køreplantimer og hermed få bedre priser ved licitation
- At hver bus på de lokale ruter skulle køre mindst 1.000 køreplantimer pr. år
- At undgå parallelkørsel
- At ensarte tilbuddet og antallet af ture på lokalruterne til to kørsler om morgenen og tre/fire kørsler om eftermiddagen
- At tilbyde Flextur til nedsat pris
- At få uddannelsessteder, folkeskoler og friskoler til at tilpasse ringetider i forhold til køreplanerne

I samarbejde med skoler og uddannelsesinstitutioner blev ringetider ændret og kørslen omlagt. Resultatet blev, at antallet af kommunale skoleruter blev reduceret fra 20 til 14 ruter, der blev oprettet en ny lokalrute, og seks kontraktbusser kunne spares væk. Køreplantimetallet på de kommunale skoleruter faldt, men der skete en tilsvarende stigning på lokalruterne.

En del af de besparelser, der blev fundet ved effektivisering af skolekørslen, blev anvendt til nedsat egenbetaling på Flextur, gratis internet i alle busser samt forbedringer af stoppesteder.

Flexbus i Randers Kommune

Randers Kommune og Midttrafik har i perioden 1. april – 30. september 2018 gennemført et forsøg med Flexbus. I forsøget blev der indsat en række Flexbusture om aftenen og i weekenden på to ruter, dels som erstatning for dårligt benyttede afgang og dels som en serviceudvidelse, hvor nye Flexbusture blev indsat som supplement til den ordinære køreplan.

På rute 230 mellem Fårup og Randers blev der indsat nye Flexbusture som supplement til busbetjeningen, og på rute 237 mellem Hadsund og Randers blev tre ordinære busafgange om søndagen erstattet af otte Flexbusafgange. Derudover

blev der indsat Flexbusture om aftenen fra mandag til lørdag.

I forsøgsperioden blev der foretaget i alt 182 rejser på rute 230 og 495 rejser på rute 237. Rejserne blev i overvejende grad foretaget på søn- og helligdage.

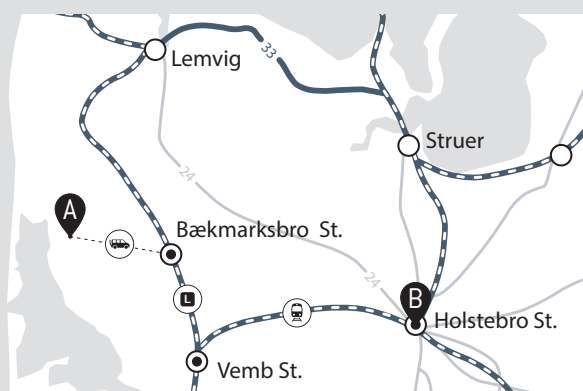
Forsøget var nogenlunde udgiftsneutralt for Randers Kommune, og resultatet var dermed en udvidelse af det samlede antal afgang på begge ruter indenfor den samme økonomiske ramme.

Plustur i Lemvig Kommune

I Lemvig Kommune er Plustur bygget op omkring knudepunkter på tre eksisterende større trafikforbindelser; Lemvigbanen mellem Thyborøn og Vemb, rute 24 mellem Lemvig og Holstebro samt rute 33 mellem Lemvig og Struer.

Borgere, som ønsker at foretage en rejse, og som bor mere end 1 km væk fra en af disse tre strækninger, vil ved en søgning på Rejseplanen få tilbudt en Plustur mellem adressen og det nærmeste knudepunkt, hvor der skal skiftes mellem Plusturen og den faste kørsel med kollektiv trafik.

Med Plusturskonceptet øges vigtigheden af de ventefaciliteter, der findes i knudepunkterne. Ved tilrettelæggelsen af tilbuddet i Lemvig Kommune er der blevet foretaget en vurdering af de enkelte knudepunkter for at sikre, at der findes gode faciliteter, der minimerer generne ved en eventuel ventetid. Dette har medført, at en række knudepunkter er blevet opgraderet.



Ill. 28.1: Illustrationen viser et eksempel på en samlet rejse fra A til B, hvor Plustur fungerer som tilbringer til et knudepunkt på hovednettet i Lemvig Kommune.

3.4 Andre transporttilbud i landdistrikterne

I erkendelse af, at traditionel kollektiv trafik har nogle begrænsninger og ikke kan løse alle transportbehov i tyndtbefolkede områder, ses der en stigende interesse hos kunder og bestillere for også at implementere andre mobilitetsprodukter, fx samkørselsordninger og deleøkonomiske transportmidler.

3.4.1 Samkørsel

Samkørsel er ikke et nyt fænomen. Traditionelt set har samkørsel eksisteret som fx kollegakørsel eller familiekørsel, og den dag i dag foregår der stadig en stor del uformel samkørsel i mindre byer og på landet. Denne type samkørsel koordineres typisk i lokalt regi og foregår oftest mellem personer, der kender hinanden privat. Særligt unge benytter ofte sociale medier til at koordinere denne type kørsel.

Samkørselstjenester, som fx GoMore, tilbyder en organiseret form for samkørsel, hvor private bilister medtager andre rejsende, som de ikke nødvendigvis har nogen personlig relation til, mod deling af kørselsudgifterne. Erfaringer fra GoMore viser dog, at denne type samkørsel i dag primært sker mellem landets store byer og i mindre omfang på korte ture internt i byerne eller i landdistrikterne.

Ifølge Ekspertgruppen Mobilitet for Fremtiden udgør organiseret samkørsel gennem GoMore mindre end 1/100 % af den samlede transport. I samme rapport fremgår det, at andelen af kollegasamkørsel er faldet fra 5 % af den samlede persontransport i bil i 2006 til 3 % i 2016 (kilde: Ekspertgruppen, Mobilitet for Fremtiden, 2018). Det betyder imidlertid ikke, at samkørsel er uvæsentligt i landdistrikterne. Samkørsel kan være med til at skabe mobilitet for den enkelte borger. Med et større udbud af ture kan det givetvis gøre det mere attraktivt at benytte samkørselstjenester, også på kortere ture i mindre byer og landdistrikter. I trafikplanperioden vil Midttrafik, i samarbejde med kommunerne, støtte forsøg med og udbredelse af samkørsel i landdistrikterne.

3.4.2 Deleøkonomiske transportmidler

Deleøkonomiske transportmidler, herunder delebiler og delecykler (evt. el), har indtil nu særligt haft sit udspring i de større byer. Det må forventes, at sådanne koncepter også i højere grad vil blive udbredt til mindre byer og landdistrikter. Allerede i dag ses flere forsøg med delebiler eller debusser i mindre byer i landdistrikterne, og sådanne ordninger kan potentielt forbedre borgernes mobilitet. Ifølge Ekspertgruppen Mobilitet for Fremtiden udgør delebiler dog kun 0,02 % af det samlede biltrafikarbejde i dag. Gruppen peger også på udfordringer for debilsordningerne, primært at brugen af debilsordningen forudsætter, at brugeren har kørekort (kilde: Ekspertgruppen, Mobilitet for Fremtiden, 2018).

Der ses desuden et potentiale i udbredelsen af elcykler i mindre byer og landdistrikter. Elcykler øger borgernes aktionsradius i forhold til en almindelig cykel. Herved kan elcykler være et oplagt transportmiddel mellem områderne i landdistrikterne eller som tilbringertransport til knudepunkterne på det midtjyske hovednet.

3.4.3 Andre trends

I trafikplanens indledning, afsnit 1.2.4, er der nævnt nogle trends, der vil have betydning for udviklingen af den kollektive trafik i mindre byer og landdistrikter i fremtiden, herunder MaaS og selvkørende biler og busser.

Det forventes, at der vil ske en betydelig udvikling af MaaS på Rejseplanen i løbet af trafikplanperioden, hvilket bl.a. er interessant ift. transportmulighederne i landdistrikterne. Betydningen af en MaaS-løsning i landdistrikterne vil dog afhænge af, hvilke transporttilbud der indgår i løsningen, og i hvor stort et omfang de udbygdes.

Selvkørende teknologi kan potentielt få stor betydning for mobiliteten i mindre byer og landdistrikter i fremtiden. Særligt borgere uden kørekort, unge og ældre, har i dag store mobilitetsudfordringer i landdistrikterne. Her kan selvkørende teknologi gøre en stor forskel. Udbredelsen af selvkørende biler og busser forventes dog at ligge langt ude i fremtiden og forventes først at komme i tætbebyggede områder i byerne, for senere at blive udbredt til landdistrikterne.

Ekspertgruppen Mobilitet for Fremtiden opdeler udviklingen af selvkørende køretøjer i fem niveauer. Det er først i udviklingen fra niveau 4 til niveau 5, at føreren af køretøjet helt kan undværes, hvilket især vil gøre en stor forskel for borgere uden kørekort. Der er mange forhold, der spiller ind ift., hvornår niveau 5 køretøjer vil komme på gaden i Danmark. Allerede i dag bliver de første førerløse taxier testet i større byer i USA, og flere bilproducenter investerer massivt i teknologien. Ekspertgruppen mener, at selvkørende køretøjer tidligst vil være på gaden i Danmark i 2025, og at de først rigtigt vil vinde markedsandele i 2045. De første områder, hvor niveau 5 køretøjer forventes implementeret, forventes at være inden for taxi- og busbranchen, hvor lønudgifterne til chaufførerne i dag udgør en væsentlig del af omkostningen.

Midttrafik vil i trafikplanperioden følge udviklingen i disse tilbud og vejlede kommunerne ift. betjening af landdistrikterne. Midttrafik er åben for at samarbejde med private aktører, som tilbyder andre transportformer, således at borgerne får et større, samlet udbud af kørselsløsninger og dermed en større mobilitet.

3.5 Mål i trafikplanperioden

Den kollektive trafik i mindre byer og landdistrikter ændrer i disse år karakter fra fast kørsel med større busser til mere behovsstyret kørsel. Denne udvikling forventes at fortsætte i trafikplanperioden, hvor bl.a. implementeringen af det midtjyske hovednet betyder, at der mange steder må foretages en omprioritering af ressourcerne.

Når det midtjyske hovednet bliver udrullet skal det ske gennem en sammenhængende planlægning, hvor forskellige former for regional og lokal kollektiv trafik sammentænkes og optimeres. Det kan fx ske gennem områdevisse trafikplaner som Trafikplan for Djursland [se s. 22].

I trafikplanperioden ønsker Midttrafik fortsat at udbrede og udvikle Flextrafiktilbudene og, som en del af Midttrafiks Strategiplan 2017, at fremme digitaliseringen af produkterne yderligere. Tilbuddene skal være nemmere for kunderne at forstå og tilgå, og de forskellige bestillings- og betalingsmetoder skal derfor ensrettes yderligere. Midttrafik vil først og fremmest satse på egne produkter i forbindelse med betjening af mindre byer og landdistrikter, men vil samtidig følge udviklingen hos andre mobilitetsudbydere nøje og være åben over for et eventuelt samarbejde. Midttrafiks strategi herfor er beskrevet nærmere i Midttrafiks Mobilitetspolitik 2018.



BYBUSBYER

Bybuskørsel planlægges typisk ud fra en kombination af to hovedformål, dels at sikre bred tilgængelighed til produktet og dels at sikre et produkt, der kan konkurrere med privatbilisme i de større byer. I takt med den stigende biltrafik i byerne er særligt det sidstnævnte formål højaktuelt.

4.1 Baggrund

Udover Aarhus (som behandles særskilt i kapitel 5) er der i Midt-trafiks område en række byer med større eller mindre grad af bybuskørsel. Således har Randers, Horsens, Silkeborg, Herning, Viborg og Holstebro egentlige bybusnet, mens flere mindre byer har enkelte bybuslinjer. De forhold, der gør sig gældende i bybusbyerne, er i store træk også gældende i Aarhusområdet. Derfor kan de værktøjer, der anvises i kapitel 5 "Kollektiv trafik i Aarhusområdet", med fordel også anvendes i andre bybusbyer.

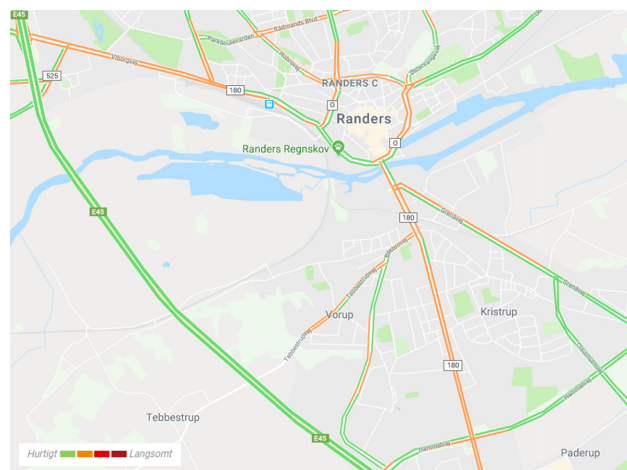
Bybusserne adskiller sig fra den øvrige kollektive trafik ved at køre internt i de større byer, hvor tætheden af rejsemål og transportbehovet ofte er højt nok til at understøtte et solidt kollektivt trafiktilbud.

4.1.1 Stigende trængsel

Ifølge transportvaneundersøgelsen, se afsnit 1.2.2, udføres 90 % af transportarbejdet i de seks bybuskommuner i dag med bil. Med forventninger om øget vækst i byerne de kommende år vil biltrafikken stige parallelt, hvis ikke transportmiddelvalget ændres.

Selvom teknologiske forbedringer løbende gør biltrafikken grønnere, vil en stigning i biltrafikken alt andet lige medføre konsekvenser for byerne. I det omfang vejkapaciteten ikke kan følge med væksten, vil byerne opleve øget trængsel i myldretiderne. Samtidig optager bilerne plads i byrummet til parkering og vejareal, mens lokalmiljøet belastes mere, jo flere biler der kører på vejene.

Det høje og stigende transportbehov i byerne betyder også, at bybuslinjerne har et markedsgrundlag, der kan retfærdiggøre en kvalitet, hvor de ikke blot sikrer en bred minimumsmobilitet for



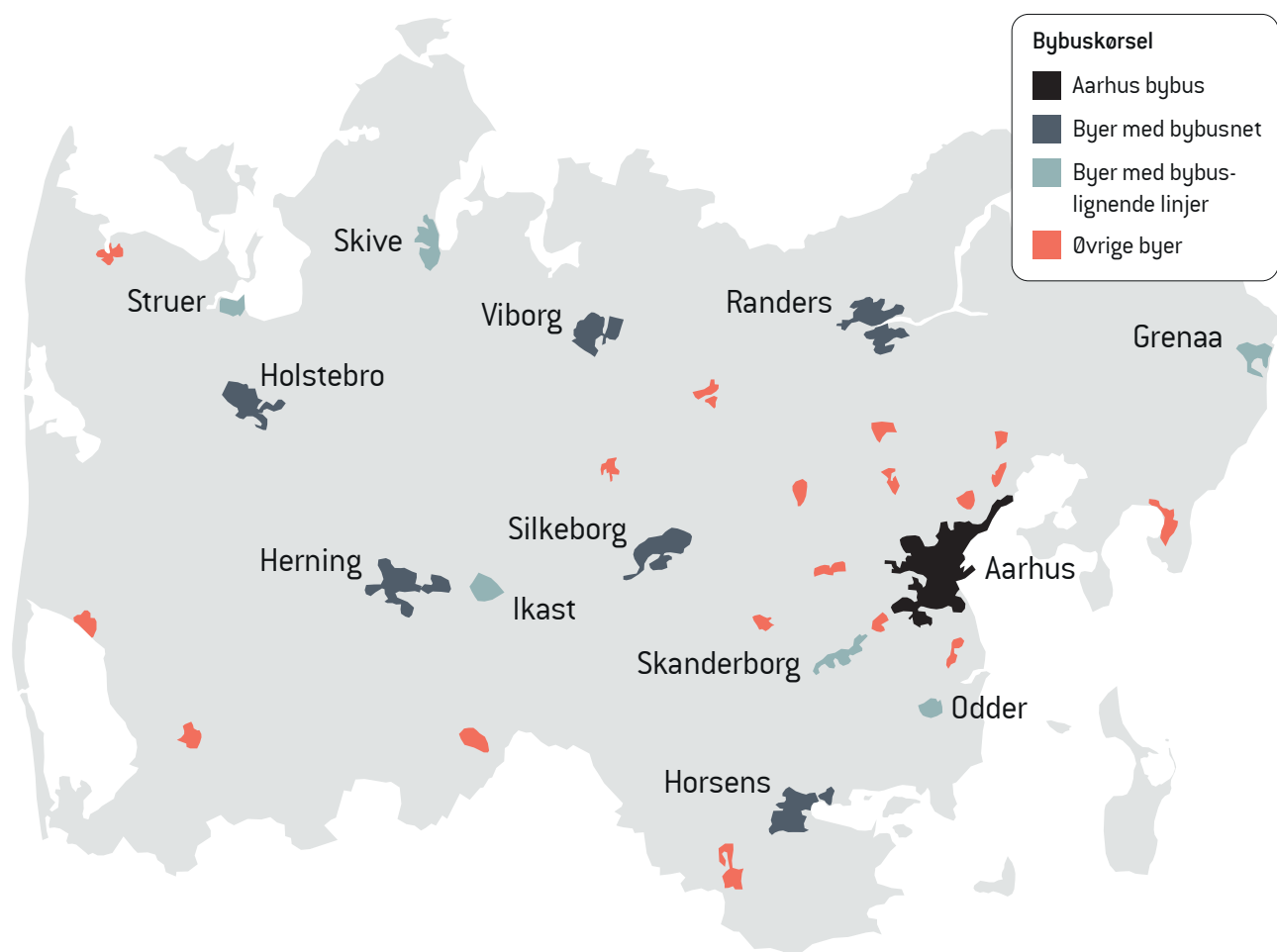
Ill. 33.1: Kortet viser et eksempel på trængsel på indfaldsvejene i Randers fra Google Traffic for en gennemsnitlig hverdag kl. 8.00. Vækst i biltrafikken i byerne vil øge trængslen, medmindre vejene udvides eller transportmiddelvalget ændres.

byens borgere, men hvor de også kan være et reelt alternativ til bil. Styrkes bustrafikken, kan den blive et værktøj til at reducere biltrafikken og dermed konsekvenserne af bl.a. trængsel.

Trængsel er ikke blot et problem for biltrafikken, men er samtidig med til at forsinke busserne og dermed forringe kvaliteten af transporttilbuddet. Skal bussen effektivt kunne tiltrække flere kunder, er det centralt, at bussen ikke hænger fast i de samme køer som bilerne. Dette adresseres derfor som et særskilt hovedtema i trafikplanens kapitel 6 "Fremkommelighed".

4.1.2 Bybussernes rolle

Bybusserne dækker i dag en begrænset del af den samlede transport, hvilket fremgår af en analyse af bussens markedsandele i de seks større bybuskommuner Randers, Horsens, Silkeborg, Herning, Holstebro og Viborg, se afsnit 1.2.2. Her fylder bus



Ill. 34.1: Kortet viser hvilke byer, der har egentlige bybusnet og hvilke, der har bybuslignende linjer.

	Randers	Horsens	Herning	Silkeborg	Viborg	Holstebro
Indbyggertal:	62.700	58.600	44.600	43.300	40.600	36.200
Køreplantimer pr. år:	78.900	51.400	43.200	57.600	41.400	22.600
Påstigninger pr. år:	3.284.000	1.590.000	1.054.000	1.295.000	1.046.000	387.000
Bruttoudgift (mio. kr.) pr. år:	56,9	33,2	26,6	35,2	24,9	13,3
Nettoudgift (mio. kr.) pr. år:	36,0	19,2	15,2	19,5	16,8	8,8
Køreplantimer pr. indbygger pr. år:	1,3	0,9	1,0	1,3	1,0	0,6
Påstigninger pr. indbygger pr. år:	52	27	24	30	26	11
Påstigninger pr. køreplantime:	42	31	24	22	25	17

Ill. 34.2: Skemaet viser nøgletal for bybusnet (ekskl. Aarhus bybus) i Midttrafiks område. Bemærk at bybussystemerne opererer under forskellige vilkår, og at bl.a. samspil med det øvrige busnet kan være afgørende for passagertal og driftsbehov. Derfor kan systemerne ikke nødvendigvis sammenlignes direkte. Passagertallene er opgjort som påstigninger, og tallet siger derfor ikke noget om, hvor lange de enkelte rejser er.

kun ca. 2 % af samtlige ture og personkilometer i kommunerne mod 7 % i Aarhus Kommune til sammenligning. Dette skal ses i lyset af, at disse kommuner også geografisk er ganske store og ud over selve hovedbyen også dækker mere landlige områder. Selvom den samlede kollektive trafikandel i kommunen er lav, kan busserne godt have en større andel lokalt – fx på indfaldsvejene i de enkelte byer. Dermed kan kollektiv trafik spille en væsentlig rolle i at begrænse trængslen lokalt, selvom den kollektive trafiks andel samlet set er begrænset.

Det ses eksempelvis ved et nærmere kig på trafikken over Randers Bro, der udgør en af flaskehalsene for transportsystemet i Randers, og hvor bilkøer dagligt skaber forsinkelse. Her passerer dagligt ca. 31.800 personbiler, mens ca. 7.900 personer kører over broen i bus. Hvis alle buskunderne i stedet kørte i egen bil, ville det svare til en forøgelse af biltrafikken med 25 %. Busserne spiller dermed en vigtig rolle i den lokale trafikafvikling på trods af en lav, samlet kollektiv trafikandel i kommunen.

4.2 Formål

Skal bybusserne spille en større rolle i at løse fremtidens trafikale problemer, er det vigtigt at prioritere, hvilke formål der vejer tungest i den kollektive transportpolitik. Dette er en central præmis for at kunne udvikle og optimere busnettet i den ønskede retning. Der er groft sagt tale om to mulige hovedformål, der kan ses som yderpunkter for den kollektive trafik i byerne:

- At sikre bred tilgængelighed i byerne med kort gangafstand til bussen for flest muligt rejsende uden adgang til bil.
- At sikre et markedsorienteret bustilbud, der er hurtigt og hyppigt nok til at konkurrere med biltrafikken og dermed aflaste vejnettet.

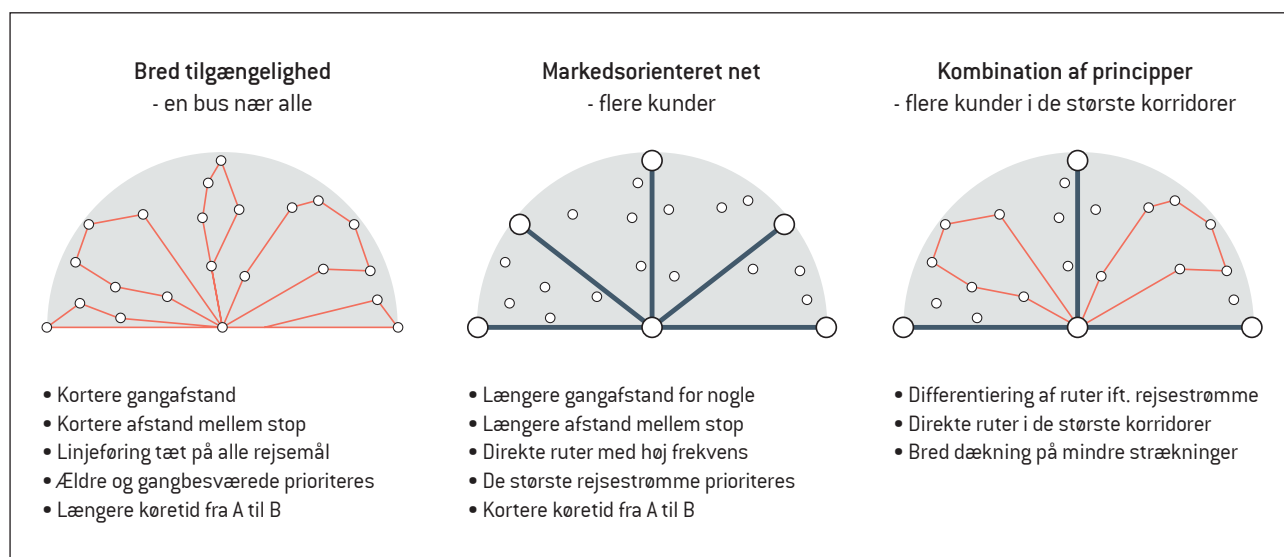
De fleste bybusnet har elementer af begge formål. Det gælder om lokalt at fastlægge, hvordan balancen skal være mellem de to for at opnå det ønskede transportsystem. Ønsker en kommune flere kunder, må virkemidlerne for det markedsorienterede net prioriteres, der hvor de største rejsestrømme er. Dette kan ske ved enten at afsætte flere ressourcer til kollektiv trafikdrift eller ved at nedprioritere den brede tilgængelighed til fordel for det markedsorienterede net.

Erfaringer fra en række sammenlignelige byer (bl.a. A-busserne i Aarhus og bybusomlægninger i en række sjællandske købstæder) peger på, at et øget fokus på direkte og hurtige linjer med hyppig drift er nødvendigt, hvis bussen skal tage markedsandele fra bilen. Dette opnås typisk ved at samle ressourcerne på færre, mere direkte linjer, som til gengæld er hurtigere og har højere frekvens. Prisen er til gengæld, at nogle borgere får længere til nærmeste stoppested.

Det er Midttrafiks vurdering, at de fleste af bybussystemerne i Midttrafiks område i dag hovedsagligt tilgodeser den brede tilgængelighed frem for det markedsorienterede net. Ønsker en kommune at tiltrække flere kunder til bybusserne, anbefaler Midttrafik derfor, at virkemidlerne for det markedsorienterede net prioriteres højere.

4.3 Værktøjer til udvikling af bybussystemer

Midttrafik støtter kommunerne i planlægningen af deres bybusnet, uanset om de ønsker, at nettet skal styrke den brede tilgængelighed og reducere gangafstanden til stoppestedet for flest muligt, eller om de ønsker at udvikle mere effektive bussystemer, der kan tilbyde et reelt alternativ til biltrafikken. Værktøjerne til at understøtte de to målsætninger er naturligvis forskellige, men



Ill. 35.1: I boksen illustreres de to yderprincipper for bybusbetjening samt en kombination af de to. De fleste bybusnet indeholder elementer fra begge principper. Ønskes flere kunder, kræver det øget vægt på det markedsorienterede tilbud – noget der kan give længere gangafstand for nogle, men samtidig styrker produktet, der hvor bussen kører.

i den praktiske planlægning vil alle principper skulle adresseres for at sikre den rette balance i den kollektive trafik.

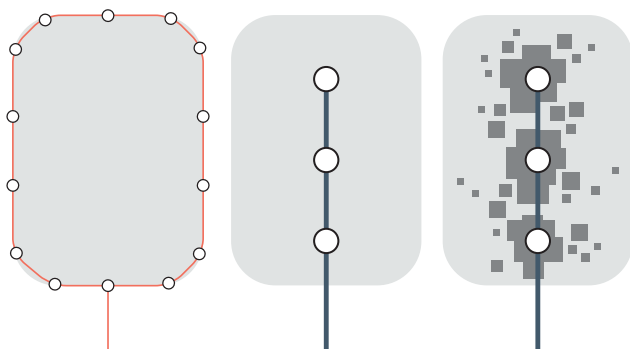
4.3.1 Sammenhæng med byudvikling

Uanset målsætning for den kollektive trafik er det vigtigt, at bybusbetjeningen sammentænkes med konkrete byudviklings- og byomdannelsesplaner. En byomdannelse, der fx sker som fortætning langs eksisterende hovedtracéer, er transportmæssigt idéel, fordi det understøtter brugen af et eksisterende tilbud uden behov for nye linjer. Det ses bl.a. i byomdannelsesprojektet for Viborg Baneby, hvor der arbejdes med fortætning af et område omkring Viborg Station.

I udviklingen af nye byområder uden eksisterende kollektiv trafikbetjening er det vigtigt at overveje, hvordan området skal bybusbetjenes, inden planlægningen ligger fast. Det er således vigtigt, at vejinfrastrukturen tilgodeser kollektiv trafik med direkte linjeføring og stoppesteder, der giver central betjening af området, og at der arbejdes med fortætning omkring busforbindelserne. Hvis nye områder planlægges, så de hindrer eller vanskeliggør busbetjening af de centrale dele, kan det give konsekvenser som fx:

- Behov for omvejskørsel på eksisterende linjer til gene for nuværende kunder.
- Behov for grendelingen af eksisterende linjer, som vil komplicere nettet og reducere servicen for eksisterende kunder.
- Betjening fra udkanten af området med lange gangafstande og høje driftsudgifter til følge.
- Behov for ombygning af vejinfrastrukturen.

En planlægning, der tilrettelægges efter en god, direkte betjening af de nye byområder, kan således have store økonomiske og servicemæssige gevinster.



Ill. 36.1: I udviklingen af nye byområder bør den kollektive trafik tænkes ind fra start, så randbetjening af området undgås. Kvaliteten af det kollektive trafiktilbud højnes ved en central betjening af området med færre stop. Byfortætning bør som udgangspunkt ske efter stationsnærhedsprincippet.

Viborg Baneby

Viborg Kommune vedtog i 2013 en helhedsplan for Viborg Baneby, hvor et tidligere industriområde syd for Viborg Station bliver omdannet til en ny, blandet bydel med institutioner, erhverv og boliger. I projektet kobles banebyen desuden sammen med den kollektive trafik og en række af Viborgs store destinationer og arbejdspladser, såsom regionshospitalet og Midtbyens Gymnasium.

Byomdannelsen sker som en fortætning af det eksisterende byområde med mulighed for en væsentlig højere udnyttelse end i dag. Planen giver således mulighed for en tredobling af den nuværende tæthed, hvor udnyttelsen er tættest indenfor den stationsnære afstand på 400 m af Viborg Station og langs Indre Ringvej.

For at understøtte brugen af den kollektiv trafik arbejdes der desuden med en reduceret parkeringsnorm i det stationsnære område, og Viborg Baneby er således et eksempel på, hvordan byomdannelse langs en eksisterende transportåre kan understøtte og fremme anvendelsen af den eksisterende kollektive trafik.



Ill. 36.2: Byomdannelsesprojektet for Viborg Baneby kæder en eksisterende transportåre og en række store destinationer og funktioner sammen. Herved øges grundlaget for den kollektive trafik i området.

4.3.2 Prioritering af den brede tilgængelighed

Prioritering af den brede tilgængelighed vil i høj grad ske gennem analyser af dagens net og identifikation af "huller" i dækningen, hvor borgerne har langt til bussen. I den sammenhæng kan det samtidig være relevant at fastlægge vejledende servicemål for, hvor langt borgerne må have til nærmeste stoppested.

Det kan blive både vanskeligt og dyrt at fastsætte og overholde sådanne mål fuldstændigt. Derfor arbejdes der i mange byer med differentierede servicemål for afstand og dækningsgrad (dvs. hvor stor en andel, der skal være dækket) alt efter områdets karakter. Dette ses eksempelvis i Herning, hvor der accepteres en længere afstand og lavere dækningsgrad i spredt bebyggede områder, mens tætbebyggede områder skal have en bedre dækning. Offentlige institutioner, såsom plejecentre og kulturinstitutioner, skal være dækket inden for 200 m for at tilgodese gangbesværede brugere.

Et vigtigt virkemiddel til supplement af servicemål kan være inddragelse af interessenter i planlægningen. Dette kan være med til at kortlægge relationer og målpunkter, der er særligt vigtige at dække eller komme tæt på med kollektiv trafik. Her kan et samarbejde med fx kommunens sundheds- og børne-/ungeafdelinger være relevant, ligesom eksterne aktører, såsom ældre- og handicapororganisationer, kan være aktuelle at inddrage.

4.3.3 Prioritering af det markedsorienterede net

I det omfang bybusbyerne vælger at øge fokus på målsætningen om et markedsorienteret net, har Midttrafik, med erfaring fra en række andre nordiske byområder, udviklet en række planprincipper, som kan hjælpe til at styrke og forenkle nettet og prioritere ressourcerne mod de store rejsestrømme.

Flere af planlægningsprincipperne for ruter på hovednettet, se side 21, går igen og kan ligeledes anvendes til planlægningen af et markedsorienteret bybusnet. Bybusnettet bør være et tilbud, der er let at forstå og anvende, med en enkel og direkte linjeføring, hvor linjevariationer som udgangspunkt undgås. Ressourcerne bør koncentreres i de største rejsestrømme, så der prioriteres færre linjer med højere frekvens. Bybuslinjerne bør, ligesom hovednetsruterne, køre på faste minuttal fremfor i uregelmæssige intervaller, der varierer over dagen.

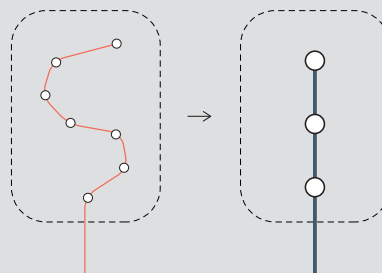
Udover disse principper, som både kan gælde hovednetsruter og bybuslinjer, er der nogle principper, som er særligt aktuelle i bybusplanlægning.

Supplerende planlægningsprincipper i bybusbyer

Der henvises desuden til planlægningsprincipperne for det midtjyske hovednet side 21.

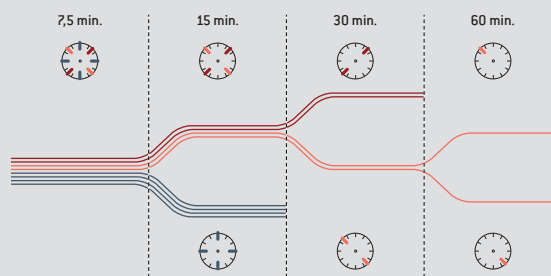
Køretid og fremkommelighed

Særligt korte rejser i byerne er sårbare ift. omvejskørsel, da en eventuel forsinkelse kan fylde forholdsmæssigt meget ud af den samlede køretid. En direkte linjeføring uden for mange sving og "omveje" og med et passende antal stop er derfor nødvendigt. Ligeledes er styrkelse af fremkommelighed, bl.a. gennem lyskryds og prioritering foran bilkøerne, et centralt emne, der samtidig er med til at øge regulariteten i tilbuddet.



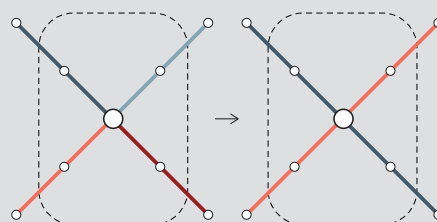
Koordinering af linjer

Linjerne i bybusnettet bør være indbyrdes koordinerede, så der er korte overgangstider ved skift, og afgangstider bør desuden forskydes, så der opnås en højere frekvens på fællesstrækninger.



Dobbeltradiale linjer gennem centrum

Linjer, som bevæger sig gennem centrum fremfor at have centrum som endestation, kan reducere antallet af omstigninger, da flere kunder kan blive siddende i bussen til deres endemål. Selvom kunder sjældent rejser fra en ende af byen til en anden, kan denne type af linjer bidrage til at binde byen sammen og give direkte adgang til en større del af centrum.



Erfaringer med A-bus

A-bus i Aarhus

Omlægningen til A-busser i Aarhus er et godt eksempel på, at prioritering af ressourcerne på færre linjer med høj frekvens og direkte linjeføring kan styrke den kollektive trafik.

I 2011 blev bybusnettet i Aarhus ændret, hvilket betød en kraftig effektivisering og omprioritering af busdriften. Årsagen til omlægningen var en økonomisk ubalance mellem de budgetterede og faktiske udgifter. Dertil kom et ønske om i højere grad at opprioritere transporttilbuddet for de store rejsestrømme. Fra at busnettet havde været præget af korte gangafstande, kringledede ruteforløb, lav frekvens og lange rejsetider, blev nettet omlagt til at have få, enkle og direkte højklassede A-buslinjer med høj frekvens og lav rejsetid suppleret med mere fladedækkende bybuslinjer med lavere frekvens.

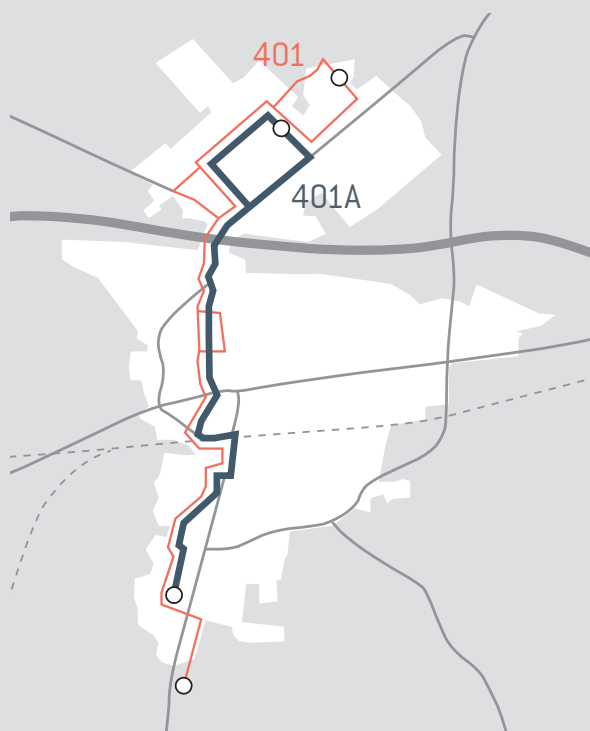
A-bussernes primære kendetegn er høj frekvens, der optimalt set skal være så høj, at der ikke er behov for en køreplan. Den høje frekvens giver enkelhed i nettet og bruges også til at understøtte nye byudviklingsområder.

Omlægningen i Aarhus resulterede i en reduktion af det samlede kørselsomfang på bybusserne på ca. 20.000 køreplantimer pr. år. Dette til trods blev passagerindtægterne (renset for takststigninger) og dermed det formodede passagertal fastholdt på samme niveau som før omlægningen.

Erfaringer fra sjællandske købstæder

En række sjællandske købstæder af sammenlignelig størrelse med de midtjyske bybusbyer har i de senere år omlagt deres bybusdrift inspireret af A-busserne i København og Aarhus. Således har bl.a. Roskilde, Køge og Ringsted arbejdet med etablering af A-busnet og har, som følge af omlægningen, dokumenteret en væsentlig passagerfremgang inden for samme økonomiske ramme.

Eksempelvis blev størstedelen af bybusressourcerne i Ringsted i 2009 samlet på linje 401A, der tilbød direkte og hyppige afgang. Linje 401A skabte en stærk nord-sydgående forbindelse med kvartersdrift og gode korrespondancer til tog og andre busser på Ringsted St.. Den dækkede mere end halvdelen af alle byens indbyggere, to tredjedele af arbejds-



Ill. 38.1: Illustrationen viser det omlagte linjeforløb på rute 401 til A-bus 401A i Ringsted by.

pladser og næsten alle studiepladser indenfor 600 meter.

A-bussen i Ringsted blev en stor passagermæssig succes. Det samlede passagertal på de kommunale ruter steg med ca. 45 % fra 2009 til 2011 på trods af, at driften samlet set kun blev forøget med ca. 6 %.

Nedenfor ses nøgletal for Ringsted bybus (2017) til sammenligning med nøgletallene for bybusbyerne i Midttrafiks område på side 34:

Indbyggertal:	22.700
Køreplantimer pr. år:	22.800
Påstigninger pr. år:	915.000
Bruttoudgift (mio. kr.) pr. år:	15,9
Nettoudgift (mio. kr.) pr. år:	7,0
Køreplantimer pr. indbygger pr. år:	1,0
Påstigninger pr. indbygger pr. år:	40,3
Påstigninger pr. køreplantime:	40,1

4.4 Produktporteføljen i byerne

Midttrafik arbejder med fire grundlæggende produkter indenfor bybustrafik:

- A-busser kører direkte i de vigtigste korridorer, hvor passagergrundlaget er højt nok til at retfærdiggøre en høj frekvens. I Midttrafiks område findes A-busser i dag kun i Aarhus, men i den kommende trafikplanperiode kan konceptet blive udrullet til flere bybusbyer. Mens A-busserne i Aarhus som minimum kører med 10 min. drift i dagtimerne, vil frekvenskravet til A-busser i de øvrige byer være min. kvartersdrift i dagtimerne.
- Bybusser binder vigtige rejsemål i byerne sammen og giver gode rejsemuligheder uden store omveje. Bybusserne dækker også områder, der ikke kan retfærdiggøre A-bussernes høje frekvens, men giver med faste minuttal og halvtimesdrift i dagtimerne et solidt tilbud.
- Servicebusser er et busprodukt målrettet ældre og gangbesværede borgere. Med servicebusserne prioriteres kort gangafstand højere end rejsehastighed og frekvens, og større omvejskørsler tolereres således i højere grad for at komme tæt på fx plejecentre, kulturinstitutioner og tætte boligområder.
- Flextrafik kan dække hullerne i det kollektive trafiknet i områder eller på tidspunkter, hvor transportbehovet er lavt. Det kan enten være gennem Flextur eller det rutebaserede Flexbusprodukt. Sidstnævnte kan også være relevant på tynde afgang i bybussystemet for at undgå busser med få eller ingen kunder.

Karakteristika for de fire produkttyper ses i tabellen på nedenfor.

4.4.1 Tydelige roller

De fire produkter har hver deres styrker og svagheder i forhold til at dække byens transportbehov. Midttrafik mener, at en tydeligere rendyrkning af disse produkter i de enkelte bybusnet kan være med til at styrke det samlede tilbud og dermed forbedre servicen og tiltrække flere kunder.

Når en bybuslinje skal tilgodese både den brede tilgængelighed og være et tilbud for pendlere, der vil hurtigt til arbejde eller uddannelse, så risikerer produktet at lande et sted midt imellem. Det giver hverken optimal betjening af ældre og gangbesværede eller yder tilstrækkelig kvalitet til, at pendlere vælger det.

Servicebus og Flextur har i den forbindelse den styrke, at disse produkter kan komme tæt på borgeren og dermed reducere gangafstanden for mange af dem, der har behov for det. Borgerne oplever dermed en god og nær service og accepterer erfaringsmæssigt, at ruten kan have lavere frekvens og længere køretid end for en normal bybus. Typisk kan driftsdøgnet for disse tilbud også tilpasses, så de ikke lægger beslag på materiellet i myldretiden. En bus kan eksempelvis køre skolebørn morgen og eftermiddag og udnyttes som servicebus i intervallet derimellem.

Ved at sikre den brede tilgængelighed med fleksible løsninger eller servicebus frigøres det øvrige net til i højere grad at tilgodese de store rejsestrømme og det markedsorienterede bustilbud. Som resultat deraf kan A-busser og bybusser køre mere direkte. Med høj frekvens, direkte linjeføring og faste minuttal kan produkterne i højere grad udgøre et attraktivt alternativ til privat kørsel i bil.

Minimumsfrekvens - tid mellem afgang

	Myldretid	Dagtimer	Aften/weekend	Linjeføring
A-bus, Aarhus	10 min.	10 min.	15 min.	Direkte
A-bus, øvrige byer	15 min.	15 min.	30 min.	Direkte
Bybus	30 min.	30 min.	60 min.	Varierer
Servicebus	Varierer			Bredere dækning
Flexbus	Kørsel efter behov			Varierer
Flextur	Kørsel efter behov			Kantsten til kantsten

Ill. 39.1: Skemaet viser karakteristika for de forskellige bybusprodukter, herunder minimumsfrekvens. Produkterne kan godt have en højere frekvens, fx i myldretiden.

4.4.2 Sammenhæng i den kollektive trafik

Selvom det er vigtigt med en klar rolledeling af opgaverne, er det også vigtigt, at de forskellige produkter spiller sammen, så ressourcerne udnyttes bedst muligt. Her skal bybusprodukterne ses i forhold til de øvrige regionale og kommunale transporttilbud. De forskellige produkter finansieres alle af offentlige midler og udgør for kunderne ét samlet kollektivt trafiktilbud. Det er vigtigt, både i forhold til det fastlagte serviceniveau og for ressourceudnyttelsen, at produkterne arbejder sammen og understøtter hinanden bedst muligt.

