

Notatark

Sagsnr. 13.05.10-P00-1-17

Sagsbehandler
Lars Oksbjerg

21.2.2019

Hørings svar – Midttrafiks Trafikplan 2019-22

Trafikplanen er mere end 1 år forsinket hvilket skyldes regionens udmelding om besparelse, der satte arbejdet med trafikplanen i bero.

Planen indledes med en generel beskrivelse, bl.a. at antallet af biler til privat kørsel i perioden 2010 – 2018 er steget med 22 % i Midttrafiks område. Dette medfører, at særligt Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Skive, Ikast-Brande, Hedensted, Odder og Djurslandkommunerne vil opleve et markant tab af passagerer. Bl.a. dette medfører, at grundlaget for at drive kollektiv trafik i flere områder vil blive endnu mindre i årene efter denne planperiode, hvilket understreger vigtigheden i at udvikle målrettede, og måske alternative, løsninger allerede nu.

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:

- Målrettet information
- App Midttrafik live
- Billetapp Midttrafik
- MaaS
- At rejsende efterspørger mobilitet uafhængigt af transportform og ejerskab
- At søge et samarbejde med udbydere af leje- og deleelcykler i et forsøg på at udnytte elcyklens øgede rækkevidde som tilbringertrafik til Midttrafiks produkter:
 - Bus
 - Tog
 - Letbane.
- I trafikplanperioden vil Midttrafik i samarbejde med bestillerne søge et samarbejde med udbydere af leje- og debiler i et forsøg på at udnytte disse produkters øgede rækkevidde som tilbringertransport til Midttrafiks produkter; bus, tog og letbane.

I landdistrikterne vil Midttrafik særligt have fokus på at udvikle Flextrafikken, så den i højere grad kan supplere den faste buskørsel og tilbyde borgerne opkobling til det midtjyske hovednet.

Trafikplanen bygges op om et **Midtjysk Hovednet**, hvor der lægges op til følgende frekvens:



Serviceniveau for det midtjyske hovednet

Antal afgange pr. time

	Hverdage (kl. 6-19)	Hverdage, myldretid (kl. 7-9 & 14-17)	Hverdage, aften (kl. 19-23)	Weekend (kl. 9-23)
Minimumstandard	1	1	1/2	1/2
Ambition	1	2	1/2	1/2

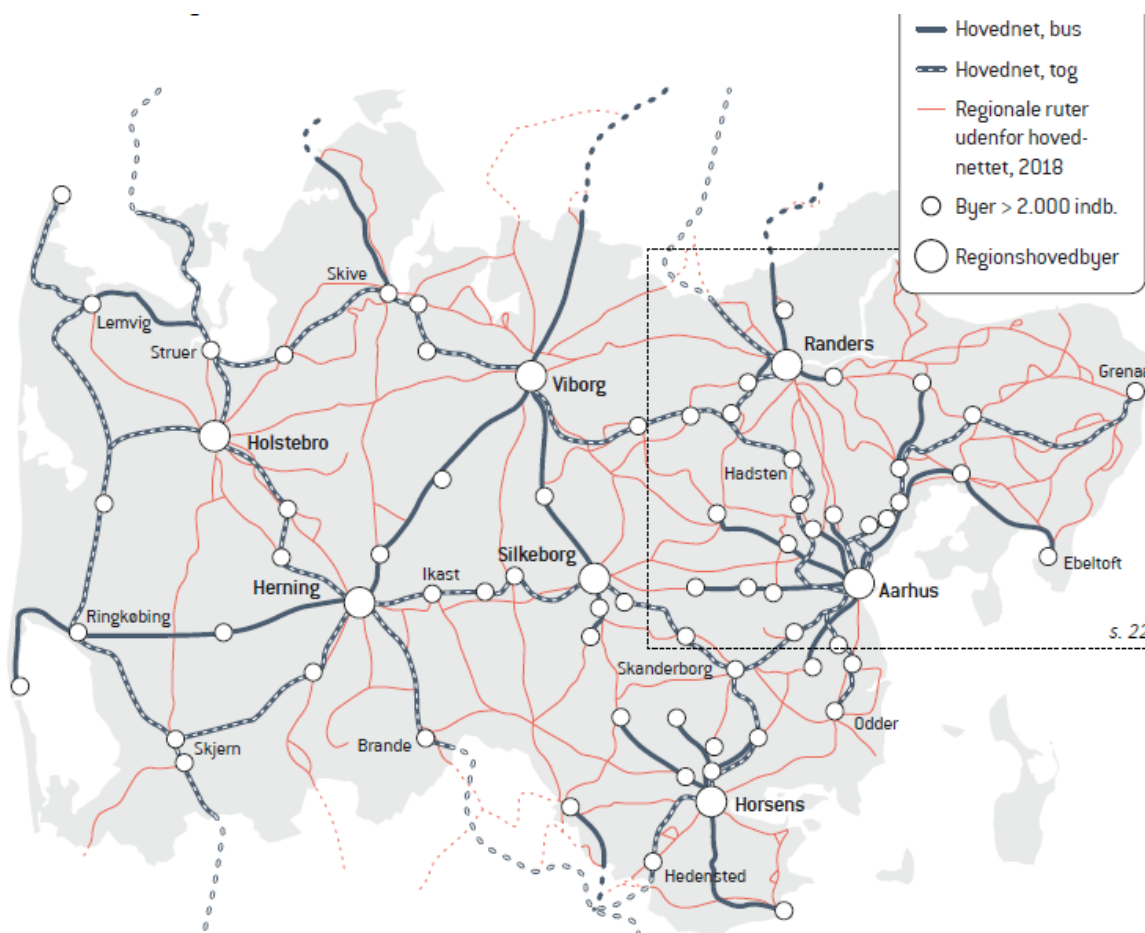
Ill. 16.1: Skemaet viser minimumstandard og ambition for serviceniveauet på det midtjyske hovednet. Dette serviceniveau skal være medvirkende til, at der opnås en regelmæssig og stabil frekvens i hovednettet.

