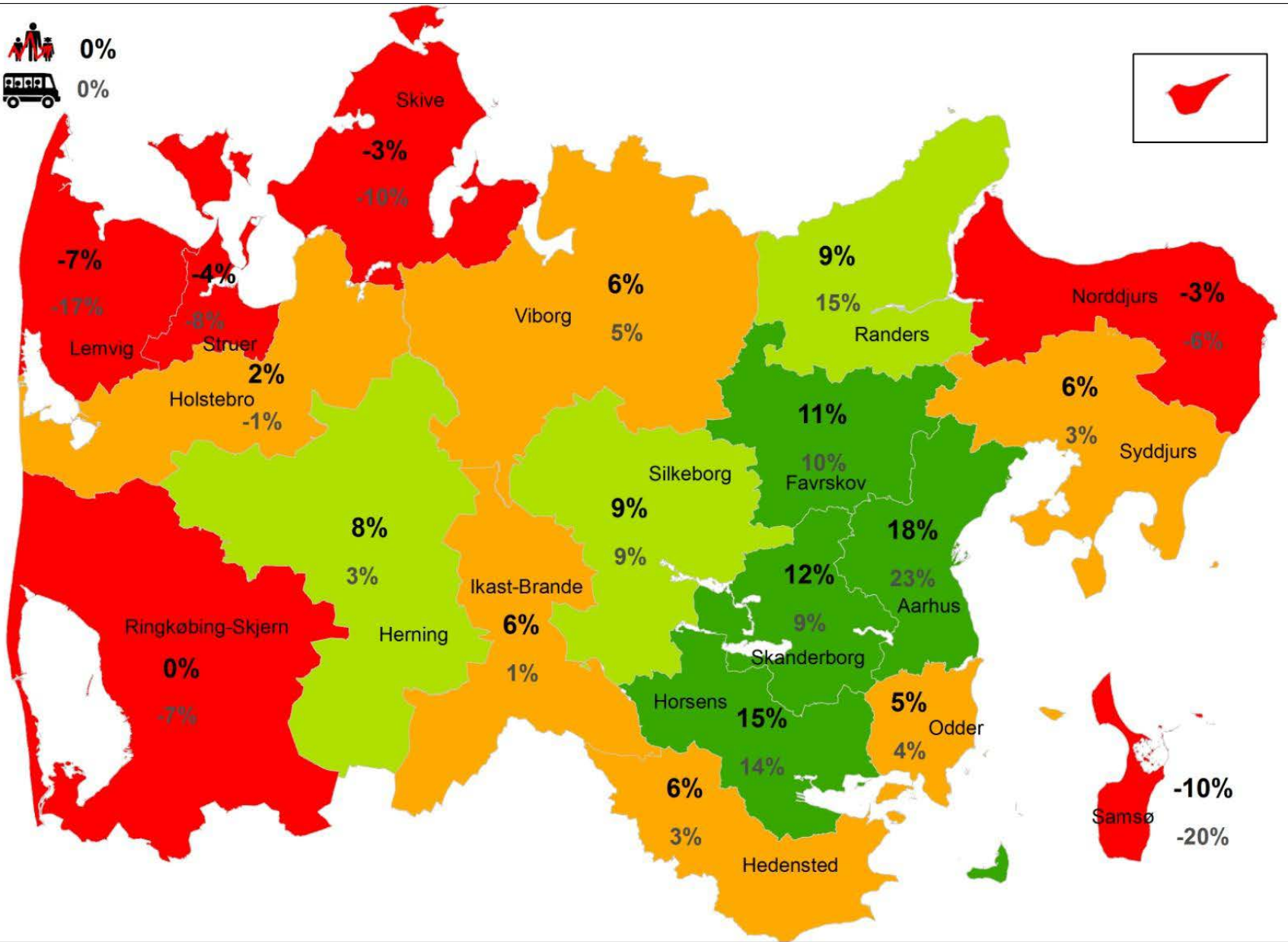


UDFORDRINGER ØKONOMI

- Region Midtjylland ønsker at fastholde en maksimal ramme på ca 51 % af Regional Udviklings budget
- Øgede udgifter bus-tog samarbejde (flere passagerer i tog)
- Øgede omkostninger rejsekort
- Fortsat nogen usikkerhed om letbaneøkonomi

	Tilskud til kollektiv trafik	Regional Udvikling i alt	Kollektiv trafiks andel
Region Hovedstaden	420	952	44%
Region Sjælland	363	567	64%
Region Syddanmark	212	538	39%
Region Midtjylland	314	620	51%
Region Nordjylland	167	322	52%
Hovedtotal	1.476	2.999	49%

