

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
11. februar 2021	20-026324-21	Henrik Juul Vestergaard	huv@midttrafik.dk	5164 8213

Forslag til tilpasning af rute 15 og 124 for bedre sammenhæng og betjening af Gødstrup

Baggrund

Midttrafik har som del af vores normale procedure i januar afholdt høring af køreplanforslag til idriftsættelse i sommeren 2021. Blandt de større ændringer er et forslag om at ændre dagens betjening på strækningen Ringkøbing-Herning-Aarhus, som i dag betjenes af en sammenhængende rute 952X og undervejs suppleres af kortere ruter, bl.a. rute 15 mellem Ringkøbing og Herning.

Med den nye struktur var oplægget, at rute 15 opgraderes på strækningen Ringkøbing-Herning, mens 952X nedlægges og mellem Herning og Aarhus erstattes af en ny lynbus - rute 124. Forslaget er lavet ud fra en faglig vurdering af passagertal, trafikstrømme, servicebehov og effektivitet i ruteplanlægningen.

En del af formålet har samtidig været at bidrage til at finde en samlet effektivisering på 10 mio. kr. på kollektivbudgettet for Region Midtjylland. Oplægget blev lagt til grund for udbud af kørslen i 2020 og resulterede i priser, der samlet set vurderes at reducere regionens udgift til rutepakken med 2,6 mio. kr. i en kombination af lavere timepriser og en mindre reduktion i ruterne drift på 1.500 timer årligt i alt mellem Aarhus og Ringkøbing.

Antallet af afgangene samlet set mellem Ringkøbing og Herning er stort set fastholdt i oplægget som har 24 afgangene pr. retning på en hverdag på den nye rute 15 mod 25 i alt på dagens ruter 952X og 15 (fordelt ca. 50/50). Ved kun at have én rute mellem Ringkøbing og Herning kan afgangene fordeles bedre i køreplanen så det dermed undgås, at busafgange klumper sig sammen som det kendes i dag, hvor der på nogle afgangene er meget kort tid mellem afgang på rute 15 og 952X. Samtidig vil indførelsen af ét standsende system betyde, at alle regionale stoppesteder på strækningen vil blive betjent, hvilket vil medføre en højere frekvens på mange af stoppestederne. Mange kunder vil derfor opleve et løft i antallet af afgangene fra deres stoppested – det gælder også kunder på vinkestrækninger. Midttrafik vurderer derfor ikke, at antal afgangene vil blive betragtet som en serviceforringelse for de rejsende på strækningen mellem Ringkøbing og Herning, men at nogle rejsende faktisk vil opleve, at bussen passer bedre til deres behov.

Med forslaget bortfalder den direkte forbindelse mellem Ringkøbing og Aarhus. Rejsende fra strækningen Ringkøbing-Herning mod Aarhus skal derfor i oplægget skifte til rute 124 i Herning, hvor der sikres gode skiftemuligheder og kort skiftetid. Midttrafiks passagertal viser, at det før COVID-19 drejede sig om i alt 27 rejsende på en gennemsnits hverdag ud af linjens i alt 1.500 daglige påstigere som rejste på tværs af Herning – altså mellem et stop på strækningen Ringkøbing-Snebjerg og et stop på strækningen Ikast-Aarhus. Disse rejsende vil med forslaget opleve et skift i Herning.

Der er dog samtidig flere fordele ved omlægningen. Servicemæssigt fjernes en række bindinger forårsaget af den meget lange rute i dag mellem Aarhus og Ringkøbing. Dermed kan

ruterne i højere grad tilpasses efterspørgslen på den konkrete strækning. Det er også en af de primære årsager til at ruten kunne effektiviseres økonomisk.

Samtidig opnås flere effektivitetsmæssige fordele, da ruterne er kortere, og da strækningerne nu betjenes af ét fast stopmønster.

