

HØRINGSSVAR TIL MIDTTRAFIKS TRAFIKPLAN

HØRINGSSVAR

ADRESSE COWI A/S

Jens Chr. Skous Vej 9
8000 Aarhus C

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

Holstebro, Herning, Struer, Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Ikast-Brande, Viborg og Skive kommuner (herfra kaldet Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland) har modtaget høringsudgaven af Midttrafiks Trafikplan 2019-2022. Kommunerne har drøftet forslaget og fundet anledning til at give et fælles høringssvar. Høringssvaret dækker følgende punkter, som uddybes og konkretiseres nedenfor:

- > Udvikling af mobilitetsløsninger i den vestlige del af regionen
- > Hovednettet og fordeling af regional kollektiv trafik i regionen
- > Økonomien i hovednettet – konsekvenser og realisme
- > Implementering og proces

Udvikling af mobilitetsløsninger i den vestlige del af regionen

Kommunerne mener overordnet, at trafikplanen burde have et mere konkret fokus på mobilitetsløsninger med konkrete temaer og metoder, som skal udrulles i perioden. Kommunerne anerkender, at de eksisterende fleksible løsninger (Flextur, Flexbus og Plustur) kan spille en vigtig rolle, men savner konkret fokus på videreudvikling af disse løsninger og udvikling af nye løsninger.

Kommunerne har følgende forslag til indarbejdelse i trafikplanen:

- > Midttrafik bør i planperioden arbejde på, at **takstniveauet for flextur** for Midttrafiks område **harmoniseres** på tværs af kommunerne. Dette vil gøre tilbuddet mere enkelt både administrativt og for passagerer, der rejser over en kommunegrænse. Kommunerne er i den forbindelse åbne for en dialog vedrørende gentænkning af flextrafik-tilbuddet.
- > Så meget trafik som muligt bør vises på Rejseplanen.dk. Dette vil styrke nytten af de ressourcer, der allerede bruges. I den forbindelse vil kommunerne understrege vigtigheden af, at **rabatruter og åbne skoleruter implementeres i Rejseplanen**, og ønsker at dette prioriteres i den kommende periode.

PROJEKTNR.

A123172

DOKUMENTNR.

001

VERSION

2.0

UDGIVELSES DATO

25-03-2019

BESKRIVELSE

Høringssvar

UDARBEJDET

NIBI

KONTROLLERET

HVPE

GODKENDT

HVPE

- > Midttrafik bør stille sig i spidsen for og være proaktive i arbejdet med at udvikle **nye mobilitetsløsninger for tyndt befolkede områder**. Trafikplanen nævner, at Midttrafik *"...i samarbejde med kommunerne, støtter forsøg med og udbredelse af samkørsel i landdistrikterne."* Vi ønsker, at Midttrafik i planen giver en klarere tilkendegivelse af, hvordan de vil igangsætte og stå i spidsen for dette arbejde.
- > Et andet tema kunne være forsøg med **fleksible udbud**, eller udbud hvor kollektive transportopgaver snarere end fast rutekørsel udbydes. F.eks. at udbyde transport af personer i stedet for antal busser/vogne. Trafikplanen bør anvise mere konkret, hvilke arbejder Midttrafik vil igangsætte i perioden knyttet op mod de kontrakter, der vil komme i udbud.
- > Trafikplanen lægger op til, at Midttrafik bibeholder deres fokus på **digitalisering**. Dette støtter vi, men oplever dog samtidig, at det efterlader svage borgere uden mulighed for at anvende den kollektive trafik, bl.a. fordi løsningerne kræver betalingskort og digital adgang. Derfor efterspørges en større fleksibilitet i billetudbuddet, f.eks. med mulighed for, at der kan udstedes fysiske billetter eller kort til samme rabat som tilbydes i digitale løsninger.

Hovednettet og fordeling af regional kollektiv trafik i regionen

Hovednettet garanterer borgerne kollektiv trafik mellem de større byer, hvilket er godt. Kommunerne ser dog en række udfordringer knyttet til kriterier, minimumsfrekvens og øvrig regional betjening, som er problematiske for Midt- og Vestjylland. Den spredte bystruktur og relativt høje grad af banebetjening betyder, at hovednettet i Midt- og Vestjylland er grovmasket, hvilket særligt går ud over dækningen af byer under 2.000 indbyggere, som ikke har station eller ligger langs en hovedlinje. Kommunerne har følgende konkrete ønsker til trafikplanen:

- > Fast timedrift på hovednettet giver et godt grundprodukt, men i en tid med store regionale besparelser, mener vi, at ressourcerne flere steder kan bruges bedre ved at garantere flere ruter frem for at styrke enkelte ruter ud over det faktiske behov. Midttrafik bedes derfor genvurdere muligheden for differentierede frekvenser for hovednettet i Midt- og Vestjylland. Her mener vi, det vil være vigtigere for borgerne at få **garantier for regional drift** på flere ruter **frem for, at frekvensen øges** på få hovednetsruter.
- > En styrkelse af enkelte ruter kunne være at lade nogle afgangene på **hovednettet køre som flexbus**. Muligheden for flexbus på hovednettet har tidligere været drøftet og kommunerne ønsker, at det indskrives i trafikplanen som en mulighed.
- > Kommunerne mener, at der mangler en **målsætning** i trafikplanen **for regionens transportforpligtelser** ud over hovednettet. Vi er klar over, at dette er regionens og ikke Midttrafiks ansvarsområde at fastsætte, men vi mener, det vil styrke trafikplanen, hvis den behandler dette nærmere. En klar tilkendegivelse fra Midttrafiks side af vigtige regionale transportopgaver udover hovednettet (f.eks. transport af studerende) ønskes. Det vil gavne fundamentet for lokal planlægning.

- > Hovednetsforbindelser mellem regionshovedbyer varetages i en række relationer som en **togrejse med skift** undervejs. Dette tillades "*såfremt den samlede rejsetid er acceptabel*". Her savnes en klar definition af, hvornår rejsetiden er acceptabel. Vi mener, at såfremt rejsetiden med tog inkl. skift overstiger rejsetiden for bus, så er løsningen ikke acceptabel. Dette set i lyset af, at et skift i sig selv medfører en gene på passagerernes rejse.
- > Hvilken betydning får den **statslige trafikplan** for Hovednettet? Såfremt togforbindelser mellem hovedbyer nedgraderes til under hovednettets frekvens, forventer vi, at der indsættes regionale busser for at sikre hovednettets frekvens på strækningen.
- > Trafikplanen nævner ikke **betjeningen af Gødstrup Sygehus**, som vil blive et stort rejsemål i regionen. Hvordan tænkes sygehuset betjent af hovednettet? Dette skal nævnes i planen.
- > Forslaget til hovednettet indeholder en **hovedbuslinje fra Viborg forbi Aalestrup og videre i Nordjylland**. På strækningen har regionen sparet rute 59 væk i seneste sparerunde. Er økonomien til etablering af en hovedrute her indregnet? Er der andre hovednetsstrækninger, hvor regionale besparelser påvirker tilskudsbehovet for at kunne nå hovednettets frekvensniveau?

Økonomien i hovednettet – konsekvenser og realisme

Kommunerne ser nogle problemer med økonomien og realismen i hovednettet set i lyset af de pågående regionale besparelser. Når hovednettet prioriteres, skal pengene findes på andre ruter. Det fremgår ikke klart af trafikplanen, hvordan Midttrafik vil prioritere ikke-hovednetsstrækninger, og hvor finansieringen til opgraderingerne skal komme fra. Er der gjort vurderinger af, hvor disse ressourcer skal findes? Trafikplanen bør forholde sig til dette.

- > Skal ressourcerne til hovednettet findes i de enkelte delområder eller kan hovednettet på denne måde føre til **overflytning af ressourcer på tværs af regionen** og dermed potentielt føre til yderligere skævvridning af de regionale busressourcer?
- > Her må også indtænkes et fremtidsperspektiv. **Hvordan prioriteres ressourcerne** hvis regionen på sigt skal **spare yderligere**? Er hovednettet da fortsat fredet, mens resten af trafikken udhules endnu mere? Her kan en klar definition af øvrige regionale transportopgaver være et værktøj til at prioritere.
- > Et velfungerende hovednet kræver et velfungeret **tilbringernet af lokale ruter**. Kommunerne vurderer ikke, at de i realiseringen af områdevis trafikplaner, vil have ressourcer til at styrke fødeforbindelserne, så de kan matche hovednettet.

Er det vurderet i hvilket omfang hovednettet medfører **krav til ny/forbedret infrastruktur**? F.eks. nye stoppesteder eller styrket infrastruktur i forbindelse med knudepunkter, samt afholdelse af udgifterne hertil.

Hvordan kommer vi fra plan til handling?

De **områdevisе trafikplaner** er et centralt værktøj i Midttrafiks trafikplan, men kommunerne savner en klarere plan for processen og indholdet af disse planer, herunder hvilke områder, der er tale om, og hvornår planprocesserne igangsættes. Dette mener vi er vigtigt for at sikre, at denne plangennemgang når gennem alle regionens kommuner indenfor planperioden.

Trafikplanen bør derfor indeholde et forslag til geografisk områdeafgræsning for de områdevisе trafikplaner samt en mulig udrulningsplan/tidsplan for arbejdet.

Det vil på samme måde være nyttigt, om der udarbejdes en klarere plan for udrulningen af arbejdet med mobilitetsløsninger.