

**Bilagssamling til Åben dagsorden  
for møde i Bestyrelsen for Midttrafik  
den 4. november 2016 kl. 13.00  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg**

**Dato**  
12. august 2016

**Journalnr**  
1-23-4-4-14

**Sagsbehandler**  
Thomas D. Mikkelsen

**e-mail**  
[tdm@midttrafik.dk](mailto:tdm@midttrafik.dk)

**Telefon**  
8740 8364

## **Bilag 1 – Referat fra møde med Trafikstyrelsen om tilsyn med indehavere af tilladelser til offentlig servicetrafik**

Notat  
TS20310009-00006  
Dato 2. februar 2015

### **Tilsyn med indehavere af tilladelser til offentlig servicetrafik- møde den 19. november 2014.**

1.

Som følge af en konkret sag om overholdelse af løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der udfører offentlig servicetrafik, afholdt Trafikstyrelsen den 19. november 2014 et møde med repræsentanter for de regionale trafiksekskaber og for arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer på området.

Trafikstyrelsen oplyste indledningsvis, at styrelsen havde afsluttet undersøgelsen af løn- og arbejdsvilkårene i den pågældende sag, idet virksomheden var omfattet af overenskomsten mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagforening. Virksomheden overholdt dermed som udgangspunkt bestemmelsen i § 5, stk. 5, i taxiloven.

Arbejdsretten skulle afgøre en konkret tvist om løn- og arbejdsvilkår i virksomheden. Trafikstyrelsen ville i tilfælde af, at Arbejdsretten skulle komme til det resultat, at selskabet havde tilsidesat kravet om overenskomstens løn- og arbejdsvilkår, skride ind over for selskabet.

2.

Trafikstyrelsen udsteder tilladelser til offentlig servicetrafik og fører tilsyn med, at virksomhederne til stadighed opfylder betingelserne for at have tilladelser.

Indehavere af tilladelser til offentlig servicetrafik skal i henhold til § 5, stk. 5, i taxiloven følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster på området.

Pr. 1. januar 2015 foreligger følgende landsdækkende kollektive overenskomster:

- Landoverenskomsten 2014 – 2017 mellem Dansk Erhverv, Arbejdsgiver for Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening (TA) og 3F, Fagligt Fælles Forbund, Transportgruppen.
- Overenskomst for taxikørsel 2014 – 2017 mellem DI overenskomst I (ATD) og 3F, Fagligt Fælles Forbund, Transportgruppen.
- Overenskomst 2014-2017 mellem DI overenskomst (ATV) og 3F, Fagligt Fælles Forbud, Transportgruppen.
- Overenskomst 2012 – 2015 mellem ATAX Arbejdsgiverforeningen for Taxibranchen og 3F, Fagligt Fælles Forbund, Transportgruppen.
- Overenskomst 2013 - 2015 mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagforening.

3.

Virksomheder, der er medlemmer af en arbejdsgiverforening på området, og virksomheder omfattet af en tiltrædelsesoverenskomst på området, anses for at leve op til kravet i § 5, stk. 5, i taxiloven.

Twister om løn- og arbejdsvilkår afgøres i det arbejdsretlige system.

Trafikstyrelsen kan imidlertid bl.a. efter anmodning fra arbejdsmarkedets parter tage en sag op, hvis det arbejdsretlige system finder, at en virksomhed har overtrådt lovens bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår.

4.

Trafikstyrelsens tilsynsforpligtelse i henhold til § 5, stk. 5, i taxiloven omfatter således rent praktisk virksomheder, der ikke er medlemmer af en arbejdsgiverforening på området, og virksomheder som ikke er omfattet af en tiltrædelsesoverenskomst på området.

Trafikstyrelsens tilsyn i henhold til § 5, stk. 5, i taxiloven er en "papirbaseret" kontrol, og styrelsen kan alene anmode virksomhederne om at forelægge dokumentation for, at lovens betingelser for at have tilladelser er opfyldt.

Trafikstyrelsen er ikke tillagt særlige beføjelser, og styrelsen må derfor anmode politiet, der har langt videre beføjelser, om assistance, hvis en virksomhed ikke vil medvirke til gennemførelse af et tilsyn.

Trafikstyrelsens tilsynsvirksomhed i henhold til § 5, stk. 5, udføres ved at anmode om følgende materiale:

- Ansættelsesbeviser.
- Lønsedler for en nærmere bestemt periode.
- Anden form for dokumentation for omfanget af chaufførens beskæftigelse i den pågældende periode.

Materialet vurderes af overenskomstparterne på området.

Har overenskomstparterne bemærkninger, parthøres virksomheden. Trafikstyrelsen kan herefter foretage følgende:

- Meddele virksomheden at løn- og arbejdsvilkårene er i overensstemmelse med loven.
- Pålægge virksomheden at følge en kollektiv overenskomst på området.

Såfremt et pålæg ikke følges, kan Trafikstyrelsen foretage følgende:

- Meddele virksomheden pålæg om at overholde loven.
- Meddele virksomheden en advarsel.
- Tilbagekalde virksomhedens tilladelse.

5.

Taxiloven udelukker ikke, at bestemmelsen i henhold til § 5, stk. 5, f.eks. suppleres med vilkår aftalt i kørselskontrakter, som forpligter virksomheder til – eventuelt efter påkrav - at dokumentere at løn- og arbejdsvilkår overholdes.

Sådanne aftaler er ikke reguleret af taxiloven og ligger derfor uden for Trafikstyrelsens kompetence. Det er alene aftaleparterne, som kan afgøre, hvilke konsekvenser manglende overholdelse af sådanne aftaler skal have.

Det er imidlertid ikke noget til hinder for, at virksomheder omfattet af sådanne aftaler kan blive omfattet af Trafikstyrelsens tilsyn i henhold til § 5, stk. 5, i taxiloven.

6.

Det blev aftalt, at trafikskaberne når som helst kan bede Trafikstyrelsen om at føre tilsyn med nærmere bestemte virksomheder.

7.

Det blev aftalt, at arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer på området når som helst kan bede Trafikstyrelsen om at føre tilsyn med nærmere bestemte virksomheder.

8.

Der var enighed om, at det er sag for politiet, hvis det f.eks. drejer sig om straffelovsovertrædelser.

Forslag til Kollektiv Trafikplan 2017  
for Aarhusområdet - tilpasning til letbanen  
Version 4 - juli 2016

# FORSLAG TIL TRAFIKPLAN AARHUS 2017





# **FORSLAG TIL KOLLEKTIV TRAFIKPLAN 2017**

## **for Aarhusområdet – Tilpasning til Letbanen**

### **INDHOLD**

Resumé.....	3
Baggrund .....	5
Formål .....	5
Tidligere udarbejdet materiale.....	5
Forudsætninger .....	5
Den nuværende betjening .....	8
Busnettet .....	8
Resultater fra analysearbejde .....	9
Forslag til ny kollektiv trafikplan .....	10
Letbanen .....	10
Principper for trafikplanen .....	14
Konkrete ændringer.....	23
Omstigningsforhold.....	25
Opretholdelse af standsningssteder .....	25
Konsekvenser .....	27
Betydning for kunder .....	27
Betydning for kapacitet og belægningsgrad .....	33
Betydning for økonomi .....	33
Implementering .....	35

#### Bilagsoversigt

- Bilag 1: Ændringer og konsekvenser ved trafikplanforslag
- Bilag 2: Kort over forslag til linjeføringer
- Bilag 3: Fremtidig betjening på Odderbanen
- Bilag 4: Nødvendige fysiske tilpasninger
- Bilag 5: Indfasning af trafikplan
- Bilag 6: Høringsblade





## RESUMÉ

Midttrafik har sammen med Aarhus Kommune og Region Midtjylland udarbejdet en trafikplan for bustilpasning i forbindelse med åbning af letbanedriften. Formålet med den kollektive trafikplan er at opbygge et samlet kollektiv trafiksystem i Aarhusområdet bestående af letbanen, regionale busser, bybusser og flextrafik, der kan give borgerne mest mulig kollektiv trafik af høj kvalitet inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed.

Det har været en forudsætning for arbejdet med trafikplanen, at der kunne findes besparelser i bustrafikken svarende til 80.000 køreplantimer, for at driften i den kollektive trafik er tilnærmelsesvis økonomisk neutral ift. Midttrafiks nuværende bustrafik i området og driften af Odderbanen og Grenaa-banen.

Et af de centrale emner i forbindelse med tilrettelæggelsen af bustilpasningen har været at finde en balance mellem afkortning af busforbindelser, hvor de rejsende skal stige om til letbanen, kontra direkte buslinjer helt til Centrum, samt omfanget af bustrafik på strækninger parallelt med letbanen. Der har oprindeligt været en vis forventning om, at det mest hensigtsmæssige formodentlig ville være at afkorte mest muligt bustrafik og blot lade busserne fungere som tilbringertrafik til letbanen, og at der langs med letbanen ikke skulle køre busser.

I trafikplanforslaget har dog indgået hensyn til kapacitet og kunder, som resulterer i, at der kun foreslås busafkortning i begrænset omfang, og at der foreslås buskørsel i et vist omfang parallelt med letbanen. Det vil være afgørende for modtagelsen af letbanen og for at fastholde eksisterende kunder i den kollektive trafik, at der er en god balance mellem afkortning og direkte busbetjening. Denne balance kan justeres efter de første driftserfaringer, og kan på sigt føre til flere busafkortninger som følge af ændrede rejsemønstre.

I forslaget lægges der op til, at den kollektive trafikbetjening i Aarhus fortsat skal bestå af et net af A-buslinjer, bybuslinjer, regionale ruter, flextrafik og Aarhus Nærbane, som konverteres til letbane og sammenbindes med en ny letbanestækning fra Aarhus H via Skejby til Lystrup.

Letbanen indgår som grundstammen i et højklasset net, som også består af seks højfrekvente A-buslinjer og to regionale busruter (rute 100 og 200). Principperne for det højklassede net er høj frekvens, direkte kørsel, enkelthed og høj rejsehastighed, ligesom linjerne i nettet betjener områder med forholdsvis tæt befolkningskoncentration og mange arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner. Som noget nyt etableres der en A-buslinje mellem Skejby/Vejlby og centrum via Trøjborg.

Det højklassede og forholdsvis grovmaskede net suppleres af dobbeltradiale bybuslinjer og lokalbuslinjer, som dækker de områder, det højklassede net ikke betjener. Her accepteres en mere snørklet linjeføring for at sikre en bredere dækning for de kunder, for hvem kort gangafstand er vigtigere end lav rejsetid og høj frekvens. På flere af bybuslinjerne foretages der ændringer primært i form af tilpasning af frekvens ift. behovet og/eller ændret linjeføring.

Ud over de ordinære bybuslinjer er der enkelte ruter, som delvist fungerer som tilbringerlinje til letbanen og dermed introducerer behov for skift. Her er der fokus på god korrespondance til

letbanen for at kunne tilbyde et acceptabelt serviceniveau. Ligeledes er der enkelte linjer, som kun kan anvendes på bestemte tidspunkter af ugen til betjening af bl.a. uddannelsesinstitutioner og rekreative områder, fx linje 31 til Moesgård Strand. Busnettet suppleres af flextur i landområder og mindre bysamfund i kommunen, hvor der ikke er basis for normal busdrift.

## **BAGGRUND**

Midttrafik har sammen med Aarhus Kommune og Region Midtjylland udarbejdet en trafikplan for bustilpasning i forbindelse med åbning af letbanedriften. I forbindelse med høringen af trafikplanen, som fandt sted i starten af 2016, blev der udarbejdet særskilt materiale, som detaljeret beskrev konsekvenserne af forslaget på lokalområdeniveau og for buslinjer og regionale ruter. Høringen har givet anledning til, at der er foretaget justeringer af trafikplanen.

## **FORMÅL**

Formålet med den kollektive trafikplan er at opbygge et samlet kollektiv trafiksystem i Aarhusområdet bestående af letbanen, regionale buslinjer, bybuslinjer, lokal buslinjer og flextrafik, der kan give borgerne mest mulig kollektiv trafik af høj kvalitet inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed.

## **TIDLIGERE UDARBEJDET MATERIALE**

Der blev forud for iværksættelse af Kollektiv Trafikplan Århus 2011 i 2010 udarbejdet oplæg til busomlægninger i forbindelse med idriftsættelse af letbanen. Oplægget tog udgangspunkt i den forventede omlægning i Kollektiv Trafikplan Århus 2011.

I forbindelse med vurdering af letbanens udbygningsetaper i 2011 blev der udarbejdet et justeret oplæg til busomlægning, der tog udgangspunkt i den faktisk realiserede Kollektiv Trafikplan 2011, som på flere punkter afveg fra det, der var skitseret i 2010.

De to ovennævnte oplæg til busomlægninger er principskitser, som primært blev udarbejdet med henblik på at vurdere de økonomiske og samfundsøkonomiske konsekvenser af letbanedriften.

Disse to oplæg, Kollektiv Trafikplan Århus 2011 samt indhøstede erfaringer fra bl.a. Bergen har dannet grundlag for udarbejdelsen af nærværende trafikplan. Planen tager også hensyn til de erfaringer, der er indhøstet med Kollektiv Trafikplan for Århus 2011. Denne plan er blevet evalueret i 2014.

## **FORUDSÆTNINGER**

Aarhus Kommune og Region Midtjylland er enige om, at der er tale om en samlet bestilling af trafik, og at ændringer/justeringer af buslinjer - uanset om der er tale om regionale busser eller bybusser - sker ud fra et ønske om at optimere den samlede trafik i Aarhusområdet. Driftsplanen for letbanen, der er indarbejdet i materialet for operatørudbuddet for letbanen, indgår som en forudsætning for Midttrafik's forslag til en kollektiv trafikplan.

Derudover er der i hovedtræk tre forudsætninger i udformningen af forslaget til bustilpasningsplanen.

## **Økonomi**

Det har været en del af beslutningsgrundlaget for etablering af letbanen, at driften tilnærmelsesvis er økonomisk neutral i forhold til Midttrafiks nuværende bustrafik i området og driften af Odderbanen og Grenaabanen. Det har derfor været en forudsætning, at besparelser på bus- og togtrafik samt merindtægter som følge af passagervækst dækker omkostningerne til drift af letbanen.

Det indgik i den oprindeligt beregnede samlede driftsøkonomi, at der kunne gennemføres reduktioner på i alt 100.000 bustimer. Reduktionerne var forudsat alene at skulle findes i den busdrift, der betjener destinationer på letbanen eller kører parallelt med letbanens forløb. Forudsætningen, om hensigtsmæssigt at kunne nedlægge buskørsel i dette omfang alene langs letbanen, har siden hen vist sig at være overvurderet.

I driftsøkonomien indgik endvidere en forudsætning om, at byudviklingen i Lisbjerg og Elev ville udløse en udvidelse af bybussernes driftsomfang på 20.000 timer om året. Det indgik i beregningen, at disse 20.000 bybustimer ville kunne fjernes, når letbanen blev sat i drift. Besparelsen herved indgik som et af finansieringselementerne. Imidlertid er udviklingen af de to nye byområder ikke gået så hurtigt som forventet, hvorfor den forudsatte driftsudvidelse på 20.000 bybustimer aldrig er realiseret. I dag er det derfor ikke muligt at opnå den forudsatte besparelse ved at fjerne buskørsel i de to nye byområder.

Aarhus Kommune og Region Midtjylland er derfor indstillet på, at der i trafikplanen tages udgangspunkt i en reduktion i busnettet på 80.000 timer i stedet for de oprindeligt forudsatte 100.000 timer.