Udfordringer kortlagt i høringsprocessen

I høringsprocessen har forslaget modtaget 145 henvendelser som langt overvejende går på det problematiske i, ikke længere at have en direkte rejsemulighed på tværs af regionen uden skift.

Herudover har Herning Kommune i deres hørings svar problematiseret, at linjerne ikke sikrer en kobling fra bl.a. Ringkøbing og Videbæk til det nye Regionshospital i Gødstrup og anviser muligheden for at rute 15 kan køre via Gødstrup, mens 952X bevares og betjener den direkte forbindelse Ringkøbing-Herning.

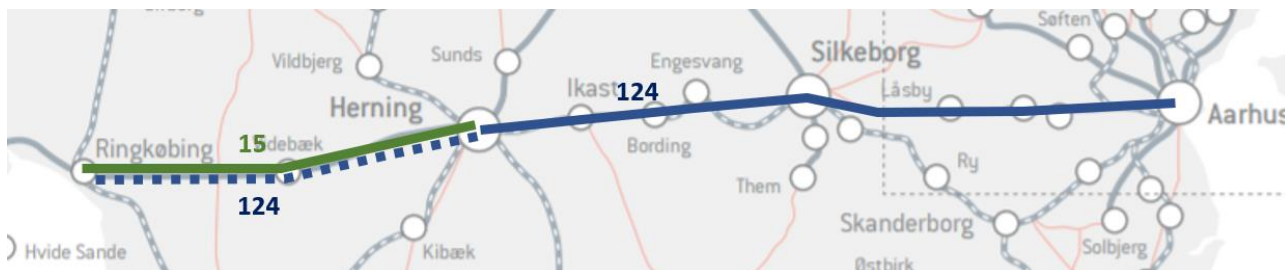
Dette notat indeholder Midttrafiks forslag til hvordan de to aspekter kan adresseres.

Forslag til sammenhængende betjening Ringkøbing-Herning-Aarhus

Beskrivelse af forslaget

På baggrund af de mange kundeforhøring med ønsker om at opretholde direkte og hurtig betjening hele vejen fra Ringkøbing til Aarhus har Midttrafik udarbejdet et forslag til, hvordan strækningen kan betjenes med gennemgående afgang på lynbusrute 124.

Konkret sker det ved, at rute 124 forlænges fra Herning til Ringkøbing på ca. 10 afgang og på strækningen erstatter de tilsvarende afgang på den planlagte rute 15. I weekender vil rute 124 fortsætte på alle 7-8 afgang og dermed helt erstatte rute 15.



Figur 1: – Kort over forslag til tilpasning af betjeningen Ringkøbing-Herning-Aarhus.

Service-mæssige konsekvenser

Med ændringen skabes direkte forbindelse uden skift på ca. 10 afgang pr. hverdag pr. retning, hvilket skal ses i forhold til de nuværende ca. 13 afgang på 952X. Forslaget er målrettet ture med flest "oversiddende" passagerer på tværs af Herning i dagens drift, og det vurderes på den baggrund at de nuværende rejsende på tværs af Herning (ca. 27/hverdag) vil være dækket godt af løsningen.

Der er dog fortsat prioriteret mulighed for gode skift mellem rute 15 og 124 samt tog på de øvrige afgang. I weekenden opretholdes sammenbindingen på alle afgang og bliver dermed tæt på det som kendes i dag.

Med oplægget reduceres den samlede rejsetid på strækningen i forhold til de køreplaner med skift, der var lagt i høring, fordi skiftetiden kan spares.

Den samlede køretid mellem Ringkøbing og Aarhus på de nye rute 124 afgang vil dog være lidt længere end dagens 952X, da der er tilføjet flere stop for at give bedre lokalbetjening undervejs, hvilket også er efterlyst af kunder.

I alt drejer det sig om 8 min. længere rejsetid på den samlede strækning mellem Ringkøbing og Aarhus, hvilket skal ses i forhold til dagens køretid på ca. 2,5 time. Køretidsforøgelsen er fordelt med 3 min. mellem Ringkøbing og Herning og 5 min. mellem Herning og Aarhus.

