

Rutenettet i Midttrafik

Målet i Midttrafiks strategiplan er at udarbejde et strategisk net, der udgør en sikker grundstamme i den kollektive trafik. Nettet suppleres med regionale og lokale ruter med mere behovstilpasset frekvens som samlet set giver et sammenhængende og stabilt kollektivt trafik tilbud til borgerne i Midttrafiks område. Borgerne skal opleve og opfatte den kollektive trafik som en helhed, der er brugbart både til arbejde og uddannelse men også til fritidsaktiviteter og gerne som alternativ til bil nr. 2. Nettet skal desuden være med til at understøtte vækst og bosætning uden for de største bysamfund i regionen

Et strategisk hovednet som skal danne rygraden i transporttilbuddet mellem regionens byer skal være et net med en solid betjening, som den øvrige kollektive trafik kan bygges op om, og som Regionen og kommuner aftaler at forpligte sig til i hele planperioden.

På hovednettet oprettes en række knudepunkter med gode publikums faciliteter, hvor det er sikkert og trygt at skifte mellem tog og busser. Byer og områder, der ikke betjenes af hovednettet skal tilbydes transport til disse knudepunkter og derfra komme videre ud i verden. Dette tilbud vil være tilpasset behovet og kan være betjent med busser, Flextur, Flexbus eller andre tilbud.

I henhold til bemærkningerne til lov om trafikselskaber foreslås det, *at trafikselskaberne i de jysk-fynske regioner selv aftaler fordelingen af opgaverne mellem regionen og kommunerne. Det forventes, at trafikselskaberne vil vælge en model, hvor regionen bliver økonomisk ansvarlig for privatbanerne samt et overordnet regionalt busnet, der forbinder bycentre uden banebetjening i hver sin kommune.* Loven er senere revideret, således at Region Midtjylland også har ansvaret for i fællesskab med Aarhus Kommune at drive Aarhus Letbane.

Formuleringen *"et overordnet regionalt busnet, der forbinder bycentre uden banebetjening i hver sin kommune"* er ikke umiddelbart operationel i fastlæggelsen af de væsentligste opgaver i det regionale rutenet. Begrebet bycentre et meget løst begreb, ligesom kvaliteten af denne betjening (antal afgang, direkte forbindelse eller skift, rejsetid mv.) ikke er fastlagt. Der er således behov for en væsentlig afklaring af i hvilke relationer regionen skal drive kollektiv trafik samt hvilket serviceniveau der skal tilbydes.

I det følgende gives et bud på prioriteringerne i det net, som kan danne udgangspunkt for en tilpasning af Midttrafiks busnet og en justering af fordelingen af opgaverne mellem Regionen og kommunerne og hermed et udgangspunkt for Midttrafiks videre planlægning af det samlede trafiknet i samarbejde med bestillerne.

De rutestrækninger der er resultatet af nedennævnte principper er vist på kort i bilag 1.

Princip 1 – et hovednet

Den samlede kollektive trafik uden for de største byer skal overordnet give god adgang til arbejds- og uddannelsespladser, fritids- og kulturtilbud og de større byers udbud af handel og service, herunder offentlig service. Herved understøttes vækst og bosætning uden for de største bysamfund i regionen.

Et hovednet i Midttrafiks område kan derfor defineres således, at alle byer med mere end 2.000 indbyggere skal have en god og stabil forbindelse til det større byområde rejse- og pendlingsstrømmene er orienteret mod. I hovednettet indgår såvel tog som busser som betjeningsform. Nettet skal endvidere give god mulighed for skift til tog- og busforbindelser for videre rejser fra tog- og busknudepunkter.

Tal fra Transportvaneundersøgelsen og Danmarks Statistik viser, at alle bysamfund med mere end 2.000 indbyggere med få undtagelser er orienterede mod de 7 største byer i regionen. Det er **Aarhus, Randers, Viborg, Holstebro, Herning, Silkeborg og Horsens**, som i det efterfølgende betegnes som regionshovedbyer.

Alle byer med mere end 2.000 indbyggere har i dag enten en togforbindelse, en regional rute eller en lokalrute ind til den regionshovedby, de er orienteret mod. For tog i regionen gælder det (med undtagelse af Lemvigbanen), at minimumsbetjeningen består af et tog i timen i dagtimerne på hverdage og et tog hver anden time aften og weekend. På de mere befærdede togstrækninger i Midt- og Østjylland er der halvtimedrift i dagtimerne og timedrift på øvrige tidspunkter.