Til gengæld vil der i forbindelse med den kommende byudvikling i Lisbjerg og Nye kunne betjenes med en høj kvalitet uden større meromkostninger.

## **Kapacitetsudnyttelse**

Med letbanen indsættes en stor kapacitet på strækningen mellem Aarhus H og Skejby. Det er afgørende, at denne kapacitet udnyttes effektivt, men også at der er tilstrækkelig kapacitet specielt i spidsbelastningsperioderne morgen og eftermiddag. Det betyder, at det både økonomisk og kapacitetsmæssigt kan betale sig at opretholde parallel eller delvis parallel bustrafik frem for at investere i relativt dyrt letbanemateriel, som kun er nødvendig i spidstimerne.

## **Fastholdelse af eksisterende kunder**

Med letbanen investeres der i et transportmiddel med fuld fremkommelighed og høj kapacitet. Udnyttelse af kapaciteten og opnåelse af en sund økonomi kræver, at der er bustrafik, der erstattes af letbanetrafik.

Et af de centrale spørgsmål i forbindelse med busomlægningen har været at finde en balance mellem afkorting af busforbindelser, hvor de rejsende stiger om til letbanen, kontra direkte buslinjer, der kører helt til Centrum. Et spørgsmål er også behov for og omfang af bustrafik på strækninger parallelt med letbanen.

Der har oprindeligt været en vis forventning om, at det mest hensigtsmæssige formodentlig ville være at afkorte mest muligt bustrafik og blot lade busserne fungere som tilbringertrafik til letbanen, og at der langs med letbanen ikke ville være behov for at køre busser.

I trafikplanforslaget har imidlertid indgået nogle hensyn til kapacitet og fastholdelse af eksisterende kunder i den kollektive trafik, som resulterer i, at der kun foreslås busafkorting i begrænset omfang, og at der fortsat vil være buskørsel i et vist omfang på strækninger

parallelt med letbanen eller mellem destinationer, der også betjenes af letbanen.

Et væsentligt hensyn drejer sig om, at undgå omstigning for store grupper af eksisterende kunder i den kollektive trafik. Mens høj fremkommelighed for letbanen vil nedsætte rejsetiden og ikke mindst forbedre regulariteten, vil skift alt andet lige blive oplevet som en ulempe. Skift mellem transportmidler opleves negativt af de rejsende, da de er tidskrævende, giver en usikkerhed for manglende forbindelse, og ofte vil medføre omvejskørsel. I forbindelse med den offentlige høring af trafikplanforslaget var der således stærke reaktioner mod afkortning af buslinjer.

Endvidere er det vigtigt, at der er gode og trygge skiftefaciliteter. Hvis skift sker steder, hvor der ikke lys og læ og hvor der f.eks. ikke er mulighed for indkøb eller andre aktiviteter, opleves det som ineffektivt og kan være utrygt for den rejsende. Et element i overvejelserne har været, at der ikke på nuværende tidspunkt umiddelbart kan peges på skiftepunkter med relevante placeringer og med gode og trygge skifteforhold med andre aktiviteter på letbanestrækningen mellem Nørreport og Lystrup.

Midttrafik har bl.a. indhentet erfaringer fra Bergen, hvor en meget konsekvent strategi for afkortning skabte betydelig utilfredshed og samtidig gav kapacitetsproblemer i letbanekøretøjerne, da letbanen blev sat i drift. Man valgte derfor efterfølgende at etablere en række direkte myldretidsbusruter til centrum uden skift. Alligevel har det i Bergen på grund af stor passagervækst været nødvendigt at øge frekvensen på banen til 4 minutter mellem afgangene i myldretiden og at udvide køretøjerne fra 32 meter til 42 meter.

Midttrafik vurderer, at det vil være afgørende for modtagelsen af letbanen, at der findes en balance mellem afkortning og direkte busbetjening, som ud over at sikre kapaciteten i letbanen også giver direkte rejsemulighederne for store grupper af rejsende, samt tager hensyn til de stærke negative reaktioner, der var mod busafkortning i den offentlige høring.

Det er dog væsentligt at balancen mellem busafkortninger kontra direkte buslinjer kan justeres efter de første driftserfaringer, således at yderligere busafkortninger kan komme på tale på sigt som følge af ændrede rejsemønstre.

På baggrund af de nævnte tre hovedhensyn er der udarbejdet en trafikplan, der foreslås implementeret efter indfasning og stabil letbanedrift på den indre strækning i 2017. Planen er et udtryk for en afbalanceret tilpasning, som tager hensyn til økonomi, behovet for kapacitet og forventede reaktioner fra kunderne.

## DEN NUVÆRENDE BETJENING

### BUSNETTET

Den kollektive trafikbetjening i Aarhus består af et net af A-buslinjer, bybuslinjer, regionale linjer, flextrafik og Aarhus Nærbane.

I hovedtræk består det overordnede trafiknet af få, enkle og direkte højklassede A-buslinjer, som med høj hyppighed, lav rejsetid og mulighed for effektive skift især kører langs de store indfaldsveje og ringvejene. A-buslinjerne suppleres på indfaldsvejene af mere eller mindre højfrekvente regionale ruter. Ved siden af A-buslinjerne er der en række almindelige bybuslinjer, som dækker områderne mellem og uden for A-linjerne.

Med denne type busnet er det prioriteret at sikre gode forhold for de store rejsestrømme, mens betjeningen af de små rejsestrømme afstemmes mere efter behovet. Rigtig mange borgere oplever således at have hyppige afgang og korte rejsetider. Til gengæld er der også borgere, som har længere gangafstande til nærmeste stoppested.

### Karakteristik

Den nuværende nærbane giver med halvtimesdrift i dagtimer på hverdage en relativt højfrekvent regional betjening samtidig med, at banerne med 23 stationer i Aarhus Kommune giver god dækning af væsentlige byområder og større oplandsbyer i kommunen.

Det nuværende bybusnet er karakteriseret ved A-buslinjer og almindelige bybuslinjer (langt de fleste dobbeltradiale), som sammen med de regionale ruter og nærbanen sikrer, at stort set alle byområder i kommunen bliver betjent med bustrafik. A-buslinjerne har forholdsvis direkte linjeføringer og kører med relativ høj frekvens, 6-8 afgang/time i myldretiden. Flere af A-buslinjerne er planlagt således, at de kan betragtes som forløbere for kommende letbaneetaper. Det gælder først og fremmest den nordlige del af linje 1A til bl.a. Skejby og Lystrup, som i 2017 erstattes af letbane.

Aarhus' størrelse og centrale placering på Jyllands østkyst med store omegnsbyer betyder, at byen også er betjent med relativt højfrekvente regionalruter langs de seks store indfaldsveje Grenåvej, Randersvej, Viborgvej, Silkeborgvej, Skanderborgvej og Oddervej ind til midtbyen. På disse veje er der mellem 5 og 18 regionale afgang pr. time pr. retning i morgenmyldretiden på hverdage. Den vifteformede udstrækning af de omtalte regionalruter gør, at de i sig selv giver en god dækning i nogle af de vigtigste byområder i Aarhus. De dobbeltradiale ruter, linje 100 og 200, sikrer samtidig, at der er mulighed for at komme på tværs af midtbyen uden skift, og at flere større oplandsbyer og væsentlige byområder er bundet sammen.

De øvrige bybuslinjer har lavere frekvens svarende til 2-4 afgang/time i myldretiden og har mere snørklede linjeføringer, som øger fladedækningen, men også køretiden.

Flexkur kan også benyttes i Aarhus Kommune. Kommunen giver tilskud til flexkur i landområder og mindre bysamfund i kommunen, hvor der ikke er basis for normal busdrift. Flexkur kører kun efter bestilling.

## RESULTATER FRA ANALYSEARBEJDE

I forbindelse med udarbejdelsen af trafikplanen er der gennemført en række analyser for de forskellige byområder i Aarhus. I analyserne har følgende forhold indgået:

- Forventet drift med letbanen
- Geografi og byudvikling
- Befolkningskoncentration og arbejdspladser
- Nuværende betjening
- Passagertællinger
- Afstand til og mellem stoppesteder
- Pendlingsmønstre
- Bemærkninger fra evaluering og andre henvendelser
- Evt. infrastrukturelle hensyn

Som følge af analyserne har det være muligt at lave et kvalitetstjek af det nuværende betjeningsomfang og komme med forslag til den fremtidige betjening af de enkelte områder inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed. Hovedresultaterne fra analyserne viser bl.a. følgende:

- Uddannelsesinstitutioner, større erhvervsområder og områder med høj befolkningskoncentration er generelt godt betjent. Aarhus N/Skejby er sammen med Aarhus C det primære pendlingsmål.
- A-buslinjerne har generelt en forholdsvis høj belægningsgrad, dog kan der være behov for justeringer af frekvensen på visse delstrækninger, fx linje 6A mellem Skejby og Risskov.
- I enkelte byområder med direkte relation til den kommende letbane kan busbetjeningen med fordel reduceres/omlægges som følge af øget frekvens på banen, fx i Tranbjerg og Lystrup.
- Enkelte buslinjer, som betjener byområder uden direkte relation til den kommende letbane, kører særligt i dagtimerne med en relativ høj frekvens set i forhold til passagertallet, fx linje 1A (Trige), 11 (Harlev og Stavtrup), 13 (Frydenlund), 18 (Elev og Skåde/Moesgaard Museum), 35 (mellem Åbo og Logistikparken), 200 (Skanderborg og Hinnerup) og 202 (Vejle/Horsens).

### Evaluering af den nuværende trafikplan

Den trafikplan, som danner grundlag for det nuværende net, blev vedtaget i 2010 og implementeret i 2011. Det indgik i beslutningen om trafikplanen, at der i 2014 efter tre års drift skulle gennemføres en evaluering. I evalueringen skulle bl.a. indgå en måling af borgernes tilfredshed med busnettet.

Tilfredshedsundersøgelsen viste grundlæggende, at to ud af tre i dag er tilfredse med busnettet. Især var der tilfredshed med A-buslinjerne, der med hyppig drift betjener de mest passagertunge strækninger og områder. Der var dog fortsat en vis utilfredshed med de ændringer i servicen, som blev gennemført i 2011. Der var især utilfredshed med, at busnettet ikke nødvendigvis giver de samme direkte rejsemuligheder som det tidligere busnet, som havde større fladedækning og gav flere direkte forbindelser til lokal handel og service. Ligeledes var der bemærkninger om, at der nogle steder er blevet længere gangafstand til nærmeste bus som følge af mere direkte linjeføringer i A-busnettet.

Forslaget til ny trafikplan tager i et vist omfang hensyn til de erfaringer, der er indhøstet med Kollektiv Trafikplan for Aarhus 2011. Der er ikke foretaget en systematisk gennemgang af de løbende kundeforhold, Midttrafik modtager, idet det vurderes, at evalueringen giver et hensigtsmæssigt billede af borgernes vurdering af den kollektive trafikbetjening i de enkelte byområder. Kundeforholdene indgår dog i den løbende køreplanlægning.

## **FORSLAG TIL NY KOLLEKTIV TRAFIKPLAN**

### **LETBANEN**

I øjeblikket er etableringen af Danmarks første letbane i fuld gang. Letbanens etape 1 bliver en sammenbinding af den nuværende nærbane og en 12 km ny strækning fra Nørreport via Nørrebrogade og Randersvej til Skejby og Lisbjerg og videre til Lystrup. På den nye strækning mellem Aarhus H og Lystrup etableres 17 nye standsningssteder. Der planlægges i øvrigt i Aarhus Kommune et muligt nyt standsningssted i Risskov ved det nuværende psykiatriske hospital, hvor der kommer en betydelig byudvikling. På Grenaa-banen planlægges der endvidere et standsningssted i Thorsager og ved Hessel/Rugvænget i Grenaa.

### **Driftsomfang**

Med letbanen vil der komme flere afgang på den nuværende nærbane, ligesom det vil være muligt at komme fra Lystrup og stationsbyerne langs Odderbanen direkte til Skejbyområdet. Fra stationsbyerne langs Grenaa-banen mellem Lystrup og Grenaa vil det være muligt at komme til Skejbyområdet ved at skifte i Lystrup. Der etableres effektive korrespondancer, så skiftetiden minimeres mest muligt. Kortet på side 11 illustrerer den forventede frekvens med letbanen i myldretiden og i dagtimerne på hverdage og lørdage. Hver linje illustrerer én afgang i timen. Eksempelvis er der i myldretiden lagt op til:

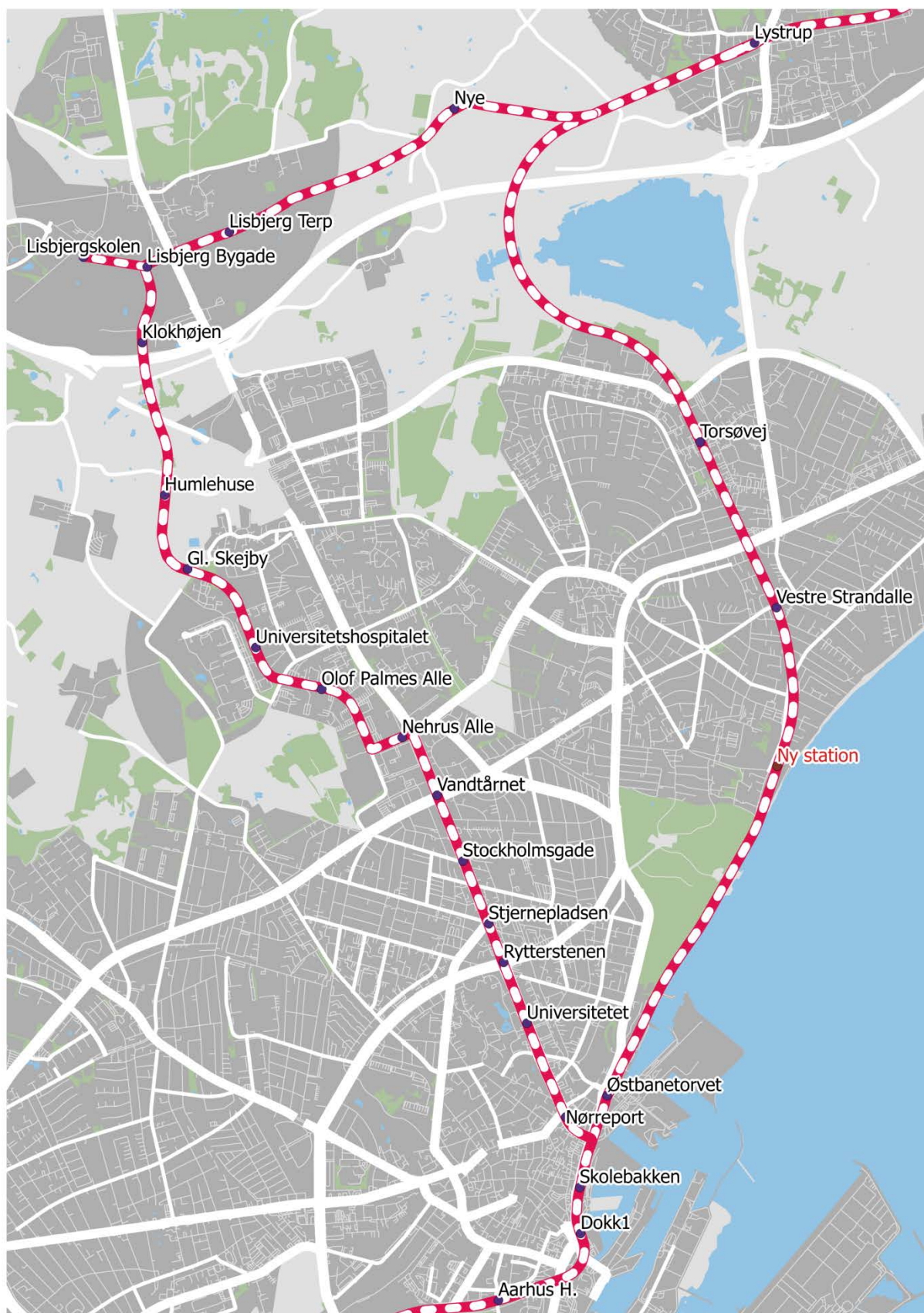
- 8 afgang i timen mellem Aarhus H og Aarhus Universitetshospital
- 4 afgang i timen mellem Aarhus H og Lisbjerg (heraf 2 til Lisbjergskolen)
- 5 afgang i timen mellem Aarhus H og Lystrup (2 via Skejby og 3 via Risskov)
- Halvtimesdrift mellem Grenaa og Mårslet via Risskov
- 4 afgang i timen mellem Mårslet og Lystrup (2 via Skejby og 2 via Risskov)
- 3 afgang i timen mellem Odder og Lystrup (2 via Skejby og 1 via Risskov)

Som det også ses af illustrationen, bliver der med letbanen direkte forbindelser fra stationsbyerne langs Odderbanen til Aarhus Universitetshospital. På side 12 er der vist et kort over letbanens forventede frekvens på øvrige tidspunkter.