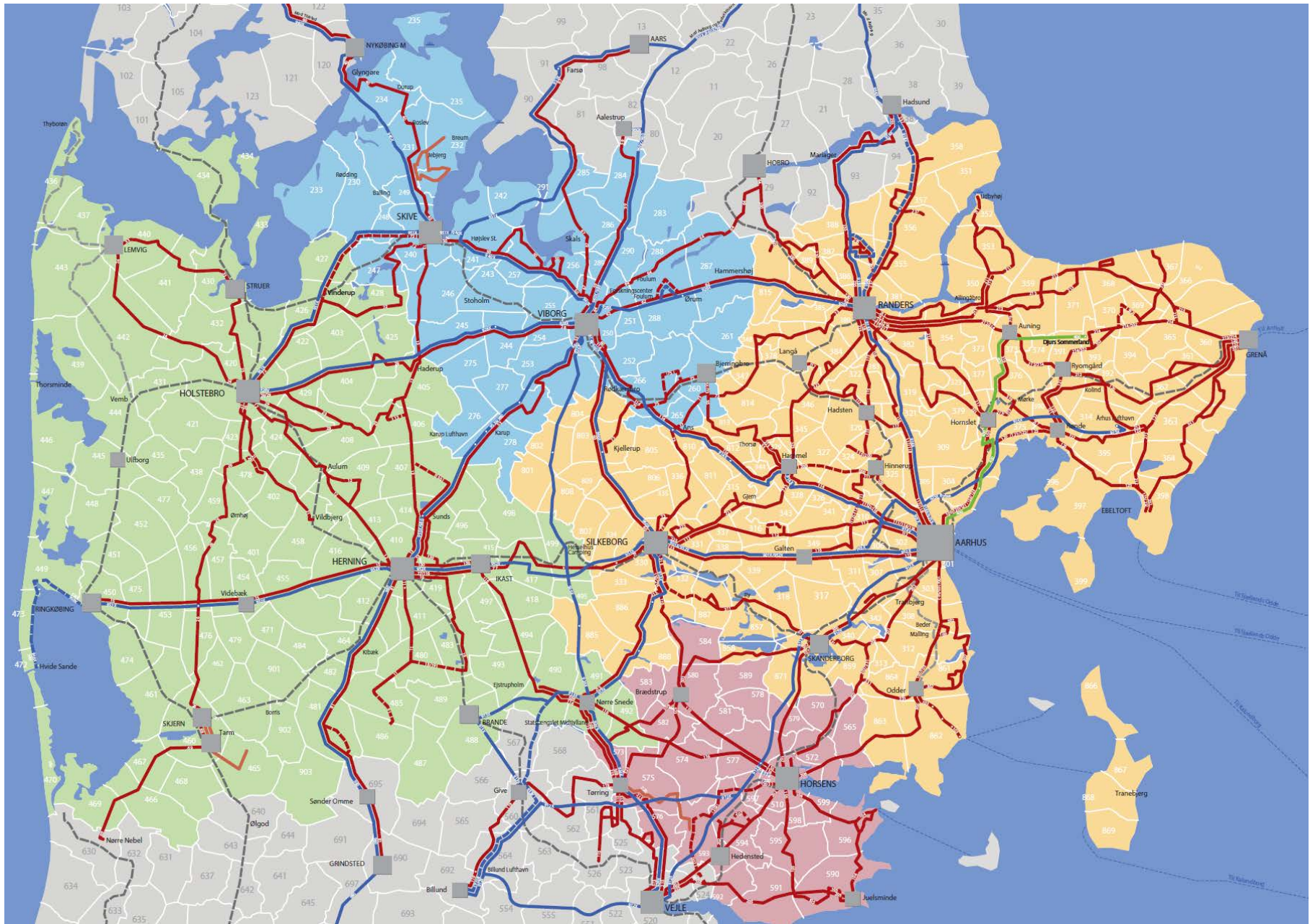
UDFORDRINGER/MULIGHEDER DEMOGRAFI



STØRRE RÅDERUM TIL UDVIKLING AF DEN REGIONALE TRAFIK?