Økonomiske konsekvenser

Bindingerne, der opstår som følge af den længere rute betyder, at der ikke ressourcemæssigt kan spares så meget på det samlede rutekompleks som det var muligt på baggrund af høringsudkastet.

Det skyldes primært de længere vognløb, der medfører krav om længere køre-hviletidspausen på endestationerne som følge af EU-regler. Samtidig er der nogle vigtige bindinger på delstrækninger (primært Aarhus-Silkeborg og Herning-Ringkøbing), der udfordrer den optimale køreplanlægning.

Forslaget estimeres at medføre mellem ca. 1.300 ekstra køreplantimer sammenholdt med det oplæg der er sendt i køreplanhøring.

Forslag til betjening af Gødstrup Sygehus

Regionshospitalet i Gødstrup åbner til efteråret og samler dermed en stor del af sygehusvæsenet i Midt- og Vestjylland med ca. 3.600 ansatte. Indflytningen ventes at starte op i september 2021 og afsluttes i oktober 2021, hvorefter hospitalet efter planen tages i fuld drift.

Herning kommune har i deres høringssvar vedrørende rute 15 og 952X ønsket Gødstrup indtænkes – gerne med en model, hvor begge ruter opretholdes, så rute 15 kan betjene Gødstrup, men 952X kan køre direkte.

Den model vil dog få konsekvenser for en del af de nuværende rejsende med rute 15, som dermed får omvej på rejsen til centrum på nogle afgang.

Nedenstående afsnit belyser Midttrafiks oplæg til betjening af Gødstrup sygehus. Et oplæg, der tager udgangspunkt i løsning med sammenhængende betjening med rute 124 Ringkøbing-Herning – Aarhus, og hvor der lægges ekstra afgang på rute 15 via Gødstrup sygehus i myldretiden, for at tilgodese både den direkte rejsestrøm til Herning og rejsestrømmen til sygehuset.

Kollektivbetjeningen af Gødstrup uden yderligere tiltag

Hospitalet betjenes i udgangspunktet af tog fra Struer-Holstebro via Gødstrup til Herning og herfra videre mod hhv. Aarhus og Vejle. Togforbindelserne har til sammen 2 afg./time pr. retning og bruger ca. 4-5 min fra Herning st. til Gødstrup. I tillæg har Herning Kommune omlagt bybus 150 Herning - Vildbjerg – Ørnholm via Gødstrup, så der kan opnås direkte forbindelse til hospitalet bl.a. fra det nordlige Herning med timesdrift. Betjeningen øges fra hospitalet åbner så ruten også kører aften og weekend.

Indføres der ikke direkte bus fra vest til Gødstrup, vil rejsende med kollektiv trafik fra Ringkøbing og Videbæk skulle rejse med rute 15/124 til Herning station og skifte til tog – en omvej der vurderes at tage 15-20 min. længere inkl. 5-10 min skiftetid, sammenholdt med den mest direkte mulige vej med bus via motorvejen.

Der vil således være en væsentlig rejsetidsbesparelse for dem, der skal fra Ringkøbing/Videbæk til sygehuset, hvis et direkte tilbud indføres. Omvendt vil omvejskørsel via sygehuset for dem, der skal Herning station være ca. 10 min., hvis de køres via Gødstrup.



Figur 2: Overblik over betjeningen af Gødstrup og forbindelser med skift fra de større byer.

Transportbehov og rejsestrømme

Regionshospitalet Gødstrup vil med 3.600 ansatte, 330 sengepladser og forventeligt 1.900 ambulante behandlinger og diagnoser bliver et stort rejsemål, som vil generere meget transport. En analyse af pendlingen for de nuværende ansatte på de enheder, der samles i Gødstrup, viser, at der i alt er omkring 140 af de ca. 3.600 medarbejdere, der er bosat i Ringkøbing- eller Videbæk-zonerne og dermed kan få glæde et direkte tilbud.