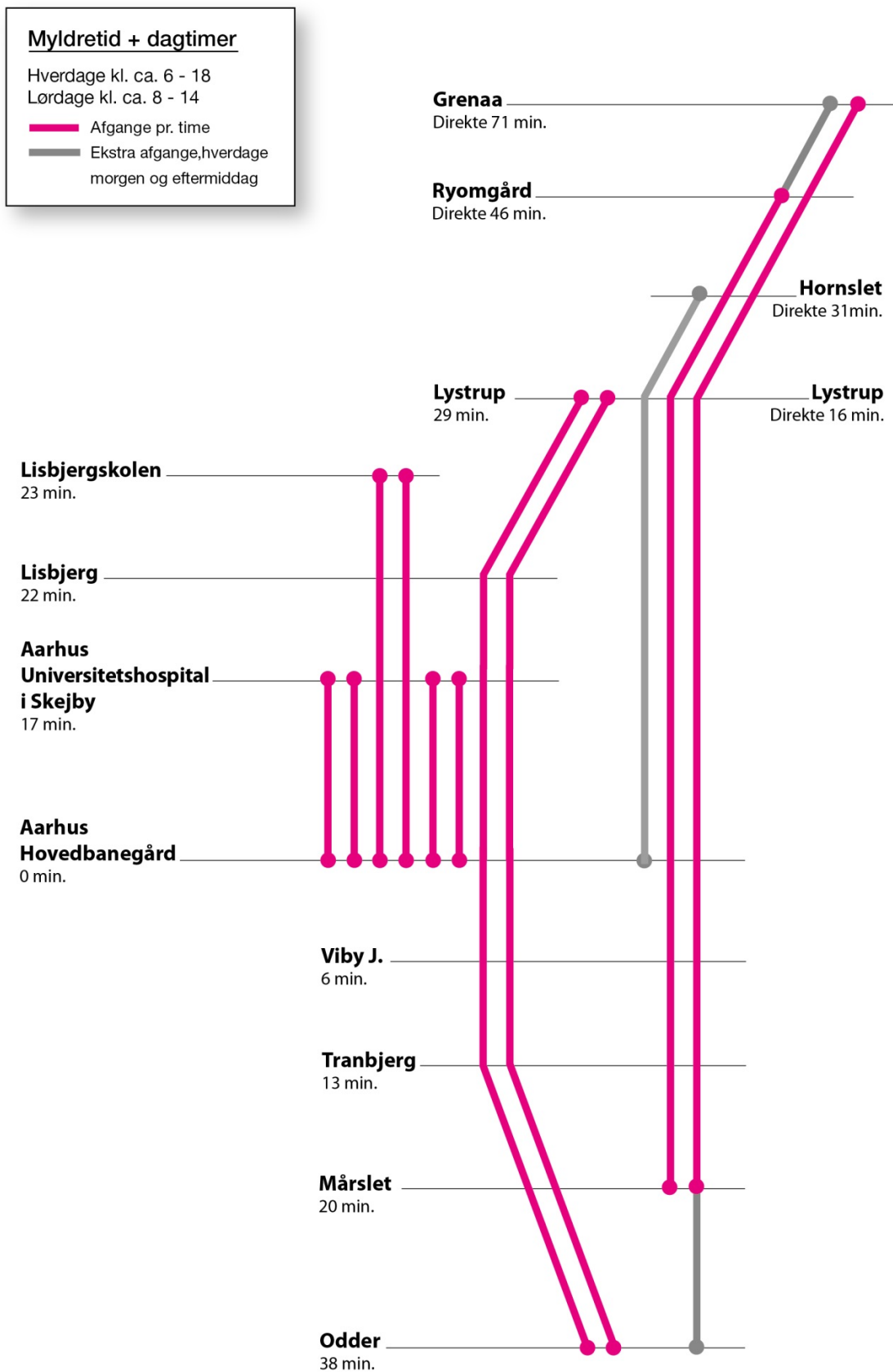
Der arbejdes endvidere for etablering af en krydsningsmulighed ved Vester Strandallé som kan skabe mulighed for at etablere 15 minuttersdrift i myldretiden via Risskov mod Hornslet.

Hvis driftsomfanget på banen skal udvides yderligere, kræver det flere køretøjer og tilpasninger af infrastrukturen på de nuværende banestrækninger.





Den nye strækning over letbanens etape 1

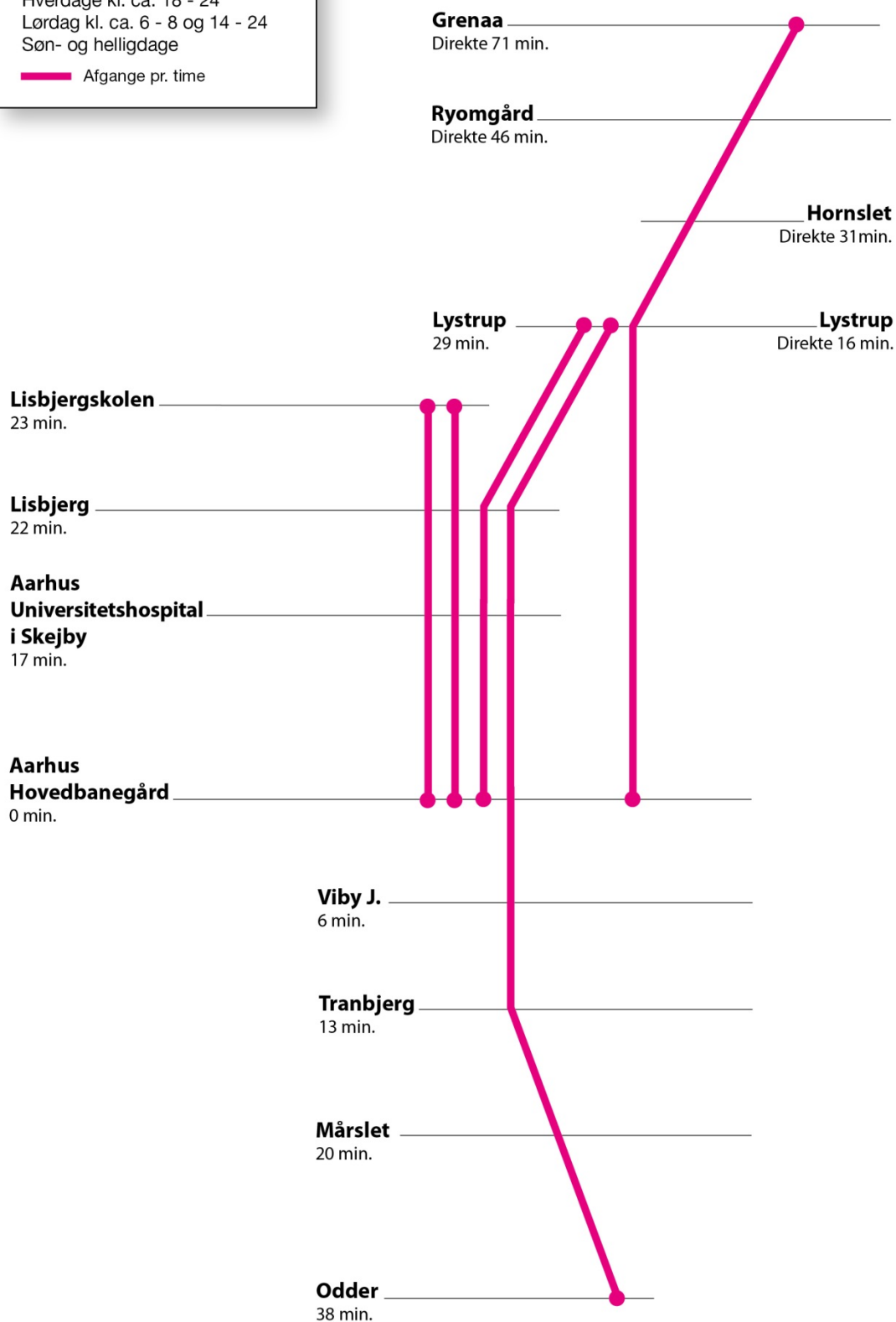


Forventet driftsomfang med letbanen i dagtimer og myldretid

### Aften + søn- og helligdage

Hverdage kl. ca. 18 - 24  
 Lørdag kl. ca. 6 - 8 og 14 - 24  
 Søn- og helligdage

 Afgange pr. time



*Forventet driftsomfang med letbanen om aftenen og på søndage og helligdage*

## PRINCIPPER FOR TRAFIKPLANEN

Pga. det markante driftsomfang, der bliver med letbanen, er der behov for at tilpasse bustrafikken. Det net, som trafikplanen baserer sig på, kan inddeles i tre kategorier – det højklasede net, som letbanedriften er en del af, bybusnettet og det regionale busnet.

Busnettet vil således fortsat bestå af et net af få, enkle og direkte højklasede A-buslinjer (og letbane), som med høj hyppighed, lav rejsetid og mulighed for effektive skift især kører langs de store indfaldsveje og ringvejene. A-buslinjerne suppleres af nogle almindelige bybuslinjer og lokale buslinjer, som skal dække områderne mellem og uden for A-linjerne. Det er således fortsat prioriteret at sikre gode forhold for de store rejsestrømme, mens betjeningen af de små rejsestrømme afstemmes mere efter behovet.

De tre kategorier og de ændringer, der ligger i trafikplanen, er præsenteret nedenfor. Konsekvenser for kunder og ift. bussernes kapacitet og økonomi er beskrevet i det efterfølgende kapitel om konsekvenser og i bilag 1.

### Det højklasede net

Letbanen indgår som grundstammen i det højklasede net. Den betjener nogle af Aarhusområdets største arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner samt en række nye byudviklingsområder såsom Lisbjerg, Nye og delvis Aarhus Ø. Letbanedriften er karakteriseret ved høj frekvens, direkte kørsel, enkelthed og høj rejsehastighed og regularitet.

Udover letbanen indgår de højfrekvente A-buslinjer fortsat som en del af det højklasede net. Principperne for A-buslinjerne er ligesom letbanen høj frekvens, direkte kørsel, enkelthed og høj rejsehastighed, ligesom A-buslinjerne betjener områder med forholdsvis tæt befolkningskoncentration og mange arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner. Det gør sig ligeledes gældende for de fleste A-buslinjer, at de er dobbeltradiale og har afgreninger i udkanten af det sammenhængende byområde, hvor behovet for høj frekvens ikke er lige så stort som inden for ringvejen. I det nuværende busnet ses dette princip fx på linje 1A, der har en afgrening til både Trige og Lystrup.

Ligeledes kan enkelte regionale busruter, rute 100 og 200 betragtes som en del af det højklasede net. Der er her tale om busruter, som er dobbeltradiale og har de samme principper som A-buslinjerne, dog med en lidt lavere frekvens uden for myldretiden og med andre krav i forhold til billettering og indretning. På Grenaavej suppleres rute 100 med de regionale ruter 120 – 123, så der samlet er en betjening der er på niveau med A-buslinjerne.

I det følgende er linjeføringer og frekvenser for det højklasede net beskrevet og ligeledes illustreret på kort og i tabel. De primære forskelle ift. det nuværende net er følgende:

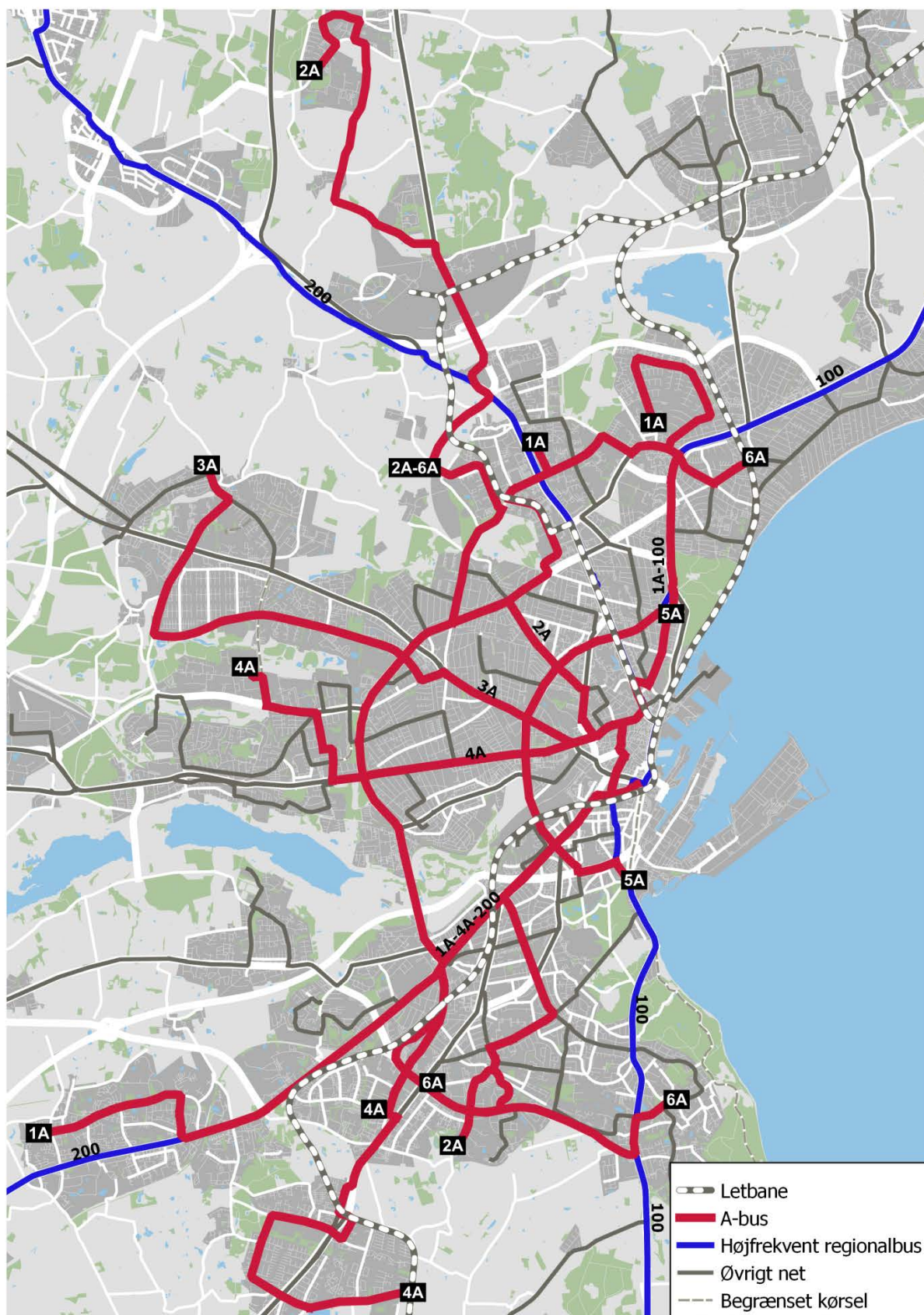
- På banen øges frekvensen, og der skabes forbindelse til Aarhus N direkte fra Odder og ved skift fra Lystrup.
- På strækningen Park Allé/Aarhus H – Skejby(- Lystrup) erstattes linje 1A med letbanen.
- Der oprettes en ny A-buslinje, som betjener Trøjborg og henholdsvis Vejlbj og Skejbyparken, og som bindes sammen med linje 1A til Kolt.
- Trige betjenes af linje 2A i stedet for linje 1A.
- I Tranbjerg øges frekvensen på banen fra 2 til 4 afgang i dagtimerne. Til gengæld reduceres frekvensen på linje 4A, så halvdelen af alle afgang afkortes ved Gunnar Clausens Vej. De to grene på 4A i Tranbjerg ændres til én gren, som både betjener den østlige og vestlige del af byen.
- Frekvensen på linje 6A mellem Skejby og Risskov reduceres, så halvdelen af alle afgang afkortes ved AUH Skejby.
- Grundfrekvensen på rute 100 mellem Odder og Hornslet reduceres i dagtimerne fra 4 til 3 afgang i timen.
- Grundfrekvensen på rute 200 mellem Skanderborg og Hinnerup reduceres i dagtimerne fra 4 til 3 afgang i timen. Ændringen gælder fra juni 2016.