Tog udgør et vigtigt, regionalt transportmiddel, men har sjældent flere stop i byerne og spiller derfor en begrænset rolle i den interne bytrafik. Der er til gengæld ofte et stort behov for forbindelse mellem togstationen og de øvrige dele af byen, så skifteforholdene mellem bybus og tog må vurderes og prioriteres.

De regionale ruter betjener typisk indfaldsvejene til byerne og kan her indgå i bybusbetjeningen. På de indfaldsveje, hvor det regionale tilbud er godt, kan bybusressourcerne i nogle situationer omprioriteres til andre områder. Dermed styrkes den samlede betjening, og der skabes en klar rolledeling mellem de kollektive produkter, så de ikke konkurrerer, men understøtter hinanden. Her er særligt hovednettetsruterne relevante, da de med minimum timedrift i dagtimerne og ofte halvtimesdrift i myldretiden tilbyder en god betjening.

Hvis regionale ruter skal spille en væsentlig rolle i bybusbetjeningen, er det vigtigt, at der sættes krav til busmateriellet i form af krav om laventré busser på ruterne.

Store lokalruter, som forbinder omegnsbyerne til bybusbyen, kan ligeledes spille en rolle i bybusbetjeningen, ligeledes typisk på indfaldsvejene.

Med til billedet af sammenhæng hører også, at det skal være enkelt og effektivt at skifte mellem de forskellige transportmidler. Dette opnås ved at kortlægge og sætte fokus på knudepunkter med mange skift. Her bliver overgangstiderne mellem forskellige busser og evt. tog optimeret samtidig med, at de fysiske forhold bliver optimeret til skiftet. Her skal gangafstandene ved skift være korte og informationen være effektiv og målrettet, så usikkerheden ved skiftet reduceres.

Da knudepunkterne ofte betjenes af mange forskellige transport-



Ill. 40.1: Illustrationen viser et eksempel på rolledeling mellem regionale og lokale ruter i Randers by. De regionale ruter kører langs indfaldsvejene, Århusvej og Grenåvej, mens bybuslinjerne servicere de enkelte byområder.

former, vil det som regel være vigtigt at understøtte mulighederne for den øvrige tilbringertransport med fx gangstier, cykelparkering og i nogle tilfælde også bilparkering.

En stærk sammenhæng mellem produkterne er derfor en vigtig forudsætning for, at den samlede bybusbetjening bliver så effektiv som muligt.

4.5 Mål i trafikplanperioden

Midttrafik ønsker i planperioden at indgå i en proces med hver af de seks bybuskommuner for at afklare, om balancen i dagens net harmonerer med kommunens målsætninger. Dette kan danne baggrund for nærmere optimering af de enkelte bybusnet.

Midttrafik anbefaler som udgangspunkt en tydeligere differentiering mellem tilbuddene i bybusnettet på samme måde som i etableringen af det midtjyske hovednet. Der skal være en klar rolledeling mellem de effektive bybuskorridorer og linjer, der i højere grad tilgodeser den brede tilgængelighed.

Midttrafik mener, at det i den forbindelse kan være relevant at udbrede A-busproduktet, som det bl.a. kendes i Aarhus, til bybusbyer, der ønsker at prioritere deres hovedlinjer. A-busser udenfor Aarhus skal ligeledes være kendetegnet ved direkte linjeføring og høj frekvens, men med et lavere minimumskrav end i Aarhus, hvor transportbehovet naturligt er større.



KOLLEKTIV TRAFIK I AARHUSOMRÅDET

God mobilitet og tilgængelighed er en vigtig forudsætning for, at et storbyområde som Aarhus kan fungere og vokse. Effektiv kollektiv trafik spiller her en central rolle i at opretholde en god samlet mobilitet på et bæredygtigt grundlag. Aarhusområdet behandles i denne trafikplan i et særskilt kapitel, men de principper og værktøjer der præsenteres heri, er dog ikke forbehold Aarhusområdet.

5.1 Baggrund

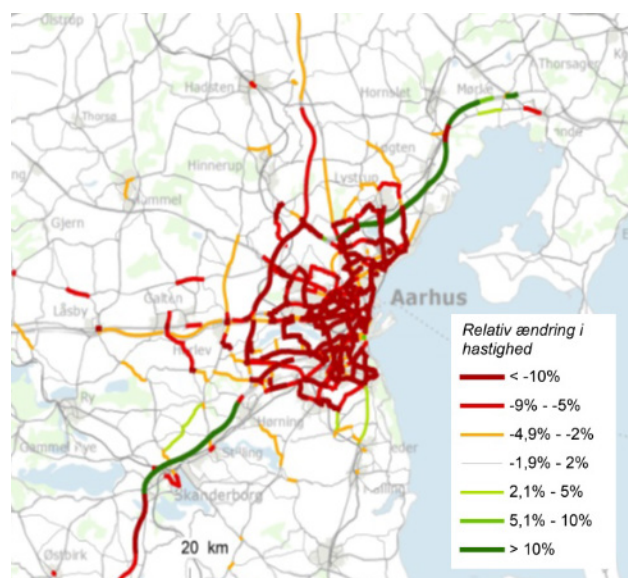
Fremtiden fører stigende trafik og markant større trængselsproblemer med sig – problemer som ikke løses af automatiseringen af bilflåden. Sådan konkluderer "Ekspertgruppen Mobilitet for Fremtiden" i deres rapport fra marts 2018. Øget velstand og befolkningsvækst vil øge transportefterspørgslen og trængslen, særligt i og omkring de største byer. Dette understøttes af en modelkørsel for Aarhusområdet (se illustration 43.1), der peger på væsentligt lavere hastigheder på store dele af vejnettet som følge af trængsel, hvis ikke fordelingen af transportmidler ændres.

Ekspertgruppen konkluderer derfor også, at højklasset kollektiv transport med høj kapacitet, hastighed og frekvens samt gode betingelser for cykel og gang vil være endnu vigtigere i fremtiden.

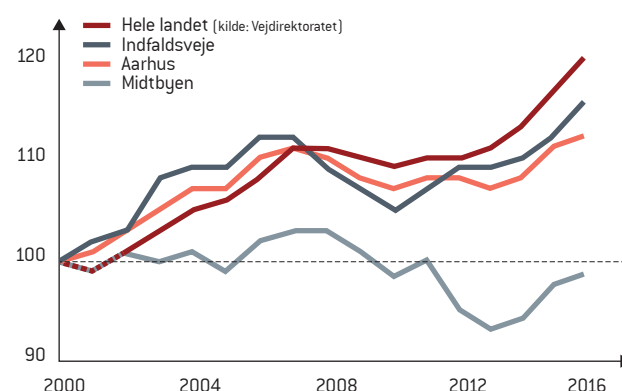
Mobilitetskommissionen under Business Region Aarhus er kommet til tilsvarende konklusioner. I kommissionens rapport fra 2016 er det beregnet, at hvis befolkningen i 2030 har samme anvendelse af de forskellige transportmidler som i dag, så vil den demografiske udvikling alene medføre en øgning af biltrafikken med 24 % i området.

Evnen til at håndtere trafikvæksten er her helt afgørende for, om Aarhusområdet kan fastholde et effektivt transportsystem, eller om trængselsproblemerne vil vokse i de kommende årtier. Særligt stigende rejsestrømme til og fra byområdet i Aarhus er en udfordring, da vejkapaciteten her allerede er udfordret og vanskelig at udbygge.

Den kollektive trafik, sammen med cykel og gang, er derfor højt prioriteret i udbygningen af transportinfrastrukturen i Aarhus, særligt i Midtbyen, der er den centrale del af byen inden for Ringgaden. Her har indførelse af A-busnettet og udbygningen af



III. 43.1: Ekspertgruppen har beregnet forventede ændringer i rejsehastigheden frem mod 2030 for Aarhusområdet.



III. 43.2: Biltrafikindeks for Aarhus, indfaldsvejene til Aarhus og Aarhus Midtby sammenlignet med hele landet i perioden 2000-2015.

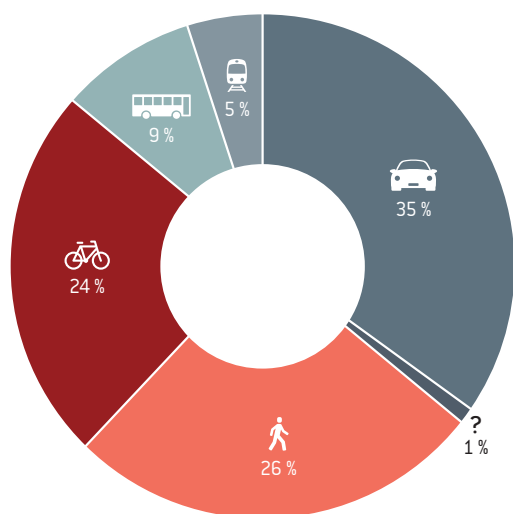
letbanen tilsammen dannet en stærk ryggrad i byens transport. Sammen med tiltag for cykel og gang er det således lykkedes at fastholde biltrafikken i Midtbyen på 2000-niveau, mens trafikken i resten af Aarhus er øget. Den kollektive trafiks andel af de motoriserede ture i Midtbyen udgør i dag knap 30 % mens tallet for hele Aarhus Kommune er 14 %.

5.2 Formål

Der er i forskellige sammenhænge udformet planer og visioner, der adresserer problemstillingerne med forventet stigning i biltrafikken. Blandt de væsentligste kan nævnes Aarhus Kommunes "Mobilitetsplan for Aarhus Midtby" og Letbanesamarbejdets "Samspil 2025". Disse planer udstikker bl.a. retningslinjer for, hvordan den kollektive trafik kan bidrage til at holde biltrafik og trængsel i ave.

Formålet med Midttrafiks indsats i trafikplanperioden vil i høj grad være at understøtte realiseringen og videreudviklingen af planerne i samarbejde med kommunerne i området og Region Midtjylland.

Et af de centrale mål på tværs af planerne er, at den kollektive trafik skal tiltrække flere kunder. Formålet med dette kapitel er derfor at anviser nogle af de konkrete værktøjer, der kan være med til at styrke den kollektive trafiks konkurrenceevne i Aarhusområdet.



Ill. 44.1: Fordeling i antallet af ture i Aarhus indenfor Ringgaden 2013-2015 (kilde: Mobilitetsplan Aarhus Midtby).

Mobilitetsplan for Aarhus Midtby

Aarhus Kommunes mobilitetsplan for Aarhus Midtby op-sætter to overordnede målsætninger:

- Mobilitetsvæksten skal ske i kollektiv trafik og de aktive transportformer (gang og cykel)
- Højere rejsehastigheder for gang, cykel og kollektiv trafik

Den samlede mobilitet i Midtbyen skal udvikles, så væksten sker i cykel, gang og kollektiv trafik. Målet er, at mindst 70 % af turene i Midtbyen i 2025 foretages med kollektiv trafik, cykel og gang, mens bilens andel skal reduceres fra 35 % til højst 30 %.

For at gøre alternativerne til bil mere attraktive skal trafikafviklingen planlægges, så rejsehastigheden for gående, cykler, busser og Letbane stiger med mindst 5 % i perioden frem til 2025. Rejsetiden for biltrafikken måles også, og det kan accepteres, at den stiger med op til 10 % i perioden, selvom dette ikke er et mål.

Målsætningerne i Mobilitetsplanen for Aarhus Midtby skal bl.a. realiseres ved at udvikle det kollektive trafiktilbud til og fra Midtbyen. Planen siger:

"Et højklasset kollektiv transportudbud skal sikre, at mobiliteten til og fra Midtbyen forbedres for pendlere og besøgende. Letbanen vil udvide kapaciteten på en del af hovedrutenettet, men selv når letbanen står færdig, vil der være mangel på kapacitet og problemer med fremkommelighed andre steder.

Det er derfor nødvendigt løbende at opgradere kapaciteten samt etablere signal- og kørebaneprioriteringer for den kollektive trafik, så den kan bære en stor del af væksten i transportarbejdet til og fra Midtbyen.

Hjørnestenen i den kollektive transport er letbanen og A-linjerne, der sammen med Aarhus H skaber et effektivt og sammenhængende system. A-linjerne skal sikres god fremkommelighed til, langs og gennem Midtbyen, så rejsetiden med bus bliver konkurrencedygtig med bilen på hovedruterne."

Langsigtet infrastrukturplan for Aarhusområdet

Letbanesamarbejdet har med visionsplanen "Samspil 2025" udarbejdet et forslag til udbygning af et sammenhængende net af højklasset kollektiv trafik, som kan danne rygrad i det østjyske kollektive transportsystem. Visionen blev udarbejdet på baggrund af Togfonden DK og giver en god pejling på retningen for infrastrukturinvesteringer i Østjylland, selvom visse projekter i Togfonden DK siden er ændret.

Samspil 2025 skaber et S-togslignende system bestående af letbaner og nærbaner. Planen foreslår yderligere tre letbanelinjer på kort og mellemlangt sigt; Aarhus Ø – Brabrand, Lisbjergskolen – Hinnerup og Aarhus – Hasselager. Hertil kommer en ny statslig regionalbane Silkeborg – Galten - Aarhus og nærbanebetjening til Skanderborg, som også indgik i Togfondsoplægget.

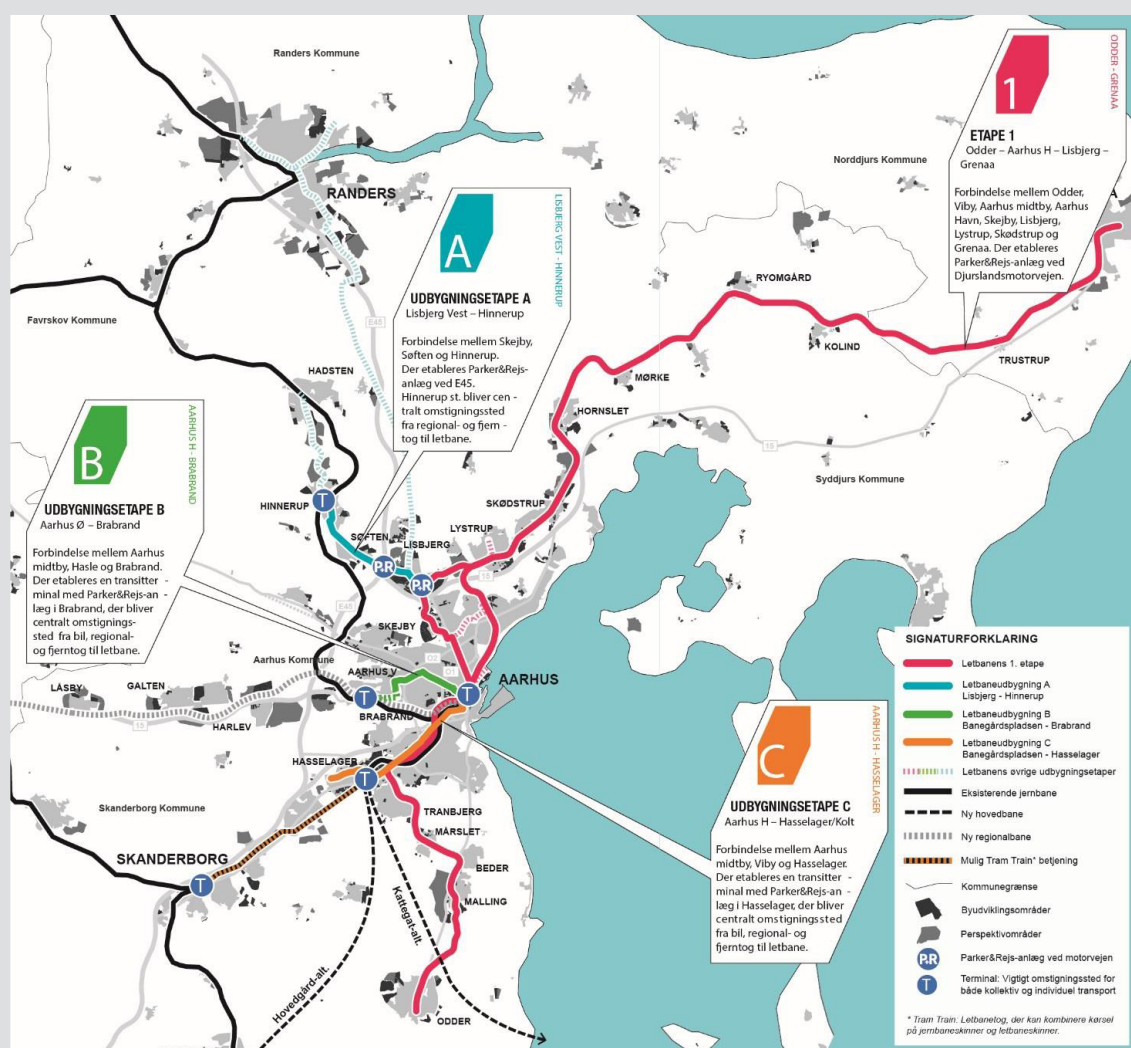
Der er igangsat en kommuneplanproces med tilhørende VVM-undersøgelser for linjerne Aarhus Ø – Brabrand og Lisbjergskolen – Hinnerup, som også omfatter en ny station i

Brabrand på statens banenettet.

Letbanerådet har i 2018 besluttet at opdatere og supplere Samspil 2025 til "Samspil 2030". De væsentligste emner i opdateringen er:

- Vurderinger af nye forslag til letbanestrækninger i Aarhus samt inddragelse af BRT-løsninger som forløber for eller alternativ til letbane, eksempelvis i Randers og på Ringvejen i Aarhus.
- Forbedringer af regionalbetjeningen på de statslige banestrækninger Aarhus – Skanderborg – Horsens – Vejle og Aarhus - Randers/Viborg. Eksempelvis et nyt regionaltogssystem på hovedstrækningen mellem Fredericia og Aarhus og genåbning af stationer i bl.a. Stilling og Hasselager.

Letbanesekretariatet i Midttrafik er ansvarlig for arbejdet med opdateringen som forventes afsluttet i 1. halvår 2019.



Ill. 45.1: Samspil 2025 er Letbanesamarbejdets oplæg til en plan, der understøtter statens planer for baneudbygning i Østjylland.

5.3 Værktøjer for styrket kollektiv trafik i Aarhusområdet

Mobilitetsplanen for Aarhus Midtby slår fast, at der skal arbejdes med at styrke den kollektive trafik, og at A-busnettet skal styrkes, så det sammen med letbanen kan udgøre rygraden i systemet. I dette afsnit belyses nogle af de centrale værktøjer, som Midttrafik anbefaler at lægge til grund for arbejdet med den kollektive trafik i Aarhusområdet i trafikplanperioden.

Generelt anbefaler Midttrafik, at planlægningen i Aarhusområdet tager udgangspunkt i de samme planlægningsprincipper, der er fastlagt for det 'markedsorienterede net' i bybusbyerne, kapitel 4. Disse principper har allerede været bærende i omlægningen til A-busnet i 2011 og i den seneste trafikplan for Aarhus. Anbefalingerne skal således ikke ses som en retningsændring, men som en styrkelse og rendyrkning af den nuværende praksis.

I forlængelse af disse planprincipper ønsker Midttrafik at fremhæve elementer, som i høj grad præger konkurrenceforholdet mod bil, og som ses som særligt vigtige at adressere i Aarhusområdet de kommende år:

- **Rejsetid.** En nærmere forståelse af rejsetiden, ikke mindst sammenlignet med bil, er vigtig for at forstå og forbedre den kollektive trafiks konkurrenceevne. Rejsetiden påvirkes af flere parametre, hvoraf køretid og frekvens er blandt de vigtigste.
- **Regularitet og rettidighed.** Forsinkelser er et stort problem for kunderne og kan være særligt problematiske i forhold til at gennemføre planlagte skift. Hyppige forsinkelser giver kunderne behov for at indtænke forsinkelser i planlægning af rejsen.
- **Kvalitet og rejseoplevelse.** Opfattelsen af rejseoplevelsen med den kollektive trafik er også vigtig, hvis flere bilister skal tiltrækkes. Her kan arbejde med kvaliteten være med til at rykke kundernes opfattelse af produktet.

5.3.1 Rejsetid

Forholdet mellem den samlede rejsetid i kollektiv trafik og bilrejsetiden er en af de afgørende parametre for opnåelse af en høj kollektiv trafikandel. Her er selve køretiden naturligvis vigtig, men også frekvens er vigtig, da den nedbringer ventetid og skiftetid og samtidig reducerer det tidsspilde, der knyttes til eksempelvis at komme for tidligt til et møde, fordi busafgangen ikke passede optimalt.

Forskning fra DMU (Rapport nr. 143) viser, at rejsetidsforholdet mellem kollektiv trafik og bil er særligt vigtig på rejser over 10 km, hvor kollektivandelen falder markant, jo langsommere den kollektive trafikforbindelse er i sammenligning med bilen. For rejser mellem 15 og 49 km (gennemsnitsafstand for erhvervsspendling i Østjylland er 22,9 km, DST 2016) fylder cykel og gang meget lidt, mens den kollektive trafikandel falder relativt markant, når

rejsetiden overstiger 1,5 gange bilrejsetiden.

For korte ture under 10 km fylder gang og cykel væsentligt mere og den kollektive trafikandel er mindre afhængig af rejsetidsforholdet. Her begynder bilandelen først at stige, når rejsetiden med kollektiv er 2,5 – 3 gange højere end bilrejsetiden. Denne afvigelse kan hænge sammen med, at gener for biltrafikken, såsom parkeringsrestriktioner, betyder relativt mere for biltrafikken på de korte rejser.

Rejsetidsforholdet mellem kollektiv trafik og bil kan derfor være en god indikator for det kollektive trafiktilbuds kvalitet, og dermed hvor stor en kollektiv andel man kan forvente.

Der vil være stor forskel fra sted til sted på, hvor godt et rejsetidsforhold det er muligt og ønskeligt at tilbyde. Her vil stopmønster og linjeføring spille ind, og disse må afvejes mod behovet for lokal dækning.

Midttrafik ser det som en vigtig del af planlægningsarbejdet i den kommende trafikplanperiode at forsøge at forbedre rejsetidsforholdet i vigtige relationer i Aarhus. Midlerne kan være forskellige, men blandt værktøjerne vil være en gennemgang af fremkommeligheden, og en vurdering af om stoppestedsafstandene er passende.

Forholdet ml. kollektiv rejsetid og rejsetid i bil	Aarhus C	Skejby (Oluf Palmes Allé)	Viby St.
Randers	1,07	1,77	1,50
Horsens St.	0,86	1,30	1,01
Galten Torv	1,84	2,44	2,44
Sabro	1,97	2,68	2,45
Hammel Busterminal	1,60	2,00	1,98

Ill. 46.1: Tabellen viser forholdet mellem rejsetid med kollektiv trafik og rejsetid i bil, og siger dermed noget om den kollektive trafiks konkurrenceevne på strækningerne. Farverne indikerer, hvorvidt forholdet er på et godt (<1,50), acceptabelt (1,50-2,00) eller dårligt (2,00<) niveau. Gennemsnitlig bilrejsetid er hentet fra google maps og kollektiv rejsetid er hentet fra rejseplanen ved ankomst kl. 8.00 på hverdage. Den kollektive rejsetid er tillagt 10 minutter i gang-/cykeltid til og fra stoppested/station og 7 minutter i skjult ventetid svarende til halvtimedrift.

Tabel 46.1 viser grove eksempler på rejsetidsforholdet til tre vigtige arbejdspladsdestinationer i Aarhus: Aarhus C, Skejby og Viby.

Tabellen viser, at der er bedst konkurrenceevne, der hvor regional- og intercitytog kan benyttes - eksempelvis fra Horsens og Randers. Selv med skift til letbanen på Aarhus H er der fx et rimeligt konkurrenceforhold for rejser mellem Horsens og Skejby. Tabellen viser også eksempler på, hvor den kollektive rejsetid i bustrafikken (Galten, Sabro) er op mod 2,5 gange bilrejsetiden og derfor i stort omfang fravælges på længere rejser.

Tilsvarende opgørelser kan være nyttige værktøjer i den konkrete planlægning.

I relation til rejsetiden spiller frekvens i den kollektive trafik også en vigtig rolle, da høj frekvens nedbringer skiftetid og ventetid samt spildtid som følge af, at bussens afgang og ankomsttider ikke altid matcher de ønskede rejsetidspunkter (skjult ventetid). Den tilstræbte frekvens i myldretid på de væsentligste regionale ruter, der betjener Aarhus er 15 minutters drift, hvilket er attraktivt for pendlere for rejser fra oplandet til Aarhus. Denne målsætning er opnået for størstedelen de store rejsestrømme til/fra Aarhus.

Ønsket om højere frekvens var også bærende, da der i 2011 blev indført A-buslinjer i Aarhus. Et af hovedformålene var at opnå lav rejsetid til de store destinationer i byområdet ved etablering af et mere grovmasket net med direkte kørsel og høj frekvens. A-buslinjerne har minimum 10 min. drift i dagtimerne og har på flere strækninger endnu hyppigere drift i myldretiden. Dette har reduceret ventetid og skiftetid for mange rejsende, især der hvor skiftebehovet er stort – på ringlinjerne 5A og 6A, hvor rejsende skifter til/fra buslinjerne på indfaldsvejene.

Internationale erfaringer viser, at en frekvens på 6-12 afg./time er et godt niveau i større byer, da der med dette niveau opnås en netværkseffekt, hvor de rejsende bruger systemet uden at planlægge det i forvejen, da de er sikre på, at ventetid og skiftetid aldrig bliver særlig høj. Højere frekvens er ikke hensigtsmæssigt, da det ikke bidrager til væsentligt lavere ventetid og samtidig øger risikoen for sammenklumpning af afgang.

Midttrafik ønsker i trafikplanperioden at styrke denne tankegang og sikre, at ressourcerne prioriteres på høj frekvens i de store rejsestrømme.

5.3.2 Regularitet og rettidighed

Regularitet og rettidighed er afgørende både for den kollektive trafiks kvalitet og image. Høj regularitet og rettidighed er tæt forbundet med fremkommeligheden på vejnettet og er blandt de højest prioriterede egenskaber blandt kunderne. Samtidig kan god fremkommelighed være et vigtigt virkemiddel i at sikre et

ressourceeffektivt kollektivt tilbud.

Tog er generelt kendetegnet ved god fremkommelighed, da de ikke påvirkes af trængsel for vejtrafikken. Beregninger fra Mobilitetskommissionen under Business Region Aarhus viser dog, at kun ca. 10 % af de interne kollektive rejser i Aarhusområdet foretages med tog. Ca. 90 % af rejserne sker med bus, hvoraf størstedelen kører sammen med øvrig trafik på vejene og dermed forsinkes af de samme køer som biltrafikken.

At vejtrafikken udfordrer rettidigheden for busserne kan eksemplificeres ved en sammenligning af den nye letbanestrækning mellem Aarhus H og Universitetshospitalet med Ringlinje 6A. Letbanen havde i 1. halvår 2018 en rettidighed på 99 %, vel at mærke med samme køretid over hele dagen. 6A's køreplanlagte tid mellem Universitetshospitalet og Sønderhøj i Viby svinger fra 27 minutter uden for myldretid til 40 minutter i myldretiden. Herudover er det opgjort, at 17 % af turene i 2017 var forsinkede mere end 4 minutter. I de værste måneder var tallet ca. 25 %. Tilsvarende regularitetstal fremgår for de øvrige linjer i tabellen, ill. 47.1.

Dette giver en stor forskel i kundernes opfattelse af kvaliteten i de to produkter. Svingende køretider og forsinkelser fra dag til dag resulterer i dårlig regularitet, hvor busser klumper sig sammen og giver markante forringelser. Det resulterer ligeledes i usikkerhed om korrespondancer for kunder, der skifter fra de radiale linjer ind og ud af Aarhus. Endeligt undergraver det bussens image som et troværdigt rejsealternativ til bilen.

Midttrafik vil i den kommende trafikplanperiode arbejde med at kortlægge regularitetsproblemerne og forbedre fremkommeligheden i Aarhusområdet. I tråd med Mobilitetsplanen for Aarhus

Kørt mindst 240 sekunder for sent (2017)

Linje:	Total:
1A	10 %
2A	17 %
3A	9 %
4A	13 %
5A	8 %
6A	17 %

Ill. 47.1: Tabellen viser andelen af afgang på A-buslinjerne i Aarhus, der i 2017 var forsinkede i 4 min. eller mere.

Midtby foreslås fokus i første omgang rettet mod A-busnettet og de store indfaldsveje.

Kapitel 6.0 om fremkommelighed rummer i den forbindelse en række gode værktøjer, der vil danne grundlag for arbejdet med fremkommelighed. Konkret ønsker Midttrafik at samarbejde med Aarhus Kommune om:

1. Fastsættelse af rettidigheds mål for den kollektive trafik i byområdet, som kan danne grundlag for identifikation og løsning af fremkommelighedsproblemer.
2. Kortlægning af fremkommelighedsproblemer på A-busser og indfaldsveje ved hjælp af bl.a. GPS-data.
3. Iværksætte pilotprojekter for signalprioritering på en til to A-buslinjer
4. Igangsætte et arbejde med trængselsfrie tracéer på A-buslinjer som input til Aarhus Kommunes planlægning af vejnettet
5. Optimering af stoppesteds mønsteret på A-busnettet

I tillæg til ovenstående arbejdes der i projektet Samspil 2025 med at kortlægge og vurdere potentialet af BRT-linjer langs flere korridorer i Aarhus, samt én korridor i Randers. Dette arbejde ventes også at give værdifuld viden om løsningsidéer, både for fuldskala BRT-løsninger og mere målrettet prioritering på delstrækninger.

5.3.3 Kvalitet og rejseoplevelse

Opfattelsen af rejseoplevelsen med den kollektive trafik er også vigtig, hvis flere bilister skal tiltrækkes. Her kan arbejde med kvaliteten være med til at rykke kundernes opfattelse af produktet. Dette gælder både venteforhold på stoppestederne og kvalitet i bussen.

Forholdene på stoppesteder får en endnu større betydning med implementeringen af det midtjyske hovednet. På hovednettet skal en række knudepunkter fungere som bindeled i den kollektive trafik, og det er vigtigt, at der i disse knudepunkter er gode fysiske forhold, der understøtter skift mellem forskellige transportformer og en eventuel ventetid. Midttrafik ønsker derfor at sætte fokus på stoppestedsforholdene i Midttrafiks område og udarbejde en manual med vejledning i kommunerne.

Ift. kvalitet i bussen er kapacitetsudnyttelse en vigtig parameter. Hvor stor udnyttelse af kapaciteten i bussen der tillades, før der sættes ekstra afgang ind, har betydning for, hvor komfortabel rejsen er for kunderne. Her spiller det også ind, på hvor lang en strækning kapacitetsudnyttelsen er høj.

Malmø Kommune har eksempelvis arbejdet med at fastlægge kapacitetsgrænser ud fra, hvornår kunderne føler, at komforten begrænses. Disse grænser er en del lavere, end de kapacitets-

grænser, der normalt arbejdes med i Midttrafiks område. I Malmø er begrundelsen, at hvis den kollektive trafik skal kunne konkurrere med og tage markedsandele fra biltrafikken, så er komfort et vigtigt parameter, der må tænkes ind i planlægningen. Som det fremgår af ill. 48.1 regner Malmø Kommune fx med en komfortkapacitet på 65 passagerer i en 18 m ledbus. Til sammenligning regnes der for en tilsvarende bus i Aarhus med en kapacitet på 100 passagerer.

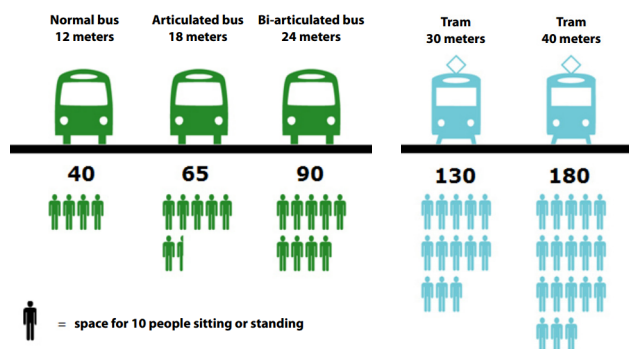
Midttrafik foreslår, at der arbejdes med at fastlægge målsætninger for kvaliteten i den kollektive trafik, herunder kapacitetsudnyttelsen. Disse kan være med til at sætte en retning for, hvor rejseoplevelsen i bus og på stoppesteder skal bevæge sig hen. Niveaue af målsætningerne skal naturligvis fastsættes ud fra en afvejning mod hensyn til effektiv drift og ressourceudnyttelse.

5.4 Mål i trafikplanperioden

Overordnet set er der en udtalt politisk opbakning til, at den kollektive trafik har en vigtig rolle for udviklingen af mobiliteten i Aarhusområdet. Mobilitetsplanen for Aarhus Midtby giver et stærkt grundlag for prioritering af kollektiv trafik, cykel og gang over biltrafikken, og samtidig udstikker Samspil 2025 nogle langsigtede retninger for, hvordan det højklassede net skal udvikle sig.

Midttrafik ønsker at understøtte målsætningerne i disse planer og planlægger i den forbindelse følgende aktiviteter i trafikplanperioden:

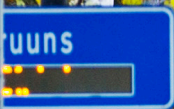
- Generelt i planlægningen at styrke den kollektive trafik, og i særdeleshed A-busnettet, ud fra principperne for et markedsorienteret bybusnet, der kan tiltrække flere kunder. Her skal der være et særligt fokus på at styrke den kollektive trafiks rejsetid ift. bil.



Ill. 48.1: Illustrationen viser Malmø Kommunes mål for komfortkapacitet i forskellige bus- og letbanetyper (kilde: Malmö Stad, Trafik och Mobilitetsplan, 2016).

- Arbejde målrettet med fremkommelighed som værktøj til at styrke regulariteten, særligt i A-busnettet og på indfaldsvejene, herunder de konkrete aktiviteter, 1-5, oplistet i afsnit 5.3.2.
- I samarbejde med Aarhus Kommune at fastlægge kvalitetsmål for A-bustrafikken som højkvalitetsprodukt, herunder mål for materiel, kapacitet og stoppestedsindretning.

De eksisterende planer lægger kraftig vægt på målsætninger for begrænsning af biltrafikken i Aarhus Midtby. Midttrafik savner i den forbindelse en klarere retning og stillingtagen til trafikken udenfor Ringgaden. Her ønsker Midttrafik i planperioden at indgå i dialog med Aarhus Kommune om målsætninger for de kollektive andele uden for Aarhus Midtby, som på den måde kan blive retningsgivende for, hvordan ressourcerne prioriteres her.



FREMKOMMELIGHED

Hvor hurtigt og rettidigt bussen kommer frem gennem trafikken, er to vigtige parametre for, hvordan kunderne opfatter kvaliteten af den kollektive trafik. Samtidig er de to parametre direkte styrende for udgifterne til busdriften. Tiltag der øger bussernes fremkommelighed, dvs. sikrer hurtigere og mere regelmæssig drift, kan dermed på én gang forbedre busproduktets kvalitet, kundernes tilfredshed og driftsøkonomien i den kollektive trafik. Denne situation gør, at anlægsudgifter til styrkelse af fremkommelighed ofte vil være samfundsmæssigt rentable.

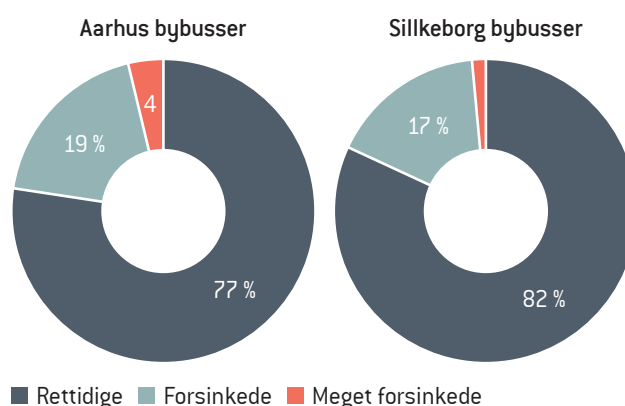
6.1 Baggrund

Trængsel er et stigende problem i de fleste større byer i Midttrafikområdet, hvor byerne og biltrafikken vokser, uden at vejkapaciteten kan følge med. Mobilitetskommissionen for Business Region Aarhus identificerer således væsentlige trængselsproblemer i både Aarhus, Randers, Horsens, Silkeborg og Skanderborg, mens større byer som Viborg, Herning og Holstebro udenfor analysens område også oplever trængselsudfordringer.

En konsekvens af trængslen er, at busserne i høj grad fanges i de samme kødannelser som bilerne. Dette giver længere køretid og dårlig regularitet, hvilket udhuler kvaliteten af og tilliden til det kollektive tilbud for kunderne. Dårlig fremkommelighed fører derfor til, at flere kunder vælger bilen, og dermed øges presset på vejnettet yderligere. Tiltag, der forbedrer fremkommelighed, er derfor vigtige for at styrke kvaliteten af den kollektive trafik og tiltrække flere og mere tilfredse kunder.

At der mange steder opleves problemer med bussernes rettidighed ses i ill. 51.1. Her vises andelen af rettidige, forsinkede og meget forsinkede afgange i hhv. Aarhus og Silkeborg bybusser i morgenmyldretiden. I begge byer er omkring en femtedel af alle afgange forsinkede. Dette gør den kollektive trafik mindre pålidelig og er til stor gene for kunderne.

En rundspørge blandt projektlederne for de 59 fremkommelighedsprojekter, der har fået støtte fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens puljer fra 2009-2013, understreger, at styrket fremkommelighed er positivt for kunderne. Her svarer at 73 %, at projekterne har ført til øget passagertal, samt at kundetilfredsheden er øget.



Ill. 51.1: Andelen af rettidige (op til 4 min.), forsinkede (over 4 min.) og meget forsinkede (over 10 min.) afgange i Aarhus og Silkeborg bybusser i morgenmyldretiden 7.30-8.30 i perioden fra køreplan-skiftet 2018 til november 2018.

Ud over at forringe kvaliteten af den kollektive trafik for kunderne, fordyrer dårlig fremkommelighed samtidig driften på berørte buslinjer. Køretiden er direkte styrende for bruttoudgifterne til den kollektive trafik, der bl.a. afregnes ud fra driftstimer. Afhængigt af, hvor stram køreplanen for en given rute i forvejen er, kan forsinkelser også føre til behov for indkøb af en ekstra driftsbus for at opretholde den samme køreplan, hvilket medfører en væsentlig omkostningsforøgelse. Dårlig fremkommelighed har dermed en dobbelt negativ effekt for busserne, der både bliver dyrere at drive og tilbyder ringere kvalitet – potentielt med færre kunder og deraf lavere indtægter til følge.

Som et generelt eksempel betyder 2 min. ekstra køretid pr. afgang på en strækning med kvartersdrift i dagtimerne og halvti-

mesdrift aften/weekend en ekstraudgift på næsten 1 mio. kr. pr. år til busoperatøren. I tillæg kan serviceforringelsen føre til passagerfrafald, som forværrer driftsøkonomien yderligere.

Et konkret eksempel findes på linje 6A i Aarhus. Linje 6A kører bl.a. på Ringvejen, der i høj grad er præget af trængsel, og er en højfrekvent linje med op til ti afgang i timen i myldretiden. Linje 6A havde gennem en længere periode store problemer med forsinkelser, og som konsekvens heraf blev den køreplanlagte køretid udvidet med ca. 1.500 køreplantimer pr. år fra 2017 til 2018. I nøgletal svarer det til en merudgift på ca. 1,2 mio. kr. om året. Hvis det modsat var muligt at reducere køretiden på linje 6A med 2 min. pr. afgang, svarende til ca. 5 % af det samlede antal køreplantimer, ville det give en årlig driftsbesparelse på ca. 2,2 mio. kr. beregnet i nøgletal. Investeringer i fremkommelighedstiltag kan dermed finansieres gennem lavere omkostninger til buskørsel og øgede kundeindtægter over en årrække.

Bussernes forsinkelser kan variere meget fra dag til dag, og der kan således være dage, hvor køretiden i køreplanen er for lang, og dage, hvor bussen på samme afgang bliver meget forsinket ift. køreplanen. At justere køretiden i køreplanen kan derfor ikke løse rettidighedsproblemerne alene. Her handler det i stedet om at gøre bussens rejse mere tilregnelig, så det bliver lettere at forudsige og planlægge køretiderne mere præcist. Dette til gavn for både kunder og driftsøkonomi.

6.2 Formål

Midttrafik ønsker at adressere fremkommelighed i byerne, både af hensyn til kunder og til driftsøkonomi.

Styrket fremkommelighed vil gøre bussen hurtigere og mere pålidelig for kunderne. Dette er en central kvalitetsparameter for kunderne, som ikke mindst i forbindelse med skift, er afhængige af høj rettidighed. Dermed hjælper god fremkommelighed til at nå Midttrafiks mål om mere tilfredse kunder og samtidig stille den kollektive trafik stærkere i konkurrencen med bilen. Styrket fremkommelighed vil ligeledes være til gavn for chauffører, der bedre vil kunne overholde køreplanen og som følge deraf yde en bedre kundeservice.

Samtidig er det et vigtigt formål at øge effektiviteten af den kollektive trafik. Her kan forbedringer i fremkommeligheden være med til at sikre, at den samme kollektive drift kan opretholdes med et lavere ressourceforbrug og evt. færre busser.

Fremkommelighed behandles som et særskilt tema i denne trafikplan, og målet er hermed at sætte fokus på emnet og at sætte det på den politiske dagsorden hos kommunerne. Hvis den kollektive trafik skal have højere prioritet i byerne, er det ofte på bekostning af andre trafikanter, fx bilister. Fremkommelighedstiltag er derfor et spørgsmål om politiske prioriteringer.

6.3 Kortlægning af fremkommelighedssituationen

For at kunne optimere fremkommeligheden er det essentielt at have et godt billede af, hvor, hvornår og hvorfor problemerne opstår, samt hvor stort et omfang problemerne har. Denne forståelse er vigtig både for at kunne udvikle den rette løsning og for at vurdere, om problemet er stort nok til at retfærdiggøre en investering. Fremkommelighedskortlægningen er også vigtig, så tiltagene senere kan evalueres og køretiden justeres.

Det er ikke altid enkelt at forstå, hvordan fremkommelighedsproblemerne opstår. Derfor benyttes forskellige metoder i diagnosen af problemerne:

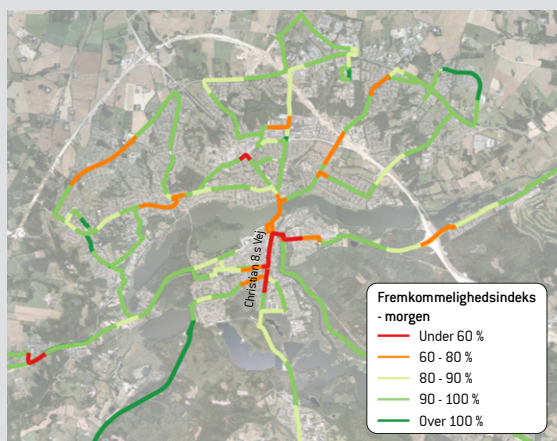
- **Kortlægning af køretid med GPS-data.** Midttrafik logger løbende position og køretid for alle busser. Det giver et stærkt datagrundlag til at analysere køretid og rettidighed og bl.a. kortlægge steder, hvor busserne forsinkes af trængsel. Analyse af disse data fungerer som en screening af busnettet, der kan udpege strækninger, der er relevante at undersøge nærmere.
- **Interviews med chauffører og kundeklager.** Bag forsinkelser gemmer der sig ofte årsager og u hensigtsmæssigheder, der ikke er nemme at identificere udelukkende ved hjælp af data. Her er interviews med chaufførerne et værdifuldt værktøj til at forstå problemstillingerne. Det kan både være de, der fremgår af GPS-analysen og mere generelle problemstillinger, som forsinker bussen hele dagen, og som dermed ikke skiller sig særligt ud i en GPS-analyse. Kundeklager, fx over gentagen forsinkelse på en rute, kan ligeledes give en større forståelse for, hvad der i praksis forsinker bussen.
- **Besigtigelse.** Besigtigelse kan give en større forståelse for eventuelle problemer og kan samtidig inspirere til løsninger. Det er lettere at udvikle holdbare løsninger, når problemerne og de fysiske forhold overværes 1:1.
- **Inddragelse af vejmyndigheden.** Vejmyndigheden, typisk den pågældende kommune, indgår naturligt i arbejdet, da det som regel er kommunen, der skal både vedtage og finansiere investeringerne. Det er vigtigt allerede i diagnosefasen at involvere de rette personer, da det kan give et vigtigt for-håndskendskab til strækningen og de valg, der er foretaget, bl.a. i forbindelse med signalindstilling.