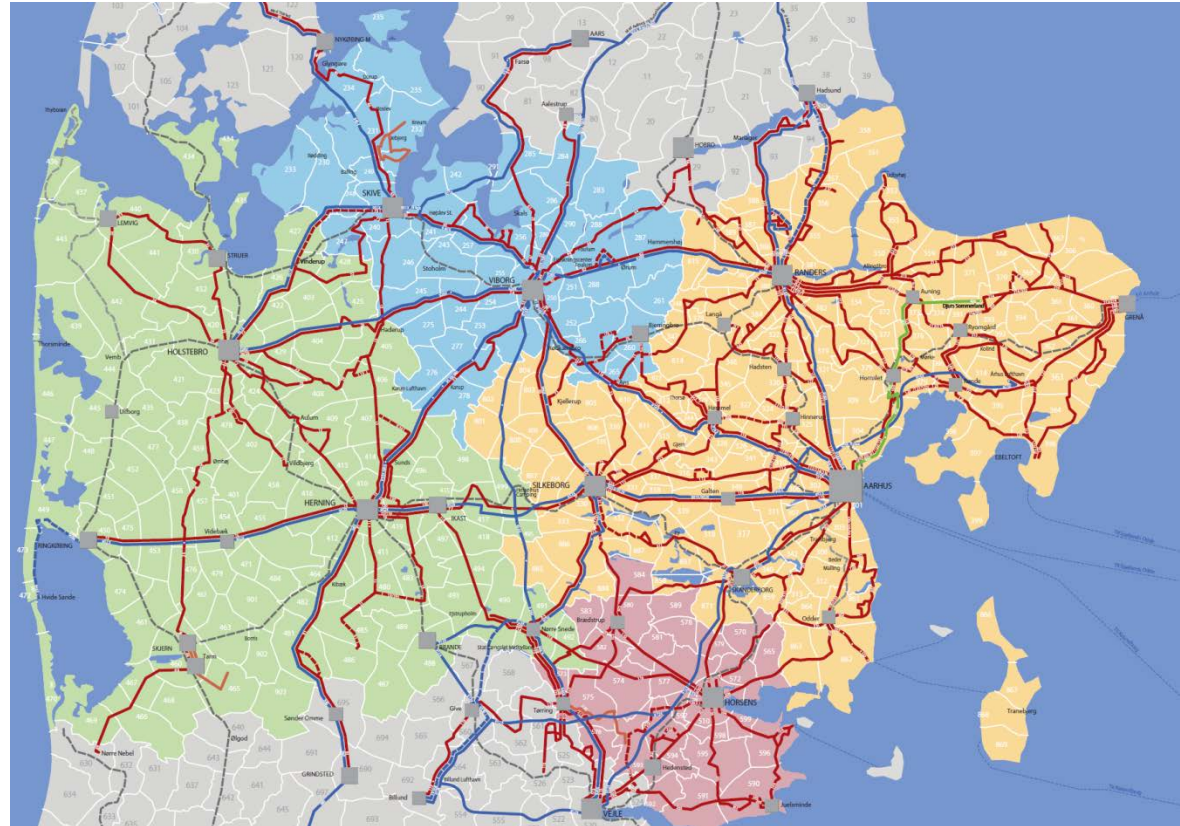
- Vi har et Østjylland, hvor det er afgørende for mobilitet og trængsel, at vi får en højere andel i den kollektive trafik = løbende behov for at øge og forbedre det kollektive trafikudbud.
- Vi har store område, hvor vi må forvente en tilbagegang i passagertal og indtægter, men hvor nedrosling af den kollektive trafik ses som en stærk trussel mod lokalsamfundene og især *de unges muligheder for et aktivt ungdomsliv*.
- = Risiko for at kvaliteten reduceres over en bred kam
- Kan der skabes en anden balance, hvor regionen opprioriterer et mere overordnet net mod at kommunerne tager et større ansvar for mindre og mere lokale rejsebehov?