LINJE	STRÆKNING	FREKVENNS		
		Afg./time Myldretid ca. kl. 7-9 + 14-17	Afg./time Øvrige dagtimer + lørdage ca. kl. 9-16	Afg./time Øvrig tid
Letbane – 1	<a href="#">Via Risskov</a>	2	1	1
	Grenaa – Mårslet*	0 = 3-4	1 = 2	0 = 1
	Ryomgård – Mårslet Hornslet – Aarhus H	1-2	0	0
Letbane – 2	<a href="#">Via Skejby</a>	2	2	2
	Lystrup – Odder	2 = 8	2 = 8	2 = 4
	Lisbjergskolen – Aarhus H	4	4	0
	AUH Skejby – Aarhus H			
1A – 1	Kolt – Park Allé – <a href="#">Vejlby</a>	3 = 6	3 = 6	2 = 4
1A – 2	Kolt – Park Allé – <a href="#">Skejbyparken</a>	3	3	2
2A – 1	Holme Syd – Park Allé – AUH Skejby	4 = 6	4 = 6	3 = 4
2A – 2	Holme Syd – Park Allé – AUH Skejby – <a href="#">Trige</a>	2	2	1
3A	Tilst – Park Allé – Rutebilstationen	6	6	4
4A – 1	Brabrand Nord – Park Allé – G. Clausens Vej	4 = 8	3 = 6	2 = 4
4A – 2	Brabrand Nord – Park Allé – G. Clausens Vej – Tranbjerg	4	3	2
5A	Marienlund – Ringgaden – Tangkrogen	8	6	4
6A – 1	Risskov – Ringvejen – Holme	5 = 10	4 = 8	2 = 4
6A – 2	AUH Skejby – Ringvejen – Skåde	5	4	2
100	Odder- Banegårdspladsen – Hornslet	6	3*	2*
200	Hinnerup – Banegårdspladsen – Skanderborg	6	3	2

Mørkeblå markeringer viser, at der foretages ændringer i linjeføring og/eller frekvens.

\*) Lørdage og søndage er der 1 afgang pr. time mellem Banegårdspladsen – Hornslet.

Forventet driftsomfang i det højklasede net



Linjeføringer i det højklassede net

## Bybusnettet

Det højklassede og forholdsvis grovmaskede net suppleres af dobbeltradiale bybuslinjer, som dækker de byområder, hvor det højklassede net ikke dækker. Disse buslinjer er i høj grad planlagt ud fra mere lokale hensyn, ligesom det er prioriteret, at linjerne skal give forbindelse til midtbyen, herunder Banegårdspladsen/Park Allé, uden skift. Hvor direkte og hurtig linjeføring ad de større veje bliver prioriteret for det højklassede net, er dette ikke et krav for de supplerende bybuslinjer. Her accepteres en mere snørklet linjeføring for at sikre en bredere dækning for de kunder, for hvem kort gangafstand er vigtigere end lav rejsetid og høj frekvens.

Udover de ordinære bybuslinjer er der enkelte linjer, som anvendes på bestemte tidspunkter af ugen til betjening af bl.a. uddannelsesinstitutioner og rekreative områder. Busnettet suppleres af flexitur i landområder og mindre bysamfund i kommunen, hvor der ikke er basis for normal busdrift.

I det følgende er linjeføringer og frekvenser for bybusnettet beskrevet og ligeledes illustreret på kort og i tabel. De primære forskelle ift. det nuværende net er følgende:

- På linje 11 reduceres frekvensen fra 4 til 3 afgangene i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage.
- Linje 12 omlægges mellem Egå og universitetet, så den kører via Nordre Strandvej i stedet for Grenåvej.
- På linje 13 reduceres frekvensen fra 3 til 2 afgangene i timen i dagtimerne på hverdage. Linje 13 betjener fortsat Frydenlund, men bindes sammen med den nuværende linje 16 til Holme.
- Linje 13 til Vejlbjerg erstattes af en ny A-buslinje, som kører via Trøjborg.
- Linje 14 reduceres til 2 afgangene i timen i dagtimer, dog med ekstra afgang i myldretiden morgen og eftermiddag på hverdage. Linje 14 betjener fortsat Grøfthøj, men bindes sammen med den nuværende linje 19 til Tilst.
- Linje 14 til Skejbyparken erstattes af en ny A-buslinje, som kører via Trøjborg.
- Linje 16 til Hasle og Christiansbjerg omdannes til en lokallinje, som kører timedrift, og som også betjener Langenæs, Gl. Åby og Toveshøj. Linjen betjener områder, hvor der er ønske om lokal betjening med korte gangafstande. Linjen får nummer 24. (Det påtænkes dog at ændre dette til 22 pga. justeringer af det oprindelige trafikplanforslag.)
- Linje 17 betjener fortsat Studstrup, men bindes sammen med den nuværende linje 20 til Solbjerg.
- Linje 17 til Langenæs erstattes af en ny lokallinje (linje 24).
- Linje 18 betjener fremadrettet Skåde/Moesgaard Museum og Lystrup Øst og får endestation ved Majsmarken i stedet for 1A. Linjen betjener Randersvej, Vorregårds Allé og Vejlbjerg Centervej i stedet for Grenåvej. Der bliver 2 afgangene i timen i dagtimerne på hverdage og i weekender, 3 afgangene i timen i myldretiden på hverdage og 1 afgang i timen om aftenen.
- Linje 19 mellem Park Allé og Mårslet erstattes af linje 16, som fra Kridthøj kører via Jyllands Allé til Park Allé i stedet for Mindeparken. Fra Park Allé kører linjen til Lystrup ad samme linjeføring som den kommende linje 18. I Lystrup fortsætter linjen til Elev delvist som den nuværende linje 18. Der bliver 2 afgangene i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage og 1 afgang i timen øvrig tid. Hver anden afgang til Elev fortsætter til Mejlbjerg.
- Linje 20 til Risskov erstattes af linje 12 mellem Asylvej og Brovej. Åkrogen betjenes ikke længere.
- Linje 21 erstatter linje 35 på strækningen Stavtrup Vest/Blåhøj – Åbo, hvor den kører med samme driftsomfang som i dag. Strækningen Åbo - Brabrand Vest (Helenelyst) busbetjenes ikke længere af linje 35.
- Linje 33 ændrer nummer til linje 25. (Det påtænkes dog at ændre dette til nummer 23 pga. justeringer af det oprindelige trafikplanforslag.)
- Linje 35 betjener fremadrettet kun strækningen Brabrand Vest (Helenelyst) – Langkær Gymnasium.

LINJE	STRÆKNING	FREKVENNS		
		Afg./time Myldretid ca. kl. 7-9 + 14-17	Afg./time Øvrige dagtimer + lørdage ca. kl. 9-16	Afg./time Øvrig tid
11 – 1	Harlev – Park Allé – Stavtrup Nord/Søholm	1 = 3	1 = 3	½ = 2
11 – 2	Harlev – Park Allé – Stavtrup Vest/Blåhøj	2	2	1½
12 – 1	Logistikparken – Park Allé – Hjortshøj	1 = 2	1 = 2	½ = 1
12 – 2	Logistikparken – Park Allé – Hjortshøj – Mejlby	1	1	½
13	Frydenlund – Park Allé – <b>Holme Parkvej</b>	2	2	1
14	Grøftthøj – Park Allé – <b>Tilst Vest</b>	3	2	1
15	Skejby Nord – Park Allé – Brabrand Vest	2	2	1
16 – 1	<b>Mårslet – Park Allé – Elev</b>	1 = 2	1 = 2	½ = 1
16 – 2	<b>Mårslet – Park Allé – Elev – Mejlby</b>	1	1	½
17	Studstrup – Park Allé – <b>Solbjerg</b>	2	2	1
18	Moesgaard Museum – Park Allé – <b>Lystrup Øst</b>	3	2	1
21 (lokallinje)	Stavtrup Vest – Åbo	1	½	½
24 (lokallinje)	<b>Langenæs – Park Allé – Hasle – Langenæs</b>	1	1	0*
25	Rutebilstationen – Aarhus Ø	2	2	1
31	Rutebilstationen – Moesgård Strand**	0	1	1
32	Lystrup – Egå Gymnasium***	1	0	0
35	<b>Brabrand Vest – Langkær Gymnasium***</b>	1	0	0

Mørkeblå markeringer viser, at der foretages ændringer i linjenummer, linjeføring og/eller frekvens.

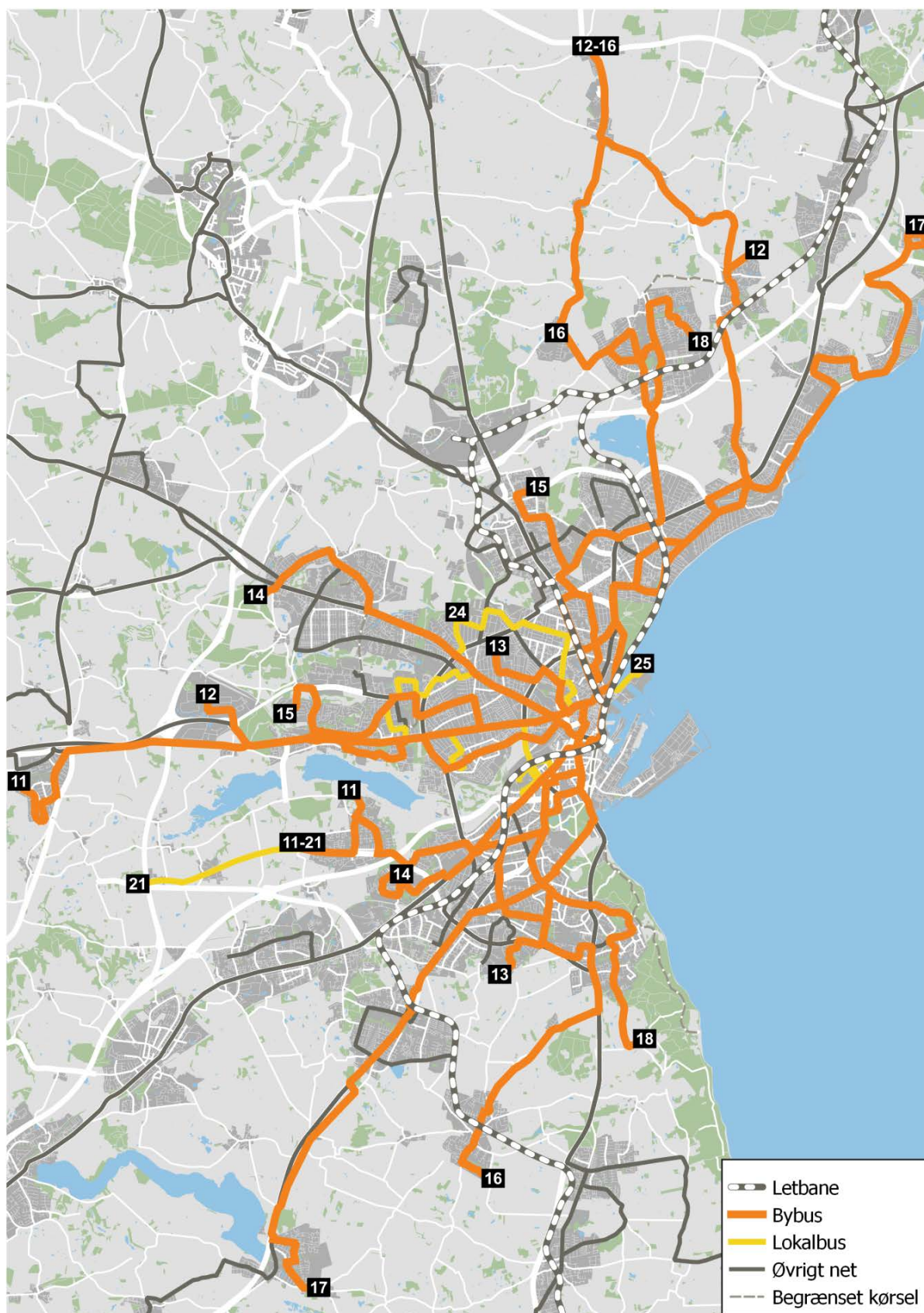
\*) Generelt ingen kørsel morgen, sen eftermiddag og om aftenen. Søndage er der 1 afgang pr. time ca. kl. 11-15.

\*\*\*) Kun afgang i dagtimer i weekender fra marts til september. Afgange i dagtimer alle ugens dage i juli.

\*\*\*\*) Kun skoledage. Afgange tilpasset ringetider.

*Forventet driftsomfang i bybusnettet*





Linjeføringer i bybusnettet

Bybuslinjerne har fået numre ud fra følgende princip:

- Dobbeltradiale linjer med regelmæssig daglig kørsel får 10-numre.
- Lokallinjer med regelmæssig daglig kørsel får 20-numre.
- Lokallinjer med sporadisk kørsel (fx til/fra gymnasier og på bestemte årstider) får 30-numre.

### **Det regionale busnet**

Ud over det højklassede net og bybusnettet består nettet af en række regionale ruter, som betjener både Aarhus og en række oplandsbyer uden for Aarhus Kommune. I modsætning til bybuslinjerne mere direkte og med relativ høj rejsehastighed i Aarhusområdet.

De regionale X-Busser er også en del af det regionale busnet.

Nedenfor er linjeføringer og frekvenser for det regionale busnet vist. Den primære forskel ift. det nuværende net er, at linje 202 afkortes ved Tranbjerg Station. 4 dobbeltture bibeholdes dog til/fra Aarhus Rutebilstation, men fremadrettet via Chr. X's Vej i stedet for Viby Torv.