Disse metoder giver tilsammen et solidt billede af fremkommelighedssituationen. Sammenholdt med bl.a. antallet af kunder og busafgange, der påvirkes, giver dette et godt grundlag for valg af hvilke strækninger, der kan være relevante at udarbejde løsninger for, og hvor det største potentiale for fremkommelighedsforbedringer ligger.

Brug af GPS-data til køretidskortlægning i Silkeborg

Midttrafik har udviklet et værktøj til at omsætte løbende GPS-data fra busserne til viden om fremkommelighedssituationen på vejene. Figuren nedenfor viser et eksempel fra Silkeborg, hvor køretiderne i myldretiden sammenlignes med kørsel i frit flow. Orange og røde strækninger viser, at bussen forsinkes i særlig grad i myldretiden.

Disse strækninger er derfor relevante at vurdere nærmere og afklare, om der med fordel kan udvikles løsninger for en bedre fremkommelighed på strækningerne. Eksempelvis står Christian 8.s Vej frem som en strækning med højt forsinkelsesniveau; en strækning hvor der er arbejdet med fremkommelighedstiltag som busbaner og signalprioritering.



Ill. 53.1: Illustrationen viser trængsel om morgenen i Silkeborg by. Farverne indikerer køretid i myldretiden sammenlignet med køretid uden for myldretiden. De røde streger viser fx de strækninger, hvor bussen i myldretiden kører under 60 % af hastigheden uden for myldretiden.

6.4 Værktøjer til fremkommelighedsoptimering

Hvis man vil sikre, at busserne kører mere rettidigt og kommer hurtigere frem, er der en række værktøjer, der kan tages i brug. Typisk kræver værktøjerne anlægsinvesteringer og/eller trafikpolitiske prioriteringer. Erfaringerne viser, at der kan være store gevinster at hente gennem kortere rejsetider, flere kunder og dermed bedre driftsøkonomi på de enkelte strækninger.

Fremkommelighed kan adresseres på forskellige niveauer; fra en fuld BRT-løsning med egne kørebaner over længere strækninger til en målrettet indsats mod enkeltproblemer i et lyssignal. Herunder gennemgås en række af de vigtigste værktøjer, der kan anvendes i arbejdet for bedre fremkommelighed:

- **Optimering af linjeføring.** En linje der kører direkte på større veje og med få sving, kommer hurtigere frem end en kroget linje på smalle veje. Generelt vil smalle veje, hastighedsbegrænsninger, sving (særligt skarpe sving) og mange trafikdæmpende tiltag (bump eller lignende) reducere fremkommeligheden. Linjeføringen kan også omlægges, så den undgår trængselsbelastede veje, så længe linjens vigtige målpunkter stadig dækkes.
- **Busveje og busluser.** Kortere eller længere strækninger af veje kun til bus kan være med til at skabe forbindelser og genveje, som kan give mere direkte og effektiv betjening, uden at et område belastes af øvrig vejtrafik. Her kan busluser være et værktøj.
- **Busbaner.** Med egne kørebaner kører bussen mest muligt upåvirket af trængslen for den øvrige trafik. Dette er derfor et meget effektivt, men også omkostningstungt, virkemiddel. Busbaner er særligt effektive, når de sammentænkes med signalprioritering, så bussen kan køre uhindret gennem trafikken. Bussen opnår samtidig en god jævn kørsel uden sving til/fra holdepladser, hvilket giver høj kørekomfort for kunderne.
- **Optimering af stopmønster.** Antallet og placeringen af stop har afgørende betydning for linjens hastighed, da et stop både tager tid til deceleration, passagerudveksling, acceleration samt evt. udfletning i trafikken. Det optimale stopmønster afhænger af, hvilke målpunkter bussen betjener, og hvor lang gangafstand, der accepteres politisk. Samtidig er placeringen af stop i forhold til lyskryds vigtig, og særligt i kombination med signalprioritering vil det være vigtigt, at stoppet er placeret efter signalet.
- **Udformning af stoppesteder og terminaler.** På veje med buslommer og tæt trafik kan bussen have svært ved at flette ud i trafikken igen. Med kantstensstop eller fremrykkede stop undgås denne spildtid og kunderne oplever mere jævn

BRT

Det engelske begreb - bus rapid transit (BRT) er i de senere år blevet integreret i den danske kollektive planlægning som det mest højklasede busprodukt og et alternativ til letbane i de tunge kollektivkorridorer.

Der findes ikke en entydig universel definition af BRT, men Vejdirektoratets "Håndbog for kollektiv bustrafik og BRT" definerer BRT som en fælles betegnelse for et højklasset, bus-baseret transportsystem med et meget højt serviceniveau. Det mest centrale element i denne definition er det særlige bustracé, der sikrer, at busserne ikke påvirkes af de trængselsproblemer, der forårsages af biltrafikken. Derudover består BRT af en række andre elementer, der samlet bidrager til at skabe det høje serviceniveau.

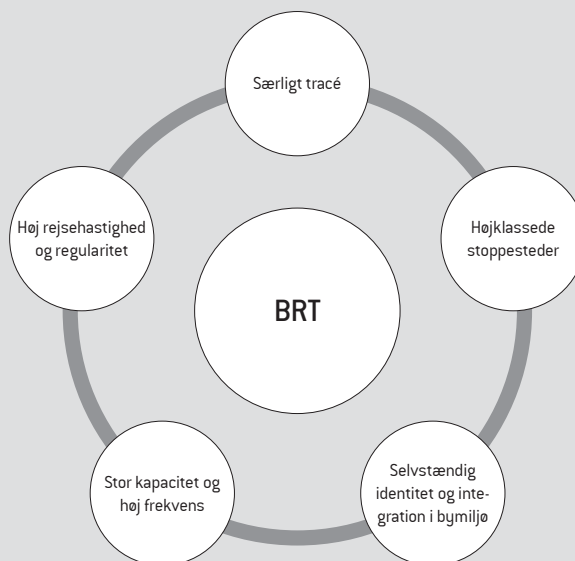
Håndbogen fastsætter et anbefalet niveau og et minimumsniveau samt en række parametre for at busdrift kan klassificeres som BRT.

+Way på Sjælland

Movia har indført begrebet +Way om deres stærkeste busprodukt. Konceptet er inspireret af BRT og er ligesom letbane, metro og S-tog en højklasset kollektiv trafikløsning, som kombinerer hurtig og effektiv transport mellem attraktive byrum. En +Way-linje skal adressere fire hovedelementer. Centralt er +Sporet, som dækker selve linjeføringen, tracéen og fremkommeligheden. Linjen skal køre direkte og i trængselsfrit tracé og så vidt muligt prioriteres for højest mulig fremkommelighed.

Der skal også arbejdes målrettet med holdepladserne +Øer og +Stop, som skal signalere kvalitet og integreres godt med den omkringliggende by, ligesom materiellet (+Bussen) skal sikre at rejsen bliver behagelig.

Mens BRT skal have eget tracé, kan +Way både køre i eget tracé og i blandet trafik, men skal så vidt muligt køre trængselsfrit på bussernes præmisser. Denne pragmatiske tilgang til fremkommeligheden betyder, at ressourcerne kan mål-



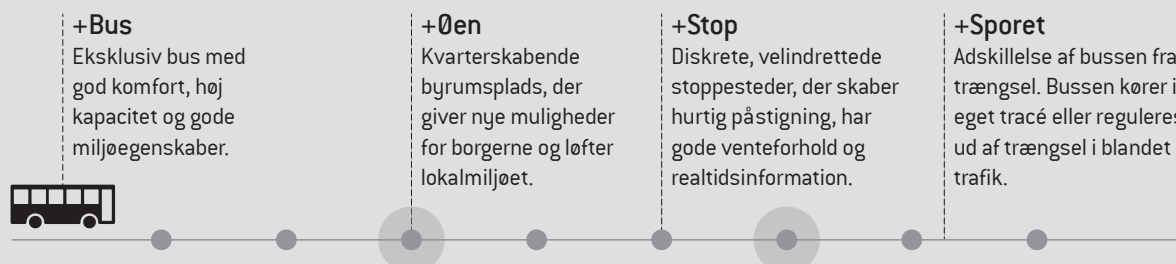
Ill. 54.1: Vejdirektoratets forudsætninger for BRT-systemer.

rettes de væsentligste fremkommelighedsproblemer, mens der ikke investeres, hvor bussen ikke forsinkes, eller hvor de fysiske konsekvenser ikke står mål med gevinsterne ved en investering.

Erfaringer med BRT og +Way

I Danmark kendes BRT fra København, hvor Københavns Kommune har bygget et BRT-lignende system over en kortere strækning nær Rigshospitalet. Derudover er det første store sammenhængende projekt under planlægning i Aalborg, hvor der investeres 510 millioner i et system, hvor bussen får eget tracé på en 12 km lang strækning på tværs af byen.

Der har sideløbende været arbejdet med +Way i en række andre områder. Eksempelvis udarbejdede Roskilde Kommune og Movia i 2009 en vision for +Way på Roskildes to A-buslinjer. Visionens endemål skitserede en 100 % grøn +Way-løsning i 2036, og anviste samtidig hvilke skridt, der løbende kunne tages i retning mod målet. Dette førte bl.a. til en række fremkommelighedsprojekter med statslig støtte.



Ill. 54.2: Elementer i Movias +Way-koncept.

Fremkommelighed i Horsens

Horsens Kommune fik i 2013 bevilget 470.000 kr. fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens busfremkommeligheds-pulje.

Projektets formål var at få et mere effektivt kollektivt trafiknet med forbedret fremkommelighed og øget prioritering af busserne i Horsens by. Horsens Kommune, Midttrafik og Arriva identificerede i samarbejde seks kryds i midtbyen, hvor fremkommeligheden med fordel kunne styrkes.

Projektet indeholdt både busprioritering i form af ændret trafikstyring i alle kryds samt en mindre ændring af krydsudformning og afmærkning i to af disse kryds.

Projektet har overordnet set haft en positiv indvirkning på rejsetiden i de seks kryds. Der er dokumenteret rejsetidsbesparelser i to af krydsene, hvor køretiden for en bus gennem krydset er reduceret med mellem 4-38 % afhængigt af sted, retning og periode.

Effekten i de øvrige kryds er ikke dokumenteret, men det er vurderet, at busserne får en tidsbesparelse på op til 60 sekunder, hvor trafikbelastningen er størst.



Ill. 55.1: De seks berørte kryds i Horsens.

kørsel. Kantstensstop og fremrykkede stop medfører, at den øvrige trafik fanges bag bussen og dermed må overhale eller vente, til bussen kører. Også terminaludformning er vigtig. Her er køremønstret på terminalen og adkomstvejene vigtige for fremkommeligheden.

- **Signalprioritering.** Signalprioritering kan have forskellig teknisk udformning, men fungerer generelt ved, at lyssignalet varsles om, at bussen nærmer sig, og derefter giver grønt eller forlænger grønt signal i bussens kørselsretning, så bussen ikke bremses. Det kan understøtte bussens fremkommelighed generelt eller målrettes mod busser, der er forsinkede. Signalprioritering har dog sin begrænsning på strækninger, hvor bussen fanges i samme kø som bilerne, da prioriteringen risikerer kun at gavne de foran holdende biler, mens bussen ikke når med over for grønt signal. Ved at kombinere signalprioritering med kortere busbaner opnår bussen mulighed for at overhale bilkøen og køre først over krydset.

6.5 Mål i trafikplanperioden

Midttrafik ønsker i trafikplanperioden at styrke arbejdet med fremkommelighed. Dette skal ske gennem en udvidelse af kompetencefeltet med særligt fokus på at diagnosticere problemerne.

I trafikplanperioden ønsker Midttrafik at:

- Færdigudvikle GPS-værktøj til kortlægning af køretid og regularitet. Midttrafik igangsætter arbejdet med dette værktøj og vil i perioden anvende det i Aarhus og bybusbyerne.
- Gennemføre pilotprojekt for fremkommelighedsproces med en bybuskommune, som kan være model for arbejdet i de øvrige bybuskommuner. I processen udvikles konkrete løsninger for belastede strækninger.

Sideløbende med dette kortlægges mulighederne for mere langsigtede BRT-løsninger som forløber for/alternativ til letbane. Dette sker i regi af Letbanesamarbejdets arbejde med den langsigtede udviklingsvision Samspil2030, som bl.a. indeholder udvikling af BRT-projekter i Aarhus og Randers.

Samarbejde og rolledeling

Midttrafik ønsker at påtage sig en proaktiv rolle i arbejdet med og rådgivning omkring fremkommelighed, men det er vigtigt at understrege, at kommunerne selv skal spille en helt central rolle, da de som vejmyndighed og bestiller af kollektiv trafik foretager investeringerne i busfremkommelighed og de politiske prioriteringer af trafikken.

BILAG

TRAFIKPLAN

2019 - 2022



midttrafik

BILAG 1:

HOVEDNETSSTRÆKNINGER

Trafikplanens oplæg til et strategisk hovednet er baseret på to objektive kriterier; at alle byer med flere end 2.000 indbyggere skal have en hovednetsforbindelse til den regionshovedby, som de primære rejsestrømme er orienteret imod, og at der skal være en hovednetsforbindelse mellem naboregionshovedbyerne.

Hovednettet implementeres løbende i planperioden gennem lokale, områdevisse trafikplaner, der gør det muligt at tage de enkel-

te bestilleres konkrete ønsker med i udviklingen af hovednettet og den øvrige kollektive trafik. Såfremt der er trafikfaglig belæg herfor, kan hovednettet således udvides ift. nedenstående skema.

Skemaet viser de konkrete hovednetsstrækninger, som er foreslået i trafikplanen på kortet side 20. Af skemaet fremgår desuden nuværende bestilleransvar og rutetype.

Hovednetsstrækninger og bestilleransvar

Strækning	Bestiller	Type
Thisted - Struer	Staten	Tog (Arriva, DSB)
Struer - Holstebro - Vemb - Ulfborg - Ringkøbing - Skjern	Staten	Tog (Arriva)
Holstebro - Aulum - Vildbjerg - Herning - Brande - Vejle	Staten	Tog (DSB)
Aarhus - Hørning - Skanderborg - Ry - Svejlbæk - Silkeborg - Engesvang - Bording - Ikast - Herning - Kibæk - Skjern	Staten	Tog (Arriva)
Skjern - Tarm - Esbjerg	Staten	Tog (Arriva)
Aarhus - Hinnerup - Hadsten - Langå - Ulstrup - Bjerringbro - Viborg - Stoholm - Højslev - Skive - Vinderup - Struer	Staten	Tog (Arriva)
Hobro - Randers - Langå - Hadsten - Aarhus - Skanderborg - Horsens - Hedensted - Vejle	Staten	Tog (DSB)
Thyborøn - Lemvig - Vemb	RM	Tog (MJBA)
Aarhus - Mårslet - Beder - Mallings - Odder	RM, Aarhus Kommune	Letbane (AAL)
Aarhus - Lystrup - Hjortshøj - Skødstrup - Løgten - Hornslet - Ryomgård - Grenaa	RM, Aarhus Kommune	Letbane (AAL)
Lemvig - Struer	RM	Regionalrute
Skive - Nykøbing M.	RM, NT	Regionalrute
Ringkøbing - Videbæk - Herning	RM	Regionalrute
Herning - Sunds - Karup - Viborg	RM	Regionalrute

Hovednetsstrækninger og bestilleransvar

Strækning	Bestiller	Type
Viborg - Aalestrup	RM, NT	Regionalrute
Viborg - Kjellerup - Silkeborg	RM	Regionalrute
Silkeborg - Virklund - Them	RM, Silkeborg Kommune	Regionalrute
Randers - Spentrup - Mariager	RM, NT	Regionalrute
Randers - Assentoft	RM	Regionalrute
Auning - Hornslet	RM	Regionalrute
Vejle - Tørring	RM	Regionalrute
Aarhus - Rønde - Ebeltoft	RM	Regionalrute
Aarhus - Sabro - Hammel	RM	Regionalrute
Aarhus - Skovby - Galten - Låsby	RM	Regionalrute
Aarhus - Søften	RM	Regionalrute
Horsens - Juelsminde	RM	Regionalrute
Horsens - Hovedgaard	RM, Horsens Kommune	Regional-/lokalrute
Randers - Stevnstrup	Randers Kommune, RM	Regional-/lokalrute
Horsens - Lund - Brædstrup	Horsens Kommune, RM	Regional-/lokalrute
Horsens - Egebjerg - Gedved - Østbirk	Horsens Kommune	Lokalrute
Hvide Sande - Ringkøbing	Ringkøbing-Skjern Kommune	Lokalrute
Aarhus - Solbjerg	Aarhus Kommune	Bybus
Aarhus - Trige	Aarhus Kommune	Bybus

	Bestillers Bemærkning	MT's bemærkninger	Konsekvens trafikplan
Horsens	Det er derfor behov for en udspecificering af konsekvensomkostningerne for de enkelte ruter i hovednettet for de enkelte kommuner, med baggrund i det samlede budgetoverslag (angivet på side 23, III. 23.2) til implementering af hovednettet med baggrund i det påtænkte serviceniveau (angivet på side 16, III. 16.1). For Horsens Kommune omfatter hovednettet de regionale ruter 105, 110 og 202, samt, lokalrute 112. Det bør afklares hvem der skal afholde meromkostningerne til opgradering af disse ruter. Forventes meromkostningerne betalt af bestillerne dvs af regionen mht de regionale ruter henholdsvis kommunen mht lokalruten eller forventes det, at det er den kommune hvor hovednettet er beliggende indenfor, der skal afholde merudgiften? Problemstillingen mellem de regionale besparelser på den kollektive bus trafik og udlægning af hovednettet er specielt problematisk, hvor rute 110, for såvidt Horsens Kommune, både udlægges som en del af hovednettet og samtidigt nedlægges som regional rute. Der bør derfor redegøres for hvordan problemstillingen mellem besparelser på den ene side og meromkostninger på den anden side søges løst. Rute 104 udgår som regional rute og videreføres med reduceret serviceniveau i Horsens Kommunes regi. Der foregår drøftelser mellem Hedensted Kommune, Horsens Kommune og Midttrafik om en mulig samkøring af rute 104 og den regionale rute 105. Da rute 105 fortsætter/videreføres som regional rute og samtidigt indgår som en del af det foreslåede hovednet, er det uklart om det er muligt at koordinere de to ruter, henset til serviceniveauet og de økonomiske forhold.	For Horsens Kommune er der i forhold til resten af regionen det særlige forhold, at forslagene til trafikplanen hovedrute strækninger for to ruters vedkommende er overgået fra regional finansiering til delvis lokal finansiering. Det drejer sig om rute 110 Horsens - Brædstrup og rute 107 Horsens - Egebjerg - Gedved. På begge strækninger er der dog regionalt finansierede uddannelsessture. Den gennemførte løsning for 110 Brædstrup - Horsens betyder at betjeningen fra K19 vil være på hovednetsniveau og ruten vil derfor ikke skulle opgraderes yderligere for at indgå i hovednettet. De konkrete løsninger, der gennemføres i forbindelse med regionens besparelser betyder dog at Gedved og Egebjerg stort set betjenes på hovednetsniveau ved omlægning af den nuværende lokalrute 112, som også udgør hovednetsforbindelsen til Østbirk og med uddannelsessture på skoledage på 107 Gedved - Egebjerg - Horsens. Den kommende rute 112 har et stort kundegrundlag i Østbirk, Gedved og Egebjerg. Den vil overtage en stor del af indtægterne fra den stærkt reducerede rute 107. Det er derfor Midttrafiks vurdering, at den nye rute 112 kan fastholdes som en kommunalt finansieret hovedrute Østbirk - Gedved - Egebjerg - Horsens uden væsentlige meromkostninger for Horsens Kommune. Det forudsættes, at Region Midtjylland finansierer hovednetsforbindelsen Hovedgård - Horsens. Det forudsættes at Region Midtjylland finansiere hovednetsforbindelsen, rute 105 Juelsminde - Horsens. Det er i forbindelse med gennemførelsen af de regionale besparelser på rute 104, som også betjener Juelsminde - Horsens aftalt, at regionalt finansierede ture på rute 105 kan konverteres til rute 104 ture. Der er således fundet en løsning for rute 104/105.	Økonomien ved opgradering til hovednet opgøres per bestiller. Det vedrører regionen, Horsens Kommune, Randers og Ringkøbing Skjern Kommune evt. også Viborg afhængig af opgradering af strækningen Viborg - Aalestrup efter de regionale besparelser.
Horsens	Der bør endvidere gennemføres en afdækning af frekvensbehovet baseret på passagertællinger set over døgnet og ugen således, at der ikke fastlægges et serviceniveau som ikke er i overensstemmelse med behovet.	Minimumsfrekvensen i hovednettet bør fastholdes. I Horsens er det generelt ruter med et stort kundeunderlag. Hvis det viser sig at der er meget svagt benyttede ture i hovednettet i aftentimer og weekend kan de undtagelsesvist erstattes af Flexbus.	Det indføres i Trafikplanen, at hvis det viser sig at der er meget svagt benyttede ture i hovednettet i aftentimer og weekend kan de undtagelsesvist erstattes af Flexbus.
Horsens	Rute 202 indgår på strækningen mellem Horsens og Hovedgård i det udlagte hovednet og som almindelig regional rute på strækningen mellem Vejle og Horsens henholdsvis mellem Hovedgård og Tranbjerg/Århus. Rute 110 indgår på strækningen mellem Horsens og Brædstrup i det udlagte hovednet og som almindelig rute på strækningen mellem Brædstrup og Silkeborg. Der vil således skulle køres med forskellig serviceniveau på delstrækninger på samme rute, hvilket er u hensigtsmæssigt for passagerne og vil muligvis medføre øgede omkostninger for bestilleren. Det bør belyses, hvordan disse ruter, og evt. tilsvarende ruter i andre kommuner med delte strækninger, planlægges gennemført.	Det er helt almindeligt forekommende at ruter har forskellig betjening på delstrækninger. Det har der også været på rute 110 tidligere, og det er indarbejdet i de løsninger, der er lavet for K19	Ingen
Horsens	Det bør tydeliggøres hvilke ruter der indgår i hovednettet, enten ved at påføre rutenumre på kortet eller ved en opstilling af ruterne.	Grafisk fungerer det ikke med rutenumre på kortet, og rutenumre kan desuden ændre sig i løbet af trafikplanperioden. Midttrafik fastholder derfor at tale om hovednetsstrækninger, ikke ruter.	Der laves et bilag til trafikplanen med strækninger, der indgår i hovednettet, fordelt på bestillere.
Horsens	Det bør overvejes, at angive en tids- og handlingsplan for gennemførelse af trafikplanens delelementer.	Aftale med bestillere udestår. Der vil blive udarbejdet en tids- og implementeringsplan i løbet af tredje kvartal 2019, når Midttrafik har afklaret behov og ønsker med de enkelte bestillere.	Ingen
Horsens	Det vil, på baggrund af de beskrevne forhold, specielt knyttet til usikkerhederne omkring de økonomiske forhold der relateres til hovednettet, være nødvendigt, at Midttrafik får afklaret hvor højt et serviceniveau hovednettet er realistisk at kunne udlægges med, under skyldig hensyntagen til kommunernes og regionens budgetter.	Som det fremgår af trafikplanen og de ovenstående bemærkninger er der beskedne udgifter ved opgradering til det foreslåede hovednet. Midttrafik vurderer, at det er afklaret at hovednettet realistisk kan udlægges med den foreslåede minimumsfrekvens.	Ingen

Favrskov	Fastlæggelsen af et hovednet for den kollektive trafik, bør løbende følges op i forhold til byernes størrelser og demografiske sammensætninger, så der tages højde for udviklingen i indbyggertallet i byerne. I Favrskov Kommune har Hadsten, Hinnerup, Hammel, Søften og Ulstrup mere end 2.000 indbyggere. Thorsø har lidt under 2.000 indbyggere (1.852). Der bør arbejdes for et bedre kollektivt trafiknet og derfor skal byer med næsten 2.000 indbyggere have stor opmærksomhed i sammenhæng med det fremtidige arbejde i Trafikplan 2019-2022. Blandt andet med baggrund i at trafikplanen i perioden 2016-2030 forudsætter en befolkningstilvækst i Favrskov Kommune på 5%.	Midttrafik kan tilslutte sig synspunktet. Der bør arbejdes videre med dette i samarbejde med kommunen og Regionen med udgangspunkt i trafikplanens hovednet.	Ingen
Favrskov	Hovednettets dækning betyder, at der er 21 % af borgerne i regionen, som vil have mere end 2 km til en hovednets strækning, og i Favrskov Kommunes tilfælde vil der være brug for løsninger med tilslutning til hovednettet fra mindre byer, samt udpegning/oprettelse af knudepunkter (skiftemuligheder). Trafikplanen tager problematikken op i afsnittet ”Mindre byer og landdistrikter”, og peger på de udfordringer, der er forbundet med at drive kollektiv trafik uden for de større byer.	Det er en problemstilling der bør arbejdes med i trafikplanperioden.Midttrafik har aftalt med Favrskov at se på serviceniveauet i de mindre byer i kommunen, herunder tilslutning til hovednettet i knudepunkter.	Ingen
Favrskov	Flere af hovedprincipperne bag det midtjyske hovednet vurderes rimelige, og Favrskov Kommune bifalder, at der fortsat arbejdes med at udbrede og udvikle flextrafikken til landdistrikternes behov. Især skønnes det meget positivt, at Midttrafik har iværksat forsøg med plustur. Dog vurderes det mangelfuldt, at en lang række byer over 2000 indbyggere kun er koblet på hovednettet via tognettet, som stopper ved få stationer. Der er tale om Hadsten, Hinnerup og Ulstrup i Favrskov Kommune.	Hovednetsbetjeningen af Hadsten, Hinnerup og Ulstrup er fastlagt i principperne for hovednettet, Alle byer er derudover begunstiget af regionale busruter med en relativ høj betjening, Især Hinnerup, som betjenes af rute 200 på et niveau der ligger langt over minimumsbetjeningen i hovednettet.	Ingen
Favrskov	Byrådet har noteret sig, at arbejdet med trafikplanen, herunder det midtjyske hovednet har været præget af Region Midtjyllands behov for besparelser på den kollektive trafik. Det er på den baggrund afgørende for Favrskov Kommune, at yderligere ændringer af den kollektive trafik i kommunen sker på et veloplyst grundlag og i dialog med kommunen. Vi forudsætter således, at der ikke sker omlægning, ændringer eller forringelser af den kollektive trafik på baggrund af overordnede besparelseshensyn – uden at kommunen bliver involveret.	Det er formentlig arbejdet med rute 221, hvor kommunen burde have været inddraget i forbindelse med reduktion af kørslen i trafikplanen for Djursland, der får Favrskov Kommune til at skrive dette. Både Regionen og Midttrafik har anerkendt, at det ikke var tilfredsstillende.	Ingen
Favrskov	De seneste besparelser, som blev gennemført af Region Midtjylland, efterlader dog en væsentlig tvivl omkring robustheden for et overordnet hovednet, som det er beskrevet i Trafikplan 2019-2022. Favrskov Byråd gør derfor opmærksom på, at besparelser på den kollektive trafik kan få en afsmittende virkning på borgeres anvendelse af kollektiv trafik på lokale rejser i Favrskov Kommune, og ikke mindst forringe bosætningsmulighederne og valgmulighederne for uddannelsessøgende. Erfaringen viser, at det er vanskeligt at få borgerne/pendlerne til at vælge kollektiv trafik, når der ikke er en hyppig og stabil dækning. I forlængelse heraf ses der med en vis bekymring på, at Midttrafik i første omgang prioriterer myldretidsbetjeningen og først derefter vil arbejde mod en øget betjening aften og weekend. Favrskov Kommune vil opfordre til en hurtig opfølgning, så den kollektive trafik ikke fravælges. Favrskov Kommune har, blandt andet for at gøre kommunen attraktiv i forhold til bosætning, fastholdt et højt serviceniveau med lokalruter og åbne skolebusruter (gratis for alle).	Midttrafiks udgangspunkt er, at Regionen efter den seneste besparelse kan fastholde det resulterende omfang af bustrafik. Hovednettet giver netop hyppig og stabil dækning til de største byområder i Favrskov. Det er især her der sættes på stor pendlerrelevans, hvilket efter Midttrafiks opfattelse kræver ½ timedrift i myldretiderne. I Favrskov er alle byer på hovednettet, Hammel, Hadsten, Hinnerup og Ulstrup begunstiget af ½ timesdrift på hverdage og timedrift aften og weekend.	Ingen

Hedensted	Midttrafik vil i planperioden bl.a. arbejde med: * Eksisterende fleksible løsninger (Flextur, Flexbus og Plustur) * Målrettet information * App Midttrafik live * Billetapp Midttrafik * MaaS * At rejsende efterspørger mobilitet uafhængigt af transportform og ejerskab Hedensted Kommune savner dog konkrete forslag til hvordan Midttrafik vil føre tiltagene ud i livet, og hvordan der skal arbejdes med udviklingen af nye mobilitetsløsninger til tyndt befolkede områder. Her bemærkes, at der er betydelig forskel på de løsninger (MaaS m.v.) der kan bruges i tæt befolkede områder med effektiv kollektiv trafik (Aarhus) og landområder som Hedensted Kommune.	Der er i høj grad beskrevet hvordan Midttrafik vil arbejde med Midttrafiks egne produkter, Flextur, Flexbus og Plustur i trafikplanen, og det er de centrale redskaber Midttrafik har i forhold til at forbedre mobiliteten i landdistrikter. App Midttrafik live og Billetapp indgår i Midttrafiks digitaliseringsstrategi Midttrafik. Det samme gælder målrettet information hvor Rejseplanen og Midttrafiks live app er eksempler på meget målrettet information, som Midttrafik arbejder på at udvikle yderligere. Midttrafiks politik i forhold til Maas løsninger er beskrevet i Midttrafik mobilitetspolitik, og udgangspunktet er her udvikling af Maas via Rejseplanen. Mobilitetspolitikken beskriver ligeledes, hvordan Midttrafik ser sin rolle i forhold til integration med andre transportformer og Midttrafiks rolle i forhold til bestillerne på dette område.	Der henvises i trafikplanen til Midttrafiks Mobilitetspolitik og strategi for digitalisering i Strategiplan 2017.
Hedensted	Trafikplanen bygges op om et Midtjysk Hovednet, hvor der lægges op til fast høj frekvens. Ideen er god hvor der er større befolkningskoncentrationer, men i områder hvor den kollektive trafik ikke er så koncentreret, er der større behov flere ruter frem for hyppighed. Hedensted Kommune mener, det er for ambitiøst med et hovednet uden for Aarhusområdet. De økonomiske ressourcer er begrænsede. Hedensted Kommune ser hellere flere ruter end høj fast regularitet på få ruter, hvorfor differentierede frekvenser på hovednettet bør genovervejes. Det vil være vigtigere for borgerne at få garantier for regional drift på flere ruter fremfor at frekvensen øges på få hovednetruter. Togforbindelser indgår som hovednets forbindelse. Hvor der er en toglinje, indgår der ikke en buslinje i hovednettet, f.eks. Horsens-Hedensted-Vejle. Dette betyder bl.a. at kommunens næst største by, Løsning, ikke bliver betjent i forslaget til trafikplan. Hovednetstrækninger med bus i Hedensted Kommune: * Rute 105, Juelsminde-Horsens * Rute 215, Tørring-Vejle Vejle er også at betragte som hovedby for Juelsminde, Daugård, Hedensted m.v. hvorfor det bør genovervejes om denne strækning ikke også skal være hovednet. Vejle er hovedby i forhold til Tørring.	Det er lidt tvetydigt at kommunen på den ene side mener at det er for ambitiøst med et hovednet uden for Aarhusområdet og samtidig efterlyse hovednet på strækningen Juelsminde - Vejle og mellem Horsens og Vejle (rute 202) Løsning og Hedensted er et sammenhængende byområde med en station i Hedensted. Fra Løsning er der op til ca. 5 km. til stationen, men Løsning er betjent med rute 202 til Vejle og Horsens på et relativt højt niveau. Rute 202's samlede betjening Vejle - Hedensted/Løsning ligger over hovednettes minimumsniveau. På baggrund af kriterierne for hovednettet er ruten ikke medtaget i dette. I forbindelse med arbejdet med en områdeplan for Hedensted kan der arbejdes med at finde ressourcer til opgradering af 205 Juelsminde - Vejle og evt. 202 til hovednet. På begge ruter der et relativt stort kundegrundlag.	Ingen
Hedensted	Hovednetsruterne i Hedensted Kommune lever ikke op til serviceniveauet for det midtjyske hovednet. Trafikplanen giver ikke et entydigt svar på regionens forpligtelse i forbindelse med opprioritering af hovednettet. Trafikplanen bør beskrive, hvilke målsætninger regionen har for hovednettet og det øvrige regionale net.	Trafikplanen beskriver målsætningen for hovednettet som ikke kun er regionalt. Det kan overvejes at præcisere hvilke hovednetsstrækninger, der er regionale og hvilke, der er lokale. Trafikplanen er den plan Midttrafik vil arbejde på at realisere i trafikplanperioden frem til 2022. Den har været i høring hos kommunerne og Regionen. Regionen har ikke givet udtryk for, at den ikke støtter målsætningerne i planen. I trafikplanperioden vil Midttrafik arbejde for, at der fastsættes mål for betjeningen på øvrige regionale ruter. Ligeledes vil Midttrafik arbejde for, at der også fastsættes målsætninger for det kommunale net i forbindelse med de områdevisse trafikplaner.	Økonomien ved opgradering til hovednet opgøres per bestiller. Det vedrører regionen, Horsens Kommune og Ringkøbing Skjern Kommune.

Hedensted	Serviceudvidelserne på hovednettet skal hovedsagligt finansieres ved en omprioritering af ressourcerne til kollektiv trafik. Trafikplanen bør tydeligt beskrive, hvilke omprioriteringer der skal føres ud i livet og hvordan. Er det omfordeling af regionens i forvejen begrænsede midler, og hvordan prioriteres ressourcerne hvis regionen på sigt skal spare yderligere? I forbindelse med de regionale besparelser er kommunerne allerede blevet påført betydelige medudgifter, og det anses ikke for realistisk at lægge flere udgifter over på kommunerne.	Omprioriteringer af ressourcer til kollektiv trafik, hvilke der skal føres ud i livet og hvordan, kan først fastlægges i forbindelse med de områdevisse trafikplaner. Service på hovednettet er som udgangspunkt lagt på et niveau, der kun kræver beskedne merudgifter for Regionen, som Midtrafik vurderer kan gennemføres ved mindre tilpasninger på eksisterende ruter. Det behøver ikke at betyde reduktion på øvrige ruter. Det kan også være mindre reduktioner eller effektiviseringer på de af Regionens hovedruter, der ligger over minimumsserviceniveauet. Flere kommuner har udtrykt bekymring for at fastsættelse af minimumsniveau for hovednettet vil have som konsekvens at regionale besparelser udelukkende så vil ramme det øvrige regionale net. Det er ikke givet, da mange regionale ruter, især i Aarhusområdet ligger væsentligt over minimumsniveauet. En minimumsstandard for de regionale dele af hovednettet, der ligger uden for Aarhusområdet vil derfor især give en "garanti" for at disse ruter opretholdes på et højt niveau.	Økonomien ved opgradering til hovednet opgøres per bestiller. Det vedrører regionen, Horsens Kommune og Ringkøbing Skjern Kommune.
Hedensted	Forslaget til trafikplan synes på væsentlige punkter ikke at leve op til lovgivningen, i det forslaget kun indeholder overordnede principper for hovednettet og ikke for det øvrige rutenet, ligesom forslaget ikke indeholder et flerårigt budgetoverslag.	<i>"De overordnede principper skal fastlægges ud fra en længere planlægningshorisont og indeholde et grundlæggende net af ruter, herunder en beskrivelse af kørsels- og betjeningsomfang, som regioner og kommuner så vidt som muligt har lagt sig fast på, og som de som udgangspunkt ikke på kort sigt ændrer."</i> Midttrafik har valgt at tolke dette på den måde, at hovednettet er det grundlæggende net af ruter som regionen og kommunerne så vidt muligt har lagt sig fast på. Umiddelbart kunne der laves et budgetoverslag for opgradering af hovednettet, men det væsentligste i lovens ånd er, at man ikke på kort sigt ændrer ved dette net og betjeningsomfanget i det. Økonomien beskriver en isoleret opgradering af hovednettet. Der er således ikke taget højde for omjustering af ressourcer i forbindelse med områdevisse trafikplaner.	Økonomien ved opgradering til hovednet opgøres per bestiller. Det vedrører regionen, Horsens Kommune, Randers og Ringkøbing Skjern Kommune.
Holstebro	En meget stor del af hovednettet er for Midt- og Vestjylland defineret via togforbindelser. Dette giver en skævvridning i forhold til at sikre den regionale sammenhæng med kollektiv trafik fremadrettet. I forbindelse med justeringer og/eller ændringer på det statslige jernbanenet, er der reelt ikke en mulighed for kommunerne, i forhold til at sikre sammenhænge og styrke mobiliteten i hele Midttrafiks område.	Planlægningsprocessen omkring den statslige trafikplan for jernbanen og trafikselskabernes trafikplaner er netop tilrettelagt, så trafikselskaberne skal tage udgangspunkt i statens 4-årige plan for togtrafikken. Formålet hermed er at Midttrafiks trafikplan kan tilpasses ændringer i togtrafikken. Det er også forklaret i trafikplanen. Statens Trafikplan er nu vedtaget og betjeningen i trafikplanperioden er ikke ændret i forhold til den betjening der var i høringsforslaget.	Trafikplanen opdateres med at Statens Trafikplan er vedtaget.
Holstebro	Holstebro Kommunes vurdering er, at der mangler en reel hovednetforbindelse mellem Holstebro og Viborg. Trafikplanen, tager udgangspunkt i at forbindelsen mellem de 2 byer sikres med en togforbindelse via Skive, som afskære en stor del af passagerene, fra at kunne bruge denne. Togforbindelsen betragtes som omvejskørsel, så en hurtig busforbindelse mellem de 2 byer bør indgå i hovednettet.	Det kan i en områdeplan overvejes, om der kan etableres en hovedrute på strækningen ved at samle de ressourcer, der anvendes på den standsende rute (28) og X-busruten (928X) Generelt kan nettet i forbindelse med områdeplanerne reorganiseres og omprioriteres m.h.p. at udvide hovednettet.	Udbygning af afsnittet med argumentationen for at parallel togtrafik (også med skift) udgør hovednetsforbindelsen.
Holstebro	Det er tillige Holstebro Kommunes opfattelse at Rute 24, som i dag kører mellem Lemvig og Holstebro, skal fastholdes som en del af hovednettet i forhold til de kriterier, der er lagt til grund for forbindelserne til og fra regionshovedbyerne. Forbindelsen mellem Holstebro og Lemvig, som i Trafikplanen er en hovednetsforbindelse via Struer, er problematisk. En forbindelse via Struer forlænger rejsetiden og medfører et skift med forholdsvis lang ventetid. Det andet alternativ med tog er via Vemb, hvilket bliver betragtet som omvejskørsel. Disse elementer gør at passagerne ikke ser dette som en mulighed og dermed vil søge andre alternativer.	Dette er afklaret med Region Midtjylland. På trods af at ruten i dag har et relativt højt serviceniveau er passagertallet på rute 24 beskedent.	Udbygning af afsnittet med argumentationen for at parallel togtrafik (også med skift) udgør hovednetsforbindelsen.

