

Behandling af hørings svar

23 Holstebro-Struer

- Høringsforslag** Der er til rute 23 foreslået en del ændringer. Weekendkørslen er foreslået nedlagt, dog med undtagelse af to afgangse søndag aften, der fortsætter med at køre, da der er efterskoleelever, som benytter turene. Øvrige afgangse lørdage og søndage er kørt med ingen eller få kunder.
- På hverdage er antallet af afgangse reduceret, men der er stadig kørsel, som tilgodeser både pendlere og uddannelsessøgende. Der er ingen afgangse på rute 23 i tidsrummet fra ca. kl. 8.30-12.30.
- Om morgenen er afgang fra Struer kl. 6.37 med ankomst til Holstebro kl. 7.11 ændret, så der fremover er ankomst til Holstebro kl. 7.24.
- Økonomi og fakta** Samlede økonomiske konsekvenser for ændringerne på rute 23+24+33
- Besparelse på 624 timer på rute 23
Udvidelse med 37 timer på rute 24
Udvidelse med 90 timer på rute 33
Samlet besparelse 497 timer
- Bruttobesparelse: 221.000 kr.
Mistet indtægter på rute 23 (skøn): 49.000 kr.
Nettobesparelse: 172.000 kr.
- Passagertal
Der er på baggrund af tællingerne fra 2015 8 kunder pr. køreplantime. På nedlagte afgangse har der på hverdage i gennemsnit været 1,3 kunde pr. tur pr. dag. På lørdage har der været 2,2 kunder pr. tur. På søn- og helligdage har der været 0,75 kunder pr. tur på de nedlagte ture.
- Struer Kommune og Holstebro Kommune er orienteret om ændringsforslaget. Der er ikke modtaget hørings svar fra de to kommuner.
- Hørings svar** Midttrafik har modtaget 4 hørings svar
- 1) Stoppestedforhold (1 hørings svar)
 - 2) Kritik af reduktionerne (2 hørings svar)
 - 3) Ønsker bedre koordinering med ringetiderne på Døesvej i Holstebro (1 hørings svar)
 - 4) Holstebro Turistbusser har forslag til justeringer på både rute 23, 24 og 33.
- Sagsbehandling** Ad 1) Midttrafik afklarer.
Ad 2) Begge kunder rejser mellem Holstebro by og Struer by og har også mulighed for at benytte tog mellem Holstebro og Struer. På baggrund af de lave kundetal foreslå Midttrafik at fastholde de foreslåede reduktioner på rute 23.
Ad 3) Hørings svaret er modtaget i oktober 2016 og ønskerne er så vidt

muligt indarbejdet i køreplanforslaget.

Ad 4) Midttrafik samarbejder med Holstebro Turistbusser om planlægningen af de endelige køreplaner indenfor de økonomiske rammer.

Økonomi ved sagsbehandling

Ad 2) Det er muligt at køre ekstra afgange mellem Holstebro og Struer. To ture (dobbelttur) koster ca. 500 kr. pr. dag. Det vil sige at en ny dobbelttur pr. skoledag medfører en ekstra udgift på ca. 100.000 kr. pr. år.

Ad 4) Justeringerne på rute 23+24+33 medfører en samlet forøgelse af antallet af køreplantimer med 70 timer, hvilket svarer til en udgift på 31.000 kr.

Udvidelserne ligger udelukkende på rute 24 og 33. På grund af sammenhængen i vognløbet på de tre ruter, kan ændringer på en af ruterne få konsekvenser for de øvrige ruter.

Anbefaling

Administrationen anbefaler Midttrafiks forslag.

Behandling af hørings svar

60 Viborg – Kjellerup - Silkeborg

Høringsforslag Turnr. 310 fra Silkeborg ændres til at afgang kl 7.50 i stedet for kl 8.00.

Økonomi og fakta Ingen økonomisk konsekvens.

Hørings svar Midttrafik har modtaget 2 hørings svar.

- 1) Ønske om ekstra afgang (1 hørings svar)
- 2) Ønske om ændret ruteforløb (1 hørings svar)

Sagsbehandling

Ad 1) Ønske om afgang omkring kl 21 fra Silkeborg.
Der er i dag et hul på 3 timer mellem den sidste og anden sidste afgang fra både Silkeborg og Viborg.
Ønsket kan efterkommes gennem en udvidelse af køretiden.

Ad 2) Ønske fra Silkeborg Kommune om betjening af ungdomsuddannelserne om eftermiddagen, så det er muligt at komme mod Kjellerup uden skift på Trafikterminalen.
Det er muligt at betjene Silkeborg Gymnasium og Ungdomsskolen til deres ringetid kl 14 med en udvidet køretid på 16 minutter. Passagertællinger fra dec. 2016 viser et gns. antal påstiger på Silkeborg Trafikterminal på 10 og på Borgergade 11, som må formodes at være omstigere fra bybuslinje 9/11, som kommer fra Oslovej.
Det er også muligt at betjene Silkeborg Gymnasium, Ungdomsskolen og Teknisk Skole til ringetiden kl 15. Dette vil give en udvidet køretid på 26 minutter. Passagertællinger fra dec. 2016 viser et gns. antal påstiger på Silkeborg Trafikterminal på 8 og på Borgergade på 5, som må formodes at være omstigere fra bybuslinje 9/11, som kommer fra Oslovej.
Eleverne på ungdomsuddannelser vil derimod få kortere transporttid og færre skift.

Økonomi ved sagsbehandling

Ad 1) Bruttoudgift: kr. 210.000
Passagerindtægter: kr.15.000
Nettoudgift: kr.195.000

Udgiften er baseret på én enkelt dobbelttur mellem Silkeborg og Viborg om dagen, svarende til 467 timers ekstra kørsel om året.
Passagerindtægterne er udregnet på baggrund af 2 nye kunder mellem Serup og Silkeborg hver dag.

Ad 2) Bruttoudgift: kr. 65.000
Passagerindtægter: kr. 0
Nettoudgift: kr. 65.000

Udgiften er baseret på én tur via Silkeborg Gymnasium og

Ungdomsskolen og én tur via Silkeborg Gymnasium,
Ungdomsskolen og Teknisk Skole om dagen, svarende til 145
timers ekstra kørsel om året.

Der er ikke regnet med ekstra passagerindtægter, da det er
eksisterende kunder, der ønsker en forbedring.

Anbefaling

Administrationen anbefaler, at ønsket fra Silkeborg Kommune, jf. ad 2,
imødekommes.

Behandling af hørings svar

77 Herning – Ikast - Silkeborg

Høringsforslag

Der er på rute 77 foreslået flere ændringer. Kørslen er fortsat morgen og eftermiddag tilrettelagt efter uddannelsessøgende og pendlere i Herning, Ikast og Silkeborg. Om morgenen er der fremover planlagt en ny ankomst til Silkeborg kl. 7.35, som vil tilgodese både pendlere og uddannelsessøgende.

Endvidere bliver rute 77 tilpasset for at imødekomme et stigende antal pendlere mod Pårup, når Mascot International flytter cirka 200 arbejdspladser fra Silkeborg til Pårup i løbet af sommeren 2017.

Bemærk, at rute 952X Ringkøbing-Herning-Silkeborg-Aarhus har fået et nyt stoppested i Ikast ved Vestergade/Bøgildvej. Endvidere er antallet af afgangse mellem Herning-Ikast-Silkeborg udvidet på rute 952X.

Økonomi og fakta

Samlet for rute 15, 77, 113, 901X og 952X

Rute 15 – udvidet med 317 timer
Rute 77 – reduceret med 541 timer
Rute 113 – reduceret med 565 timer
Rute 901X – reduceret med 884 timer
Rute 952X – udvidet med 2.187 timer
Samlet udvidelse med 514 timer

Bruttoudgift (køreplantimer): 283.000 kr.
Besparelse på dubleringsaftaler: 1.014.000 kr.
Udgift til opgradering af busser til tempo 100: 705.000 kr.
Nettobesparelse: 26.000 kr.

Udgiften til opgradering af tempo 100 busser dækker over øget brændstofforbrug som følge af højere hastighed og ombygning af busserne, så de kan godkendes til at køre 100 km/t. på motorvej. Ombygningen omfatter montering af sikkerhedsseler i de busser, hvor der i forvejen ikke er monteret seler. Busserne skal synes i forbindelse med godkendelsen.

Der er ikke beregnet økonomiske konsekvenser for passagerindtægter. Det er Midttrafiks vurdering, at der samlet set vil være en kundefremgang som følge af de nye tiltag.

Der er på tidspunktet (før høringen) for beregningen af de økonomiske konsekvenser ikke modtaget tilbud fra Herning Turist om, hvad udgiften til opgraderingen af deres busser vil koste. Der er i beregningen af økonomien foretaget et skøn baseret på tilbuddet fra Arriva.

Hørings svar

Midttrafik har modtaget 11 hørings svar.

- 1) Tilfreds med en tidlig morgentur, som kører alle hverdage (1 hørings svar).
- 2) Justering af tider (4 hørings svar).
- 3) Flere afgangse (2 hørings svar)

- 4) Påstand om forsinkelser (1 hørings svar)
- 5) Generel kritik/ikke konkret (2 hørings svar)
- 6) Ikast-Brande Kommune fastholder ønsket om, at rute 77 kører via Bording Station på samtlige ture.

Sagsbehandling

Ad 1) Til orientering.

Ad 2) Midttrafik justerer, hvis det kan ske uden konsekvenser for øvrige bindinger på ruten.

Ad 3) Der er ønske om, at planlagt afgang fra Herning til Ikast kl. 11.10 kan fortsætte til Bording. Det er muligt at forlænge pågældende afgang til Bording.

Herudover er der et ønske om at få en forbindelse fra Ikast mod Herning mellem kl. 12 og 14, da der er et "hul" i betjeningen med rute 77, 116 og 952X i dette tidsrum. Midttrafik vurderer, at begge ønsker kan imødekommes uden nogen større økonomisk konsekvens, idet der mellem Ikast og Herning vil være en kundetilgang, som kan finansiere udvidelsen. Midttrafik implementerer.

Ad 4) Midttrafik følger op og justerer, hvis nødvendigt.

Ad 5) Der er tale om generel kritik uden konkret angivelse af, hvad der er ønske om eller behov for. Det er på baggrund af hørings svarene ikke muligt at sagsbehandle dem yderligere.

Ad 6) Ønsket om at betjene Bording Station med rute 77 blev også behandlet til køreplansskiftet i 2016 og Ikast-Brande Kommune har rettet fornyet henvendelse til Midttrafik vedrørende ønsket om at regionalrute 77 kunne betjene Bording station. Midttrafiks Bestyrelse og Direktion har modtaget en henvendelse fra Borgmester Carsten Kissmeyer (dateret den 25. oktober 2016), og vores bestyrelse har modtaget bemærkninger fra Henrik Engedahl den 10. december 2016.

Midttrafiks Bestyrelse har behandlet sagen på deres møde den 16. december 2016, hvor administrationens faglige vurderinger og henvendelser fra Ikast Brande Kommunes var grundlaget for Bestyrelsens behandling. Bestyrelsen har besluttet, at sagen videresendes til Region Midtjylland. Bestyrelsens sagsfremstilling inkl. bilag og beslutning er vedlagt som bilag. Notatet "Betjening af Bording Station med rute 77" er suppleret med et nyt afsnit "Opfølgning på beslutning i Midttrafiks Bestyrelse"

Som et tillæg til sagens behandling har Midttrafik inviteret Ikast-Brande Kommune til en fælles besigtigelse af området og en prøvekørsel sammen med busselskabet, som blev gennemført den 7. februar 2017. Konklusionerne fra den fælles prøvekørsel samt en sammenfatning af både Midttrafiks og Ikast Brande Kommunes vurderinger er beskrevet i vedlagte notat "Betjening af Bording Station med rute 77". Prøvekørslen viste, at der er behov for et tillæg på to minutter, når rute 77 skal via Bording Station.

Midttrafik ser følgende alternativer for betjening af Bording by med rute

77:

1. **Regionalrute 77 fortsætter med nuværende ruteføring**

Region Midtjylland kan vælge at fastholde den nuværende ruteføring og stoppestedsmønster i Bording.

Der bør dog ses på muligheden for at ændre ruteføringen i Bording by for de afgange, der slutter og udgår fra Bording. Denne ændring medfører, at bussen ikke skal til at vende i rundkørslen ved Herningvej, men køre ad Søndergade i den ene retning og så ad Bredgade i den anden retning.

Kundemæssige konsekvenser

Nuværende serviceniveau fastholdes og kunderne i Bording betjenes via nuværende ruteføring og stoppesteder.

Kunderne på rute 77 vil ikke kunne benytte det anlagte stoppested på stationen med læskærm og cykelparkering. Der er ca. 100 meter fra stationen til nærmeste stoppested i Bredgade.

2. **Regionalrute 77 udvides til også at betjene Bording St.**

Regionalruten udvides til at betjene Bording station som tillæg til nuværende ruteføring og stoppesteder i Bording. Der er et merforbrug på to minutter pr. tur, hvis bussen skal via Bording St.

Kundemæssige konsekvenser

Kunderne vil kunne benytte det anlagte stoppested på stationen med læskærm og cykelparkering og ingen kunder oplever forringelser.

3. **Regionalrute 77 udvides til at betjene Bording St. og der nedlægges et af de nuværende stoppesteder igennem Bredgade**

Som et alternativ har Ikast-Brande Kommune fremsendt forslag om at et af de nuværende stoppesteder i Bredgade kan nedlægges for at nedbringe omkostningerne (køretid) ved at betjene Bording St.

Kundemæssige konsekvenser

Nuværende kunder i Bredgade vil få øget gangafstand. I værste fald kan der opstå et kundefrafald, da nogle kunder vil foretrække toget frem for bussen mellem Bording og Herning samt Bording og Silkeborg, når de alligevel skal bevæge sig til stationen.

Forbindelserne med togene er hurtigere end bussen. Der er en tidsbesparelse på 8-9 minutter ved benyttelse af tog i forhold til bus.

Med baggrund i de skitserede alternativer, skal Region Midtjylland tage en beslutning, om hvorvidt rute 77 skal betjene Bording Station eller ikke. Midttrafik vil dog anbefale for overskuelighedens skyld, at det bliver et enten eller, så der for kunderne er en ensartethed i køreplanen.

Økonomi ved sagsbehandling

Ad 6.1) Ingen økonomiske konsekvenser

Ad 6.2) De økonomiske konsekvenser for en udvidelse af køretiden med to minutter pr. tur vil på baggrund af den planlagte kørsel vil medføre en ekstra udgift ca. 90.000 kr. Midttrafik forventer ingen merindtægter

som følge af kørslen via Bording St.
Ad 6.3) Der kan forventes et indtægtstab, hvis kunderne vælger toget frem for bussen.

Anbefaling

Administrationen anbefaler Midttrafiks høringsforslag, samt at ruten udvides til at betjene Bording Station efter ønske fra Ikast-Brande Kommune. Hvis benyttelsen ved stationen viser sig at være lav, kan betjeningen genovervejes.



**Ikast-Brande
Kommune**

Til Bestyrelse og Ledelse for Midttrafik

25. oktober 2016

Betjening af Bording Station - Rute 77

I forlængelse af tidligere hørings svar og efterfølgende korrespondance med Midttrafiks administration og korrespondance med Midttrafiks bestyrelsesmedlem Arne Lægaard, anmoder Ikast-Brande Kommune hermed om, at busbetjeningen af Bording Station revurderes, så Rute 77 fremover får stoppested ved Stationen.

Ikast-Brande Kommune har som en del af et omfattende byfornyelsesprojekt i samarbejde med Realdania og Boligministeriet i 2015-2016 renoveret og udvidet publikumsfaciliteterne ved Bording Station med et nyt område med busstoppested, parkeringspladser, cykelparkering, venterum, beplantning m.m. Disse faciliteter bør også komme passagerer med Midttrafiks rute 77 til gode, så de i læ og med god mulighed for på betryggende vis at henstille cykler og biler kan benytte sig af bussen.