RUTE*	STRÆKNING	FREKVENNS		
		Afg./time Myldretid ca. kl. 7-9 + 14-17	Afg./time Øvrige dagtimer	Afg./time Aften og weekend
100	Odder- Banegårdspladsen – Hornslet	6	3**	2**
200	Hinnerup – Park Allé – Skanderborg	6	3	1-2
103***	Aarhus – Odder - Hou			
109***	(Hørning -) Aarhus – AUH – Skejby			
111	Aarhus – Sabro – Hinnerup	1	1	1/2
112	Aarhus – Sorring - Silkeborg	1	1	1/3-1/2
113	Aarhus – Galten - Silkeborg	4	1-2	1/2-1
114	Aarhus – Hammel - Viborg	4	1-2	1/2-1
116	Aarhus – Sabro - Galten	1	1	1/2
117	Aarhus – Hadsten - Langå	2	1	1/2
118	Aarhus – Randers	1	1	1
120	Aarhus – Rønde – Kolind – Grenaa			
121	Aarhus – (Løgten –) Rønde - Ryomgård	4	2	1-2
122	Aarhus – Rønde – Grenaa			
123	Aarhus – Rønde – Ebeltoft			
202	(Aarhus –) Tranbjerg – Horsens - Vejle	1	1	1/2
302	(Aarhus -) Beder – Norsminde - Odder	1****	0	0
901X	Aarhus Universitet – Skejby – Galten – Silkeborg V.	0*****	0	0
912X	Aarhus – Skanderborg – Horsens – Billund Lufthavn	1	1	1/2-1
914X	Aarhus – Hammel – Viborg	0*****	0	0*****
918X	Aarhus – Randers – Mariager – Hadsund	4-6	1-3	0*****
952X	Aarhus – Silkeborg – Herning - Ringkøbing	2	1	1/2-1

Mørkeblå markeringer viser, at der foretages ændringer i linjeføring og/eller frekvens.

\*) Linjer med sporadisk kørsel, fx linje 400 og 925X, er ikke medtaget.

\*\*) Lørdage og søndage er der 1 afgang pr. time mellem Banegårdspladsen – Hornslet.

\*\*\*) Linje 103 og 109 er medregnet i frekvensen for henholdsvis linje 100 og 200 under det højklassede net.

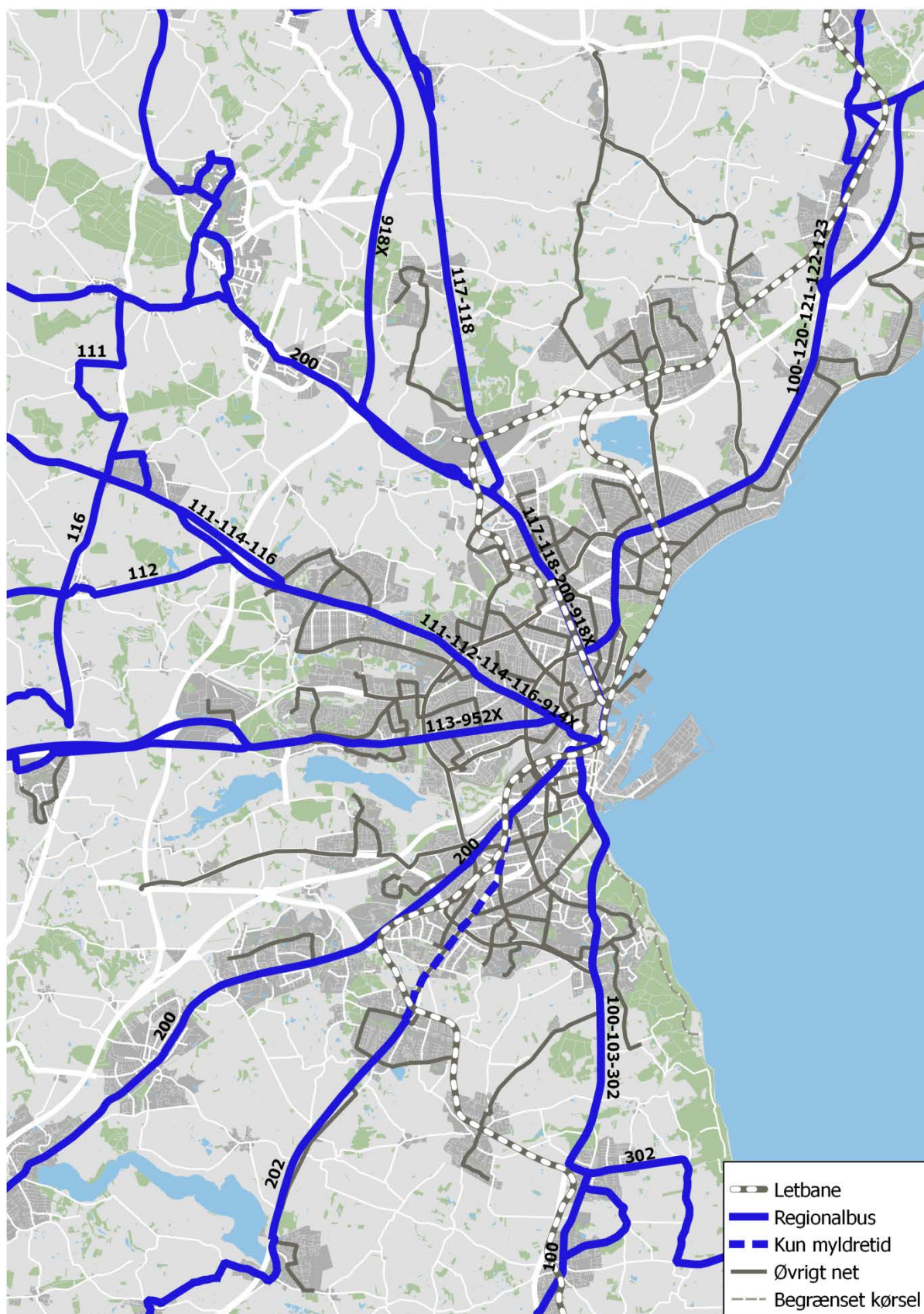
\*\*\*\*) Linje 302 har enkelte eftermiddagsafgange til/fra Aarhus.

\*\*\*\*\*) Linje 901X kører én dobbelttur mandag-fredag.

\*\*\*\*\*) Linje 914X kører én dobbelttur mandag-torsdag samt 3-4 dobbeltture fredag-lørdag-søndag.

\*\*\*\*\*) Linje 918X kører ikke om aftenen. Kører hhv. 3 og 2 dobbeltture Aarhus-Randers lørdag-søndag.

*Forventet driftsomfang i det regionale busnet*



Linjeføringer i det regionale busnet

## **Flextur**

Flextur vil uændret kunne benyttes i Aarhus Kommune og vil være en del af den kollektive trafik i landområder og mindre bysamfund i kommunen, hvor der ikke er basis for normal busdrift. Flextur kører efter bestilling og til lav takst i landområder.

Der er i denne trafikplan ikke lavet en vurdering af det nuværende flextur-koncept, men der vil være mulighed for at gøre dette uafhængigt.

## **KONKRETE ÆNDRINGER**

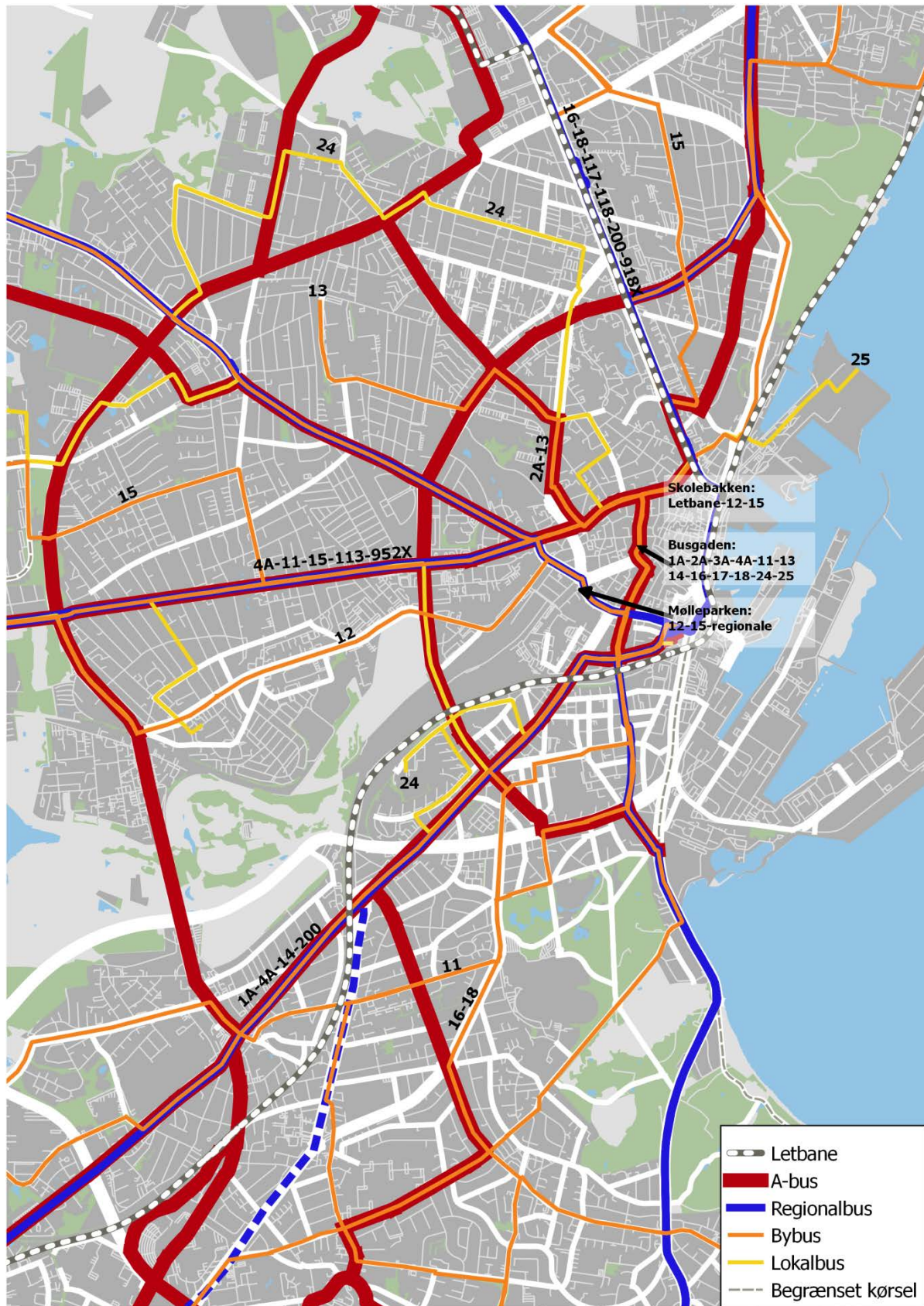
I bilag 1 er de konkrete ændringer og konsekvenser ved trafikplanforslaget beskrevet. Bilaget er delt op efter byområder og omfatter en overordnet beskrivelse af:

- Hovedtræk for det enkelte område
- Nuværende busbetjening
- Nuværende anvendelse af stoppesteder
- Forslag til ændringer i betjening
- Kundemæssige konsekvenser (ift. linjeføring, frekvens og stoppesteder)

I bilag 2 er der vist kort over forslag til de enkelte linjeføringer.

Nedenfor ses et kort over forslag til linjeføringer i den centrale del af Aarhus. Af kortet fremgår følgende:

- A-buslinjerne (ekskl. ringlinjerne) betjener fortsat Busgaden
- De fleste bybuslinjer, som kører på tværs af centrum, betjener Busgaden
- Linje 12 og 15 betjener fortsat Skolebakken og Mølleparken
- De regionale ruter betjener fortsat Skolebakken og Mølleparken
- Letbanen betjener Skolebakken



Linjeføringer igennem centrum af Aarhus

## OMSTIGNINGSFORHOLD

Generelt er der behov for at sikre gode omstigningsmuligheder ved standsningsstederne og større knudepunkter. Dette gælder dog i særlig grad ved Tranbjerg st., hvor der for de kunder, der benytter linje 202 og skal videre til Aarhus med kollektiv trafik, vil være behov for at skifte til letbanen.

Aarhus Kommune har igangsat planlægningen heraf. Det samme gælder for letbanens øvrige standsningssteder inden for Aarhus Kommune. Ved Klokhøjen i Lisbjerg planlægges der ligeledes for etablering af et Parkér og Rejs-anlæg.

I budgetforliget 2016-2019 for Aarhus Kommune er der afsat 20 mio. kr. til etablering af kombinationsrejsefaciliteter og opgradering af standsningssteder. Kombinationsrejseanlæggene er koordineret med trafikplanarbejdet, men behandles særskilt.

Kombinationsrejsefaciliteterne skal bidrage til let og effektiv omstigning mellem cykel, bil, bus og letbane, mens opgradering af standsningsstederne skal bidrage til en øget fleksibilitet og komfort, der kan medvirke til at øge antallet af rejsende med den kollektive trafik.

## OPRETHOLDELSE AF STANDSNINGSSTEDER

Region Midtjylland og Aarhus Kommune har i forbindelse med trafikarbejdet bedt om en samlet vurdering af, hvad en eventuel nedlæggelse af fire standsningssteder på Odderbanen (Kongsvang, Vilhelmsborg, Egelund og Assedrup) i givet fald vil betyde for bustilpasningerne, herunder hvad de regularitetsmæssige og investeringsmæssige konsekvenser af en opretholdelse af standsningsstederne vil være.

Årsagen til, at det har været på tale at lukke de 4 standsningssteder, er, at det vil skabe større robusthed i køreplanen og dermed sikre en bedre regularitet i forbindelse med forsinkelser. De 4 standsningssteder er blandt de mindst benyttede på Odderbanen.

I forbindelse med vurderingen har Midttrafik lavet en rejsemønsterundersøgelse på Odderbanen. Derudover er der lavet køretidssimuleringer for at kunne foretage en vurdering af regulariteten på banen som følge af det øgede driftsomfang på den enkeltsporerede strækning. Dette har særligt haft betydning for vurderingen af Kongsvang St., hvor køretidssimuleringen har kunnet vise, om køreplanen er tilstrækkelig robust på strækningen Aarhus H - Viby, når der etableres 15 minuttersdrift mellem Aarhus H og Mårslet.

På baggrund af dette peges der på følgende:

- Assedrup bevares med behovsstandsning, da den fortsat opretholdes som krydsningsstation, og da der ikke sker ændringer i busbetjeningen. Det foreslås, at der ikke standses med ekstra myldretidstog.
- Egelund nedlægges, da standsningsstedet er svagt benyttet, og da det ligger tæt på et busstoppested, som fortsat betjenes af linje 100/103 med forholdsvis høj frekvens, og som kunderne derved kan henvises til.
- Standsningsstedet ved Vilhelmsborg er svagt benyttet, men der er mulighed for, at det kan benyttes ved større arrangementer på Vilhelmsborg. Der sker ikke ændringer i busbetjeningen. Rejsende fra Odder, Aarhus Centrum, Højbjerg, Beder og Mallings vil fortsat kunne benytte linje 100/103. Til gengæld vil rejsetiden fra Viby og Tranbjerg blive væsentligt øget ved nedlæggelse af standsningsstedet. Det foreslås, at Vilhelmsborg bevares med behovsstandsning, og at der ikke standses med ekstra myldretidstog. Der kan derudover blive tale om at reducere betjeningen i myldretiden.

Dette vurderes at være uproblematisk, da der i høj grad er tale om lejligheds- og fritidsrejser.