Gødstrups størrelse, som rejsemål skal dog også ses i forhold til, at Herning Kommune i dag har omkring 45.000 arbejdspladser og 89.000 indbyggere, hvoraf over halvdelen ligger i Herning by ekskl. forstæder. Der vil således fremadrettet kunne forventes fortsat stor efterspørgsel på direkte transportmuligheder til Herning centrum, som jo også er center for en række services og fritidstilbud.

En del af disse rejsende vil opleve en væsentlig køretidsforlængelse på 10 min., hvis deres busafgang skulle via Gødstrup. En omlagt ruteføring vil dog samtidig give forbindelse til det nordlige Herning, hvilket kan være en fordel for rejsende med destination her. Det gælder bl.a. byens store uddannelsesområde.

Samlet set er der ifølge Midttrafiks automatiske passagertal fra 2019 i gns. 420 passagerer, der rejser på de nuværende ruter 15 og 952X på strækningen via Snejbjerg til Herning. Størstedelen af disse vurderes på baggrund af ovenstående fortsat at have gavn af en hurtig og direkte forbindelse til Herning.



Figur 3: kort over de mulige linjeføringer for rute 15 enten som i høringsforslaget (blå) eller via Gødstrup (stiplet blå). Den grønne buffer viser 1.000 afstand fra stoppesteder. Røde firkant viser befolkningstæthed, men blå cirkler viser tæthed af arbejdspladser og studiepladser.

Beskrivelse af forslaget

Der er på baggrund af ovenstående vurderinger er udarbejdet et forslag, der tager udgangspunkt i betjening af strækningen Ringkøbing-Snebjerg-Herning med rute 15 og 124 og oveni det lægger myldretidsbetjening med 5 daglige afgang pr. retning Ringkøbing-Gødstrup-Herning på hverdage.

Det samlede antal afgang pr. retning pr. skoledag mellem Ringkøbing og Herning bliver dermed:

- Rute 15(a): Ringkøbing-Snebjerg-Herning: 14 afg.
- Rute 124: Ringkøbing-Snebjerg-Herning-Aarhus: 10 afg.
- Rute 15 (b): Ringkøbing-Gødstrup-Herning: 5 afg.

Da myldretidsbetjeningen af uddannelsesområderne i det nordlige Herning aflaster den øvrige betjening på linje 15/124 sparer forslaget en dublering, som kører i dag.

Service-mæssige konsekvenser

Med forslaget opnår aksen Ringkøbing-Videbæk 4 flere afgang på en hverdag til/fra Herning end de har i dag.

Samtidig vil rejsende på de mest efterspurgte tidspunkter kunne komme direkte fra Ringkøbing-Videbæk til Gødstrup.

Den direkte forbindelse vil også komme rejsende til uddannelsesinstitutionerne i det nordlige Herning til gode. De får lidt længere køretid i bus, men bliver til gengæld kørt tættere på deres uddannelse og får dermed kortere gang/cykelvej eller undgår skift til bybus.

Ved rejsebehov til Gødstrup udenfor disse afgang benyttes rute 15/124 med skifte til tog i Herning. Rejsetiden vurderes at være 15-20 min. længere end den direkte rute inkl. 5-10 min. skiftetid.

Økonomiske konsekvenser

Med oplægget øges kørselsomfanget i kontrakten for rute 15/124 med estimeret 2.700 timer/år. Samtidig udløser kørslen behov for en ekstra kontraktbus.

Til gengæld spares en nødvendig dublering som indgik i oplægget på linje 15.

Hertil kommer øget indtægtsgrundlag som følge af driftsudvidelsen og de nye afgang.

Sideløbende med regionens beslutningsproces afklares de konkrete forhold med vognmanden Lokalbus. Samtidig er oplægget sendt til kort teknisk høring hos de kommuner linjerne kører igennem.