Det er Ikast-Brande Kommunes klare opfattelse, at det vil være en fordel for brugerne i byen, at kollektiv trafik centreret omkring det nyetablerede og udvidede stationsområde, så det er logisk for såvel besøgende som borgere i Bording, at den kollektive trafik har et fælles knudepunkt på stationen uanset, om der er tale om tog, regional-, lokal- eller rabatruiter.

I forbindelse med gennemførelse af byfornyelsen er det tidligere busstoppested på Borgergade blevet nedlagt, og bussernes vej igennem Bording er derved blevet forkortet med 3-400 meter. En imødekommelse af ønsket om betjening af Bording Station vil efterfølgende medføre en forlængelse på 30-40 meter. Altså en samlet forkortelse af ruten gennem Bording.

Det er ikke afgørende, at ændringen gennemføres her og nu, men gerne i forbindelse med næste køreplan.

På vegne af Ikast-Brande Kommune


Carsten Kissmeyer
Borgmester

Planafdeling
Centerparken 1
7330 Brande
Tlf.: 9960 4000
Fax: 9960 3259
E-mail:
elfje@ikast-brande.dk

Sagsbehandler:
Ellen Bach Fjendsbo
Direkte telefon:
99603310
Sags ID:
2016/01830

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
26. oktober 2016	1-30-75-1-214-1-12	Karin Sørensen	ks@midttrafik.dk	87 40 83 26

Notat om betjening af Bording Station med rute 77 Herning-Ikast-Bording-Silkeborg

Resume

Den 25. oktober 2016 har Midttrafiks administration modtaget en henvendelse fra Ikast-Brande

Kommune rettet til Midttrafiks ledelse og Bestyrelsen. Henvendelsen omhandler et ønske til en revurdering af mulighederne for at regionalrute 77 Herning-Ikast-Bording-Silkeborg betjener en ny anlagt rutebilstation i Bording. Midttrafik har tidligere sagsbehandlet ønsket, som ligeledes har været forelagt Region Midtjylland.

Følgende notat redegør for tidligere sagsbehandling og indeholder en faglig vurdering på baggrund af henvendelsen.

Sagsbehandling af henvendelse modtaget den 25. oktober 2016

Ikast Brande Kommune fremsender ønske til revurdering af regional rute 77's muligheder for at betjene Bording Station. Det er Midttrafiks vurdering ud fra henvendelsen og de faktiske forhold om ruteføring samt muligheder for korrespondance med tog på Bording Station, at der ikke er nye forhold, som kan flytte ved tidligere faglige vurdering.

Midttrafik har fortsat følgende faglige vurdering af forslaget om at rute 77 mellem Silkeborg og Herning betjener Bording station:

- Skal ruten betjene Bording Station vil der være tale om en omvejskørsel på 2-3 minutter, hvor der samtidig ikke vurderes at være nogen kundetilgang ved at betjene Bording Station. Selve stationen ligger i den nordlige del af byen, hvor der kun er lidt beboelse i forhold til selve Bredgade med både beboelse og forretninger. Der er her et alternativt stoppested på Kloksvej, hvor rute 77 standser og det er tæt på omtalte beboelse.
- Rute 77 betjener næsten samme destinationer som toget mellem Herning og Silkeborg, hvor der som følge heraf ikke er nogen større udveksling af kunder mellem busser og tog. Der er således ikke nogen koordinering mellem busser og tog i Bording, dog lige med undtagelse af en tur søndag aften af hensyn til Hestlund Efterskole. Udover rute 77 betjenes Bording/Bording st. af lokalrute 172 Ikast-Bording-Engesvang-Pårup-Christianshede. Der er ingen koordinering mellem rute 77 og 172, da de hver især har deres bindinger. Rute 172 har alene fokus på betjening af uddannelsessøgende og pendlere til/fra Ikast.
- At bibeholde linjeføringen på Bredgade vil betyde, at den mest direkte forbindelse mellem Pårup og Bording Kirkeby fastholdes. Der er i alt tre stoppesteder på Bredgade, som alle betjenes af rute 77. Det ene stoppested er nyetableret og ligger i den nordlige del af Bredgade og ligger ca. 150 meter fra stationen.

- Der er med den nuværende køreplan for rute 77 planlagt vigtige korrespondance i Herning med tog til/fra Holstebro og Vejle, primært af hensyn til kunder, som rejser mellem Herning og Ikast. Ligeledes i Silkeborg er der planlagt korrespondance med tog og/eller rute 952X til/fra Aarhus. Skal rute 77 betjene Bording Station vil disse korrespondancer ikke kunne bibeholdes, uden der skal foretages justering af afgangene på de tilstødende ruter. Det vurderes at have større konsekvenser for mange kunder, hvorimod betjeningen af Bording Station vurderes at gavne ganske få.

På baggrund af den nye henvendelse fra Ikast Brande Kommune vil Midttrafik naturligvis fremsende ønsket og Midttrafiks faglige vurdering frem til Region Midtjyllands administration med henblik på en endelig beslutning og bestilling.

Baggrund og sagsforløb

Køreplansskiftet juni 2015

I forbindelse med et byfornyelsesprojekt i Bording, bliver området omkring Bording Rutebilstation inddraget til andre formål og busrute 77 flyttes til Bredgade. I forbindelse med projektet bliver det oplyst, at rutebilstation flyttes til Bording St. Ikast-Brande Kommune oplyser, at lokalrute 172 og skolebusserne i Bording fremover vil have stoppested i Bording. Ikast brande Kommune oplyser, at der i forbindelse med byfornyelsesprojektet etableres et nyt stoppested i Bredgade ved Fakta. Dette bliver meddelt af Ikast-Brande Kommune i januar 2015.

Midttrafik er dog forinden i december 2014 blevet informeret om projektet af pendlerrepræsentant fra Arriva, som er med i en arbejdsgruppe omkring projektet i Bording. Pendlerrepræsentanten sender efter en telefonsamtale høringsmaterialet til Midttrafik.

Fra køreplansskiftet i 2015 bliver Bording Rutebilstation nedlagt og rute 77 kører på Bredgade eller Søndergade afhængig af, om bussen kører via Bording Kirkeby eller ikke. For afgang som kører via Bording Kirkeby betjenes Bredgade og for øvrige afgang køres via Søndergade og Bredgade.

Køreplansskiftet juni 2016

I forbindelse med den offentlige høring af køreplanændringer modtager Midttrafik via Ikast-Brande Kommune et høringssvar fra Bording Lokalråd, som ønsker, at rute 77 kommer til at betjene Bording Station. Teknisk Udvalg i Ikast-Brande Kommune bakker op om Lokalrådets høringssvar. Høringssvaret bliver sammen med øvrige indkomne høringssvar sendt til behandling hos Region Midtjylland med følgende fremstilling:

Det andet høringssvar er fra Bording Lokalråd, som ønsker Bording Station betjent med rute 77. Da rute 77 betjener samme strækning som tog og rute 77 ikke på nogen måde er koordineret med tog, har Midttrafik svært ved at se formålet med at betjene Bording Station. Det vurderes, at en betjening af Bording Station med rute 77 vil medføre en forøgelse af køretiden med 2-3 minutter pr. tur. Ikast-Brande Kommune har oplyst, at et nyt stoppested i Bredgade er under etablering. Midttrafik kan ikke anbefale, at rute 77 betjener Bording Station.

Midttrafik meddelte i januar 2015 Ikast-Brande Kommune og Region Midtjylland, at Midttrafik ikke vurderer grundlag for at køre via Bording Station.

Begrundelserne for ikke at køre via Bording Station er:

- at rute 77 kører på samme strækning som toget
- at rute 77 ikke på nogen måde er koordineret med tog

- at kørsel via Bording Station vil tage 2-3 minutter ekstra i køretid
- at Bording St. ligger i udkanten af byen og Bredgade ligger mere centralt og det er her kundegrundlaget for rute 77 ligger
- at kørsel via Bording Station ikke vil tilføre rute 77 nye/flere kunder.

I forhold til placeringen af den tidligere rutebilstation er der opnået en køretidsbesparelse gennem Bording på 2-3 minutter pr. tur. Denne køretidsbesparelse er bl. a. brugt til at køre via Bording Kirkeby på samtlige ture.

Der er i foråret 2016 etableret et nyt stoppested i Bredgade (Bredgade/Smørhullet) i den nordlige del af byen og tæt på Bording Station. Stoppestedet lægges ind i køreplanen for rute 77 og ruteføringen i Bording ensartet, så alle ture kører via Bording Kirkeby og Bredgade i Bording. Herved opnås en mere forståelig og ensartet køreplan, hvor ruteføringen er via Bording Kirkeby på alle afgangene. Region Midtjylland besluttede at fastholde Midttrafiks forslag til køreplanen for rute 77.

I juni 2016 bliver Midttrafik igen kontaktet af Ikast-Brande Kommune, som ønsker oplyst, hvordan de kommer videre med Bording Lokalråds ønske om betjening af Bording Station. Ikast-brande Kommune blev henvist til at kontakte Region Midtjylland, alternativt et regionsrådsmedlem. Regionsrådsmedlem Arne Lægaard modtager den 24. juni 2016 en redegørelse for Midttrafiks sagsbehandling af ønsket.

Midttrafiks Bestyrelse har behandlet sagen på deres møde den 16. december 2016, hvor administrationens faglige vurderinger og henvendelser fra Ikast Brande Kommunes var grundlaget for Bestyrelsens behandling. Bestyrelsen har besluttet, at sagen videresendes til Region Midtjylland. Bestyrelsens sagsfremstilling inkl. bilag og beslutning er vedlagt som bilag.

Opfølgning på beslutning i Midttrafiks Bestyrelse

Midttrafik har den 7. februar sammen med busselskabet samt en repræsentant fra Teknisk Udvalg og administrationen i Ikast-Brande Kommune foretaget prøvekørsel på rute 77 med kørsel via Bording Station.

Konklusionerne fra prøvekørslen

Først en konklusion af oplevelserne på dagen med prøvekørsel. Fakta: det tager 2 min at betjene stationen.

Sammenfatning af sagsbehandlingen for betjeningen af Bording st.

Ikast-Brande Kommune har ønske om at rute 77 betjener Bording St. Kommunen har anlagt en ny plads ved stationen med ventefaciliteter og cykelparkering, og det er ønsket at regionalrute 77 også betjener stationen, så der er samling omkring stedet hvor stoppestedsfaciliteterne og cykelparkering er.

Det er Ikast-Brande Kommunes vurdering, at Stationen ligger centralt og vil være en bedre placering i forhold til de områder, hvor Bording har udviklet sig gennem de seneste 20 år og hvor fremtidig udvikling også er planlagt til at finde sted. Der er ca. 100 meter til nuværende nærmeste stoppested.

Der er ikke sammenhæng med øvrige busser og tog på Bording station, men det er heller ikke baggrunden for Ikast Brande Kommunes ønske. Det centrale er, at busser i Bording betjener Bording St. hvor ventefaciliteterne er placeret.

Midttrafiks vurdering af Ikast-Brande Kommunes ønske til betjening af Bording st. har taget udgangspunkt i, om det giver kunderne i Bording en væsentlig merværdi i forhold til nuværende betjening. Et væsentlig argument for at betjene stationen ville være at øge sammenhængen mellem øvrige busser og tog - altså er det et trafikalt knudepunkt. Men der er ikke sammenhæng med togene og de to lokale ruter, som anløber stationen. En kundemæssig fordel vil være, at der er oprettet et læskærm ved stationen og der er cykelparkering. Nærmeste stoppested er i Bredgade ca. 100 væk.

Det er fortsat Midttrafiks vurdering, at det nuværende ruteforløb og stoppestedsmønster i Bording giver en god betjening af byen. Der er oprettet et stoppested i Bredgade (Smørhullet), som ligger ca. 100 meter fra stationen. Skal Bording St. betjenes giver det mulighed for at kunderne kan benytte læskur, men betyder ikke en væsentlig bedre betjening af byen og kunderne herudover.

Behandling af hørings svar

100 Odder-Aarhus-Hornslet

Høringsforslag

Afledt af Trafikplan Aarhus 2017, hvor Letbanen blandt andet vil betjene flere af de større byer langs rute 100 mellem Odder-Aarhus og Hornslet, lægges der op til reduktioner og ændringer i kørslen på rute 100, 103 og 302.

Mellem Odder og Aarhus skal rute 100, 103 og 302 ses under et.

Erstatningsbuskørslen på rute 80-85 bliver udfaset i takt med implementeringen af Letbanen.

Helt overordnet bemærkes, at passagertallene på rute 100, 103 og 302 viser, at ruterne er mest belastede mellem Malling-Beder-Aarhus og på rute 100 mellem Aarhus-Skødstrup-Løgten.

Sommerferien

Rute 100 nedsættes fra 15 til 20 minutters drift mandag-fredag for de ture, som kører hele vejen mellem Odder og Hornslet, rute 100 suppleres af enkelte ekstrature i myldretiden samt af rute 103 og 302 mellem Aarhus-Beder/Odder.

Byager og Vennelund vil fortsat blive betjent af hver 2. tur på rute 100, så frekvensen nedsættes fra 30 til 40 minutters drift. Segalt mister sin betjening. (Se mere under normalplanen).

I weekenden er der nu tilstræbt faste minuttal fra Aarhus til Odder.

Normalplanen

Rute 100 nedsættes fra 15 til 20 minutters drift mandag-fredag for de ture, som kører hele vejen mellem Odder og Hornslet, men i myldretiden indsættes ekstra ture, så der f.eks. vil være 10 minutters drift mellem Odder/Malling og Aarhus og mellem Hornslet/Løgten og Aarhus i myldretiden (mod Aarhus om morgenen og mod Malling/Odder og Løgten/Hornslet om eftermiddagen).

Byager og Vennelund vil fortsat blive betjent af hver 2. tur på rute 100, så frekvensen nedsættes fra 30 til 40 minutters drift. Rute 302 vil blive lagt via Malling og Byager, så betjeningen af Byager morgen og eftermiddag vil blive suppleret af rute 302. Fra Byager er der 400-800 meter op til Beder Landevej, hvor fra samtlige ture på rute 100 kører.

Segalt mister sin betjening, da Midttrafik skønner, at en ensartet og god frekvens i det nordlige Løgten, hvor rute 100 vil køre hyppigt, er at foretrække frem for 40 minutters drift ad to forskellige ruteforløb – samtidig understøtter det nye ensartede forløb i højere grad de udbygningsplaner, som Aarhus Kommune har for det nordlige Løgten i de kommende år. I selve Segalt (Segaltvej Bøgehøj, det nordligste stoppested) får ca. 5 kunder ca. 1 km til nærmeste stoppested. 30 Kunder i den vestlige del af Løgten får ca. 400 meter til nærmeste stoppested.

I weekenden er der nu tilstræbt faste minuttal fra Aarhus til Odder.

Økonomi og fakta

I henhold Trafikplan 2017, hvor det er aftalt, at rute 100, 103, 109, 200 og 202 skal bidrage med 14.800 køreplantimer, så ser opgørelsen sådan ud:

Rute	Køreplantimer	Kontraktbusser	Bemærkninger
100	4.500	1	
103	2.200	1	
109	800		
200	4.500	4	Halvårsvirkning K16
202	2.800		
I alt	14.800	6	

Høringssvar

Midttrafik har modtaget 107 høringssvar inkl. henvendelse fra Segalt beboerforening.

1. Ønske om bedre koordinering og bedre korrespondancer (6)
2. Ønske om køreplanændringer (9)
3. Ønske om bedre frekvens (12)
4. Ros (3)
5. Generel kritik (7)
6. Ruteføring i Løgten Nord (64) inkl. indsigelse fra Segalt Beboerforening med 293 underskrifter.
7. Forsinkelser (5)

Sagsbehandling

Ad 1)

En kunde ønsker bedre koordinering med 120-systemet på Grenaavej uden for myldretiden.

Umiddelbart er en egentlig koordinering vanskelig, men det ser ud til, at der er en "rimelig" spredning i afgangene. Køreplanforslaget fastholdes.

2 kunder ønsker tidligere ankomst til Aarhus, så tog mod København tidligt om morgenen kan nås. 2 kunder ønsker bedre koordination med diverse tog og bybusser i Aarhus.

