

Forslag til kollektiv trafikplan
Djursland 2020
April 2019

FORSLAG TIL TRAFIKPLAN DJURSLAND 2020



Indhold

Resumé.....	3
Indledning	5
INTERRIMSPLAN JUNI 2019 – JUNI 2020 (K19).....	5
Baggrund for KOLLEKTIV TRAFIKPLAN DJURSLAND 2020	8
Formål	8
Forudsætninger.....	8
Afgrænsning	11
Den nuværende betjening	12
Karakteristika	12
Foranalyser.....	13
Overordnede resultater fra Foranalyser	17
Forslag til ny betjening.....	18
Letbanens betjening	18
Principper for ny betjening.....	21
FLEKSIBEL BETJENING	32
DÆKNINGEN AF DJURSLAND	33
Konkrete ændringer.....	38
Omstigningsforhold.....	38
Konsekvenser	39
Betydning for kunder	39
Betydning for økonomi	47

Bilagsoversigt

Bilag 1: Lokalområdernes fremtidige betjening i detaljer

Bilag 2: Kortlægning af forslag til ruteforløb

RESUMÉ

Midttrafik har sammen med Norddjurs Kommune, Syddjurs Kommune og Region Midtjylland udarbejdet en trafikplan for bustilpasninger på Djursland, som implementeres efter eller sideløbende med letbanedriftens indfasning. Baggrunden for trafikplanen er bl.a. letbanens etablering, som medfører et øget betjeningsomfang på Djursland. På den anden side forudsætter Region Midtjylland i forbindelse med de besparelser på de regionale busruter, der blev vedtaget i regionsrådet i efteråret 2018, en samlet nettobesparelse på 14,3 mio. kr. på Djursland.

Trafikplanforslaget tager ligeledes afsæt i Djurs Mobilitetsstrategi, som blev udarbejdet af Norddjurs og Syddjurs Kommune i samarbejde med Midttrafik og Region Midtjylland, og som blev vedtaget af de to kommunalbestyrelser i 2016. Det er centralt i strategien at udpege, skabe og styrke centrale trafikknudepunkter med en høj grad af tilgængelighed samt sikre korridorer med god fremkommelighed. Trafikplanen er med til at understøtte det fokus, bl.a. ved at gøre den kollektive trafik mere netværksbaseret og i højere grad differentiere ruterne ift. rejsestrømme og kundegrundlag.

Formålet med den kollektive trafikplan er at opbygge et samlet kollektivt trafiksystem på Djursland bestående af letbanen, regionale ruter, lokale ruter, uddannelsesruter samt fleksibel betjening i form af Flexbus og Flextur, der kan give borgerne mest mulig kollektiv trafik af høj kvalitet inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed. Derudover skal trafikplanen være med til at understøtte kombinationsrejser, også mellem kollektiv og individuel transport.

Det har været en forudsætning for arbejdet med planen at bruge ressourcerne bedst muligt ud fra målet om at skabe ét sammenhængende tilbud for borgerne. Det er kommunernes opfattelse, at trafikplanen ikke nødvendigvis medfører servicereduktioner i den kollektive trafik, men at det nærmere handler om at optimere og effektivisere det kollektive net. Dette vil være i tråd med mobilitetsstrategiens målsætning om at få flere kunder i den kollektive trafik.

Et af de centrale emner i forbindelse med tilrettelæggelsen af bustilpasningerne har været at finde en balance mellem betjening af rejsestrømmene i de største korridorer på Djursland og betjening af landområder og mindre bysamfund. Det har ligeledes været væsentligt at minimere omfanget af parallelkørsel mellem busser og letbane og samtidig sikre gode busforbindelser til letbanen, så flest mulige rejsende får glæde af den øgede drift på letbanen.

Trafikplanforslaget bygger på grundtanken fra Midttrafiks kommende trafikplan 2018-2021 om at definere et hovednet i hele Region Midtjylland. Dette hovednet udgør rygraden i den kollektive trafik og er et koncept som er kendt fra bl.a. Nordjylland og Sjælland. Formålet med udpegningen er at tilbyde borgerne i hele regionen, herunder Djursland, en stabil, effektiv og sammenhængende betjening i den kollektive trafik på tværs af tog, letbane og de vigtigste

busruter. Både regionale og kommunale ruter kan indgå i hovednettet, hvis betjeningsomfanget for den enkelte rute lever op til et minimumsniveau mht. betjening.

På Djursland består hovednettet af letbanen og de vigtigste busruter, som bl.a. binder de primære trafikknudepunkter sammen, jfr. målsætningen i Djurs Mobilitetsstrategi. Hovednettet suppleres af øvrige ruter, som ikke lever op til minimumsstandard for hovednettet, og som primært betjener lokale hensyn, samt uddannelsesruter, som kører enkelte ture morgen og eftermiddag på skoledage. Denne opdeling af ruterne betyder, at bindinger ift. ringetider minimeres i hovednettet, så der i højere grad kan sikres gode korrespondancer i knudepunkterne. Bus- og letbanedriften suppleres af Flexbus på enkelte ruter, hvor der er afgang med få kunder, samt Flextur i landområderne og de mindre bysamfund i kommunerne, hvor der ikke er basis for busdrift.

INDLEDNING

Midttrafik har sammen med Norddjurs Kommune, Syddjurs Kommune og Region Midtjylland udarbejdet en trafikplan for bustilpasninger på Djursland, som implementeres, efter eller sideløbende med letbanens indfasning.

Oprindeligt var det tanken, at planen skulle have været iværksat i 2019, men arbejdet med planforslaget blev, i forbindelse med Region Midtjyllands generelle besparelser på de regionale ruter, udskudt, så den først træder i kraft ved køreplansskiftet i juni 2020.

Region Midtjylland har imidlertid opretholdt et krav om besparelser på bustrafikken på Djursland i køreplanåret fra juni 2019 – juni 2020. Disse besparelser opnås ved gennemførelse af en mindre omfattende interimspan i denne periode.

Nedenfor er de væsentligste elementer i interimspanen beskrevet, men i den resterende del af trafikplanen er den kollektive trafik beskrevet, dels som den er frem til køreplansskiftet i juni 2019, og dels hvordan den vil blive efter køreplansskiftet i juni 2020, når planforslaget er gennemført.

INTERRIMSPAN JUNI 2019 – JUNI 2020 (K19)

Regionsrådet besluttede den 31. oktober 2018, at Region Midtjylland ville stoppe finansieringen af en række regionalruter per 1. april 2019 – Midttrafik har i samarbejde med kommunerne og Region Midtjylland fundet finansiering af regionalruterne frem til køreplansskiftet 30. juni 2019. Samlet set skal der spares 60 mio. kroner på årsbasis i den kollektive regionale bustrafik fra K19. Af de 60 mio. kr. skal der jf. "bruttokataloget" findes netto 14,3 mio. kr. på Djursland i helårseffekt. Det bemærkes, at der i det oprindelige arbejde med Trafikplan Djursland blev forudsat en nettobesparelse til Regionen på 10 mio. kr. på Djursland, men sparekravet er steget til 14,3 mio. kr./år – primært fordi regionen har ønsket at stoppe finansieringen af rute 351 med undtagelse af enkelte uddannelsesture mellem Ebeltoft og Grenaa.

Da der i efteråret 2018 ikke var truffet beslutning blandt de involverede kommuner og regionen om gennemførelse af Trafikplan Djursland til K19 – og fordi det ikke tidsmæssigt ville være muligt (pga. regionsbesparelserne i øvrigt), blev det på et møde i Midttrafik den 22. november 2018 aftalt, at der skulle laves en interimspan på Djursland fra K19 og frem til K20, som kunne imødekomme regionens sparekrav på 14,3 mio. kr. Interimspanen giver regionen en nettobesparelse på 13,9 mio. kr. i K19 (den samlede spareramme på 60 mio. kr. nås dog alligevel).

INTERIMSPLANEN K19:

I K19 (interimspanen) gennemføres følgende i overensstemmelse med forslaget til Kollektiv trafikplan Djursland:

Region Midtjylland

- Rute 120 ændrer finansiering, så regionen ikke finansierer strækningen Rønde-Kolind-Grenaa.
- Rute 121 ændrer finansiering, så regionen ikke finansierer strækningen Rønde-Ryomgård.
- Rute 213 ændrer finansiering, så regionen ikke længere finansierer ruten (Randers-Fjellerup-Grenaa).
- Rute 351 ændrer finansiering, så regionen ikke længere finansierer ruten (Ebeltoft-Grenaa).
- Rute 211 opgraderes af regionen til hovednet Randers-Allingåbro-Ørsted.
- Rute 221 får en ændret køreplan, så regionen opnår en besparelse på 1 kontraktbus.
- Rute 319 betjener ikke længere Mørke og kører kun til stationen i Hornslet (i Trafikplanen betjenes Allingåbro-Ørsted ikke).
- U213 oprettes som ny uddannelsesrute Fjellerup-Paderup finansieres af regionen.

Norrdjurs kommune

- Bybuskørslen i Grenaa by reduceres (for at finde finansieringsmidler til overtagelse af regionale ruter).
- Rute 120-strækningen Pederstrup- Grenaa overtages (i Trafikplanen reduceres denne kørsel).
- U213 Fjellerup-Grenaa finansieres af Norrdjurs Kommune (i Trafikplanen integreres denne kørsel på rute 213).
- U351 Grenaa-Balle finansieres af Norrdjurs Kommune (som modtager et midlertidigt uddannelsestilskud fra regionen).

Syddjurs Kommune

- Rute 120-strækningen Rønde-Pederstrup finansieres af Syddjurs Kommune (i trafikplanoplægget reduceres betjeningen på denne rute).
- Rute 121-strækningen Rønde-Ryomgård finansieres af Syddjurs Kommune.

- U351 Ebeltoft-Balle finansieres af Syddjurs Kommune (som modtager et midlertidigt uddannelsesstøt fra regionen).

De væsentligste servicemæssige konsekvenser for kunderne af interimspanen er,

- Kørslen på rute 351 Grenaa – Ebeltoft reduceres betydeligt, så der i K19 kun er 4 afgangene i hver retning på alle hverdage. Herudover er der ikke betjening på ruten.
- Rute 213 Randers - Allingåbro - Vivild - Fjellerup - Glesborg – Grenaa reduceres. På skoledage vil der fremover være tre ture Fjellerup – Allingåbro – Paderup. På skoledage vil der ligeledes være 3 ture Fjellerup – Glesborg – Grenaa Gymnasium, disse ture køres også på hverdage.

Herudover suppleres betjeningen med Bus og Flexbus, så der på hverdage vil være ca. 12 afgangene med bus eller Flexbus mellem hhv. Auning – Glesborg og Glesborg – Grenaa.

I weekenden betjenes strækningen Grenaa – Fjellerup – Auning med 9 Flexbusafgange. Betjeningen på rute 211, Ørsted – Allingåbro - Randers opgraderes til erstatning for nedlæggelse af ture på 213 mellem Allingåbro og Randers.

- Betjeningen med bybussen i Grenaa nedsættes til timedrift telebybusbetjeningen opretholdes. Denne betjening fastholdes i trafikplanforslaget.
- Mørke bliver fremover ikke længere betjent af 319 på strækningen Hornslet – Auning – Allingåbro - Ørsted, men får til gengæld 2 letbaneafgange i dagtimerne på hverdage. Mørke vil fortsat blive betjent af rute 217.

Fra K20, juni 2020, gennemføres det oprindelige trafikplanforslag for Djursland i hovedtræk, dog med en væsentlige ændring i betjeningen på strækningen Grenaa - Ebeltoft rute 351, hvor det foreslås at rute 122 Rønde - Grenaa ændrer ruteføring via Balle. Det betyder, at kunderne på de nuværende 351 og 213 strækninger vil opleve to ændringer af betjeningen i henholdsvis 2019 og 2020.

Som nævnt tager den resterende del af nærværende trafikplanoplæg udgangspunkt, i den kollektive trafik, dels som den er frem til køreplansskiftet i juni 2019, og dels hvordan den vil blive efter køreplansskiftet i juni 2020, når planen gennemføres.

BAGGRUND FOR KOLLEKTIV TRAFIKPLAN DJURSLAND 2020

Baggrunden for udarbejdelsen af Kollektiv Trafikplan Djursland 2020 er bl.a. letbanens etablering, som medfører øget betjeningsomfang på Djursland.

Trafikplanforslaget tager ligeledes afsæt i Djurs Mobilitetsstrategi, som blev udarbejdet af Norddjurs og Syddjurs Kommune i samarbejde med Midttrafik og Region Midtjylland, og som blev vedtaget af de to kommunalbestyrelser i 2016. Djurs Mobilitetsstrategi har fokus på at gøre det attraktivt at bevæge sig på en smart, bæredygtig og fleksibel måde og i højere grad at tænke mobilitet på tværs af transportformer mellem byer, samt mellem byer og land. Det er derfor et centralt emne i mobilitetsstrategien at styrke og udpege og skabe centrale trafikknudepunkter med høj tilgængelighed samt sikre korridorer med god fremkommelighed. De udpegede knudepunktsbyer på Djursland er således; Hornslet, Auning, Ryomgård, Rønde, Ebeltoft, Glesborg og Grenaa.

Nogle af de konkrete tiltag, der allerede er igangsat som følge af Djurs Mobilitetsstrategi og som har stor betydning for den kollektive trafikplan, er udvikling og forbedring af trafikknudepunkter. Det gælder både nuværende og nye stationsområder og busterminaler bl.a. i Ryomgård og Auning.

FORMÅL

Formålet med Kollektiv Trafikplan Djursland 2020 er at opbygge et samlet kollektivt trafiksystem på Djursland bestående af letbanen, regionale busser, lokale busser, uddannelsesbusser samt fleksibel betjening i form af Flexbus og Flextur, der kan give borgerne mest mulig kollektiv trafik, af høj kvalitet, inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed. Derudover skal trafikplanen være med til at understøtte kombinationsrejser, også mellem kollektiv og individuel transport.

FORUDSÆTNINGER

Norddjurs Kommune, Syddjurs Kommune og Region Midtjylland er enige om, at der er tale om en samlet bestilling af trafik, og at ændringer/justeringer af busruter - uanset om der er tale om regional eller kommunal finansiering - sker ud fra et ønske om at optimere den samlede kollektive trafik på Djursland. Planen tager udgangspunkt i den drift, der er planlagt på letbanen i juni 2020.

Der er i hovedtræk indarbejdet fem forudsætninger i udformningen af forslaget til trafikplanen:

1. Planen skal indarbejde regionens økonomiske ramme

Som før nævnt forudsætter Region Midtjylland, i forbindelse med de besparelser på de regionale ruter, der blev vedtaget i regionsrådet i efteråret 2018, en samlet nettobesparelse på 14,3 mio. kr. på Djursland.

De kollektive forbindelser fra Djursland til Aarhus og Randers er af vital betydning for Djurslandskommunerne. Fokus for det regionale rutenet, i planen, er således rettet mod at skabe et overordnet net, der giver en god betjening af de væsentligste rejsestrømme mellem Djurslandskommunerne og hhv. Aarhus og Randers, samt forbindelser til uddannelsesinstitutioner i både Grenaa, Rønde, Randers og Aarhus.

2. Udnytte kapaciteten med letbanen

Med letbanen indsættes en forøget drift på Grenaabanen. Det er afgørende, at denne kapacitet udnyttes effektivt. Det betyder, at det er væsentligt at minimere omfanget af parallelkørsel mellem busser og letbane, men samtidig sikre gode busforbindelser til letbanen, så flest mulige borgere får glæde af den øgede drift på banen.

3. Tiltrække nye kunder og understøtte kommunernes bosætningsstrategi

En af de udfordringer, der tages højde for i den fremtidige busbetjening, er den demografiske udvikling. Ifølge Danmarks Statistik vil der både i Norddjurs og Syddjurs Kommune være en befolkningsvækst fra 2016 til 2021 i størrelsesordenen 0-3 %, primært drevet af at gruppen af ældre, på over 65 år, vil vokse. Befolkningstilvæksten forventes at fortsætte frem mod 2030, men ser man på brugen af kollektiv trafik, må man derimod forvente, at den vil falde som følge af ændringerne i demografien.

Modsat vil store dele af Djursland dog være attraktive bosætningsområder i forhold til Aarhus og Randers, og bosætning er en central del af kommunernes udviklingsstrategi.

Denne udvikling betyder med andre ord, at det ud fra et demografisk perspektiv vil være en udfordring både at fastholde og tiltrække nye kunder, mens der samtidig vil være et stort potentiale for at tiltrække kunder, der skal foretage arbejds- uddannelses- eller fritidsrejser til Aarhus og Randers. Der er derfor taget højde for, at det kollektive net gøres så robust som muligt, således at der tilbydes en stabil betjening internt på Djursland og mellem knudepunktsbyerne. Samtidig sikres og udvikles de gode forbindelser til Aarhus og Randers, så de understøtter kommunernes bosætningsstrategi.

Ligeledes lægges der op til at betjeningen med fordel kan suppleres med mere efterspørgselsstyrede tilbud såsom Flexbus og Flextur, så man fra mindre byer i landdistrikterne fortsat opretholder en god adgang til knudepunkter og vigtige rejsemål.

Som led i overvejelserne, vedrørende nye kunder til den kollektive transport, har et centralt fokus ligeledes været at finde den rigtige balance mellem betjening af rejsestrømmene i de største korridorer, på Djursland, og betjening af landområderne samt de mindre bysamfund, så nuværende kunder fastholdes samtidig med, at flere borgere vil finde det attraktivt at bruge kollektiv trafik. Det vurderedes, at den nuværende betjening krævede en større differentiering af de forskellige tilbud i den kollektive trafik, f.eks. således at bustrafikken udbygges, hvor der er størst potentiale og hvor den understøtter bosætningsstrategien, mens den suppleres af fleksible løsninger hvor kundeunderlaget er lavt og vigende.

4. Indarbejde hovednetskoncept

Kollektiv Trafikplan Djursland 2020, tager udgangspunkt i tanken fra Midttrafiks kommende Trafikplan 2019-2022. Her introduceres tanken om at definere et hovednet i hele Region Midtjylland, som udgør rygraden i den kollektive trafik. Konceptet er kendt fra bl.a. Nordjylland og Sjælland. Formålet med et hovednet er at tilbyde borgerne i hele regionen, herunder Djursland, en stabil, effektiv og sammenhængende betjening i den kollektive trafik på tværs af tog, letbane og de vigtigste busruter. Både regionale og kommunale ruter kan indgå i hovednettet, hvis betjeningsomfanget for den enkelte rute lever op til et minimumsniveau mht. betjening (se evt. afsnittet Principper for ny betjening).

På Djursland vil hovednettet bestå af letbanen og de vigtigste busruter, som bl.a. binder de primære trafikknudepunkter sammen, som udpeges i Djurs Mobilitetsstrategi. Hovednettet suppleres af øvrige ruter, som primært betjener mindre rejsestrømme, samt uddannelsesruter som kører enkelte ture morgen og eftermiddag på skoledage. Denne opdeling af ruterne vil medføre, at bindinger ift. ringetider minimeres i hovednettet, så der i højere grad kan sikres gode korrespondancer.

Bus- og letbanedriften suppleres af Flexbus på enkelte ruter, hvor der er afgang med få kunder, og Flextur supplerer i landområderne og de mindre bysamfund på Djurs, hvor der ikke er basis for normal busdrift. Flexbusafgange vil ofte kunne tilbydes til betydeligt færre omkostninger end ordinære busafgange. Der vil derfor, hvor der er få passagerer, kunne opretholdes et større udbud af rejsemuligheder for eksempelvis unge i mindre byer og landdistrikter, hvor der ikke er et tilstrækkeligt grundlag for opretholdelse af ordinær bustrafik (se evt. afsnit om Fleksibel betjening).

5. Understøtte Djurs Mobilitetsstrategi

I Djurs Mobilitetsstrategi er det bl.a. en målsætning at gøre det attraktivt at kombinere flere transportmidler på én rejse og at udvikle hurtige og direkte busruter i de største korridorer på Djursland. I afsnittet 'Busser i korridorerne – 'Letbane på gummihjul' hedder det sig bl.a.:

'Den kollektive transports konkurrencedygtighed skal styrkes i korridorerne ved at skabe bedre fremkommelighed for busserne og et samlet tilbud, der kan matche letbanen. Her vil vi fokusere på hurtige og direkte busruter mellem trafikknudepunkterne via korridorerne. Den vigtigste målgruppe er pendlere. (...) Uden for korridorerne skal den kollektive transport, som i dag, give en bred adgang til service, indkøb og uddannelse. Ressourcerne skal bruges bedst muligt ved at optimere flexture, skolebusser, lokale ruter og de regionale busser som ét sammenhængende tilbud for borgerne.' (Djurs Mobilitetsstrategi, 2016)

De foreslåede bustilpasninger skal være med til at understøtte dette fokus, bl.a. ved at gøre den kollektive trafik mere netværksbaseret og i højere grad differentiere ruterne ift. rejsestrømme og kundegrundlag.

På baggrund af de ovennævnte hovedhensyn er nærværende trafikplanforslag udarbejdet og forslaget foreslås implementeret ved køreplansskiftet i juni 2020. Kollektiv Trafikplan Djursland 2020 er et udtryk for en afbalanceret tilpasning, som tager hensyn til økonomi, behovet for kapacitet, forventede reaktioner fra kunderne og målsætningerne i Djurs Mobilitetsstrategi.

AFGRÆNSNING

I trafikplanforslaget indgår rute 400, som betjener Djurs Sommerland og flybusruten til Aarhus Lufthavn ikke. Det skyldes at der ikke er lagt op til ændringer på disse ruter.

Ændringer på lokalruterne 1-4 i Syddjurs samt kommunernes skolebusruter indgår ligeledes ikke i trafikplanen, men de vil indgå i den konkrete køreplanlægning, når trafikplanen skal realiseres. For lokalruterne i Syddjurs Kommune kan der blive tale om, at svagt benyttede ture bliver erstattet af Flexbusafgange. Dette hænger dog sammen med skolebetjeningen og er endnu ikke nærmere vurderet.

DEN NUVÆRENDE BETJENING

KARAKTERISTIKA

Den nuværende kollektive trafikbetjening på Djursland består af et net af regionale ruter, lokale ruter, herunder skolebusruter og bybusruter, Flextur og letbanen som idriftsættes i april 2019.

Sammenlignet med andre dele af regionen er det regionale busnet relativt udbredt på Djursland og har en forholdsvis god dækning, også af mindre bysamfund. Mod Aarhus er der forbindelser med 120-systemet fra hhv. Ebeltoft, Ryomgård og Grenaa via Rønde. Mellem Rønde og Aarhus udgør 120-ruterne tilsammen kvarterslignende drift i myldretiden. Mod Aarhus er der ligeledes rute 100 fra Hornslet, som kører med forholdsvis høj frekvens i myldretiden (7-8 afgang i timen). Ligeledes kommer Aarhus Letbane til at skabe forbindelse mellem Aarhus og Djursland, bl.a. fra Grenaa, Ryomgård og Hornslet.

Mod Randers er der forbindelser med 210-systemet fra hhv. Ebeltoft, Grenaa og Udbyhøj og med betjening af bl.a. Ryomgård, Auning og Allingåbro. Flere af afgangene på 210-ruterne kører via Paderup i Randers, hvor en række uddannelsesinstitutioner ligger. Mod Randers er der ligeledes forbindelse fra Rønde og Hornslet med rute 217 og 221, som betjener en række mindre bysamfund undervejs.

Udover forbindelserne til Aarhus og Randers findes en række regionale og lokale ruter, som kun betjener Djursland, og som har en noget lavere frekvens og er mere behovsafstemt end 120- og 210-systemet. Det drejer sig om rute 319 mellem Hornslet og Ørsted via Mørke og Auning, rute 351 mellem Ebeltoft og Grenaa, rute 352 mellem Grenaa og Ryomgård via Glesborg og Bønnerup samt rute 361 mellem Rønde og Mols.

Ved Ebeltoft findes ligeledes de lokale ruter 1, 2, 3 og 4, som betjener Mols og områder uden for Ebeltoft, mens der i Grenaa er et bybussystem.

Både i Norddjurs og Syddjurs Kommune er der desuden skolebusruter, som primært er tilrettelagt med henblik på befordring af folkeskoleelever samt elever til ungdomsuddannelser.

Udover de ordinære busruter betjener den sæsonbestemte rute 400 Djurs Sommerland, når turistattraktionen holder åben. Derudover er det muligt at benytte Flextur på Djursland. Flextur er et tilbud til landområder og mindre bysamfund, hvor der ikke er basis for normal busdrift, men bruges også i stort omfang til korte ture i Grenaa- og Ebeltoftområdet. Flextur kan bruges af alle, men kører kun efter bestilling og afregnes efter særlig takst.

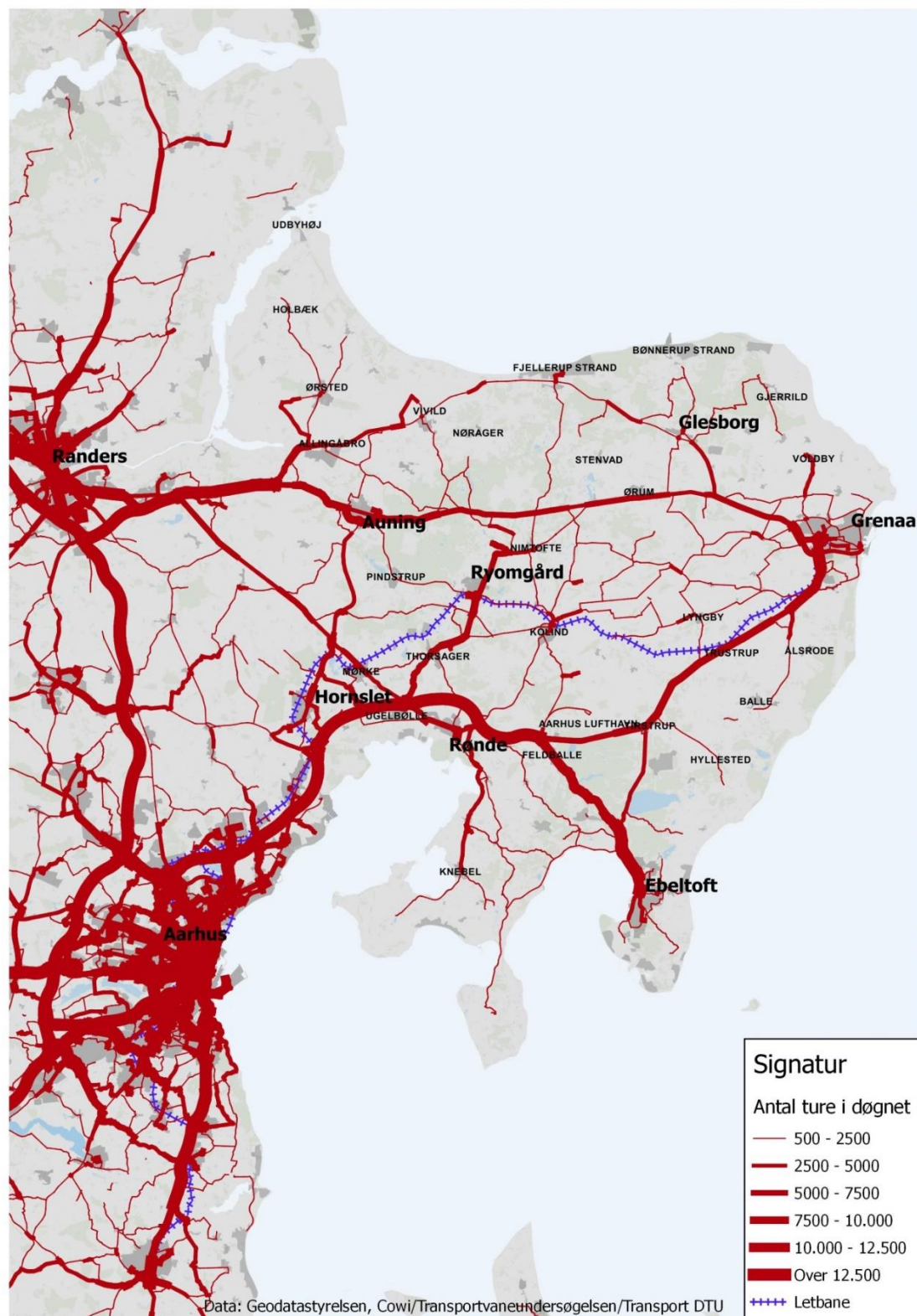
FORANALYSER

I forbindelse med udarbejdelsen af trafikplanforslaget er der gennemført en række analyser af både rejsestrømme, den nuværende anvendelse af den kollektive trafik på Djursland samt byernes dækning. I analyserne har forhold som; forventet drift med letbanen, befolkning, bystørrelser, placering af uddannelsesinstitutioner og byudviklingsområder indgået.

Pendlingsdata fra Danmarks Statistik har dannet grundlag i analyserne, ligesom data fra transportvaneundersøgelsen om rejser på, til og fra Djursland er blevet udlagt på vejnettet. Den senere dækningsanalyse er udført på baggrund af befolkningstal fra Danmarks statistik (se evt. afsnit Dækningen af Djursland).

REJSESTRØMME PÅ DJURSLAND

Udlægningen af rejserne fra transportvaneundersøgelsen, som fremgår af følgende kort, giver et overblik over de væsentligste rejsemønstre på Djursland, men skal læses med et vist forbehold for de mindre rejsestrømmes vedkommende.



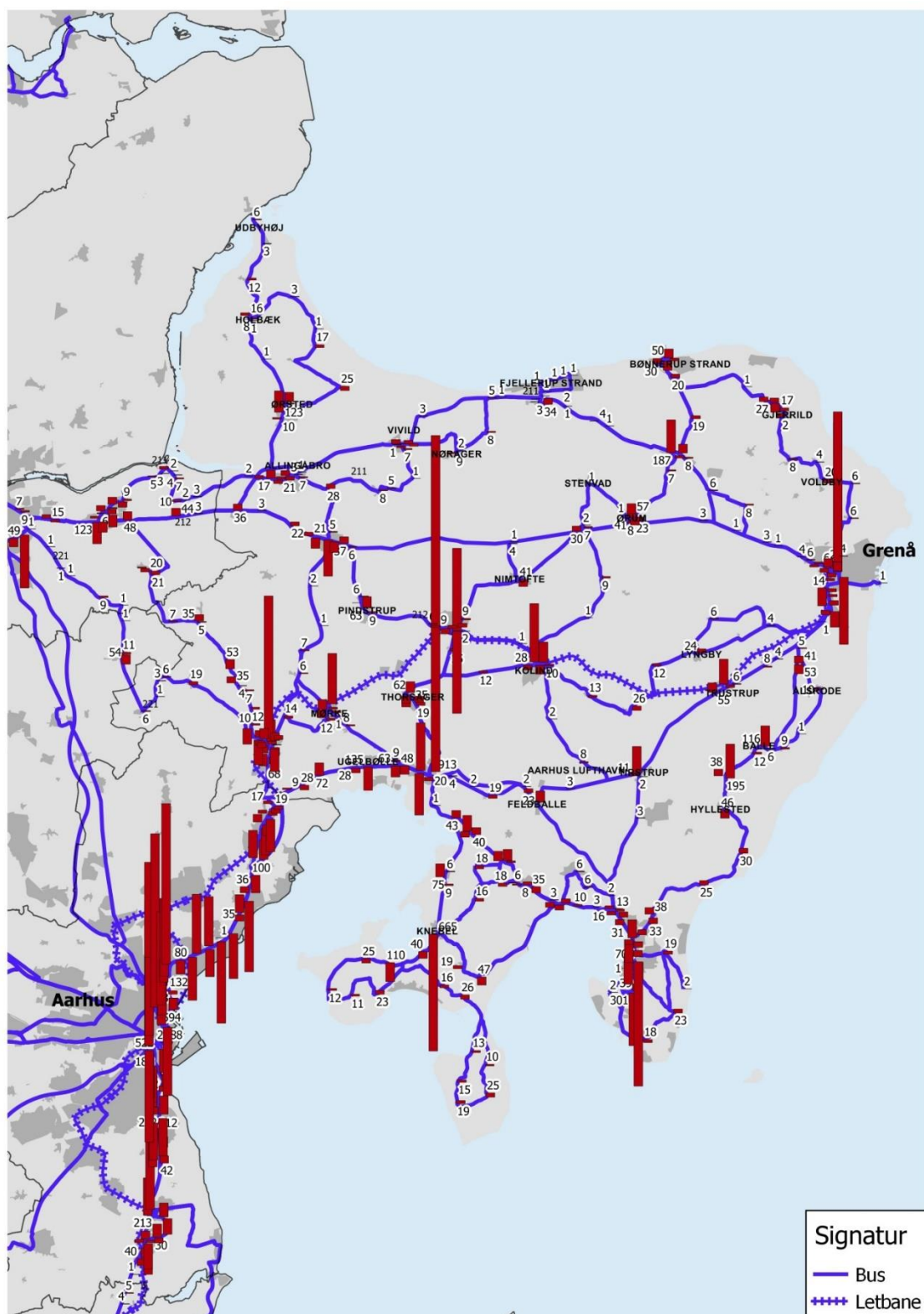
Rejsestrømme på Djursland udlagt op vejnettet.

REJSESTRØMME I DEN KOLLEKTIVE TRAFIK

Brugen af busruterne og de enkelte stoppesteder er ligeledes blevet kortlagt for hver enkel rute, se kortlægningen på følgende side.

Den anvendte passagertælling baserer sig på tal fra 2013. I forbindelse med udskydelse af planen har det været overvejet at anvende de senest opdaterede passagertal. Men da 2013 tallene er de seneste data før lukning af trafikken på Grenaabanen, skønnes det, at denne tælling overordnet tegner et mere retvisende billede af brugen af den kollektive trafik på Djursland. For stoppesteder, hvor betjeningen nedlægges i den nye trafikplan er de seneste passagertal dog anvendt.

I forbindelse med den konkrete køreplanlægning vil de seneste passagertal, herunder passagertal på letbanen indgå.



Gennemsnitlig anvendelse af stoppesteder på Djursland på en hverdag.

DÆKNINGSANALYSE

Som et sidste led i analysearbejdet er byerne på Djursland blevet kortlagt ud fra deres placering og størrelse. Denne analyse skal give indsigt i placeringen af potentielle kunder samt give overblik over hvor relevant og ensartet serviceniveauet i forslaget er (dækningsanalysen introduceres i afsnittet Dækningen af Djursland).

OVERORDNEDE RESULTATER FRA FORANALYSER

Analyserne har dannet grundlag for et kvalitetstjek af det nuværende betjeningsomfang og indgået i arbejdet med forslaget til den fremtidige betjening af Djursland inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed. Hovedresultaterne fra foranalyserne viser bl.a. følgende:

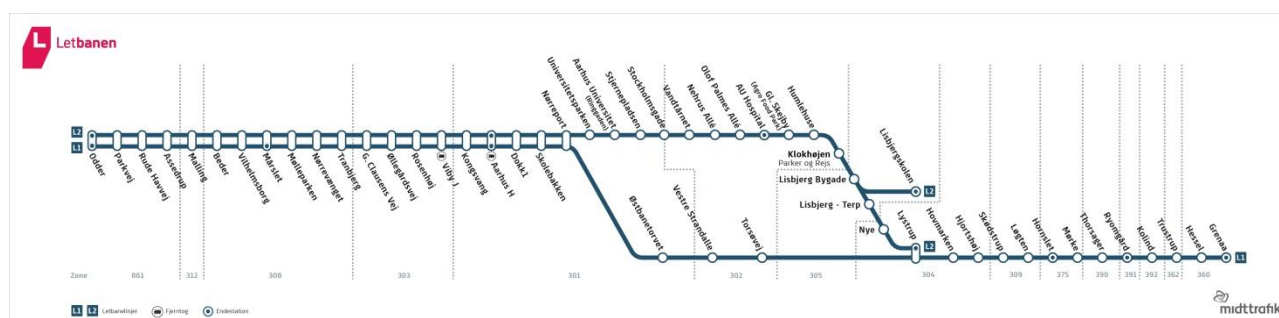
- De største mellemkommunale rejsestrømme findes mellem Aarhus og Rønne, Ebeltoft og Grenaa samt mellem Randers og hhv. Auning og Allingåbro. Disse store rejsestrømme er i dag og vil også med Kollektiv Trafikplan Djursland 2020 være godt dækkede med kollektiv trafik, dog vil der være en væsentlig reduktion af betjeningen Ebeltoft og Grenaa hvor der fremover kun vil være en uddannelsesrute der giver direkte forbindelse. Der kan også konstateres en del nord-sydgående rejsestrømme, bl.a. den østlige del af Norddjurs Kommune (Auningområdet) mod Aarhus.
- Uddannelsesinstitutioner er generelt godt betjent med kollektiv trafik. Dog kan der konstateres en vis overbetjening af uddannelsesinstitutionerne på udvalgte tidspunkter af dagen, bl.a. i Paderup. Dette imødekommes i trafikplanforslaget ved at oprette særlige uddannelsesruter, så øvrige ruter ikke fremover skal tilrettelægges efter ringetider i Paderup, men fuldt ud kan tilpasses korrespondancer til øvrige ruter og for 210-systemets vedkommende bybusserne i Randers. Dette vil give større fleksibilitet i planlægningen af ruterne, ligesom det i højere grad er muligt at tilrettelægge køreplaner og ruteforløb, så de tilgodeser pendlere.
- Udover rute 100, har 120-systemet mellem Aarhus og Rønne generelt en forholdsvis høj belægningsgrad, særligt rute 123 mellem Aarhus og Ebeltoft.
- På en lang række ruter er belægningsgraden dog forholdsvis begrænset. Det gælder bl.a. rute 120 mellem Grenaa og Thorsager, rute 212 mellem Ebeltoft og Ryomgård og rute 213 mellem Fjellerup og Glesborg. Det kan også konstateres, at Djursland i forhold til øvrige befolkningsmæssigt sammenlignelige dele af Region Midtjylland har et højt niveau af regional betjening. Samtidig er strækninger på det regionale rutenet præget af lokal intern trafik i kommunerne. Det gælder bl.a. for de ovennævnte ruter.

FORSLAG TIL NY BETJENING

LETBANENS BETJENING

Letbanedriften på Grenaabanen påbegyndes i april 2019. Dele af betjeningen vil dog først komme senere i 2019. Det drejer sig om halvtimesdriften til Grenaa samt betjeningen af de nye standsningssteder ved Hessel i Grenaa og ved Thorsager. Fra driftsstarten i april 2019 er trafikken på Grenaabanen isoleret, så der ikke køres gennem Aarhus H til Odderbanen. Det skyldes ønsket om at sikre at der er en stabil drift på Grenaabanen, før trafikken blandes. I forbindelse med etableringen af en krydsningsmulighed ved Vestre Strandalle vil der kunne etableres 15 minutters drift i myldretiden mellem Aarhus og Hornslet. Tidsplanen for dette er endnu usikker.

I det følgende beskrives den forventede betjening med letbanen ved trafikplanens ikrafttrædelse i juni 2020 (K20).



Forventede standsningssteder på L1 og L2 for letbanen ved fuld indfasning.

DRIFTSOMFANG I OPSTARTSPERIODEN

Med letbanen vil der bl.a. komme flere afgangene på Grenaabanen. Fra stationsbyerne langs Grenaabanen mellem Lystrup og Grenaa vil det være muligt at komme til Skejbyområdet ved at skifte i Lystrup. Der etableres effektive korrespondancer, så skiftetiden minimeres mest muligt. Kortet på side 21 illustrerer den planlagte frekvens med letbanen i myldretiden og i dagtimerne på hverdage og lørdage. Hver linje illustrerer én afgang i timen. Eksempelvis er der i myldretiden lagt op til:

- 2 afgangene i timen mellem Grenaa og Aarhus H via Risskov
- 3 afgangene i timen mellem Hornslet og Aarhus H via Risskov
- 5 afgangene i timen mellem Lystrup og Aarhus H
- 2 afgangene i timen mellem Lisbjerg og Aarhus H (heraf 2 mellem Lisbjergskolen og Odder)
- 8 afgangene i timen mellem Aarhus Universitetshospital og Aarhus H

På side 22 er vist et kort over letbanens forventede frekvens på øvrige tidspunkter.



Myldretid + dagtimer

Hverdage kl. ca. 6-18

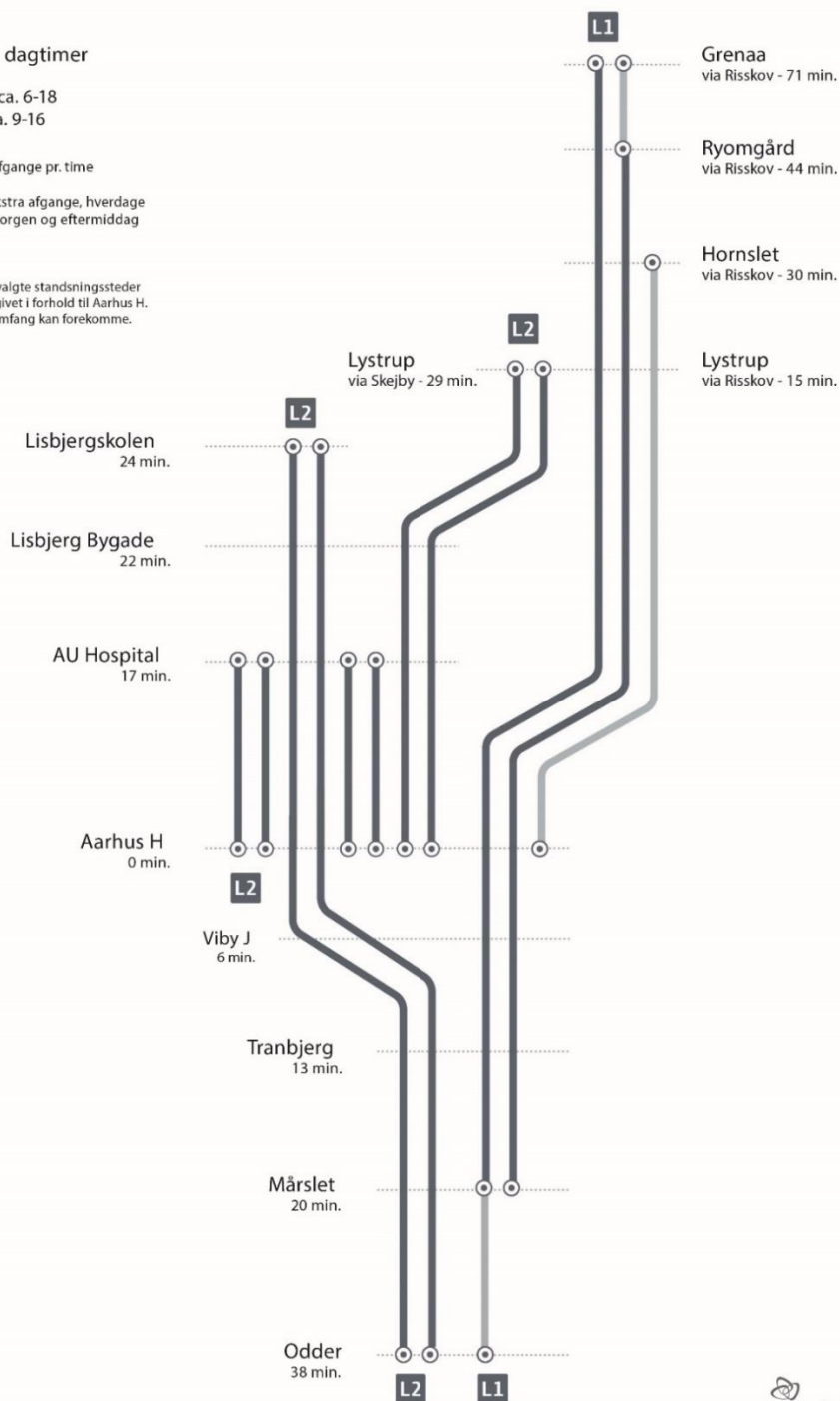
Lørdage kl. ca. 9-16

— Afgange pr. time

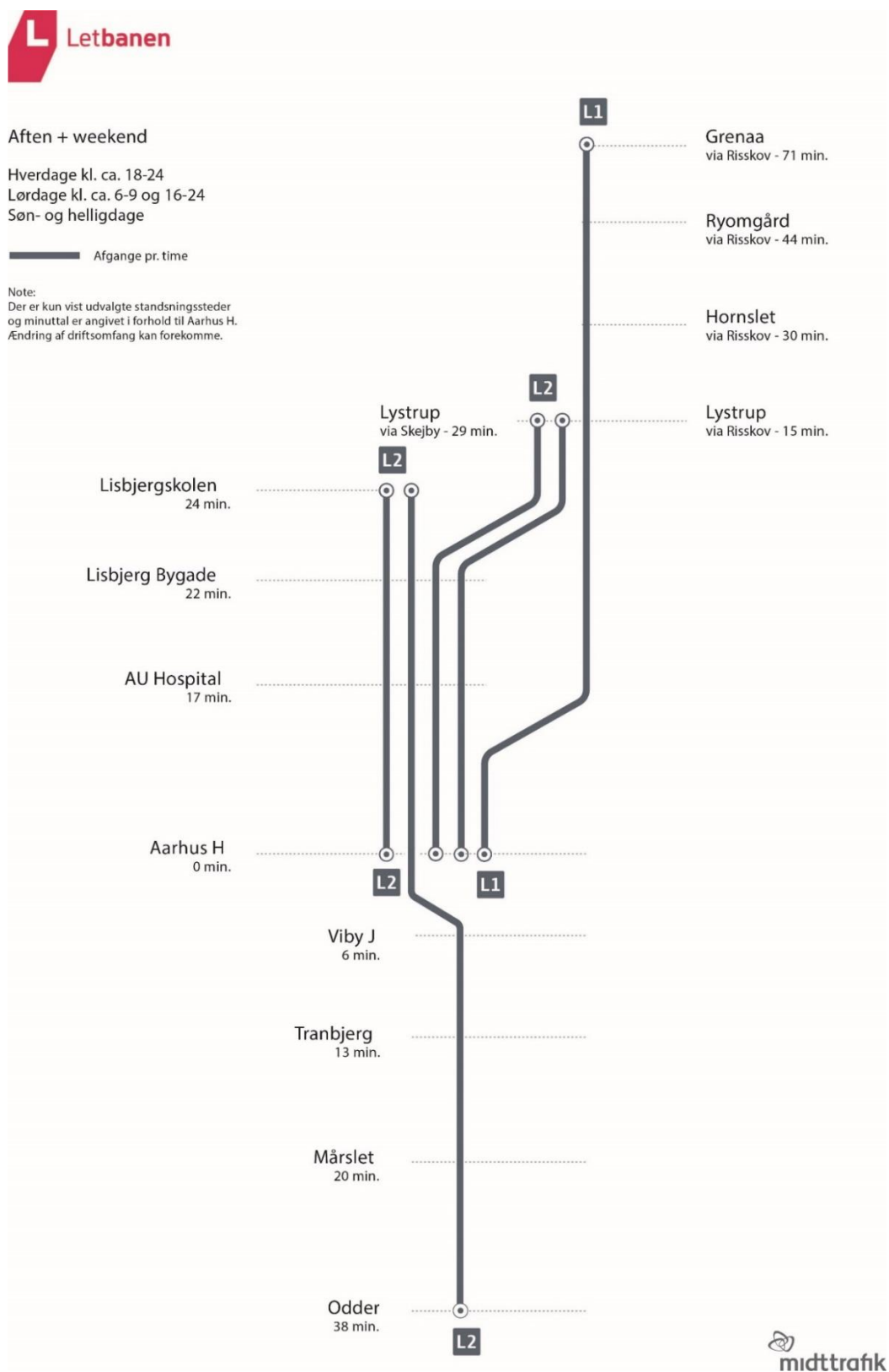
— Ekstra afgange, hverdage
morgen og eftermiddag

Note:

Der er kun vist udvalgte standsningssteder
og minuttal er angivet i forhold til Aarhus H.
Ændring af driftsomfang kan forekomme.



Forventet driftsomfang med letbanen i dagtimer og myldretid ved fuld indfasning.



Forventet driftsomfang med letbanen om aftenen og på søndage og helligdage

PRINCIPPER FOR NY BETJENING

Grundet det øgede driftsomfang med letbanen på Grenaa-banen med halvtimesdrift til Mørke, Thorsager og Ryomgård i dagtimerne og halvtimesdrift til Grenaa i myldretiden er der behov for at tilpasse bustrafikken. Det net, som trafikplanforslaget baserer sig på, kan inddeles i tre kategorier – hovednettet, som letbanedriften er en del af, det øvrige busnet, som primært betjener lokale hensyn, samt uddannelsesruter. Skolebusruter, bybussystemet i Grenaa og den sæsonbestemte rute 400 er ikke medtaget i trafikplanen og bliver således ikke behandlet yderligere i forslaget.

De tre kategorier og foreslåede ændringer er præsenteret nedenfor. Konsekvenser for kunder og ift. økonomi er beskrevet i det efterfølgende kapitel om konsekvenser samt i bilag 1.

HOVEDNETTETS PRINCIPPER

Forslaget tager udgangspunkt i udpegningen af et hovednet, som fremover skal udgøre rygraden i den kollektive trafik og understøtte de største rejsestrømme. Formålet med hovednettet er at tilbyde borgerne på Djursland en stabil, effektiv og sammenhængende betjening i et overordnet kollektivt trafiknet bestående af letbanen og de vigtigste busruter. Både kommunalt og regionalt finansierede ruter kan indgå i hovednettet, hvis blot betjeningsomfanget for den enkelte rute lever op til et minimumsniveau.

Minimumsstandarden for frekvensen i hovednettet er defineret til 1 afgang i timen i myldretiden, samt i dagtimerne på hverdage og 1 afgang hver anden time om aftenen og i weekenden. På de største ruter anbefales minimumsbetjeningen dog at være 2 afgange i timen i myldretiden og dagtimerne på hverdage samt 1 afgang i timen om aftenen og i weekenden. Dette vil give et robust betjeningsomfang og understøtte gode korrespondancemuligheder.

	MYLDRETID PÅ HVERDAGE CA. KL. 7-9 + 14-17	ØVRIGE DAGTIDER PÅ HVERDAGE CA. KL. 6-18	AFTEN CA. KL. 18- 24 OG WEEKEND
Antal afgange pr. time	1	1	½

Minimumsstandard for frekvens i hovednettet

Det er ud fra disse minimumsstandards og på baggrund af de før nævnte analyser, forslaget til hovednettet på Djursland er defineret. Hovednettet binder bl.a. de primære trafikknudepunkter sammen på Djursland, jfr. udpegningerne i mobilitetsstrategien. På enkelte hovednetsruter er der dog begrænset kørsel på delstrækninger. Der er her tale om strækninger, som kun betjenes af ruten på udvalgte tidspunkter af dagen og dermed ikke i en fast frekvens, eksempelvis rute 123 som på enkelte ture kører via Feldballe i stedet for Femmøller.

På følgende side er ruteforløb og frekvenser i hovednettet illustreret på kort og i tabel, ligesom ændringer ift. det nuværende net er beskrevet.



Ruteforløb i hovednettet.

De primære forskelle i betjeningen på hovednettet ift. de nuværende ruter, der betjener strækningerne er beskrevet i det følgende.

Betjeningen mellem Djursland mod Aarhus:

- På Grenaabanen mod Aarhus øges frekvensen fra Grenaa i myldretiden på hverdage og fra Ryomgård i dagtimerne på hverdage og lørdage. Der skabes forbindelse med letbanen til Aarhus N/Skejby ved skift i Lystrup. Der åbnes nye standsningssteder i Thorsager og ved Hessel i Grenaa.
Det betyder, at Thorsager, Ryomgård, Kolind, Trustrup og Grenaa opnår en væsentlig forbedring af forbindelserne mod Aarhus med letbanen. Byerne er, mod Aarhus i dag, betjent af rute 120 (Grenaa – Kolind – Thorsager – Rønde - Aarhus), 121 (Ryomgård - Thorsager – Rønde - Aarhus) og 122 (Grenaa – Trustrup – Rønde - Aarhus). En væsentlig ændring i trafikplanen er derfor, at disse ruter afkortes i Rønde med forbindelse til rute 123 mod Aarhus (Ebeltoft – Rønde – Aarhus).
- 120-systemet mod Aarhus ændres, så det kun er rute 123, der kører mellem Rønde og Aarhus, men med samme betjeningsniveau som det nuværende 120-system (rute 120, 121, 122 og 123). Rute 120 og 122 afkortes som nævnt i Rønde med mulighed for skift til rute 123. Nuværende rute 121 mellem Ryomgård og Rønde og nuværende rute 122 mellem Grenaa og Rønde bliver en del af hovednettet, mens rute 120 bliver en del af det øvrige net med reduceret betjeningsomfang. Rute 121 bindes sammen med rute 361 mellem Rønde og Knebel, hvor frekvensen øges til hovednetsstandard.
Strækningen syd for Knebel betjenes fremover af rute 121, dog ikke med et betjeningsomfang svarende til hovednetsstandard. Afgange på denne strækning kan med fordel betjenes af Flexbus (se følgende tabel for uddybning).
Rute 123 kører som udgangspunkt ikke via Løgten-Skødstrup, men fremadrettet kun via motorvejen. Dog er der ydertidspunkter, hvor Løgten og Skødstrup betjenes. Ruten erstatter nuværende afgange mellem Aarhus og Rønde på rute 120, 121 og 122. Der er i forslaget lagt op til, at antallet af afgange mellem Rønde og Ebeltoft øges på alle ugens dage.
- Rute 319 mellem Auning og Hornslet opgraderes og tilpasses letbanen i Hornslet med korrespondance videre mod Aarhus. På strækningen mellem Auning og Allingåbro bliver der tilnærmet totimersdrift.
Rute 319 vil ikke længere betjene Mørke, men Mørke får halvtimesdrift på letbanen og betjenes fortsat af rute 217 (Rønde - Mørke – Hornslet – Randers). På strækningen mellem Allingåbro og Ørsted erstattes rute 319 af rute 211 (se tabel nedenfor).

Betjeningen mellem Djursland og Randers:

- 210-systemet (rute 211, 212, 213, 214 og 217) betjener med forskellig frekvens Randers fra Djursland. Ruterne betjener på flere afgange Paderup i den sydlige del af Randers. Den nuværende betjening med de mange ruter og betjeningen af Paderup giver et meget uensartet serviceniveau af Randers, som er vanskelig at optimere i forhold til kapacitet og de største pendlerstrømme mod Randers. Hovedprincippet i

trafikplanforslaget er her at skabe en forenklet konsistent betjening mellem knudepunkterne og Randers. Uddannelsesinstitutionerne i Paderup vil derfor fremover blive betjent af uddannelsesruter.

- Rute 217 (Rønde - Mørke - Hornslet - Randers) og 211 (Randers - Allingåbro - Ørsted - (Udbyhøj) bevares. Rute 211 opgraderes til hovedrute på strækningen (Randers - Allingåbro - Ørsted). Allingåbro betjenes ikke længere af rute 213 (se nedenfor). Rute 211 kører ikke længere via Paderup. Antallet af afgang mellem Randers og Ørsted øges på alle ugens dage. Strækningen nord for Ørsted betjenes fortsat af rute 211, dog ikke med et betjeningsomfang svarende til hovednetsstandard. Enkelte afgang på denne strækning kan betjenes af Flexbus (se følgende tabel for uddybning).
- Rute 212, 213 og 214 nedlægges i den nuværende form.
Rute 212 (Ebeltoft - Kolind - Ryomgård - Auning - Randers) deles i Ryomgård og rute 212 opgraderes på strækningen Ryomgård - Auning - Assentoft - Randers til hovednet med halvtimedrift i dagtimerne på hverdage. Herved bliver knudepunkterne Ryomgård og Auning betjent i konsistent halvtimedrift med korrespondance i Ryomgård til letbanen til/fra Grenaa og Aarhus. Der køres på ruten direkte til centrum af Randers i stedet for at køre via Paderup, mens en ny uddannelsesrute kører fra byerne på strækningen til Paderup. Strækningen Ebeltoft - Ryomgård erstattes af ny rute 312.

På rute 214 (Grenaa - Ryomgård - Auning - Randers) nedlægges strækningen Ryomgård - Auning - Randers, som fremover kun betjenes af rute 212. Der vil ikke være direkte busbetjening mellem Grenaa og Randers. Til gengæld vil der i myldretiden være halvtimedrift med letbanen og skift til rute 212 i Ryomgård.

Den resterende del af rute 214 Grenaa - Ryomgård bliver en del af hovednettet og kører via Glesborg til Grenaa, hvor den erstatter rute 352 mellem Ryomgård og Glesborg (352 afkortes i Glesborg). Herved får Glesborg, som er udpeget som knudepunkt i mobilitetsstrategien, hovednetsforbindelse til Grenaa og til Ryomgård, hvor der er skift til letbanen mod Aarhus og rute 212 mod Randers.

- Rute 213 (Nordkystruten) afkortes, så den kun kører mellem knudepunkterne i Auning og Glesborg, hvor der er forbindelse til hhv. Randers og Grenaa.

BETJENINGSNIVEAU PÅ HOVEDNETSSTRÆKNINGER				
RUTE	DELSTRÆKNING	FREKVENNS		
		Afg./time Myldretid ca. kl. 7-9 + 14-17 på hverdage	Afg./time Øvrige dagtimer på hverdage	Afg./time Aften og weekend
L1 (Letbanen)	<u>Via Risskov</u>			
	Grenaa – Aarhus	2	1	1
	Ryomgård – Aarhus	2	2	1*
	Hornslet – Aarhus	3	1	1*
	<u>Via Skejby med skift i Lystrup til L2</u>	2	2	2
	Lystrup – Aarhus H			
100	Hornslet – Aarhus – Odder	6	3	1
121	Ryomgård – Rønde – Knebel – (Helgenæs)	1	1	½
	Knebel – Helgenæs – Knebel (ikke del af hovednet)	10 afgang om dagen inkl. Flexbus	5** afgang om dagen inkl. Flexbus	5** afgang om dagen inkl. Flexbus
122	Grenaa – Rønde	1	1	½
123	Aarhus – Rønde – Ebeltoft	2	2	1
	Aarhus – Rønde	4	4	2****
211	Randers – Ørsted	1	1	½****
	Ørsted – Udbyhøj (ikke del af hovednet)	7 afgang om dagen inkl. Flexbus	0	0
212	Randers – Auning – Ryomgård	2	2	1
214	Grenaa – Glesborg – Ryomgård	1	1	½
319	Hornslet – Auning	1	½	½
	Auning – Allingåbro (ikke del af hoved net)	1 inkl. Flexbus	½ inkl. Flexbus	½ inkl. Flexbus

* Halvtimedrift lørdage ca. 9.00 – 16.00. ** Til hhv. Skødshoved og Helgenæs. *** Dog kun timedrift i aftentimerne.
**** Timedrift lørdage ca. 9.00 – 16.00.

DET ØVRIGE NET

Hovednettet suppleres af øvrige busruter. Der er tale om ruter med lavt passagergrundlag når der ses bort fra kørsel af skoleelever og elever til ungdomsuddannelserne, som udgør de primære rejsende på strækningerne. Kørslen på ruterne er herudover tilpasset til passagergrundlaget.

Ruterne er egnede til at kunne suppleres med Flexbusafgange hvorved serviceniveauet kan øges, hvor der er et svagt passagergrundlag. Ligesom passagermæssigt svage busafgange kan erstattes med Flexbus.

På afgange, der har mindre end 5 kunder, kan de pågældende afgange overvejes erstattet af en eller flere Flexbusafgange (se evt. afsnittet Fleksibel betjening). Det betyder, at afgangene betjenes af en almindelig Flexbil eller minibus i stedet for en ordinær bus og skal bestilles på forhånd hos Midttrafik. De vil dog stadig fremgå af køreplanen og Rejseplanen sammen med de almindelige busafgange.

Der er ikke udgifter til udbudte ture, der ikke bestilles og derfor ikke køres.

I det følgende er ruteforløb og frekvenser for det øvrige busnet illustreret på kort og i tabel.

Øvrigt net



Ruteforløb i det øvrige busnet.

De primære forskelle ift. det nuværende net er følgende:

- Rute 120 kører ikke længere mellem Rønde og Aarhus og kun i begrænset omfang mellem Kolind og Rønde (som omdannes til uddannelsesture). Strækningen Kolind – Rønde er primært betjent af letbanen med skift i Ryomgård til/fra rute 121.
- Rute 212 ændrer nummer til rute 312 på strækningen mellem Ebeltoft og Ryomgård. Udvalgte afgangsupplæres af Flexbus.
- Rute 213 kører ikke længere mellem Randers, Allingåbro og Grenaa, men betjener i stedet knudepunkterne Auning og Glesborg via Vivild og Tøjstrup. Udvalgte afgangsupplæres af Flexbus, hvor der planlægges 5 Flexbus afgangsupplæres af Flexbus, hvor der planlægges 5 Flexbus afgangsupplæres af Flexbus på hverdage suppleres af Flexbus, hvor der planlægges 5 Flexbus afgangsupplæres af Flexbus på hverdage og søndag.
- På rute 351 vil der mellem Ebeltoft og Balle kun være betjening med 351U med 4 afgangsupplæres af Flexbus. Der vil fremover kun være betjening hverdage.
- Rute 352 kører ikke længere mellem Glesborg og Ryomgård, som til gengæld erstattes af hovednetsrute 214. 352 afgangsupplæres af Flexbus mellem Bønnerup og Glesborg ændres til samme niveau som nuværende 352 mellem Grenaa og Bønnerup, dvs. 8 afgangsupplæres af Flexbus på hverdage og 5 Flexbus afgangsupplæres af Flexbus på hverdage og søndag.
- Rute 361 nedlægges og erstattes af hovednetsrute 121.

BETJENINGSNIVEAU PÅ ØVRIGE STRÆKNINGER

RUTE	DELSTRÆKNING	ANTAL AFGANGE		
		Antal afgangsupplæres af Flexbus hverdage	Antal afgangsupplæres af Flexbus lørdage	Antal afgangsupplæres af Flexbus søndage
120	Grenaa – Kolind	7	0	0
	Kolind – Rønde	3	0	0
213	Auning – Fjellerup – Glesborg	8 inkl. Flexbus	5 Flexbus	5 Flexbus
217	Rønde – Hornslet – Randers	12	5	6
312	Ryomgård – Kolind – Ebeltoft	8 inkl. Flexbus	0	0
352	Glesborg – Bønnerup – Grenaa	8	5 Flexbus	5 Flexbus

UDDANNELSESRUTER

Udover hovednettet og det øvrige net indsættes særlige uddannelsesruter, som kører enkelte ture morgen og eftermiddag på skoledage. Disse ruter har til formål særligt at betjene uddannelsesinstitutionerne i Paderup og i Grenaa. Denne opdeling af ruterne medfører, at bindinger ift. ringetider minimeres i hovednettet, så der her i højere grad kan fokuseres på gode korrespondancer.

I det følgende er ruteforløb og frekvenser for uddannelsesruter illustreret på kort og i tabel.



Ruteforløb for uddannelsesruter (med enkelte morgenafgange mod henholdsvis Randers og Grenaa og eftermiddagsafgange i modsat retning)

De primære forskelle ift. det nuværende net er følgende:

- Rute 211U betjener strækningen Fjellerup – Allingåbro – Paderup og har samme ruteforløb som den nuværende rute 211 mellem Randers og Allingåbro og som den nuværende rute 213 mellem Allingåbro og Fjellerup.
- Rute 212U betjener strækningen Ryomgård – Auning – Paderup og har samme ruteforløb som de nuværende ruter 212 og 214 mellem Ryomgård og Paderup.
- Rute 221 har samme betjeningsomfang som en uddannelsesrute og ændre derfor navn til 221U.
- 351U betjener den nuværende strækning Ebeltoft – Grenaa, men reduceres til en uddannelsesrute således at den fremover kun betjener strækningen med 4 ture i hver retning på hverdage.
- Der foretages ingen ændringer på 5.3, Auning – Ørum – Grenaa.

BETJENINGEN PÅ UDDANNELSESRUTER

RUTENR	STRÆKNING	ANTAL AFGANGE		
		Afgange på skoledage	Afgange lørdage	Afgange søndage
211U	Fjellerup – Allingåbro – Paderup	3	0	0
212U	Ryomgård – Auning – Paderup	3	0	0
221U	Hornslet – Paderup - Randers	5*	0	0
351U	Ebeltoft – Grenaa	4*	0	0
5.3 Skolebus	Auning – Ørum - Grenaa	4**	0	0

* Kører alle hverdage og ikke kun skoledage. ** Kun en afgang morgen fra Auning – Grenaa og 3 afgang eftermiddag fra Grenaa mod Auning.

FLEKSIBEL BETJENING

Trafikplanforslaget bygger i sin grund ide på tanken om at indrette betjeningen efter de steder der er rejsende til det. Det betyder derfor at områder eller afgang med få rejsende, ikke nødvendigvis tilbydes betjening med almindelig bus, men i stedet har mulighed for at benytte fleksible løsninger i form af hhv. Flextur og Flexbus.

FLEXBUS

Der ligger et potentiale i at supplere trafikplanforslagets betjening med mere fleksible løsninger i form af Flexbus. Flexbusafgange vil ofte kunne tilbydes til betydeligt færre omkostninger end ordinære busafgange. Der vil derfor, hvor der er få passagerer, kunne opretholdes et større udbud af rejsemuligheder for eksempelvis unge i mindre byer og landdistrikter, hvor der ikke er et tilstrækkeligt grundlag for opretholdelse af ordinær bustrafik. Flexbus er afgange der udbydes i køreplanen, men kun køres hvis de bestilles.

Kørsel med Flexbus foregår på samme vilkår som en almindelig bus. Dog skal den bestilles på forhånd til et af de stoppesteder, der er angivet i den specifikke køreplan. Den tilbudte kørsel fremgår således af den almindelige buskøreplan med start, mellem- og sluttider. Det betyder, i praksis, at man kan bestille en Flexbus til eller fra et af de stoppesteder, bussen normalt betjener. Afgangstiden kan dog variere 0 – 15 minutter i forhold til tiderne i køreplanen. Flexbusturen fremgår af Rejseplanen og vil dermed fremkomme ved søgning efter rejsemuligheder.

At supplere med Flexbus giver mening på svagt benyttede afgang. På baggrund af Midttrafiks erfaringer kan det overvejes i ydertimer og weekender, hvor det forventes at afgang køre med mindre end 5 kunder.

Som nævnt kører Flexbussen kun, hvis turen bestilles telefonisk hos Midttrafik. Dette skal ske senest en time før afgang og i tidsrummet 07.00 - 20.00 alle dage. I løbet af 2019 forventes det, at Flexbussen kan bestilles via Rejseplanen.

Det er muligt at benytte Midttrafiks billet-app, når man kører med Flexbus. Man kan også betale kontant ved indstigning i vognen samt med periodekort, ungdomskort og skolekort.

Det foreslås, at Nord- og Syddjurs Kommuner samt Regionen hver især afsætter en ½ million i en treårig periode til at udvide serviceniveauet ved hjælp af Flexbus, især på ruter og strækninger hvor betjeningen indskrænkes som følge af trafikplanen.

De ruter, hvor Flexbus vil være mest aktuel, enten som supplement er:

- Rute 120 mellem Rønde og Grenaa
- Rute 121 syd for Knebel.
- Rute 211 mellem Ørsted og Udbyhøj
- Rute 312 mellem Ryomgård og Tirstrup
- Rute 213 mellem Auning og Glesborg
- Rute 351 mellem Ebeltøft og Balle

- Rute 352 mellem Glesborg og Grenaa

For lokalruterne i Syddjurs Kommune vil der kunne blive tale om, at svagt benyttede ture ligeledes vil kunne udbydes som Flexbusafgange. Dette indgår dog ikke på nuværende tidspunkt i trafikplanforslaget.

FLEXTUR

Flexstur er et tilbud der kan benyttes af alle rejsende. På en Flexstur rejses der fra kantsten til kantsten i taxa, personvogn eller minibus. Der kan være andre med på turen og omvejskørsel kan forekomme. Med Flexstur tilbydes den rejsende afhentning inden for -15/+45 min. i forhold til ønsket afrejsetidspunkt.

En Flexstur kan bestilles med Flextrafik app'en, på Midttrafiks hjemmeside eller telefonisk i tidsrummet mellem kl. 7:00 og kl. 20:00. En Flexstur skal, lige som en Flexbusafgang, bestilles senest 1 time før afgang.

Flexsture kan betales med Midttrafiks billet app, online eller kontakt. Afregningstaksten fastsættes af kommunerne med lav takst i landområder og højere takst i byområder.

Flexstur vil fortsat kunne benyttes i Norddjurs og Syddjurs Kommune og vil være en del af den kollektive trafik i landområder samt til betjening af mindre bysamfund, hvor der ikke er basis for normal busdrift.

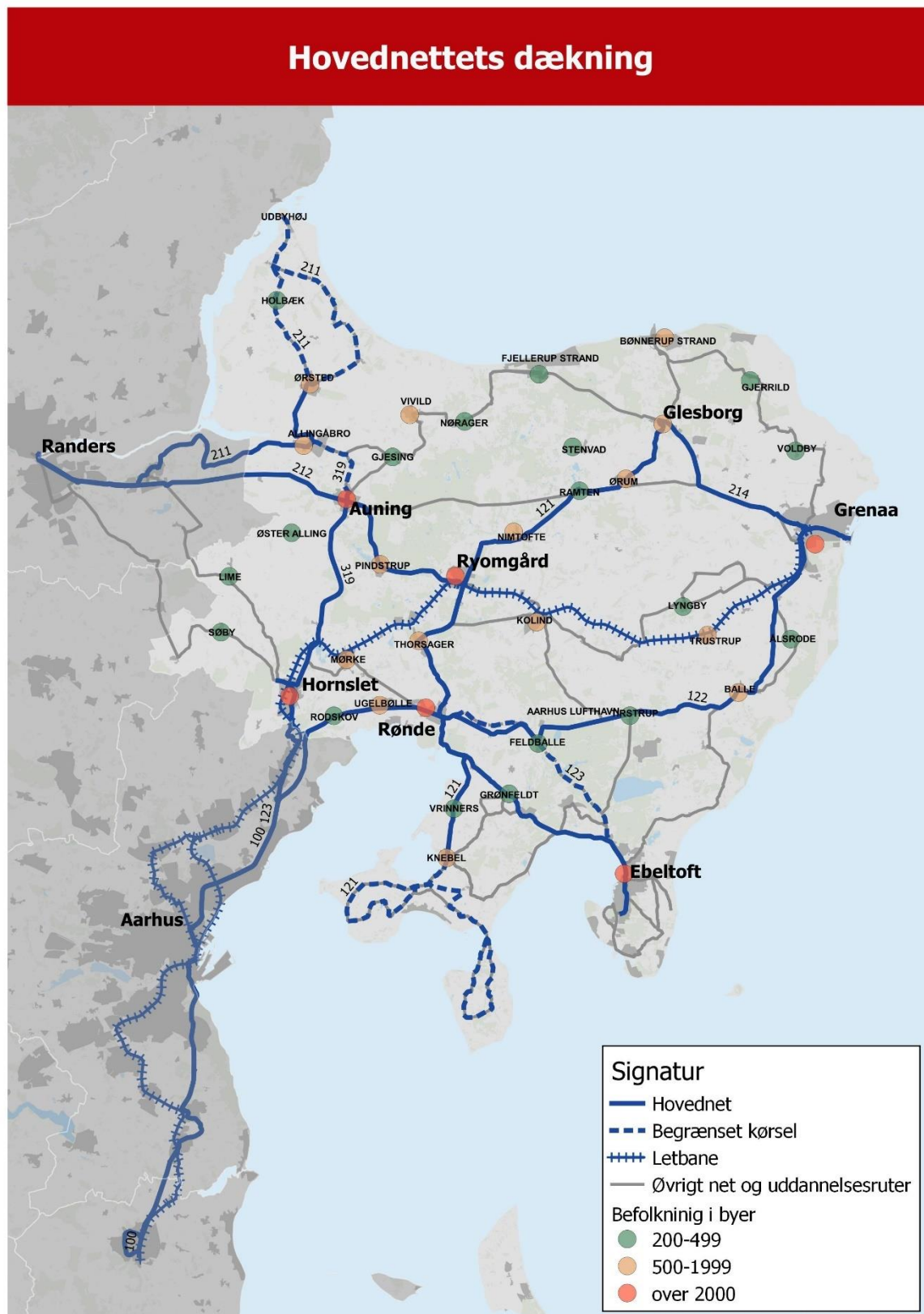
Tilbuddet kan benyttes alle ugens dage i tidsrummet mellem kl. 6.00 og kl. 24.00.

For unge med uddannelseskort i Syddjurs kommune gælder særligt, at de kan benytte Flexstur gratis i tidsrummet mellem kl. 18-23 på hverdage og 6-24 i weekenden og på helligdage. Dog skal rejsen have en minimumslængde på 2 km.

DÆKNINGEN AF DJURLAND

Som et sidste led i analysearbejdet er byerne på Djursland blevet kortlagt ud fra deres placering og størrelse og holdt op imod rutenettet. Denne analyse skal give indsigt i placeringen af potentielle kunder samt give overblik over hvor relevant og ensartet serviceniveauet i forslaget er.

Som det fremgår af kortet herunder, betjenes langt hovedparten af Djurslands byer, med over 500, indbyggere af hovednettet. Dog ligger enkelte byer som, Vivild og Bønnerup Strand uden for hovednettets betjening, men dækkes af betjeningen på det øvrige net samt via Flextrafik.

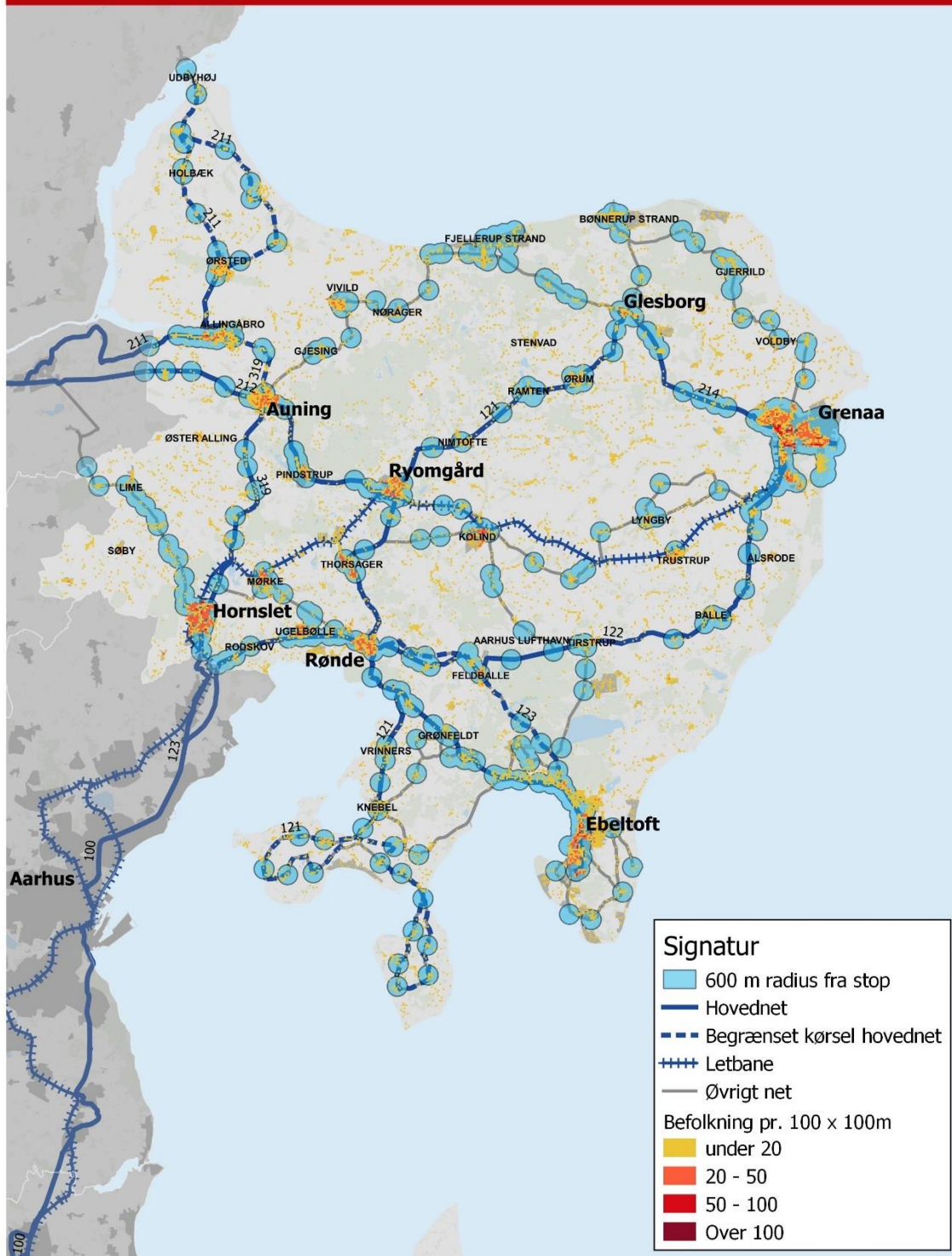


Kortlægning af hvordan de enkelte byer betjenes af den kollektive transport på Djursland.

På de følgende kort vises, hvordan hovednettet og det øvrige net dækker Djursland. Ved en afstand på 600 m i luftlinje svarende til en acceptabel gangafstand til nærmeste stoppested er ca. 80 % af befolkningen dækket af nettet. Fokuseres alene på hovednettet, har knap 65 % af befolkningen adgang til en hovednetsforbindelse inden for 600 m.

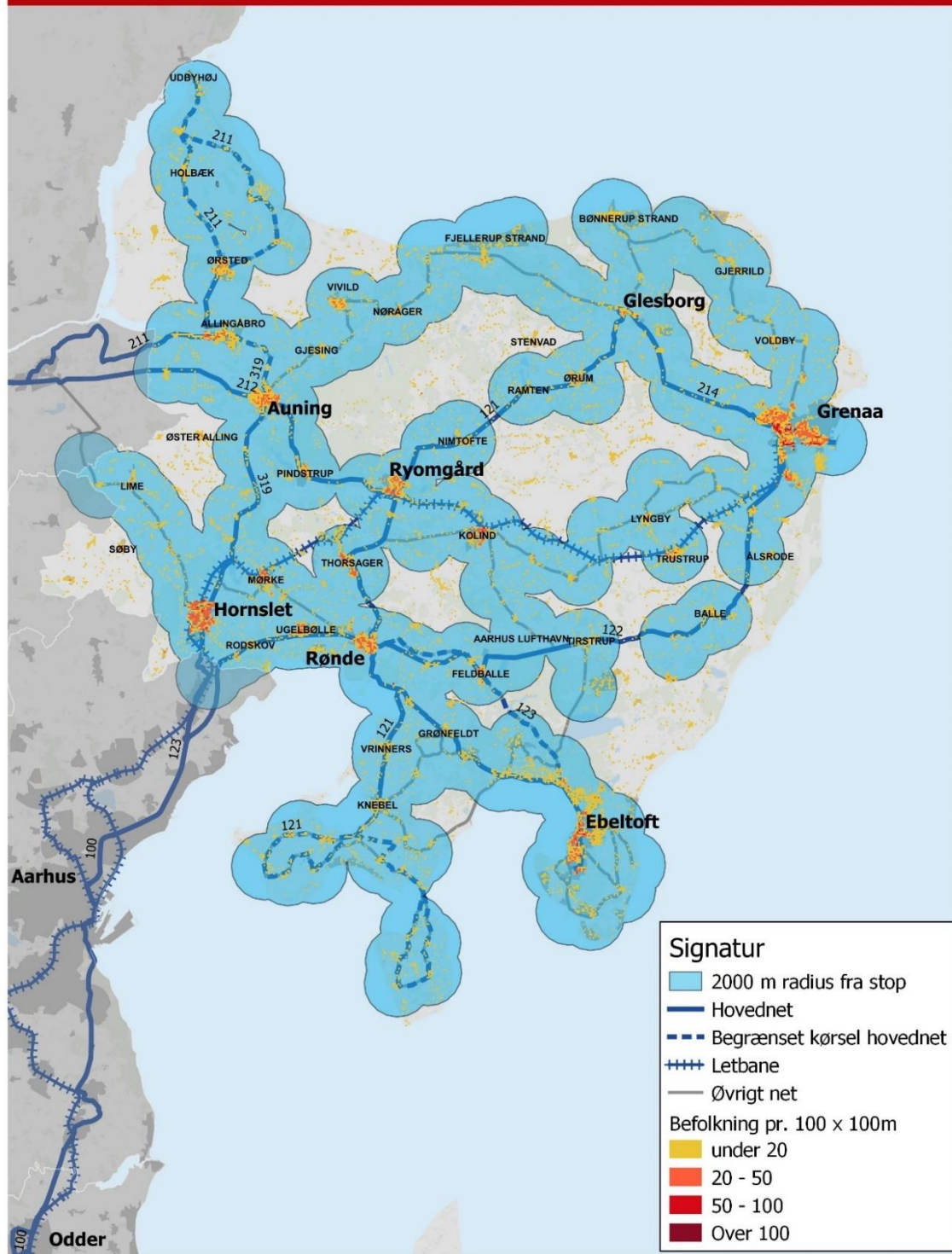
Ved en afstand på 2.000 m i luftlinje svarende til en acceptabel cykelafstand til nærmeste stoppested vil ca. 95 % af befolkningen være dækket af nettet. Fokuseres alene på hovednettet, har godt 75 % af befolkningen adgang til en hovednetsforbindelse inden for 2.000 m.

Hovednet og øvrige ruter, dækning inden for 600 m



Hovednettet og det øvrige nets dækning af Djursland inden for 600 m i luftlinje til nærmeste stoppested.

Hovednet og øvrige ruter, dækning inden for 2000 m



Hovednettet og det øvrige nets dækning inden for 2.000 m i luftlinje til nærmeste stoppested.

KONKRETE ÆNDRINGER

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

- Detaljerede kort over ruteforløb i lokalområdet samt anvendelse af nuværende stoppesteder. For stoppesteder der ikke betjenes fremover angives også det seneste passagertal samt alternative rejsemuligheder.
- Ændringer i betjening som konsekvens af forslaget
- Kundemæssige konsekvenser (ift. ruteforløb, frekvens og stoppesteder)

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

OMSTIGNINGSFORHOLD

Det er målsætningen i Djurs Mobilitetsstrategi, at

‘Ved at udvikle centrale trafikknudepunkter med høj tilgængelighed for alle trafikformer, vil vi gøre det enklere at benytte den transportform, som passer bedst i situationen’.

Generelt er der behov for at sikre gode omstigningsmuligheder på Djursland, særligt ved de større trafikknudepunkter, fordi trafikplanen lægger op til en større grad af omstigning, særligt til/fra hovednettet, både internt i den kollektive trafik og på tværs af transportformer.

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

Norrdjurs og Syddjurs Kommune har derfor gennemført en række forbedringer af flere af trafikknudepunkterne, bl.a. i Auning og Ryomgård, og stationsområderne langs letbanen. På letbanestationen i Trustrup er der eksempelvis allerede etableret nyt perronområde, ventebygning med toilet, aflåst cykelparkering og nye pendlerparkeringspladser.

Rønde Busterminal er et andet godt eksempel på et velfungerende trafikknudepunkt. Det er det mest benyttede trafikknudepunkt på Djursland med over 1.900 af- og påstigninger per hverdag. Til sammenligning har eksempelvis Randers Busterminal kun lidt over 1.300 af- og påstigninger pr. hverdag. Det høje antal brugere skyldes især, at Rønde Busterminal er knudepunkt for adskillige busruter fra Aarhus og det centrale, sydlige og østlige Djursland. I Rønde er der ligeledes gode muligheder for omstigning fra bil og cykel til bus, der er parkeringspladser med handicapparkering og cykelparkering samt gode ventefaciliteter og toiletter. I den fortsatte udvikling af trafikknudepunkterne på Djursland indtænkes der desuden mulighed for at etablere aflåst cykelparkering, samkørselspladser og kiss’n’ride samt ladestandere til elbiler og elcykler.

KONSEKVENSER

I det følgende beskrives, hvilke kundemæssige og økonomisk konsekvenser trafikplanforslaget har.

BETYDNING FOR KUNDER

Overordnet set vil busnettet på Djursland fortsat bestå af en række af de nuværende ruter, men der laves tilpasninger, så der i højere grad skelnes mellem ruter i hovednettet, som har en lidt højere og mere regulær frekvens, ruter, som primært betjener uddannelsessøgende, og øvrige ruter, som har en lavere frekvens og i højere grad er tilpasset lokale forhold. De konkrete konsekvenser omkring ruteforløb og frekvens samt bindinger i prioriteret rækkefølge er opsummeret i nedenstående skema. Der henvises til bilag 1 for uddybende beskrivelser på områdeniveau.

Der foretages, som følge af trafikplanen, ingen ændringer på de regionale ruter 100, 217.

NUVÆRENDE RUTE	ÆNDRINGER	KONSEKVENSER	BINDINGER
Grenaabanen	Antallet af afgang øges fra 1 til 2 afgang i timen mellem Grenaa og Aarhus i myldretiden på hverdage og fra Ryomgård i dagtimerne på hverdage og lørdage. Der skabes forbindelse med letbanen til Aarhus N/Skejby ved skift i Lystrup. Der er to nye standsningssteder i Thorsager og i Hessel ved Grenaa.	Betjeningsomfanget forbedres mellem Grenaa og Hornslet. I Thorsager bliver der mulighed for at benytte letbanen mod Aarhus og Grenaa.	
120-systemet Ruterne 120, 121, 122 og 123 som alle betjener Aarhus fra Rønde	Kun rute 123 kører mellem Rønde og Aarhus, men med samme frekvens som det nuværende 120-system på strækningen. Rute 120, 121 og 122 afkortes i Rønde med mulighed for skift til rute 123, som fortsat kører til Aarhus og med det samme antal afgang som det nuværende 120-system mellem Rønde og Aarhus. Rute 121	I Thorsager bliver der fremadrettet mulighed for at benytte letbanen mod Aarhus og Grenaa. Rute 120 reduceres derfor betydeligt mellem Rønde og Kolind. På ruterne 120,121 og rute 122 skal der foretages skift i Rønde for at komme til/fra Aarhus.	- Se under de enkelte ruter.

	(Ryomgård – Rønde), 122 (Rønde – Grenaa) og 123 (Ebeltoft – Rønde – Aarhus) bliver en del af hovednettet, mens rute 120 bliver en del af det øvrige net.		
120	Kører ikke længere mellem Rønde og Aarhus. Antallet af afgang mellem Kolind og Rønde minimeres til 1 morgenafgang og 2 eftermiddagsafgange på hverdage af hensyn til skoleelever og uddannelsessøgende.	Der skal foretages skift i Rønde for rejsende på strækningen Grenaa – Kolind – Rønde for at komme til/fra Aarhus. Det berører ca. 40 dagligt rejsende i hver retning, heraf en del fra Thorsager, der kan benytte letbanen frem for busforbindelse til Aarhus. Der skal med undtagelse af enkelte afgang foretages skift i Ryomgård mellem letbanen og rute 121 for at komme mellem Kolind og Rønde.	- Tilpasning til uddannelsesinstitutioner i Grenaa, Pederstrup og Rønde.
121	Kører ikke længere mellem Rønde og Aarhus, men erstatter i stedet rute 361 mellem Rønde, Knebel og Helgenæs/Skødshoved.	Der skal foretages skift i Rønde for rejsende på strækningen Ryomgård – Rønde for at komme til/fra Aarhus. Det berører henholdsvis ca. 20 og 40 dagligt rejsende i hver retning, heraf en del er fra Thorsager, der kan benytte letbanen frem for busforbindelse til Aarhus. Der bliver direkte forbindelse på strækningen Ryomgård – Rønde – Knebel. Syd for Knebel vil udvalgte ture blive erstattet af Flexbus	- Tilpasning til 120-systemet, særligt tilpasses ruten til korrespondance med 123 i Rønde. - Tilpasning til letbanen i Ryomgård. - Tilpasning til lokalruter i Knebel.
122	Kører ikke længere mellem Rønde og Aarhus. Ruten omlægges, så den fra Tirstrup kører via Balle til Grenaa og fortsætter til havnen i Grenaa.	Der skal foretages skift i Rønde for rejsende på strækningen Grenaa – Tirstrup – Rønde for at komme til/fra Aarhus. Det berører henholdsvis ca. 40 og 100 dagligt rejsende i hver retning. Tirstrup bliver fremover ikke betjent af rute 122, men har timedrift på	- Tilpasning til 120 systemet i Rønde. - Ringetider for uddannelsesinstitutioner i Grenaa. - Korrespondance med 212 i Tirstrup.

		letbanen mod Aarhus og Grenaa og halvtimedrift i myldretid på hverdage. Der er ikke længere betjening af Trustrup og 2 stoppesteder i Homå. Det berører i alt 35 dagligt rejsende i Trustrup, som henvises til letbanen, og 12 rejsende fra Homå, som henvises til stoppesteder beliggende 2 km fra nuværende stoppested eller Flextur.	
123	Antallet af afgang mellem Rønne og Ebeltoft øges til 2 afgang i timen i alle dagtimer på hverdage og 1 afgang i timen aften og weekend. Rute 123 erstatter nuværende afgang mellem Aarhus og Rønne på rute 120, 121 og 122.	Som udgangspunkt foretages ingen ændring i betjeningsomfanget mellem Rønne og Aarhus. Betjeningen forbedres mellem Rønne og Ebeltoft.	- Gennemkørende afgang tilpasses bl.a. ringetider til ungdomsuddannelser på strækningen mellem Aarhus og Rønne.
210-systemet mod Randers Ruterne 211, 212, 213, 214 og 217, som alle betjener Randers på strækningen Assentoft Randers	Fremover vil kun 211, 212 og 217 køre til Randers. Rute 214 afkortes i Ryomgård med skift til letbanen og ny rute 212 Ryomgård – Randers. Rute 213 afkortes i Auning med skift til ny rute 212 Rute 217 fortsætter uændret med ture via Paderup men, ny rute 212 og 211 kører direkte til centrum i stedet for at køre via Paderup. Uddannelsesinstitutionerne i Paderup betjenes i stedet af 2 nye uddannelsesruter fra henholdsvis Ryomgård via Auning og fra Fjellerup via Allingåbro med hver 1 afgang om	210-systemet forenkles. Køretiden minimeres med ca. 7 minutter på de afgang, som i dag kører via Paderup. Der oprettes særlige ruter til betjening af uddannelsessøgende mod Paderup. Der skal foretages skift i Ryomgård mod Randers for rejsende til/fra ny rute 312 Ebeltoft - Ryomgård og til/fra rute 214 Grenaa – Ryomgård. Fra afkortet rute 213 skal der til/fra Randers skiftes til ny rute 212.	- Se under de enkelte ruter.

	morgenen og to om eftermiddagen på skoledage. Rute 211 (Ørsted – Allingåbro – Randers), 212 Ryomgård – Auning – Randers) og 214 (Ryomgård – Glesborg – Grenaa) bliver en del af hovednettet, mens rute 213 der afkortes i henholdsvis Auning og Glesborg bliver en del af det øvrige net.		
211	Kører ikke længere via Paderup, som i stedet betjenes af en ny uddannelsesrute (211U). Antallet af afgang mellem Randers og Ørsted øges til 1 afgang i timen i alle dagtimer på hverdage og 1 afgang hver anden time aften og weekend. Udvalgte afgang erstattes evt. af flexbus.	Køretiden minimeres med ca. 7 minutter på de afgang, som i dag kører via Paderup. Betjeningsomfanget forbedres mellem Randers og Ørsted.	- Tilpasning til bybussystemet i Randers. - Mellem Udbyhøj og Ørsted tilpasning til ringetider. - Fordeling af afgang henover dagen i Assentoft.
212	Kører ikke længere via Paderup, som i stedet betjenes af en ny uddannelsesrute (212U), og afkortes i Ryomgård. På strækningen Ryomgård – Ebeltoft erstattes rute 212 af en ny rute 312. Rute 212 erstatter nuværende afgang mellem Randers og Ryomgård på rute 214. Antallet af afgang mellem Randers og Ryomgård øges til 2 afgang i timen i alle dagtimer på hverdage og 1 afgang i timen aften og weekend på alle ugens dage.	Ruten opdeles i to. Der skal foretages skift i Ryomgård for rejsende mellem Ebeltoft og Randers. Det berører ca. 20 dagligt rejsende i hver retning. Køretiden minimeres med ca. 7 minutter på de afgang, som i dag kører via Paderup. Betjeningsomfanget forbedres mellem Randers og Ryomgård. Rejsende mellem Ryomgård og Ebeltoft skal fremover benytte ny rute 312	- Tilpasning til letbanen i Ryomgård. - Tilpasning til bybussystemet i Randers.
213	Kører ikke længere til Randers, Allingåbro og Grenaa, men i stedet mellem Auning og Glesborg via Vivild og	Der er ikke længere betjening af Lystrup og 2 stoppesteder i Vivild. Det berører i alt 3 dagligt rejsende i Lystrup, som	- Tilpasning 352 i Glesborg.

	Tøjstrup. Mellem Glesborg og Grenaa erstattes ruten af rute 214. Antal afgang på hverdage reduceres fra 13 til 8 og betjenes på udvalgte afgang med Flexbus. I weekenden betjenes strækningen med 5 Flexbusture lørdag og søndag.	henvises til stoppesteder beliggende 5 km fra nuværende stoppested eller Flextur, og 2 rejsende i Vivild, som henvises til stoppesteder beliggende 900 m fra nuværende stoppested eller Flextur. Der skal foretages skift i Auning for at komme til/fra Randers og i Glesborg for at komme til/fra Grenaa. Det berører ca. 30-40 dagligt rejsende i hver retning. Rejsende mellem Auning og Glesborg skal i weekenden bestille turen, for at den køres.	- Tilpasning til 212 i Auning.
214	Kører ikke længere mellem Randers og Ryomgård, hvor rute 212 derimod opgraderes og bl.a. erstatter de nuværende afgang med rute 214. Kører fremadrettet via Glesborg.	Der skal foretages skift i Ryomgård for rejsende på strækningen Grenaa – Ørum – Ryomgård for at komme til/fra Randers. Det berører henholdsvis ca. 60 og 90 daglig rejsende i hver retning. Køretiden mellem Ryomgård og Grenaa øges med ca. 10 minutter. Ruten kører ikke længere via Skinbjerg som derved mister sin betjening. Dette berører 4 daglige brugere og henvises til stoppet ved Kastbjerg der ligger ca. 2,5 km fra det nuværende stop.	- Tilpasning til ringetider i Grenaa. - Tilpasning til letbanen i Ryomgård. - Tilpasning til korrespondancer i Glesborg til 213 og 352.
217	Der foretages ingen ændringer	-	- Tilpasning til ringetider i Paderup. - Tilpasses Korrespondancer i Randers - Tilpasning til letbanen i Hornslet. - Ringetider for uddannelsesinstitutioner i Rønde.
221	Ændres til 221U.	Ruten betegnes som en uddannelsesrute.	- Tilpasses ringetider i Paderup.

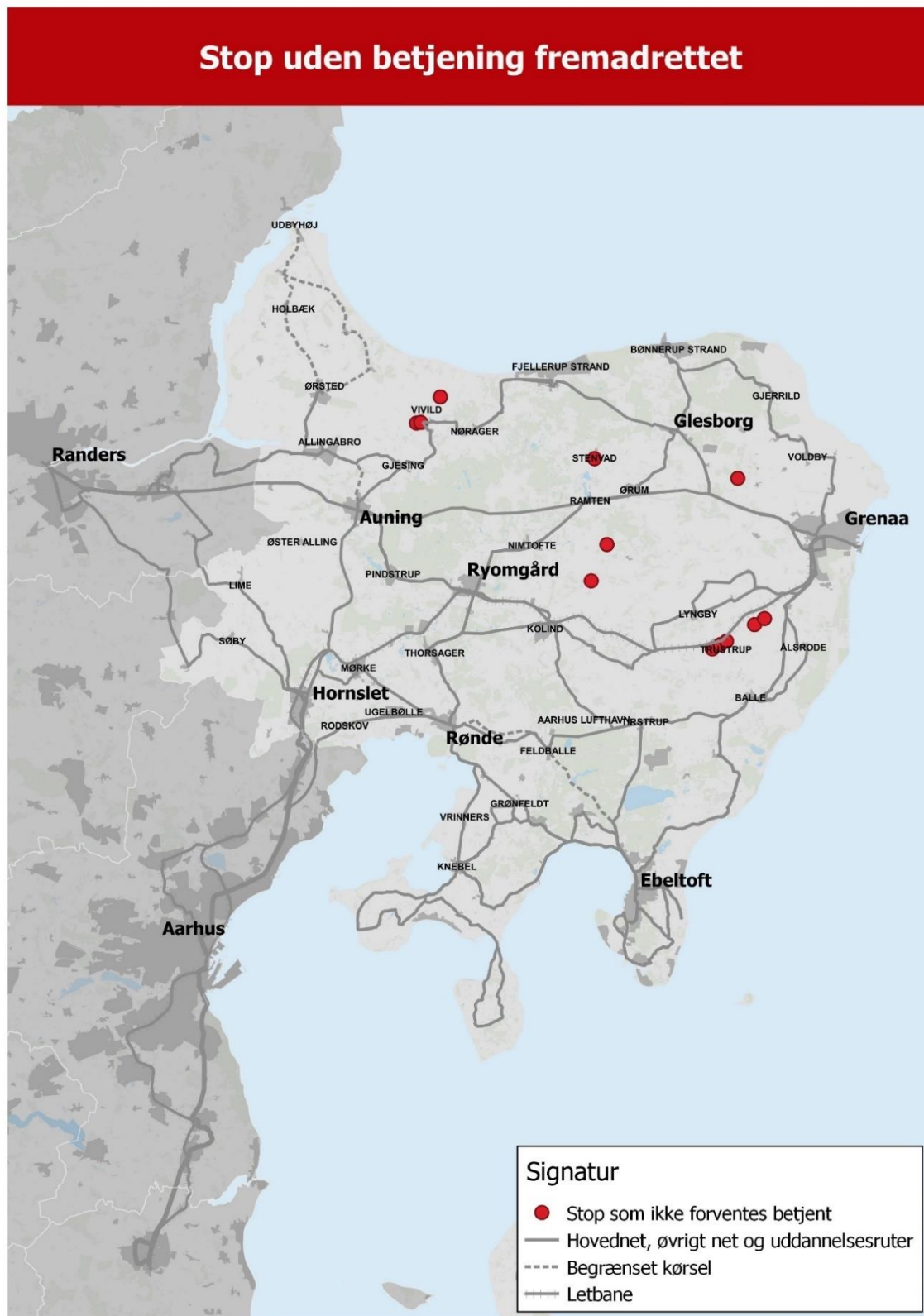
312	Del af hidtidig rute 212, der opdeles i Ryomgård Der skal foretages skift til/fra Randers på rute 212. Det berører ca. 20 dagligt rejsende i hver retning		- Tilpasning til 122 i Tirstrup. - Tilpasning til letbanen i Ryomgård/Kolind.
319	Kører ikke længere via Mørke og til Ørsted, men i stedet til Allingåbro. Ruten erstattes af rute 211 mellem Allingåbro og Ørsted. Antallet af afgang mellem Hornslet og Auning øges til 1 afgang i timen i alle dagtimer på hverdage og 1 afgang hver anden time aften og weekend Antallet af afgang mellem Auning og Allingåbro reduceres til tilnærmet totimersdrift på hverdage.	Der skal foretages skift i Hornslet for rejsende mellem Mørke og Auning/Allingåbro. Alternativt henvises til stoppestedet ved Termestrup ca. 3 km fra Mørke. Ændringen berører mindre end 5 dagligt rejsende i hver retning. Der skal ligeledes foretages skift i Allingåbro for rejsende mellem Hornslet/Auning og Ørsted. Det berører ca. 10 dagligt rejsende i hver retning. Køretiden reduceres med ca. 5 minutter mellem Hornslet og Auning. Betjeningsomfanget øges mellem Hornslet og Auning, mens det reduceres mellem Auning og Allingåbro.	- Tilpasning til letbanen i Hornslet. - Tilpasning til 212 i Auning. - Korrespondance til 211 i Allingåbro.
351	351 reduceres til en uddannelsesrute, 351U, med 4 dobbeltture på skoledage.	Strækningen Balle – Grenaa vil fremover betjenes af 122. Der vil ikke være yderligere afgang udover uddannelsesture mellem Ebeltøft og Balle.	- Tilpasning til ungdomsuddannelser i Grenaa. - Kørsel tilpasses så vidt muligt ringetider på Rosmus skole.
352	Kører ikke længere mellem Glesborg og Ryomgård, som til gengæld erstattes af rute 214, som ikke længere kører via Stenvad, Tøstrup og Sivested. Hele strækningen Glesborg – Bønnerup – Grenaa betjenes med 8 busafgange på hverdage, der indsættes 5 lørdagsafgange og 5 søndagsafgange med Flexbus.	Der er ikke længere betjening af Stenvad, Tøstrup og Sivested. Det berører 1 dagligt rejsende i Stenvad, der henvises til et stoppested beliggende henholdsvis 5 km fra det nuværende stoppested eller flextur, 9 dagligt rejsende i Tøstrup, der henvises til et stoppested beliggende hhv. 5 km fra det nuværende stoppested eller Flextur, og 1 dagligt rejsende i Sivested, der henvises til et stoppested	- Tilpasning til 214 i Glesborg - Tilpasning til 213U/213 i Glesborg. - Tilpasning til uddannelsesinstitutioner i Grenaa.

		beliggende henholdsvis 6 km fra det nuværende stoppested eller Flextur. Der skal foretages skift i Glesborg for rejsende på strækningen Grenaa – Bønnerup - Glesborg for at komme til/fra Ryomgård. Det berører henholdsvis ca. 30 og 50 daglige rejsende i hver retning. Rejsende på strækningen Glesborg – Bønnerup - Grenaa skal på alle weekendafgange bestille turen, for at den køres.	
361	Ruten nedlægges og erstattes af rute 121.		- Se rute 121

Oversigt over kundemæssige konsekvenser ved trafikplanforslaget

På det efterfølgende kort vises en oversigt over de stoppesteder på Djursland, som mister betjeningen fremadrettet. Som det fremgår, er der tale om i alt 12 stoppesteder – 2 i Vivild (1 daglig bruger), 1 i Skinbjerg (4 daglige brugere), 1 i Lystrup (3 brugere), 1 i Stenvad (1 bruger), 1 Tøstrup (9 brugere), 2 ved Homå (6 daglige brugere) og 1 i Sivested (1 bruger). De rejsende ved disse stoppesteder henvises til et nærliggende stoppested eller til flextur.

I og omkring Trustrup nedlægges 3 stoppesteder, da Trustrup fremover betjenes af letbanen. Dette berører 35 brugere dagligt, hvoraf 22 påstiger rejser i retningen af Grenaa.



Oversigt over stoppesteder uden betjening fremadrettet

BETYDNING FOR ØKONOMI

Med Kollektiv Trafikplan Djursland 2020 ændres der på finansiering af strækninger i det hidtidige regionale rutenet på Djursland.

Nedenfor er der en oversigt over byrdefordelingen for de hidtidige regionale ruter, der ændres i trafikplanforslaget. Der sker ikke ændringer i rute 100, 217, 925X, Lufthavnsruten og rute 400, Djurs Sommerland.

FREMTIDIG FINANSIERING AF STRÆKNINGER I DET HIDTIDIGE REGIONALE RUTENET		
RUTE	BESTILLER	STRÆKNING
120	Syddjurs Kommune	Kolind – Rønde – Pederstrup
120	Norrdjurs Kommune	Pederstrup – Grenaa
121	Syddjurs Kommune	Ryomgård – Rønde
122	Region Midtjylland	Rønde – Balle – Grenaa – (Kattegatcentret)
123	Region Midtjylland	Aarhus – Rønde – Ebeltoft
211	Region Midtjylland	Randers – Allingåbro – Ørsted
211	Norrdjurs Kommune	Ørsted – Udbyhøj
212	Region Midtjylland	Ryomgård – Auning – Randers
212	Syddjurs Kommune	Ebeltoft – Ryomgård
213	Norrdjurs Kommune	Auning – Fjellerup – Glesborg

214	Region Midtjylland	Ryomgård – Nimtofte – Ørum – Glesborg – Grenaa
221U	Region Midtjylland	Fastholdes af regionen, men betjeningen ændres til uddannelsesrute som dog kører på hverdage.
319	Region Midtjylland	Hornslet – Auning – Alligåbro
351U	Syddjurs Kommune	Ebeltoft – Balle – (Grenaa)
351U	Norddjurs Kommune	Grenaa – Balle – (Ebeltoft)
352	Norddjurs Kommune	Grenaa – Bønnerup – Glesborg
212U	Region Midtjylland	Auning – Paderup
213U	Region Midtjylland	Fjellerup – Paderup

Finansiell fordeling af berørte ruter i regionens hidtidige rutenet.

I nedenstående skema vises, hvilken betydning trafikplanforslaget har driftsøkonomisk for parterne.

FORSKEL I ÅRLIGE NETTOUDGIFT FRA K17 TIL K20 i 2018 NIVEAU (MIO. KR.)

Syddjurs Kommune inkl. uddannelsestilskud fra regionen til 351	3,03
Norddjurs Kommune inkl. Regionens uddannelsestilskud til 351 og besparelser på bybusserne i Grenaa.	2,05
Region Midtjylland ekskl. Uddannelsestilskud til kommunerne	-14,76

Driftsøkonomiske konsekvenser ved trafikplanforslaget.

FYSISKE TILPASNINGER

Mht. knudepunkterne er der med terminalprojekter i Hornslet, Auning og Ryomgård gennemført projekter der forbereder Kollektiv Trafikplanen Djursland 2020 bl.a. gennem opgradering af knudepunkterne.

En forudsætning for implementeringen af trafikplanen er, at der herudover foretages mindre fysiske tilpasninger af anlæg, som ikke finansieres via driftsbudgettet eksempelvis nye stoppesteder på Hoedvej til betjening af Glatved og Ålsrode når rute 122 omlægges til at betjene Balle.

Forslag til kollektiv Trafikplan for Djursland 2020

April 2019