- Kongsvang bevares, da de seneste køretidssimuleringer viser, at standsning ved Kongsvang kan fastholdes uden kompenserende investeringer i infrastrukturen.

Rejsetiden på Odderbanen er relativt høj i forhold til Grenaa-banen på grund af et stort antal standsningssteder. Der vil være et betydeligt potentiale for at øge passagertallet ved nedbringelse af rejsetiden.

Muligheden for at reducere rejsetiden på Odderbanen yderligere ved nedlæggelse af relativt tætliggende standsningssteder er derfor ved at blive undersøgt nærmere. Et revideret driftsoplæg med kortere køretider, herunder om det vil kræve yderligere investeringer i infrastrukturen, kan ikke indarbejdes i trafikplanen på et sikkert grundlag på nuværende tidspunkt. Der vil derfor efter trafikplanens vedtagelse være en særskilt proces, hvor der redegøres for mulighederne for nedsættelse af rejsetiden ved nedlæggelse af relativt tætliggende standsningssteder, og hvilke konsekvenser det i givet fald vil have for kunderne og bustrafikken.

Sammen med ovennævnte vurdering af muligheder for nedsættelse af rejsetiden på Odderbanen vil mulighederne for at øge betjeningen af Beder/Malling og Odder til 15 minuttersdrift i myldretiden blive undersøgt.

Der henvises til bilag 3 for yderligere information.



## KONSEKVENSER

I det følgende beskrives, hvilke konsekvenser trafikplanforslaget har ift. kunder, kapacitet i busserne og økonomi.

### BETYDNING FOR KUNDER

Overordnet set vil busnettet i Aarhusområdet fortsat bestå af et højklasset busnet (A-busnettet, to regionale busruter og en ny højklasset letbane) og et bybusnet, som er mere fladedækkende end det højklassede busnet. De konkrete konsekvenser omkring linjeføring og frekvens er opsummeret i nedenstående skema. Konsekvenserne i bybusnettet er opdelt efter områderne nord, syd og vest/midt. Der henvises til bilag 1 for uddybende beskrivelser.

NUVÆRENDE LINJE	ÆNDRINGER	KONSEKVENSER
<b>NORD</b>		
1A (Trige/Lystrup)	Nedlægges på den nordlige radial (både til Trige og til Lystrup). Erstattes af letbanen på strækningen til Lystrup.	Trige betjenes fortsat med bus med direkte forbindelse til centrum, dog med en ændret linjeføring. Lystrup betjenes ikke længere med A-bus, men i stedet med letbane og bybus.
2A (Skejby/Trige)	Forlænges til Trige på 2 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage. Øvrige tidspunkter kun 1 afgang i timen.	Rejsende mellem Trige og centrum får ændret linjeføring. Frekvensen reduceres mellem centrum og Trige. Trige er fortsat betjent med regionale ruter på Randersvej.
6A (Skejby/Risskov)	Afkortes på hver anden afgang ved Skejby på den nordlige radial.	Frekvensen reduceres mellem Skejby og Risskov.
12 (Hjortshøj/Mejlby)	Ændret linjeføring, så linjen betjener Nordre Strandvej og Nordre Ringgade i stedet for Grenåvej og Vejlby Centervej.	Rejsende mellem Hjortshøj og centrum får ændret linjeføring bl.a. i forhold til Risskov Gymnasium.
13 (Vejlby)	Nedlægges på den nordlige gren. Erstattes med ny A-buslinje, som kører via Grenåvej i stedet for Bethesdavej.	Rejsende mellem Vejlby og centrum får ændret linjeføring. To stoppesteder på Vejlby Ringvej mister betjening, hvilket har betydning for i alt 234 daglige brugere af stoppestederne. 69 rejsende henvises til et stoppested, der ligger ca. 400 m væk fra det eksisterende stoppested. De øvrige henvises til stoppesteder, der ligger ca. 150 m væk fra det eksisterende

		stoppested.
14 (Skejbyparken)	Nedlægges på den nordlige gren. Erstatte af ny A-buslinje, som kører via Grenåvej i stedet for Randersvej.	Rejsende mellem Skejbyparken og centrum får ændret linjeføring.
Ny A-buslinje (Vejlby/Skejby)	Ny A-buslinje, der skal betjene Vejlby/Skejby og Trøjborg. Erstatte den tidligere linje 13 og 14 i Vejlby/Skejby. 6 afgang/time i dagtimerne med 3 afgang til henholdsvis Vejlby og Skejby som i dag.	Øget frekvens igennem Trøjborg og mere direkte linjeføring fra Vejlby/Skejbyparken.
17 (Studstrup)	Ændret linjeføring, så linjen kører via Dronning Margrethes Vej i stedet for Tordenskjoldsgade.	Rejsende mellem Studstrup og centrum får ændret linjeføring.
18 (Lystrup Øst/Elev/Mejlby)	Omlægges, så linjen erstatter linje 1A i Lystrup. Linjen betjener således den nordøstlige del af byen i stedet for Elev/Mejlby, som fremadrettet betjenes af linje 16. Lille Elstedvej betjenes i stedet for Per Kjals Vej. Begge linjer betjener ligeledes Vejlby Centervej og Randersvej i stedet for Grenåvej og Nordre Ringgade. Frekvensen på fællesstrækningen i Aarhus N øges fra 3 til 4 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage og fra 4 til 5 afgang i timen i myldretiden på hverdage. Til/fra Elev reduceres frekvensen fra 3-4 til 2 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage, mens frekvensen til/fra Majsmarken reduceres fra 3 til 2 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage.	Rejsende fra henholdsvis Lystrup Øst og Elev får ændret linjeføring og lavere frekvens. 2 stoppesteder på Per Kjals Vej, som i dag benyttes af 132 kunder i alt pr. hverdag, flyttes til Lille Elstedvej ca. 150-200 m fra nuværende placering. 8 stoppesteder i industriområdet mister betjening, hvilket berører 20 rejsende pr. hverdag. De berørte henvises til Hovmarken og Lystrup St. samt stoppesteder på Sønderkovvej, der ligger ca. 100-700 m fra de eksisterende stoppesteder.
20 (Åkrogen)	Nedlægges på den nordlige gren. Erstatte af linje 12 på Nordre Strandvej.	Åkrogen mister betjening på 2 stoppesteder, hvilket berører 139 rejsende pr. hverdag. De berørte henvises til et stoppested, der ligger henholdsvis 340/440 m ca. fra det eksisterende stoppested.
<b>Opsamling</b>	Linje 1A og 20 nedlægges. Vejlby/Skejbyparken betjenes med ny A-buslinje i stedet for linje 13 og 14. Trige betjenes af linje 2A. Frekvensen på linje 2A mellem Skejby og Trige og på linje 6A mellem Risskov og Skejby reduceres. Linje 12 og 18 omlægges i henholdsvis Lystrup og Risskov.	

	Elev og Mejlby betjenes af linje 16 i stedet for linje 18. Frekvensen fra Elev og Lystrup reduceres.	
<b>SYD</b>		
4A (Tranbjerg)	Den østlige gren i Tranbjerg afkortes ved Gunnar Clausens Vej, og den vestlige gren føres via det centrale Tranbjerg og forlænges til Tranbjerg Øst. Der oprettes et nyt stoppested ved Tingskov Allé/Østerby Allé. Frekvensen i Tranbjerg nedsættes til 4 afgang i timen i myldretiden mod den nuværende samlede frekvens på 8 afgang. Frekvensen øges på banen fra 2 til 4 afgang i dagtimerne på hverdage og lørdage.	Tranbjergs østlige og vestlige del bindes sammen med bus. 3 stoppesteder mister betjening, hvilket har betydning for 259 rejsende pr. dag. De berørte henvises til stoppesteder, der ligger mellem 150-400 m ca. fra de eksisterende stoppesteder og letbanen.
14 (Grøfthøj)	Nedsættes i frekvens, så den kører med 2 i stedet for 3 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage, dog med ekstra morgen- og eftermiddagsafgang.	Frekvensen reduceres mellem Grøfthøj og centrum.
18 (Moesgaard Museum)	Frekvensen på linje 18 reduceres til 2-3 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og i weekender og til 1 afgang i timen om aftenen.	Frekvensen reduceres mellem Skåde/Moesgaard Museum og centrum.
19 (Mårslet)	Linje 19 ændrer nummer til linje 16 og kører via Jyllands Allé i stedet for Mindeparken til Park Allé.	Linjeføringen mellem Mårslet og centrum ændres. To stoppesteder på Strandvejen/Spanien mister betjening, hvilket har betydning 92 rejsende pr. dag. De berørte henvises til stoppesteder, der ligger mellem 200-400 m ca. fra de eksisterende stoppesteder.
20/2A (Solbjerg/Holme)	Linje 20 omlægges til den 'gamle linje 1' igennem Holme og ændrer nummer til linje 17. Derudover omlægges linjen til at køre via Tranbjerg Station. Samme frekvens som i dag. Linje 2A deles i Holme, så linjen betjener henholdsvis Bjødstrupvej og Nygårdsvej, dog med samme endestation som i dag på begge grene og samme frekvens som i dag.	Rejsende mellem Solbjerg og centrum får mulighed for at skifte til letbanen og vil samtidig få en hurtigere rejsetid igennem Holme. Linje 2A's linjeføring deles i Holme, så frekvensen reduceres på Bjødstrupvej og hæves på Nygårdsvej.
<b>Opsamling</b>	Linje 19 omlægges og ændrer nummer. Frekvensen på linje 18 nedsættes. Linje 4A's ene gren	

	afkortes ved Gunnar Clausens Vej, og den anden gren betjener både øst og vest samt det centrale i Tranbjerg. Linje 20 betjener Tranbjerg Hovedgade. Frekvensen på linje 14 nedsættes mellem Grøfthøj og centrum.	
<b>VEST/MIDT</b>		
11 (Harlev/Stavtrup)	Nedsættes i frekvens til 3 afgang i timen på begge radialer i dagtimerne på hverdage og lørdage.	Rejsende vil opleve en lavere frekvens mellem centrum og henholdsvis Harlev og Stavtrup.
13 (Frydenlund)	Nedsættes i frekvens til 2 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage.	Frekvensen reduceres mellem Frydenlund og centrum.
16 (Hasle)	Nedlægges på den nordvestlige gren. Erstatte af ny lokallinje, som binder Hasle sammen med Gellerup, Gl. Åby og Langenæs ud over centrum.	Rejsende vil opleve en lavere frekvens mellem Hasle og centrum, men får mulighed for at nå flere lokale rejsemål i den vestlige del af Aarhus uden skift.
17 (Langenæs)	Nedlægges på gren til Langenæs. Erstatte af ny lokallinje, som sammenbinder Langenæs og centrum, samt Hasle, Gellerup, Gl. Åby.	Rejsende vil opleve en lavere frekvens mellem Langenæs og centrum, men får kortere gangafstande samt mulighed for at nå flere lokale rejsemål i den vestlige del af Aarhus uden skift.
19 (Tilst)	Ændrer linjenummer til 14 og øges i frekvens om eftermiddagen på hverdage til 3 afgang i timen.	Rejsende vil opleve en højere frekvens mellem Tilst og centrum.
Ny lokallinje (Hasle – Aarhus C – Langenæs – Gl. Åby – Gellerup – Hasle)	Ny lokallinje med 1 afgang i timen i dagtimerne fra Hasle – Aarhus C – Langenæs – Gl. Åby – Gellerup – Hasle. Erstatte bl.a. dele af linje 16 (i Hasle), den sydlige radial af linje 17 samt dele af linje 12 i Åbyhøj.	En ny lokal forbindelse, som er efterspurgt af borgerne, og som binder lokalområder sammen, der ikke kan betjenes med de nuværende bustilbud.
35 (Ormslev/Logistikparken)	Nedlægges på strækningen Åbo – Helenelyst. Rejsende mellem Helenelyst og Langkær Gymnasium betjenes fortsat af linje 35, imens rejsende mellem Åbo og Stavtrup betjenes af ny linje 21.	7 stoppesteder i landsbysamfund på linje 35 nedlægges, hvilket berører 17 rejsende pr. hverdag. Rejsende til/fra Gl. Harlev, Tåstrup og Lyngby henvises til flextur.
<b>Opsamling</b>	Frekvensen reduceres på linje 11 (begge radialer), og der oprettes en ny lokallinje. Linje 13 nedsættes i frekvens, og linje 35 nedlægges på det meste af strækningen.	

REGIONALE		
202 (Horsens - Aarhus)	Afkortes ved Tranbjerg Station. 4 dobbeltture bibeholdes i myldretiden til/fra Aarhus Rutebilstation via Chr. X's Vej	Rejsende er på de fleste afgang tvunget til skifte ved rejser videre mod Aarhus C. Nordligste del af Chr. X's Vej betjenes i myldretiden.
109/200 (Skanderborg – Hinnerup)	Frekvensen nedsættes til 3 afgang i timen i dagtimerne på hverdage imellem Skanderborg og Hinnerup. I myldretid indsættes ekstrature og dublering svarende til nuværende ressourceomfang.	Rejsende vil opleve laves frekvens uden for myldretiden mellem Aarhus og henholdsvis Skanderborg og Hinnerup.
100/103 (Hornslet – Odder)	Frekvensen nedsættes til 3 afgang i timen i dagtimerne på hverdage imellem Hornslet og Odder. I myldretid indsættes ekstrature og dublering svarende til nuværende ressourceomfang.	Rejsende vil opleve laves frekvens uden for myldretiden mellem Hornslet og Odder.
<b>Opsamling</b>	Frekvensen reduceres på linje 100 og 200, og flere ture på linje 202 afkortes i Tranbjerg.	

*Oversigt over kundemæssige konsekvenser ved trafikplanforslaget*

På følgende side ses et kort over den nuværende anvendelse af stoppesteder i Aarhus. De sorte ringe markerer, hvilke stoppesteder som mister betjening fremadrettet. Som det ses, er det primært stoppesteder med forholdsvis lav anvendelse, som mister betjeningen. Stoppestederne på Strandvejen og Spanien vil fortsat være betjent af linje 31. Stoppestederne på Per Kjals Vej i Lystrup flyttes til Lille Elstedvej og er derfor ikke angivet som nedlagte stoppesteder. I Tranbjerg tilpasses stoppestederne på Tingskov Allé ift. den nedlagte betjening af stoppesteder på Østerby Allé.

I bilag 2 ses en oversigt over stoppesteder, som grundet nedlæggelse af linje 35 mellem Åbo og Helenelyst mister betjening i den vestlige del af Aarhus.



Oversigt over anvendelse af stoppesteder og stoppesteder uden betjening fremadrettet

## BETYDNING FOR KAPACITET OG BELÆGNINGSGRAD

Det er undersøgt, om det foreslåede net vil have en kapacitet, som kan tilgodese den forventede passagemængde. Der er derfor lavet beregninger af den maksimale kapacitet i busserne og den acceptable belægningsgrad på de strækninger, hvor der sker ændringer i linjeføring og/eller frekvens. I beregningerne er det forudsat, at den acceptable maksimale kapacitet svarer til en belægningsgrad, hvor 100 % siddepladser og 60 % ståpladser af den godkendte kapacitet i køretøjerne er udnyttet.

På baggrund af beregningerne og med forudsætningen om fastholdelse af antallet af kunder vurderes det, at kapaciteten generelt er acceptabel. På enkelte linjer kan der dog være behov for at indsætte dubleringsbusser eller busser med større kapacitet. Dette gælder fx linje 6A og 11 i morgenmyldretiden.