Alle bybusser i Aarhus og store regionalruter er ma-fr søgt planlagt, så man kan være i Aarhus kl. ca. 5.30, og med tog i København til kl. 9.00. Det er det, som vi kan tilbyde. Vi kan ikke koordinere rute 100 til diverse tog og bybusser i Aarhus. Køreplanforslaget fastholdes.

En kunde anfører, at rute 100 og flere bybusser (i det sydlige Aarhus) kører fra Aarhus næsten samtidigt om aftenen (der er halvtimedrift på rute 100).

Bybusserne og rute 100 har meget forskellige ruteforløb, og kun få sammenfaldende stop. Køreplanforslaget fastholdes.

Ad 2)

En kunde ønsker at kunne møde ved AUH, Nørrebrogade (fra Beder) kl. 23.00, og synes at 30 minutter driften passer dårligt. Samme kunde ønsker at kunne rejse fra Beder, så man kan møde på AUH,

Nørrebrogade kl. 7 i weekenden – endvidere klager kunden over at afgangstiden fra AUH, Nørrebrogade ma-fre mod Beder er rykket 10 minutter fra kl. 7.31 til 7.41

Der er 20 minutters drift over dagen mellem Hornslet og Odder og 10 minutters drift mellem Beder og Aarhus i myldretiden og halvtimedrift om aftenen og i weekenden og vi kan ikke målrette rute 100 til en enkelt arbejdsplads uden at rykke rundt på hele køreplanen, hvilket formentlig vil betyde, at andre kunder (som vi ikke har hørt fra) bliver utilfredse med planen. Måske vil den kommende Letbanekøreplan bedre kunne dække kundens behov. Rute 100 Køreplanforslaget fastholdes.

En kunde ønsker tidligere afgang i weekenden.

Tidligere afgang i weekenden vil betyde, at der skal rykke rundt på hele køreplanen, hvilket formentlig vil betyde, at andre kunder (som vi ikke har hørt fra) bliver utilfredse med planen. Køreplanforslaget fastholdes.

To kunder er utilfredse med, at rute 100 er "delt" om aftenen, så der køres mellem Odder-Aarhus og Hornslet-Aarhus, hvor efter busserne returnerer.

Løsningen er valgt for bedre at kunne få "busvognløbende" til at gå op, da der ellers ville udløses tomkørsel med busserne for at få dem (og chaufførerne) på plads i deres respektive garager om aftenen. Det bemærkes, at der er sket en samlet udvidelse af aftenkørslen i forhold til i dag (men ingen tomkørsel). Køreplanforslaget fastholdes.

En kunde ønsker færre stoppesteder mellem Hornslet og Aarhus.

Midttrafik vurderer, at antallet af stoppesteder er passende. Stoppesteder fastholdes, men der sker muligvis ændringer i Løgten Nord ved Segalt.

En kunde ønsker at busser øst for Lystrupvej på Grenaavej også kører via busgaden i Aarhus.

Der er tale om blå regionalbusser, som der ikke er plads til i Busgadeforløbet (pga. mange bybusser). Endvidere er mange kunder glade for at komme ned langs havnen. Endvidere er der rigtig gode skiftemuligheder i Nørreport til bybusser til Busgaden. Køreplanforslaget fastholdes.

En kunde beklager at der vil være færre afgang med rute 100/103 fra Beder til Universitetet og at Letbanestationen i Beder ikke ligger centralt.

Midttrafik mener, at der generelt vil være gode muligheder for at komme fra Beder til Universitetet med både bus og letbane. Køreplanforslaget fastholdes.

Ad 3)

7 kunder klager over, at Vennelund vest for Odder har fået lavere

frekvens som følge af overgang fra 30 til 40 minutters drift (hver anden bus kører hhv. Vennelund og Byager). Endvidere efterlyser flere kunder afgangene aften og weekend samt natbus.

I hverdagene er der sket den forbedring, at Vennelund har fået aftenbetjening. I weekenden og i forbindelse med evt. natbuskørsel, så skønner Midttrafik, at der vil være et relativt beskedent kundepotentiale. I weekenden "vender" halvdelen af turene mellem Odder og Aarhus "skarpt" i Aarhus, og skulle disse ture køre via Vennelund, ville det være vanskeligt at fastholde den tilstræbte halvtimesdrift mellem Aarhus og Odder. Køreplanforslaget fastholdes.

En kunde er utilfreds med, at frekvensen mellem Odder og Aarhus er nedsat.

Midttrafik skønner, at frekvensen er tilpasset til behovet. Køreplanforslaget fastholdes.

En kunde ønsker flere ture mellem Aarhus og Hornslet om aftenen.

Midttrafik skønner, at antallet af afgangene er tilpasset til behovet. Køreplanforslaget fastholdes. Endvidere vil Letbanen kunne supplere.

3 Kunder er utilfredse med, at frekvensen mellem Hornslet og Aarhus er nedsat.

Midttrafik skønner, at frekvensen er tilpasset til behovet. Køreplanforslaget fastholdes.

Ad 4)

3 kunder udtrykker generel tilfredshed med køreplanforslaget, hvilket tages til efterretning. Midttrafik fastholder køreplanforslaget.

Ad 5)

7 Kunder udtrykker generel kritik af køreplanforslaget, hvilket tages til efterretning. Midttrafik fastholder køreplanforslaget.

Ad 6)

64 kunder (og Segalt Beboerforening med 293 underskrifter) udtrykker utilfredshed med at rute 100 ikke længere vil køre ad Segaltvej-Vorrevej i det nordlige Løgten.

Alternativet til høringsforslaget vil være 40 minutters drift ad 2 forskellige ruteforløb i det nordlige Løgten, som i dag har 30 minutters drift.

Det er vanskeligt at fastslå ud fra høringsvarene, om kunderne stiger på bussen ved Segaltvej/Bøgehøj (det nordligste stoppested), hvor der er ganske få kunder – eller om man stiger på bussen længere nede af Segaltvej/Vorrevej, hvor der er relativ kort gangafstand ud til Grenaavej.

Med 40 minutters drift bliver det vanskeligt at huske, hvornår bussen kører den ene eller den anden vej – og alle kunder vil i større eller mindre omfang skulle bevæge sig på kryds og tværs til stoppestederne i

det nordlige Løgten. 40 minutters drift vil være stor forringelse for alle kunder.

Det er derfor fortsat Midttrafiks anbefaling at forenkle ruteforløbet i det nordlige Løgten, så kunderne får fast 20 minutters drift, hvilket er mere attraktivt end 40 minutters drift ad 2 forskellige ruteforløb. Ruten vil da køre ad byens hovedfærdselsåre, hvor der bl.a. ligger en del dagligvareforretninger. Det bemærkes, at ruten dermed vil køre ad den mest direkte linjeføring gennem Løgten-Skødstrup.

Midttrafik har i januar-februar 2017 gennemført nye passagertællinger, som viser følgende:

Rute 100 mod Hornslet ma-fre gennemsnit	På	Af
Vorrevej Segaltvej	0,0	5,7
Segalt	1,3	4,2
Segaltvej Bøgehøj (nordligste stoppested)	1,2	3,1
I alt	2,5	13,0

Rute 100 mod Aarhus ma-fre gennemsnit	På	Af
Segaltvej Bøgehøj (nordligste stoppested)	5,1	0,3
Segalt	7,6	1,2
Vorrevej Segaltvej	4,8	0,1
I alt	17,5	1,6

I selve Segalt (Segaltvej/Bøgehøj) er der fortsat kun ca. 10 daglige på- og afstigninger svarende til ca. 5 kunder. Ved de to øvrige stoppesteder er der ca. 25 daglige af- og påstigninger svarende til ca. 12-13 kunder (altså et fald i forhold til tidligere tællinger).

Midttrafik fastholder køreplanforslaget.

Ad 7)

5 kunder klager over forsinkelser.

Rute 100 har været ramt af **meget** vejarbejde gennem Aarhus i 2016, som har skullet være færdig, inden at Aarhus skulle være Kulturhovedstad. Endvidere har rute 100 været udfordret af, at mange kunder har valgt at benytte rute 100 i stedet for erstatningsbusserne for Aarhus Nærbane. Begge forhold skønnes at lette, især når Letbanen begynder at køre til sensommeren/efteråret 2017.

Den nye struktur med 20 minutters drift Hornslet-Aarhus-Odder med ekstra ture mellem Aarhus Rutebilstation og Malling og mellem Aarhus Rutebilstation og Løgten, vil utvivlsomt være med til at stabilisere køreplanen, idet der nu vil være 10 minutters drift i myldretiden, hvor der er mange kunder. Køreplanforslaget fastholdes.

Økonomi ved sagsbehandling

Ingen økonomi ved sagsbehandlingen.

Anbefaling

For at imødekomme indsigelser fra borgere i Segalt anbefaler administrationen, at Midttrafik udarbejder et alternativt forslag, der sikrer Segalt betjening, evt. i form af timedrift.

Protest over høringsforslag omhandlende bus 100 gennem Segalt.

Med undren læser vi, at Segalt By ikke skal betjenes af midttrafik fra sommeren 2017.

Vi stiller os uforstående over forslaget og har følgende kommentarer:

1. Bus 120 og 121 kører - også i fremtiden - igennem Løgten på alle afgangene i weekendene.
2. Herudover kører 120, 121, 122 og 123 igennem Løgten på alle hverdagsaftener.
3. Der er flere end ca. 5 personer, der stiger på bussen i Segalt By Herudover er der også stop ved Smedestien og på Vorrevej. Disse passagerer er ikke med i optællingen.
4. Ruten tager lige lang tid om den kører ad Segaltvej (by) eller gennem Løgten
5. 40 minutters interval kan fint fungere ved Byager mellem Beder og Malling, hvorfor så ikke også 40 minutters interval henholdsvis Segalt By og Løgten?
6. Der er mange tilflyttere til Segalt By og det er den yngre generation, der får øje på vores lille smørhul. Disse tilflyttere har børn, der skal have kammerater på besøg, til sport, og i skole på gymnasier mv. Også den ældre generation har udtrykt, at de netop har købt bolig på Segaltvej fordi bussen går til døren.
7. For 6 år siden blev busruten gennem Segalt By også forringet, vi mistede halvdelen af vores busser.
8. Østlige del af Løgten bliver anført i høringsforslag med buspassagerantal på 30 - disse passagerer vil fremover kunne benytte letbanen eller bus 100

Vi mener, at det må være en prioriteringssag for Midttrafik at være, hvor kunderne er. Busstop i Segalt By, Smedestien og Vorrevej kan jo ikke erstattes af letbanen.

Vi er glade for vores busser og vil gerne også i fremtiden kunne følge sloganet: "Vi skal nok køre dig"

Vedlagt underskrifter fra 293 personer i Segalt, Vorre og opland, der støtter:

Bevar BUS 100 i Segalt

Med venlig hilsen
Segalt Beboerforening
Jens Jørgen og Kate Stæhr
Segaltvej 18
8541 Skødstrup

Behandling af hørings svar

109 Aarhus-Hørning-(Jeksen)

Høringsforslag

Betjeningen af AUH Skejby og Agro Food Park nedlægges fra 2017 (betjenes af Letbanen) – endvidere bliver rute 109 nu bedre tilpasset til rute 200 mellem Aarhus og Hørning.

Både rute 109 og rute 200 har fået justeret køretider pga. forsinkelser. For at stabilisere køreplanen yderligere, **foreslås** følgende stoppesteder nedlagt fra 2017:

Bygholms Allé

Begrundelse: Stoppestedet bliver fra august 2017 betjent af samtlige bybusser der kører på Skanderborgvej.

Kongsvang mod Aarhus

Begrundelse: Kort afstand til stoppet ved Marselis Boulevard. Her efter standses ved Marselis Boulevard mod Aarhus og ved Kongsvang mod Skanderborg.

Passagertal: ca. 12 kunder dagligt.

Mellem Hørning og Aarhus skal rute 109 og 200 ses under et.

Sommerferien

Frekvensen nedsættes fra to til én dobbelttur. Om morgen køres fortsat helt til Aarhus Universitet – om eftermiddagen køres til Hørning fra Aarhus Rutebilstation.

Normalplanen

Kører stort set uæ. om morgenen til Aarhus Universitet, men 2 af 3 ture kører nu kun skoledage.

Om eftermiddagen reduceres afgangene fra 6 til 4 afgangene (3 ture kører nu kun på skoledage). Der køres fra Aarhus Rutebilstation.

I retningen mod Aarhus om morgenen (fra Hørning/Stilling) og mod Hørning om eftermiddagen opnås samlet 10 minutters drift i myldretiden med rute 109/200.

Økonomi og fakta

I henhold Trafikplan 2017, hvor det er aftalt, at rute 100, 103, 109, 200 og 202 skal bidrage med 14.800 køreplantimer, så ser opgørelsen sådan ud:

Rute	Køreplantimer	Kontraktbusser	Bemærkninger
100	4.500	1	
103	2.200	1	
109	800		
200	4.500	4	Halvårsvirkning K16
202	2.800		
I alt	14.800	6	

Hørings svar

Midttrafik har modtaget 4 hørings svar

1. Ønsker om bedre korrespondance (1)
2. Kritik af manglende betjening og dårlig betjening (3)

Sagsbehandling

Ad 1)

1 kunde ønsker mere stabile korrespondancer mellem rute 109 og 309 i Høring/Jeksen.

Midttrafik undersøger og implementere hvis muligt.

Ad 2)

1 kunde klager over forringede muligheder for at rejse fra Hasselager til Skejby Sygehus og at der skal skiftes til Letbanen.

Der bliver gode skiftemuligheder fra rute 109/200 og linje 1A til Letbanen ved f.eks. Nørreport.

1 Kunde mener, at der er for lang gåafstand mellem Letbanen og Agro Food Park.

Agro Food Park har afgivet hørings svar, hvor det fremgår, at rute 109 nedlægges til Agro Food Park, inden Letbanen kommer derop. Endvidere ønsker Agro Food Park, at der bliver etableret en gangbro fra GI Skejby til Agro Food Park, inden de kan undvære rute 109.

Iflg. aftale med Aarhus Kommune fastholdes nedlæggelsen af regionalrute 109 til Agro Food Park. Midttrafik er i dialog med Aarhus Kommune om betjeningen af Agro Food Park.

Vedrørende nedlæggelse af stoppesteder se rute 200.

Midttrafik fastholder høringsforslaget.

Økonomi ved sagsbehandling

Ingen økonomi ved sagsbehandlingen.

Anbefaling

Administrationen anbefaler Midttrafiks forslag.

Behandling af hørings svar

200 Skanderborg-Hørning-Aarhus-Hinnerup-(Hammel)

Høringsforslag Både rute 109 og rute 200 har fået justeret køretider pga. forsinkelser. For at stabilisere køreplanen yderligere, **foreslås** følgende stoppesteder nedlagt fra 2017:

Bygholms Allé

Begrundelse: Stoppestedet bliver fra august 2017 betjent af samtlige bybusser der kører på Skanderborgvej.

Kongsvang mod Aarhus

Begrundelse: Kort afstand til stoppet ved Marselis Boulevard. Herefter standses ved Marselis Boulevard mod Aarhus og ved Kongsvang mod Skanderborg.

Passagertal: ca. 12 kunder dagligt.

Vejlby Ringvej

Begrundelse: Vi skønner, at kunder til området ved Aarhus Akademi, kan benytte stoppestedet ved Nehrus Allé som et acceptabelt alternativ.

Kunder som rejser til/fra Aarhus C kan benytte Letbanen eller linje 16/18.

Passagertal: ca. 20 kunder dagligt til/fra Hinnerup.

Søftenvej/Ny Møllevej

Begrundelse: Stoppestedet er svagt benyttet

Passagertal: ca. 7 kunder dagligt

Dyreparken i Søften

Begrundelse: Kort afstand til hovedstoppestedet i Søften.

Passagertal: ca. 11 kunder dagligt.

Saturnvej i Søften

Begrundelse: Kort afstand til stoppestederne Orionsvej eller Århusvej/Engdalsvej.

Passagertal: ca. 11 kunder dagligt.

Mellem Hørning og Aarhus skal rute 109 og 200 ses under et.

Sommerferien

Kun køretidsjusteringer.