Holstebro	Holstebro Kommune forudsætter at hovednettet driftes af regionsfinansierede busruter, hvor disse er en del af hovednettet. Der savnes en tydeligere stillingentagen til hvordan Trafikplanen tænkes at skulle finansieres i forhold til de øvrige tilbringere ruter, for at opfylde de ønskede frekvenser på hovednettet.	Servicen på hovednettet er som udgangspunkt lagt på et niveau, der kun kræver beskedne merudgifter for regionen, som Midttrafik vurderer kan gennemføres ved mindre tilpasninger på eksisterende ruter. Det behøver ikke at betyde reduktion på øvrige ruter. Det kan også være mindre reduktioner eller effektiviseringer på de af regionens hovedruter, der ligger over minimumsserviceniveauet. Flere kommuner har udtrykt bekymring for at fastsættelse af minimumsniveau for hovednettet vil have som konsekvens at regionale besparelser udelukkende så vil ramme det øvrige regionale net. Det er ikke givet, da mange regionale ruter, især i Aarhusområdet ligger væsentligt over minimumsniveauet. En minimumsstandard for de regionale dele af hovednettet, der ligger uden for Aarhusområdet vil derfor især give en "garanti" for at disse ruter opretholdes på et højt niveau.	Økonomien ved opgradering til hovednet opgøres per bestiller. Det vedrører regionen, Horsens Kommune og Ringkøbing Skjern Kommune.
Ikast-Brande	Ikast-Brande Kommune bemærker at tilrettelæggelsen af efterlader store områder og byer uden en fremtidig sikkerhed forbindelser. Lokalt i Ikast-Brande Kommune er det især Ejstrupholm, hvor man kan frygte, at den eksisterende frekvens vil blive reduceret, når strækningerne ikke er klassificeret som en del af hovednettet. Ikast-Brande kommune opfordrer derfor til at rute 116 katagoriseres som en del af hovednettet. Det synes at være i tråd med tidligere udmeldte opgradering af ruten.	Midttrafik er enig i at det kan være relevant at opgradere rute 116 til en hovednetsrute. Midttrafik foreslår at dette inddrages i forbindelse med de områdevisse trafikplaner.	Ingen
Ikast-Brande	Ikast-Brande kommune ønsker fortsat at der på genindføres halvtimes drift på togstationerne i Bording og Engesvang, men anerkender, at ansvaret herfor beror på anden instans, nemlig staten. Når det allgievel nævnes her, skyldes det, at et lille greb vil give den kollektive trafik i voers kommune et betragteligt løft ved at frekvensen af stop på jernbanen blev sat op.	Da forslaget har betydning for rejsetiden mod Silkeborg og Aarhus fra kommunerne vest for Ikast-Brande, foreslår Midttrafik at spørgsmålet inddrages i de kommende områdevisse trafikplaner.	Ingen
Norrdjurs	Vi har i fællesskab med Syddjurs Kommune udarbejdet et udvidet hovednet på Djursland i Trafikplan Djursland, hvorfor hovednetsbegrebet i trafikplanen selvfølgelig ikke er nyt for os. Vi bemærker, at hovednetslinjen mellem Auning og Hornslet fremstår som en linje, som skal opgraderes i trafikplanperioden for at opfylde serviceniveauet for hovednettet. Denne linje følger vedtagne principper om hovednettet, dvs. at byer med flere end 2.000 indbyggere (Auning har 3.000 indbyggere) skal have en god og stabil hovednetsforbindelse til den regionshovedby, som de primære rejse- og pendlingsstrømme er orienteret imod. Hvilket også fremgår af kortet på side 20. Af samme grund forventer Norddjurs Kommune, at Regionen lever op til sit ansvar om at finansiere hovednettet, også på denne linje.	Opgraderingen af forbindelsen mellem Auning og Hornslet er med i det forslag til trafikplan Djursland, der netop er sendt i høring.	Ingen
Norrdjurs	Trafikproblemerne i Aarhus er kendte, og Aarhus udfører lokale tiltag for at afhjælpe disse, særligt i Midtbyen. Mange af disse trafikproblemer i Aarhus har deres oprindelse i de mange bil-pendlere fra omegnskommunerne, og det er Norddjurs Kommunes holdning, at det vil være fordelagtigt for alle parter inklusiv Aarhus, at der investeres yderligere i at gøre den kollektive trafik mere attraktivt at benytte sig af uden for Aarhus. Et eksempel ville være direkte gennem-gående letbanetog fra Djursland til Aarhus H, som kan give reel konkurrence til privatbil og fjerne trængslen fra særligt Grenåvej i Aarhus. Til det formål må der fokuseres på udbygning af dobbeltspor mellem Lystrup og Hornslet i den nærmeste fremtid.	Spørgsmålet om fremtidig udvidelse af kapacitet på Grenaabanen indgår i det arbejde, der gennemføres i Letbanesamarbejdets regi	Ingen
Norrdjurs	Norrdjurs Kommune er selvfølgelig interesseret i at deltage i samarbejder med Midttrafik om nye tilbud, som kan gøre det mere attraktivt at benytte sig af kollektiv trafik i kommunen og modvirke den nedadgående tendens.	Norrdjurs Kommune udtrykker på flere områder ønske om samarbejde med Midttrafik om styrkelse af mobiliteten. Midttrafik ser gerne en fortsættelse af samarbejdet der har været omkring mobilitetsstrategien og trafikplanen for Djursland.	Ingen
Odder	Odder Kommune tager trafikplanen til efterretning, idet vi ikke har forslag til ændringer, og kommunen bakker op om de enkelte elementer i planen.		Ingen
Randers	Randers Kommune bifalder principielt de overordnede principper i planen. Randers Kommune forbeholder sig dog ret til at tage stilling til de konkrete forslag til ændringer i planperioden. Konkret stiller Randers Kommune spørgsmålstegn ved, at den regionale rute mellem Randers og Aarhus ikke er en del af hovednettet. Ruten betjener en meget stor rejse- og pendlingsstrøm mellem de to hovedbyer Randers og Aarhus.	Rute 918 og 118 har som andre ruter i Aarhusområdet et serviceniveau, der vil gøre det uproblematisk at optage den i hovednettet fra et servicemæssigt synspunkt. Når den ikke er medtaget skyldes det, at der i trafikplanen som udgangspunkt er fastholdt et skarpt udgangspunkt for hovednettet. Midttrafik er meget åben for optagelse af ruter i hovednettet, hvis det kan aftales med bestillerne i den kommende planlægning i trafikplanperioden.	Ingen

Silkeborg	Det er en undren, at hovednettet ikke forbinder Silkeborg-Aarhus, Silkeborg-Horsens og Silkeborg–Randers, der er blandt de største byer i regionen. Togforbindelse anses ikke som værende tilstrækkeligt, da større byer imellem ikke betjenes. Samtidig giver busbetjening mulighed for stop ved indfaldsvejene til hovednet byerne. Silkeborg-Herning kan accepteres, da toget betjener næsten de samme byer som bussen. Rigtig mange pendler til Silkeborg fra Aarhus, Horsens og Randers for at komme til arbejde eller uddannelse. Derfor er det nødvendigt at strækningerne betjenes af en busrute, der også standser ved indfaldsvejene. Alternativt vil det blive markant mere besværligt at rejse til Silkeborg uden en bil.	Rute 113/952 Silkeborg/Aarhus har et serviceniveau og et passagergrundlag på et niveau der betyder at den umiddelbart kunne optages som en hovednetsforbindelse, Silkeborg - Randers betjenes af to ruter med forskelligt ruteforløb, rute 73 og rute 223 . Ruterne's passagergrundlag udgøres især af rejser på mellemdistancer, hvor de bl.a. løser vigtige opgaver i betjeningen af bl.a. Hammel og Bjerringbro ind til Randers og Silkeborg. Tilsammen har de to ruter et serviceniveau på hovednetsniveau, men rejsetiden på de to ruter betyder, at ruten ikke er et attraktivt alternativ for pendlere mellem Silkeborg og Randers. Midttrafik foreslår at det i det kommende arbejde med en trafikplan for Silkeborg vurderes, om rute 223 Silkeborg - Hammel - Randers kan opgraderes til at indgå i hovednettet. Mht. 110 Silkeborg - Horsens, så har de involverede bestillere truffet beslutning om serviceniveauet i forbindelse med de regionale besparelser. Midttrafik ser gerne at der i det kommende planarbejde ses på muligheden for at Silkeborg i lighed med Horsens opgraderer strækningen Brædstrup - Silkeborg til hovednetsniveau.	Udbygning af afsnittet med argumentationen for at parallel togtrafik udgør hovednetsforbindelsen.
Silkeborg	Der gøres opmærksom på, at det kan være uhensigtsmæssigt at definere et højt minimums serviceniveau, hvis der ikke er økonomi/passagerer til at opretholde dette. Så hellere et mere fleksibelt serviceniveau. Det er vigtigt for sammenhængskraften i regionen, at der er en hovedforbindelse med lav frekvens end slet ingen forbindelse.	Servicen på hovednettet er som udgangspunkt lagt på et niveau, der kun kræver beskedne merudgifter for regionen, som Midtrafik vurderer kan gennemføres ved mindre tilpasninger på eksisterende ruter. Det behøver ikke at betyde reduktion på øvrige ruter. Det kan også være mindre reduktioner eller effektiviseringer på de af regionens hovedruter, der ligger over minimumsserviceniveauet.. Flere kommuner har udtrykt bekymring for at fastsættelse af minimumsniveau for hovednettet vil have som konsekvens at regionale besparelser udelukkende så vil ramme det øvrige regionale net. Det er ikke givet, da mange regionale ruter, især i Aarhusområdet ligger væsentligt over minimumsniveauet. En minimumsstandard for de regionale dele af hovednettet, der ligger uden for Aarhusområdet vil derfor især give en "garanti" for at disse ruter opretholdes på et højt niveau.	Økonomien ved opgradering til hovednet opgøres per bestiller. Det vedrører regionen, Horsens Kommune Randers og Ringkøbing Skjern Kommune.
Silkeborg	Kommunen finder det nødvendigt, at der arbejdes på en plan for zoneopdeling mellem Silkeborg og Viborg, således at der ikke er forskel i antal zoner/priser fra Kjellerup-Silkeborg og Kjellerup-Viborg. Det giver i dag en skævvridning i billetpriser til de to byer, selvom der er ca. lige lang afstand, hvorved det er dyrere at komme til Silkeborg end det er til Viborg.	Midttrafiks Bestyrelse har tidligere behandlet Silkeborg Kommunes ønske på et møde den 3. februar 2017, og afvist det med henvisning til at en ændring vil medføre et provenutab for de regionale ruter på strækningen i størrelsesorden 1,2 mio. kr. årligt.	Ingen
Silkeborg	Kommunen er positiv overfor et markedsorienteret bybusnet, der prioriterer ressourcerne mod de store rejsestrømme. I denne forbindelse vil det være særligt interessant med en vurdering af ruter i Silkeborg, der kan klassificeres som A-ruter.	Kan indgå i den kommende trafikplanlægning i Silkeborg	Ingen
Silkeborg	Midttrafik lægger i Trafikplanen op til at gennemføre et pilotprojekt med en fremkommelighedsproces, hvor der udvikles konkrete løsninger for belastede strækninger. Silkeborg deltager gerne som bybuskommune i et sådant pilotprojekt.	Midttrafik tager initiativ til at inddrage Silkeborg i pilotprojektet.	Ingen
Skander-borg	Set i lyset af Region Midtjyllands besparelser, kan der dog være tvivl om hvor sikker forpligtelsen i hele planperioden vil være, - altså hvor sikkert hovednettet vil være for fremadrettede besparelser. Skal man sikre og fastholde det regionale rutenet, er det vigtigt at dette ikke sker på bekostning af de ruter der ikke er en del af hovednettet.	Flere kommuner har udtrykt bekymring for at fastsættelse af minimumsniveau for hovednettet vil have som konsekvens at regionale besparelser udelukkende så vil ramme det øvrige regionale net. Det er ikke givet, da mange regionale ruter, især i Aarhusområdet ligger væsentligt over minimumsniveauet. En minimumsstandard for de regionale dele af hovednettet, der ligger uden for Aarhusområdet vil derfor især give en "garanti" for at disse ruter opretholdes på et højt niveau.	Ingen
Skander-borg	Vi er usikre på, hvordan trafikplanen forholder sig til byudvikling. Vi har rigtig mange udstykninger i Skanderborg Kommune og stor befolkningstilvækst bl.a. i Galten-Skovby, Skanderborg-Stilling og Hørning. Vi mener det er vigtigt, at disse byudviklingsområder indgår i trafikplanen, og dermed også i definitionen af den midtjyske hovednet.	Byudvikling indgår generelt i planlægningen. I trafikplanen er der ikke arbejdet detaljeret med byudviklingen i de enkelte kommuner. Galten, Skovby, Stilling, Hørning og Skanderborg er betjent på et højt niveau med regionale busforbindelser. Midttrafik afklarer med Skanderborg Kommune om der er særlige problemstillinger eller ønsker til betjening/linjeføring på de regionale ruter i arbejdet med de områdevisse trafikplaner	Ingen

Skander-borg	Skanderborg Kommune mener, at rute 200 bør indgå som en del af det midtjyske hovednet. Ruten kører i samme korridor som jernbanen mellem Skanderborg og Aarhus, men har andre funktioner og betjener andre passagerer end jernbanen. For Skanderborg Kommunes vedkommende betjener og forbinder den byerne Stilling og Hørning (hvor der i planperioden også foregår stor byudvikling) med Skanderborg og Hasselager/Viby/Aarhus. Rute 200 er i dag den 2. mest benyttede buslinje i hele Region Midtjylland med ca. 1,7 mio. årlige passagerer, og kører 4 afgangse i timen i myldretiden. Alene af disse grunde bør rute 200 være en naturlig del af hovednettet.	Rute 200 har som andre ruter i Aarhusområdet et serviceniveau, der vil gøre det uproblematisk at optage den i hovednettet fra et servicemæssigt synspunkt. Når den ikke er medtaget skyldes det, at der i trafikplanen som udgangspunkt er fastholdt et skarpt udgangspunkt for hovednettet. Midttrafik er meget åben for optagelse af ruter i hovednettet, hvis det kan aftales med bestillerne i den kommende planlægning i trafikplanperioden.	Ingen
Skander-borg	Rute 113 indgår i det udpegede hovednet på strækningen mellem Låsby og Aarhus. Skanderborg Kommune mener, at rute 113 også bør medtages på den nuværende strækning mellem Låsby og Silkeborg, da denne strækning er en vigtig korridor for den kollektive trafik.	Rute 113/952 mellem Silkeborg og Galten har et serviceniveau og et passagergrundlag på et niveau der betyder at den umiddelbart kunne optages som en hovednetsforbindelse. Når den ikke er medtaget skyldes det, at der i trafikplanen som udgangspunkt er fastholdt et skarpt udgangspunkt for hovednettet. Midttrafik er meget åben for optagelse af ruter i hovednettet, hvis det kan aftales med bestillerne i den kommende planlægning i trafikplanperioden.	Ingen
Skander-borg	Skanderborg Kommune mener desuden, at rute 331 (Skanderborg-Odder) bør indgå i hovednettet. Ruten betjener de to hovedbyer i Skanderborg og Odder kommune, med opkobling på henholdsvis tog og letbane. Rute 331 er endvidere en vigtig uddannelsesrute for Campus Skanderborg, herunder uddannelsessamarbejdet for Skanderborg-Odder Center for Uddannelse, der tilbyder undervisning i både Odder og Skanderborg.	Rute 331 er som Skanderborg Kommune skriver det en vigtig uddannelsesrute. Midttrafik vurderer umiddelbart at kundegrundlaget derudover er relativt beskedent. Det kunne alternativt overvejes at indsætte flexbusture i ydertidspunkter. Midttrafik kan lave nærmere vurderinger heraf i samarbejde med bestillerne.	Ingen
Syddjurs	Syddjurs Kommune har ikke kommentarer til Trafikplanen		
Viborg	Viborg Kommune har stor fokus på at få minimeret tidsforbruget på togstrækningen mellem Aarhus og Viborg. I trafikplanen vil denne strækning indgå som en del af det foreslåede midtjyske hovednet, hvilket styrker behovet yderligere for en kortere rejsetid. Byrådet forventer derfor, at Midttrafik også arbejder på at få denne forbindelse opgraderet. Kommunen deltager gerne i en dialog med Midttrafik om hvilke tiltag, der kan iværksættes både på kort og lang sigt, for at rejsetiden minimeres. Byrådet er selvfølgelig klar over, at det i sidste instans er Staten, der træffer beslutning på dette område.	Midttrafik har i sit hørings svar til den statslige trafikplan for jernbane skrevet: <i>En shunt-forbindelse syd for Langå station, har tidligere været overvejet for at undgå tidskrævende vending af køreretning ved Langå station. Rejsetiden vurderes at kunne nedbringes med 6-8 minutter for den store andel af passagererne, der rejser gennem Langå. Hertil kommer opgrade-ring af hastigheden mellem Langå og Struer til 160 km/t, som vil reducere rejsetiden på strækningen med 14 minutter.</i> <i>Nedsættelse af rejsetiden mellem Viborg og Aarhus har et betydeligt passagerpotentiale, og Midttrafik foreslår, at projekterne indgår i planerne for udbygning af jernbaneinfrastrukturen.</i> Midttrafik kan fuldt ud støtte Viborg Kommunes synspunkter på togforbindelsen Viborg - Aarhus, og der kan også ske forbedringer af korrespondancerne til sydgående tog i Aarhus. Randers Kommune har dog i anden sammenhæng udtrykt bekymring ved at tog fra Viborg ikke betjener Langå ved etablering af en shunt. Der bør arbejdes på at opnå enighed om et udspil til forbedringer.	Ingen
Viborg	Det midtjyske hovednet er central i trafikplanen og får stor betydning for den fremtidige kollektive trafik i region Midtjylland, idet nettet skal være med til at understøtte vækst og bosætning i hele regionen. Det er derfor med stor bekymring, at Byrådet har konstateret, at dette hovednet ikke omfatter direkte busforbindelse mellem Viborg og Randers, Viborg og Holstebro, Viborg og Aalborg via Aalestrup samt Viborg og Hobro. Viborg Kommune kan ikke acceptere, at togforbindelserne mellem de pågældende byer skal udgøre hovednettet. Hovednettet bør på disse strækninger bestå af busforbindelser. Togforbindelser med togsift undervejs og med risiko for forsinkelser og et besværligt rejseforløb vil medføre, at mange rejsende opgiver at anvende den kollektive trafik. Mange velfungerende og større centerbyer, der er beliggende mellem regionshovedbyerne, vil efter planen få en dårlige betjening med kollektiv trafik, hvilket svækker deres muligheder for at bidrage til vækst og øget bosætning. På strækningen mellem Randers og Viborg betjenes Aarhus Universitets afdeling i Foulum også af det nuværende hovednet, hvilket har stor værdi for studerende, der har en del af deres uddannelse her. Med trafikplanens principper bliver denne strækning ikke en del af hovednettet.	De nævnte strækninger Viborg - Randers, Viborg, Holstebro, Viborg - Aalborg via Aalestrup er alle karakteriseret ved, at der er parallelle standsende ruter og X-busruter. Midttrafik foreslår at det i forbindelse med de områdevis trafikplaner for kommunerne, overvejes at ændre dette til et enstrengt system, som kan indgå i hovednettet. Rute 64, Viborg - Vammen - Hobro er en vigtig uddannelsesrute. Midttrafik vurderer umiddelbart at kundegrundlaget derudover er relativt beskedent. Det kunne alternativt overvejes at indsætte flexbusture i ydertidspunkter. Midttrafik kan lave nærmere vurderinger heraf i samarbejde med bestillerne.	Udbygning af afsnittet med argumentationen for at parallel togtrafik udgør hovednetsforbindelsen

Aarhus	På den baggrund har Aarhus Kommune ikke yderligere bemærkninger til trafikplanforslaget. Aarhus Kommune tager derfor det udsendte forslag til Midttrafiks Trafikplan 2019-2022 til efterretning.		Ingen
Kommune-samarbejdet i Midt- og Vestjylland	Kommunerne mener overordnet, at trafikplanen burde have et mere konkret fokus på mobilitetsløsninger med konkrete temaer og metoder, som skal udrulles i perioden. Kommunerne anerkender, at de eksisterende fleksible løsninger (Flextur, Flexbus og Plustur) kan spille en vigtig rolle, men savner konkret fokus på videreudvikling af disse løsninger og udvikling af nye løsninger.	Der er i høj grad beskrevet hvordan Midttrafik vil arbejde med Midttrafiks egne produkter, Flextur, Flexbus og Plustur i trafikplanen, og det er de centrale redskaber Midttrafik har i forhold til at forbedre mobiliteten i landdistrikter.	Yderligere henvisninger til Midttrafiks Mobilitetspolitik
Kommune-samarbejdet i Midt- og Vestjylland	Midttrafik bør i planperioden arbejde på, at takstniveauet for flextur for Midttrafiks område harmoniseres på tværs af kommunerne. Dette vil gøre tilbuddet mere enkelt både administrativt og for passagerer, der rejser over en kommunegrænse. Kommunerne er i den forbindelse åbne for en dialog vedrørende gentænkning af flextrafik-tilbuddet	Hvis kommunerne ønsker et harmoniseret takstniveau og kan opnå enighed om dette er det problemfrit. Kommunerne i Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland kan umiddelbart anmode Midttrafik om et harmoniseret takstniveau.	Ingen
Kommune-samarbejdet i Midt- og Vestjylland	Så meget trafik som muligt bør vises på Rejseplanen.dk. Dette vil styrke nytten af de ressourcer, der allerede bruges. I den forbindelse vil kommunerne understrege vigtigheden af, at rabatruter og åbne skoleruter implementeres i Rejseplanen, og ønsker at dette prioriteres i den kommende periode.	Midttrafik kender ønsket og arbejder på at finde en holdbar løsning	Ingen
Kommune-samarbejdet i Midt- og Vestjylland	Midttrafik bør stille sig i spidsen for og være proaktive i arbejdet med at udvikle nye mobilitetsløsninger for tyndt befolkede områder. Trafikplanen nævner, at Midttrafik "...i samarbejde med kommunerne, støtter forsøg med og udbredelse af samkørsel i landdistrikterne." Vi ønsker, at Midttrafik i planen giver en klarere tilkendegivelse af, hvordan de vil igangsætte og stå i spidsen for dette arbejde.	I Midttrafiks mobilitetspolitik er Midttrafiks egne nuværende produkter, Flextur, Flexbus og Plustur de primære produkter, som Midttrafik kan anvende i trafikplanlægningen for at løse de transportmæssige udfordringer i landdistrikterne. Det ligger ikke i Midttrafiks mobilitetspolitik, at Midttrafik vil igangsætte og stå i spidsen for dette arbejde eller udvikle og drifte systemer til samkørsel. Hvis bestillerne ønsker at samkørsel i landdistrikterne skal være en del af en trafikplan kan Midttrafik bidrage med en bred viden om de initiativer, der er på området. Der vil også være mulighed for, at samkørselstjenester kan optages i Minrejseplan, som det er tilfældet for GoMore.	Yderligere henvisninger til Midttrafiks Mobilitetspolitik
Kommune-samarbejdet i Midt- og Vestjylland	Et andet tema kunne være forsøg med fleksible udbud, eller udbud hvor kollektive transportopgaver snarere end fast rutekørsel udbydes. F.eks. at udbyde transport af personer i stedet for antal busser/vogne. Trafikplanen bør anviske mere konkret, hvilke arbejder Midttrafik vil igangsætte i perioden knyttet op mod de kontrakter, der vil komme i udbud.	Der er behov for at få uddybet dette. Flextrafik må siges at være udbud af kollektive transportopgaver som ikke er fast rutekørsel. Umiddelbart er kontrakter og udbud ikke et tema i trafikplanen.	Ingen
Kommune-samarbejdet i Midt- og Vestjylland	Trafikplanen lægger op til, at Midttrafik bibeholder deres fokus på digitalisering. Dette støtter vi, men oplever dog samtidig, at det efterlader svage borgere uden mulighed for at anvende den kollektive trafik, bl.a. fordi løsningerne kræver betalingskort og digital adgang. Derfor efterspørges en større fleksibilitet i billetudbuddet, f.eks. med mulighed for, at der kan udstedes fysiske billetter eller kort til samme rabat som tilbydes i digitale løsninger.	Spørgsmålet har været oppe før. Det sigtes formentlig på personer på institutioner/bofællesskaber med kognitive problemer, der betyder, at de ikke kan anvende rejsekort og mobilapp. Der er fortsat mulighed for at købe kontantbilletter i busserne. Trafikplanen omhandler hvorledes trafikken forventes udviklet de kommende år. Emner om takster og billetter er en del af Midttrafiks takstpolitik og der henvises derfor dertil.	ingen
Kommune-samarbejdet i Midt- og Vestjylland	Fast timedrift på hovednettet giver et godt grundprodukt, men i en tid med store regionale besparelser, mener vi, at ressourcerne flere steder kan bruges bedre ved at garantere flere ruter frem for at styrke enkelte ruter ud over det faktiske behov. Midttrafik bedes derfor genvurdere muligheden for differentierede frekvenser for hovednettet i Midt- og Vestjylland. Her mener vi, det vil være vigtigere for borgerne at få garantier for regional drift på flere ruter frem for, at frekvensen øges på få hovednetsruter.	Servicen på hovednettet er som udgangspunkt lagt på et niveau, der kun kræver meget beskedne merudgifter for regionen, som Midtrafik vurderer kan gennemføres ved mindre tilpasninger på eksisterende ruter. Flere kommuner har udtrykt bekymring for at fastsættelse af minimumsniveau for hovednettet vil have som konsekvens at regionale besparelser udelukkende så vil ramme det øvrige regionale net. Det er ikke givet, da mange regionale ruter, især i Aarhusområdet ligger væsentligt over minimumsniveauet. En minimumsstandard for de regionale dele af hovednettet, der ligger uden for Aarhusområdet vil derfor især give en "garanti" for at disse ruter opretholdes på et højt niveau.	Økonomien for gennemførelse af hovednettet opdateres, og det uddybes at økonomien skal ses som en isoleret udvidelse.

Kommune-samarbejdet i Midt- og Vestjyl-land	En styrkelse af enkelte ruter kunne være at lade nogle afgange på hovednettet køre som flexbus. Muligheden for flexbus på hovednettet har tidligere været drøftet og kommunerne ønsker, at det indskrives i trafikplanen som en mulighed.		Det tilføjes i Trafikplanen, at hvis det viser sig at der er meget svagt benyttede ture i hovednettet i aftentimer og weekend kan de undtagelsesvist erstattes af Flexbus.
Kommune-samarbejdet i Midt- og Vestjyl-land	Kommunerne mener, at der mangler en målsætning i trafikplanen for regionens transportforpligtelser ud over hovednettet. Vi er klar over, at dette er regionens og ikke Midttrafiks ansvarsområde at fastsætte, men vi mener, det vil styrke trafikplanen, hvis den behandler dette nærmere. En klar tilkendegivelse fra Midttrafiks side af vigtige regionale transportopgaver udover hovednettet (f.eks. transport af studerende) ønskes. Det vil gavne fundamentet for lokal planlægning.	I trafikplanperioden vil Midttrafik arbejde for, at der fastsættes mål for betjeningen på øvrige regionale ruter. Ligeledes vil Midttrafik arbejde for, at der også fastsættes målsætninger for det kommunale net i forbindelse med de områdevisse trafikplaner.	Ingen
Kommune-samarbejdet i Midt- og Vestjyl-land	Hovednetsforbindelser mellem regionshovedbyer varetages i en række relationer som en togrejse med skift undervejs. Dette tillades "såfremt den samlede rejsetid er acceptabel". Her savnes en klar definition af, hvornår rejsetiden er acceptabel. Vi mener, at såfremt rejsetiden med tog inkl. skift overstiger rejsetiden for bus, så er løsningen ikke acceptabel. Dette set i lyset af, at et skift i sig selv medfører en gene på passagerernes rejse.		Udbygning af afsnittet med argumentationen for at parallel togtrafik udgør hovednetsforbindelsen
Kommune-samarbejdet i Midt- og Vestjyl-land	Hvilken betydning får den statslige trafikplan for Hovednettet? Såfremt togforbindelser mellem hovedbyer nedgraderes til under hovednettets frekvens, forventer vi, at der indsættes regionale busser for at sikre hovednettets frekvens på strækningen.	Statens trafikplan er nu vedtaget og der er ikke indskrevet forslag om frekvensnedsættelse, tværtimod anbefaler Statens trafikplan times drift som minimumsbetjening og 2 timer aften og weekend som i det midtjyske hovednet	Ingen
Kommune-samarbejdet i Midt- og Vestjyl-land	Trafikplanen nævner ikke betjeningen af Gødstrup Sygehus, som vil blive et stort rejsemål i regionen. Hvordan tænkes sygehuset betjent af hovednettet? Dette skal nævnes i planen.	Gødstrup sygehus bliver et stort rejsemål i fremtiden. Gødstrup bliver togbetjent 2 gange i timen. I forbindelse med de områdevisse trafikplaner kan Gødstrup drøftes med bestillerene.	Ingen
Kommune-samarbejdet i Midt- og Vestjyl-land	Forslaget til hovednettet indeholder en hovedbuslinje fra Viborg forbi Aalestrup og videre i Nordjylland. På strækningen har regionen sparet rute 59 væk i seneste sparerunde. Er økonomien til etablering af en hovedrute her indregnet? Er der andre hovednetsstrækninger, hvor regionale besparelser påvirker tilskudsbehovet for at kunne nå hovednettets frekvensniveau?	De regionale besparelse har haft betydning for betjening på følgende hovednetsstrækninger - Rute 59 Viborg - Møldrup - Aalestrup - Rute 107 Horsens - Gedved - Rute 110 Horsens - Brædstrup Midttrafiks udgangspunkt er at Horsens Kommune i givet fald skal finansiere opgraderingen af de to sidstnævnte, som nævnt under Horsens vil omkostningerne til dette være relativt beskedne, mens ansvaret for en evt. opgradering af Viborg - Møldrup - Aalestrup strækningen er mere uklar. Dette spørgsmål kan henvises til områdetrafikplanen. NT har tilkendegivet ønske om en styrket forbindelse mellem Viborg og Aalestrup	Der skal foretages en genberegning af at løfte disse ruter til hovednets niveau. Kortene i Trafikplanen viser de regionale ruter uden for hovednettet. De skal tilrettes i forhold til de regionale ruter, der er nedlagt/overgået til kommunal finansiering.
Kommune-samarbejdet i Midt- og Vestjyl-land	Skal ressourcerne til hovednettet findes i de enkelte delområder eller kan hovednettet på denne måde føre til overflytning af ressourcer på tværs af regionen og dermed potentielt føre til yderligere skævvridning af de regionale busressourcer?	Servicen på hovednettet er som udgangspunkt lagt på et niveau, der kun kræver beskedne merudgifter for regionen, som Midtrafik vurderer kan gennemføres ved mindre tilpasninger på eksisterende ruter. Det behøver ikke at betyde reduktion på øvrige ruter. Det kan også være mindre reduktioner eller effektiviseringer på de af regionens hovedruter, der ligger over minimumsserviceniveauet. Flere kommuner har udtrykt bekymring for at fastsættelse af minimumsniveau for hovednettet vil have som konsekvens at regionale besparelser udelukkende så vil ramme det øvrige regionale net. Det er ikke givet, da mange regionale ruter, især i Aarhusområdet ligger væsentligt over minimumsniveauet. En minimumsstandard for de regionale dele af hovednettet, der ligger uden for Aarhusområdet vil derfor især give en "garanti" for at disse ruter opretholdes på et højt niveau.	Ingen
Kommune-samarbejdet i Midt- og Vestjyl-land	Her må også indtænkes et fremtidsperspektiv. Hvordan prioriteres ressourcerne hvis regionen på sigt skal spare yderligere? Er hovednettet da fortsat fredet, mens resten af trafikken udhules endnu mere? Her kan en klar definition af øvrige regionale transportopgaver være et værktøj til at prioritere.	I trafikplanperioden vil Midttrafik arbejde for, at der fastsættes mål for betjeningen på øvrige regionale ruter. Ligeledes vil Midttrafik arbejde for, at der også fastsættes målsætninger for det kommunale net i forbindelse med de områdevisse trafikplaner.	Ingen

Kommune-samarbejdet i Midt- og Vestjylland	Et velfungerende hovednet kræver et velfungeret tilbringernet af lokale ruter. Kommunerne vurderer ikke, at de i realiseringen af områdewise trafikplaner, vil have ressourcer til at styrke fødeforbindelserne, så de kan matche hovednettet.	Føderuterne kan have meget forskellig karakter fra busruter med hovednets lignende frekvens til Plustur. Emnet drøftes med bestillerne i arbejdet med de områdewise trafikplaner	Ingen
Kommune-samarbejdet i Midt- og Vestjylland	Er det vurderet i hvilket omfang hovednettet medfører krav til ny/forbedret infrastruktur? F.eks. nye stoppesteder eller styrket infrastruktur i forbindelse med knudepunkter, samt afholdelse af udgifterne hertil.	Nej, det er der ikke. Hovednettet bliver først endelig skræddersyet i arbejdet med de områdewise trafikplaner og derfor er der ikke arbejdet med denne del. Midttrafik forventer i efteråret at præsentere en stoppestedsvejldning som kan hjælpe med denne opgave.	Ingen
Kommune-samarbejdet i Midt- og Vestjylland	De områdewise trafikplaner er et centralt værktøj i Midttrafiks trafikplan, men kommunerne savner en klarere plan for processen og indholdet af disse planer, herunder hvilke områder, der er tale om, og hvornår planprocesserne igangsættes. Dette mener vi er vigtigt for at sikre, at denne plangennemgang når gennem alle regionens kommuner indenfor planperioden. Trafikplanen bør derfor indeholde et forslag til geografisk områdefræsning for de områdewise trafikplaner samt en mulig udrulningsplan/tidsplan for arbejdet. Det vil på samme måde være nyttigt, om der udarbejdes en klarere plan for udrulningen af arbejdet med mobilitetsløsninger.	Aftale med bestillere udestår. Der vil blive udarbejdet en tids- og implementeringsplan i løbet af tredje kvartal 2019, når Midttrafik har afklaret behov og ønsker med de enkelte bestillere.	Ingen
Herning	Sdr. Felding er ikke en del af hovednettet i trafikplanen, da byen falder for minimumsgrænsen på 2.000 indbyggere, som er kriteriet for at byen er en del af hovednettet. Forvaltningen mener dog, at Sdr. Felding bør være en del af hovednettet, da det er en centerby i Herning Kommune.	Sdr. Felding ligger i Herning Kommune og betjenes af rute 81 Herning - Grindsted. Serviceniveauet er relativt højt. Når Sdr. felding ikke er medtaget skyldes det, at der i trafikplanen som udgangspunkt er fastholdt et skarpt udgangspunkt for hovednettet. Midttrafik er meget åben for optagelse af ruter i hovednettet, hvis det kan aftales med bestillerne i den kommende planlægning i trafikplanperioden.	Ingen
NT	Midttrafik og NT har allerede en igangværende dialog om styrkelsen af hovednettet i Vest. En opgradering af de regionsoverskridende ruter har dog afventet Midttrafik's Trafikplan. Til trods for en ikke helt enslydende ambition om serviceniveau i de to strategiske net, håber NT at arbejdet med Midttrafik's Midtjyske Hovednet kan bane vejen for at NT også kan komme helt i mål i Vest og Syd. Forbindelserne i det midt- og nordjyske hovednet, hvor NT ønsker et fortsat samarbejde og dialog om et styrket net er: • Skive - Nykøbing Mors (VEST) • Skive – Aars – Farsø (VEST) • Viborg – Aalestrup (VEST) • Randers – Mariager (SYD) NT tror på, som det også er nævnt i Midttrafik's trafikplan, at der er et stort potentiale i at betjeningen aften og weekend udvides, og ser derfor frem til at serviceniveauet med tiden også i det midtjyske vil omfatte et højere ambitionsniveau på aften og weekendbetjening.	NT har også et hovednet med en minimumsfrekvens som er timesdrift hele døgnet ugens 7 dage, hvilket er mere end i Det midtjyske hovednet. I forslaget til hovednet i Midttrafiks område prioriteres et net der betjener pendlere til Regionshovedbyerne. Derfor prioriteres halvtimesdrift i myldretid på hverdage over timesdrift aften og weekend. NT's ønsker til et styrket net vil indgå i arbejdet med områdeplaner.	Ingen
Regionen	Det er Region Midtjyllands opfattelse, at der er behov for at gennemføre radikal nytænkning af de tilbud om kollektive trafiktilbud som Midttrafik i samarbejde med kommunerne og regionen stiller til rådighed.	Midttrafik ser frem til et konstruktivt og solidt samarbejde med regionen og kommunerne om gennemførelsen af områdeplanerne, hvor der ses på optimering af det samlede kollektive trafiktilbud. Der er i Trafikplanen anvist en værktøjer til at styrke den kollektive trafik i både byområder og landdistrikter.	Ingen
Regionen	Region Midtjylland finder tillige, at der fremadrettet skal arbejdes med at udpege knudepunkter i hovednettet, hvor der kan skiftes mellem transportformerne. Endvidere understøtter Region Midtjylland tankerne om, at der lokalt skal arbejdes med at tilvejebringe faciliteter i knudepunkterne, så skift og eventuel ventetid opleves trygt for de rejsende.	Hovednettet bliver først endelig skræddersyet i arbejdet med de områdewise trafikplaner og derfor er der ikke arbejdet med denne del. Midttrafik forventer i efteråret at præsentere en stoppestedsvejldning som kan hjælpe med denne opgave.	Ingen

Regionen	Region Midtjylland noterer sig, at trafikplanen ikke indeholder et flerårigt budgetoverslag for det strategiske hovednet, som det er foreskrevet i loven. Samtidig kan det konstateres, at der er strækninger i forslaget til strategisk hovednettet, der for nuværende ikke lever op til det forudsatte betjeningsomfang. Der er i trafikplanen opstillet et budgetoverslag, III. 23.2, for meromkostningerne ved at øge betjeningsomfanget i hele hovednettet til minimumsniveauet, samt yderligere tillæg for øget betjening i myldretiden. Til budgetoverslaget er der taget forbehold om, at de faktiske omkostninger først kan fastlægges ved den endelige køreplanlægning. Region Midtjylland skal understrege, at regionens økonomiske ramme til kollektiv trafik ligger fast. Det betyder, at mulighederne for at øge betjeningsomfanget i de regionalt finansierede dele af hovednettet afhænger af, om det er muligt at finde effektiviseringer andre steder i rutenettet. Endvidere er det en forudsætning for eventuelle udvidelser i hovednettet, at økonomien i den samlede regionale kollektive trafik ikke nødvendiggør yderligere besparelser.	Servicen på hovednettet er som udgangspunkt lagt på et niveau, der kun kræver beskedne merudgifter for regionen, som Midtrafik vurderer kan gennemføres ved mindre tilpasninger på eksisterende ruter. Det behøver ikke at betyde reduktion på øvrige ruter. Det kan også være mindre reduktioner eller effektiviseringer på de af regionens hovedruter, der ligger over minimumsserviceniveauet. Flere kommuner har udtrykt bekymring for at fastsættelse af minimumsniveau for hovednettet vil have som konsekvens at regionale besparelser udelukkende så vil ramme det øvrige regionale net. Det er ikke givet, da mange regionale ruter, især i Aarhusområdet ligger væsentligt over minimumsniveauet. En minimumsstandard for de regionale dele af hovednettet, der ligger uden for Aarhusområdet vil derfor især give en "garanti" for at disse ruter opretholdes på et højt niveau.	Økonomien for gennemførelse af hovednettet opdateres, og det uddybes at økonomien skal ses som en isoleret udvidelse.
----------	--	---	--

Midttrafik

Søren Nymarks Vej 3

8270 Højbjerg

Favrskov Kommune

Trafik og Veje

Skovvej 20

8382 Hinnerup

Tlf. 8964 1010

favrskov@favrskov.dk

www.favrskov.dk

1. maj 2019

Sagsbehandler:

Peter Lundtofte

Tlf. 8964 5339

pelu@favrskov.dk

Personlig henvendelse:

Favrskov Kommune

Trafik og Veje

Torvegade 7

8450 Hammel

Sagsnr.

710-2019-3824

Dokument nr.

710-2019-91774

Cpr.-/CVR-nr./Ejd.nr.

Høringssvar til Midttrafiks Trafikplan 2019-2022

Favrskov Byråd har 30. april 2019 behandlet forslaget til Midttrafiks Trafikplan 2019-2022. Byrådet ser positivt på, at trafikplanen skal sikre et midtjysk hovednet, der binder alle byer med flere end 2.000 indbyggere sammen med regionens hovedbyer. Fastlæggelsen af et hovednet for den kollektive trafik, bør løbende følges op i forhold til byernes størrelser og demografiske sammensætninger, så der tages højde for udviklingen i indbyggertallet i byerne. I Favrskov Kommune har Hadsten, Hinnerup, Hammel, Søften og Ulstrup mere end 2.000 indbyggere. Thorsø har lidt under 2.000 indbyggere (1.852).

Der bør arbejdes for et bedre kollektivt trafiknet og derfor skal byer med næsten 2.000 indbyggere have stor opmærksomhed i sammenhæng med det fremtidige arbejde i Trafikplan 2019-2022. Blandt andet med baggrund i at trafikplanen i perioden 2016-2030 forudsætter en befolkningstilvækst i Favrskov Kommune på 5%.

Hovednettets dækning betyder, at der er 21 % af borgerne i regionen, som vil have mere end 2 km til en hovednets strækning, og i Favrskov Kommunes tilfælde vil der være brug for løsninger med tilslutning til hovednettet fra mindre byer, samt udpegnings/oprettelse af knudepunkter (skiftemuligheder). Trafikplanen tager problematikken op i afsnittet "Mindre byer og landdistrikter", og peger på de udfordringer, der er forbundet med at drive kollektiv trafik uden for de større byer.

Flere af hovedprincipperne bag det midtjyske hovednet vurderes rimelige, og Favrskov Kommune bifalder, at der fortsat arbejdes med at udbrede og udvikle flextrafikken til landdistrikternes behov. Især skønnes det meget positivt, at Midttrafik har iværksat forsøg med plustur. Dog vurderes det mangelfuldt, at en lang række byer over 2000 indbyggere kun er koblet på hovednettet via tognettet, som stopper ved få stationer. Der er tale om Hadsten, Hinnerup og Ulstrup i Favrskov Kommune.

Byrådet har noteret sig, at arbejdet med trafikplanen, herunder det midtjyske hovednet har været præget af Region Midtjyllands behov for besparelser på den kollektive trafik.

Det er på den baggrund afgørende for Favrskov Kommune, at yderligere ændringer af den kollektive trafik i kommunen sker på et veloplyst grundlag og i dialog med kommunen.

Vi forudsætter således, at der ikke sker omlægning, ændringer eller forringelser af den kollektive trafik på baggrund af overordnede besparelseshensyn – uden at kommunen bliver involveret.

De seneste besparelser, som blev gennemført af Region Midtjylland, efterlader dog en væsentlig tvivl omkring robustheden for et overordnet hovednet, som det er beskrevet i Trafikplan 2019-2022.

Favrskov Byråd gør derfor opmærksom på, at besparelser på den kollektive trafik kan få en afsmittende virkning på borgeres anvendelse af kollektiv trafik på lokale rejser i Favrskov Kommune, og ikke mindst forringe bosætningsmulighederne og valgmulighederne for uddannelsessøgende. Erfaringen viser, at det er vanskeligt at få borgerne/pendlerne til at vælge kollektiv trafik, når der ikke er en hyppig og stabil dækning. I forlængelse heraf ses der med en vis bekymring på, at Midttrafik i første omgang prioriterer myldretidsbetjeningen og først derefter vil arbejde mod en øget betjening aften og weekend. Favrskov Kommune vil opfordre til en hurtig opfølgning, så den kollektive trafik ikke fravælges. Favrskov Kommune har, blandt andet for at gøre kommunen attraktiv i forhold til bosætning, fastholdt et højt serviceniveau med lokalruter og åbne skolebusruter (gratis for alle).

Favrskov Byråd vil fortsat arbejde aktivt for udviklingen af den kollektive trafik. Der er blandt andet nedsat et midlertidigt § 17 stk. 4-udvalg, der skal indsamle inspiration og komme med anbefalinger til Byrådet vedrørende optimering og nytænkning af bustransporten, fremtidige miljøvenlige transportformer, brug af alternative brændsler (el, brint og gas), fremme af cyklisme, forsøg med el-cykler m.v. I den forbindelse ser Byrådet positivt på at Midttrafik vil opprioritere rådgivningen ift. CO₂- neutrale busser. Ligesom det hilses velkomment, at Midttrafik søger et samarbejde med udbydere af leje- og deleelcykler.

Venlig hilsen

Nils Borring
Borgmester

Anders G. Christensen
Formand for Teknik- og Miljøudvalget

Notatark

Sagsnr. 13.05.10-P00-1-17

Sagsbehandler
Lars Oksbjerg

20.3.2019

Høringssvar - Midttrafiks Trafikplan 2019-22

Midttrafik har den 8. januar 2019 sendt forslag til trafikplan i høring hos de berørte kommuner og Region Midtjylland, med høringsfrist den 1. maj 2019.

Konklusion:

- Godt med bedre mobilitetsløsninger
- Hedensted Kommune ser hellere flere ruter end høj fast regularitet på få ruter
- Hedensted Kommunes næst største by, Løsning, ikke bliver betjent i forslaget til trafikplan
- Trafikplanen bør tydeligt beskrive, hvilke økonomiske omprioriteringer der skal føres ud i livet og hvordan
- Forslaget til trafikplan synes på væsentlige punkter ikke at leve op til lovgivningen

Bedre mobilitetsløsninger

Hedensted Kommune noterer med tilfredshed, at Trafikplanen beskriver at et af de emner som Midttrafik i stigende grad skal kunne rådgive om, er bredere mobilitetsløsninger i grænseområdet mellem kollektiv trafik og mere individuelle transportformer.

Midttrafik vil i planperioden bl.a. arbejde med:

- Eksisterende fleksible løsninger (Flextur, Flexbus og Plustur)
- Målrettet information
- App Midttrafik live
- Billetapp Midttrafik
- MaaS
- At rejsende efterspørger mobilitet uafhængigt af transportform og ejerskab

Hedensted Kommune savner dog konkrete forslag til hvordan Midttrafik vil føre tiltagene ud i livet, og hvordan der skal arbejdes med udviklingen af nye mobilitetsløsninger til tyndt befolkede områder. Her bemærkes, at der er betydelig forskel på de løsninger (MaaS m.v.) der kan bruges i tæt befolkede områder med effektiv kollektiv trafik (Aarhus) og landområder som Hedensted Kommune.

Midtjysk Hovednet

Trafikplanen bygges op om et Midtjysk Hovednet, hvor der lægges op til fast høj frekvens. Ideen er god hvor der er større befolkningskoncentrationer, men i områder hvor den kollektive trafik ikke er så koncentreret, er der større behov flere ruter frem for hyppighed.

Hedensted Kommune mener, det er for ambitiøst med et hovednet uden for Aarhusområdet.

De økonomiske ressourcer er begrænsede. Hedensted Kommune ser hellere flere ruter end høj fast regularitet på få ruter, hvorfor differentierede frekvenser på hovednettet bør genovervejes. Det vil være vigtigere for borgerne at få garantier for regional drift på flere ruter fremfor at frekvensen øges på få hovednetruter.

Rute 202 indgår som hovednet på strækningen mellem Horsens og Hovedgård og som almindelig regional rute på strækningerne:

- Vejle og Horsens
- Hovedgård og Tranbjerg/Århus.

Der vil således skulle køres med forskellig frekvens på delstrækninger på samme rute. Det bør belyses, hvordan disse ruter planlægges gennemført.

Togforbindelser indgår som hovednets forbindelse. Hvor der er en toglinje, indgår der ikke en buslinje i hovednettet, f.eks. Horsens-Hedensted-Vejle. Dette betyder bl.a. at kommunens næst største by, Løsning, ikke bliver betjent i forslaget til trafikplan.