Princip 1 – hovednettet: Alle byer med mere end 2.000 indbyggere, der er orienterede mod en regionshovedby skal have en **hovednetsforbindelse** til denne by. På sigt er målet, at der skal være en betjening svarende til det statslige banenet. Målsætningen kan for de mindst benyttede ture også opnås ved indsættelse af flexbusture.

Princip 2 – Regionshovedbyer skal bindes sammen

Indbyggertallet i de 7 regionshovedbyer spænder fra 36.000 i Holstebro til 270.000 i Aarhus. Det samlede indbyggertal i byerne var 570.000 i 2017. Der er en betydelig befolkningsudvikling i alle byerne. Fra 2012 – 2017 var den samlede vækst knap 6 %, med størst vækst i Horsens, Viborg og Aarhus på ca. 7 % i perioden.

Når Holstebro får direkte togbetjening via Gødstrup til Aarhus er der direkte togforbindelse fra alle øvrige regionshovedbyer til Aarhus, men der er en række forbindelser mellem nabohovedbyer som er med høj rejsetid og/eller skift. Da regionshovedbyerne er vigtige drivere for den økonomiske udvikling i regionen, er det også en vigtig regional opgave at sikre acceptable/gode forbindelser mellem naboregionshovedbyer

Denne forbindelse kan bestå af togforbindelse med skift undervejs, såfremt den samlede rejsetid er acceptabel. Der skelnes her mellem:

A. Forbindelser, hvor tog ikke er et realistisk alternativ.

- Viborg – Silkeborg
- Viborg – Herning

I disse relationer tilbydes som udgangspunkt en direkte busrute som kan indgå i **hovednettet**. Ruten kører som udgangspunkt direkte mellem regionshovedbyerne.

Den direkte rute kan kombineres med standsende regional- eller lokalbetjening. Minimumsmålsætningen på sigt svarer her til den tidligere nævnte minimumsbetjening i det statslige toget.

B. Forbindelser med en acceptabel togrejsetid med skift

- Viborg – Randers - Nuværende supplerende X-bus
- Viborg – Holstebro - Nuværende supplerende X-bus
- Horsens – Silkeborg
- Silkeborg – Randers

Her udgør tog med skift hovednetsforbindelsen. Afhængig af behov og betjeningsforhold kan denne suppleres med direkte / X-buslignende busforbindelse. Der er ikke nogen minimumsmålsætning for supplerende bus på disse strækninger, da passagerer her kan henvises til tog med skift på ydertidspunkter. Nuværende regionalt finansierede supplerende X-busforbindelser mellem nabo regionshovedbyer, hvor der er skift på hovednetsforbindelsen med tog, opretholdes som udgangspunkt. Nuværende X-bus forbindelserne til store hovedbyer i naboregioner, hvor der er togsift opretholdes også som udgangspunkt. Det gælder den nuværende X-bus forbindelse mellem Viborg og Aalborg.

Fælles for de nævnte rejserelationer er, at der kan være grund til at se på fordelingen mellem X-bus ture og standsende ture. Evt. således at de standsende ture erstattes af lokalbetjening mens Regionen prioriterer X-busforbindelserne.

Princip 2 – Nabo regionshovedbyer skal være forbundet med en god/acceptabel kollektivforbindelse. Forbindelsen kan bestå af togrejse med skift, hvis dette giver en acceptabel samlet rejsetid. Hvor der ikke er acceptabel samlet rejsetid med tog skal betjenes med Regionalt finansieret busrute som del af **hovednettet**. Nuværende regionalt finansierede X-bus ruter mellem nabo regionshovedbyer, hvor der er togforbindelse med skift opretholdes som udgangspunkt.

Princip 3 – Forbindelse mellem nabokommuners større bycentre

I det **nuværende** regionale rutenet er der ruter, som skaber forbindelse mellem større bycentre i nabokommuner, men som ikke indgår under princip 1 og 2. Hvis man tager udgangspunkt i byer større end 5.000 indbyggere er det:

- Lemvig – Struer
- Hammel – Silkeborg
- Hammel – Randers
- Hammel – Viborg
- Bjerringbro – Hammel
- Odder- Horsens
- Grenaa - Ebeltoft
- Viborg – Hobro
- Skanderborg – Odder
- Silkeborg – Bjerringbro
- Bjerringbro – Randers
- Bjerringbro – Kjellerup
- Hornslet – Randers
- Grenaa – Randers
- Ebeltoft – Randers
- Skive – Nykøbing Mors
- Galten – Silkeborg
- Odder – Hov (forbindelse til Samsø)

Princip 3: Nuværende regionale ruter, der forbinder bycentre med 5.000 indbyggere i hver sin nabokommune opretholdes som udgangspunkt som supplerende forbindelser. Service-niveauet tilpasses den konkrete brug af ruten, og kan i princippet helt afvikles, hvis udviklingen i kundeunderlaget ikke berettiger busdrift på strækningen. Skift og flexbusture kan indgå i betjeningen.

