

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
3. juli 2020	1-7-3-15	Ole Sørensen	os@midttrafik.dk	20 51 70 46

Kommissorium for udarbejdelse af Trafikplan Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland 2022

Baggrund

I forbindelse med høringen af Trafikplanen for Midttrafik 2019 – 2022 har Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland, der består af; Lemvig, Struer, Skive, Viborg, Holstebro, Herning, Ringkøbing-Skjern og Ikast -Brande kommuner, fremsendt et fælles høringssvar. I høringssvaret fremstilles en række spørgsmål til udmøntningen af Trafikplanen, der kan opdeles i 4 hovedtemaer:

1. Udvikling af mobilitetsløsninger i den vestlige del af regionen
2. Hovednettet og fordeling af regional kollektiv trafik i regionen
3. Økonomien i hovednettet – konsekvenser og realisme
4. Implementering og proces

Under de enkelte punkter har kommunesamarbejdet oplistet konkrete spørgsmål, der danner grundlag for det overordnede arbejdsprogram.

I forlængelse af høringssvaret er der afholdt møde mellem de deltagende kommuner, Region Midtjylland og Midttrafik den 4. september 2019 i Herning.

De 8 kommuner ser, den kollektive trafik som et middel til at skabe mobilitet i yderområderne og har ikke fokus på fx trængselsproblemer i samme grad som de østjyske kommuner. Med baggrund i fx befolkningstætheden, den demografiske udvikling og udviklingen af private biler, accepterer kommunerne, at det ikke er muligt at tilbyde alle borgere kollektiv trafik med store busser og høj frekvens, men at der skal tilbydes en anden form for mobilitet og at der er en høj grad af bil afhængighed i området.

Den kollektive trafik består af 2 tilbud, dels en basis med faste buskøreplaner, der tilpasses de borgere, der ikke har adgang til bil, unge til uddannelse, borgere uden kørekort og ældre og et fleksibelt tilbud, der sikrer mobilitet i området.

Formål

Formålet med arbejdet i arbejdsgruppen og styregruppen er udmøntning af punkt 1 og 2 i det fremsendte høringsbrev jf. ovenfor.

Arbejdet skal understøtte og udvikle Midttrafiks Trafikplan og Mobilitetspolitikens tanker om etablering af et hovednet, anvendelse af Midttrafiks produktportefølje og oprettelse- og betjening af knudepunkter for den overordnede kollektive trafik og kombinationsrejser.

De samlede ressourcer skal bruges bedst muligt på tværs af; regionale busser, lokale busser, skolebusser og flextrafik produkter (Flextur, Flexbus og Plustur), og skal skabe ét sammenhængende tilbud for borgerne.

Mobilitet handler om borgerens muligheder for at komme fra A til B og omfatter derfor også andre transportmuligheder end de Midttrafik tilbyder i dag. Trafikplanen skal give retningen for

de tilbud borgerne kan forvente de kommende år og vil derfor også angive hvilke andre mobilitets tilbud borgerne kan forvente.

Udgangspunktet er lighed i tilbud i hele området, fx baseret på serviceniveauer vurderet efter indbyggertal, hvor der kan skabes forskellige løsninger baseret på forskelligheder i demografi og geografi.

Der indgår ikke en samlet analyse af bybusbetjeningen eller nye bybusplaner i projektet. Dog vil det indgå i projektet, om der er muligheder for at opnå mere effektiv ressourceanvendelse ved at ændre på arbejdsdeling mellem bybus, lokalruter og regionale ruter og herved frigive midler til styrkelse af anden betjening.

Midttrafik forventer at der sideløbende med dette arbejde igangsættes et arbejde med trafikplan for Viborg Kommune. Midttrafik sørger for koordinationen med dette arbejde.