NUVÆRENDE REGIONALE RUTENET



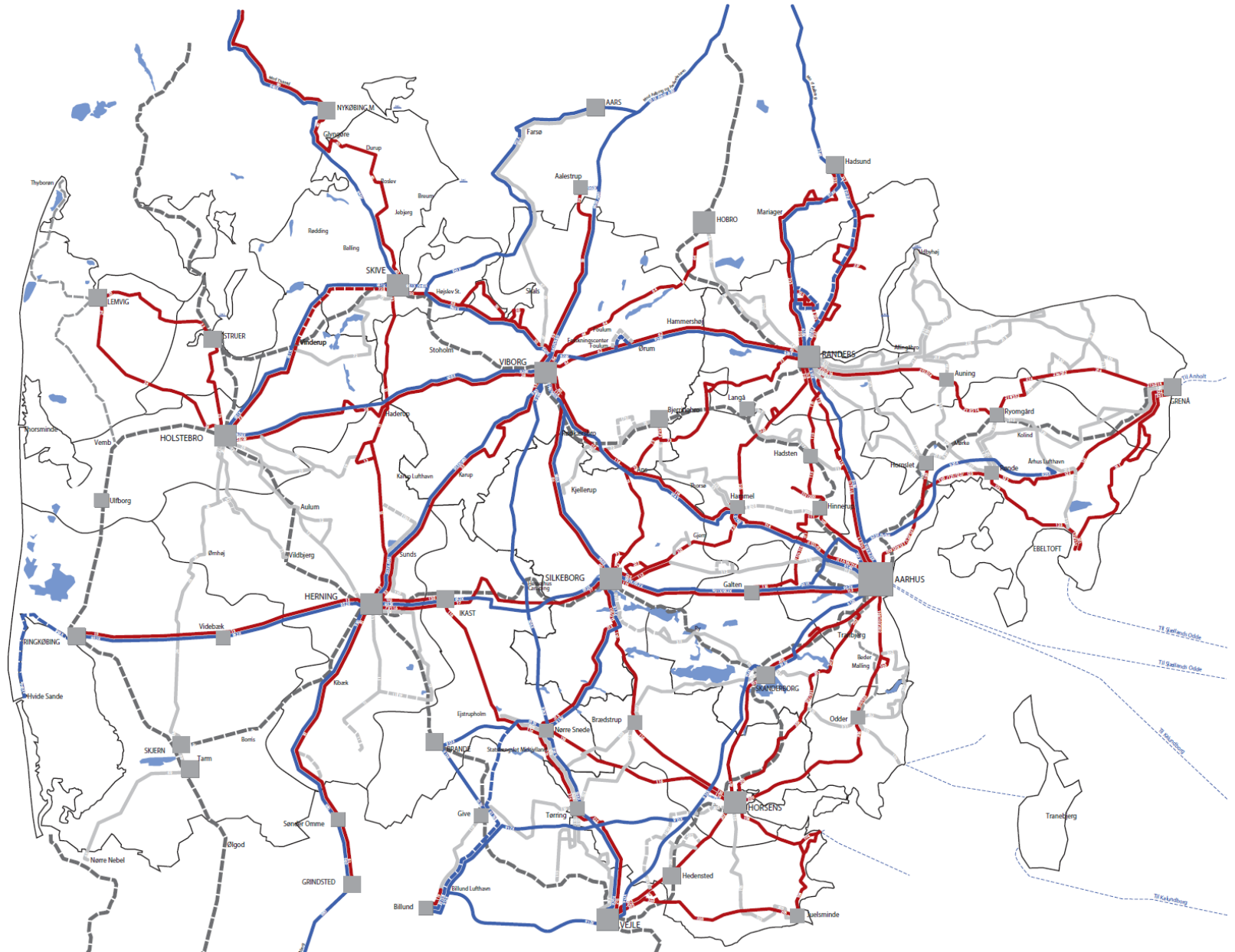
ET OVERORDNET REGIONALT RUTENET

- Et overordnet busnet, der forbinder de store byer(egnscentre) uden banebetjening eller med indirekte banebetjening. Eksempelvis:
[Viborg – Silkeborg](#)
- Busbetjening der supplerer banebetjeningen ind til og mellem egnscentre, hvor busbetjeningen imødekommer andre rejsebehov. Eksempelvis:
[Randers – Aarhus X- bus](#)
- Busbetjening af byer med mere end 3.000 indbyggere, som ikke er banebetjent ind til de nærmeste egnscentre i nabokommuner (byer kan være orienteret mod flere egnscentre). Eksempelvis:
[Kjellerup – Viborg, Silkeborg](#)