Hovednetstrækninger med bus i Hedensted Kommune:

- Rute 105, Juelsminde-Horsens
- Rute 215, Tørring-Vejle

Vejle er også at betragte som hovedby for Juelsminde, Daugård, Hedensted m.v. hvorfor det bør genovervejes om denne strækning ikke også skal være hovednet. Vejle er hovedby i forhold til Tørring.

Hovednetruterne i Hedensted Kommune lever ikke op til serviceniveauet for det midtjyske hovednet. Trafikplanen giver ikke et entydigt svar på regionens forpligtelse i forbindelse med opprioritering af hovednettet. Trafikplanen bør beskrive, hvilke målsætninger regionen har for hovednettet og det øvrige regionale net.

Finansiering

Serviceudvidelserne på hovednettet skal hovedsagligt finansieres ved en omprioritering af ressourcerne til kollektiv trafik. Trafikplanen bør tydeligt beskrive, hvilke omprioriteringer der skal føres ud i livet og hvordan. Er det omfordeling af regionens i forvejen begrænsede midler, og hvordan prioriteres ressourcerne hvis regionen på sigt skal spare yderligere?

I forbindelse med de regionale besparelser er kommunerne allerede blevet påført betydelige medudgifter, og det anses ikke for realistisk at lægge flere udgifter over på kommunerne.

Loven

BEK nr 1106 af 16/09/2015, Bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.:

§ 2. Stk. 2. Trafikselskabernes plan skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag, der udarbejdes i samspil med de overordnede principper. De overordnede principper skal fastlægges ud fra en længere planlægningshorisont og indeholde et grundlæggende net af ruter, herunder en beskrivelse af kørsels- og betjeningsomfang, som regioner og kommuner så vidt som muligt har lagt sig fast på, og som de som udgangspunkt ikke på kort sigt ændrer.

Forslaget til trafikplan synes på væsentlige punkter ikke at leve op til lovgivningen, i det forslaget kun indeholder overordnede principper for hovednettet og ikke for det øvrige rutenet, ligesom forslaget ikke indeholder et flerårigt budgetoverslag.



65. Midttrafiks trafikplan 2019-2022 - Høringssvar

Sagsnr.: 13.00.00-100-1-17 Sagsbehandler: Line Engell Nørby

Forventet behandlingsforløb

DIR FOU BFU SOS BSK KFU BYP TMU ØKE BYR

Øvrige sagsbehandlere: Lene Ahle Skoubo, Tommy Jonassen

Sagsresume

Midttrafik har fremsendt Trafikplan 2019 - 2022 i høring hos kommunerne i Region Midt, og der foreligger forslag til fælles høringssvar med Holstebro, Struer, Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Ikast-Brandø, Skive og Viborg Kommuner.

Forvaltningen anbefaler, at forslag til fælles høringssvar godkendes og at der laves et selvstændigt høringssvar gående på at Sdr. Felding bør være en del af hovednettet, da det er en centerby i Herning Kommune.

Sagsfremstilling

Midttrafik skal hvert fjerde år udarbejde en trafikplan, som giver svar på, hvordan Midttrafik ser de kommende års udvikling, herunder hvilke muligheder og udfordringer den kollektive trafik står overfor, og hvordan disse udfordringer håndteres.

I den forbindelse har Midttrafik fremsendt Trafikplan 2019 - 2022 i høring.

Hovedgrebet i trafikplanen er et midtjysk hovednet, der binder alle byer med flere end 2.000 indbyggere sammen med regionens hovedbyer. Med forslaget til hovednettet vil 79 % af borgerne i Midttrafiks område enten have under 2 km til en hovednetsstrækning eller være dækket af bybusbetjening i regionens hovedbyer. Målet er, at hovednettet og knudepunkterne i dette fremover skal være den stabile grundstamme i det kollektive trafiknet, hvorom den øvrige trafik tilrettelægges.

Derudover behandler trafikplanen de forskellige udfordringer, som demografik og geografin i Midttrafiks område giver i fire yderligere afsnit: "Mindre byer og landdistrikter", "Bybusbyer", "Kollektiv trafik i Aarhusområdet" samt et afsnit omkring fremkommelighed i de større byer.

Trafikplanen er udarbejdet af en arbejdsgruppe samt en styregruppe hvor kommunerne har været repræsenteret.

Hovedpunkterne i det fælles høringssvar er følgende:

- Udvikling af mobilitetsløsninger i den vestlige del af regionen
- Hovednettet og fordeling af regional kollektiv trafik i regionen



- Økonomien i hovednettet - konsekvenser og realisme
- Implementering og proces

Herning Kommune er sidste kommune til at have det fælles høringssvar til politisk behandling. Høringssvaret er blevet godkendt i de andre kommuner og Herning Kommune fremsender derfor det fælles høringssvar til Midttrafik på vegne af de 8 kommuner.

Sdr. Felding er ikke en del af hovednettet i trafikplanen, da byen falder for minimumsgrænsen på 2.000 indbyggere, som er kriteriet for at byen er en del af hovednettet. Forvaltningen mener dog, at Sdr. Felding bør være en del af hovednettet, da det er en centerby i Herning Kommune.

Punktet er ikke en del af det fælles høringssvar, da det blev vurderet i høringssvarsgruppen, at det var en ren Herning-sag. Hvis det skal indgives som høringssvar, skal det dermed være som selvstændig kommunal supplement til det fælles høringssvar.

Trafikplanen og tilhørende høringsbrev samt det fælles høringssvar er vedlagt som bilag.

Direktøren for Teknik og Miljø indstiller,

at de 8 kommuners forslag til fælles høringssvar godkendes.

at der udarbejdes et selvstændigt høringssvar gående på, at Sdr. Felding bør være en del af hovednettet.

Beslutning

Indstillingen tiltrådt.

Bilag

- [Høringssvar til Midttrafiks trafikplan](#)
- [Høringsbrev](#)
- [Midttrafik - Trafikplan 2019-2022 Høringsudgave](#)

KIRKESTRÆDE 11 . 7500 HOLSTEBRO

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg
Att.: Ole Sørensen

Dato: 23. april 2019
Sagsnummer: 13.05.16-P17-1-17
Henv. til: Lena Husted
Direkte tlf.: 9611 7685
Afdeling tlf.: 9611 7555
Lena.Husted@holstebro.dk

Høringssvar vedr. Midttrafiks Trafikplan 2019-2022

Holstebro Kommune har modtaget høringsudgaven af Midttrafiks Trafikplan 2019-2022 den 8. januar 2019.

Holstebro Kommune har, udover det fælles høringssvar fra Herning, Struer, Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Ikast-Brande, Viborg, Skive og Holstebro kommuner, følgende bemærkninger til Midttrafiks Trafikplan 2019-2022.

En meget stor del af hovednettet er for Midt- og Vestjylland defineret via togforbindelser. Dette giver en skævvridning i forhold til at sikre den regionale sammenhæng med kollektiv trafik fremadrettet. I forbindelse med justeringer og/eller ændringer på det statslige jernbanenet, er der reelt ikke en mulighed for kommunerne, i forhold til at sikre sammenhængene og styrke mobiliteten i hele Midttrafiks område.

Holstebro Kommunes vurdering er, at der mangler en reel hovednetforbindelse mellem Holstebro og Viborg. Trafikplanen, tager udgangspunkt i at forbindelsen mellem de 2 byer sikres med en togforbindelse via Skive, som afskære en stor del af passagerene, fra at kunne bruge denne. Togforbindelsen betragtes som omvejskørsel, så en hurtig busforbindelse mellem de 2 byer bør indgå i hovednettet.

Det er tillige Holstebro Kommunes opfattelse at Rute 24, som i dag kører mellem Lemvig og Holstebro, skal fastholdes som en del af hovednettet i forhold til de kriterier, der er lagt til grund for forbindelserne til og fra regionshovedbyerne. Forbindelsen mellem Holstebro og Lemvig, som i Trafikplanen er en hovednetsforbindelse via Struer, er problematisk. En forbindelse via Struer forlænger rejsetiden og medfører et skift med forholdsvis lang ventetid. Det andet alternativ med tog er via Vemb, hvilket bliver betragtet som omvejskørsel. Disse elementer gør at passagerne ikke ser dette som en mulighed og dermed vil søge andre alternativer.

Holstebro Kommune forudsætter at hovednettet driftes af regionsfinansierede busruter, hvor disse er en del af hovednettet. Der savnes en tydeligere stillingtagen til hvordan Trafikplanen tænkes at skulle finansieres i forhold til de øvrige tilbringer ruter, for at opfylde de ønskede frekvenser på hovednettet.

På vegne af Teknisk Udvalg

Klaus Flæng
Udvalgsformand

Anders Debel
Direktør Teknik og Miljø

Høringssvar, Midttrafiks Trafikplan 2019 – 2022.

Nærværende notat er udarbejdet som et administrativt høringssvar til det af Midttrafik udarbejdede forslag til "Trafikplan 2019-2022".

Midttrafik har den 8. januar 2019 sendt sit forslag til trafikplanen i høring hos de berørte kommuner og Region Midtjylland, med en høringsfrist den 1. maj 2019.

Der har i forbindelse med udarbejdelsen af forslaget til trafikplanen været nedsat en arbejdsgruppe og en styregruppe/Trafikstyregruppe:

Horsens kommune har deltaget i arbejdsgruppen som Midttrafik har sammensat med repræsentanter fra Ringkøbing-Skjern Kommune, Holstebro Kommune, Syddjurs Kommune, Århus Kommune og Region Midtjylland.

Horsens Kommune har også deltaget i Trafikstyregruppen for Midttrafiks trafikplan sammen med repræsentanter fra Syddjurs Kommune, Norddjurs Kommune, Århus Kommune, Silkeborg Kommune, Herning Kommune, Viborg Kommune, Ikast-Brandeborg Kommune, Struer Kommune og Region Midtjylland samt KKR, Midtjylland.

Administrationens kommentarer til Trafikplan 2019-2020

Det udarbejdede forslag til Trafikplan 2019-2022 fremstår som et godt og gennembearbejdet planarbejde, med beskrivelser af de udfordringer som den kollektive trafik står overfor både på kort og langt sigt. Trafikplanen beskriver forskellige løsningsforslag til imødegåelse af udfordringerne, med særligt og konkret fokus på et strategisk hovednet, der skal danne ryggraden i transporttilbuddet mellem regionernes byer.

Som det anføres i følgebrevet til trafikplanforslaget, har arbejdet med hovednettet været præget af Region Midtjyllands besparelser på den regionale busstrafik. De store besparelser vil selvfølgelig få stor indflydelse, ikke alene på de nuværende regionale ruter, men også mht. serviceniveauet på det planlagte hovednet.

Det er derfor behov for en udspecificering af konsekvens-omkostningerne for de enkelte ruter i hovednettet for de enkelte kommuner, med baggrund i det samlede budgetoverslag (angivet på side 23, Ill. 23.2) til implementering af hovednettet med baggrund i det påtænkte serviceniveau (angivet på side 16, Ill. 16.1).

Der bør endvidere gennemføres en afdækning af frekvensbehovet baseret på passagertællinger set over døgnet og ugen således, at der ikke fastlægges et serviceniveau som ikke er i overensstemmelse med behovet.

For Horsens Kommune omfatter hovednettet de regionale ruter 105, 110 og 202, samt lokalrute 112. Det bør afklares hvem der skal afholde meromkostningerne til opgradering af disse ruter. Forventes meromkostningerne betalt af bestillerne dvs af regionen mht de regionale ruter henholdsvis kommunen mht lokalruten eller forventes det, at det er den kommune hvor hovednettet er beliggende indenfor, der skal afholde merudgiften?

Problemstillingen mellem de regionale besparelser på den kollektive busstrafik og udlægning af hovednettet er specielt problematisk, hvor rute 110, for såvidt Horsens Kommune, både udlægges som en del af hovednettet og samtidigt nedlægges som regional rute. Der bør derfor redegøres for hvordan problemstillingen mellem besparelser på den ene side og meromkostninger på den anden side søges løst.

Rute 202 indgår på strækningen mellem Horsens og Hovedgård i det udlagte hovednet og som almindelig regional rute på strækningen mellem Vejle og Horsens henholdsvis mellem Hovedgård og Tranbjerg/Århus.

Rute 110 indgår på strækningen mellem Horsens og Brædstrup i det udlagte hovednet og som almindelig rute på strækningen mellem Brædstrup og Silkeborg. Der vil således skulle køres

med forskellig serviceniveau på del- strækninger på samme rute, hvilket er u hensigtsmæssigt for passagerne og vil muligvis medføre øgede omkostninger for bestilleren. Det bør belyses, hvordan disse ruter, og evt. tilsvarende ruter i andre kommuner med delte strækninger, planlægges gennemført.

Rute 104 udgår som regional rute og videreføres med reduceret serviceniveau i Horsens Kommunes regi. Der foregår drøftelser mellem Hedensted Kommune, Horsens Kommune og Midttrafik om en mulig samkøring af rute 104 og den regionale rute 105. Da rute 105 fortsætter/videreføres som regional rute og samtidigt indgår som en del af det foreslåede hovednet, er det uklart om det er muligt at koordinere de to ruter, henset til serviceniveauet og de økonomiske forhold.

Det bør tydeliggøres hvilke ruter der indgår i hovenettet, enten ved at påføre rutenumre på kortet eller ved en opstilling af ruterne.

Det bør overvejes, at angive en tids- og handlingsplan for gennemførelse af trafikplanens delelementer.

Slutbemærkning

Det vil, på baggrund af de beskrevne forhold, specielt knyttet til usikkerhederne omkring de økonomiske forhold der relateres til hovednettet, være nødvendigt, at Midttrafik får afklaret hvor højt et serviceniveau hovednettet er realistisk at kunne udlægges med, under skyldig hensyntagen til kommunernes og regionens budgetter.

Horsens Kommune
Teknik og Miljø
Den 16. januar 2019



Midttrafik

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

8. april 2019

Supplerende høringssvar til Midttrafiks Trafikplan 2019-2022 fra Ikast-Brande Kommune

Med forbehold for endelig politisk godkendelse fremsender Ikast Brande kommune hermed høringssvar til Midttrafiks trafikplan 2019-2022.

Ikast Brande kommune tilslutter sig det fælles høringsvar fra kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland.

Ikast-Brande Kommune bemærker at tilrettelæggelsen af hovednettet efterlader store områder og byer uden en fremtidig sikkerhed for regionale forbindelser. Lokalt i Ikast-Brande Kommune er det især Nørre Snede og Ejstrupholm, hvor man kan frygte, at den eksisterende frekvens vil blive reduceret, når strækningerne ikke er klassificeret som en del af hovednettet. Ikast-Brande kommune opfordrer derfor til at rute 116 kategoriseres som en del af hovednettet. Det synes at være i tråd med den af regionen tidligere udmeldte opgradering af ruten.

Ikast-Brande kommune bemærker at der i forbindelse med regionens nedlæggelse af rute 77, blev tilkendegivet at rute 952X fremadrettet vil betjene erhvervsområdet i Pårup. Ikast-Brande kommune har noteret dette med tilfredshed, idet et af Midtjyllands store erhvervsområder bør være sikret en ordentlig trafikbetjening.

Ikast-Brande kommune ønsker fortsat at der på genindføres halvtimesdrift på togstationerne i Bording og Engesvang, men anerkender, at ansvaret herfor beror på anden instans, nemlig staten. Når det alligevel nævnes her, skyldes det, at et lille greb vil give den kollektive trafik i vores kommune et betragteligt løft ved at frekvensen af stop på jernbanen blev sat op.

Med venlig hilsen

Kenneth Jensen
direktør

Planafdelingen
Sjællandsgade 6
7430 Ikast
Tlf.: +4599604000

Sagsbehandler:
Ellen Bach Fjendsbo
E-mail:
elfje@ikast-brande.dk
Direkte telefon:
Tlf.: +4599603310
Sagsnr.:
13.05.16-K04-1-19

HØRINGSSVAR TIL MIDTTRAFIKS TRAFIKPLAN

HØRINGSSVAR

ADRESSE COWI A/S

Jens Chr. Skous Vej 9
8000 Aarhus C

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

Holstebro, Herning, Struer, Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Ikast-Brande, Viborg og Skive kommuner (herfra kaldet Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland) har modtaget høringsudgaven af Midttrafiks Trafikplan 2019-2022. Kommunerne har drøftet forslaget og fundet anledning til at give et fælles høringssvar. Høringssvaret dækker følgende punkter, som uddybes og konkretiseres nedenfor:

- > Udvikling af mobilitetsløsninger i den vestlige del af regionen
- > Hovednettet og fordeling af regional kollektiv trafik i regionen
- > Økonomien i hovednettet – konsekvenser og realisme
- > Implementering og proces

Udvikling af mobilitetsløsninger i den vestlige del af regionen

Kommunerne mener overordnet, at trafikplanen burde have et mere konkret fokus på mobilitetsløsninger med konkrete temaer og metoder, som skal udrulles i perioden. Kommunerne anerkender, at de eksisterende fleksible løsninger (Flextur, Flexbus og Plustur) kan spille en vigtig rolle, men savner konkret fokus på videreudvikling af disse løsninger og udvikling af nye løsninger.

Kommunerne har følgende forslag til indarbejdelse i trafikplanen:

- > Midttrafik bør i planperioden arbejde på, at **takstniveauet for flextur** for Midttrafiks område **harmoniseres** på tværs af kommunerne. Dette vil gøre tilbuddet mere enkelt både administrativt og for passagerer, der rejser over en kommunegrænse. Kommunerne er i den forbindelse åbne for en dialog vedrørende gentænkning af flextrafik-tilbuddet.
- > Så meget trafik som muligt bør vises på Rejseplanen.dk. Dette vil styrke nytten af de ressourcer, der allerede bruges. I den forbindelse vil kommunerne understrege vigtigheden af, at **rabatruter og åbne skoleruter implementeres i Rejseplanen**, og ønsker at dette prioriteres i den kommende periode.

PROJEKTNR.

A123172

DOKUMENTNR.

001

VERSION

2.0

UDGIVELSESDATO

25-03-2019

BESKRIVELSE

Høringssvar

UDARBEJDET

NIBI

KONTROLLERET

HVPE

GODKENDT

HVPE

- > Midttrafik bør stille sig i spidsen for og være proaktive i arbejdet med at udvikle **nye mobilitetsløsninger for tyndt befolkede områder**. Trafikplanen nævner, at Midttrafik "*...i samarbejde med kommunerne, støtter forsøg med og udbredelse af samkørsel i landdistrikterne.*" Vi ønsker, at Midttrafik i planen giver en klarere tilkendegivelse af, hvordan de vil igangsætte og stå i spidsen for dette arbejde.
- > Et andet tema kunne være forsøg med **fleksible udbud**, eller udbud hvor kollektive transportopgaver snarere end fast rutekørsel udbydes. F.eks. at udbyde transport af personer i stedet for antal busser/vogne. Trafikplanen bør anvise mere konkret, hvilke arbejder Midttrafik vil igangsætte i perioden knyttet op mod de kontrakter, der vil komme i udbud.
- > Trafikplanen lægger op til, at Midttrafik bibeholder deres fokus på **digitalisering**. Dette støtter vi, men oplever dog samtidig, at det efterlader svage borgere uden mulighed for at anvende den kollektive trafik, bl.a. fordi løsningerne kræver betalingskort og digital adgang. Derfor efterspørges en større fleksibilitet i billetudbuddet, f.eks. med mulighed for, at der kan udstedes fysiske billetter eller kort til samme rabat som tilbydes i digitale løsninger.

Hovednettet og fordeling af regional kollektiv trafik i regionen

Hovednettet garanterer borgerne kollektiv trafik mellem de større byer, hvilket er godt. Kommunerne ser dog en række udfordringer knyttet til kriterier, minimumsfrekvens og øvrig regional betjening, som er problematiske for Midt- og Vestjylland. Den spredte bystruktur og relativt høje grad af banebetjening betyder, at hovednettet i Midt- og Vestjylland er grovmasket, hvilket særligt går ud over dækningen af byer under 2.000 indbyggere, som ikke har station eller ligger langs en hovedlinje. Kommunerne har følgende konkrete ønsker til trafikplanen:

- > Fast timedrift på hovednettet giver et godt grundprodukt, men i en tid med store regionale besparelser, mener vi, at ressourcerne flere steder kan bruges bedre ved at garantere flere ruter frem for at styrke enkelte ruter ud over det faktiske behov. Midttrafik bedes derfor genvurdere muligheden for differentierede frekvenser for hovednettet i Midt- og Vestjylland. Her mener vi, det vil være vigtigere for borgerne at få **garantier for regional drift** på flere ruter **frem for, at frekvensen øges** på få hovednetsruter.
- > En styrkelse af enkelte ruter kunne være at lade nogle afgangene på **hovednettet køre som flexbus**. Muligheden for flexbus på hovednettet har tidligere været drøftet og kommunerne ønsker, at det indskrives i trafikplanen som en mulighed.
- > Kommunerne mener, at der mangler en **målsætning** i trafikplanen **for regionens transportforpligtelser** ud over hovednettet. Vi er klar over, at dette er regionens og ikke Midttrafiks ansvarsområde at fastsætte, men vi mener, det vil styrke trafikplanen, hvis den behandler dette nærmere. En klar tilkendegivelse fra Midttrafiks side af vigtige regionale transportopgaver udover hovednettet (f.eks. transport af studerende) ønskes. Det vil gavne fundamentet for lokal planlægning.

- > Hovednetsforbindelser mellem regionshovedbyer varetages i en række relationer som en **togrejse med skift** undervejs. Dette tillades "*såfremt den samlede rejsetid er acceptabel*". Her savnes en klar definition af, hvornår rejsetiden er acceptabel. Vi mener, at såfremt rejsetiden med tog inkl. skift overstiger rejsetiden for bus, så er løsningen ikke acceptabel. Dette set i lyset af, at et skift i sig selv medfører en gene på passagerernes rejse.
- > Hvilken betydning får den **statslige trafikplan** for Hovednettet? Såfremt togforbindelser mellem hovedbyer nedgraderes til under hovednettets frekvens, forventer vi, at der indsættes regionale busser for at sikre hovednettets frekvens på strækningen.
- > Trafikplanen nævner ikke **betjeningen af Gødstrup Sygehus**, som vil blive et stort rejsemål i regionen. Hvordan tænkes sygehuset betjent af hovednettet? Dette skal nævnes i planen.
- > Forslaget til hovednettet indeholder en **hovedbuslinje fra Viborg forbi Aalestrup og videre i Nordjylland**. På strækningen har regionen sparet rute 59 væk i seneste sparerunde. Er økonomien til etablering af en hovedrute her indregnet? Er der andre hovednetsstrækninger, hvor regionale besparelser påvirker tilskudsbehovet for at kunne nå hovednettets frekvensniveau?

Økonomien i hovednettet – konsekvenser og realisme

Kommunerne ser nogle problemer med økonomien og realismen i hovednettet set i lyset af de pågående regionale besparelser. Når hovednettet prioriteres, skal pengene findes på andre ruter. Det fremgår ikke klart af trafikplanen, hvordan Midttrafik vil prioritere ikke-hovednetsstrækninger, og hvor finansieringen til opgraderingerne skal komme fra. Er der gjort vurderinger af, hvor disse ressourcer skal findes? Trafikplanen bør forholde sig til dette.

- > Skal ressourcerne til hovednettet findes i de enkelte delområder eller kan hovednettet på denne måde føre til **overflytning af ressourcer på tværs af regionen** og dermed potentielt føre til yderligere skævvridning af de regionale busressourcer?
- > Her må også indtænkes et fremtidsperspektiv. **Hvordan prioriteres ressourcerne** hvis regionen på sigt skal **spare yderligere**? Er hovednettet da fortsat fredet, mens resten af trafikken udhules endnu mere? Her kan en klar definition af øvrige regionale transportopgaver være et værktøj til at prioritere.
- > Et velfungerende hovednet kræver et velfungeret **tilbringernet af lokale ruter**. Kommunerne vurderer ikke, at de i realiseringen af områdevis trafikplaner, vil have ressourcer til at styrke fødeforbindelserne, så de kan matche hovednettet.

Er det vurderet i hvilket omfang hovednettet medfører **krav til ny/forbedret infrastruktur**? F.eks. nye stoppesteder eller styrket infrastruktur i forbindelse med knudepunkter, samt afholdelse af udgifterne hertil.

Hvordan kommer vi fra plan til handling?

De **områdevisse trafikplaner** er et centralt værktøj i Midttrafiks trafikplan, men kommunerne savner en klarere plan for processen og indholdet af disse planer, herunder hvilke områder, der er tale om, og hvornår planprocesserne igangsættes. Dette mener vi er vigtigt for at sikre, at denne plangennemgang når gennem alle regionens kommuner indenfor planperioden.

Trafikplanen bør derfor indeholde et forslag til geografisk områdeafgrænsning for de områdevisse trafikplaner samt en mulig udrulningsplan/tidsplan for arbejdet.

Det vil på samme måde være nyttigt, om der udarbejdes en klarere plan for udrulningen af arbejdet med mobilitetsløsninger.

Til Jens Erik Sørensen, Midttrafik

Dato: 28-03-2019
Reference: Rene Meyer
Tlf.: 30 33 85 08
E-mail: rem@norddjurs.dk
Journalnr.: 19/1280

Høringssvar fra Norddjurs Kommune til Midttrafiks Trafikplan 2019 - 2022

Norddjurs Kommune har modtaget høringsbrev og høringsudgave af Midttrafiks Trafikplan 2019 – 2022 og har følgende kommentarer til planen.

Norddjurs Kommune vil gerne generelt tilslutte sig trafikplanen, da den viser en indstilling til kollektiv trafik og mobilitet i landdistrikter, som Norddjurs Kommune deler. Dette har været tydeligt i vores gode samarbejde i forhold til udviklingen af Djurs Mobilitetsstrategi, Kollektiv Trafikplan Djursland og i vores aktuelle arbejde med at kompensere for regionens besparelser. Norddjurs Kommune bemærker også med stolthed, at Kollektiv Trafikplan Djursland nævnes flere gange i trafikplanen som et eksempel på hvordan Midttrafik og de øvrige kommuner kan lave lokale trafikplaner, for eksempel for at tilpasse hovednettet lokalt.

Norddjurs Kommune takker for arbejdet med demografi og fremskrivning af passagertal, hvor vi desværre kan se, at passagertallet forventes at falde frem mod 2030. Heldigvis ikke i så voldsom grad, som det er tilfældet i de vestjyske kommuner. Som vi ser det, giver det forventede begrænsede fald i passagerer over en periode på 14 år kommunen fine muligheder for at lave mindre tilpasninger over årene, så det kommunale kollektive trafiktilbud år for år svarer til det aktuelle behov for kollektiv trafik. Norddjurs Kommune er selvfølgelig interesseret i at deltage i samarbejder med Midttrafik om nye tilbud, som kan gøre det mere attraktivt at benytte sig af kollektiv trafik i kommunen og modvirke den nedadgående tendens.

Norddjurs Kommune sætter pris på Midttrafiks gennemgang af alternative transportmuligheder og nye teknologier i trafikplanen. Afsnittet om selvkørende teknologi illustrerer hvor vigtigt det stadig er at planlægge langsigtet med eksisterende teknologi og digitale løsninger inden for kollektiv trafik, da I viser at en realistisk udbredelse af selvkørende biler til brug i for eksempel vores

flextrafik ligger op til 25-30 år ude i fremtiden. Det giver god tid til at tilpasse den kollektive trafik og forberede borgerne på et fremtidigt anderledes transportsystem, hvor man abonnerer på mobilitet (MaaS) frem for at eje transportmidler, som det er tilfældet med de eksisterende delebiler på Djursland. Vi kan læse, at det er Midttrafiks ambition i trafikplanperioden at skabe samarbejde om at blandt andet samkørsel og delebiler kan bruges som tilbringertransport til tog, bus og letbane, hvilket Norddjurs Kommune selvfølgelig er interesseret i at deltage i.

Vi har i fællesskab med Syddjurs Kommune udarbejdet et udvidet hovednet på Djursland i Trafikplan Djursland, hvorfor hovednetsbegrebet i trafikplanen selvfølgelig ikke er nyt for os.

Vi bemærker, at hovednetslinjen mellem Auning og Hornslet fremstår som en linje, som skal opgraderes i trafikplanperioden for at opfylde serviceniveauet for hovednettet. Denne linje følger vedtagne principper om hovednettet, dvs. at byer med flere end 2.000 indbyggere (Auning har 3.000 indbyggere) skal have en god og stabil hovednetsforbindelse til den regionshovedby, som de primære rejse- og pendlingsstrømme er orienteret imod. Hvilket også fremgår af kortet på side 20. Af samme grund forventer Norddjurs Kommune, at Regionen lever op til sit ansvar om at finansiere hovednettet, også på denne linje.

Det er med at glæde, at vi kan læse, at Midttrafik har som mål i trafikplanperioden at gøre Flextrafiktilbuddene nemmere at forstå og tilgå for kunderne, og at I vil ensrette de forskellige bestillings- og betalingsmetoder yderligere. De regionale besparelser gør det særligt nødvendigt i fremtiden at kunne tilbyde vores borgere et godt alternativ til busser i vores landdistrikter, så vi kan sikre en god mobilitet over hele kommunen.

Derfor ser vi også frem til at høre om erfaringerne med forsøg med Plustur. Som vi ser det, har det et stort potentiale for både at reducere udgifterne til lange Flexture i kommunen og samtidig udnytte kapaciteten i busser og letbane og øge passagertallet her. Konceptet passer derfor potentielt godt ind i Norddjurs Kommunes ambition om at tilbyde borgerne et effektivt kollektivt trafiksystem, som svarer til de aktuelle behov, og hvor kommunen får mest mulig kollektiv trafik for pengene.

Vi har fuld forståelse for, at Midttrafik vil koncentrere sig om egne løsninger i landdistrikter, men at I samtidig følger udviklingen hos andre mobilitetsudbydere. Som det fremgår af jeres materi-

ale, så udgør samkørsel og delebiler en forsvindende lille del af transporten i dag. Det er Norddjurs Kommunes erfaring, at udbredelsen af disse løsninger på nuværende stadie primært sker på initiativ af private virksomheder og borgere, og at det drives af bl.a. ideologi, lokalt transportbehov såvel som ønske om lokal udvikling, samt en stolthed over at gøre tingene selv, hvorfor kommunal støtte kan være uønsket. Derfor ser Norddjurs Kommune heller ikke grund til at der investeres kraftigt i området i de kommende år, men vi støtter så vidt muligt op om den lokale udbredelse af løsningerne, og vi vil selvfølgelig gerne indgå i Midttrafiks initiativer på området, f.eks. sammenhængen med den kollektive trafik – herunder tilbringertransport.

Om end Grenaa kun er en by med et bybuslignende net ifølge trafikplanen, så er anbefalingerne vedrørende det bredt tilgængelige net, det markedsorienterede net eller en kombination spændende og relevant læsning for Norddjurs Kommune i forhold til Grenaa, og vi ser frem til fortsat godt samarbejde om planlægningen af vores bybusnet i Grenaa i de kommende år.

Trafikproblemerne i Aarhus er kendte, og Aarhus udfører lokale tiltag for at afhjælpe disse, særligt i Midtbyen. Mange af disse trafikproblemer i Aarhus har deres oprindelse i de mange bilpendlere fra omegnskommunerne, og det er Norddjurs Kommunes holdning, at det vil være fordelagtigt for alle parter inklusiv Aarhus, at der investeres yderligere i at gøre den kollektive trafik mere attraktiv at benytte sig af uden for Aarhus. Et eksempel ville være direkte gennemgående letbanetog fra Djursland til Aarhus H, som kan give reel konkurrence til privatbilen og fjerne trængslen fra særligt Grenåvej i Aarhus. Til det formål må der fokuseres på udbygning af dobbeltspor mellem Lystrup og Hornslet i den nærmeste fremtid.

Norddjurs Kommunes borgere oplever ikke fremkommelighedsproblemer i selve kommunen, dog vil mange opleve det, når de kommer til Aarhus eller Randers. Midttrafik præsenterer i trafikplanen en række velkendte løsninger til at afhjælpe fremkommelighedsproblemer, såsom busbaner, BRT, optimering af stopmønstre. Der er ikke grundlag for at udføre nogen af disse løsninger i Norddjurs, men vi vil selvfølgelig bakke op om vores naboers arbejde med at udføre fremkommelighedsprojekter, som også vil gavne vores borgere.

Med venlig hilsen

Forvaltningen i Norddjurs Kommune



Midttrafik

Att: Planchef Ole Sørensen

30/04/2019

Vedr.: Høringssvar, Midttrafik's Trafikplan 2019-22

Den overordnede strategi for trafikplanen som udmunder fra Midttrafik's mobilitetspolitik, hilser Nordjyllands Trafikselskab (NT) velkommen, og det bliver spændende at følge udviklingen, også i det Midtjyske.

NT har følgende bemærkninger til planens indhold:

Det Midtjyske Hovednet:

I NT arbejdes der ligeledes med en styrkelse af det strategiske hovednet, ved NT kaldet Det Nordjyske Hovednet, hvor byer med 2000+ indbyggere forbindes og der implementeres min. timesdrift, alle dage også aften og weekend i hovednet korridorerne.

Første etape af styrkelsen af NT's hovednet har driftsstart i NT's 4 vest kommuner den 11/8 2019, og senere forventes en opgradering også i de nordlige og sydlige kommuner også at følge.

Hos NT arbejder vi, som i Midttrafik, for at sikre en bedre og mere sammenhængende mobilitet for borgerne, også på tværs af regionsgrænsen.

Midttrafik og NT har allerede en igangværende dialog om styrkelsen af hovednettet i Vest. En opgradering af de regionsoverskridende ruter har dog afventet Midttrafik's Trafikplan. Til trods for en ikke helt enslydende ambition om serviceniveau i de to strategiske net, håber NT at arbejdet med Midttrafik's Midtjyske Hovednet kan bane vejen for at NT også kan komme helt i mål i Vest og Syd.

Forbindelserne i det midt- og nordjyske hovednet, hvor NT ønsker et fortsat samarbejde og dialog om et styrket net er:

- Skive - Nykøbing Mors (VEST)
- Skive – Aars – Farsø (VEST)
- Viborg – Aalestrup (VEST)
- Randers – Mariager (SYD)

NT tror på, som det også er nævnt i Midttrafik's trafikplan, at der er et stort potentiale i at betjeningen aften og weekend udvides, og ser derfor frem til at serviceniveauet med tiden også i det midtjyske vil omfatte et højere ambitionsniveau på aften og weekendbetjening.



NT ser frem til et fortsat tæt samarbejde med Midttrafik, hvor vi med fælles hjælp løfter mobiliteten i Midt- og Nordjylland.

Med venlig hilsen

Signe Klintgaard Korać

Chef, trafik- og rådgivning

T: 99 34 11 67

M: skk@ntmail.dk



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Miljø-, Teknik- og Klimaudvalget
Rådhusgade 3
8300 Odder

Sendt pr. mail til Midttrafik@midttrafik.dk og cdp@midttrafik.dk

Høringssvar til Midttrafik vedrørende Trafikplan 2019-2022.

Midttrafik har sendt Trafikplan 2019-2022 i høring frem til den 1. maj 2019, og Miljø- Teknik- og Klimaudvalget i Odder Kommune har på møde den 30. april drøftet denne.

Odder Kommune tager trafikplanen til efterretning, idet vi ikke har forslag til ændringer, og kommunen bakker op om de enkelte elementer i planen.

01-05-2019
Sags Id. S2009-7974

Sagsbeh.
Gitte Rasmussen
Tlf. 8780 4059
gitte.rasmussen@odder.dk

Dok id. D2019-54390

Side 1/1

Med venlig hilsen

Henning Haahr
Kommunaldirektør

Høringssvar til Midttrafiks høring om Trafikplan 2019 – 2022, Randers kommune

Fra: Nana Paulli Juul Andersen <nana.andersen@randers.dk>

Sendt: 7. maj 2019 15:37

Til: Charlotte Dalby <cdp@midttrafik.dk>

Cc: Ole Sørensen <os@Midttrafik.dk>

Emne: Høring, Midttrafiks Trafikplan 2019-2022

Miljø- og teknikudvalget i Randers Kommune har den 6. maj 2019 behandlet Midttrafiks Trafikplan 2019-2022.

Randers Kommune sender følgende høringssvar:

Randers Kommune bifalder principielt de overordnede principper i planen. Randers Kommune forbeholder sig dog ret til at tage stilling til de konkrete forslag til ændringer i planperioden.

Konkret stiller Randers Kommune spørgsmålstejn ved, at den regionale rute mellem Randers og Aarhus ikke er en del af hovednettet. Ruten betjener en meget stor rejse- og pendlingsstrøm mellem de to hovedbyer Randers og Aarhus.

Venlig hilsen

Nana Andersen
Kollektiv trafik

Randers Kommune
Veje og trafik
89151655 - 25441655

Midttrafik**Høringssvar Midttrafiks trafikplan 2019-2022**

Region Midtjylland har modtaget høringsudgave af Midttrafiks Trafikplan 2019-2022 og afgiver hermed høringssvar.

Dato 30-4-2019

Organisering af trafikplanarbejdet

Midttrafik inviterede i 2016 Kommunekontaktrådet og Region Midtjylland til at udpege medlemmer til henholdsvis en trafikstyregruppe og en arbejdsgruppe for at sikre en tæt dialog og faglig sparring mellem Midttrafik og bestillerne om udarbejdelse af trafikplanen.

Sagsnr. 1-30-75-3-12

Side 1

Processen har betydet, at Midttrafiks bestillere har haft god mulighed for at søge indflydelse på trafikplanens udformning og indhold.

I august 2017 besluttede Kontaktudvalget, at forankre en undersøgelse af hele trafikområdet i trafikstyregruppen set i lyset af Region Midtjyllands økonomiske udfordringer.

Det er Region Midtjyllands vurdering, at den parallelle proces med drøftelse af regionale besparelser i trafikstyregruppen har bidraget til at kvalificere den foreliggende trafikplan i forhold til udbredelsen af det regionale rutenet. Herunder især det strategiske hovednet.

Derudover har samtidigheden betydet, at trafikplanen, for så vidt angår den regionale trafik herunder store dele af det strategiske hovednet, i høj grad afspejler Region Midtjyllands fremadrettede økonomiske ramme til regional kollektiv trafik.

Indledningsvist vil regionsrådet derfor kvittere for trafikstyregruppens engagement, dialog og input i forbindelse med Region Midtjylland besparelser på det regionale rutenet.

Trafikplanens indhold

Midttrafiks trafikale og planlægningsmæssige udfordringer i de forskellige geografier på tværs af regionen afspejler sig i trafikplanens disposition med kapitlerne, Indledning, Det Midtjyske hovednet, Mindre Byer og Landdistrikter, Bybusbyer, Kollektiv trafik i Aarhusområdet og Fremkommelighed.

Den valgte disponering bidrager til at gøre trafikplanen overskuelig. Inden for de enkelte kapitler rummer trafikplanen et katalog over trafikale løsningsmuligheder, der kan bringes i anvendelse i den aktuelle geografi.

Indledningen rummer afsnit om udvikling og udfordringer, herunder om udvikling i efterspørgslen efter kollektiv trafik i regionens kommuner frem mod 2030. Det fremgår, at en overordnet tendens er markante fald i efterspørgslen i områder og kommuner udenfor de største bykommuner, hvor uddannelsessteder og arbejdspladser er koncentreret.

Det er Region Midtjyllands opfattelse, at der er behov for at gennemføre radikal nytænkning af de tilbud om kollektive trafiktilbud som Midttrafik i samarbejde med kommunerne og regionen stiller til rådighed.

Regionsrådet nedsatte i 2018 et midlertidigt udvalg for kollektiv trafik, for at belyse muligheder for et større samspil mellem forskellige transportformer og herunder blandt andet vurdere nye teknologier og befordringsformer. Afrapporteringen fra det midlertidige udvalg for kollektiv trafik vedlægges.

Region Midtjylland finder det positivt, at der i trafikplanen er et afsnit med et katalog af muligheder for udvikling af bæredygtig kollektive trafikløsninger med afsæt i digitale og andre nye teknologier, der er i hastig udvikling i disse år.

Det midtjyske hovednet

Region Midtjyllands konkrete bemærkninger til trafikplanen vedrører overvejende afsnittet om det midtjyske hovednet.

Midttrafik skal i henhold til lov om trafikselskaber mindst hvert fjerde år udarbejde en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikselskabet. Trafikplanen skal tage udgangspunkt i den statslige trafikplan. Endvidere skal trafikplanen indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag.

Region Midtjylland afgav bemærkninger til Statens trafikplan i februar 2018. Medio marts 2019 fremgår det af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside, at det er forventningen, at der vil være en færdig version af trafikplanen for den statslige jernbane i løbet af få måneder.

I Midttrafiks trafikplan er der præsenteret et forslag til strategisk grundlag for den kommende fireårs periode. Det er forudsætningen, at det strategiske grundlag skal indeholde et net af ruter, og en beskrivelse af kørsels- og betjeningsomfang, som de 18 kommuner og regionen så vidt muligt ikke vil ændre på i trafikplanperioden.

Midttrafik har valgt at anvende betegnelsen Det midtjyske hovednet, for det strategiske grundlag i Midttrafiks trafikplan.

Det midtjyske hovednet er fastlagt, så det sikres, at alle byer over 2000 indbyggere, som minimum er forbundet med en hovednetsforbindelse til sit nærmeste primære pendlingsmål, kaldet regionshovedby. Med udgangspunkt i denne definition har Midttrafik udpeget regionens syv største byer, Aarhus, Randers, Viborg, Holstebro, Herning, Silkeborg og Horsens som regionshovedbyer.

Herudover skal regionshovedbyer være forbundet med en hovednetsforbindelse, og nettet skal skabe sammenhæng på tværs af regionsgrænserne.

Der skal i hovednettet udpeges knudepunkter med gode forhold til skift mellem tilbringertrafik – regionale og lokale busruter, flextrafik, bil, cykel mv.

Jernbanerne og letbanen er en del af det midtjyske hovednet og mange byer over 2000 indbyggere har forbindelse til nærmeste regionshovedby, med regionaltoget, letbanen eller Lemvigbanen.

Der er i trafikplanen lagt op til, at betjeningsniveaet på busruterne i hovednettet skal være det samme som på minimumsniveauet på regionaltogene. Dvs. timedrift i dagtimerne på hverdage og 2-timers drift aften og weekend.

Region Midtjylland kan tilslutte sig trafikplanens hovedbudskab om, at det sammenhængende forslag til hovednet betjent af bus, letbane og tog er en grundstamme i den samlede trafikbetjening i regionen.

Region Midtjylland finder tillige, at der fremadrettet skal arbejdes med at udpege knudepunkter i hovednettet, hvor der kan skiftes mellem transportformerne. Endvidere understøtter Region Midtjylland tanker om, at der lokalt skal arbejdes med at tilvejebringe faciliteter i knudepunkterne, så skift og eventuel ventetid opleves trygt for de rejsende.

Region Midtjylland noterer sig, at trafikplanen ikke indeholder et flerårigt budgetoverslag for det strategiske hovednet, som det er foreskrevet i loven. Samtidig kan det konstateres, at der er strækninger i forslaget til strategisk hovednettet, der for nuværende ikke lever op til det forudsatte betjeningsomfang.

Der er i trafikplanen opstillet et budgetoverslag, Ill. 23.2, for meromkostningerne ved at øge betjeningsomfanget i hele hovednettet til minimumsniveauet, samt yderligere tillæg for øget betjening i myldretiden. Til budgetoverslaget er der taget forbehold om, at de faktiske omkostninger først kan fastlægges ved den endelige køreplanlægning.

Region Midtjylland skal understrege, at regionens økonomiske ramme til kollektiv trafik ligger fast. Det betyder, at mulighederne for at øge betjeningsomfanget i de regionalt finansierede dele af hovednettet afhænger af, om det er muligt at finde effektiviseringer andre steder i rutenettet. Endvidere er det en forudsætning for eventuelle udvidelser i hovednettet, at økonomien i den samlede regionale kollektive trafik ikke nødvendiggør yderligere besparelser.