Overordnet arbejdsprogram

Høringssvaret fra kommunesamarbejdet indeholder generelle forhold, der tænkes behandlet på et mere overordnet niveau, men også mere konkrete forslag, der kan indgå i arbejdsprogrammet:

Udvikling af mobilitetsløsninger i den vestlige del af regionen:

1. Harmonisering af regler og takster for Flextrafik produkterne. Med ønsket om at lette tilgængeligheden for kunderne, analyserer arbejdsgruppen de nuværende takster og regler for de tilbudte Flextrafik produkter mhp. at harmonisere regler og takster, samt vurdere hvorledes/hvornår produkterne kan/skal tilbydes.
2. Mobilitet i yderområderne optager kommunerne og der pågår forskellige forsøg. De nuværende forsøg analyseres, og der søges fælles resultater og anbefalinger med baggrund i forsøgene. Såfremt der er viden om andre forsøg omkring mobilitet i andre yderområder, inddrages disse også i arbejdet. Konkret vurderes hvorvidt GoMore, Na-boGo, GoTur, samkørsel ol. kan blive en del af en løsning.

I arbejdet vil der være fokus på bæredygtige og mindre klimabelastende mobilitetsløsninger, både når det gælder Midttrafiks produkter og tilbud, og andre tiltag til forbedring af mobiliteten.

Udvikling af hovednettet og den øvrige mellemkommunale kollektive trafik.

Midttrafiks Trafikplan indeholder et oplæg til et hovednet med udgangspunkt i objektive kriterier. Dette hovednet er udgangspunkt for arbejdet, men formålet med områdeplanen er, at se på den samlede ressourceanvendelse og optimere og afstemme denne i forhold den prioritering deltagerne har, i relation til den mellemkommunale kollektive trafik. Hovednettet vurderes, dels for; strækninger, linjeføring, skift/togskift, og dels for frekvens og anvendelse af Flexbus til sikring af betjeningsniveau. Hovednettet samt andre strækninger analyseres endvidere mhp. at vurdere potentialet for flere kunder i den kollektive trafik.

Arbejdet sker som udgangspunkt med anvendelse af de nuværende ressourcer og baserer sig derfor på en omfordeling af de disse.

Udover hovednettet er der et mellemkommunal kollektiv trafiknet. I forsøg på at skabe lighed i tilbud, opstilles forslag til objektive kriterier for den mellemkommunale kollektive trafik baseret på flere analyser fx af pendlerstrømme, nuværende kundetal, lokale ruter og økonomi. De nuværende ressourcer, herunder lokalruter og skoleruter anvendes mest fordelagtigt i forhold til bestillernes prioritering, både mht. strækning og frekvens og kollektive trafikmidler (bus, flexbus, flextur...). Som nævnt vil bybuskørslen blive inddraget, hvor det kan være relevant.

Resultatet af arbejdet er en samlet plan for hovednettet, det mellemkommunale net og lokale ruter, der samlet leverer det serviceniveau, som Regionen og kommunerne ønsker tilbudt borgerne i området. For at sikre mobiliteten skal der tilbydes transport til knudepunkterne, dels i hovednettet og i den øvrige mellemkommunale kollektive trafik. Her tænkes at udviklingen af mobilitetsløsninger kan bidrage.

Overvejelser om nye tilbud i form af Flextrafik produkter og andre innovative former for kollektiv trafik skal indgå i løsningerne.

Analyser

Nuværende brug af tilbuddene

1. Der indsamles data om nuværende brug af alle tilbud. Brugen af de nuværende ruter præsenteres på grafer. Alle ruter inkl. skoleruter optegnes på kort m.h.p. at få det fulde overblik over det samlede tilbud. Passagertal, indsamlet via Midttrafiks passagertællingssystem, fremlægges på kort

Rutenettet tegnes på kort sammen med byer kategoriseret efter størrelse og væsentlige rejsemål (skole, store virksomheder, institutioner m.m.)

Serviceniveauet i den kollektive trafik i byer uden for byområderne (Viborg, Herning, Holstebro, Ringkøbing, Skjern, Skive, Lemvig, Struer og Ikast) i form af forbindelse til en af disse byer opgøres fordelt på forskellige bystørrelser

2. Anvendelsen af nuværende Flextrafik produkter analyseres. Analysen tager udgangspunkt i en udtegnings på kort, til udpegning af strækninger med mange flexture og Flexbusture

Samlet rejsemønster

1. I Trafikplanen er de nuværende pendlerstrømme analyseret. Analyserne detaljeres med fokus på strømme, internt i de enkelte kommuner og mellemkommunalt med baggrund i materiale fra Danmarks statistik. Pendlerstrømme analyseres dels for arbejds- og uddannelsespendling, hvorved der kan arbejdes særskilt med en sikring af et kollektivt tilbud til de uddannelsessøgende
2. Data fra Transportvaneundersøgelsen anvendes til at beskrive det samlede transportmiddelvalg i området
3. Rejsemønsteret analyseres tillige med data fra Rejsekortet, herunder omstigningsmønstre mellem tog og bus

Særlige undersøgelser:

Der er stor fokus på tilbud til uddannelsessøgende, hvorfor der gennemføres en nærmere undersøgelse af uddannelsessøgende, for at afklare unges barrierer for at benytte den kollektive trafik.