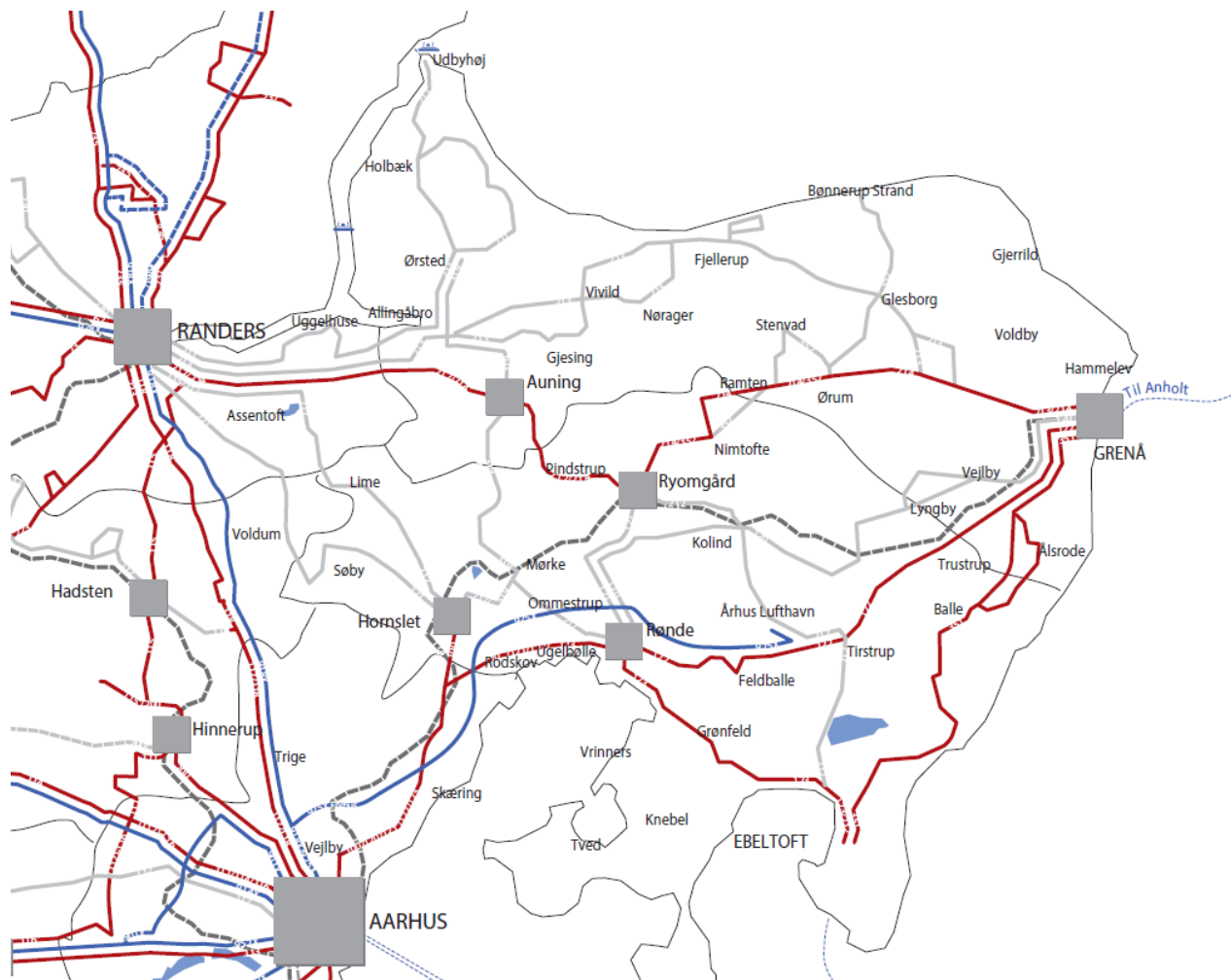
Nuværende rutenet

ET OVERORDNET REGIONALT RUTENET



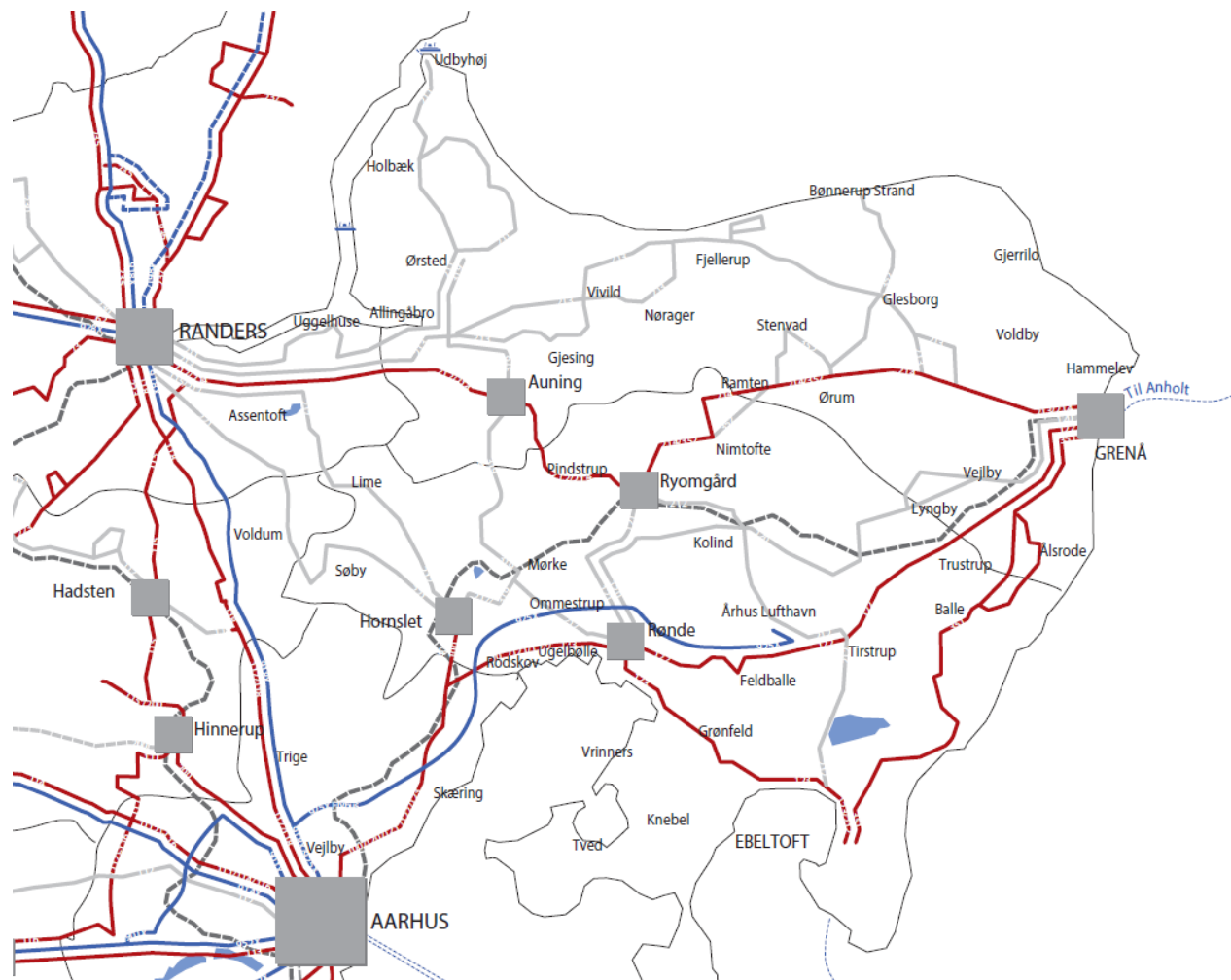
ET NÆRMERE BLIK PÅ DJURSLAND

Byområder med mere end 1.000 indbyggere på Djursland	
NORDDJURS	
Grenaa	14.618
Auning	3.004
Allingåbro	1.795
Ørsted	1.463
SYDDJURS	
Ebeltoft	7.415
Hornslet	5.457
Rønne	2.829
Ryomgård	2.455
Kolind	1.822
Mørke	1.500
Thorsager	1.312
Ugelbølle	1.285