Aarhus Letbane og visionerne for videre udbygningsetaper, der kommer til udtryk i Letbanesamarbejdets visionsoplæg "Samspil 2025" og "Samspil 2030", omfatter udbygning med nye letbaneetaper, BRT, ny bane Aarhus – Silkeborg mv. Der er dermed tale om visioner for fremtidig udbygning af hovednettet, der bør fremhæves i trafikplanen.

Region Midtjylland anbefaler, at afsnittet side 45, gives en fremrykket placering i trafikplanen i kapitlet om det midtjyske hovednet, f.eks. på side 22. En dækkende overskrift kan f.eks. være "Langsigtet infrastrukturplan for Aarhusområdet og den østlige del af regionen".

Forpligtelser om chaufførvilkår, herunder faciliteter

Regionsrådet er opmærksom på, at det som udgangspunkt er busselskabernes ansvar at sørge for, at der er ordentlige chaufførfaciliteter til rådighed. Afhængig af, hvornår kontrakten mellem busselskabet og Midttrafik er indgået, følger der forskellige krav til faciliteterne.

På nogle ruter kan der både være behov for chaufførfaciliteter på stationer, hvor chaufførerne holder pauser pga. midlertidigt ophold mellem ture, og på de mere afsides busanlæg, hvor chaufførerne begynder og slutter vagter.

Regionsrådet noterer sig, at Midttrafik udelukkende stiller krav til de faciliteter, der skal stilles til rådighed på stationerne i forbindelse med kørslen.

Øvrige bemærkninger

Af kortmaterialet, bl.a. Ill. 20.2 fremgår de øvrige regionale ruter for køreplanåret 2018/2019 sammen med hovednettet. Regionsrådet har i 2018 vedtaget at gennemføre reduktioner i det regionale rutenet med virkning fra køreplansskiftet i juni 2019. På Djursland gennemføres de fremadrettede ruteændringer dog først fra juni 2020.

Region Midtjylland vil anbefale, at det øvrige regionale rutenet, der offentliggøres i den endelig vedtagne trafikplan, bliver i overensstemmelse med det rutenet, der vil være gældende fra juni 2019. For Djursland dog fra juni 2020.

På kortet Ill. 22.2 er der ikke overensstemmelse i hovednettets udbredelse, sammenholdt med de øvrige kort.

På side 22 øverst. Sætningen "Her vil Region Midtjyllands varslede besparelser være en". Region Midtjyllands besparelser er vedtaget i 2018, og sætningen bør derfor omformuleres.

Det er Region Midtjyllands opfattelse, at der i kapitlet om det midtjyske hovednet bør være et detailudsnit af kortet, der viser hovednettets udbredelse i Aarhus Kommune og nærmeste opland.

Venlig hilsen



Anders Kühnau
Regionsrådsformand

Vedlagt:

- Afrapportering fra det midlertidige udvalg for kollektiv trafik

10. april 2019

Høringssvar til Trafikplan 2019-2022

Silkeborg Kommune fremsender hermed høringssvar på høringsudgaven af Midttrafiks Trafikplan. Høringssvaret kan sammenfattes til nedenstående punkter. Generelt er Silkeborg Kommune positiv overfor den fremlagte Trafikplan og ser mange gode elementer, som stemmer overens med kommunens ambitioner.

For fremtiden er det blandt andet kommunens ambition at arbejde med tre trafikknudepunkter uden for Silkeborg. Disse er udpeget i byerne Kjellerup, Voel og Them. Knudepunkterne karakteriseres ved, at de skal være lette at komme til/fra med kollektiv trafik, bil og cykel. Knudepunkterne er et led i kommunens mobilitetsplanlægning, ligesom de er i tråd med Silkeborg Kommunes Planstrategi 2040 og har derfor en særlig prioritet.

- Det er en undren, at hovednettet ikke forbinder Silkeborg-Aarhus, Silkeborg-Horsens og Silkeborg-Randers, der er blandt de største byer i regionen. Togforbindelse anses ikke som værende tilstrækkeligt, da større byer imellem ikke betjenes. Samtidig giver busbetjening mulighed for stop ved indfaldsvejene til hovednet byerne. Silkeborg-Herning kan accepteres, da toget betjener næsten de samme byer som bussen. Rigtig mange pendler til Silkeborg fra Aarhus, Horsens og Randers for at komme til arbejde eller uddannelse. Derfor er det nødvendigt at strækningerne betjenes af en busrute, der også standser ved indfaldsvejene. Alternativt vil det blive markant mere besværligt at rejse til Silkeborg uden en bil.
- Der gøres opmærksom på, at det kan være uhensigtsmæssigt at definere et højt minimums serviceniveau, hvis der ikke er økonomi/passagerer til at opretholde dette. Så hellere et mere fleksibelt serviceniveau. Det er vigtigt for sammenhængskraften i regionen, at der er en hovedforbindelse med lav frekvens end slet ingen forbindelse.
- Kommunen er positiv overfor planlægningsprincipperne for ruter på hovednettet, hvor der ligges op til at koncentrere ressourcerne omkring de steder, hvor der er størst transportbehov. Derudover arbejdes der på at indrette knudepunkter med gode faciliteter, opnå faste minuttal og koordinere forskellige transportmidler, så der sikres korrespondance i knudepunkterne.
- Kommunen finder det nødvendigt, at der arbejdes på en plan for zoneopdeling mellem Silkeborg og Viborg, således at der ikke er forskel i antal zoner/priser fra Kjellerup-Silkeborg og Kjellerup-Viborg. Det giver i dag en skævvridning i billetpriser til de to byer, selvom der er ca. lige lang afstand, hvorved det er dyrere at komme til Silkeborg end det er til Viborg.

- Det bør nøje vurderes på hvilke strækninger/i hvilke områder, det kan betale sig at tilbyde behovsstyrede kørselsordninger frem for normal rutekørsel.
- Kommunen er positiv overfor et markedsorienteret bybusnet, der prioriterer ressourcerne mod de store rejsestrømme. I denne forbindelse vil det være særligt interessant med en vurdering af ruter i Silkeborg, der kan klassificeres som A-ruter.
- Kommunen ser det som positivt at der er fokus på fremkommelighed for bybusserne.

Midttrafik lægger i Trafikplanen op til at gennemføre et pilotprojekt med en fremkommelighedsproces, hvor der udvikles konkrete løsninger for belastede strækninger. Silkeborg deltager gerne som bybuskommune i et sådant pilotprojekt.

På vegne af Silkeborg Kommune

Hans Okholm
Udvalgsformand

Jann Hansen
Direktør

Midttrafik

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Høringsvar ang. Midttrafiks Trafikplan 2019-2020

Skanderborg Kommune har med interesse læst høringsudgaven af Midttrafiks trafikplan 2019-2022. Vi har følgende bemærkninger til udpegningen af det midtjyske hovednet:

Det midtjyske hovednet beskrives i trafikplanen som rygraden i den kollektive trafik, og består af alle jernbaner samt nærmere definerede regionale buslinjer. Hovednettet skal danne rygraden i transporttilbuddet og være et net med en solid betjening, som den øvrige kollektive trafik kan bygges op om, og som Region Midtjylland og de 18 kommuner aftaler at forpligte sig til i hele planperioden.

Skanderborg Kommune bakker generelt op om tankegangen i forhold til et hovednet, da et hovednet overordnet er godt for stabiliteten af det kollektive trafikudbud. Set i lyset af Region Midtjyllands besparelser, kan der dog være tvivl om hvor sikker forpligtelsen i hele planperioden vil være, - altså hvor sikkert hovednettet vil være for fremadrettede besparelser. Skal man sikre og fastholde det regionale rutenet, er det vigtigt at dette ikke sker på bekostning af de ruter der ikke er en del af hovednettet.

Vi er usikre på, hvordan trafikplanen forholder sig til byudvikling. Vi har rigtig mange udstykninger i Skanderborg Kommune og stor befolkningstilvækst bl.a. i Galten-Skovby, Skanderborg-Stilling og Hørning. Vi mener det er vigtigt, at disse byudviklingsområder indgår i trafikplanen, og dermed også i definitionen af den midtjyske hovednet.

Udgangspunktet for det udpegede hovednet er bl.a. at alle byer med flere end 2.000 indbyggere skal have en god og stabil forbindelse til den regionshovedby, som de primære rejse- og pendlingsstrømme er orienteret imod. Busruter i samme korridor som jernbanestrækninger er ikke udpeget. For Skanderborg Kommune er hovednettet således defineret som alle jernbanestrækninger i kommunen samt den regionale buslinje 113 på strækningen mellem Låsby og Aarhus. Den for Skanderborg Kommune vigtige regionale buslinje 200 (Skanderborg-Aarhus via Stilling og Hørning) er ikke udpeget som en del af hovednettet, pga. et parallelt forløb med jernbanen i samme korridor.

Dato

26. marts 2019

Din reference

Troels Tofte Hansen

Tlf.: 87947795

Telefontider

Man – ons: 10.00 – 13.00

Tor: 10.00 – 17.00

Fre: 10.00 – 13.00

Åbningstider

Man – ons: 10.00 – 13.00

Tor: 10.00 – 17.00

Fre: 10.00 – 13.00

Teknik og Miljø

Vej og Trafik

Skanderborg Fælled 1

8660 Skanderborg

www.skanderborg.dk

Skanderborg Kommune mener, at rute 200 bør indgå som en del af det midtjyske hovednet. Ruten kører i samme korridor som jernbanen mellem Skanderborg og Aarhus, men har andre funktioner og betjener andre passagerer end jernbanen. For Skanderborg Kommunes vedkommende betjener og forbinder den byerne Stilling og Hørning (hvor der i planperioden også foregår stor byudvikling) med Skanderborg og Hasselager/Viby/Aarhus. Rute 200 er i dag den 2. mest benyttede buslinje i hele Region Midtjylland med ca. 1,7 mio. årlige passagerer, og kører 4 afgangene i timen i myldretiden. Alene af disse grunde bør rute 200 være en naturlig del af hovednettet.

Rute 113 indgår i det udpegede hovednet på strækningen mellem Låsby og Aarhus. Skanderborg Kommune mener, at rute 113 også bør medtages på den nuværende strækning mellem Låsby og Silkeborg, da denne strækning er en vigtig korridor for den kollektive trafik.

Skanderborg Kommune mener desuden, at rute 331 (Skanderborg-Odder) bør indgå i hovednettet. Ruten betjener de to hovedbyer i Skanderborg og Odder kommune, med opkobling på henholdsvis tog og letbane. Rute 331 er endvidere en vigtig uddannelsesrute for Campus Skanderborg, herunder uddannelsessamarbejdet for Skanderborg-Odder Center for Uddannelse, der tilbyder undervisning i både Odder og Skanderborg.

Vi håber at ovenstående bemærkninger vil blive indarbejdet og indgå i den endelige trafikplan.

Kære Per

Trafikplanen blev behandlet for udvalget for natur, teknik og miljø den 05-02-2019. På udvalgsmødet blev det besluttet at Syddjurs Kommune ikke har kommentarer til Trafikplanen 2019-2022, og kan dermed tilslutte sig trafikplanen.

Venlig hilsen



Klaus Dannemarre
Kørselskoordinator
Mobilitet

Direkte +4587535231
Mobil +4523118737
klds@syddjurs.dk

Syddjurs Kommune • Mobilitet • Lundbergsvej 2 • 8400 Ebeltoft • Tlf +4587535000 • www.syddjurs.dk • CVR: 29189978

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Høringssvar fra Viborg Kommune til Midttrafiks trafikplan 2019-2022

Dato: 25-04-2019

Viborg Byråd har behandlet Midttrafiks høringsudgave til trafikplan 2019 – 2022 den 24. april 2019.

Sagsnr.: 17/56772
Sagsbehandler: BMG

Direkte tlf.: 87 87 87 87
Direkte e-mail:
sikkerpost@viborg.dk

I den forbindelse kan det oplyses, at Byrådet kan tilslutte sig det fælles høringssvar, som Herning Kommune fremsender på vegne af en række Midt- og Vestjyske kommuner. (Holstebro, Herning, Struer, Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Ikast-Brandø, Skive og Viborg). Det er ligeledes aftalt i dette kommunesamarbejde, at de enkelte kommuner derudover fremsender egne synspunkter, der har mere lokal interesse.

Byrådet har følgende synspunkter til planen:

- Viborg Kommune har stor fokus på at få minimeret tidsforbruget på togstrækningen mellem Aarhus og Viborg. I trafikplanen vil denne strækning indgå som en del af det foreslåede midtjyske hovednet, hvilket styrker behovet yderligere for en kortere rejsetid. Byrådet forventer derfor, at Midttrafik også arbejder på at få denne forbindelse opgraderet.

Kommunen deltager gerne i en dialog med Midttrafik om hvilke tiltag, der kan iværksættes både på kort og lang sigt, for at rejsetiden minimeres. Byrådet er selvfølgelig klar over, at det i sidste instans er Staten, der træffer beslutning på dette område.

- Det midtjyske hovednet er central i trafikplanen og får stor betydning for den fremtidige kollektive trafik i region Midtjylland, idet nettet skal være med til at understøtte vækst og bosætning i hele regionen. Det er derfor med stor bekymring, at Byrådet har konstateret, at dette hovednet ikke omfatter direkte busforbindelse mellem Viborg og Randers, Viborg og Holstebro, Viborg og Aalborg via Aalestrup samt Viborg og Hobro.

Viborg Kommune kan ikke acceptere, at togforbindelserne mellem de pågældende byer skal udgøre hovednettet. Hovednettet bør på disse strækninger bestå af busforbindelser. Togforbindelser med togsift undervejs og med risiko for forsinkelser og et besværligt rejseforløb vil medføre, at mange rejsende opgiver at anvende den kollektive trafik.

Mange velfungerende og større centerbyer, der er beliggende mellem regionshovedbyerne, vil efter planen få en dårlige betjening med kollektiv trafik, hvilket svækker deres muligheder for at bidrage til vækst og øget bosætning. På strækningen mellem Randers og Viborg betjenes Aarhus Universitets afdeling i Foulum også af det nuværende hovednet, hvilket har stor værdi for studerende, der har en del af deres uddannelse her. Med trafikplanens principper bliver denne strækning ikke en del af hovednettet.

Med venlig hilsen

Ulrik Wilbek
Borgmester



Midttrafik

midttrafik@midttrafik.dk

8. april 2019
Side 1 af 1

Høringssvar, Midttrafiks Trafikplan 2019-2022

Midttrafik har sendt forslag til Midttrafiks Trafikplan 2019-2022 i høring hos alle Midttrafiks bestillere, med høringsfrist den 1. maj 2019.

Det er nævnt i det udsendte høringsbrev, at trafikplanen er udarbejdet af en arbejdsgruppe samt en styregruppe, som er nedsat i samarbejde med Kommuneforeningen, og bestående af repræsentanter fra Region Midtjylland samt en række kommuner.

Aarhus Kommune har været repræsenteret i såvel arbejdsgruppe som styregruppe for arbejdet med trafikplanen. Gennem deltagelse i arbejdet har Aarhus Kommune således haft gode muligheder for at komme med bemærkninger undervejs i arbejdet, og på den måde kunnet påvirke trafikplanens indhold.

På den baggrund har Aarhus Kommune ikke yderligere bemærkninger til trafikplanforslaget. Aarhus Kommune tager derfor det udsendte forslag til Midttrafiks Trafikplan 2019-2022 til efterretning.

Med venlig hilsen

Bünyamin Simsek
Rådmand

/

Henrik Seiding
Direktør

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune

Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

Telefon: 89 40 20 00

E-mail:
post@mtm.aarhus.dk

www.aarhus.dk

Sag: 19/001103-2

Notat - Ny strategiplan for Midttrafik 2021-2024

Midttrafik skal udarbejde en ny strategiplan for perioden 2021-2024. Midttrafiks bestyrelse har sat retningen for strategiplanen med fastholdelse af Midttrafiks hidtidige overordnede mål samt fire udviklingstemaer. Disse blev drøftet på møde i Midttrafiks repræsentantskab den 16. maj, hvor også tekniske direktører/chefer fra de kommunale forvaltninger var til stede.

Midttrafiks administration har på baggrund af drøftelserne udarbejdet vedlagte notat til politiske drøftelser i kommuner og region.

Baggrund

Det er væsentligt for udarbejdelsen af en kommende strategi, at såvel Midttrafiks bestyrelse som administration, er helt i sync med, hvad Midttrafiks ejere ønsker, at trafiksselskabet skal arbejde for.

Derfor var ejerstrategier og ejerinput til bestyrelsens rammesætning af ny strategiplan udgangspunkt for den indledende drøftelse om Midttrafiks strategi 2021-2024 på repræsentantskabsmødet den 16. maj.

Midttrafik skal på den ene side være visionær og teste de nye muligheder og på den anden side skal vi fastholde en stabil drift, god kvalitet og have styr på økonomien.

Strategiplanen udgør sammen med Midttrafiks Trafikplan og mobilitetsplan styringsgrundlaget for Midttrafiks virke.

Sammen med Lov om trafiksselskaber er det fundamentet for Midttrafiks virke.

Hjørneflag for strategi 2021-2024

Midttrafiks bestyrelse har besluttet følgende ramme for en kommende strategiplan, herunder de fire overordnede mål, som har været pejlemærkerne for Midttrafiks virke i en årrække fastholdes:

- Tilfredse kunder
- Tilfredse bestillere (ejere)
- Dygtige leverandører
- En kompetent og effektiv organisation

De fire mål – med tilfredse kunder som det vigtigste - angiver retningen for Midttrafik og medarbejderne i trafiksselskabets administration og giver klarhed for såvel ejere som leverandører om, hvad der er det vigtigste for Midttrafik hele tiden at arbejde på at opnå.

Hver strategiplan har dog også særlige aktuelle temaer, som er væsentlige at få sat på den politiske dagsorden såvel som målsat. I den nuværende strategiplan er nævnt udviklingstendenser som shared mobility, førerløse biler og busser samt robotteknologi. Det er en del af Midttrafiks rammebetingelser at forholde sig til udviklingstendenserne, og det vil trafiksselskabet også gøre i sin videre udvikling.

Udviklingstemaer i den kommende strategiplan

Bestyrelsen har defineret fire temaer som de væsentligste for Midttrafik og Midttrafiks kunder i den næstkommende strategiperiode.

Udviklingstemaerne er nedenfor beskrevet med forslag om Midttrafiks opgaveløsning inden for temaerne samt principielle spørgsmål, som ejerne bør tage stilling til.

Fremkommelighed

I bybuskommunerne oplever Midttrafik såvel som kunderne konsekvenserne af fremkommelighedsproblemer. Især i Aarhus oplever kunderne store forsinkelser og chaufførerne er utilfredse med at køre efter køreplaner, som det til tider ikke er muligt for dem at overholde.

Midttrafiks opgave:

Gennem analyser af køretid baseret på realtidsdata sammenholdt med passagertællinger rådgiver Midttrafik generelt ejerne om ruter, antal stop på ruten, typen af busprodukt (i landdistrikter fx flexbus) og – hvis relevant – busprioriteringsbaner, signalprioritering mv.

Til drøftelse blandt ejerne:

Hvordan vil ejerne af Midttrafik sætte retning for en reduktion af trængslen og øget fremkommelighed?

Midttrafik har tre produkter – flextur, flexbus og plustur – til bl.a. at håndtere små rejsestrømme i landdistrikterne.

Hvordan vil ejerne arbejde med dem?

- **Grøn omstilling**

Den grønne dagsorden fylder mere og mere, og regeringens klima-og luftudspil indeholder forslag om 38 initiativer, hvoraf de følgende umiddelbart har betydning for kollektiv trafik:

- Kommunerne kan tillade kørsel i busbaner for lavemissionsbiler
- Slut med udledning af CO₂ og luftforurening fra busser i byerne fra 2030
- Ren luft i de store byer – miljøzoner
- Benzin og diesel skal ud af taxidriften inden 2030
- Fordele for grønne taxier

Desuden fremgår det af udspillet, at busserne skal omstilles i tre trin:

- 2020, hvor nye busser skal være CO₂-neutrale.
- 2025, hvor nye busser i byerne hverken må udlede luftforurening eller CO₂.
- 2030, hvor ingen busser i byerne må udlede luftforurening eller CO₂.

Flere repræsentantskabsmedlemmer gav på mødet den 16. maj udtryk for, at Midttrafik skal gå forrest og sikre den grønne omstilling i den kollektive trafik i regionen. Det vil fx kunne sikre mere lønsomme udbud på el-ladestander mv. og forsøg inden for grøn omstilling med større volumen.

Midttrafiks opgave:

Midttrafik yder rådgivning til kommuner og region om alternative brændstoffer og busmateriel i forbindelse med udbud af kollektiv trafik. I rådgivningen indgår forhold som CO₂-udledning sammenholdt med kontraktperioder og økonomi.

Som trafikselskab kan Midttrafik informere og markedsføre den kollektive trafiks miljømæssige fordele, og herunder lave den overordnede markedsføring af fælles miljøkampagner. Den kollektive trafik er i sin natur en væsentlig bidragsyder til mindre trængsel på vejene og dermed mindre CO₂-udledning. En grøn omstilling af busser og biler vil give yderligere vægt bag grønne argumenter for at rejse kollektivt. Midttrafik kan også anbefale målrettede

produkter til borgere, der sædvanligvis ikke rejser med kollektiv trafik, men støtter formålet og den grønne omstilling. Fx "Gør noget godt for miljøet – prøv en bus."

Til drøftelse blandt ejerne:

Hvordan vil ejerne af Midttrafik arbejde med en grøn omstilling?

Vil ejerne udarbejde mål om grøn omstilling – og vil udgiftssiden i en grøn omstilling indgå i udarbejdelsen af målene?

Er der områder, hvor ejerne vil sætte fælles mål, såsom fælles udbud, fælles forsøgsprojekter, minimumsstandards for udledning?

Digitalisering

Digitalisering er om noget en tendens, som er en del af Midttrafiks rammebetingelser – ligesom udviklingstendenserne i den nuværende strategiplan. Bestyrelsen har udpeget retningen for administrationen og gjort tydeligt, at digitalisering er et vilkår, som administrationen skal indarbejde som en konstant forbedring af driften.

Det er i høj grad et spørgsmål om, at administrationen gennem strategiplanen forpligter sig til løbende at arbejde med aktuelle kundebehov og hvordan de nye teknologiske muligheder, kan bruges til at lave målrettede og individuelle løsninger til kunderne og lave løbende effektiviseringer.

Midttrafik har arbejdet digitalt i flere år, men med indførelsen af salgsstrategien i 2018, kom der ekstra blus på digitaliseringen. Bestyrelsen besluttede, at den digitale strategi for Midttrafik er ensbetydende med, at Midttrafik tilbyder billetprodukter på enten Midttrafik app eller rejsekort. Samtidig har Midttrafik som offentligt trafikskelskab en public service-forpligtelse over for de ikke-digitale kunder. Derfor besluttede bestyrelsen i 2018 også, at pensionistkort på pap skal tilbydes i alle kommuner, med mindre de tilbyder gratis kørsel.

Digitaliseringen vil spille en større og større rolle de kommende år, og Midttrafik ressourcejusterer løbende internt for at sikre tilstrækkeligt med kræfter til den digitale omstilling på alle Midttrafiks kontaktpunkter med kunderne. Dette ikke mindst set i forhold til digitaliseringen af kundeinformation og -kommunikation. Men også effektivisering af de interne arbejdsprocesser i trafikskelskabet gennem digitalisering er højt prioriteret.

Dertil kommer den stadig stigende datamængde, som hjælper administrationen med at optimere fx køreplanlægningen, levere dokumentation for rettidighed, passagertal og imødekomme kundebehov.

Administrationen vil løbende orientere bestyrelsen og repræsentantskabet om tendenser, udviklingstiltag og har som erklæret mål konstant at forbedre driften og imødekomme i stigende grad individualiserede kundebehov.

• Publikumsfaciliteter

Fremkommelighed, grøn omstilling og til dels digitalisering er indsatsområder, hvor det lange seje træk giver den største gevinst. For Midttrafiks kunder er det dog ofte meget lavpraktiske behov, som mangler at blive opfyldt, og som også fordrer en indsats.

Mange kunder oplever i dag, at de vente- og påstigningsforhold, som stoppesteder og andre publikumsfaciliteter i dag kan tilbyde, ikke er hverken tidssvarende eller komfortable. Nogle steder er der manglende læ, andre steder kan trafikssikkerheden for kunderne, mens de venter,

forbedres. I trafikplanen omtales knudepunkter for god omstigning mellem kollektiv trafik og individuel transport.

Midttrafiks opgave:

Midttrafik kan rådgive kommuner om, hvor de med fordel kan starte med en indsats jf. trafikplanen og knudepunkter, som kommer flest mulige kunder til gode eller opgradering af publikumsfaciliteter i forbindelse med indførelse af Plustur. Midttrafik kan markedsføre en samlet indsats i en kommune, skulle den have en volumen, som skaber en mærkbar forandring for kunderne.

Til drøftelse blandt ejerne:

Hvordan vil ejerne medvirke til at sikre, at Midttrafiks kunder får bedre publikumsfaciliteter?

Skal Midttrafik udarbejde forslag til kvalitetsstandarder for forskellige typer af faciliteter?

[Tema-input fra repræsentantskabsmødet](#)

Mobilitet – helhed og sammenhæng

Flere repræsentantskabsmedlemmer udtrykte ønske om, at Midttrafik skal gå forrest med hensyn at sikre sammenhæng og helhed i den kollektive trafik og ikke mindst sikre tilstrækkeligt med tilbud inden for den kollektive trafik i landdistrikterne.

Midttrafiks opgave:

Midttrafik fremlagde i 2018 en mobilitetspolitik. Inden da er mobilitetspolitikken blevet lagt frem til drøftelse i de tekniske udvalg i ejerkommunerne. Mobilitetspolitikken indeholder en beskrivelse af sammenhængen mellem de kollektive trafik-produkter, som Midttrafik tilbyder og de øvrige mobilitetstilbud, som Midttrafiks kunder benytter sig af. Politikken hænger tæt sammen med trafikplanen, hvor det centrale er et hovednet med fastlagt minimumsbetjening, mindre byer og landdistrikter, bybusbyer, kollektiv trafik i Aarhusområdet og fremkommelighed. Såvel mobilitetspolitik som trafikplan 2019-2022 er vedlagt. Trafikplanen skal behandles på bestyrelsesmødet den 21. juni 2019.

Midttrafik har fremlagt de principper og den retning, som trafikskabet ud en faglig vurdering mener, er den rette at arbejde efter de kommende år med hovedvægt på bedre sammenhæng i den kollektive trafik.

Til drøftelse blandt ejerne:

Hvordan vil ejerne sikre mobilitet i eget område, som lever op til trafikplanens principper?

Borgere frem for kunder

Den 16. maj nævnte nogle repræsentantskabsmedlemmer, at Midttrafik med fordel i højere grad kunne adressere strategien mod "borgere" i stedet for at have et mål om "tilfredse kunder".

For trafikskabet er det vigtigt, at de mål der sættes, er nogle, som er mulige at se resultaterne af. Skulle Midttrafiks vigtigste mål ændres til "tilfredse borgere" er det meget svært for medarbejdere og ejere at vide, hvor langt med er nået med målopfyldelsen, for hvem skal indgå i en sådan undersøgelse? Og hvad skal succeskriteriet være?

Derimod kunne det være interessant for trafikskabet at betragte de borgere, der ikke nødvendigvis anvender den kollektive trafik, men støtter op om, som en interessentgruppe. Det kan fx være relevant, hvis den grønne omstilling bliver central i den nye strategiplan, da

grøn kollektiv trafik er af interesse for andre end kunderne i busserne. Midttrafik vil derudover fortsat arbejde for sammenhæng mellem den kollektive trafik og den individuelle transport.

Ejernes mandat til Midttrafik

Flere af udviklingstemaerne ligger i spændingsfeltet mellem Midttrafiks råderum og ejernes beslutningskompetence.

Skal Midttrafik eksempelvis gå forrest i den grønne omstilling, hvilket mandat har trafikselskabet i den forbindelse? I dag er det suverænt ejerne som beslutter, hvordan de vil sætte et udbud af en buskontrakt sammen mens Midttrafik yder faglig rådgivning.

Et andet eksempel er ønske om at sikre kollektiv trafik i landdistrikterne. I dag er det suverænt kommunerne, som bestemmer serviceniveauet – og dermed omfanget – af den kollektive trafik. Hvis Midttrafik skal sikre et vist serviceniveau ud over den sammenhæng, der er lagt op til i mobilitetspolitikken og trafikplanen, hvordan skal finansieringen sikres?

I et forsøg på at svare på disse og lignende spørgsmål foreslår Midttrafiks bestyrelse, at Midttrafiks ejere bakker om nogle få fælles hensigtserklæringer for trafikselskabet, foreslået af Midttrafiks bestyrelse:

- Grøn omstilling – Midttrafiks administration vil rådgive kommuner og region til grøn omstilling i overensstemmelse med Midttrafiks mål på området i den kommende strategi. Ejerne vil have som mål at følge den faglige rådgivning.
- Hovednettet i Midttrafiks trafikplan har et minimumsserviceniveau – flere ejere efterlyser et lignende minimumsniveau i landdistrikterne. Ejerne har som mål at være med til at sikre, at den kollektive trafik i de pågældende kommuner tildeles de midler, så kommunen opnår det ønskede serviceniveau sammenholdt med principperne i trafikplanen.
- Fremkommelighed – bybuskommunerne har til hensigt at følge Midttrafiks faglige vurderinger og rådgivning for at sikre fremkommeligheden i bybusbyerne.
- Publikumsfaciliteter – ejerne har som mål at opgradere publikumsfaciliteter i dialog med Midttrafiks administration herom.

Flere repræsentantskabsmedlemmer ønsker Midttrafik skal sikre sammenhæng, helhed og grøn omstilling. Samtidig består Midttrafik af ejerne, som derfor skal være en del af udviklingen og sikre en model, hvor Midttrafik har mulighed for at løse opgaven med ejernes fulde opbakning. Bakker ejerne op om ovenstående hensigtserklæringer og Midttrafiks fremtidige strategi, kan kommunerne, region og trafikselskab nå langt for med at sikre borgerne mobilitet, grøn kollektiv trafik, busfremkommelighed og ordentlige publikumsfaciliteter. Samtidig vil Midttrafik sikre, at såvel billetprodukter som serviceprodukter – fx Midttrafik Live – fortsat sikrer borgerne i regionen tidssvarende og vedkommende produkter.

Bilag 1 – Serviceniveau for trafikskaberne v. Grupperejser

Tabellen nedenfor viser serviceniveauet for trafikskaberne på grupperejser.

Bestillingsfristen angiver, hvor lang tid i forvejen gruppen skal bestille turen.

Garanti for rejse angiver, hvorvidt selskabet yder garanti for, at rejsen gennemføres.

Trafikskab	Bestillingsfrist (dage)	Garanti for rejse (Ja/Nej)
Movia	Tilbydes ikke	Tilbydes ikke
Fynbus	10 hverdage	Ja
Sydtrafik	5 hverdage	Ja
NT	5 hverdage	Nej*
Midttrafik	4 hverdage	Ja**

**Vær opmærksom på, at NT har et begrænset antal busser til rådighed, og at der er begrænset plads i busserne. Derfor er det ikke altid muligt at efterkomme ønsker om befordring af grupper. Det er ikke muligt at indsætte dubleringer internt i Aalborg Kommune.*

***Pladsgarantien gælder ikke i bybusserne i Aarhus eller på Letbanen*

Bilag 2 – Nyt forslag til billetter og takster på grupperejser

Nuværende billetter og takster

Taksterne på billetterne på midttrafikbestilling.dk er ikke blevet takstreguleret i en årrække. Taksterne baserer sig derfor på klippekorttakster fra før Takst Vest, hvor 2 zoner kostede 14 kr. – men i dag koster 17 kr. med klippekort (app) og rejsekort (før rabat). Der er i dag tre typer billetter på midttrafikbestilling.dk; Zonebillet, Grupperejse og Turbillet.

Gruppebillet

En Gruppebillet bestilles til det præcise antal personer, der er i gruppen, og til det antal zoner, der rejses i. Gruppebilletten er takstfastsat efter de takster, der var gældende for klippekort, før taksten blev hævet som følge af Takst Vest.

Turbillet

En Turbillet er et særligt produkt, hvor der er en fast pris for forskellige gruppestørrelser, og hvor prisen ikke afhænger af rejsens længde. Taksten for Turbilletten ser således ud:

Antal personer	Pris
2-5	50
6-10	100
11-15	150
16-20	200
21-25	250
26-30	300
31-35	350
36-40	400
41-45	450

Hvis de rejsende bruger Turbillettens fordele til fulde, kan de altså rejse for 10 kr. pr. person, hvilket er en prisforskel på 12 kr., sammenlignet med en enkeltbillet til voksne til 2 zoner. Turbilletten kan dog kun anvendes udenfor myldretid, og som noget særligt betales der samme takst for alle – et barn koster altså det samme som en voksen, og en voksen kan ikke have to børn med gratis.

Zonebillet

Zonebilletten er at sammenligne med en enkeltbillet. Enkeltpersoner og grupper op til 14 personer kan bestille en zonebillet fra A til B for klippekorttaksten fra før Takst Vest.

Bilag 2 – Nyt forslag til billetter og takster på grupperejser

Nyt forslag til billetter og takster

Gruppebillet

Forslaget til den nye billet til grupper på midttrafikbestilling.dk har følgende opsætning:

- Billetten sælges i intervaller af 5 personer (dog minimum betaling for 10 personer)
- Alle betaler samme takst, og alle skal betale (ingen gratis børn i følge med voksne)
- Billetten kan anvendes på alle tider af dagen, men er 50 % dyrere i myldretidenⁱ
- Billetten er uden zonebegrænsning og kan bruges i hele Midttrafiks område
- Billetten gælder både til ud- og hjemrejse
- Taksten uden for myldretid øges med 20 kr. – uafhængigt af gruppestørrelse – i forhold til den nuværende Turbillet, som billetten strukturelt minder om
- Billetten skal benyttes, hvis man rejser mere end 15 personer. Herved undgås potentielt indtægtstab, hvis en evt. dubleringsbus ikke har rejsekortudstyr

Administrationen lægger op til at takstfastsætte gruppebilletten således:

Antal personer	Pris – myldretid/uden for myldretid
2-10	180/120
11-15	255/170
16-20	330/220
21-25	405/270
26-30	480/320
31-35	555/370
36-40	630/420
41-45	705/470

Zonebillet

Udover Gruppebilletten ønsker administrationen at fastholde, men takstjustere zonebilletten, så prisen svarer til en almindelig enkeltbillet. Det vil skabe et incitament til at benytte andre og billigere løsninger, herunder Rejsekort Erhverv.

ⁱ Taksten for myldretid anvendes på hele rejsen, hvis enten hjemrejse eller udrejse ligger helt eller delvist i myldretiden.

Bilag 3 - Antal grupperejser pr. Kommune i 2018

Kommune	Antal rejser	Unikke rejser	Antal passagerer
Favrskov	554	511	13.956
Hedensted	345	341	9.384
Herning	861	694	15.359
Holstebro	570	430	10.915
Horsens	2.698	2.102	62.848
Ikast-Brande	63	51	1.310
Lemvig	233	209	6.747
Norddjurs	863	738	8.822
Odder	434	336	12.661
Randers	2.265	1.702	56.708
Ringkøbing-Skjern	568	491	14.868
Samsø	-	-	-
Silkeborg	2.047	1.718	45.123
Skanderborg	639	591	17.302
Skive	463	395	10.654
Struer	106	106	3.289
Syddjurs	1.207	1.000	27.961
Viborg	1.213	1.094	23.845
Aarhus	20.889	16.474	303.762
Total	36.018	28.983	645.514

Forklaring:

Antal rejser: Bestilte enkeltrejser, som kan indgå i en samlet rejse, hvor gruppen skal skifte

Unikke rejser: Antal samlede grupperejser, som kan have flere skift undervejs og tur/retur

Antal passagerer: Samlet antal personer, der er bestilt grupperejse til

MIDTTRAFIK - FLEXBUS

- KUNDETILFREDSHED 2019

RAPPORT, MIDTTRAFIK
APRIL, 2019



Indhold

3	Overordnede konklusioner
4	Brug af Flexbus
10	Tilfredshed
18	Information om Flexbus
21	Passagerprofil
23	Om undersøgelsen
25	Kontakt





1

Tilfredshed

Der er høj tilfredshed med Flexbusserne blandt brugerne af ordningen. Det er særligt muligheden for at kunne blive kørt, når transportbehovet opstår, samt at ordningen opleves som fornuftigt prissat. Brugere udtrykker høj tilfredshed med den service, de får, ligesom de oplever, at Flexbusserne overholder de aftalte tidspunkter.

2

NPS

Flexbus har en overordnet NPS på 27, hvilket er udtryk for en høj anbefalingsvillighed blandt passagererne. Der er herunder en stor forskel i NPS på tværs af aldersgrupper, hvor de unge (15-29-årige) har en NPS på 7, mens de 30-59-årige har en NPS på 52, og passagerer over 60 har en NPS på 43.

3

Brug

Det primære formål bag brugen af Flexbus er besøg hos venner/familie, mens næstflest bruger ordningen til at komme til/fra anden kollektiv transport. Årsagerne bag brugen er hovedsageligt, at der ikke eksisterer et ordentligt transportalternativ – enten grundet køreplaner eller manglende busruter i nærområdet.

4

Kommunikation

Kendskabet til Flexbus-ordningen udspringer primært af besøg på Rejseplanen, mens mund-til-øre kendskab fra familie og venner også er en top-2 kilde til kendskab. Der er på tværs af de forskellige parametre høj tilfredshed med den information, brugerne modtager om Flexbus.

5

Øvrigt

19% af respondenterne svarer, at de bruger tilbuddet om Flexbusser på ugentlig basis, og 36% angiver, at de fremadrettet vil øge deres brug af Flexbus-ordningen. Brugere oplever det som let at bestille en Flexbus, og de primære alternativer til ordningen er at blive kørt af familie/venner eller at tage en taxa.



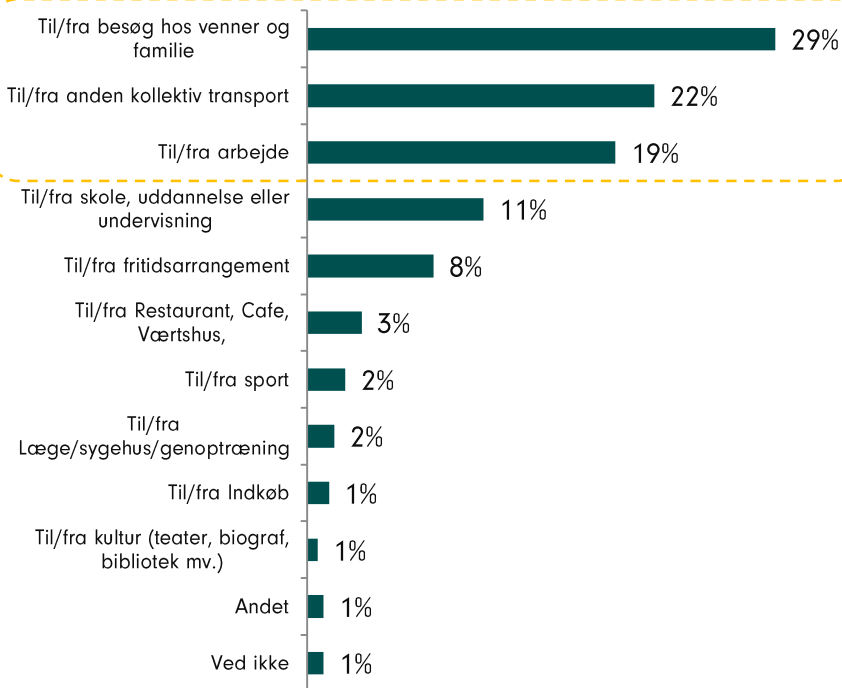
An aerial photograph of a city street scene. In the foreground, a blue bus is stopped at a traffic light. To its left, a yellow bus is also stopped. Further back, another blue bus is visible. The street is lined with a large, multi-story brick building with many windows. On the sidewalk, there are several bicycles parked in racks. Pedestrians are walking on the sidewalk. The sky is overcast.

BRUG AF FLEXBUS

Flexbusserne bruges særligt til tre formål, hvoraf flest angiver, at de bruger tilbuddet, når de skal besøge venner og familie.



Til hvilket formål benyttede du Flexbussen?



30%

af de 30-59-årige benytter Flexbus til/fra arbejde

19%

af de 15-29 årige benytter Flexbus til/fra uddannelse



Flexbusserne benyttes overvejende af to årsager:

1) de normale rutebusser kørte ikke;  de 'almindelige' busruter er ikke tilgængelige



Hvorfor benyttede du Flexbussen?

40%

Ingen 'almindelige' busruter var tilgængelige i området

47%

Bussen kørte ikke på det tidspunkt, jeg havde brug for

6%

Min normale transport var ikke tilgængelig

5%

Andet

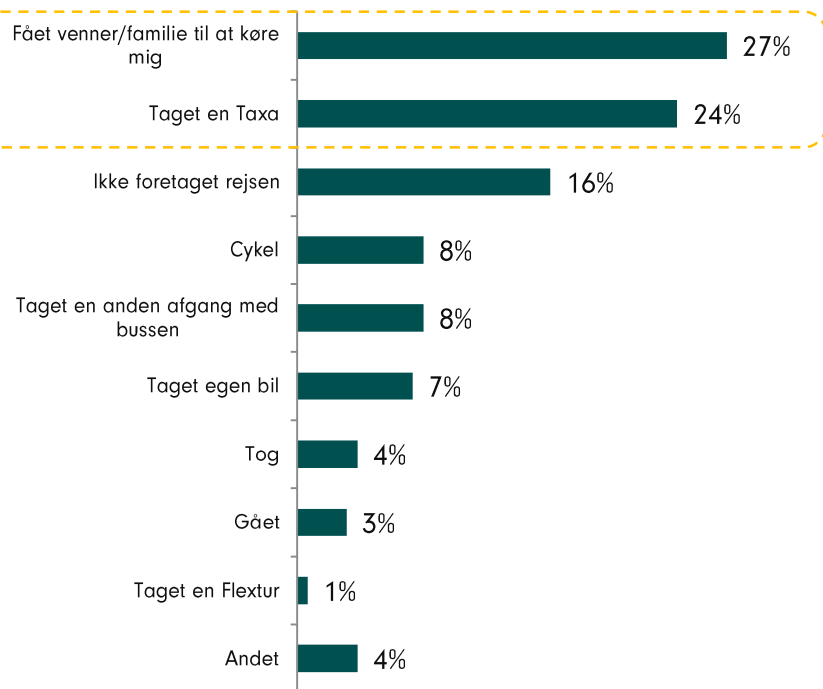
1%

Ved ikke



Hvis Flexbus-tilbuddet ikke eksisterede, ville flest benytte muligheden for at blive kørt af venner eller familie, mens næstflest ville vælge at tage en taxa. 16% ville ikke have foretaget rejsen

Hvis du ikke havde Flexbus til rådighed, hvad ville du have benyttet som erstatning?