I takt med befolkningstilvæksten i Aarhus Kommune kan der dog komme betydelige passagerstigninger i den kollektive trafik. I så fald vil det medføre kapacitetsproblemer, som kan løses ved enten at indsætte ekstra busser og/eller øge frekvensen på letbanen.

## BETYDNING FOR ØKONOMI

I nedenstående skema ses, hvilken betydning trafikplanforslaget har driftsøkonomisk og ift. antal køreplantimer. Der er ligeledes lavet en oversigt over, hvilke fysiske tilpasninger der er nødvendige at etablere, for at trafikplanen kan implementeres.

### Driftsøkonomi

NUVÆRENDE LINJE	ÆNDRING I KØREPLANTIMER
<b>NORD</b>	
1A	-48.000
2A	7.400
6A	-4.700
13	-12.100
14	-10.400
Ny A-buslinje	24.700
18	7.600
20	-9.800
<b>SYD</b>	
2A/20	-900
4A	-4.500
14	-2.200
18/19	-6.200

<b>VEST/MIDT</b>	
11	-4.000
13	-1.600
16	-6.600
17	-2.800
Ny lokallinje	5.800
19	1.800
35	-1.700
<b>I alt bybusser</b>	<b>-68.200</b>

<b>REGIONALE</b>	
109/200	-6.000
202	-2.800
100/103	-6.000
<b>I alt regionale busser</b>	<b>-14.800</b>

<b>SAMLET BUSSE</b>	<b>-83.000</b>
---------------------	----------------

<b>ÆNDRING I ØKONOMI (BRUTTO)</b>	
Bybusser	kr. -57,7 mio.
Regionale busser	kr. -10,1 mio.
<b>Samlet</b>	<b>kr. -67,8 mio.</b>

*Driftsøkonomiske konsekvenser ved trafikplanforslaget*

### **Fysiske tilpasninger**

En forudsætning for implementeringen af trafikplanen er, at der foretages mindre fysiske tilpasninger af anlæg, som ikke finansieres via driftsbudgettet. I bilag 4 er en oversigt over nødvendige og ønskede tilpasninger omkring stoppestedsforhold ifm. implementering af trafikplanforslaget. Der er primært tale om mindre anlæg, samt ændringer af busendestationer og chaufførfaciliteter. Endvidere mulighed for busafkortning ved Tranbjerg st., hvor der vil være tvungent skift mellem bus og letbane.



## **IMPLEMENTERING**

Der er lagt op til, at letbanedriften påbegyndes på den indre strækning mellem Aarhus H og AUH Skejby i maj 2017, dog i et begrænset omfang. På de eksisterende baner forventes letbanen først idriftsat efter sommerferien 2017 og i etaper.

Det vil af forskellige årsager være u hensigtsmæssigt med en indfasning af trafikplanen med 2-3 køreplansskift i løbet af 2017. Derfor foreslås det, at trafikplanen for bussernes vedkommende træder i kraft ved køreplansskiftet i august 2017 ved sommerkøreplanens afslutning, og at der indtil fuld drift med letbanen fortsættes delvist med buserstatningskørsel.

I bilag 5 er indfasningen af trafikplanen beskrevet nærmere.

## Justeringer i Forslag til Kollektiv Trafikplan 2017 for Aarhusområdet

Første udkast til Forslag til Kollektiv Trafikplan 2017 for Aarhusområdet blev efter politisk behandling og Aarhus Byråd og Regionsrådet sendt i høring i januar 2016. På baggrund af de indkomne høringssvar er der foretaget en række justeringer af trafikplanforslaget. Nedenfor ses en oversigt over disse justeringer. Bemærk, at de anførte linjenumre tager udgangspunkt i de kommende numre, når trafikplanen er implementeret.

Område/linje	Oprindeligt forslag	Endeligt forslag
<b>Borum</b>	Borum betjenes alene af rute 112 som for nuværende.	Borum betjenes også af rute 116 uden for myldretiden. Ændringen træder i kraft til K16.
<b>Holme</b>	Hovedforslaget lægger op til, at linje 17 (nuværende linje 20) betjener Nygårdsvej, og at der dermed ingen ændringer er på linje 2A.	Det alternative forslag vælges, hvilket betyder, at linje 17 kører direkte ad Holmevej, så linje 2A dermed får to grene ad henholdsvis Bjødstrupvej/Kalkærparken (med færre afgange) og Nygårdsvej (med flere afgange).
<b>Lystrup - Elev</b>	Linje 16 dækker Lystrup Øst og får endestation ved Majsmarken i stedet for linje 1A. Der kører ikke længere bus igennem Lystrup Industri og på den sydligste del af Sønderkovvej. I stedet for at køre via Grenåvej og Ringgaden som nuværende linje 18 vil linje 16 køre ad Vejlbj Centervej og Randersvej. Antallet af afgange hæves fra 3 til 4 afgange i timen i alle dagtimer på hverdage og lørdage. På andre tidspunkter er der uændret 2 afgange i timen. Nuværende linje 18 nedlægges mellem Lystrup og Elev/Mejlby. Linje 22 kører mellem Lystrup og Elev-Mejlby. Den kører til Lystrup Station, hvor der er mulighed for omstigning til letbanen. Linje 22 fra Mejlby kører ad Lille Elstedvej til stationen. Linje 23 kører mellem Lystrup og Elev. Den kører ad Lystrupvej og Lystrup Centervej til Lystrup Station, hvor der er mulighed for omstigning til letbanen. Der kører ikke længere bus på Per Kjals Vej-Bystævnet. Mellem Elev og Lystrup kører linje	I stedet for tilbringerlinjer mellem Lystrup St. og Elev/Mejlby betjenes strækningen af en bybuslinje, som kører til centrum ligesom i dag. Der vil således fortsat være to bybuslinjer, som betjener Lystrup/Elev/Mejlby og giver direkte forbindelse til centrum. Linje 16 dækker Lystrup Vest-Elev-Mejlby, imens linje 18 betjener Lystrup Øst med endestation ved Majsmarken. Det fastholdes, at der ikke længere kører bus igennem Lystrup Industri og på Per Kjals Vej. I stedet for at køre via Grenåvej og Ringgaden som nuværende linje 18 kører linje 16 og 18 ad Vejlbj Centervej og Randersvej. Det samlede antal afgange mellem centrum og Aarhus N på linje 16 og 18 hæves fra de foreslåede 4 til 5 afgange i timen i myldretiden på hverdage og fra de nuværende 3 til 4 afgange i timen i alle dagtimer på hverdage og lørdage. På andre tidspunkter er der 2-3 afgange i timen. Mod Lystrup Øst fastholdes de nuværende 3 afgange i timen i myldretiden, imens frekvensen i dagtimerne på hverdage og lørdage

	<p>22 og 23 tilsammen 2 gange i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage og 1 gang i timen øvrig tid. Antallet af afgange mellem Elev og Lystrup nedsættes dermed fra 3 til 2 afgange i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage og fra 2 til 1 gang i timen øvrig tid.</p> <p>Linje 22 til Mejlby kører 1 gang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage (øvrig tid kører den hver anden time).</p>	<p>ge sænkes fra de nuværende 3 til 2 afgange i timen. Øvrig tid sænkes frekvensen fra de nuværende og foreslåede 2 til 1-2 afgange i timen. Samlet set nedsættes antallet af afgange mod Lystrup Øst dermed, både ift. den nuværende og den først foreslåede betjening. Antallet af afgange mellem Elev og Lystrup nedsættes fra de nuværende 3 til 2 afgange i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage og fra de nuværende 2 til 1 gang i timen øvrig tid. Frekvensen i det oprindelige forslag fastholdes dermed.</p> <p>Hver anden afgang mod Elev forlænges til Mejlby, så der kører 1 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage (øvrig tid kører den hver anden time).</p>
<b>Skåde - Højbjerg</b>	<p>Mellem Kridthøj og Moesgaard Museum nedsættes antallet af afgange fra 3-4 til 2 afgange i timen i alle dagtimer på hverdage og lørdage og fra 2 til 1 afgang i timen øvrig tid.</p>	<p>Mellem Kridthøj og Moesgaard Museum nedsættes antallet af afgange fra 4 til 3 afgange i timen i myldretiden på hverdage, fra 3 til 2 afgange i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage og fra 2 til 1 afgang i timen øvrig tid. I dagtimerne på søndage fastholdes de nuværende 2 afgange i timen.</p>
<b>Tranbjerg</b>	<p>Linje 4A kører via Tranbjerg Hovedgade, imens linje 17 betjener Torvevænget.</p>	<p>Der byttes om på linje 17 og 4A i Tranbjerg.</p>
<b>Viby</b>	<p>Stoppestedet ved Bygholms Allé/Skanderborgvej betjenes af linje 14, 109 og 200, som alle reduceres i frekvens.</p>	<p>Stoppestedet ved Bygholms Allé/Skanderborgvej betjenes også af linje 1A og 4A.</p>
<b>Rute 202</b>	<p>Rute 202 afkortes ved Tranbjerg Station, hvor der er omstigning til letbanen.</p> <p>På skoledage kører 2 afgangene morgen og 2 afgangene eftermiddag dog til/fra Viby Gymnasium.</p>	<p>Afgangene til Viby Gymnasium fortsætter til Aarhus Rutebilstation via Chr. X's Vej.</p>

## **Emne: Inddrivelse af fordringer – udenretlig proces – fordringer kvalificerer til inddrivelse via SKAT (EFI).**

### **Foranledning:**

Flere og flere statslige eller kommunale institutioner eller selskaber med direkte lovhjemmel til at bruge SKAT for inddrivelse er i dialog med Intrum Justitia med henblik på at gennemføre en udenretlig inkassopros inden kravet oversendes til SKAT (EFI) for tvangsinddrivelse, hvor SKAT foretager lønindeholdelse, udlæg via pantefoged m.v.

Intrum Justitia har i dag flere aftaler med ovennævnte kreditorer, hvor der gennemføres et udenretligt inkassoforløb forinden sagen oversendes til SKAT.

Der ses dog ikke en entydig regulering af spørgsmålet om, hvorvidt statslige eller kommunale selskaber er forpligtet til at alene at anvende SKAT - eller det tillige er muligt at gøre brug af private inkassoselskaber i et forudgående forsøg på udenretlig inddrivelse.

SKAT er rette myndighed for *indenretlig* inddrivelse og *tvangsinddrivelse* af sådanne krav.

Spørgsmålet er herefter om et inkassoselskab kan foretage en udenretlig proces med tillæg af omkostninger, inden sagen overdrages til SKAT (EFI)?

### **Retskilder:**

Gældsinddrivelseslovens Lovbekendtgørelse 2015-01-12 nr. 29 om inddrivelse af gæld til det offentlige foreskriver i § 2, stk. 1 at Skatteministeren er restanceinddrivelsesmyndighed.

Videre følger det af § 2, stk. 3, at ”fordringer overdrages til restanceinddrivelsesmyndigheden, når betalingsfristen er overskredet og sædvanlig rykkerprocedure forgæves er gennemført. Fordringshaveren eller den, der på vegne af fordringshaveren opkræver fordringen, kan dog på skyldnerens anmodning tillade afdragsvis betaling eller henstand med betalingen.”

SKAT har udarbejdet nogle styresignaler omkring inddrivelse af fordringer for kommunalt ejede forsyningsselskaber, hvor det fremgår, at ”Udskilte forsyningsselskaber, der er 100% kommunalt ejet, er forpligtet til at gøre brug af SKAT som restanceinddrivelsesmyndighed i relation til inddrivelsen af fordringer, som tilhører selskaberne. Selskaberne kan således ikke vælge alternativt at foretage inddrivelsen via fogedretten med bistand fra en advokat eller inkassobureau.”

### **Fortolkning:**

SKAT har den unikke mulighed i Danmark, at SKAT ud over udlægsvirksomhed via pantefoged tillige kan gøre lønindeholdelse. SKAT har altså nogle rammer for tvangsinddrivelse, som ikke findes på det regulerede private inkassomarked.

I det lys må det antages, at det er *tvangsinddrivelsen*, som der henvises til, når det bestemmes, at der skal gøres brug af SKAT, og at man ikke kan gøre brug af almindelig udlægsvirksomhed i det fogedretlige system.

Derimod ses der ikke at være et forbud mod at foretage en udenretlig inkassoproces, idet der ligeledes henvises til *"den, der på vegne af fordringshaveren opkræver fordringen"*, hvilket må læses som en accept af ekstern bistand til fordringsopkrævning/inddrivelse.

Ekstern bistand for fordringsopkrævning må formodes at medføre en honoraraftale, hvilket medfører omkostninger for fordringshaveren, som det kun er naturligt, sagligt og relevant, bliver dækket i medfør af rentelovens § 9a.

### **Nærliggende områder til brug for fortolkning:**

Et område nærliggende dette, er private krav, der er tillagt udpantningsret, som dog ikke kan inddrives via SKAT. Det kan fx være visse forsikringskrav.

Herom traf Vestre Landsret den 1. september 2006 (Ufr 2007.49V) den afgørelse, at der ikke ved fremsendelse af et sådan krav til fogedretten kan medtages omkostninger til fremmedinkasso.

Kendelsen blev kommenteret af Formanden for Danske inkassoadvokater, Karsten Müller, der konkluderede, at *"afgørelsen næppe kan tages som udtryk for, at det er i strid med god inkassoskik eller god advokatskik at indlede udenretlig inddrivelse og opkræve taktmæssige omkostninger uanset at kravet er tillagt udpantningsret."*

Det er nærliggende at antage samme konklusion på krav fra det offentlige.

### **Konklusion:**

Idet der (endnu) ikke fra lovgivers side ses et forbud mod brug af et privat inkassoselskab i et udenretligt inddrivelsesforsøg, findes det lovmedholdeligt at lade et privat inkassoselskab foretage en sådan proces.

Der er lagt vægt på det manglende forbud herom, samt det forhold, at SKAT anerkender, at andre kan foretage opkrævning på vegne af fordringshaver. Hertil kommer den direkte henvisning til, at det er *"inddrivelse via fogedretten"*, som ikke må bruges som alternativ til SKAT.

Det er netop SKATs unikke tvangsinddrivelsesmuligheder, der gør brugen af SKAT fordelagtig – og altså obligatorisk for statslige og kommunale institutioner. Hvorimod spørgsmålet om, hvorvidt man ønsker en udenretlig inddrivelsesproces via et privat inkassoselskab forinden oversendelsen til SKAT, må være Kreditors frie valg.

Spørgsmålet om – og fornuften i at gøre brug af et privat inkassoselskab forinden oversendelsen til SKAT er yderligere aktualiseret af problemerne med SKATs inddrivelsessystem, EFIs fejl og manglende eksekvering af effektiv inddrivelse, hvilket har medført et langt mindre inddrivelsesniveau end forventet for de statslige og kommunale institutioner.

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
19. oktober 2016	1-7-3-15	Ole Sørensen	os@midttrafik.dk	8740 8255

## Tilpasning af teletaxaordningen i forbindelse med erstatningskørsel på nærbanen

Der foreligger nu en opgørelse for september måned 2016 over brugen af den teletaxaordning, der er indført i forbindelse med ophør af togdrift på Odderbanen og Grenaa-banen.

Der er i september gennemført 1.360 ture med i alt 1.630 passagerer. De 376 ture er fra Park Alle, og de 345 er til Park Alle. Dvs., at 721 ture - svarende til godt halvdelen - er til/fra Park Allé. Der er i alt 28 rejser, hvor der er et hjælpemiddel med.