Normalplanen

Køretidsjusteringer – endvidere indsættes 2 nye ture om morgenen fra Stilling til Aarhus Universitet på skoledage.

I retningen mod Aarhus om morgenen (fra Hørning/Stilling) og mod Hørning om eftermiddagen opnås samlet 10 minutters drift i myldretiden med rute 109/200.

Økonomi og fakta

I henhold Trafikplan 2017, hvor det er aftalt, at rute 100, 103, 109, 200 og 202 skal bidrage med 14.800 køreplantimer, så ser opgørelsen sådan ud:

Rute	Køreplantimer	Kontraktbusser	Bemærkninger
100	4.500	1	
103	2.200	1	
109	800		
200	4.500	4	Halvårsvirkning K16
202	2.800		
I alt	14.800	6	

K17: Der indsættes 2 nye ture Stilling-Aarhus Universitet (ændring af tomkørsel/dublring).

Hørings svar

Midttrafik har modtaget 73 hørings svar inkl. henvendelse fra Favrskov Kommune.

1. Ændring af stoppesteder (53) inkl. hørings svar fra Favrskov Kommune.
2. Ønske om flere ture (9)
3. Korrespondancer (2)
4. Ros (1)
5. Forsinkelser (4)
6. Ønske om ændrede tider (3)
7. Ruteforløb (1)

Sagsbehandling

Ad 1)

Kunder ønsker følgende stoppesteder bevaret:
Saturnvej, Søften (25) inkl. Favrskov Kommune
Dyreparken, Søften (19) inkl. Favrskov Kommune
Søftenvej/Ny Møllevej (1) Favrskov Kommune
Nedlæg i stedet Orionvej, Søften (1)
Nedlæg i stedet for Stop på Aarhusvej v. Alleen (1)
Bygholms Allé (2)
Kongsvang mod Aarhus (2)
Holbergsgade ønskes genetableret – nedlagt i K16 (2)

Ny passagertælling sept. 2016 – jan. 2017

Sum af af- og påstigning ma-fr gennemsnit	Fra Skanderborg	Fra Hinnerup	Sum v. stoppested
Kongsvang	25,1	-	25,1
Højvang	59,1	6,4	65,5
Søftenvej/Ny Møllevej	7,1	3,7	10,8
Århusvej v. Alleen	45,6	52,2	97,8
Grønhøj Dyreparken	28,9	26,3	55,2
Søften	67,5	82,5	150
Holmelundsvej/Orionsvej	18,7	22,5	41,2
Holmelundsvej/Saturnvej	20,2	21,8	42
Århusvej/Engdalsvej	13,4	24,2	37,6

Søften By

Holmelundsvej og Grønhøjvej i Søften by ligger kun ca. 100-200 meter Aarhusvej. Årsagen til at ruteforløbet på rute 200 går via Søften By er, at Aarhusvej er meget befærdet.

Kørsel via Søften by øger køretiden noget, idet der er tale om små veje med mange stoppesteder. Over en strækning på 1.800 meter er der 6 stoppesteder, som Midttrafik ønsker reduceret til i alt 4 stoppesteder.

Der er ingen officielle servicemål i forhold til, hvor tæt stoppestederne bør være placeret i det regionale rutenet. Men i Aarhus Kommune for bybuskørslen er servicemålet, at man i tæt lav bebyggelse (villaområder) har et stoppested indenfor 800 meter og hvis der er tale om områder med tæt etagebyggeri er servicemålet, at der skal være et stoppested indenfor 400 meter. I Horsens Kommune arbejder man med tilsvarende servicemål.

Det bemærkes, at der fra K16 blev etableret 10 minutters drift gennem Søften i myldretiden til/fra Aarhus, Søften har således samme betjening som A-busstrækninger i Aarhus i myldretiden. Tidligere var der "kun" 15 minutters drift, da flere ture i myldretiden kørte udenom Søften. Midttrafik anbefaler uændret betjening af Søften.

I forhold til antallet af stoppesteder fastholder Midttrafik ønsket om nedlæggelse af stoppestederne Grønhøj/Dyreparken og Holmelundsvej/Saturnvej, da stort set alle de nuværende kunder (efter nedlæggelsen af de to stop) vil være dækket indenfor en afstand af 400 meter til nærmeste stoppested (uagtet, at der er tale om tæt/lav villabebyggelse) – endvidere bemærkes, at hele Søften, som primært består af tæt lav bebyggelse, er dækket indenfor en gangafstand af 800 meter. Se kortbilag.

Søftenvej/Ny Møllevej

Stoppestedet ved Søftenvej/Ny Møllevej opretholdes, da det benyttes af borgere fra Kasted – og som ikke har andre muligheder.

Vejlby Ringvej

Stoppestedet opretholdes, da det forventes, at bybuslinjerne 16 og 18 vil køre ad Randersvej/Vejlby Ringvej fra K17 – her bliver et nyt korrespondancepunkt.

Kongsvang, Bygholms Allé og Holbergsgade

Kongsvangstoppestedet ønskes nedlagt, da alle A-buslinjer standser her. Kunderne på rute 200 skal benytte stoppestedet ved Marselis Boulevard, hvor A-linjerne ikke standser. Midttrafik fastholder køreplanforslaget.

Bygholms Allé ønskes nedlagt, da stoppestedet fra august 2017 bliver betjent af samtlige bybusser, som kører på Skanderborgvej. Midttrafik fastholder køreplanforslaget.

Holbergsgade er betjent af alle A-busser - til gengæld standser rute 200 ved Søgade, hvor A-busserne ikke standser. Midttrafik kan ikke støtte, at der igen bliver standsning ved Holbergsgade.

Ad 2)

3 kunder ønsker flere ture fra Skanderborg om eftermiddagen pga. overfyldte busser

4 kunder ønsker flere ture Aarhus-Stilling/Skanderborg om eftermiddagen, da rute 109 kun kører til Hørning.

Afgang fra Skanderborg kl. 15.20 følges, og det vurderes om det bliver nødvendigt at indsætte en ekstra bus – f.eks. Campus-Viby.

Det kan overvejes, at lade rute 109 køre helt til Stilling/Skanderborg i stedet for at betjene Hørning by og Jeksen i Skanderborg Kommune. Procesmæssigt kan vi ikke nå at lave en sådan ændring til K17. Men det bør overvejes og undersøges om ren 10-minutters drift i myldretiden mellem Skanderborg/Stilling og Aarhus er en bedre samlet løsning for kunderne på rute 200. Hørning vil da få 10-minutters drift i myldretiden til/fra Aarhus ved Aarhusvej. Procesmæssigt kan det først nås til K18, da ændringen vil involvere Skanderborg Kommune. Til K17 fastholdes køreplanforslaget.

2 kunder ønsker flere ture mellem Hammel og Hinnerup i Favrskov Kommune.

Midttrafik kan ikke anbefale, at Favrskov Kommune indsætter flere ture mellem Hammel og Hinnerup, da tilsvarende regionalture på samme strækning blev nedlagt pga. svag benyttelse, da det var Region Midtjylland, som finansierede turene.

Ad 3)

1 Kunde ønsker bedre og mere stabile korrespondancer i Hinnerup til/fra Hammel.

1 kunder ønsker rute 200 tilpasset til tog i Aarhus

Køretiderne på rute 200 justeres, så der forventes væsentlig øget rettidighed og bedre mulighed for at overholde korrespondancer.

Rute 200 kan ikke tilpasses til tog i Aarhus.

Midttrafik fastholder køreplanforslaget.

Ad 4)

Tilfreds kunde roser køreplanforslaget, tages til efterretning.

Ad 5)

En kunde ønsker rute 200 delt i Aarhus for at stabilisere køreplanen.

3 kunder udtrykker generel kritik af rettidigheden

Køretiderne på rute 200 justeres, så der forventes væsentlig øget rettidighed. Ruten deles ikke i Aarhus, da kørsel på "tværs" af Aarhus efterspørges.

Midttrafik fastholder køreplanforslaget.

Ad 6)

1 kunde ønsker ændrede tider fra Hørning om morgenen

1 kunde ønsker ændrede tider fra Aarhus til Søften om morgenen

1 kunde ønsker ændrede tider på særlig bus til Campus Skanderborg om morgenen

Det er ikke muligt at ændre på specifikke tider uden at rykke alle ture i køreplanen. Rute 200 kører relativt hyppigt, så køreplanforslaget fastholdes.

Den særlige tur til Campus Skanderborg fastholdes jf. køreplanforslaget, da ankomst er aftalt med Campus.

Ad 7)

1 kunde ønsker rute 200 via AUH, Skejby.

Der bliver gode korrespondancer til Letbanen ved Nehrus Allé til/fra AUH, så rute 200s ruteforløb fastholdes jf. køreplanforslaget.

Økonomi ved sagsbehandling

Ingen økonomi ved sagsbehandlingen.

Anbefaling

Administrationen anbefaler Midttrafiks forslag.

Behandling af hørings svar

202 Vejle - Horsens - Hovedgård – Tranbjerg – (Aarhus)

Høringsforslag

I forbindelse med Trafikplan Aarhus er det besluttet, at rute 202 kun skal køre til Tranbjerg og på udvalgte afgang køres der helt ind til Aarhus Rutebilstation.

Afgang fra Vejle kl. 21.16 kun kører til Hovedgård og returkørsel fra Aarhus kl. 23.24 nedlægges pga. lav benyttelse.

Afgang fra Vejle kl. 21.17 på lørdage kører kun til Hovedgård og at returkørselen fra Aarhus kl. 23.25 nedlægges pga. lav benyttelse.

Alle afgang til og fra Hedensted kører via Hedensted St.

Alle afgang til og fra Horsens kører via Vitus Berings plads.

Derudover er der lavet justeringer af afgangstider.

Økonomi og fakta

Ændringerne på ruten har været en del af udbuddet og økonomien kan derfor ikke specificeres på en enkelt rute.

I henhold Trafikplan 2017, hvor det er aftalt, at rute 100, 103, 109, 200 og 202 skal bidrage med 14.800 køreplantimer, så ser opgørelsen sådan ud:

Rute	Køreplantimer	Kontraktbusser	Bemærkninger
100	4.500	1	
103	2.200	1	
109	800		
200	4.500	4	Halvårsvirkning K16
202	2.800		
I alt	14.800	6	

Afgang fra Vejle 21.16 kun til Hovedgård: Der er over en uge i gennemsnit ingen kunder der står på denne afgang mellem Hovedgård og Aarhus. Der er en afstiger ved Harald Jensens Plads.

Afgang fra Aarhus kl. 23.24 nedlægges: Afgangen har i gennemsnit 3 kunder om ugen.

Afgang fra Vejle 21.17 lørdag kører kun til Hovedgård: Der er i gennemsnit 2 påstigere mellem Hovedgård og Tranbjerg og 4 afstigere i Tranbjerg.

Afgang fra Aarhus kl. 23.25 lørdag er der ca. 10 kunder i gennemsnit, hvoraf 6 har mulighed for at benytte bybus i Aarhus.

Høringssvar

Midttrafik har modtaget 97 høringssvar

- 1) Ønske om forlængelse af afgang (2 høringssvar)
- 2) Utilfredshed med afkortning af ruten (71 høringssvar)
- 3) Utilfredshed med nedlæggelse af aftenafgangen (10 høringssvar)
- 4) Ønske om flere afgang (4 høringssvar)
- 5) Ønske om justering af afgangstid (6 høringssvar)
- 6) Ønske sikret letbane korrespondance (1 høringssvar)
- 7) Utilfredshed med ændret ruteforløb (2 høringssvar)
- 8) Utilfredshed med nedlæggelse af stoppested (2 høringssvar)
- 9) Tilfredshed med ruteomlægning (1 høringssvar)
- 10) Ønske om ruteomlægning (1 høringssvar)
- 11) Ønske om tilpasning til ringetider (1 høringssvar)

Sagsbehandling

Ad 1)

En kunde og en chauffør ønsker, at afgang kl. 6.10 fra Horsens også fortsætter helt ind til Aarhus. Bl.a. pga. korrespondancer, så det er muligt at komme til Aarhus Nord inden kl. 8.00.

Afgangen er tilpasset Letbanen i Tranbjerg hvor det vil være muligt at skifte og derved komme til Aarhus C og Aarhus Nord på kortere tid end hvis denne afgang kører helt til Aarhus. Ud fra seneste passagertælling (efteråret 2016) er der ca. 20 kunder i denne afgang i Tranbjerg. Disse kunder vil skulle skifte til enten Letbanen eller 4A i Tranbjerg. Midttrafik vurderer, at forbindelse med Letbanen og 4A i Tranbjerg er dækkende.

Ad 2)

71 kunder udtrykker utilfredshed med, at ruten afkortes og ikke længere kører til/fra Aarhus på alle afgang.

Af disse henvendelser er der 29 fra Solbjerg, 14 fra Virring, 10 fra Fastrup og 17 fra forskellige områder.

Baggrunden for, at rute 202 afkortes ved Tranbjerg uden for myldretiden er, at det på baggrund af passagertal er vurderet at ville berøre forholdsvis få kunder. Disse kunder vil dog stadig have mulighed for at benytte rute 202 ved skift til/fra en af de mange andre muligheder, der er for at komme mellem Tranbjerg og Aarhus C (letbanen, linje 4A og linje 20), og som tilsammen giver en høj frekvens (10 afgang i timen i dagtimerne på hverdage). For at tilgodese kunderne på de mest benyttede afgang vil der stadig være enkelte afgang på rute 202, som kører helt til/fra Aarhus morgen og eftermiddag på hverdage.

Ad 3)

Ti kunder, herunder underskriftsindsamling fra 383 borgere i Hovedgård, udtrykker utilfredshed med nedlæggelse og afkortning af aftenafgang i Hovedgård, da de føler de fratages muligheden for at deltage i bl.a. sociale arrangementer i Aarhus og Horsens.

Midttrafik vurderer, at kundegrundlaget på disse afgang er lavt. Kunder mellem Aarhus og Solbjerg har mulighed for at benytte bybus og kunder internt i Horsens Kommune har mulighed for at benytte flextur. Det sammen gælder mellem Skanderborg og Horsens Kommune.

Ad 4)

En kunde ønsker generelt flere afgang på ruten.

Midttrafik vurderer, at antallet af afgang er tilpasset kundegrundlaget.

En kunde ønsker flere afgang i weekenden fra det vestlige Solbjerg.

Midttrafik vurderer, at betjeningsomfanget er tilpasset kundegrundlaget i weekenden. Det er desuden muligt at benytte bybuslinje 20 mellem Solbjerg og Aarhus C.

Ad 5)

En kunde ønsker en tidligere afgang fra Virring til Horsens af hensyn til mødetid i skoler.

Afgangen kl. 6.35 fra Tranbjerg er tilpasset ankomst i Horsens kl. 7.32, så det herfra er muligt at benytte bybusserne med afgang kl. 7.35 til ungdomsuddannelser samt arbejdspladser Horsens med mødetid omkring kl. 8.00.

En kunde ønsker at afgang fra 6.40 afgår tidligere, så det er muligt at nå bybusserne i Horsens.

Det er ikke muligt at flytte den pågældende tur, da det vil have konsekvenser for andre afgang på ruten samt for andre korrespondancer.

En kunde ønsker afgang kl. 5.05 fra Horsens afgår et par minutter tidligere af hensyn til korrespondance med tog i Vejle.

Midttrafik anerkender, at denne korrespondance ikke altid kan nås og afgang fra Horsens flyttes til kl. 5.02.

En kunde ønsker, at afgang fra Tranbjerg kl. 8.30 flyttes så den afgår kl. 8.00 af hensyn til at skabe ren timedrift fra Trøjborg.

Det er ikke muligt at justere afgang til tidligere, da det vil have konsekvenser for omkringliggende ture samt øvrige korrespondancer.

En kunde ønsker, at afgang kl. 6.12 fra Hovedgård afgår ca. 10 minutter tidligere for at skabe korrespondance med afgang kl. 6.30 fra Horsens til Vejle.

Midttrafik anerkender, at der kan være behov for korrespondance mod Vejle fra Hovedgård. Afgangen kl. 6.12 fra Hovedgård flyttes til 6.02 og som konsekvens heraf flyttes afgang fra Horsens kl. 5.51 til 5.41.