ET NÆRMERE BLIK PÅ DJURSLAND

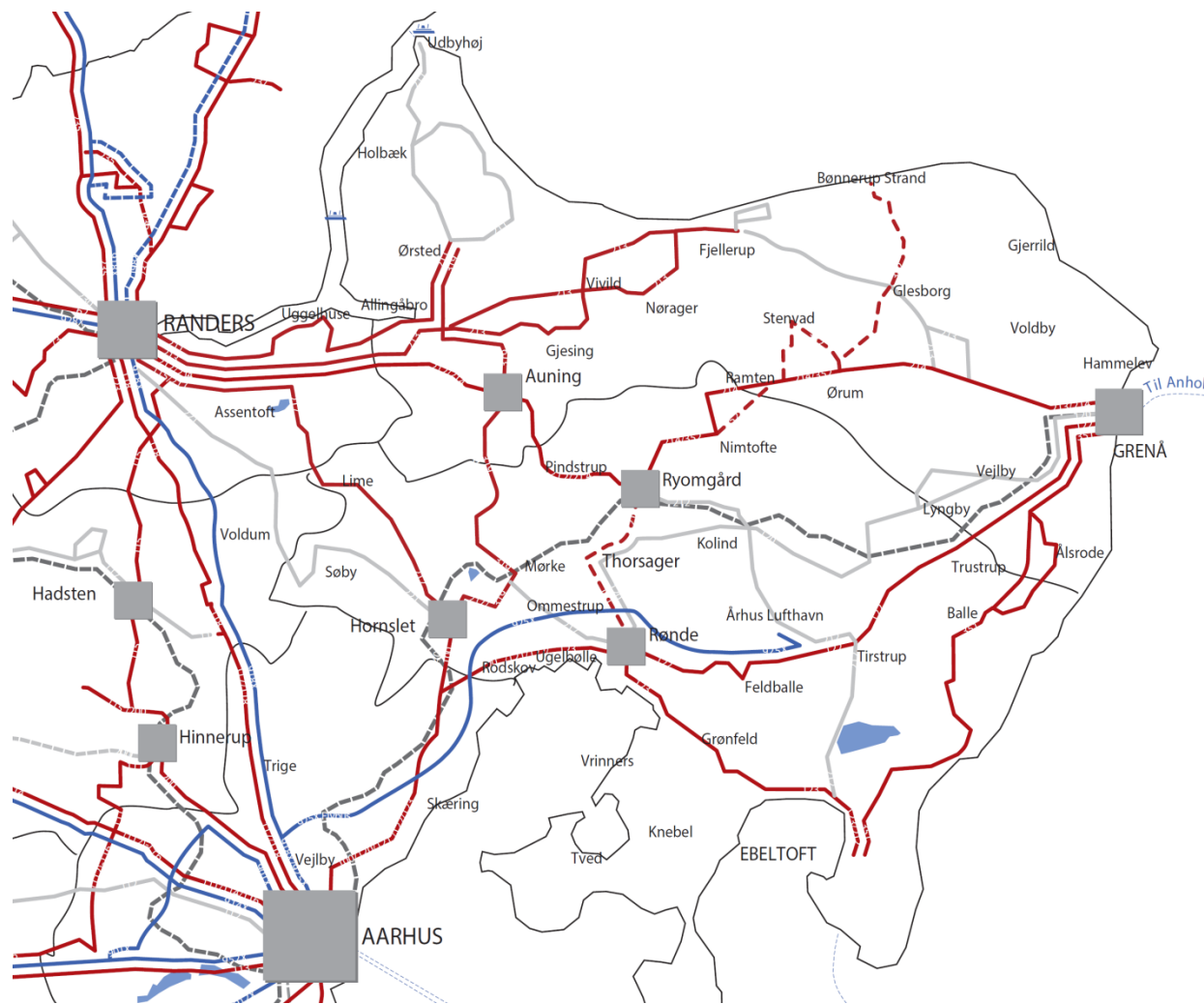
- Der tages ikke udgangspunkt i faktiske rejsestrømme. Byer med under 3.000 indbyggere kan i praksis have langt større rejsestrømme til egnscentre i nabokommuner end byer med mere end 3.000 indbyggere. Nettet vil med andre ord efterlade nogle væsentlige mellemkommunale rejsestrømme, hvis de ikke tilfældigvis betjenes i nettet.
- Nettet vil efterlade nogle store "huller" i betjeningen af uddannelsessøgende ind til egnscentrene.
- Mellemkommunale rejsestrømme for tætliggende byområder med mere end 3.000 indbyggere. Eksempelvis Hornslet - Auning



OVERORDNET REGIONALT NET DJURSLAND SUPPLERET?

Aarhus Letbane

- 123 Aarhus - Rønde - Ebeltoft
- 122 Grenaa - Rønde
- 214 Grenaa - Ryomgård - Randers
- 351 Ebeltoft - Grenaa
- 211 Ørsted - Allingåbro - Randers
- 213 Fjellerup- Vivild - Allingåbro - Randers
- 319 Ørsted - Allingåbro - Auning - Hornslet
- 217 Hornslet - Randers



OVERORDNET REGIONALT NET DJURSLAND SUPPLERET

- Et **A-net**, hvor målsætningen kan være timedrift i driftsdøgnet suppleret med ½ timedrift eller mere i dagtimer/ myldretid på delstrækninger, eksempelvis 214 Grenaa Randers og 123 Ebeltoft Aarhus, og letbanen Grenaa - Aarhus

Dette svarer til Region Sjællands R-Net standard. Region Sjælland har siden 2009 haft betydelig succes med indførelsen af R-Net standard. Passagertallet er steget 20 % i perioden 2009 – 2013 med uændret ressourceindsats i perioden