28%

af de rejsende over 60 ville ikke have foretaget rejsen

32%

af de 15-29-årige ville have fået venner/familie til at køre

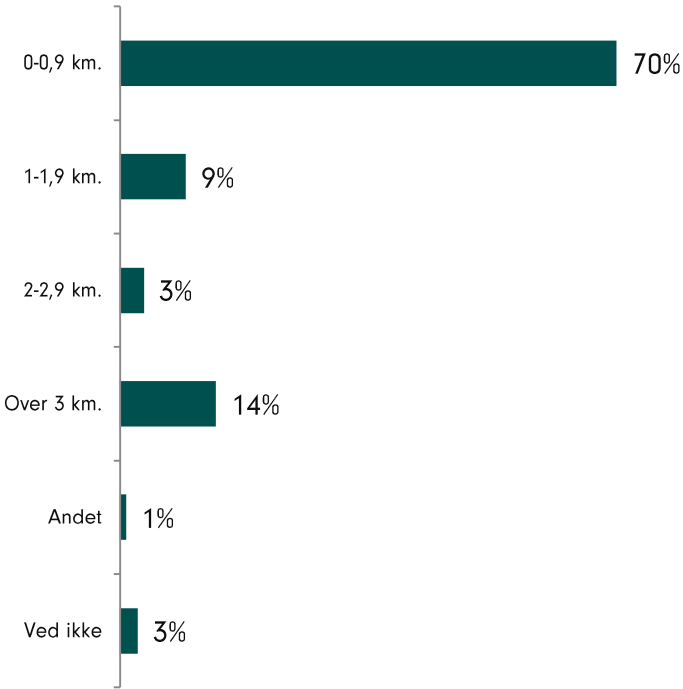


Svarfordelingen på parameteret for afstand til nærmeste normale stoppested bør tages med det forbehold, at spørgsmålet muligvis er blevet misforstået, da det ellers er et overraskende resultat



 Hvor langt har du til det nærmeste stoppested for den almindelige bus?

Hvad er dit normale transportmiddel?



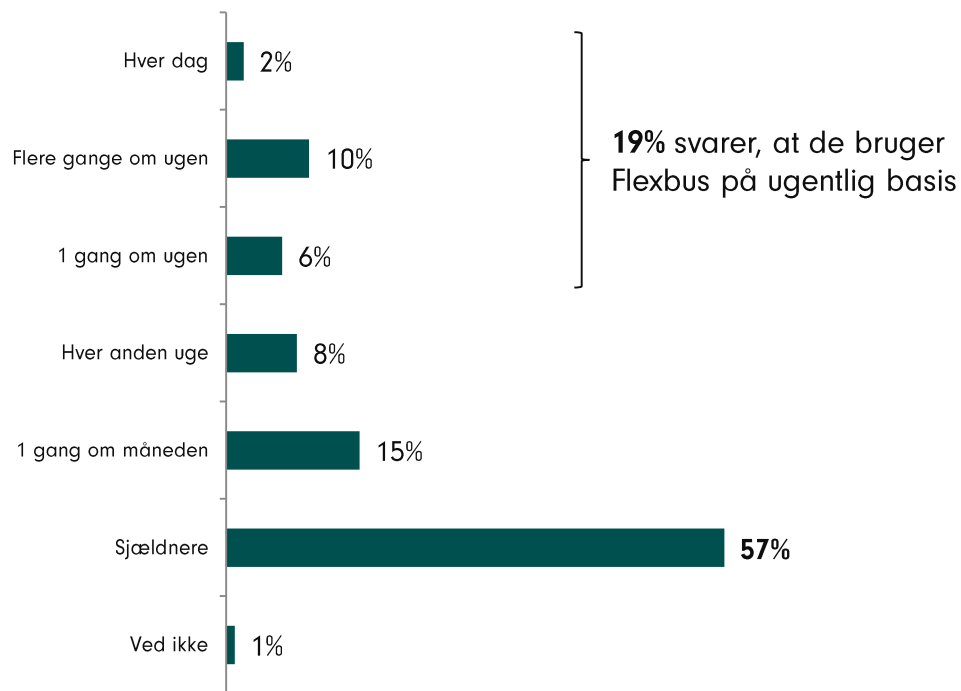
Bemærk: lille basestørrelse



Omtrent 20% af passagererne svarer, at de er højfrekvente brugere, mens 57% bruger Flexbus mindre end én gang om måneden. Det er således ikke et hyppigt benyttet tilbud



Hvor ofte benytter du Flexbus?



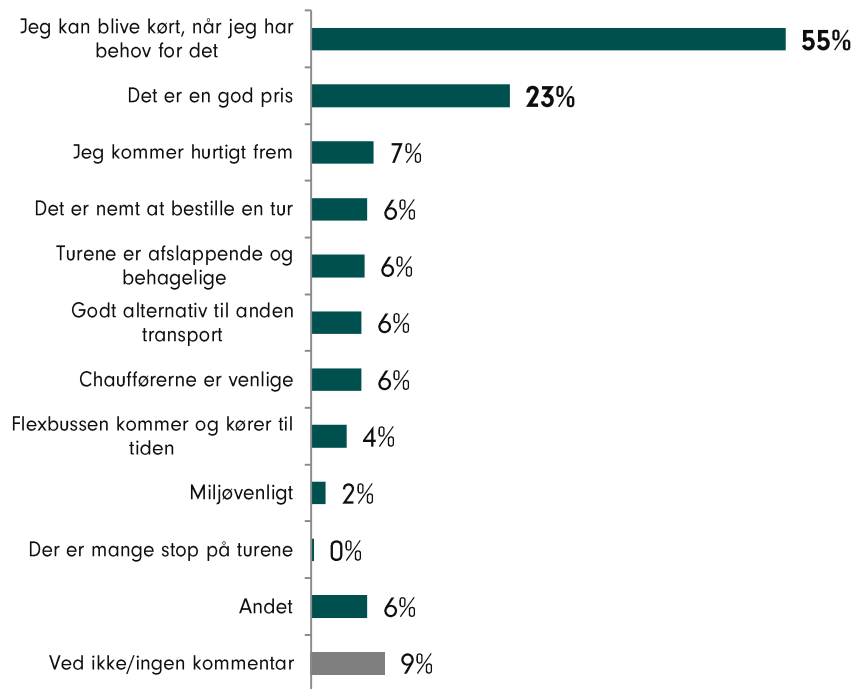
TILFREDSHED



Det er i særlig grad muligheden for at kunne blive kørt, når man har et transportbehov, der fremhæves som positivt ved Flexbusserne. Næstflest nævner den favorable pris som et positivt aspekt



Hvad synes du er godt ved Flexbus tilbuddet?



"Jeg kan betale med buskort + at det er de samme chauffører så de kender en, og de kender ruten."



"Holder offentlig transport muligheder åbne i lokalsamfundet + Transportmidlerne bliver justeret i størrelse."



"At flexbussen er koordineret med afgangstiderne i lufthavnen og at man har god tid til skiftet til flyet - man kan nå at tjekke ind."



"Godt at man kan anvende ungdomskort, godt at de ikke følger ruten direkte, men kører den hurtigste vej fra A til B."



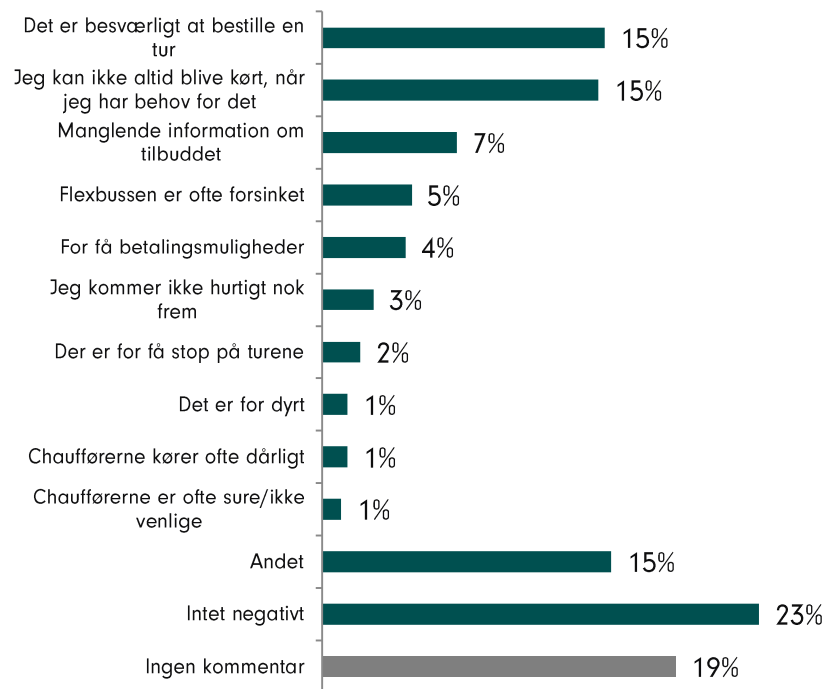
"Nu kører den efter en plan (så jeg ved nu hvornår jeg kan regne med at være hjemme) - det er dejligt."



Flest svarer, at de ikke har noget negativt at sige om Flexbus tilbuddet. Det er besværligheden ved at bestille ture, samt at man ikke altid kan blive kørt, når man har behovet, der scorer højest blandt de negative tilkendegivelser



Hvad synes du er mindre godt ved Flexbus tilbuddet?



"Sidst måtte jeg vente en halv time i lufthavnen pga. tiderne ikke passede med fly og flexbus."



"Forventede at der stod flexbus på bilen, så jeg kunne genkende den - et lille skilt der indikerer det kunne være rart."



"I tvivl om hvor jeg blev hentet henne. Der stod på appen at jeg blev hentet ved et spor, men blev hentet ude ved vejen."



"Synes det ville være godt hvis de gav en et opkald ved ankomsten - havde lidt problemer med at finde hinanden sidst."

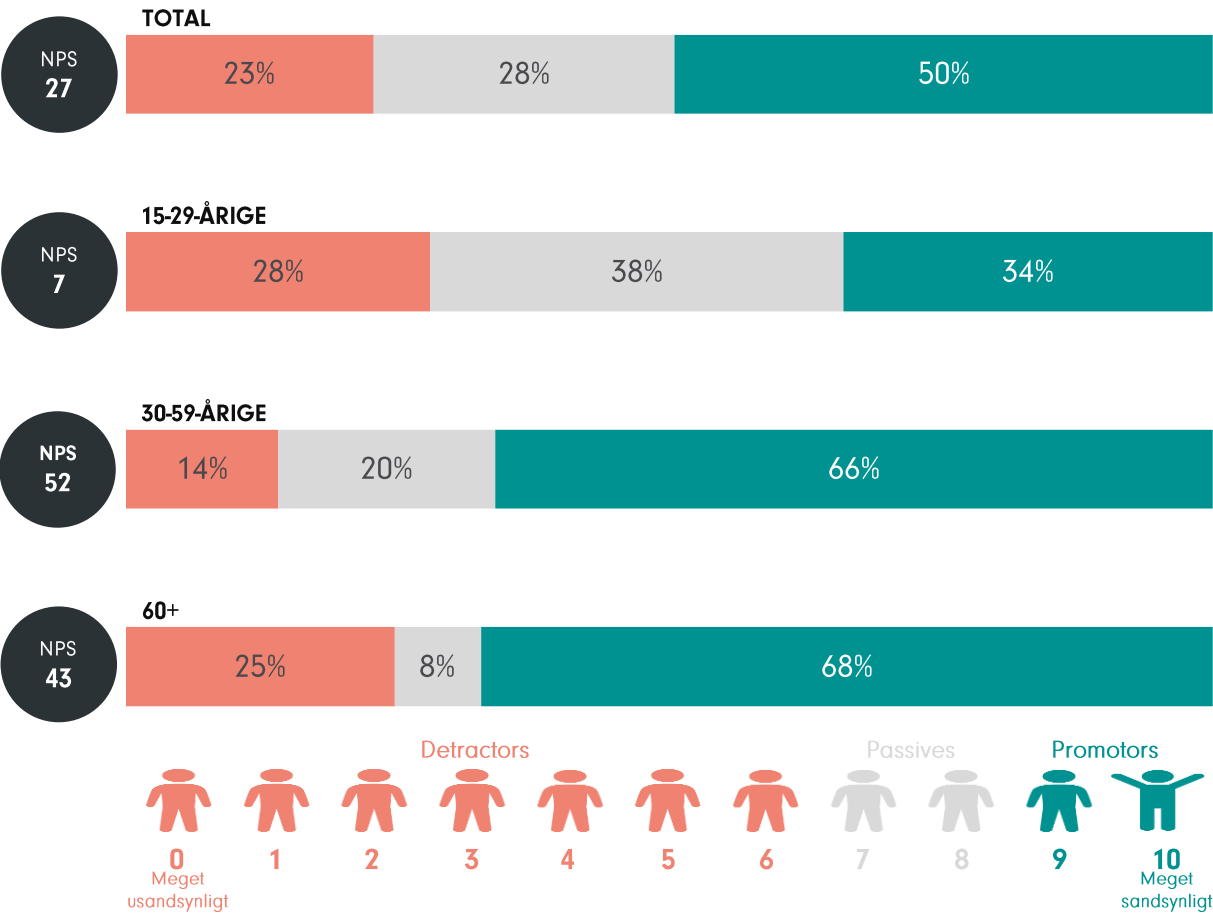


"Der var en enkelt gang, hvor de ikke dukkede op. De burde tilpasse afgangstiderne med flyenes landingstider i Karup."



Flexbus opnår en flot NPS på 27.

De unge har en markant lavere NPS end de ældre



Net Promoter Score (NPS)

Vi udregner en score baseret på svarene, kaldet Net Promoter Score – eller NPS

Scoren kan variere fra -100 til +100

Hvis scoren er positiv, er der flere Promoters end Detractors, og vice versa.

Jo højere NPS → Jo bedre



Promoters

Promoters (9-10) er loyale og entusiastiske kunder der vil fortsætte med at vende tilbage, samt anbefale til andre og dermed skabe vækst.



Passives

Passives (7-8) er tilfredse men uentusiastiske kunder, der er let modtagelige overfor hvad konkurrenterne tilbyder



Detractors

Detractors (0-6) er utilfredse kunder, der kan skade dit brand og hindre vækst gennem negativ mund-til-mund omtale.

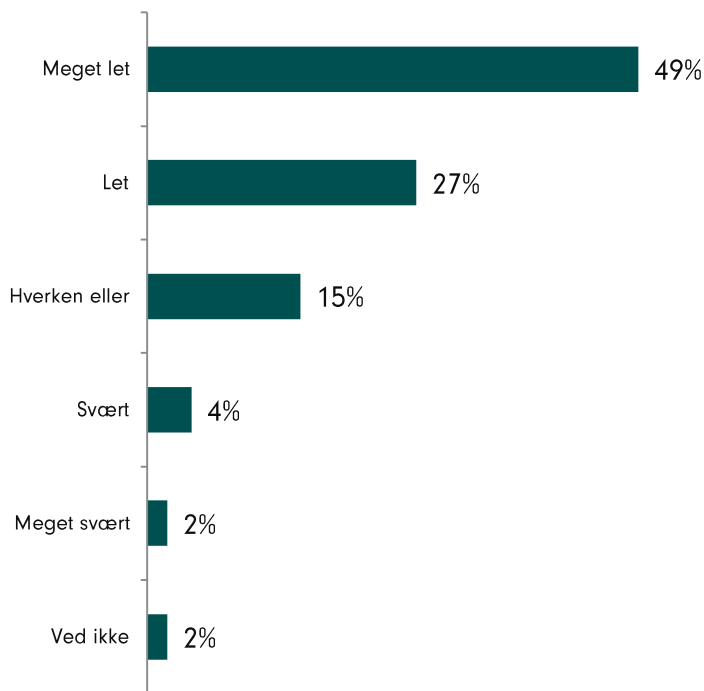
$$\text{NPS} = \begin{matrix} \text{Happy Face} \\ \% \text{ Promoters} \end{matrix} - \begin{matrix} \text{Sad Face} \\ \% \text{ Detractors} \end{matrix}$$



Brugerne af Flexbusserne finder det let at bestille en Flexbus. Halvdelen svarer, at det er meget let at bestille. Kun 6% finder det svært at bestille en Flexbus.



Synes du det var let eller svært at bestille en Flexbus?



76% finder det meget let/let at bestille en Flexbus

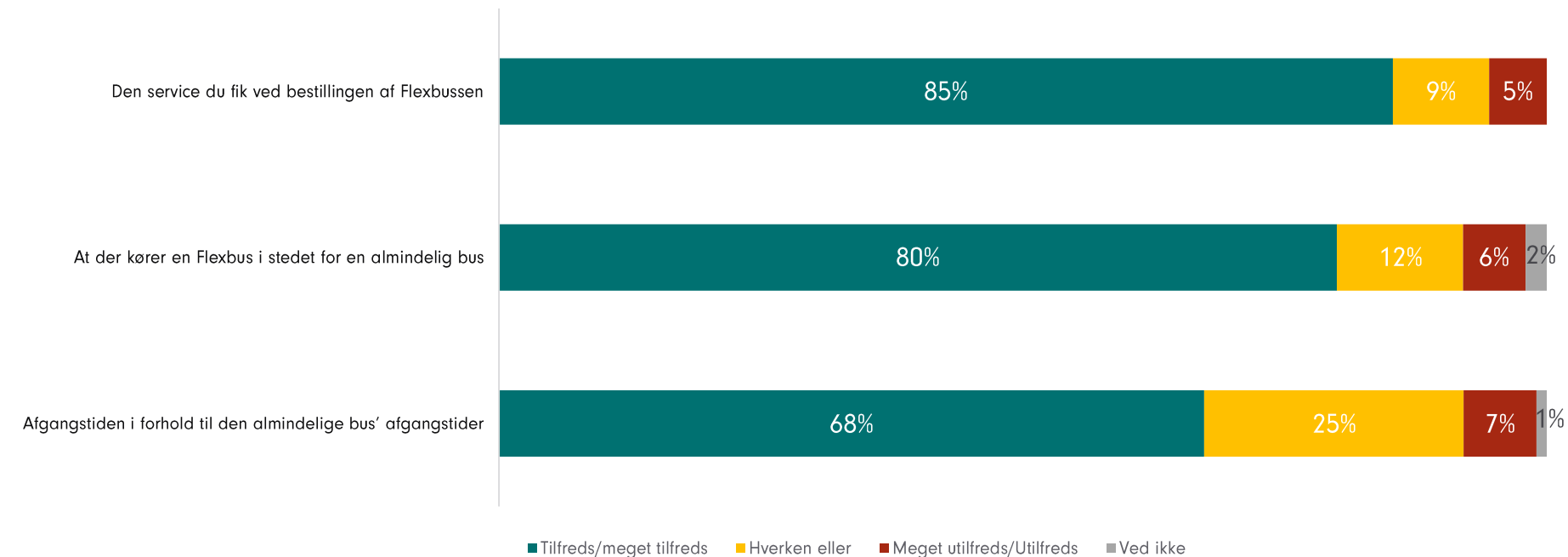


6% finder det meget svært/svært at bestille en Flexbus

Der er generelt høj tilfredshed blandt brugerne af Flexbusserne. Det er særligt den oplevede service ved bestilling af Flexbussen, samt det forhold at der kører en Flexbus i stedet for en almindelig bus, der opnår høj tilfredshed

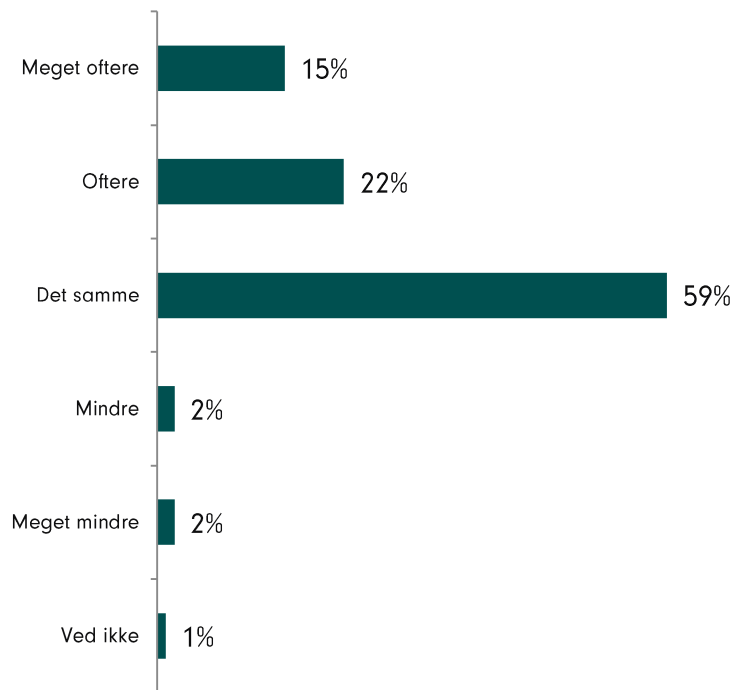


Hvor tilfreds er du med...?



Omtrent 3/5 forventer fremadrettet at bruge Flexbus i samme omfang, som det er tilfældet i dag. 1/3 vil benytte Flexbus oftere, mens kun 4% svarer, at de vil benytte tilbuddet i mindre omfang

 Baseret på din nuværende oplevelse, hvordan vil du så benytte Flexbus i fremtiden?



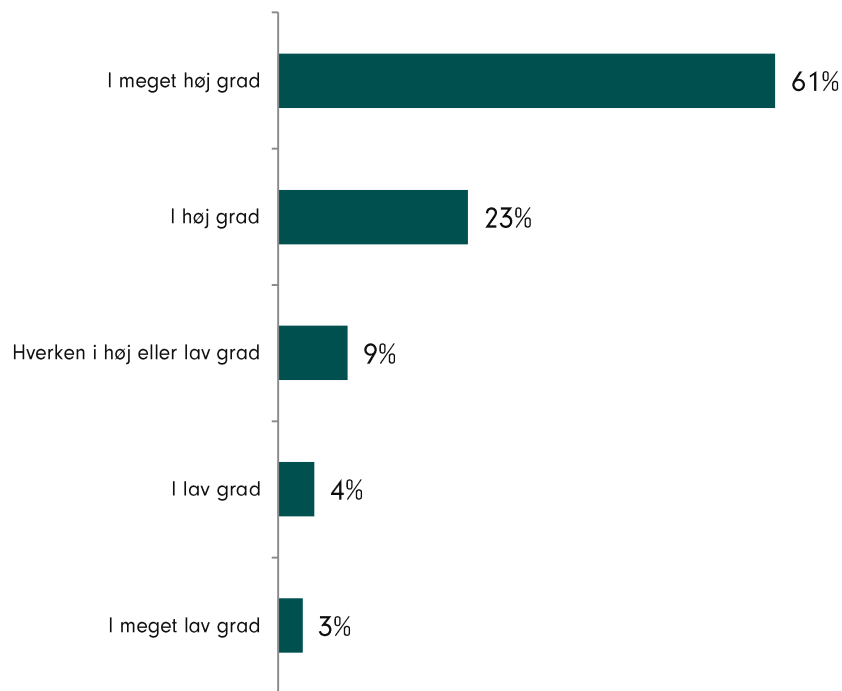

36% svarer, at de oftere vil
benytte Flexbus i fremtiden


4% svarer, at de i mindre omfang
vil benytte Flexbus i fremtiden



Langt størstedelen oplever, at de bliver hentet og bragt til aftalt tid, når de rejser med Flexbusserne.
Kun 8% er utilfredse med Flexbussernes punktlighed

I hvor høj grad oplever du at blive hentet og bragt til aftalt tid, når du rejser med Flexbus?



84% oplever, at de bliver hentet og bragt til aftalt tid



8% oplever, at de ikke bliver hentet og bragt som aftalt



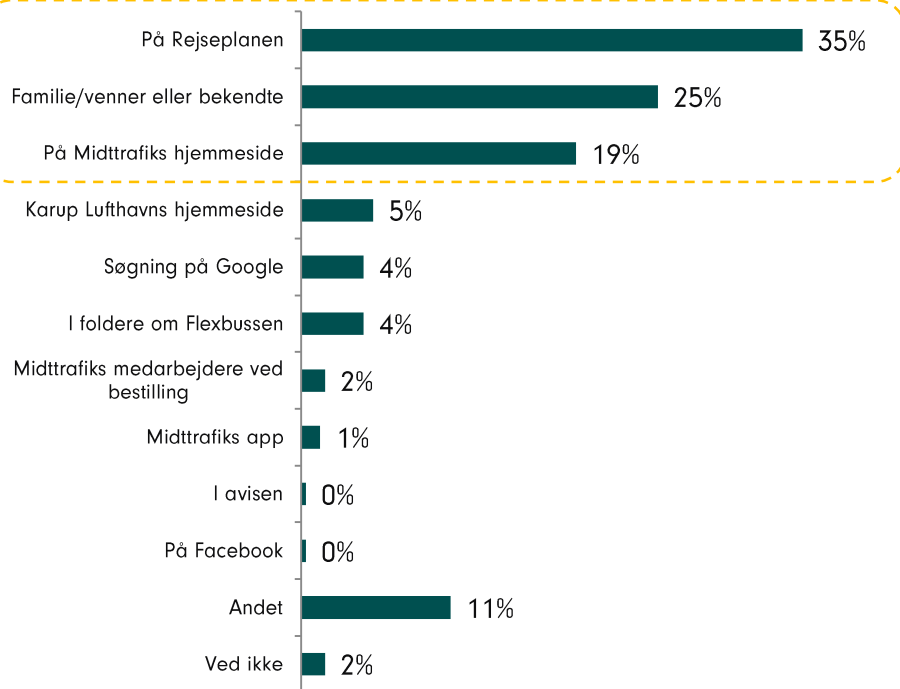
INFORMATION OM FLEXBUS



Det er særligt på Rejseplanen, at passagererne finder information om Flexbusserne. Blandt de yngre brugere (15-29-årige) er det halvdelen, der henter deres information på denne side. Cirka 20% besøger Midttrafiks hjemmeside



Hvor har du fundet information om Flexbus tilbuddet?



51%

af de 15-29-årige finder
information på
Rejseplanen

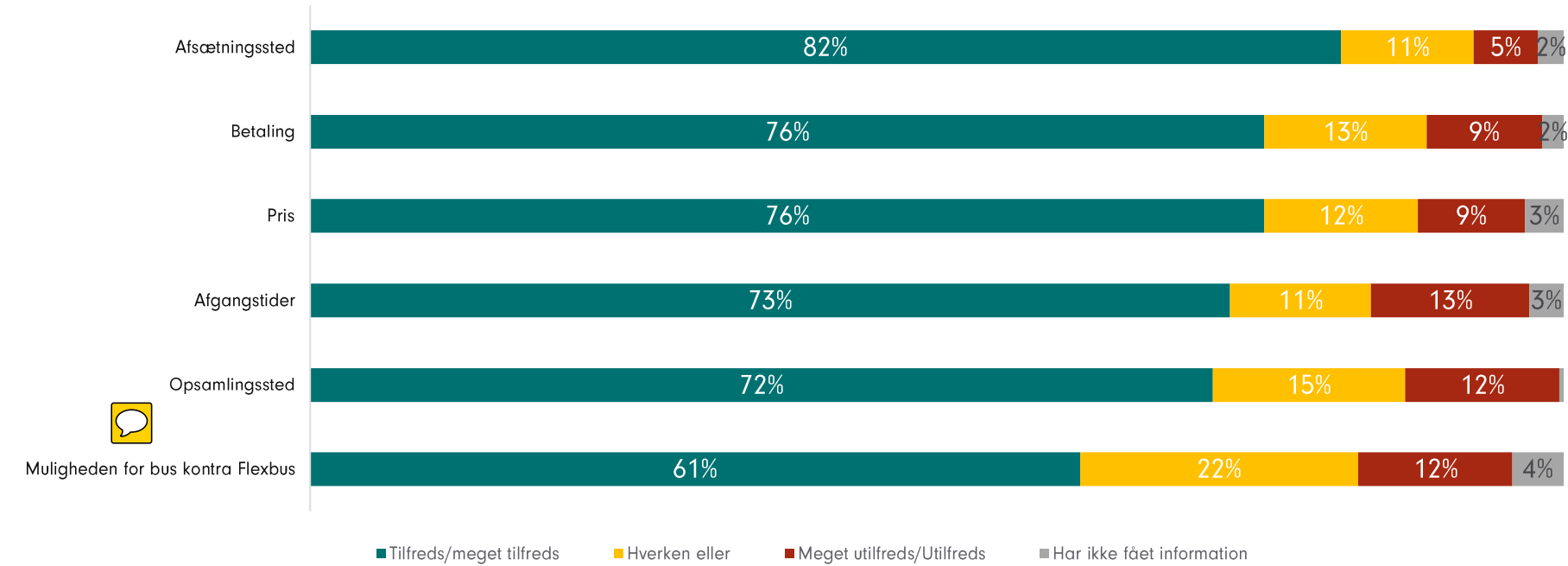
26%

af de 30-59-årige finder
information på Midttrafiks
hjemmeside



Passagererne udtrykker generelt stor tilfredshed med den information, de har modtaget angående Flexbus. Det er herunder informationen om afsætningssted, betaling og prisen, der er størst tilfredshed med

Hvor tilfreds er du med den information, du har fået om Flexbus angående...?





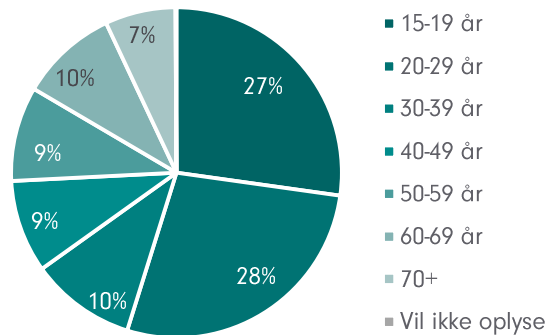
PASSAGERPROFIL

Baggrundsinformationer om brugerne af Flexbus

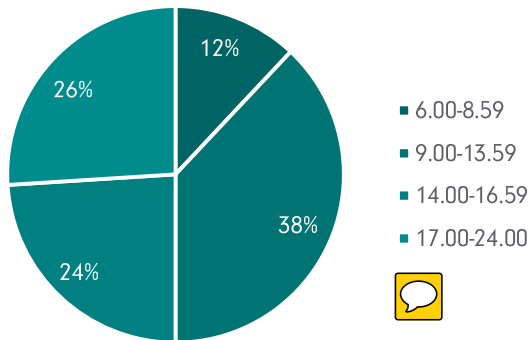
Køn



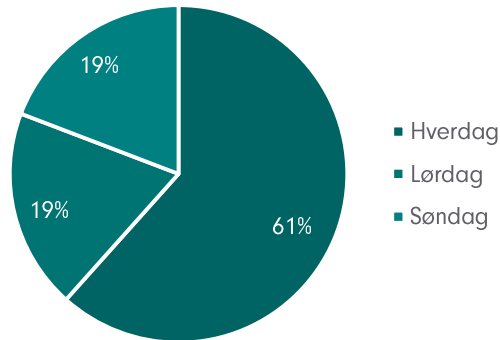
Alder



Tidsrum for Flexbusrejser



Rejsedag



OM UNDERSØGELSEN





Undersøgelsens formål og metode

Formålet med denne rapport er at evaluere tilfredsheden blandt brugerne af Midttrafiks Flexbusser. Herunder den overordnede tilfredshed og brug heraf.

Undersøgelsen er gennemført blandt passagerer, der har benyttet sig af Midttrafiks tilbud om Flexbusser.

Dataindsamlingen er foregået i perioden fra december 2018-marts 2019 (uge 51-13), og data er indsamlet ved hjælp af telefoninterviews (CATI).

I alt bygger undersøgelsen på svarangivelser fra 293 respondenter, som er blevet interviewet efter at have kørt med Flexbus.



w Kontakt

Kundeansvarlig

Jakob Fiellau-Nikolajsen

CEO & Founder

+45 40 97 10 55

jfn@wilke.dk

Kvantitative metoder

Peter Bjørn

Analytics Consultant

+45 61 76 19 01

pbj@wilke.dk

Dataindsamling

Maria Ross

Research Manager

+45 28 29 77 66

mro@wilke.dk

Thank
you!

Wilke

København

Overgaden Neden Vandet 9C
1414 København K

Odense

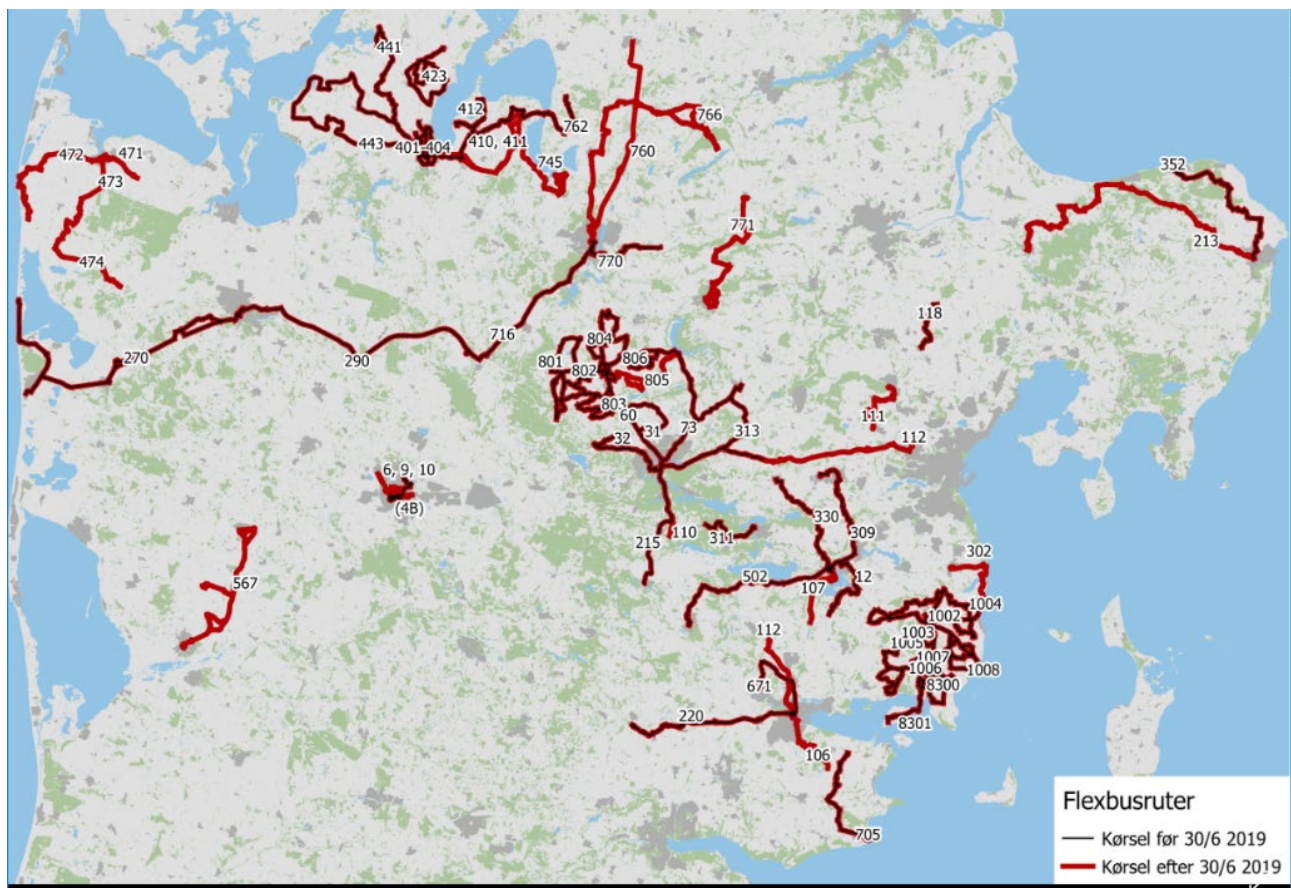
Jens Benzons Gade 54B
5000 Odense C

Aarhus

Vestergade 24, baghuset
8000 Aarhus C



Vi sætter mennesket i centrum





MIDTTRAFIKS BEDSTE BUSSELSKAB

2018/2019

RAPPORT, MAJ 2019



INDHOLD

BAGGRUND

BAGGRUND OG FORMÅL 3

STATISTISK USIKKERHED 4

BEDSTE BUSSELSKAB

KÅRING AF VINDEREN – PULJEN MED SMÅ RUTER 6

KÅRING AF VINDEREN – PULJEN MED STORE RUTER 12

BUSSELSKAB MED HØJESTE CHAUFFØRTILFREDSHED

KÅRING AF VINDEREN – PULJEN MED SMÅ RUTER 18

KÅRING AF VINDEREN – PULJEN MED STORE RUTER 22

UDVIKLING OVER TID

BEDSTE BUSSELSSKAB – 2016-2019 26



BAGGRUND OG FORMÅL

- ❑ Formålet med undersøgelsen er at finde frem til Midttrafiks bedste busselskab 2018/2019, som blev kåret for første gang i 2015. Det er Midttrafiks kunder, som er med til at afgøre, hvilke busselskaber, der er de bedste og derved yder den ekstra indsats for at få glade og tilfredse kunder i busserne.
- ❑ Tilfredshedsundersøgelsen tager derfor udgangspunkt i kundernes oplevelse af deres rejse med busselskabet og gør dermed kundens oplevelse af rejsen til omdrejningspunktet i undersøgelsen.
- ❑ Der er to kåringspuljer:
 1. Puljen med små ruter
 2. Puljen med store ruter
- ❑ Opdelingen er sket på baggrund af de enkelte busselskabers størrelse samt de enkelte linjers køreplanstimer (volumen).
- ❑ De bedst placerede busselskaber i begge puljer (top 3) modtager en bonus.
- ❑ Foruden kåringen af bedste busselskab blev der i 2017/2018 tilføjet en ny kåring: Busselskabet med den højeste tilfredshed med chaufførernes service og kørsel. Også i denne kåring er der to kåringspuljer hhv. puljen med små og store ruter.
- ❑ Læs evt. mere om kåringerne i metodenotatet.



UNDERSØGELSENS DESIGN

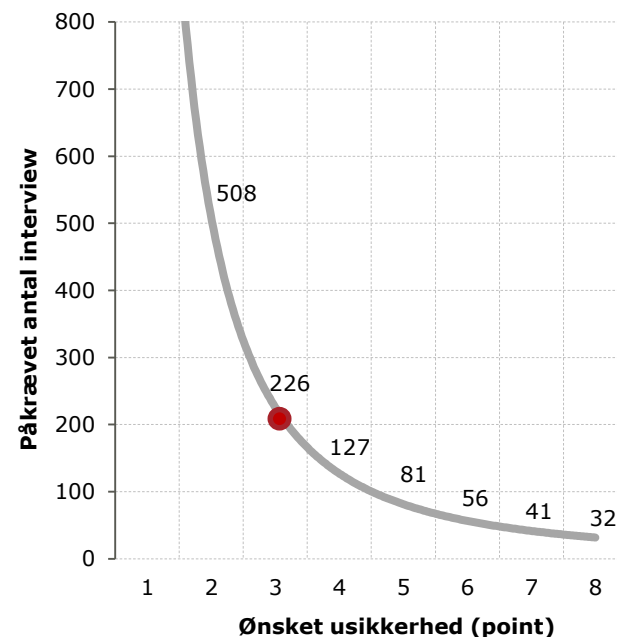
- ❑ Dataindsamlingen er forløbet med uddeling og indsamling af papirspørgeskemaer på udvalgte busser opereret af busselskaber i Region Midtjylland på A-kontrakter. Dataindsamlingen er ligesom sidste år gennemført over to uger; én kendt uge (uge 40 2018) og én ukendt uge (uge 6 2019).
- ❑ Pr. A-kontrakt er uddelt og indsamlet omtrent 200 spørgeskemaer i de to uger. Det betyder for selskaber, der indgår i både puljen med store og små ruter, at der er blevet indsamlet i alt 400 spørgeskemaer.
 - Indsamlet antal (total): 5812 skemaer
- ❑ Indsamlet data er vægtet efter følgende model ved kåringen:
 1. *Hvor tilfreds er du overordnet med den busrejse, du foretager dig lige nu? (Vægtning 2)*
 2. *Hvor tilfreds er du med chaufførens service? (Vægtning 2)*
 3. *Hvor tilfreds er du med chaufførens kørsel? (Vægtning 2)*
 4. *Hvor tilfreds er du med rengøringen i bussen (Vægtning 1)*
 5. *Hvor tilfreds er du med det indvendige vedligehold af bussens sæder, gulve mv.? (Vægtning 1)*
- ❑ Bedste busselskab 2018/2019 afgøres ikke alene på baggrund af kundernes tilfredshed. Der indgår også følgende parametre:
 - ❑ Indberettede kundeklager med årsagerne: Håndholdt mobil, chaufførens kørsel, chaufførens opførsel og rygning.
 - ❑ Samarbejdet om deltagelse på uddannelsesforløbet Fly High.
- ❑ Kvalitetsmodellen er således baseret på udvalgte forhold, som busselskaberne og chaufførerne selv har indflydelse på.
- ❑ Der kan forekomme en reduktion på op mod 1,0 point, hvis selskabet klarer sig dårligt på begge parametre (op mod 0,5 reduktion på hver).



STATISTISK SIKKERHED

- ❑ Den statistiske sikkerhed afhænger af, hvor mange interviews der indsamles per busselskab. For at sikre en højere statistisk sikkerhed i undersøgelsen bliver der gennemført minimum 200 interviews per busselskab (100 i hver uge). For at imødekomme tilføjelsen af den nye kårning med fokus på chaufførerne udvides dataindsamlingen, så den statistiske usikkerhed reduceres. Der gennemføres i gennemsnit 224 interviews per busselskab per kåringspulje og den statistiske usikkerhed ligger således cirka på +/- 3 point på et 95 % konfidensinterval*.
- ❑ Forskellen i resultaterne er ikke nødvendigvis statistisk signifikant forskellige fra hinanden. Resultaterne viser således et øjebliksbillede af respondentenes tilfredshed.
- ❑ Til højre illustreres det, hvordan den statistiske sikkerhed ændres i takt med antal indsamlede spørgeskemaer. Den røde prik i figuren illustrerer, hvor den statistiske sikkerhed for denne undersøgelse ligger.
- ❑ Rent praktisk betyder det, at to busselskaber med tilfredshedsscorer på eksempelvis:
 - Busselskab A: 89,3 %
 - Busselskab B: 87,9 %

... **ikke** er forskellige med en statistisk signifikant forskel, men tallene viser dog, at busselskab A har mere tilfredse rejsende end busselskab B, da undersøgelsen blev gennemført. Det giver altså ikke mulighed for at generalisere resultaterne, men giver et øjebliksbillede af forskellen mellem busselskaberne.



*I indsamlingen af data har det været nødvendigt at foretage interviews på fire linjer, som ikke i forvejen var tildelt interviews. Baggrunden for suppleringen er, at det ikke var praktisk muligt at indsamle det fornødne antal interview på de linjer, som oprindeligt var tildelt interviews. Af hensyn til at sikre et validt datagrundlag blev der således gennemført supplerende interviews på Venø Bussen (linje 1, 2 og 3) samt De Gule Busser (linje 770, weekend).

KÅRING AF BEDSTE BUSSELSKAB 2018/2019



BEDSTE BUSSELSKAB

SMÅ RUTER

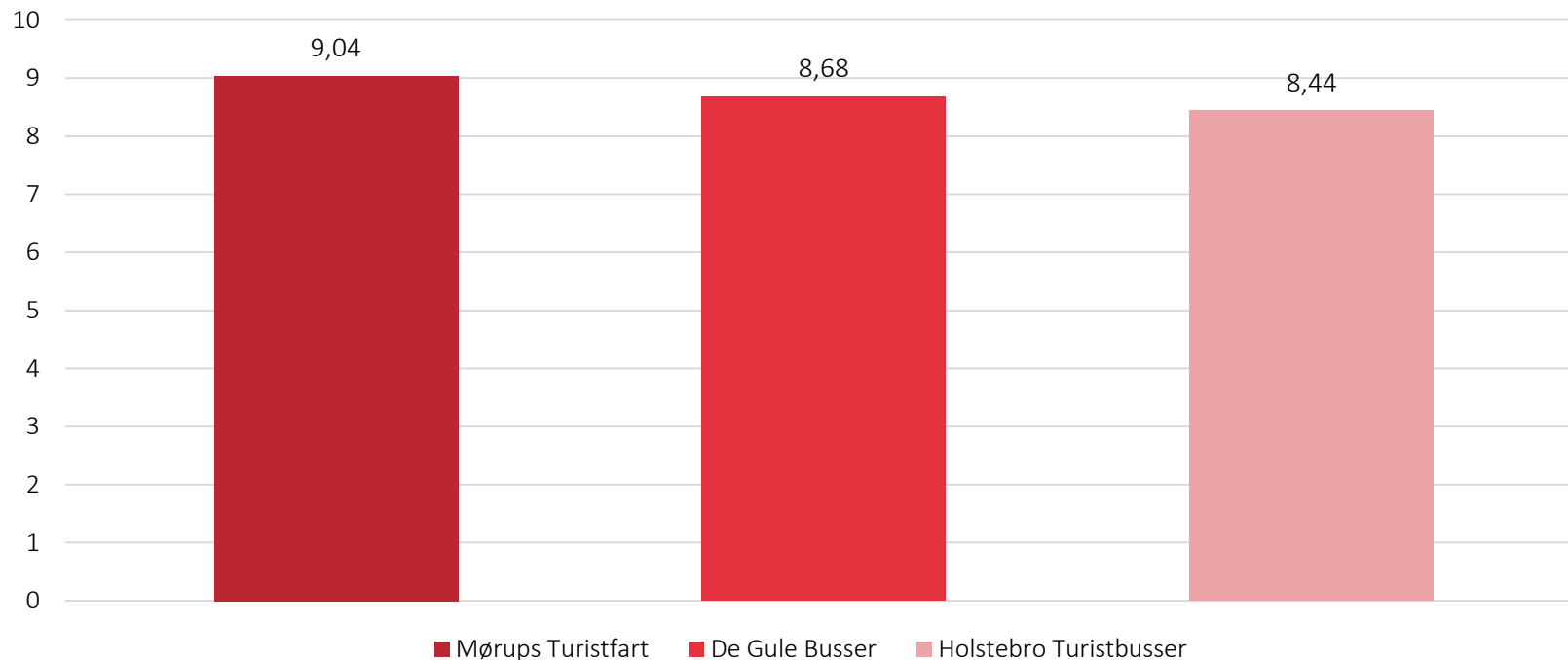
EPINION



VINDEREN AF BEDSTE BUSSELSKAB 2018/2019
I PULJEN MED SMÅ RUTER ...