En kunde ønsker, at afgang kl. 14.05 fra Vejle afgår 5 minutter senere, så bussen er 5 minutter senere ved Nørretorv i Horsens af hensyn til korrespondance med linje 11.

Midttrafik vurderer, at det bør være muligt at skifte mellem linje 11 og 202 ved Nørretorv. Linje 11 er ved Vestergade/Nygade ca. 15.09 og rute 202 er ved Nørretorv ca. 15.14.

Ad 6)

En kunde ønsker, at letbanen afventer rute 202 i tilfælde af forsinkelser.

Letbanen har øvrige bindinger på ruten og det er ikke muligt at afvente rute 202. Udover letbanen, er det også muligt at skifte til 4A i Tranbjerg.

Ad 7)

To kunder er utilfreds med, at ruteforløbet i Aarhus flyttes fra Skanderborgvej til Chr. X's vej og Viby Torv ikke længere betjenes.

Rute 202 er omlagt, så afgangene der betjener Aarhus kører via Chr. X's vej. Det har været et stort kundeønske med en mere direkte ruteføring ind til Aarhus, samt betjening af Interskolen. Det er muligt at skifte i Tranbjerg til linje 4A som kører til Viby Torv. På afgangene der kører til Aarhus er det yderligere muligt at skifte ved Ringvej Syd/Chr. X's vej til linje 6A som kører til Viby Torv.

Ad 8)

To kunder udtrykker utilfredshed med, at et stoppested i Solbjerg nedlægges.

På rute 202 nedlægges der ingen stoppesteder i Solbjerg.

Ad 9)

En kunde udtrykker tilfredshed med at ruten kører via Chr. X. vej i Aarhus.

Ingen videre behandling nødvendig.

Ad 10)

En kunde ønsker, at rute 202 kører via Fastrupvej.

Rute 202 betjener Fastrupvej.

Ad 11)

Horsens Gymnasium ønsker tilpasning mellem bybusserne og de lokale- og regionale ruter så eventuelle ventetider mindskes.

Midttrafik tilpasser i videst muligt omfang bybusser med lokal- og regionalruter. Der kan dog være bindinger som ikke muliggør sammenbinding af samtlige afgangene.

I forbindelse med Trafikplan 2017 som især omhandler bybusserne i Horsens vil der blive kigget nærmere på disse bindinger. Trafikplanen forventes at træde i kraft til slut-december 2017.

Økonomi ved sagsbehandling

Ingen økonomi ved sagsbehandling.

Anbefaling

Administrationen anbefaler Midttrafiks forslag.

Indsigelse i forbindelse med høring K17

På vegne af 383 borgere i Hovedgård og omegn (medlem af facebookgrupperne i området) indgives hermed indsigelse mod at:

- Afgang fra Vejle kl. 21.16 kun kører til Hovedgård (kl. 21.17 lørdage)
- Afgang fra Aarhus kl. 23.24 nedlægges (kl. 23.25 lørdage)

Begrundelsen for indsigelsen er, at borgere i Hovedgård og omegnsbyerne:

- Fortsat skal have adgang til biograf, koncerter, teater og andre kulturbegivenheder i Århus og Horsens uden at købe bil.
- Fortsat skal kunne tage aften- og natarbejde i Århus og Horsens uden at købe bil.
- Hovedgård endnu er uden andre offentlige transportmuligheder.

Begrundelsen for indsigelsen er endvidere, at unge i Hovedgård og omegn:

- Fortsat skal have mulighed for at deltage i idræts aktiviteter i Århus og Horsens om aftenen uden at være afhængig af forældrekørsel
- Fortsat skal have mulighed for at deltage i sociale aktiviteter, ved deres uddannelser i Århus og Horsens uden at være afhængig af forældrekørsel

Med venlig hilsen

Kenneth Depenau

Behandling af hørings svar

205 Vejle – Stouby – Juelsminde

Høringsforslag	Afg. kl. 6.32 fra Juelsminde flyttes i Daugård til landevejen i stedet for byen
Økonomi og fakta	<p>Ændringerne på ruten har været en del af udbuddet og økonomien kan derfor ikke specificeres på en enkelt rute.</p> <p>Afg. kl. 6.32 via landevejen: Ønske fra Hedensted om at få kortere rejsetid mellem Juelsminde og Vejle. 20 af og påstigere vil få længere til bussen.</p>
Hørings svar	<p>Midttrafik har modtaget 13 hørings svar</p> <ol style="list-style-type: none">1) Ønske om bedre koordinering (1 hørings svar)2) Utilfredshed med høringsforslag (9 hørings svar)3) Ønske om ændring af ruteforløb (3 hørings svar)4) Ønske om øget betjening (1 hørings svar)5) Ønske om læskur (1 hørings svar)
Sagsbehandling	<p>Ad 1) En kunde ønsker bedre koordinering mellem rute 202 og skolebussen fra Vejlefjordskolen.</p> <p>Rute 205 er en regional rute og har til hovedformål at betjene pendlere og studerende. Da ruten har bindinger i bl.a. Vejle er det ikke muligt at justere afgangens så den tilpasses skolebussen. Vejlefjordskolen er en privat/friskole og der kan derfor ikke sikres kørsel hertil.</p> <p>Ad 2) 8 kunder og Umove A/S udtrykker utilfredshed med at afgangens kl. 6.32 fra Juelsminde flyttes ud til landevejen i stedet for at køre gennem Daugård. Der argumenteres for at gangafstanden er for lang til det nye stop. Umove frygter, at mange kunder vil benytte bussen der kører umiddelbart samtidigt, som kører gennem Daugård by til Rødkilde Gymnasium og Vejle Trafikcenter.</p> <p>Seneste passagertælling (november 2016) viser, at der i dag er 13 kunder i gennemsnit der står på i Daugård by på afgangens fra Juelsminde kl. 6.32. og der er i gennemsnit 7 der står af i Daugård by. Hvilket betyder, at gangafstanden for i alt 20 kunder forøges ved, at denne afgang flyttes ud til landevejen. Indtil Daugård sidder der ca. 35 kunder i bussen, som ved at flytte afgangens til Landevejen får ca. 4 minutters kortere rejsetid.</p> <p>Såfremt afgangens flyttes til Landevejen vil det betyde, at flere passagerer vil flytte til afgangens der kører umiddelbart samtidigt fra</p>

Daugård til Rødkilde Gymnasium og Vejle Trafikcenter. Hvis passagertallet på Rødkilde-afgangen stiger, kan det udløse et dubleringsbehov, mens passagertallet i afgangen der kører via landevejen falder. Midttrafik vurderer på baggrund af passagertal og risikoen for at udløse en ekstra dublering, at afgangen fra Juelsminde kl. 6.32 flyttes tilbage til Daugård by.

Ad 3)

En kunde ønsker ruten kører via Ørum, for at skabe forbindelse mellem Ørum og Daugård.

Det vurderes, at kundegrundlaget for betjening af Ørum på rute 205 er lavt. Der henvises i stedet til Flextur i Hedensted Kommune.

En kunde ønsker, at afgangen fra Juelsminde kl. 6.32 betjener Vejle Trafikcenter.

Afgangen betjener Vejle Trafikcenter, dog først efter Campus Vejle. Afgangen er anlagt således da det viste sig, at langt størstedelen af kunderne skal til Campus Vejle. Fra Daugård er det muligt at benytte både denne afgang som kommer til Vejle Trafikcenter, men også afgangen fra Smedskær 6.54 kører efter Rødkilde Gymnasium til Vejle Trafikterminal.

Hedensted Kommune foreslår, at følgende afgang betjener Landevejen ved Daugård frem for Daugård by:

Afgang kl. 5.35 fra Juelsminde, afgang kl. 6.32 fra Juelsminde, afgang kl. 14.20 fra Campus Vejle og afgang kl. 15.51 fra Vejle Trafikcenter.

Afgang kl. 5.35 fra Juelsminde betjener i dag Daugård ved Landevejen.

Afgang kl. 6.32 fra Juelsminde; se Ad 2.

Afgang kl. 14.20 fra Campus Vejle betjener i dag Daugård by. Der er jf. Midttrafiks seneste tælling (november 2016) 1 kunde der står på i Daugård på denne afgang og 4 der står af. Flyttes afgang til landevejen vil 5 kunder få ca. 500 meter længere gangafstand. I bussen sidder der ca. 19. passagerer, som vil få en rejsetid der er ca. 4 minutter kortere.

Midttrafik vurderer, at en omlægning af afgangen ikke vil være gavnligt for ruten, da det vil have større konsekvenser for de ca. 5 daglige kunder.

Afgang kl. 15.51 fra Vejle Trafikcenter betjener i dag Daugård by. Der er jf. Midttrafiks seneste passagertælling (november 2016) ca. 2 kunder der står på i Daugård og 6 kunder der står af på denne tur. Flyttes afgang til landevejen vil 8 kunder få ca. 500 meter længere gangafstand. I bussen sidder der ca. 27. kunder, som vil få en rejsetid der er ca. 4 minutter kortere.

Midttrafik vurderer, at en omlægning af afgangen ikke vil være gavnligt for ruten, da det vil have større konsekvenser for de ca. 8 daglige kunder.

Ad 4)

En kunde ønsker natbussen mellem Vejle og Juelsminde tilbage.

Passagergrundlaget for en helårs-natbus mellem Vejle og Juelsminde viste sig i prøveperioden at være for lavt og ruten blev derfor nedlagt.

Ad 5)

En kunde ønsker, at der ved Landevejen ved Daugård etableres et læskur.

Hedensted Kommune er ansvarlig for faciliteterne ved stoppestederne og forslaget sendes videre til Kommunen.

**Økonomi ved
sagsbehandling**

Ingen økonomi ved sagsbehandling.

Anbefaling

Administrationen anbefaler, at ønske fra Hedensted Kommune om stop på landevejen ved Daugård på fire afgang imødekommes.

Region Midtjylland
Regional Udvikling

Tjørnevej 6
7171 Uldum
T: 79755000

Lars Oksbjerg
Dir: +4579755112
Mob: +4524341211
e-mail:
Lars.Oksbjerg
@Hedensted.dk
Sagsnr. 13.05.22-P00-2-16

8.3.2017

Rute 205 ved Daugård

Hedensted Kommunes Udvalg for Fritid og Fællesskab har behandlet Midttrafiks Behandling af høringssvar til K 2017-18 for rute 205; Juelsminde – Stouby - Vejle.

Ad 3)

Hedensted Kommune ønsker at afprøve muligheder for at gøre forbindelserne fra/til Juelsminde til uddannelsesinstitutionerne i Vejle hurtigere, og har derfor etableret et stoppested ved landevejen i Daugård. Stoppestedet er etableret med støtte fra Transport-, Bygnings- og Boligstyrelsens pulje til yderområder.

Hedensted Kommune ønsker derfor, at de afgang fra/til Juelsminde der har mange studerende bliver så hurtige og direkte som mulige, hvorfor disse få afgang bør benytte stoppestedet ved landevejen, alle øvrige afgang skal køre igennem Daugård.

Hedensted Kommune vil gerne indstille, at følgende 4 afgang på rute 205 betjener Landevejen ved Daugård:

- Kl. 5.35 fra Juelsminde.
- Kl. 6.32 fra Juelsminde.
- Kl. 14.20 fra Campus Vejle
- Kl. 15.51 fra Vejle Trafikcenter.

Øvrige afgang skal stoppe i Daugård by.

Ad 5)

Hedensted Kommune har iværksat, at der opsættes et buslæskur på det nordlige stoppested på hovedvejen ved Daugård. Det vurderes løbende, om der også vil være behov for et buslæskur ved det sydlige stoppested.

Kopi af dette brev er sendt til Midttrafik.

Med venlig hilsen

Lars Oksbjerg
Kørselskoordinator



Behandling af hørings svar

302 Aarhus-Malling-Norsminde-Odder

Høringsforslag

Afledt af Trafikplan Aarhus 2017, hvor Letbanen blandt andet vil betjene flere af de større byer langs rute 100 mellem Odder-Aarhus og Hornslet, lægges der op til reduktioner og ændringer i kørslen på rute 100, 103 og 302.

Mellem Odder og Aarhus skal rute 100, 103 og 302 ses under et.

Erstatningsbuskørslen på rute 80-85 bliver udfases i takt med implementeringen af Letbanen.

Sommerferien

Rute 302 kører uændret, dog er tiderne tilpasset til rute 100 i Beder, som kører med lavere frekvens.

Normalplanen

I den nuværende køreplan støtter rute 302 rute 100 i myldretiden fra Aarhus til Beder, men når rute 100 kun skal køre 20-minutters drift, er det nødvendigt, at rute 302 også betjener Byager og Malling. På den måde bliver rute 302 mere attraktiv og kan bedre og mere effektivt supplere og støtte rute 100 mellem Aarhus-Beder-Byager og Malling.

I myldretiden om morgenen kører en ny tur helt til Aarhus via Malling-Byagerparken-Beder og en ny tur kører fra Aarhus til Odder. 4 ture i myldretiden om eftermiddagen fra Aarhus ændres til kørsel via Beder-Byagerparken-Malling mellem Aarhus og Odder og 3 ture fra Odder til Aarhus ændres tilsvarende.

Uden for myldretiden og i weekenderne kører rute 302 mellem Odder og Malling Station, hvor der etableres korrespondance til/fra Letbanen. Forbindelsen til letbanen forventes at stabilisere korrespondancerne i forhold til i dag, hvor rute 302 har korrespondance med rute 100 i Beder. (Letbanekøreplanen kendes endnu ikke, så tiderne på rute 302 ligger ikke endeligt fast mellem Malling og Odder).

Kirkebakken i Beder samt Over- og Neder Fløjstrup vil ikke længere blive betjent:

Konsekvenser for kunder langs Kirkebakken

Om morgenen rejser få kunder i retning mod Odder. I retningen mod hovedstoppestedet i Beder, hvor der kan skiftes til rute 100 mod Aarhus, er der kun ca. 5 kunder, som benytter ruten.

Om eftermiddagen har rutens 4 ture, som kommer fra Aarhus, i alt ca. 16 kunder med, som stiger af langs Kirkebakken. Disse kunder har formentlig taget rute 100 mod Aarhus om morgenen fra hovedstoppestedet ved Damgårds Allé (De fleste vil få den samme gangafstand hjem igen, når rute 302 ikke længere vil køre ad Kirkebakken).

I retningen mod Odder rejser i alt ca. 12 kunder fra kl. 10.00 og frem. I retningen mod hovedstoppestedet i Beder, hvor der kan skiftes til rute 100 mod Aarhus rejser i alt ca. 10 kunder (kun 5 kunder rejser om morgenen).

Rejserne på rute 302 langs Kirkebakken sker noget spredt:
Fra Skoleparken er der ca. 500 meter til stoppestedet ved Damgårds Allé. Fra Kirken er der ca. 850 meter til stoppestedet ved Damgårds Allé. Fra Kirkeager er der ca. 1.100 meter til stoppestedet ved Damgårds Allé (dog kun ca. 2 kunder)

Nærmeste stoppested fra Kirkebakken til rute 100 vil være Damgårds Allé. Nærmeste Letbanestop vil være Beder Station.

Konsekvenser for kunder i Over Fløjstrup og Neder Fløjstrup:

Kunder i Over Fløjstrup vil få op til ca. 2,5 km til bussen (skønnes at berøre ca. 4 kunder)

Kunder i Neder Fløjstrup vil få op til ca. 1,5 km til bussen (skønnes at berøre ca. 3 kunder)

(Afstanden fra de eksisterende stoppesteder til nærmeste stoppested er hhv. 950 og 1.200 meter).

Nærmeste stoppested fra Over- og Neder Fløjstrup til rute 302 vil være Ajstrup Strandvej v. Ajstrup Skole.

Økonomi og fakta

I henhold Trafikplan 2017, hvor det er aftalt, at rute 100, 103, 109, 200 og 202 skal bidrage med 14.800 køreplantimer, så ser opgørelsen sådan ud:

Rute	Køreplantimer	Kontraktbusser	Bemærkninger
100	4.500	1	
103	2.200	1	
109	800		
200	4.500	4	Halvårsvirkning K16
202	2.800		
I alt	14.800	6	

Høringssvar

Midttrafik har modtaget 50 høringssvar inkl. 2 henvendelser fra hhv. Fællesrådet Beder-Malling og "Fløjstrupborgere" v/ Morten Sejersen. Ét enkelt høringssvar fra en borger er afgivet pr. brev.