Der har været følgende formål med teletaxaordningen

1. at supplere buserstatningen på strækningen med henblik på at holde på de hidtidige kunder på nærbanen,
2. at dække rejserelationer, som er relativ dårligt/tidskrævende dækket i erstatningskørslen eller med ordinære busser,
3. at give brugere, som hidtil har haft behov for den niveaufri indstigning i togene og handicapassistance, et tilbud frem til driftsstart på letbanen.

Muligheden for at rejse til Park Allé var især tiltænkt sidstnævnte formål, så hidtidige brugere af tog og handicapassistance kunne komme til Aarhus C og evt. herfra videre med tog.

Gennemgangen af de konkrete rejser til/fra Park Allé viser, at et meget stort antal ture foretages til/fra destinationer, hvor der er gode busforbindelser. Eksempelvis er der 145 rejser i september mellem Grenaa (postnummer 8500) og Park Allé. Disse rejser koster op til 800 kr., og de er samtidig dækket af en erstatningsbus, som har tilnærmelsesvis samme rejsetid som toget. Som nævnt er der kun få ture, hvor der er et hjælpemiddel med.

Opretholdelse af et generelt tilbud om teletaxakørsel til Aarhus C, som i meget høj grad anvendes af kunder, som har gode alternativer i erstatningskørslen og med de ordinære ruter, må anses for uholdbar at opretholde.

Det foreslås derfor, at stoppestedet ved Agnete og Havmanden på Park Allé nedlægges – dog således, at der kan køres til og fra stoppestedet, såfremt kunden har et ganghandicap og har et af følgende hjælpemidler med på turen: Rollator, Kørestol, El kørestol eller Crosser.

Bestillinger af kørsel til Park Allé med kunder med hjælpemidler, bliver en manuel proces i Flex, men der forventes kun få bestillinger.

I forbindelse med ændringerne skal der ud over den information, der skal ud til offentligheden, udarbejdes informationsmateriale til de medarbejdere i Flex, der har kundekontakten ved bestillinger. Det må forventes

tes, at kunderne vil opleve ændringen som en markant forringelse, og derfor er det afgørende at medarbejderne i Flex er klædt godt på til at informerer og vejlede kunderne i alternative løsninger. Dvs., at der i vejledningen til medarbejderne indgår information om busruter fra og til byerne langs nærbanen.

Det foreslås, at ændringen indføres, så den gælder fra mandag fra 7. november 2016. I forhold til information af kunder foreslås det, at der udsendes en pressemeddelelse om ændringen, og at ændringen samtidig fremgår af de relevante sider på Midttrafik.dk.

Der foretages samtidig med udsendelse af pressemeddelelse en opringning til kunder, som har bestilt fast kørsel dagligt eller ugentligt til og fra Park Allé m.h.p. at orientere om, at turene afbestilles. For hver af de faste kørsler skal den medarbejder, der foretager opringningen, anwise alternativ mulighed med bus. Det skønnes, at det drejer sig om maksimalt 40 kunder.

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
4. august 2016	1-7-3-15	Ole Sørensen	os@midttrafik.dk	20 51 70 46

## Forslag til kommissorium for udarbejdelse af Trafikplan Djursland 2018

### Baggrund

Aarhus Letbane forventes at starte driften på Grenaa-banen i oktober 2017. Der vil herefter gå en periode, før letbanen er i fuld drift på Grenaa-banen. Den fulde drift indebærer i forhold til i dag:

- Udvidelse til halvtimedrift mellem Hornslet og Ryomgård i dagtimerne på hverdage
- Udvidelse til halvtimedrift til Grenaa i myldretid på hverdage
- 15 minutters drift til Hornslet i myldretid via Risskov
- Mulighed for at skifte til tog til Skejby i Lystrup
- Nye standsningssteder ved Hessel i Grenaa og i Thorsager

Region Midtjylland forventer, at flere af de nuværende kunder på de regionale busruter fremover vil vælge at benytte letbanen. Dette indebærer et behov for justeringer af den nuværende regionale busstrafik på Djursland. Når banetrafikken udvides, vil omkostningerne til busdriften skulle reduceres.

Det er samtidig regionens opfattelse, at det regionale busnet i forhold til andre dele af regionen er mere udbredt på Djursland.

Djurslandskommunerne har i samarbejde med Midttrafik og Region Midtjylland udarbejdet en mobilitetsstrategi, hvor et væsentligt element er at udnytte de potentialer, der er i letbanen for at styrke mobiliteten, erhvervsudviklingen og forbedre mulighederne for at pendle mellem Aarhus og Djursland. I Djurs Mobilitetsstrategi er der udpeget knudepunkter for den kollektive trafik, hvor der skal skabes gode forhold for omstigninger og kombinationsrejser.

I mobilitetsstrategien er der ud over letbanekorridoren udpeget regionale trafikkorridorer, hvor den kollektive trafik ønskes styrket. Uden for dette kollektive hovednet er målsætningen, at den kollektive trafik skal give bred adgang til service, indkøb og uddannelse. Ressourcerne skal bruges bedst muligt ved at optimere flexture, skolebusser, lokale ruter og de regionale busser som ét sammenhængende tilbud for borgerne. Det er kommunernes opfattelse, at trafikplanen ikke nødvendigvis medfører reduktioner i den kollektive trafik, men at det nærmere handler om at optimere og effektivisere nettet. Dette vil være i tråd med mobilitetsstrategiens målsætning om at få flere kunder i den kollektive trafik.

### Formål

Formålet med udarbejdelse af Trafikplan Djursland 2018 kan sammenfattes i følgende hovedpunkter.

1. Der skal opnås maksimalt udbytte af investeringerne i letbanen og letbanedriften ved tilpasning af busdriften og sammenhængen mellem letbanen og busdriften.



2. Trafikplanen skal understøtte Djurs Mobilitetsstrategiens tanker om korridorer og knudepunkter for den overordnede kollektive trafik og kombinationsrejser.
3. De samlede ressourcer skal bruges bedst muligt på tværs af letbane, regionale busser lokale ruter, flexture, skolebusser og skabe ét sammenhængende tilbud for borgerne.

## Overordnet arbejdsprogram

Løsning af opgaven falder naturligt i to tempi:

1. Fastlæggelse af det overordnede trafiknet bestående af Letbanen, de regionale korridorer, der forbinder Djursland med Randers og Aarhus,. Det tilstræbes, at det overordnede net har en betjeningsstandard, der matcher letbanens i forhold til fast timedrift og driftsperiode.

Dette net skaber samtidig forbindelser mellem nogle af de største bysamfund på Djursland, og det er dette overordnede net resten af trafikken skal planlægges op imod.

2. På baggrund af fastlæggelse af det overordnede net, og den betjening, der herved opnås af strækninger og knudepunkter samt analyser af brugen af de nuværende tilbud og transportbehov på Djursland, udarbejdes et forslag til betjening med supplerende regionale ruter, lokale ruter, flextur/teletaxi og skolebusser, bl.a. som fødelinjer til hovednettet.

Overvejelser om nye tilbud i form af teletaxi og andre innovative former for kollektiv trafik skal indgå i løsningerne. Region Midtjylland har udtrykt villighed til at deltage i sådanne projekter.

## Analyser

### • Nuværende brug af tilbuddene

I løbet af 2. halvår 2016 indsamles data om nuværende brug af alle tilbud. Brugen af de nuværende ruter præsenteres på grafer. Alle ruter inkl. skoleruter optegnes på kort m.h.p. at få det fulde overblik over det samlede tilbud. Passagertal på stoppesteder tegnes på kort.

Rutenettet tegnes på kort sammen med byer kategoriseret efter størrelse og væsentlige rejsemål (skole, store virksomheder, institutioner m.m.)

### • Samlet rejsemønster på Djursland og prognoser for udviklingen

Ved hjælp af data fra transportvaneundersøgelsen, som evt. skal suppleres med et antal nye interviews (og evt. landstrafikmodellen) kortlægges de nuværende rejsemønstre på Djursland. D.v.s. brug af bil, kollektiv trafik m.m. i forskellige rejserelationer og der udarbejdes en prognose for udviklingen i trafikken baseret på demografiske fremskrivninger og forventninger til vækst i pendling m.v.

## Økonomi

Midttrafik er hovedansvarlig for løsning af opgaven, men i forbindelse med dele af analyserne og ovennævnte opgave 2 vil det fagligt og ressourcemæssigt være hensigtsmæssigt at anvende ekstern assistance. Dette kan ske ved, at Midttrafik udbyder under SKI aftalen.

Der anslås en ramme for ekstern assistance til planlægningsopgaven på 400.000 kr. Det foreslås, at Region Midtjylland finansierer 50 % og Norddjurs og Syddjurs Kommune hver 25 % af den anslåede ramme.

Det skal overvejes, om der i tillæg hertil er mulighed for at søge om puljemidler ifm. udmøntning af trafikplanen.

## Organisering

Der etableres en styregruppe og en arbejdsgruppe med deltagelse af parterne, Region Midtjylland, Nord- og Syddjurs Kommune og Midttrafik. Arbejdet med trafikplanen forankres hos

Midttrafik, som er ansvarlig for projektledelsen, herunder aftaler omkring ekstern bistand. Projektgruppen består af én eller to repræsentanter fra henholdsvis Region Midtjylland, Syddjurs og Norddjurs Kommune samt en projektleder og projektdeltagere fra Midttrafik. Projektgruppen refererer til en styregruppe, som består af en repræsentant fra hver af parterne på direktørniveau.

## Tidsplan

Trafikplanen forventes først iværksat fuldt ud ved køreplansskiftet i 2018. Det skal afklares nærmere, om der skal gennemføres et ekstraordinært køreplansskifte først i 2018, når der er en nærmere plan for omlægninger og en endelig plan for idriftsættelse af letbanen.

Principperne for trafikplanen skal godkendes politisk af parterne senest september 2017, for så vidt angår de ændringer, der iværksættes ved køreplansskiftet i 2018. Hvis der skal iværksættes større ændringer inden da, kan det blive nødvendigt at fremrykke godkendelsen.

I processen lægges vægt på inddragelse af borgere, brugere, institutioner m.v. - jvf. mobilitetsstrategien. Dette kan ske via høring, inddragelse af distriktsråd m.v.

Arbejdet med dataindsamling og analyser starter i september 2016 og afsluttes i 2. halvår 2016. Parallelt hermed udarbejdes oplæg til det overordnede trafiknet, hvorefter arbejdet med det øvrige net igangsættes.

Opstarten på projektet forventes at blive godkendt politisk efter sommerferien 2016.

Overordnet tidsplan for kollektiv trafikplan Djursland 2018	2016				2017				2018			
	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.
Politisk behandling af kommissorium for trafikplanarbejdet												
Analyser og afklaring af principper for serviceniveau, konsekvenser for kunder, driftsøkonomi mm.												
Gennemførelse af tiltag vedr. borgerinddragelse												
Udarbejdelse af første udkast til trafikplan												
Politisk behandling af første udkast til trafikplan												
Forberedelse af høring af trafikplanforslag												
Gennemførelse af høring af trafikplanforslag samt opfølgning												
Justering af trafikplanforslag												
Politisk behandling af endeligt trafikplanforslag												
Ordinær køreplanproces												
Køreplansskifte og efterfølgende løbende justeringer af ruter												→

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
28. september 2016		Ole Sørensen	os@midttrafik.dk	20 51 70 46

## Forslag til kommissorium for arbejdet med fordeling af regional- og lokalruter i Horsens/Hedensted

### Baggrund

I forbindelse med en opdrift i regionens budget til kollektiv trafik over de seneste år har Region Midtjylland anmodet Midttrafik om at iværksætte et arbejde, hvor det regionale rutenet vurderes i forhold til rutenettets løsning af henholdsvis regionale og lokale opgaver. Dvs. i hvor høj grad de nuværende ruter eller rutestrækninger løser regionale opgaver i form af mellemkommunal trafik, og i hvilken grad der er tale om lokal trafik inden for kommunegrænserne.

Regionen ønsker at få fastlagt ensartede principper gældende for hele regionen for, hvilke opgaver det regionale rutenet skal løse.

Det regionale rutenet og serviceniveauet på dette er en væsentlig forudsætning for kommunernes planlægning af kollektiv trafik. Udviklingen i og fastlæggelsen af det regionale rutenet vil derfor være en central del af Midttrafiks trafikplan 2018 -21. Trafikplanen har i henhold til lov om trafikskaber bl.a. netop til opgave at fastlægge rammerne for kommunernes lokal- og bybustrafik.

Midttrafiks Trafikplan skal udarbejdes frem til oktober 2017. Der er aftalt en proces for udarbejdelse af planen med kommunerne og Region Midtjylland.

Parallelt hermed og som et led i dette arbejde har Region Midtjylland et ønske om at se nærmere på fordelingen mellem regional- og lokal trafik i den østlige del af regionen med et særligt fokus på Djursland og Horsens-/ Hedenstedområdet. Det regionale busnet er, efter de justeringer af rutenettet, der er gennemført siden 2010, relativt udbredt i disse områder i forhold til andre dele af regionen.

Det er Region Midtjyllands ønske, at de berørte kommuner inddrages i dette arbejde, og at en evt. ændret fordeling kan træde i kraft til køreplansskifte i 2018 og dermed også i budgetterne for 2018.

### Formål

Formålet med arbejdet kan opdeles i to faser:

1. Afklare rammerne for en justering af forholdet mellem lokal- og regionalruter i Horsens-/ Hedenstedområdet med bestillerne, Region Midtjylland og Horsens og Hedensted Kommuner

2. Afhængig af ovennævnte rammer, fastlæggelse af processen for udarbejdelse af en samlet plan for lokal- og regionalruter i området.

## **Organisering**

Der etableres i første omgang en styregruppe med deltagelse af parterne, Region Midtjylland, Horsens og Hedensted Kommuner Midttrafik, som består af en repræsentant fra hver af parterne på chef-/direktørniveau.

## **Overordnet arbejdsprogram og tidsplan**

I fase 1 udarbejder Midttrafik en analyse af rejsemønstrene på de regionale ruter i Horsens-/Hedenstedområdet. Analysen omfatter:

- Beskrivelse af de enkelte regionale ruters opgaver, herunder mellemkommunal transport af unge til ungdomsuddannelser.
- Beskrivelse af brugen af de enkelte ruter på baggrund af tælledata fra 2015. Så vidt muligt indhentes data for parallel togtrafik.
- Rejsemønstrene på de enkelte ruter analyseres ved hjælp af tælledata fra 2015 og rejsekorndata. Andelen og antallet af lokale rejser (indenfor kommunerne) og regionale rejser (over kommunegrænserne) opgøres for hver enkelt af de regionale ruter.

Analysen færdiggøres i november 2016 og forelægges styregruppen ultimo november m.h.p. at bestillerne fastlægger rammerne for det videre arbejde. Dvs.:

- I hvilket omfang fastholder Region Midtjylland, at ruter/strækninger overgår som lokalruter/strækninger og hermed til kommunal finansiering
- Alternativt, reduktion af serviceniveauet på regionale ruter og evt. kommunalt tilkøb af ture.

Det videre arbejde i fase 2 afhænger i høj grad af disse rammer. Hvis et betydeligt antal ruter, strækninger eller ture skal overgå til kommunal finansiering, må det forventes, at der bliver behov for at se på den samlede kommunale kørsel.

Afhængig af rammerne for det videre arbejde etableres en arbejdsgruppe med deltagelse af bestillerne og Midttrafik, som frem til februar 2017 udarbejder forslag til en plan for lokal- og regional trafik i området fra køreplansskiftet i 2018. Forslaget forelægges styregruppen ultimo februar 2017 m.h.p., at det i foråret 2017 kan indgå i bestillerens forberedelse af budgetlægningen for 2018.