Økonomi

Midttrafik er hovedansvarlig for løsning af opgaven, men i forbindelse med dele af analyserne og opgaven med udvikling af mobilitetsløsninger vil det fagligt og ressourcemæssigt være hensigtsmæssigt at anvende ekstern assistance.

Der anslås en ramme for ekstern assistance til planlægningsopgaven på 500.000 kr. Region Midtjylland har afsat midler til Midttrafiks arbejde med områdeplaner, og afsat en ramme på 500.000 til rådighed for ekstern assistance til gennemførelse af projektet.

Det er muligt at der i analyseperioden etableres statslige puljer til den kollektive trafik. Såfremt der opstår løsningsmuligheder, der kan omfattes af statslige puljemidler, indarbejdes disse i finansiering af løsningsforslag. Region Midtjylland har etableret en pulje til udvikling af mobilitetsløsninger, som eventuelt kan indgå i finansieringen af nye tiltag, ligesom det forventes at kommunerne også vil medfinansiere nye initiativer.

Organisering

Der etableres en styregruppe, der forankres i Direktørnetværket for kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland, suppleret med en repræsentant fra Region Midt samt en repræsentant fra Midttrafik.

Herudover etableres en arbejdsgruppe. Arbejdsgruppen sikrer bidrag til Trafikplanens opfyldelse af kommunernes strategiske mål og en forankring i de enkelte kommuner. Arbejdsgruppens medlemmer består af: et medlem fra hver kommune, samt to medlemmer i alt fra ledelsesniveau, der udpeges af Direktørnetværket, et medlem fra Region Midt samt deltagere fra Midttrafik, afhængig af dagsordenen for møderne. Arbejdet med trafikplanen forankres hos Midttrafik, som er ansvarlig for projektledelsen, herunder aftaler omkring ekstern bistand. Der kan etableres mindre arbejdsgrupper/ad hoc arbejdsgrupper afhængig af de enkelte opgaver fx i forbindelse med mobilitet eller geografisk områdeplanlægning.

Arbejdsgruppen refererer til Direktørnetværket.

Overordnet tidsplan

Trafikplanen forventes først at være iværksat fuldt ud ved køreplansskiftet i 2022 eller i forbindelse med udbud af buskørslen i området. Der arbejdes i områder og projekterne iværksættes i den rækkefølge de færdiggøres i, hvor rækkefølgen vil tage udgangspunkt i de udbudsplaner der er for buskørslen. Her vil der være mulighed for justeringer, men følges de nuværende aftalte udløb af buskontrakter for de lokale ruter, vil de første områder være; Herning og Struer til 2021, Ikast-Brande, Holstebro og Lemvig til 2022 osv. Med baggrund i projektmålet om en samlet plan vil udbud af de regionale ruter kunne ændre rækkefølgen. Dog kan fx harmonisering af Flextrafikken iværksættes uafhængigt af det øvrige arbejde, muligvis vil planerne ændre Midttrafiks udbudsplaner, der kan udsætte iværksættelsen eller såfremt der fx indarbejdes forsøg med baggrund i statslige puljemidler kan enkelte elementer muligvis først iværksættes senere.

I processen lægges vægt på input fra borgere, brugere, institutioner m.v.- jvf. mobilitetspolitikken.

Arbejdet med dataindsamling og analyser starter i februar 2020 og afsluttes i 1. halvår 2020. Med udgangspunkt i analyserne optegnes et hovednet og et mellem kommunalt net, der danner baggrund for de mere lokale analyser og forslag. Disse net planlægges til at være tegnet ved udgangen af 2020, hvorefter de mere lokale analyser iværksættes og implementeres områdevist med hensyntagen til udbuds planer og muligheder.