1. Utilfredshed med at Kirkebakken og Fløjstrup ikke længere vil blive betjent (31) inkl. indsigelse fra Fællesrådet Beder-Malling og "Fløjstrupborgere" v/ Morten Sejersen.
2. Generel kritik af høringsforslaget (7)
3. Ros (5)
4. Forslag om minibusbetjening (1)
5. Ønsker til ændrede tider og stoppesteder (6)

Sagsbehandling

Ad 1)

28 kunder udtrykker utilfredshed med forslaget om ændret ruteforløb. Det er svært at afgøre, om høringssvarene vedrører Kirkebakken eller Fløjstrup.

Fællesrådet Beder-Malling og "Fløjstrupborgere" v/ Morten Sejersen udtrykker også utilfredshed.

Det bemærkes, at "Fløjstrupborgere" v/ Morten Sejersen i flg. egen opgørelse har indsamlet 659 underskrifter mod ændringsforslaget - flere med kommentarer.

For god ordens skyld bemærkes, at der både på Skivunder.net og på den almindelige analoge underskriftsindsamling er lavet en "sagsfremstilling", som ikke er helt i overensstemmelse med Midttrafiks.

Midttrafik har i uge 1-5 gennemført nye passagertællinger, som viser følgende:

Mod Odder gennemsnit ma-fre*)	På	Af
Kirkebakken/Byvej	1,1	0,1
Kirkebakken/Skoleparken	0	0
Beder v/kirken	1,4	1,1
Kirkebakken/Kirkeager	0	0
Elmosevej/Karlslundvej	0	2,2
Elmosevej/Fløjstrupvej	0	0,3

Mod Beder/Aarhus gennemsnit ma-fre	På	Af
Elmosevej/Fløjstrupvej	4,4	0,0
Elmosevej/Karlslundvej	2,7	0,0
Kirkebakken/Kirkeager	3,7	2,1
Beder v/kirken	8,6	0,0
Kirkebakken/Skoleparken	0,0	0,7

**) Pga. vejarbejde har rute 302 på de 2 første ture hhv. kl. 6.09 og 6.35 fra Beder mod Odder været omlagt, så de ikke er kørt ad Kirkebakken og Fløjstrup. Det bemærkes, at der i 2013 ikke var kunder der på disse tidspunkter, rejste mod Odder.*

Da der er ganske få kunder i den nye tælling, som rejser retur fra Odder, formodes det, at der fortsat ikke er kunder på disse 2 ture. I den nye tælling er der heller ikke kunder fra de aktuelle stoppesteder kl. 7.03 og 8.09, som rejser mod Odder.

Som det ses af de nye tællinger, er der en meget svag benyttelse af de aktuelle stoppesteder i retningen fra Beder mod Odder. Det samme gælder i den modsatte retning Odder-Beder, svarende til at ca. 2-3 kunder på en gennemsnitlig hverdag rejser frem og tilbage.

I retningen mod Aarhus, hvor der kan skiftes til rute 100 ved hovedstoppestedet, rejser ca. 7 kunder fra Fløjstrup og ca. 12-13

kunder fra Kirkebakken. Færre kunder benytter ruten retur.

Konklusion: På en gennemsnitlig hverdag vil ca. 10 kunder i Fløjstrup vil miste rute 302 og ca. 14 kunder langs Kirkebakken vil få forlænget gangafstand til rute 100 og evt. Letbanen.

Langs Kirkebakken er der i forhold til tidligere tællinger tale om et mindre fald i benyttelsen af rute 302.

Det bemærkes, at der er en meget spredt benyttelse af rute 302 over dagen, hvilket indikerer, at meget få kunder bruger den til traditionel bolig-arbejdssteds-/uddannelsespendling. Midttrafik fastholder derfor køreplanforslaget

Ad 2)

7 kunder har generel kritik af høringsforslaget, som muligvis skyldes, at tiderne i forslaget ikke ligger fast Malling-Odder uden for myldretiden samt i weekenden pga. af at vi endnu ikke kender Letbanens køreplan.

Midttrafik fastholder køreplanforslaget.

Ad 3)

5 kunder roser høringsforslaget og angiver bl.a., at det bliver dejligt at få forbindelse til Letbanen i Malling med nye rejsemuligheder til f.eks. Sønderhøj i Viby og få mulighed for at benytte Mallings tilbud med forretninger, biograf, kro og kirke.

Tages til efterretning. Midttrafik fastholder køreplanforslaget.

Ad 4)

En kunde foreslår indsat minibus Beder-Fløjstrup.

Det kan Midttrafik ikke anbefale, da der er et meget svagt passagergrundlag og tilbud om flextur i Aarhus Kommune.

Ad 5)

En kunde mener, at det bliver vanskeligere at rejse fra Beder til Norsminde.

Ja, det bliver lidt mere besværligt uden for myldretiden.

En kunde ønsker andre stoppesteder i Odder.

Imødekommes ikke.

En kunde gør opmærksom på at navngivningen af stoppestedet Ajstrup Str. V. Kiosken er misvisende, fordi der ingen kiosk er længere.

Det får vi rettet.

En kunde ønsker et stoppested ved Byagervej/Fløjstrupvej.

Det vil Midttrafik overveje at få etableret, hvis høringsforslaget gennemføres.

2 Kunder ønsker flere tider justeret.

Vi kender endnu ikke den konkrete Letbanekøreplan, som rute 302 skal rettes ind efter.

Økonomi ved sagsbehandling

Hvis høringsforslaget ikke gennemføres, og den nuværende betjening af Kirkebakken og Fløjstrup opretholdes på rute 302, så har det følgende konsekvenser for den øvrige betjening mellem Aarhus-Beder-Byager og Malling:

Der skal indsættes en ekstra kontraktbus, da Midttrafik skønner, at 10-minutters drift mellem Aarhus-Beder-Malling er nødvendig i myldretiden frem til det tidspunkt, hvor Letbanen får øget sin frekvens helt til Beder og Malling. Der vil skulle indsættes ekstraturre på rute 100 svarende til 5 dobbeltture mellem Aarhus-Beder-Malling, da rute 302 i sin nuværende form kun vil have ringe værdi i forhold til at støtte rute 100 effektivt Aarhus-Beder-Byager-Malling.

Byager

De ovenfor nævnte rute 100-ture vil ikke tidsmæssigt kunne nå at betjene Byager ved Beder, som vil få sin betjening forringet i myldretiden og udelukkende have 40 minutters drift over dagen. Det skønner Midttrafik er noget "tyndt", da der er tale om et stort boligområde, med væsentligt større kundepotentiale end Kirkebakken og Fløjstrup – endvidere vil det betyde, at kunder til/fra Byagerparken udelukkende vil kunne benytte de ordinære ture på rute 100 i myldretiden, som i forvejen skønnes at blive hårdt belastet.

De økonomiske konsekvenser ved indsættelse af 1 ekstra kontraktbus samt 5 dobbeltture på rute 100 mellem Aarhus og Malling vil på årsbasis udløse en årlig nettoudgift på ca. 1 mio. kr.

Anbefaling

Administrationen anbefaler Midttrafiks forslag. Kunder ved Kirkebakken og Fløjstrup kan henvises til at benytte flexetur.



Fællesrådet for Beder, Malling og Ajstrup

Beder, 22. januar 2017

Fællesrådet for Beder, Malling og Ajstrup ønsker at bevare busrute 302 (Kystruten) gennem Fløjstrup

I Midttrafiks oplæg til køreplan fra august 2017 vil busrute 302 helt forsvinde fra Elmosevej og Kirkebakken, således at den fremover skal køre direkte fra rundkørslen i Ajstrup til Malling og enten vende ved stationen eller køre videre over Byagervej mod Aarhus. Konsekvensen er, at der ingen fremtidig betjening af den nuværende rute fra Ajstrup gennem Fløjstrup af Elmosevej og Kirkebakken, og videre gennem det østlige Beder ad Kirkebakken.

Grundlæggende er vi ikke enige i Midttrafiks forudsætning om, at afledt af Kollektiv Trafikplan 2017 skal busruterne 100, 103 og 302 reduceres og ændres på grund af den kommende letbane. I vort område vil letbanen ikke give flere afgangene end den tidligere togdrift og derfor virker det helt urimeligt også at reducere busdriften. Det hænger dårligt sammen med formålet med Kollektiv Trafikplan 2017, som er at give borgerne mest mulig kollektiv trafik af høj kvalitet inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed.

Desuden ser vi flere problemer i de foreslåede ændringer af rute 302:

- Det væsentligste problem er, at den nye køreplan bevirker, at beboerne i Fløjstrup og den østlige del af Beder mister den eneste busrute, de har. Konsekvensen er, at beboerne i Neder Fløjstrup, den østlige ende af Fløjstrupvej, Over Fløjstrup, Fløjstrup Mark/Ballevej og alle beboerne i den østlige del af Beder som grænser op til Kirkebakken (Kirkeager, Præstetofte, Præstelodden, Svendgårdsvej, Gartnergården, Skoleparken og Skeltoften) i fremtiden vil stå uden direkte mulighed for offentlig transport.

Det vil berøre borgere i området uden bil, herunder ældre borgere, skolebørn, studerende, besøgende til Fløjstrup og Mariendal strand, besøgende til Fløjstrup Skov, medarbejdere på Gartneriet Vestervang og andre virksomheder i området, besøgende/kursister på Friluftsgården i Fløjstrup, rideskoleelever, personer med heste opstaldet i området, og alle andre brugere af busrute 302 i dette område. Fremtidig bosættelse i området vil kræve bil.

Selv om det målte antal passagerer, der stiger på eller af bussen i dette område, kan virke beskedent må vi påpege, at det berørte antal personer er betydeligt højere, idet det på andre dage kan være andre, der benytter bussen.

Den foreslåede rute vil kun tilgodese et meget begrænset antal nye borgere på strækningen fra rundkørslen i Ajstrup til Malling Øst. På den resterende del af den nye rute fra Malling over Byagervej mod Aarhus vil ruten kun virke som en meget beskedent kompensation for, at driften af rute 100 reduceres fra 15 minutter til 20 minutters drift.

- Et andet problem er, at den foreslåede rute til stationen i Malling går tæt forbi skole og daginstitutioner ad veje, der bestemt ikke er indrettede til busser, og hvor der ofte er parkeret biler. Det vil forringe børnenes trafikikkerhed i området, der i forvejen er tæt befærdet.

Vi må derfor afvise de foreslåede ændringer, som efter vor mening kun vil give beskedne besparelser og som vil afskaffe busdriften i et stort område uden at give betydelige fordele for andre.

På Fællesrådets vegne

Jørgen Bak, formand
Kirkebakken 23
8330 Beder

bedermallingajstrup@gmail.com

Rigmor Korsgaard

Emne: Borgerhenvendelse til borgmesteren

Fra: Jan Harding Madsen [<mailto:info.harding@gmail.com>]

Sendt: 23. januar 2017 00:04

Til: Jacob Bundsgaard <bj@aarhus.dk>

Emne: Ændring af rute 302 får konsekvenser for letbane og borgere

Fløjstrup, den 22. januar 2017

Kære Borgmester Jacob Bundsgaard.

Jeg skriver til dig, fordi jeg er blevet letbane ramt. Midttrafik har tænkt sig at ændre linjeføringen for busrute 302 Kystruten, når letbanen starter.

Rute 302 Kystruten er en rute, hvor den samme bus oprindeligt kørte hele vejen mellem Aarhus, Beder, Fløjstrup, Ajstrup og Odder via kysten. Nu kører 302 kun hele ruten i eftermiddags myldretiden. Resten af tiden køres turen mellem Beder og Aarhus af rute 100. I praksis betyder det, at 302 har endestation i Beder og Odder.

Nu har man besluttet, at bussen ikke mere skal køre igennem Fløjstrup og heller ikke mere via Kirkebakken i Beder. En beslutning, der vil få alvorlige konsekvenser for mange mennesker.

Bussen skal i fremtiden have endestation i Malling. Linjeføringen skal i stedet gå fra rundkørslen i Ajstrup via Ajstrupvej til Malling. De fremtidige gennemgående ture i myldretiden til Aarhus, skal nu gå fra Malling til Aarhus.

Med den nuværende rute 302 har man altid kunne køre til Beder og enten skifte til rute 100 mod Aarhus eller tage oddergrisen mod Aarhus eller Odder. Det er noget vi har benyttet meget. Nu bliver oddergrisen til letbanen, og så kan vi lige pludselig ikke mere. Underligt!

Vi havde eller set frem til letbanen, fordi det ville give flere muligheder for at komme hurtig og let rund i Aarhus; men nu kan vi ikke engang komme til Beder med bus. Der er f.eks. flere herude, der i fremtiden kommer til at arbejde på Skejby Sygehus.

Ændringen vil betyde, at mennesker i Beder langs Kirkebakken får mellem 600 m til 1,7 km til letbanen. Afstanden er beregnet fra Beder station til busstoppestederne på Kirkebakken. Så i praksis er det endnu længere.

Tilsvarende er den korteste afstand fra Beder Station til Fløjstrup ca. 3 km. Konsekvensen vil altså være: "Køb en bil eller flyt". Den holdning kan man jo godt have. Men der er naturligvis mange mennesker i Fløjstrup, der får et problem her. F.eks for ung, for gammel, intet kørekort, ikke råd, man arbejder her men bor ikke i området, eller andre ting.

Jeg går heller ikke ud fra, at Aarhus Kommune står klar med en bolig til dem, der bor til leje i de lejligheder, ejere har indrettet på stedet.

Den foreslåede ændring vil heller ikke fremme brugen af letbanen, da den nuværende rute 302 kører forbi flere mennesker, der evt. kunne bruge letbanen.

Der er heller ikke nogen grund til at køre til letbanen i Malling fremfor Beder. Der er nøjagtig de samme daglige afgang.

I fremtiden vil man ikke mere servicere en stor del af Beder (langs Kirkebakken) med offentlig transport. Det vil f.eks. sige bibliotek, Kirke og skole i Beder. Man vil heller ikke mere kunne tage bussen til skov og strand ved området omkring Fløjstrup eller besøge venner her.

Det burde ikke være nødvendigt, at udpensle alle konsekvenser og detaljer, der er meget mere; men jeg er sikker på, at du forstår situationens alvor.

Jeg går ud fra, at ledelsen i Aarhus er med til at udstikke retningslinjerne for Midttrafiks kørsel i kommunen, og at de også følger dem. Det eneste jeg kunne finde på Midttrafiks hjemmeside var :

"Flere tilfredse kunder"

"Tilfredse kunder er Midttrafiks vigtigste mål, da tilfredse kunder rejser mere og anbefaler produktet til andre."

Jeg kan dog sige, at vi ikke er særlige tilfredse. Langt fra. Produktet falmer, det gør rejserne også.

Håber du vil gøre, hvad du kan. Så vi ikke vil blive et hendøende område uden offentlig transport. Vi har brug for ofte at kunne komme til Aarhus, der er trods alt kun 11 km til Park Allé.

Med venlig hilsen
Jan Harding Madsen
Kirkebakken 132, Fløjstrup
8330 Beder
mobil 21 62 91 48
info.harding@gmail.com



Rådhuset, 8000 Aarhus C

Jan Harding Madsen

Kirkebakken 132, Fløjstrup
8330 Beder

info.harding@gmail.com

17. februar 2017

Side 1 af 2

Kære Jan Harding Madsen

Tak for din henvendelse til borgmesteren om Midttrafiks planer for den kollektive trafikbetjening af Kirkebakken i Beder samt Elmosevej i Fløjstrup, som i dag betjenes af regionalbus 302. Da kommunens bestilling af kollektiv trafik administreres af Teknik og Miljø, besvares din henvendelse herfra.