Hovednetsstrækninger med bus i Hedensted Kommune:

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

Ruterne i Hedensted Kommune lever ikke op til serviceniveauet for det midtjyske hovednet. Hvordan en eventuel opprioritering skal finansieres, er der ikke taget stilling til.

Togforbindelser indgår som hovednets forbindelse. Hvor der er en toglinje, indgår der ikke en buslinje i hovednettet, f.eks. Horsens-Hedensted-Vejle.



Ill. 20.2: Det midtjyske hovednet dækker alle byer med flere end 2.000 indbyggere og sikrer god forbindelse til og mellem regionshovedbyerne. Den sorte ramme omkring Djursland refererer til kortet for trafikplanen for Djursland på side 22.

Kun tog til/fra Hedensted/Løsning

Forbindelsen fra Hedensted til Horsens og Vejle betjenes i den nye trafikplan som udgangspunkt primært med tog. Hedensted Station er ikke intercitystation, dvs. der er kun 1 afgang i timen, hvor langt de fleste andre byer har min. 2 afgange i timen.

Betjeningen af Hedensted/Løsning vil således ikke kunne leve op til trafikplanens intention om 2 afgange i timen, for på den måde at gøre nettet pendlerorienteret og tilgodese de store rejsestrømme til og fra arbejde og uddannelse.

Samlet set har Hedensted Kommune ca. 750 unge der uddanner sig i Horsens og ca. 860 der uddanner sig i Vejle. Heraf benytter op til 400 personer rute 202 fra Løsning og Hedensted til Vejle. Det vil ikke være realistisk at få så mange personer med regional-toget, og videre med bybus i Vejle.

Forbindelse Juelsminde – Vejle

Der er ingen hovednetsforbindelse mellem Juelsminde og Vejle.

Der er op til 280 unge fra Juelsminde der læser i Vejle, og således kører over kommunegrænse med rute 205.

Til sammenligning har rute 104, der er udpeget som uddannelsesrute, ca. 100 rejsende over kommunegrænsen.

Rute 104 og 105

I trafikplanen er rute 105 opprioriteret til hovednet og 104 er nedprioriteret. Rent praktisk forholder det sig således, at Region Midtjylland i forbindelse med besparelserne har accepteret, at økonomien i ruterne 104 og 105 lægges sammen, og at der i den forbindelse skæres i afgangene på 105, der således ikke længere kan være omfattet af serviceniveauet for en hovednetsstrækning.

I trafikplanen (punkt 2.1.1.) står der, at det strategiske grundlag skal indeholde et net af ruter, herunder en beskrivelse af kørsels- og betjeningsomfang, som de 18 kommuner og Region Midtjylland så vidt muligt har lagt sig fast på, og som de som udgangspunkt ikke ændrer.

Det tætteste trafikplanen kommer på at efterleve dette punkt er intentionerne om et indføre et hovednet i trafikplanperioden. Det øvrige rutenet behandles ikke.



De røde ruter viser hvilke hovednetsstrækninger der i trafikplanperioden skal opgraderes. Midttrafik skriver, at serviceudvidelserne på hovednettet skal hovedsagligt finansieres ved en omprioritering af ressourcerne til kollektiv trafik.

Alle hovednetsstrækninger i Horsens/Hedensted området er underfinansieret, og der mangler væsentlige regionale ruter som f.eks. 202 og 205. Med fravær af uddannelsesruter må det formodes, at kommunerne fremadrettet både skal finansiere serviceudvidel-

sen på hovednetsstrækningen, samt nødvendig betjening på de regionale ruter, der ikke er medtaget i hovednettet.

Det ser ud til, at uddannelsesruter er skrevet helt ud af trafikplanen, og det fremgår ikke tydeligt, hvad regionen vil finansiere.

Økonomi

Bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v. beskriver hvordan trafiksekskaberne skal udarbejde trafikplanen.

§ 2, Stk. 2. Trafiksekskabernes 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.

Trods det, at dette er nævnt som en krav i bekendtgørelsen indeholder Trafikplanen ikke:

- Et flerårigt budgetoverslag
- 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.

Høringssvar

Muligheder der kan arbejdes videre med til det endelig høringssvar:

- Positivt at Midttrafik vil arbejde med alternative mobilitetsformer
- Hovednettet:
 - Er det for ambitiøst med et hovednet uden for Aarhusområdet? Hovednettet er jo allerede gennemhullet med de regionale besparelser
 - Manglende buslinjer hvor der kører tog
 - Manglende forbindelse mellem Juelsminde og Vejle
- Region Midtjylland:
 - Hvilke ruter vil regionen forpligte sig til?
 - Skal Trafikplanen stilles i bero indtil regionernes fremtid kendes
- Trafikplanen opfylder ikke intentionerne i lovgivningen:
 - Manglende flerårigt budgetoverslag
 - Manglende beskrivelse af kørselsomfanget uden for hovednettet
- Andet?