Øvrige nuværende ruter i dagens regionale net

Samlet set dækker det net, der er resultatet af ovenstående betjeningsprincipper - sammen med bybussystemerne - byområder i Region Midtjylland med ca. 1 mio. indbyggere ud af 1,3 mio. indbyggere, hvoraf ca. 0,2 mio. er bosat i landdistrikter uden for byerne. Det er de primære rejsestrømme mellem disse byer, der dækkes.

Ud over disse strækninger har Region Midtjylland i dag kollektiv bustrafik på en række øvrige strækninger.

Trafikken på disse strækninger løser flere forskellige opgaver:

- Nuværende uddannelsesruter som typisk kun kører 1-2 afgang om morgenen og 2-3 afgang om eftermiddagen på skoledage m.h.p. betjening af ungdomsuddannelser med en høj andel af regionale rejser. Disse ruter opretholdes som udgangspunkt som regionale uddannelsesruter.
- Flybusruter
- Strækninger, der supplerer hovednetsforbindelser og dækker vigtige destinationer i de større byområder, der ikke er dækket af den togforbindelse der udgør hovednetsforbindelsen, eksempelvis
 - meget passagertunge ruter, der supplerer togforbindelserne i hovednettet i Aarhusområdet, såsom rute 100 med knap 2.000 mellemkommunale rejser på hverdage.
 - 202 Vejle – Horsens som dækker større destinationer i den nordlige del af Vejle og den sydlige del af Horsens
- Strækninger, der dækker sekundære rejsestrømme fra byerne på hovednettet, eksempelvis
 - Brædstrup – Silkeborg
 - Juelsminde – Vejle
 - Bjerringbro - Randers
- Strækninger der dækker primære rejsestrømme fra byer med mindre end 2.000 indbyggere ind til regionshovedbyer, eksempelvis
 - Ørsted/Allingåbro – Randers
 - Nørre Snede – Vejle/Silkeborg
- Strækninger der er delvist parallelle med ruter, men med et andet betjeningsmønster, eksempelvis
 - Juelsminde – Snaptun – Horsens (hovedrute 105 Juelsminde – Hornsyld - Horsens)
 - Nykøbing Mors – Glyngøre – Roslev – Skive (40) (delvis parallel med 940X)

Det må forventes, at det i høj grad være håndteringen af de øvrige nuværende regionale strækninger, der bliver genstand for en justering af arbejdsdelingen mellem regionen og kommunerne. Strækningerne kan i større eller mindre udstrækning være præget af lokale rejser internt i kommunerne, hvilket vil være en parameter i vurderingen af, om der er tale om en væsentlig regional opgave.

Midttrafik har i den forbindelse opgjort andelen og antallet af regionale rejser på de øvrige strækninger. Opgørelsen vedlægges i bilag 2. Midttrafik, Region Midtjylland og Djurslandskommunerne har udarbejdet et udkast til ny trafikplan for Djursland, hvor udgangspunktet for regionen var, at strækninger, der udpræget løser lokale transportbehov internt i kommunerne, som udgangspunkt ikke længere betjenes af regionen. Ud over en justering af opgavefordelingen, er der i forslaget til trafikplan for Djursland arbejdet med nye løsninger på transportbehovene, som indebærer ændringer for lokalruter, nye tilbringerruter til knudepunkter i hovednettet, indsættelse af flexbusløsninger og uddannelsesruter m.v.

I arbejdet med trafikplanen for Djursland har Region Midtjylland haft fokus på at opretholde transporten til ungdomsuddannelserne, så der er regionale uddannelsesruter, hvor der er et større antal mellemkommunale rejser til uddannelsesinstitutionerne. Regionen opretholder disse ruter som uddannelsesruter med frekvens tilpasset mødetiderne på de respektive uddannelser. Det vil typisk sige 1-2 afgang om morgenen og 2-3 afgang om eftermiddagen. I princippet kan kommunerne i det omfang de ønsker øget betjening på hele eller dele af strækningen tilkøbe dette ved at medfinansiere ruten.

Større justeringer arbejdsdelingen mellem regionen og kommunerne må i lighed med arbejdet med ny trafikplan for Djursland også i andre områder af regionen forventes at kræve et betydeligt planlægningsarbejde, for at opnå en acceptabel samlet løsning.