Der har været gennemført en proces først med forslag til og efterfølgende politisk vedtagelse af en kollektiv trafikplan for Aarhus, som skal træde i kraft i august i år i forbindelse med opstarten af letbanen. Trafikplanen fastlagde overordnet det fremtidige serviceniveau for den kollektive trafikbetjening, herunder linjeføringer og betjeningsfrekvenser på de enkelte linjer og strækninger.

Grundlæggende skulle der med trafikplanen gennemføres en tilpasning af det nuværende samlede busnet af kommunens gule bybusser og regionens blå busser. Dels vil letbanen komme til at betjene strækninger og relationer, som der ikke længere er behov for at busbetjene, eller som ikke skal busbetjenes i samme omfang som hidtil. Og dels skal besparelser ved reduktioner i den samlede bustrafik være med til at finansiere letbanedriften.

Det indgik herunder i trafikplanen, at driftsomfanget på rute 100 Aarhus-Beder-Malling-Odder skal reduceres, idet samme rejserelationer fremover også vil blive betjent af letbanen. I trafikplanen indgik ikke forslag til ændringer af rute 302.

Efter den politiske vedtagelse af den kollektive trafikplan i sensommeren 2016 i såvel byrådet som regionsrådet har Midttrafik udarbejdet konkrete forslag til køreplaner. Midttrafik har for nylig haft disse konkrete køreplaner ude i en offentlig høring.

Midttrafik har oplyst, at man ved tilrettelæggelsen af den konkrete (reducerede) køreplan for rute 100 havde problemer med at 'få enderne til at nå sammen' inden for de givne rammer. Midttrafik var bekymret for, om der med den reducerede køreplan på rute 100 ville være tilstrækkelig passagerkapacitet på strækningen Aarhus-Malling. I den forbindelse udarbejdede Midttrafik derfor et forslag til omlægning af rute 302.

For at styrke kapaciteten mellem Aarhus og Malling går forslaget ud på, at rute 302 mellem Beder og Ajrstrup kører via Malling i stedet for via Kirkebakken/Beder og Elmosevej/Fløjstrup. Baggrunden for Midttrafiks forslag er

TEKNIK OG MILJØ

Aarhus Kommune

Rådhuset
8000 Aarhus C

Telefon: 89 40 20 00

E-mail:
post.mtm@aarhus.dk
www.aarhus.dk

Sag: 17/005159-3



endvidere, at rute 302 kun anvendes af ganske få passagerer på den berørte strækning i Beder-Fløjstrup.

17. februar 2017
Side 2 af 2

Region Midtjylland bestiller og finansierer kørslen med de blå regionale busser, herunder rute 100 og 302. Midttrafik aftalte med Region Midtjylland, at det var det omlagte køreplanforslag for rute 302, der skulle indgå i den nu overståede køreplanhøring. Aarhus Kommune har ikke været inddraget i denne vurdering.

Midttrafik oplyser, at man i øjeblikket er ved at gennemgå de indkomne høringssvar fra køreplanhøringen, herunder modtagne henvendelser som din med kritik af forslaget til ændret linjeføring af rute 302.

Som følge af indkomne høringssvar om rute 302 vil Midttrafik nu udarbejde et alternativt forslag til rute 100 og 302, som vil kunne imødekomme såvel kritikken af ruteomlægningen, som bekymringen for kapaciteten mellem Aarhus og Malling. Dette alternative køreplanforslag vil i givet fald blive dyrere i drift, end det hidtidige køreplanforslag. Det nye forslag vil blive præsenteret for Region Midtjylland, som i givet fald vil skulle sige god for det og vil skulle finansiere de ekstra driftsomkostninger.

Midttrafiks samlede kollektive trafiktilbud omfatter ud over letbane samt gule og blå busser også tilbud om flextur, som er behovsbestemt bestillingskørsel. Kommunen giver i de tyndt befolkede landområder – bl.a. i jeres område et tilskud til flextur, så brugerbetalingen minimeres.

Med den kollektive trafikplan har kommunen besluttet at nedlægge den hidtidige bybuskørsel i tilsvarende landområder i kommunen, hvor der i stedet fremadrettet henvises til flextur. Kommunen vil på den baggrund ikke gå ind og etablere alternativ bybuskørsel i jeres område, hvis den regionale busbetjening forsvinder.

Aarhus Kommune håber dog regionen vil være åben for det nye køreplanforslag for 302. Men kommunen har ikke kompetence til at godkende eller afvise planerne for de blå regionalbusser. Vi vil videresende din henvendelse og vores svar herpå til Midttrafik, så bemærkningerne kan indgå, når Region Midtjylland skal tage stilling til det alternative forslag til rute 302, som Midttrafik vil udarbejde.

Med venlig hilsen

Kristian Würtz
Rådmand /

Luise Pape Rydahl
Centerchef

Behandling af hørings svar

901X Aarhus N – Skovby – Galten - Silkeborg

Høringsforslag Rute 901X foreslås nedlagt. Kunderne kan fremover benytte rute 952X Ringkøbing-Herning-Silkeborg-Aarhus, hvor nogle busser kører via Galten og Skovby. Om morgenen er der på rute 952X en direkte afgang fra Silkeborg til Aarhus Nord (AUH Skejby) via Galten/Skovby.

Økonomi og fakta **Samlet for rute 15, 77, 113, 901X og 952X**

Rute 15 – udvidet med 317 timer
Rute 77 – reduceret med 541 timer
Rute 113 – reduceret med 565 timer
Rute 901X – reduceret med 884 timer
Rute 952X – udvidet med 2.187 timer
Samlet udvidelse med 514 timer

Bruttoudgift (køreplantimer): 283.000 kr.
Besparelse på dubleringsaftaler: 1.014.000 kr.
Udgift til opgradering af busser til tempo 100: 705.000 kr.
Nettobesparelse: 26.000 kr.

Der er ikke beregnet økonomiske konsekvenser for passagerindtægter. Det er Midttrafiks vurdering, at der samlet set vil være en kundefremgang som følge af de nye tiltag.

Der er på tidspunktet (før høringen) for beregningen af de økonomiske konsekvenser ikke modtaget tilbud fra Herning Turist om, hvad udgiften til opgraderingen af deres busser vil koste. Der er i beregningen af økonomien foretaget et skøn baseret på tilbuddet fra Arriva.

Hørings svar Midttrafik har modtaget 26 hørings svar, der alle retter kritik af forslaget om nedlæggelse af ruten. Flere oplyser, at der køres med fyldte busser på de to afgang. Endvidere er der i mange af hørings svarene ros til chaufførerne/serviceniveauet på ruten.

- 1) Rejser Silkeborg-Aarhus N (17 hørings svar)
- 2) Rejser Harlev-Aarhus N (6 hørings svar)
- 3) Rejser Skovby-Aarhus N (2 hørings svar)
- 4) Rejser Galten-Aarhus N (1 hørings svar)

**Sagsbehand-
ling** Jf. tællinger fra efteråret 2015 og foråret 2016 har der på morgenturen været ca. 40 kunder og om eftermiddagen ca. 15 kunder. Der er foretaget en opgørelse af passagerantallet i januar 2016, hvor der om morgenen har været 25 kunder og om eftermiddagen 15 kunder.

Med baggrund i det pæne antal kunder om morgenen vil der fortsat køre en bus fra Silkeborg og direkte til Aarhus N, dog via Silkeborgvej/Vestre Ringgade mod Aarhus Nord. På den måde vil der være flere muligheder for kunder, som skal til destinationer, som ligger tæt på Åby Ringvej og Vester Ringgade. Denne afgang er tilrettelagt så den passer med de første bindinger i Aarhus N, som er mødetid på AUH Skejby kl. 7.30.

Udover AUH Skejby er der Campus Aarhus N, Oluf Palmes Alle, Nehrus Alle og Universitetet, som bliver betjent af rute 901X. Med et behov for at møde omklædt på AUH Skejby kl. 7.30 og mødetid på Universitetet kl. 8 er det med denne ene afgang på 901X ikke muligt at tilgodese alle mødetider/ringetider.

Med ½ times drift Silkeborg-Aarhus på rute 952X og ¼ times drift Silkeborg-Galten/Skovby med rute 113 og 952X er det er Midttrafiks opfattelse, at ændringsforslaget til rute 952X skaber flere muligheder for kunder mellem Silkeborg og Galten/Skovby til/fra Aarhus N. Der er dog den gene, at der kan være ventetid ved Silkeborgvej, når der skal skiftes bus. Der vil ligeledes være en gangafstand på 7-8 minutter for kunder til AUH Skejby og Nehrus Alle, hvis de ikke vil benytte den direkte afgang eller foretage et buskift.

Ad 1-4) Midttrafik har analyseret på den nuværende rejsetid på rute 901X og de alternativer kunderne vil få om morgenen. Der er foretaget en sammenligning med den nye direkte tur, øvrige afgange på rute 952X og på rute 113. Kunder fra Harlev har også mulighed for at benytte en bybus, som kører ind ad Silkeborgvej.

Det er stort set kun kunder til AUH Skejby om morgenen, som får forlænget deres rejsetid. De får dog en bus, som nu passer til deres mødetid kl. 7.30. For kunder til Universitetet er der tale om en kortere rejsetid.

Se tabellen nedenfor:

Destination	901X		952		6A		gang		113		gang		5A	
	11	dir.	952X	6A	tid	5A	I alt	113	6A	tid	5A	I alt		
Silkeb. - AUH Skejby	61	-	70	36	16	10	-	62	-	-	-	-	0	
Silkeb. - Oluf Palmes Alle	64	-	65	36	16	0	-	52	-	-	-	-	0	
Silkeb. - Nehrus Alle	67	-	62	36	16	10	-	62	-	-	-	-	0	
Silkeborg-Universitetet	75	-	55	41	-	0	6	47	-	-	-	-	0	
Galten - AUH Skejby	36	-	45	25	16	10	-	51	31	16	10	-	57	
Galten - Oluf Palmes Alle	39	-	40	25	16	0	-	41	31	16	0	-	47	
Galten - Nehrus Alle	42	-	37	25	16	10	-	51	31	16	10	-	57	
Galten-Universitetet	50	-	35	29	-	0	6	35	37	-	0	6	43	
Skovby - AUH Skejby	33	-	67	22	16	10	-	48	24	16	10	-	50	
Skovby - Oluf Palmes Alle	36	-	62	22	16	0	-	38	24	16	0	-	40	
Skovby - Nehrus Alle	39	-	59	22	16	10	-	48	24	16	10	-	50	
Skovby-Universitetet	47	-	52	26	-	0	6	32	30	-	0	6	36	
Harlev - AUH Skejby	29	22	-	-	16	10	-	48	13	16	10	-	39	
Harlev - Oluf Palmes Alle	30	22	-	-	16	0	-	38	13	16	0	-	29	
Harlev - Nehrus Alle	32	22	-	-	16	10	-	48	13	16	10	-	39	
Harlev-Universitetet	43	22	-	-	-	-	6	28	19	-	-	6	25	

Der er ikke beregnet ventetid/skiftetid, idet linje 5A og 6A kører med en

høj frekvens (6-8 minutters drift) i myldretid. Der vil i nogle tilfælde løbe 5-8 minutter ekstra tid på.

Økonomi ved Sagsbehandling

Ad 1-4) Sagsbehandlingen af høringssvarene giver ikke anledning til ændring af de økonomiske konsekvenser, idet opretholdelse af rute 901X vil medføre en forringelse af den planlagte betjening på rute 952X.

Anbefaling

Administrationen anbefaler Midttrafiks forslag.

Behandling af hørings svar

913X Silkeborg – Nørre Snede – Brande – Billund Lufthavn

Høringsforslag Rute 913X foreslås som følge af få kunder nedlagt.

Økonomi og fakta	Bruttobesparelse (2682 timer)	1.475.000 kr.
	Indtægtstab (skønnet)	- 450.000 -
	Nettobesparelse for RM	<u>1.025.000 kr.</u>

Der er på ruten knap 3 kunder pr. køreplantage i gennemsnit på hverdage. Det er under halvdelen af kunderne, der har Billund Lufthavn som start- eller slutdestination.

Hørings svar Midttrafik har modtaget 23 hørings svar.

- 1) Udtrykker tilfredshed med nedlæggelse af ruten (1 hørings svar)
- 2) Går på rejser til/fra Billund Lufthavn (11 hørings svar)
- 3) Går på rejser Silkeborg-Bryrup (11 hørings svar)
- 4) Herudover er der modtaget hørings svar fra Billund Lufthavn, Silkeborg Kommune og Ikast-Brande Kommune. Der er ikke modtaget hørings svar fra Sydtrafik.

Sagsbehandling Ad 1) Til efterretning.

Ad 2) På baggrund af hørings svarene har kunderne brug for en busforbindelse fra området til/fra Billund Lufthavn. Der er en del af svarene, som går på strækningen Billund-Bryrup. Det er i et af hørings svarene anført, at rute 913X ikke er markedsført særlig tydeligt og at der er for få afgang, hvilket menes at være årsagen til det lave passagertal.

Rute 913X er ikke nogen ny rute og har efterhånden kørt nogle år mellem Silkeborg og Billund Lufthavn, først Aarhus-Silkeborg-Billund og fra køreplansskiftet i 2015 Silkeborg-Billund, dog med forbindelse til/fra Aarhus på mange tidspunkter. Før køreplanændringen i 2015, da rute 913X også kørte til/fra Aarhus var der kunder med på hele strækningen Aarhus-Billund på nogle af turene. Kunder mellem Aarhus og Billund Lufthavn har fået flere og bedre forbindelser med rute 912X og er som følge heraf forsvundet fra rute 913X.

Kunder mellem Silkeborg og Billund Lufthavn er ikke afskåret for at benytte kollektiv trafik, da de kan benytte rute 952 mellem Silkeborg og Aarhus og 912X mellem Aarhus og Billund. Rejsetiden bliver dog forlænget med ca. 50 minutter samt tid til omstigning og eventuel ventetid, da de to ruter ikke på nogen måde er koordineret med hinanden. De to ruter har hver især deres bindinger.

Der er i januar 2017 trukket passagerstatistik ud fra det automatiske tælleudstyr i busserne. Disse tællinger viser ikke nogen større afvigelse i forhold til tællinger taget i 2015 og 2016. Tællingen viser følgende:

Silkeborg-Brande-Billund

Januar 2017/afg. kl.	3.40	7.35	10.35	12.05	17.05
Kunder på turen i alt	2	7	6	5	*
Heraf på/af i Brande	-----	0	0	----	-----
Heraf til Billund	1	3	4	4	*

Billund-Brande-Silkeborg

Januar 2017/afg. Kl.	5.05	11.00	13.05	14.50	19.05
afgang kl.					
Kunder på turen i alt	3	5	4	5	*
Heraf på/af i Brande	----	1	0	----	*
Heraf fra Billund	0	2	2	3	*

*) Der er ingen tal for disse afgang

Tallene er et gennemsnit pr. dag. Der er talt i 3-7 dage.

Det er ikke muligt at opretholde rute 913X i sin nuværende omfang, uden det går ud over de foreslåede ændringer på rute 952X. Busserne skal bruges til kørslen på rute 952X.

Som et alternativ til en fast busrute, kunne der tilbydes en form for rutebundet teletaxa, hvor enten start- eller slutdestination er Billund Lufthavn. De byer, som i givet fald skulle dækkes, er de byer, der i dag betjenes af rute 913X. Fordelen ved teletaxa er, der kun bliver udført kørsel, hvis den er forudbestilt og der vil fortsat være et tilbud om kollektiv transport mellem Silkeborg og Billund Lufthavn. Med en teletaxa vil det også være muligt at udvide betjeningstidspunktet til kl. 6.00-23.00. I første omgang kunne der være tale om en forsøgsordning.

Ad 3) Regional rute 215 kører også på strækningen Silkeborg-Bryrup, hvor rute 913X på enkelte tidspunkter dækker "huller" på over en time i køreplanen for rute 215. Endvidere er rute 913X medvirkende til en højere frekvens mellem Silkeborg og byerne Them, Bryrup og Nørre Snede.