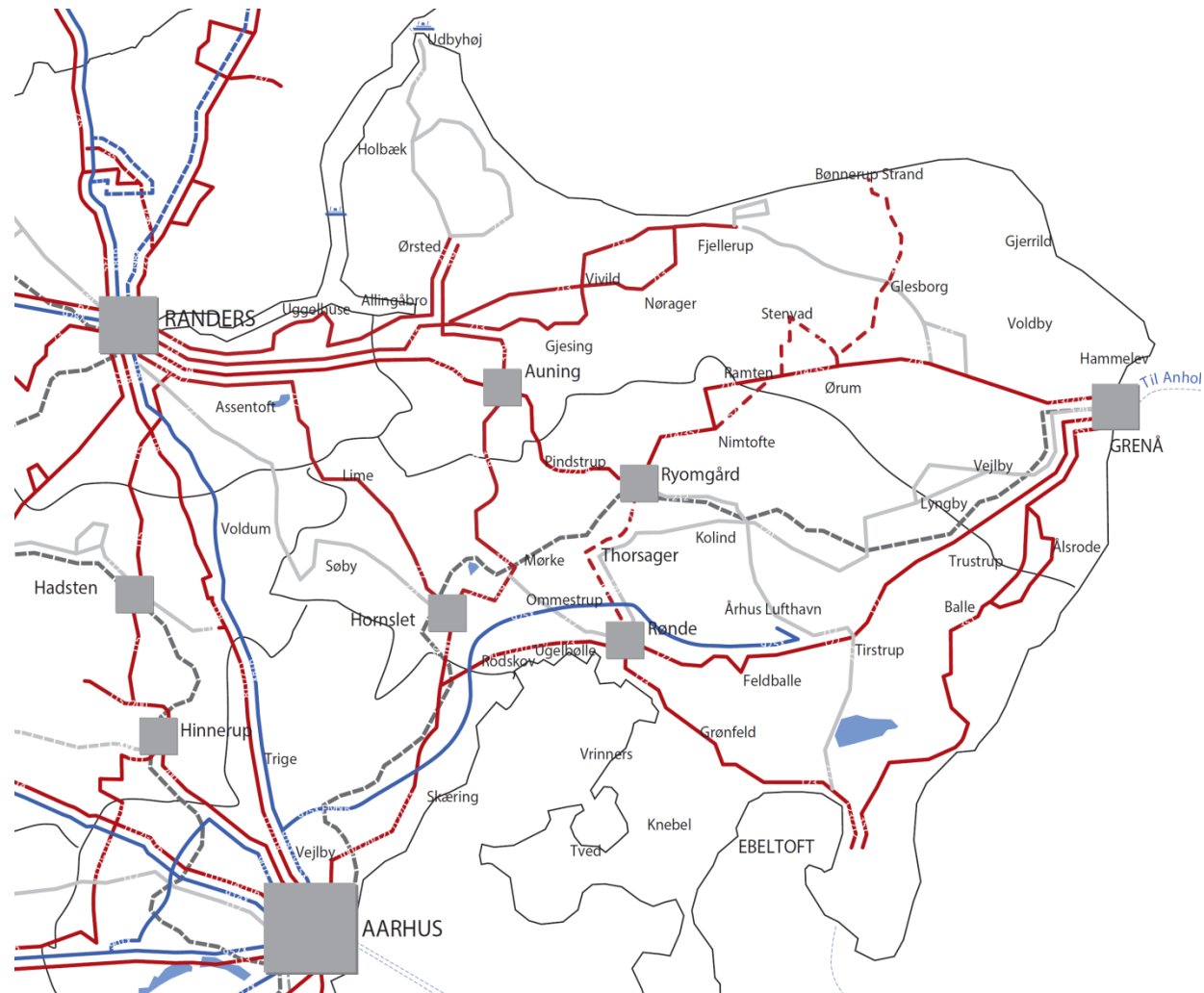
- Et behovstilpasset **B-net** med lavere serviceniveau.

R-Net standard

Ma-fr: Halvtimesdrift kl. 6.00-20.00 timedrift
20.00-24.00 = 33 dobbeltture

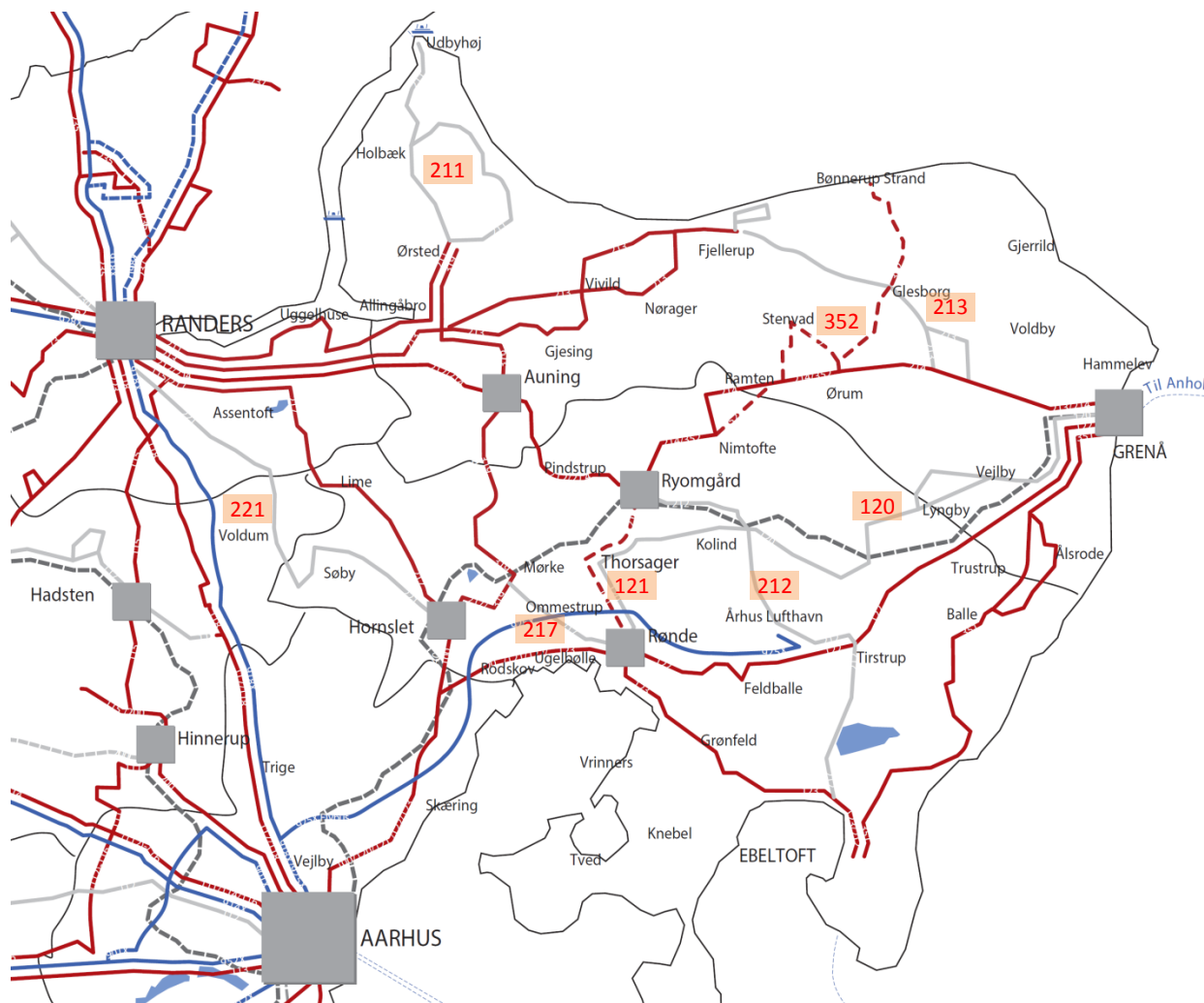
Lø: Timedrift 6.00-24.00 = 19 dobbeltture

Sø: Timedrift 7.00-24.00 = 18 dobbeltture



STRÆKNINGER PRÆGET AF KOMMUNEINTERNE REJSER OG UDDANNELSESØGENDE

- 121 Strækningen Ryomgård – Rønde, specielt med nyt standsningssted i Thorsager (Syddjurs Kommune)
- 120 Strækningen Grenaa – Kolind – Rønde (Syddjurs og Norddjurs Kommuner)
- 212 Strækningen Ebeltoft – Kolind (Evt. Ebeltoft – Lufthavnen) (Syddjurs Kommune)
- 213 Strækningen Grenaa – Vivild (evt. Fjellerup) (Norddjurs Kommune)
- 217 Rønde – Hornslet (Syddjurs Kommune)
- 352 Bønnerup - Ryomgård (Norddjurs og Syddjurs Kommuner)
- 311 Nord for Ørsted
- 221 delstrækninger



PROCES FOR EN EVT. TILPASNING

- På baggrund af de hidtidige drøftelser med Region Midtjyllands administration er det Midttrafiks opfattelse, at Region Midtjylland ønsker en samlet plan for Region Midtjyllands trafiknet til implementering efter 2017. Inspiration til udarbejdelse af en sådan plan kan hentes i Region Sjællands R-net.
- Politisk og fagligt kompliceret opgave, som vil kræve et stærkt samarbejde mellem kommunerne, regionen og Midttrafik, hvor den kommunale kørsel med rabatruiter m.v. må inddrages for at reducere de økonomiske konsekvenser for kommunerne.
- Det må være op til Region Midtjyllands vurdering, hvordan en sådan planproces og implementering kan gennemføres, herunder, om der kan være en etapevis udrulning begyndende i Østjylland.
- Det må forventes, at kommunerne, hvis de overtager ansvaret for tidligere regionale ruter, vil ønske en samlet planlægning for lokal- og rabatruiter m.h.p. at reducere de økonomiske konsekvenser. Samlet kan der derfor blive tale om en meget ressourcekrævende opgave for Midttrafik.
- Region Midtjylland må forvente, at der ud over et betydeligt ressourceforbrug hos Midttrafik skal indkøbes konsulentbistand til løsning af opgaven.