MØRUPS TURISTFART

...ER MIDTTRAFIKS BEDSTE BUSSELSKAB 2018/2019 I PULJEN MED SMÅ RUTER



Mørups Turistfart klarer sig flot på alle fem parametre, og er topscoren på dem alle. Desuden har selskabet kun modtaget få kundeklager, hvilket tilsammen resulterer i en samlet førsteplads. De Gule Busser indtager andenpladsen, og Holstebro Turistbusser kommer ind på en flot tredjeplads.

KUNDERNES SAMLEDE VÆGTEDE TILFREDSHED I PULJEN MED SMÅ RUTER



SAMLET VÆGTET TILFREDSHED INKLUSIV REDUKTION FRA KVALITETSMODELLEN

Mørups Turistfart	9,04
De Gule Busser	8,68
Holstebro Turistbusser	8,44
Midtbus Jylland	8,42
De Grønne Busser	8,25
Silkebus	8,18
TK-Bus	8,14
Brande Buslinier/Herning Turist	8,07
Venø Bussen	8,06
Todbjerg Busser	8,03
Fårup Rute- & Turistbusser	7,96
Keolis	7,92
Arriva	7,90
Skave Turistfart	7,80
Umove	7,71
Malling Turistbusser	7,70
Tide Bus Danmark	7,66
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,43
De Blå Busser	7,38
Nobina Danmark	6,98

KUNDERNES TILFREDSHED MED BUSREJSEN OG CHAUFFØRENS SERVICE I PULJEN MED SMÅ RUTER



OVERORDNET TILFREDSHED MED BUSREJSEN (UVÆGTET)

Mørups Turistfart	9,46
Malling Turistbusser	8,87
TK-Bus	8,70
Fårup Rute- & Turistbusser	8,58
Brande Buslinier/Herning Turist	8,55
De Gule Busser	8,55
De Grønne Busser	8,52
Venø Bussen	8,51
Skave Turistfart	8,49
Midtbus Jylland	8,45
Keolis	8,43
Arriva	8,41
Holstebro Turistbusser	8,37
Todbjerg Busser	8,34
Silkebus	8,27
Umove	8,27
Tide Bus Danmark	8,16
Nobina Danmark	8,11
De Blå Busser	7,99
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,78



TILFREDSHED MED CHAUFFØRENS SERVICE (UVÆGTET)

Mørups Turistfart	9,71
TK-Bus	8,89
Midtbus Jylland	8,84
De Gule Busser	8,81
Malling Turistbusser	8,81
Venø Bussen	8,70
Fårup Rute- & Turistbusser	8,69
De Grønne Busser	8,56
Brande Buslinier/Herning Turist	8,56
Holstebro Turistbusser	8,55
Arriva	8,50
Silkebus	8,43
Keolis	8,39
Nobina Danmark	8,36
Skave Turistfart	8,33
Todbjerg Busser	8,30
De Blå Busser	8,26
Umove	8,06
Busselskabet Aarhus Sporveje	8,01
Tide Bus Danmark	7,99

KUNDERNES TILFREDSHED MED CHAUFFØRENS KØRSEL OG RENGØRING I PULJEN MED SMÅ RUTER



TILFREDSHED MED CHAUFFØRENS KØRSEL (UVÆGTET)

Mørups Turistfart	9,72
De Gule Busser	8,79
Malling Turistbusser	8,79
TK-Bus	8,77
Fårup Rute- & Turistbusser	8,69
De Grønne Busser	8,62
Midtbus Jylland	8,60
Brande Buslinier/Herning Turist	8,56
Holstebro Turistbusser	8,53
Todbjerg Busser	8,49
Venø Bussen	8,44
Arriva	8,42
Skave Turistfart	8,40
Keolis	8,37
Silkebus	8,34
De Blå Busser	8,32
Busselskabet Aarhus Sporveje	8,29
Umove	8,15
Tide Bus Danmark	8,12
Nobina Danmark	7,89



TILFREDSHED MED BUSSENS RENGØRING (UVÆGTET)

Mørups Turistfart	9,44
TK-Bus	8,82
De Gule Busser	8,72
Venø Bussen	8,70
Holstebro Turistbusser	8,68
Brande Buslinier/Herning Turist	8,62
Keolis	8,61
Malling Turistbusser	8,52
De Grønne Busser	8,50
Fårup Rute- & Turistbusser	8,44
Midtbus Jylland	8,43
Silkebus	8,43
Todbjerg Busser	8,39
Umove	8,31
Skave Turistfart	8,25
De Blå Busser	8,05
Arriva	7,96
Tide Bus Danmark	7,89
Nobina Danmark	7,66
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,11

KUNDERNES TILFREDSHED MED INDVENDIG VEDLIGEHOOLD I PULJEN MED SMÅ RUTER



TILFREDSHED MED INDVENDIG VEDLIGEHOOLD (UVÆGTET)

Mørups Turistfart	9,62
TK-Bus	8,73
De Gule Busser	8,69
Brande Buslinier/Herning Turist	8,54
Midtbus Jylland	8,53
Venø Bussen	8,49
Todbjerg Busser	8,43
Umove	8,40
Keolis	8,40
De Grønne Busser	8,39
Malling Turistbusser	8,39
Silkebus	8,20
Holstebro Turistbusser	8,19
Fårup Rute- & Turistbusser	8,17
Skave Turistfart	8,09
Arriva	7,94
Tide Bus Danmark	7,82
De Blå Busser	7,70
Nobina Danmark	7,23
Busselskabet Aarhus Sporveje	6,90

BEDSTE BUSSELSKAB

STORE RUTER

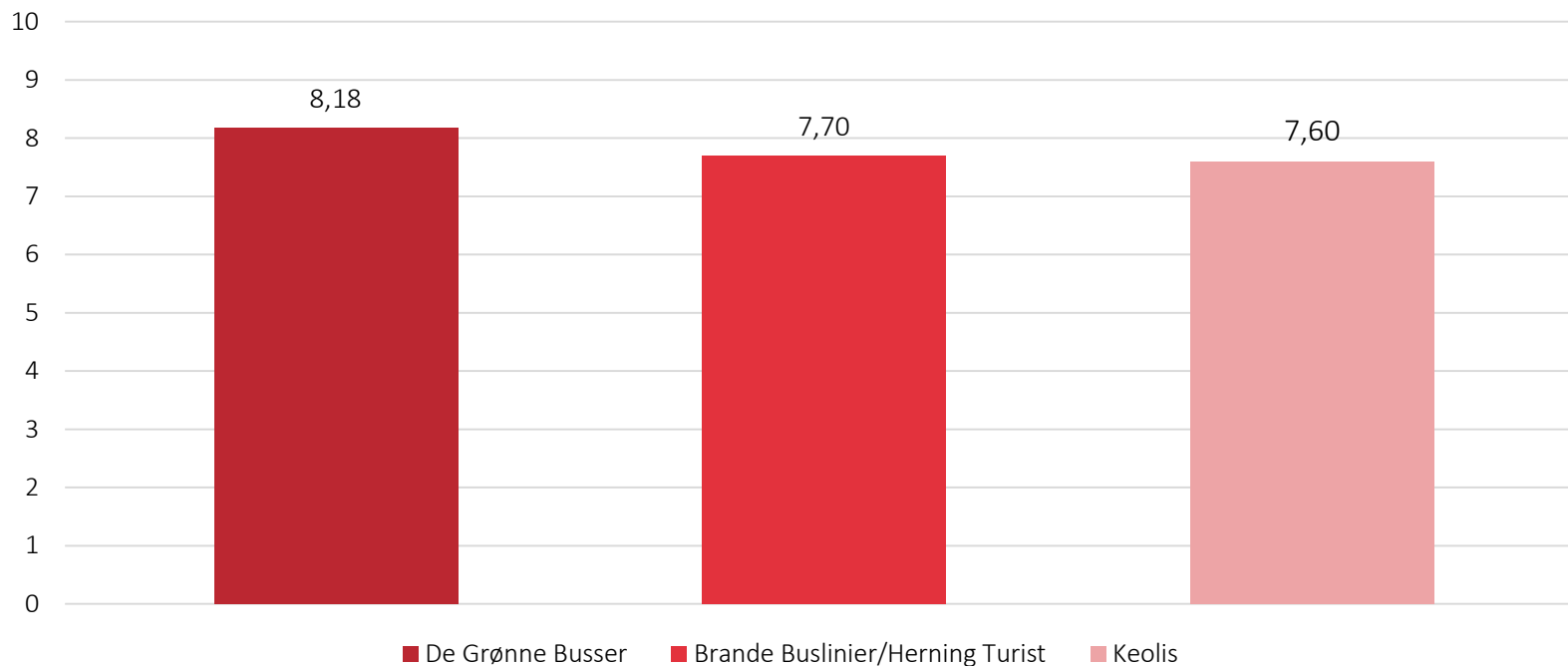
EPINION



**VINDEREN AF BEDSTE BUSSELSKAB 2018/2019
I PULJEN MED STORE RUTER ...**

DE GRØNNE BUSSE

...ER MIDTTRAFIKS BEDSTE BUSSELSKAB 2018/2019 I PULJEN MED STORE RUTER



*De Grønne Busser klarer sig flot på alle fem parametre, og er topscoren på dem alle i puljen med store ruter.
Brande Buslinier/Herning Turist indtager andenpladsen, skarpt forfulgt af Keolis.*

KUNDERNES SAMLEDE VÆGTEDE TILFREDSHED I PULJEN MED STORE RUTER



SAMLET VÆGTET TILFREDSHED INKLUSIV REDUKTION FRA KVALITETSMODELLEN

De Grønne Busser	8,18
Brande Buslinier/Herning Turist	7,70
Keolis	7,60
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,49
Arriva	7,47
Nobina Danmark	6,76

KUNDERNES TILFREDSHED PÅ BUSREJSEN, CHAUFFØRENS SERVICE OG KØRSEL SAMT BUSSENS RENGØRING I PULJEN MED STORE RUTER



OVERORDNET TILFREDSHED MED BUSREJSEN (UVÆGTET)

De Grønne Busser	8,38
Brande Buslinier/Herning Turist	8,07
Arriva	8,03
Nobina Danmark	7,98
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,94
Keolis	7,75



TILFREDSHED MED CHAUFFØRENS SERVICE (UVÆGTET)

De Grønne Busser	8,64
Keolis	8,34
Nobina Danmark	8,23
Brande Buslinier/Herning Turist	8,15
Arriva	7,98
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,97



TILFREDSHED MED CHAUFFØRENS KØRSEL (UVÆGTET)

De Grønne Busser	8,67
Brande Buslinier/Herning Turist	8,37
Keolis	8,25
Arriva	8,17
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,90
Nobina Danmark	7,62



TILFREDSHED MED BUSSENS RENGØRING (UVÆGTET)

De Grønne Busser	8,38
Keolis	8,21
Brande Buslinier/Herning Turist	8,15
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,50
Arriva	7,39
Nobina Danmark	7,19

KUNDERNES TILFREDSHED MED INDVENDIG VEDLIGEHOLDELSE I PULJEN MED STORE RUTER



OVERORDNET TILFREDSHED MED INDVENDIG VEDLIGEHOLDELSE (UVÆGTET)

De Grønne Busser	7,99
Keolis	7,89
Brande Buslinier/Herning Turist	7,87
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,44
Arriva	7,29
Nobina Danmark	6,85

KÅRING AF BUSSELSKABET MED DEN
HØJESTE TILFREDSHED MED CHAUFFØRERNES
KØRSEL OG SERVICE

2018/2019 



BEDSTE CHAUFFØRER

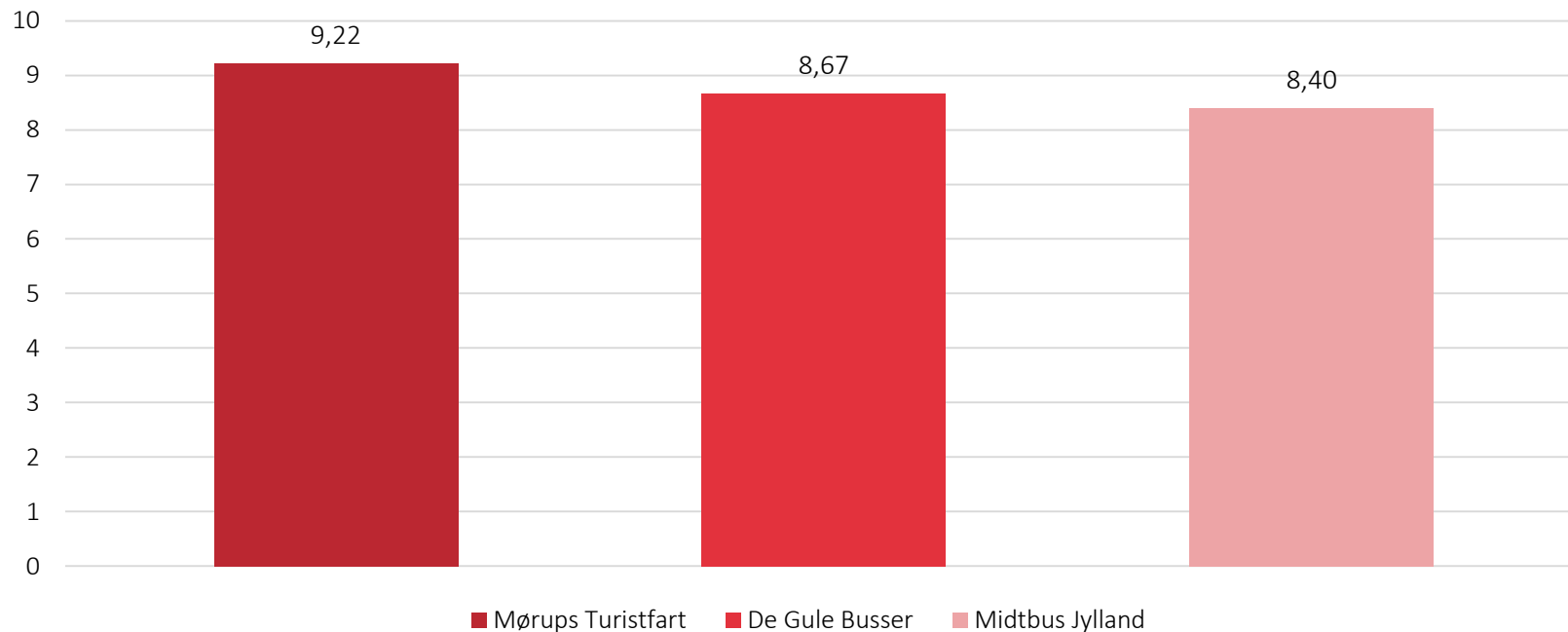
SMÅ RUTER



VINDEREN AF BUSSELSKAB MED DEN HØJESTE TILFREDSHED
MED CHAUFFØRERNES KØRSEL OG SERVICE
I PULJEN MED SMÅ RUTER ...

MØRUPS TURISTFART

...HAR DEN HØJESTE TILFREDSHED MED CHAUFFØRERNES KØRSEL OG SERVICE 2018/2019
I PULJEN MED SMÅ RUTER



Mørups Turistfart klarer sig bedst af alle selskaber på begge chaufførparametre, og indtager dermed førstepladsen i kategorien for den højeste tilfredshed med chaufførernes kørsel og service i puljen med små ruter. De Gule Busser og Midtbus Jylland indtager henholdsvis anden- og tredjepladsen.

KUNDERNES SAMLEDE VÆGTEDE TILFREDSHED I PULJEN MED SMÅ RUTER



SAMLET VÆGTET TILFREDSHED INKLUSIV REDUKTION FRA KVALITETSMODELLEN

Mørups Turistfart	9,22
De Gule Busser	8,67
Midtbus Jylland	8,40
Holstebro Turistbusser	8,39
De Grønne Busser	8,14
Silkebus	8,10
TK-Bus	8,06
Brande Buslinier/Herning Turist	8,01
Fårup Rute- & Turistbusser	7,96
Venø Bussen	7,91
Todbjerg Busser	7,91
Arriva	7,91
Malling Turistbusser	7,73
Skave Turistfart	7,64
Keolis	7,62
Tide Bus Danmark	7,56
Umove	7,40
De Blå Busser	7,38
Nobina Danmark	6,99
Busselskabet Aarhus Sporveje	6,69

KUNDERNES TILFREDSHED MED CHAUFFØRENS SERVICE OG KØRSEL I PULJEN MED SMÅ RUTER



TILFREDSHED MED CHAUFFØRENS SERVICE (UVÆGTET)

Mørups Turistfart	9,71
TK-Bus	8,89
De Gule Busser	8,86
Midtbus Jylland	8,84
Malling Turistbusser	8,80
Venø Bussen	8,73
Fårup Rute- & Turistbusser	8,69
De Grønne Busser	8,57
Holstebro Turistbusser	8,55
Brande Buslinier/Herning Turist	8,55
Arriva	8,51
Silkebus	8,43
Nobina Danmark	8,42
Keolis	8,39
Busselskabet Aarhus Sporveje	8,32
Skave Turistfart	8,31
De Blå Busser	8,29
Todbjerg Busser	8,29
Umove	8,07
Tide Bus Danmark	7,98



TILFREDSHED MED CHAUFFØRENS KØRSEL (UVÆGTET)

Mørups Turistfart	9,72
Malling Turistbusser	8,81
De Gule Busser	8,79
TK-Bus	8,74
Fårup Rute- & Turistbusser	8,70
De Grønne Busser	8,61
Midtbus Jylland	8,61
Brande Buslinier/Herning Turist	8,56
Todbjerg Busser	8,53
Holstebro Turistbusser	8,52
Skave Turistfart	8,46
Venø Bussen	8,43
Arriva	8,42
Keolis	8,35
Silkebus	8,33
Busselskabet Aarhus Sporveje	8,32
De Blå Busser	8,31
Umove	8,17
Tide Bus Danmark	8,12
Nobina Danmark	7,89

BEDSTE CHAUFFØRER

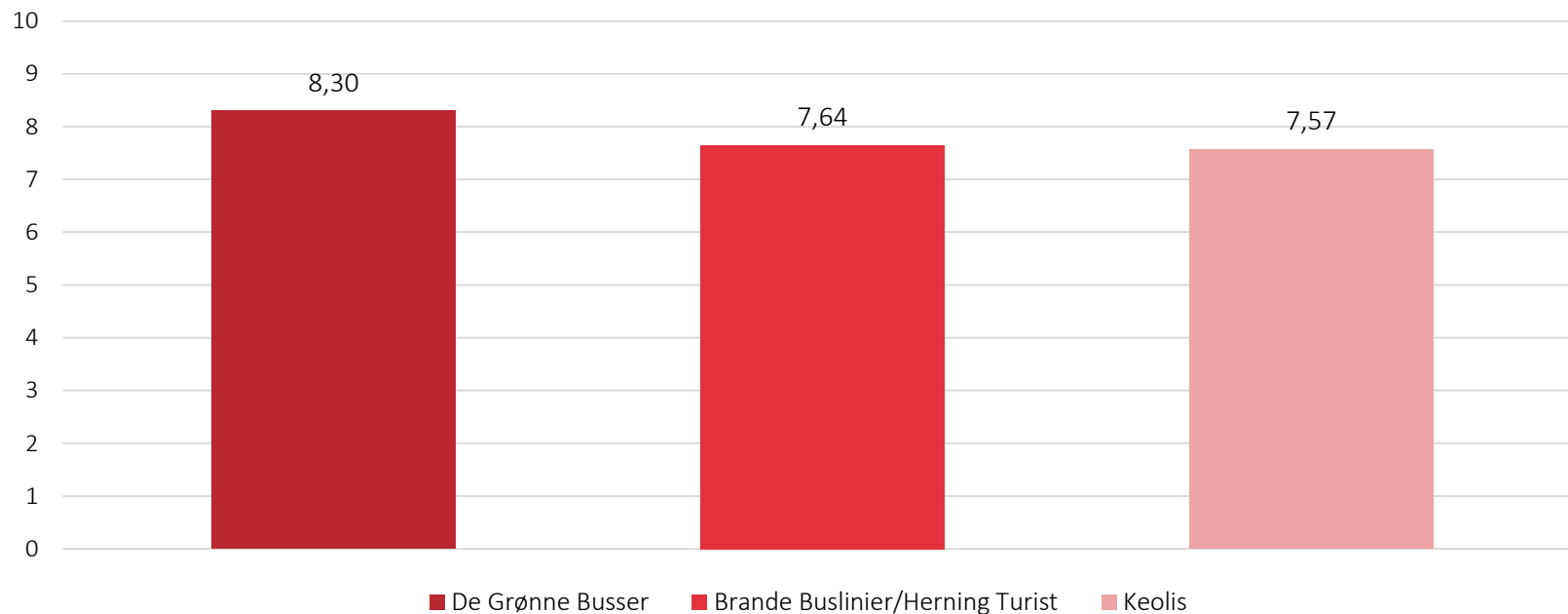
STORE RUTER



VINDEREN AF BUSSELSKAB MED DEN HØJESTE TILFREDSHED
MED CHAUFFØRERNES KØRSEL OG SERVICE
I PULJEN MED STORE RUTER ...

DE GRØNNE BUSSE

...HAR DEN HØJESTE TILFREDSHED MED CHAUFFØRERNES KØRSEL OG SERVICE 2018/2019
I PULJEN MED STORE RUTER



Når det kommer til både chaufførernes kørsel og deres service, er De Grønne Busser bedst af alle selskaber i puljen med store ruter. De Grønne Busser vinder således kategorien for højeste tilfredshed med chaufførernes kørsel og service i denne pulje. Brande Buslinier/Herning Turist og Keolis indtager henholdsvis anden- og tredjepladsen.

KUNDERNES SAMLEDE VÆGTEDE TILFREDSHED I PULJEN MED STORE RUTER



**SAMLET VÆGTET TILFREDSHED
INKLUSIV REDUKTION FRA KVALITETSMODELLEN**

De Grønne Busser	8,30
Brande Buslinier/Herning Turist	7,64
Keolis	7,57
Arriva	7,50
Busselskabet Aarhus Sporveje	6,88
Nobina Danmark	6,83

KUNDERNES TILFREDSHED MED CHAUFFØRENS SERVICE OG KØRSEL I PULJEN MED STORE RUTER



TILFREDSHED MED CHAUFFØRENS SERVICE (UVÆGTET)

De Grønne Busser	8,64
Keolis	8,35
Nobina Danmark	8,23
Brande Buslinier/Herning Turist	8,14
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,99
Arriva	7,97



TILFREDSHED MED CHAUFFØRENS KØRSEL (UVÆGTET)

De Grønne Busser	8,68
Brande Buslinier/Herning Turist	8,36
Keolis	8,25
Arriva	8,19
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,89
Nobina Danmark	7,62

HISTORIK - UDVIKLING OVER TID

2016-2019



UDVIKLING OVER TID: BEDSTE BUSSELSKAB - SMÅ RUTER

31 2016			31 2017/2018			31 2018/2019		
Endelige scores	Midtbus Jylland	8,84	TK-Bus	8,60	Mørups Turistfart	9,04		
	Mørups Turistfart	8,76	De Gule Busser	8,59	De Gule Busser	8,68		
	De Gule Busser	8,61	Holstebro Turistbusser	8,45	Holstebro Turistbusser	8,44		
Reduktions-scores	Midtbus Jylland	0,11	TK-Bus	0,00	Mørups Turistfart	0,50		
	Mørups Turistfart	0,25	De Gule Busser	0,05	De Gule Busser	0,00		
	De Gule Busser	0,05	Holstebro Turistbusser	0,10	Holstebro Turistbusser	0,00		

UDVIKLING OVER TID: BEDSTE BUSSELSKAB - STORE RUTER

31 2016			31 2017/2018			31 2018/2019		
Endelige scores	Keolis	8,52	De Grønne Busser	8,37	De Grønne Busser	8,18		
	De Grønne Busser	8,03	Keolis	7,77	Brande Buslinier/ Herning Turist	7,70		
	Arriva	7,84	Nobina Danmark	7,44	Keolis	7,60		
Reduktions-scores	Keolis	0,21	De Grønne Busser	0,20	De Grønne Busser	0,25		
	De Grønne Busser	0,35	Keolis	0,50	Brande Buslinier/ Herning Turist	0,45		
	Arriva	0,52	Nobina Danmark	0,85	Keolis	0,50		

EPINION AARHUS

Hack Kampmanns Plads 1-3
8000 Aarhus C , Denmark
T: +45 87 30 95 00
E: aarhus@epinion.dk

www.epinionglobal.com

EPINION KØBENHAVN

Ryesgade 3F
2200 Copenhagen N, Denmark
T: +45 87 30 95 00
E: copenhagen@epinion.dk

De Grønne Busser og Mørups Turistfart hædret af Midttrafik

som "Årets Busselskab 2018/2019" til de tose selskaber, der har præsteret den højeste kundetilfredshed. Midttrafik har uddelt Mørups Turistfart prisen med små ruter, mens De Grønne Busser l

06 juni 2019

Hvert år uddeler Midttrafik prisen som Årets Busselskab. Prisen gives på baggrund af busselskabernes kundetilfredshed, hvilket måles på 5 parametre, som tager form i følgende spørgsmåle:

- Hvor tilfreds er du overordnet med den busrejse, du foretager dig lige nu?
- Hvor tilfreds er du med chaufførens service?
- Hvor tilfreds er du med chaufførens kørsel?
- Hvor tilfreds er du med rengøringen i bussen?
- Hvor tilfreds er du med det indvendige vedligehold af bussens sæder, gulve mv?

Derudover inddrages indberettede kundeklager samt samarbejdet om deltagelse på uddannelsesforløbet Fly High.

For at imødekomme de forskelligheder der kan være ved selskaber, der kører store og små ruter inddeler Midttrafik prisen i to udgaver. De små med små ruter og korte distancer, som kører under 150 km, og de store med

Læs også



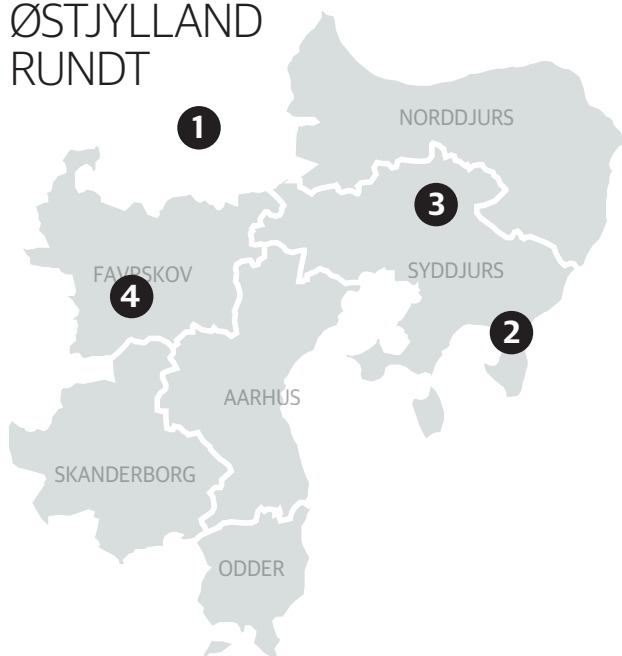
01 januar 2019
Christiansborg om DPT



01 februar 2019
Lovforslag: Miljøzone udfordrer busbranchen



20 december 2018

ØSTJYLLAND
RUNDT

Midttrafiks kunder har kåret de bedste busselskaber

1 Midttrafik har uddelt prisen 'Bedste busselskab 2018/2019' til de to busselskaber, som har leveret den højeste kundetilfredshed i år. De Grønne Busser vandt for andet år i træk puljen med store ruter - i det østjyske kører de ruterne 114 (Aarhus-Hammel-Viborg) og 918x (Aarhus-Randers-Hadsund).

Mørups Turistfart, der ikke kører i det østjyske, vandt puljen med små ruter.

Midttrafik uddeler hvert år en bonus til de busselskaber, der leverer den højeste kundetilfredshed. I bonusmodellen 'Bedste busselskab' er det kunderne, der er med til at finde de busselskaber, der gør en ekstra ind-

sats for, at der er glade og tilfredse kunder i busserne.

»Med kåringen viser vi vores busselskaber og chauffører, at vi mener det, når vi siger, at vi prioriterer kundernes tilfredshed højest. Mødet med kunderne ligger hos chaufføren, og derfor er det den enkelte chauffør, der gør den helt store forskel på en god og dårlig bustur,« siger Mette Julbo, vicedirektør i Midttrafik.

Og kunderne synes at være tilfredse. Målingerne viser nemlig, at den samlede tilfredshed er høj på tværs af alle de busselskaber, som kører for Midttrafik. Busselskaberne i puljen med små ruter scorer i gennemsnit 8,44 på en skala fra 0-10, mens

scoren i puljen med store ruter er 8,03.

»Jeg er stolt af mine chauffører, og jeg er især stolt over, at vi igen i år vinder for at klare det bedst på chaufførernes service og kørsel. Det er et stærkt team, vi har – og det er de gode medarbejdere, der skaber de gode resultater,« siger Kim Nielsen, ejer af De Grønne Busser, der også vandt tilfredsundersøgelsen sidste år.

De Grønne Busser modtager en bonus på 150.000 kr.

Midttrafik uddeler også en bonus til de busselskaber, som leverer det flotteste resultat på chaufførernes service og kørsel. Det er en kåring, som betyder meget for busselskaber og chauffører,

fordi den netop anerkender hvilke chaufførgrupper, der er ekstra dygtige i mødet med kunden.

I år løber Mørups Turistfart og De Grønne Busser også med denne pris.

Der er gennemført to tilfredshedsmålinger i perioden juni 2018 - april 2019, hvor kunderne svarer på, hvor tilfredse de er med busrejsen, chaufførens service, chaufførens kørsel, rengøringen og bussens indvendige vedligehold. Ud over kundetilfredshedsmålinger tages der højde for, hvilken kvalitet busselskaberne har leveret i perioden. Her indtages antallet af kundeklager om chaufførernes service og kørsel. ufno



16. januar, da Hammel ventede på kronprinsessen, der skulle indvie neurocentrets familiehus. Men Mary kom aldrig pga. teknisk fejl i et fly. Men nu kommer hun og ser familiehuset. ARKIVFOTO: MORTEN LAU-NIELSEN

FAMILIEHUSET

Trygfondens Familiehus Hammel Neurocenter er realiseret på baggrund af en donation fra Trygfonden på 25,5 mio. kr., Lions Club har doneret 300.000 kr. til møbler, mens Nine United-Fond har doneret 100.000 kr. til havemøbler.

Hammel Neurocenter har ansvar for driften af huset og har rekrutteret frivillige, der støtter familierne i huset.

Huset er bygget i samarbejde med C.C. Contractor, Cubo Arkitekter og Midtconsult.

Drenge reddet efter uheldig bådture i Ebeltoft

2 Tre 15-16-årige drenge endte med at ringe 112, da de natten til onsdag havde begivet sig ud på et lidt uigennemtænkt natligt eventyr.

Drengene havde været på stranden i Ebeltoft, da de så en båd i vandet, som de tænkte kunne være sjov at tage en tur i. Efter lidt stagen rundt kom de dog pludseligt for langt ud på vandet til, at de kunne styre båden, oplyser Østjyllands Politi.

De tre drenge sprang til sidst i vandet for at svømme ind, men én af dem måtte give op og vendte tilbage til båden, hvor han ringede til alarmcentralen kl. 1.44.

Mandskab blev sendt til stedet, og de traf hurtigt de to drenge, der var svømmet i land. Den tredje dreng blev reddet i land fra båden. Båden blev sat på plads, og drengenes forældre blev kontaktet. Alle slap uskadt fra episoden. JP Aarhus

Kronprinsessen på neurocenter

Indlagte børn og unge på Hammel Neurocenter får besøg af kronprinsesse Mary mandag den 17. juni. Besøget skulle have fundet sted ved indvielsen af familiehuset i januar, men et teknisk problem i et SAS-fly forhindrede det.

UFFE NORMAND

uffe.normand@jp.dk

4 Både børn, forældre, ansatte og pressen var dukket op for at indvie Trygfondens nye familiehus på Hammel Neurocenter sammen med kronprinsesse Mary d. 16. januar. Desværre meldte kongehuset afbud i sidste øjeblik, fordi kronprinsessen ikke kunne nå frem grundet tekniske problemer på et SAS-fly fra København.

Det forhindrede dog ikke den officielle indvielse af

Trygfondens Familiehus Hammel Neurocenter. Åbningsceremonien blev overtaget af regionsrådsformand Anders Kühnau (S), der således fik æren af at klippe snoren.

Og ikke for at sige noget om en politisk Kühnau, men det er altså ikke det samme som en royal indvielse med Mary, der skulle have gjort det i sin egen skab af protektor for Hjerneskadeforeningen.

I sin indvielsestale sagde Anders Kühnau bl.a.:

»Først og fremmest har jeg en hilsen fra kronprinsessen, der er meget ked af, at hun ikke kunne være med i dag. Hun håber meget at kunne besøge stedet i nærmeste fremtid.«

Fremtiden er 17. juni

Den fremtid indtræffer præcis mandag den 17. juni, hvor kronprinsessen har meldt sin ankomst.

I forbindelse med besøget får kronprinsessen en rundvisning i det nye familiehus, ligesom hun får lejlig-

hed til at møde indlagte familier og deres indlagte børn. Patienter, pårørende og personale glæder sig – ifølge en pressemeddelelse fra Region Midtjylland – til det kongelige besøg og til at vise familiehuset frem.

»Vi er rigtig glade for, og vi er stolte over, at kronprinsessen prioriterer at besøge familiehuset,« siger regionsrådsformand Anders Kühnau (S).

Familien er med

»Familiehuset er en kæmpe gave til de kriseramte forældre og søskende, der har nære familiemedlemmer indlagt på neurocentret. Erfaringen viser, at det er vigtigt, at hele familien kan være med i forløbet. Derfor er det afgørende, at familien får fysiske rammer, der giver mulighed for at have et familieliv under indlæggelsesforløbet,« siger over- sygeplejerske Bente Dam på vegne af centerledelsen på Hammel Neurocenter, der også kan fortælle, at huset med otte lejligheder har

været i brug hver eneste dag siden indvielsen.

»Det er primært familier med indlagte børn eller unge, der bor der i deres lange indlæggelsesforløb. Når vi har en ledig lejlighed, giver det os så mulighed for at tilbyde den til en ung familie, hvor den ene part er indlagt. Eller bedsteforældre, der kommer langvejs fra, kan bo i boligen i en periode. Og meldingen fra brugerne er entydigt klar: Man er vældigt begejstret, for det giver ro i et hjemligt miljø, hvor man ligeledes kan tale med andre familier, der er i samme situation som en selv,« siger Bente Dam.

Under besøget får H.K.H. Kronprinsessen præsenteret det nye familiehus, og hun får lejlighed til at møde indlagte børn og familier.

Trygfondens Familiehus Hammel Neurocenter fungerer som en hjemlig base for forældre og søskende til børn, der er indlagt på Hammel Neurocenter til genoptræning efter at have fået en hjerneskade. Et gen-

optræningsforløb efter en hjerneskade tager lang tid og varer oftest flere måneder.

Det nye, 600 kvm store familiehus er en oase og et åndehul, som giver familierne bedre plads til at pleje familielivet og mulighed for leg, afslapning, motion, musik og lignende.

Privatliv og fællesskab

Familiehuset giver mulighed for, at de enkelte familier kan have lidt privatliv i husets otte lejligheder. De er hver på 25-30 kvm og rummer soveværelse, opholdsrum, badeværelse og terrasse.

Familiehuset har fælles køkken, opholdsstue og legerum, hvor familierne kan mødes og støtte hinanden. I centrum af huset er der anlagt en skærmet gårdhave, og udendørs er der legeplads og stillerum.

17. juni besøger kronprinsesse Mary også Aarhus Universitetshospital Psykiatrien.

Bilorienteringskørere kæmper om DM på Djursland

3 Lørdag den 15. juni vil der i en række djurslandske skove og plantager være mere trafik end normalt. Det er dog hverken jægere, ornitologer eller de respektive lodsejere, som er ude for at besigtige området. Det er i stedet en række af Danmarks bedste bilorienteringskørere.

»Vi afvikler XL Byg Ryomgård-løbet, som er dels tredje afdeling af det jyskfynske mesterskab, dels fjerde afdeling af Danmarksmesterskabet, så vi forventer, at et sted mellem 35 og 40 biler kommer til at køre rundt i egnens plantager og skove,« siger Hans Ole Nielsen, der er løbsleder.

Som navnet antyder går starten byggemarkedet på Vestergade. Kl. 14 sendes den første af deltagerne afsted på en rute på 80 km. ufno

bedste busselskaber

AF: EXPRESSBUREAUET@JFMEDIER.DK
Publiceret 06. juni 2019 kl. 12:58



Ejerne af De Grønne Busser, Kim og Per Nielsen, sammen med vicedirektør hos Midttrafik, Mette Julbo. PR-foto



Randers: Midttrafik har givet en pris til de to busselskaber, som har leveret den højeste kundetilfredshed i år.

Mørups Turistfart vinder puljen med små ruter, og De Grønne Busser vinder for andet år i træk puljen med de store ruter.

Prisen "Bedste busselskab 2018/2019" blev netop uddelt forleden, og det er kunderne, der er med til at finde prisvinderne.

- Med kåringen viser vi vores busselskaber og chauffører, at vi mener det, når vi siger, at vi prioriterer kundernes tilfredshed højest. Mødet med kunderne ligger hos chaufføren, og derfor er det den enkelte chauffør, der gør den helt store forskel på en god og dårlig bustur, siger Mette Julbo, vicedirektør i Midttrafik.

Og kunderne er tilfredse. Målingerne viser, at den samlede tilfredshed er høj på tværs af alle de busselskaber, som kører for Midttrafik. Busselskaberne i puljen med små ruter scorer i gennemsnit 8,44 på en skala fra 0-10, mens scoren i puljen med store ruter er 8.03.



Randers
Protest mod indvandring: Hængt dukke på Føtex skræmte forbipasserende



Randers
Meget mere end Kina-restaurant: Nyt spisested byder på kinesiske retter, smørbrød og sushi



Erhverv
Randers-fabrik indkasserer to cifret millionunderskud: Dyrere råvarer og ny teknologi koster på bundlinjen



Danmark
+ Martret musiker: Phil bød ikke på endnu en aften i paradiset



Randers
+ 17-årige Mikkel fra Spentrup må sige nej til sjov, sprut og damer: - Jeg bruger hver en krone på sporten



Randers
+ Randers er forbillede for andre kommuner: Her er de lokale whistleblowersager

Annonce

RIGTIG KAFFE Rigtig Kaffe

Asger Christensen
Christel Schaldemose
Jeppe Kofod
Karen Melchior
Kira Marie Peter-Hansen
Linea Søgaard-Lidell
Margrete Auken
Morten Helveg Petersen
Morten Løkkegaard
Niels Fuglsang
Nikolaj Villumsen
Pernille Weiss
Peter Kofod
Søren Gade



TRAFIKSELSKABERNE

Tillykke med valget til Europa-Parlamentet

Brev

Kære danske MEP'er.

3. juni 2019

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

Et stort tillykke med valget. Vi ser frem til at samarbejde om udviklingen af transportsektoren. Regler, som besluttet i EU, betyder meget for, hvordan de danske trafikskaber kan udvikle servicen overfor borgerne, sikre bedre bymiljø og reducere sektorens klimaaftryk. I den forbindelse er det vigtigt at vi som offentlige trafikskaber kan udvikle opgaven sammen med de private virksomheder, der kører busserne. EU sætter vigtige rammer for sektorens udbud og vilkår.

Omstilling til grønne busser

Det vigtigste for trafikskaberne lige nu er, at der skabes klare og gode regler for den omstilling, som transportsektoren – herunder busser og tog – skal gennemgå de kommende år.

Clean Vehicle Directive ventes vedtaget inden sommerferien og opstiller bindende mål for nye busudbud:

- Ved udgangen af 2025 skal 45 pct. af alle busser være 'rene'¹ og 22,5 pct. skal have nulemission.²
- Ved udgangen af 2030: 65 pct. skal være rene og 32,5 pct. nulemission.

¹ Omfatter el (inkl. plugin hybrider), brint, CNG (naturgas), CBG (biogas), LPG (flydende naturgas under tryk), biodiesel og syntetisk diesel.

² Uden forbrændingsmotor: Elbusser, brintbusser og trolleybusser (eller med forbrændingsmotor med udledning under 1 g CO₂/kWh).

For trafikselskaber og private busoperatører er forudsigelige rammer vigtige. Lange kontrakter på op til 12 år muliggør god økonomi for kommuner, regioner og virksomheder i forbindelse med den grønne omstilling.

For trafikselskaberne er det vigtigt at der skabes gode regler for omstillingen til elbusser. En elbus koster i indkøb lige nu ca. det dobbelte af en dieselbus. Folketingets partier har efter ønske fra bl.a. trafikselskaberne hidtil søgt at fremme elbusser via to særregler, der giver samme afgift på anvendt el i busser som anvendt el i tog og metro. Den ene særregel udløber imidlertid i år. Den anden afventer fortsat EU-godkendelse i Rådet.

Trafikselskabet Movia introducerer i 2019 i alt 76 elbusser i den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Movia har udregnet, at elafgiften til disse 76 elbusser vil stige fra i alt knapt 50.000 kr. til 10 mio. kr. i 2020, hvis ikke der kommer en godkendelse fra Rådet på en forlængelse af særreglen.

Den rigtige løsning for hele EU er efter trafikselskabernes opfattelse, at der gennemføres en ligestilling af forbruget af el anvendt til busser, tog, metro og trolleybusser. Det kan efter vores opfattelse ske ved, at 'elbus' tilføjes rækken af transportmidler i energibeskatningsdirektivet,³ der kan omfattes af minimumsafgiften. Når elbusser ikke eksplicit er nævnt i direktivet, tror vi det skyldes, at elbusser slet ikke var på markedet i 2003, hvor direktivet blev vedtaget.

Trafikselskabsforeningens sekretariat deltager i UITPs Europæiske Komite har med jævne mellemrum møder i Bruxelles. Såfremt I har brug for at trække på vores kompetencer i jeres arbejde er I meget velkomne til at tage fat i mig eller Morten Brønnum Andersen, mba@moviatrafik.dk.

Endnu engang tillykke med valget og med venlig hilsen

Claus Wistoft

Formand for Trafikselskaberne i Danmark samt Midttrafik

³ Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet.