

Notatark

Sagsnr. 13.05.10-P00-1-17

Sagsbehandler
Lars Oksbjerg

20.3.2019

Høringssvar - Midttrafiks Trafikplan 2019-22

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

Konklusion:

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

Bedre mobilitetsløsninger

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

Midttrafik vil i planperioden bl.a. arbejde med:

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

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

Midtjysk Hovednet

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

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

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

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

- Vejle og Horsens
- Hovedgård og Tranbjerg/Århus.

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

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

Hovednetstrækninger med bus i Hedensted Kommune:

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

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

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

Finansiering

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

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

Loven

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

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

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