I flere tilfælde kører rute 913X ret tæt på de tidspunkter rute 215 kører. Det vil sige, at kunder fra rute 913X kan henvises til en afgang på rute 215 inden for ca. ½ time. Dog er der to tidspunkter, hvor det ikke er muligt at henvise til rute 215:

A) Det er den tidlige tur med ankomst til Silkeborg kl. 6.17. Rute 215 ankommer til Silkeborg kl. 5.44 eller kl. 7.29. Af hensyn til jobpendlerne vil en ankomst til Silkeborg i tidsrummet kl. ca. 6.15/6.30 være mere attraktiv. Der er 2-3 kunder, som har brugt rute 913X på denne afgang mellem Them og Silkeborg. Disse kunder vil kunne tilgodeses ved at omlægge rute 110 Silkeborg-Brædstrup-Horsens, så den bus, som ankommer til Silkeborg kl. 6.10 køre en lille afstikker via Them. Der er tale om en omvej på 3-5 minutter.

B) Rute 913X har en afgang fra Silkeborg kl. 10.35 og dækker et "hul" på to timer i betjeningen på rute 215 mellem Silkeborg og Nørre Snede. Der er på rute 913X tale om 2-3 kunder, som rejser mellem Silkeborg og Nørre Snede. Hullet kan dækkes ved at indsætte en ny tur Silkeborg-Nørre Snede og Nørre Snede Silkeborg.

Ad 4) Billund Lufthavn: Beklager forslaget, men har forståelse for det, selv om det er ærgerligt at der ikke længere er forbindelse mellem Silkeborg og Billund Lufthavn. Det er lidt tricky at køre busser til/fra lufthavnen generelt – fly og bustider skal naturligvis passe sammen og da flyene flyver fra kl 6 til kl 23 så er busserne også nød til at køre i dette tidsrum. Det kræver cirka 7-9 daglige busafgange, som tidsmæssigt ligger helt præcist i forhold til flyafgangene/ankomsterne.

Silkeborg Kommune: Har drøftet forslaget i Vej- og Trafikudvalget, som ønsker at bevare X busruten mellem Silkeborg og Billund Lufthavn. Udvalget anmoder Midttrafik og Region Midtjylland om at genoverveje forslaget. Det er udvalgets opfattelse, at ruten ikke er tilstrækkelig kendt i Silkeborg området.

Ikast-Brande Kommune: Tager forslaget om rutens nedlæggelse til efterretning.

Som beskrevet under "ad 2" kan der etableres en teletaxaordning, som imødekommer ønskerne.

Økonomi ved sagsbehandling

Ad 2 og 4) Der er mellem Holstebro og Midtjyllands Lufthavn i Karup en teletaxaordning, hvor det er muligt at bestille en taxa til/fra et sted i Holstebro Kommune med Midtjyllands Lufthavn som start- eller slutdestination. Der er i 2016 udført ca. 350 ture, og kommunens udgift til den kørsel ligger på knap 100.000 kr. Billund Lufthavn er dog en noget større lufthavn end Midtjyllands Lufthavn og der må forventes flere ture som følge heraf. Opgørelsen fra Holstebro indeholder også ture fra andre adresser end Holstebro Trafikterminal.

Ad 3) Midttrafik vurderer, at omvejskørslen vi være udgiftsneutral, da der er tale om få ekstra minutter og et lille antal kunder til at dække den ekstra udgift.

De økonomiske konsekvenser ved indsættelse af ny dobbelttur på rute 215 om formiddagen er:

Bruttoudgift pr. dobbelttur	210.000 kr.
Skønnet indtægt	- 20.000 -
Nettoudgift	<u>190.000 kr.</u>

Anbefaling

Administrationen anbefaler Midttrafiks forslag.

Behandling af hørings svar

952X Ringkøbing – Herning – Silkeborg - Aarhus

Høringsforslag

Midttrafik arbejder på at afkorte køretiden mellem Aarhus og Silkeborg med 3 minutter og mellem Silkeborg og Herning med 1-2 minutter, som følge af mere motorvejskørsel. Derudover er der planlagt flere afgangse mellem både Aarhus-Silkeborg og Aarhus-Herning.

Ændring af stoppesteder:

- Nyt stoppested ved Aarhus Tech i Aarhus
- Sødalsvej i Silkeborg nedlægges
- Stopper ved Vestergade/Bøgildvej i Ikast (tæt på uddannelsessteder)
- Stopper ved Brejning Rundkørsel

Rute 952X erstatter afgangse fra ruterne:

- De nuværende lynture på rute 113 mellem Aarhus – Silkeborg erstattes af rute 952X, som kører via Skovby og Galten.
- Afgangse på rute 952X, som stopper ved stoppestedet Vestergade/Bøgildvej i Ikast vil helt eller delvist kunne erstatte afgangse på rute 77 mellem Herning – Ikast – Silkeborg.
- Afgangse på rute 952X vil erstatte nuværende kørsel på rute 901X mellem Silkeborg – Aarhus N. Kunderne skal fremover benytte rute 952X og skifte bus ved Åby Ringvej eller Vestre Ringgade, hvis de skal til Aarhus Nord. Om morgenen vil der dog være en direkte afgang fra Silkeborg til AUH Skejby, så det er muligt at møde på arbejde kl. 7.30.

Kørsel mellem Ringkøbing og Hvide Sande med rute 952X nedlægges og erstattes delvis af nye afgangse på rute 580.

Økonomi og fakta

Samlet for rute 15, 77, 113, 901X og 952X

Rute 15 – udvidet med 317 timer
Rute 77 – reduceret med 541 timer
Rute 113 – reduceret med 565 timer
Rute 901X – reduceret med 884 timer
Rute 952X – udvidet med 2.187 timer
Samlet udvidelse med 514 timer

Bruttoudgift (køreplantimer): 283.000 kr.

Besparelse på dubleringsaftaler: 1.014.000 kr.

Udgift til opgradering af busser til tempo 100: 705.000 kr.

Nettobesparelse: 26.000 kr.

Udgiften til opgradering af tempo 100 busser dækker over øget brændstofforbrug som følge af højere hastighed og ombygning af busserne, så de kan godkendes til at køre 100 km/t. på motorvej. Ombygningen omfatter montering af sikkerhedsseler i de busser, hvor der i forvejen ikke er monteret seler. Busserne skal synes i forbindelse med godkendelsen.

Der er ikke beregnet økonomiske konsekvenser for passagerindtægter.

Det er Midttrafiks vurdering, at der samlet set vil være en kundefremgang som følge af de nye tiltag.

Der er på tidspunktet (før høringen) for beregningen af de økonomiske konsekvenser ikke modtaget tilbud fra Herning Turist om, hvad udgiften til opgraderingen af deres busser vil koste. Der er i beregningen af økonomien foretaget et skøn baseret på tilbuddet fra Arriva.

Høringssvar

Midttrafik har modtaget 84 høringssvar

- 1) Ønsker at opretholde Sødalsvej som stoppested (31 høringssvar)
- 2) Ønsker at Galten Busterminal betjenes med turene via Galten (18 høringssvar)
- 3) Hul i køreplanen fra Ringkøbing mod Silkeborg/Aarhus om eftermiddagen (2 høringssvar)
- 4) Ønske om flere afgang på ruten, også fra Silkeborg mod Galten/Skovby og eftermiddagen (5 høringssvar)
- 5) Generelle/ikke konkrete bemærkninger (18 høringssvar)
- 6) Justering af tider (6 høringssvar)
- 7) Henvisning til rute 901X (1 høringssvar)
- 8) Ros til nyt stoppested ved Bøgildvej i Ikast (2 høringssvar)
- 9) Foreslår direkte X busforbindelse Herning-Aarhus uden om Silkeborg(1 høringssvar).

Sagsbehandling

Midttrafik har sammen med Herning Turist foretaget prøvekørsel med tempo 100 busser på motorvejen. Der er efter prøvekørslen behov for at juster køretider. Midttrafik justerer tiderne i samarbejde med busselskaberne.

Ad 1) Stoppestedet opretholdes. Midttrafik vurderer, at det kan ske uden konsekvenser for resten af ruten, da det på baggrund af tællingerne er få gange, der er kunder til opsamling eller afsætning ved stoppestedet.

Ad 2) Afgange via Galten og Skovby kører via Galten Busterminal. Som følge heraf, og selve prøvekørslen er der en køretidsforøgelse på 3-7 minutter i forhold til den planlagte køretid.

Ad 3) Midttrafik forsøger at dække "hullet", som er i myldretid, med justeringer og henvisning til at benytte rute 15 mellem Ringkøbing og Herning.

Ad 4) Det er med det nuværende antal busser og øvrige bindinger på ruten ikke muligt at indsætte flere afgang på de mest attraktive tidspunkter.

Rute 113 har i forvejen to afgang i timen fra ca. kl. 12.30 til 18.00. Det er Midttrafiks vurdering, at strækningen Aarhus-Galten/Skovby har en god betjening. Strækningen Silkeborg-Galten/Skovby bliver bedre betjent med de nye afgang på rute 952X, da køretiden med rute 952X er ca. 10 minutter kortere end rute 113. Midttrafik vurderer, om det er muligt at køre flere afgang mellem Silkeborg og Aarhus via Galten/Skovby uden det går ud over øvrige bindinger på ruten.

Ad 5) Kan ikke sagsbehandles da det ikke fremgår, hvad det er kunderne konkret har brug for.

Ad 6) Midttrafik justerer, hvis det kan ske uden konsekvenser for øvrige bindinger på ruten.

Ad 7) Høringssvaret går på at opretholde en direkte afgang mellem Silkeborg og Aarhus Nord om morgenen og en om eftermiddagen. Der er allerede planlagt en direkte afgang om morgenen til Aarhus N., som passer med mødetid på AUH Skejby kl. 7.30. På øvrige tidspunkter kan der henvises til forbindelserne mellem 952X og 5A/6A. På rute 901X har der kun været 15 kunder med om eftermiddagen og det er Midttrafiks vurdering, at der samlet set kan opnås en bedre betjening med det planlagte forslag til rute 952X. Se i øvrigt sagsbehandlingen for rute 901X.

Ad 8) Til orientering.

Ad 9) Det er Midttrafiks opfattelse, at disse busser vil komme til at køre med få kunder, idet strækningen Silkeborg-Aarhus bærer en stor del af kundegrundlaget på rute 952X på nuværende tidspunkt. Der kunne dog på sigt være udviklingspotentiale i forslaget ved ikke at køre via Ikast, om som følge heraf afkorte køretide. Der skal dog i givet fald findes et alternativ til betjeningen af Ikast, da der er kunder, som rejser til/fra Ikast med rute 952X.

Økonomi ved sagsbehandling

Der er nu modtaget tilbud fra Herning Turist. Tilbuddet fra Herning Turist er ca. 285.000 kr. billigere end budgetteret.

Ad1) Midttrafik vurderer, at stoppestedet kan opretholdes med rute 952X uden økonomiske konsekvenser, da det jf. tællinger er sjældent, at busserne standser ved stoppestedet for opsamling eller afsætning af kunder.

Ad 2) Køretidsforøgelsen finansieres af mindre udgiften som følge af lavere pris fra Herning Turist.

Ad 3) Vi ske inden for de økonomiske rammer, som fremgår under "Økonomi og fakta" samt "ad 2)".

Anbefaling

Administrationen anbefaler Midttrafiks forslag.

Behandling af hørings svar

Generel høring af Regionens feriekalender

Høringsforslag Region Midtjyllands valg af feriekalender i høring hos uddannelsessteder.

Hørings svar

	Paderup Gym	Viden Djurs	Grenå Gym	Rønde	Tradium	Randers Statskole	Favrskov Gym	Odder Gym	Skanderborg Gym	Silkeborg Gym	Sosú Horsens	Horsens Statskole	Tørring Gym	Uddannelse Holstebro	HTX Holstebro	HHX Holstebro	EUD Holstebro	Ringkøbing Kristine Gymnasium	Herningholm erhvervsskole	Herningholm gym	Herningholm Erhvervsgym/ Handelsgym. Ikast-Brande	Herning HF og VUC	VIA Løngbæk	Skiive Gym	Mercantec Viborg	Sosú Thisted Skiive Viborg	Langlaer Gym	Egå Gym	Viby Gym		
Dato																															
24/6-10/7																															1
07-aug	x			x	x									x		x	x								x				x	8	
08-aug	x			x	x									x		x	x	x						x	x				x	10	
09-aug	x	x		x	x				x					x	x	x	x	x		x	x		x	x	x		x	x	17		
10-aug	x	x		x	x				x					x	x	x	x	x		x	x		x	x	x		x	x	17		
11-aug	x	x		x	x				x					x	x	x	x	x		x	x		x	x			x	x	16		
2017																														0	
uge 42											x																			2	
21-jan	x	x	x		x	x	x	x			x	x	x	x		x	x	x				x			x		x	x	18		
22-dec			x				x	x						x			x		x											6	
2018																														0	
uge 7											x																			2	
før påske																														1	
11-maj									x																					1	
05-jun									x															x				x		4	

Sagsbehandling

Både kommuner og regionen har ruter eller ture som kun kører skoledage, og hvert køreplanår vælger både kommuner og regionen hvorledes de ønsker skoledagskørslen placeret i skoleåret. Udgangspunktet for dette valgt har traditionelt set altid været taget i folkeskolernes behov, som i udgangspunktet handler om 200 skoledage.

Sommerferien for folkeskoler falder særligt i 2017, hvor sommerferien er på 7 uger. Den er normalt på 6 uger. Alle kommuner og Region Midtjylland har valgt en feriekalender, og der er større sammenfald mellem kommunernes og Region Midtjyllands valg af feriekalender i år end tidligere. Langt de fleste kommuner og regionen har tilsluttet sig en standardkalender med 200 skoledage.

Dog er der for fire kommuner afvigelser:

Skanderborg Kommune: 21/12 er skoledag, 4/6 er skolefridag.

Favrskov Kommune: 9/8-11/8 er skoledage, 3/1-5/1 er skolefridage.

Ikast-Brande Kommune: 7/8-11/8 er skoledage, 3/1-5/1 og 4/6 er skolefridage (201 skoledage).

Odder Kommune: 10/8 og 11/8 er skoledage, 20/12 og 3/1 er skolefridage

Midttrafik har ønsket at afdække eventuelle udfordringer i betjeningen af uddannelsessøgende i køreplanåret 2017-18 i forhold til valget af en feriekalender på 200 dage. Dette styrkes yderligere grundet den specielle omstændighed med 7 ugers sommerferie for folkeskoler, da de samme ferieregler ikke gælder for ungdomsuddannelser. Dermed kan behovet for kørsel, i langt de fleste tilfælde, gå ud over 200 skoledage som findes i folkeskolen.

Midttrafik har derfor, i forbindelse med den offentlige høring af køreplaner, opfordret uddannelsessteder i Region Midtjylland til at fremsende deres bemærkninger til regionens valgte feriekalender.

Midttrafik har modtaget tilbagemeldinger fra store uddannelsessteder i hele regionen, og billedet viser et behov for kørsel den 7. – 11. august samt d. 21. december 2017. Billedet er ikke koncentreret i enkelte områder, men viser et behov på tværs af regionen – se overblik i høringssvar.

For at sikre rammerne for et sammenhængende rutenet på tværs af kommunegrænser, og for at sikre en enkel og kommuniker bar feriekalender for regionale ruter er det vigtigt, at de regionale ruter ikke har mange forskellige skoledagsperioder. Med baggrund i afvigelserne hos kommunerne og særligt i forhold til behovet hos uddannelsessøgende anbefales det, at Region Midtjylland udvider antallet af skoledage i den valgte feriekalender for køreplanåret 2017-18.

På baggrund af høringssvarene prioriterer Midttrafik, at den regionale feriekalender udvides med 6 dage, så den indeholder den 7. - 11. august samt 21. december 2017.

Økonomi ved Sagsbehandling

Udgiften for at udvide skoledagsperioden fra 200 til 206 dage anslås til brutto ca. 600.000 kr. Der vil ikke være tale om en udvidelse i forhold til regionens økonomiske ramme.

Midttrafik vurderer at fordelene ved en enkel kommuniker bar feriekalender, der tilgodeser et stort antal uddannelsesinstitutioner, vil opveje ulemperne ved en eventuel kompenserende besparelse.

Anbefaling

Administrationen anbefaler at udvide skoledagsperioden fra 200 til 206 dage som foreslået af Midttrafik.