



Dato	Journalnr.	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
23. februar 2021	5.5.1-09825-2020	Karin Sørensen	ks@midttrafik.dk	87 40 83 26

Bemærkninger til mulighedskatalog 2016 - Herning Kommune

Midttrafik har fremsendt et mulighedskatalog til Herning Kommune tilbage i 2016. Kataloget peger på en række konkrete muligheder for besparelser og effektiviseringer i den kollektive trafik i kommunen, som Herning Kommune kunne vælge imellem på daværende tidspunkt.

Herning Kommune ønsker nu på baggrund af forslaget til ny indtægtsfordelingsmodel Midttrafiks vurdering af om forslagene fortsat er mulige og – om der på overordnet niveau kan identificeres øvrige temaer, som kan rumme besparelsesmuligheder.

Dette notat udgør en sådan overordnet vurdering. En nærmere beskrivelse af de reelle muligheder og konsekvenser – både kundemæssige og økonomiske – vil kræve en mere detaljeret analyse og gennemgang af trafiksystemet.

Midttrafik anbefaler, at dette sker i forbindelse med det lokale trafikplanarbejde for Herning Kommune, hvor en del af målsætningen kunne være at fremsætte konkrete muligheder til besparelser og effektiviseringer i kørslen.

Mulige tilgange til besparelser

Det er muligt for Herning Kommune at benytte sig af de traditionelle greb for at opnå besparelser i den kollektive trafik, igennem nedlæggelse af kørsel på tider og steder, hvor kundegrundlaget og benyttelsen er lav. Det er også muligt at se nærmere på effektiviseringer af ressourceforbruget igennem strukturelle omlægninger i den større trafiksystemmæssige sammenhæng.

Nedlæggelse af kørsel med lav benyttelse

Der er forskellige hensyn i forbindelse med tilrettelæggelse af offentlig kollektiv trafik. Der er dels lighedsprincippet, hvor man tilbyder kollektiv trafik med en homogen geografisk dækning, der i høj grad sikrer lige muligheder for alle borgere, og i mindre grad tilpasser tilbuddet til kundepotentialet. Denne tilgang vælges oftest, hvis man har et ønske om, at den kollektive trafik skal være et servicetilbud for alle uanset om benyttelsen er forskellig fra område til område.

Man kan også tage en markedstilgang, hvor bustilbuddet målrettes der, hvor der er størst kundegrundlag ud fra et ønske om at tiltrække så mange passagerer som muligt. Dermed får

nogle passagerer længere gangafstand til bussen, men de fleste vil opleve en bedre kvalitet af det tilbud der dækker dem.

Der vil altid i den offentlige servicetrafik være tale om en balance mellem de to principper, som i høj grad afhænger af målsætningerne. Ønsker man eksempelvis at flytte en større andel over i den kollektive trafik i byområdet, må vægten lægges på at skabe en høj kvalitet for de store rejsestrømme – dvs., i retning af en mere markedsorienteret tilgang.

I en besparelsessituation anbefaler Midttrafik som udgangspunkt en markedsorienteret tilgang – dette ud fra et helhedshensyn til den kollektive trafik og for at få størst økonomisk effekt af servicereduktionerne med en beskedent risiko for tab af kunder og indtægter.

Et godt eksempel på dette kan eksempelvis være overvejelser om reduktion af aftenkørslen. Der er ingen tvivl om, at grundlaget for at køre busser om aften er lavere end i dagtimerne, og derfor er driftsniveauet også typisk nedsat om aftenen.

Vælges lighedsprincippet som tilgang vil aftenkørslen kunne nedlægges for hele byen, men det vurderes som meget negativt for den kollektive trafik generelt. Skal kunder vælge den kollektive trafik skal de kunne se bussen som værende et brugbart transportmiddel – ikke bare til arbejde og skole, men også til indkøb, besøg og fritidsaktiviteter. Skal man finde andre transportformer (cykel, knallert eller bil) om aften, hvor man har behov for at komme til fritidsaktiviteter, kulturoplevelser og besøg, så vil man typisk vælge den alternative mulighed generelt og den kollektive trafik vil miste kunder. Et så markant forslag om at nedlægge hele aftenkørslen for hele byen vurderes at føre til tab af kunder. Med en mere markedsorienteret tilgang ville man se nærmere på om enkelte områder/linjer i byen generelt har et lavt kundegrundlag, hvor man enten kan vælge at nedlægge betjeningen helt for de områder eller alternativt om aften og/eller weekendbetjeningen.

Udgangspunktet for Midttrafiks vurdering af besparelsesmuligheder tages altid, hvor færrest kunder vurderes at blive ramt. Det vil sige på tider og steder hvor kundegrundlaget er lavest.

Effektiviseringer igennem strukturelle ændringer

Der er også mulighed for at arbejde med effektiviseringer af ressourcer gennem strukturelle ændringer af trafiksystemerne. Ved dette arbejde undersøges muligheden for at anvende ressourcerne anderledes og mere effektivt, så der kan opnås en besparelse. Typisk vil indsatsen ske ved at omlægge eksisterende ressourcer, så enten "dobbeltdækning" mellem ruter kan undgås og/eller en udvidelse af én rutes geografiske dækning, så den overtager dækningen af en anden rute, hvorved ressourcer kan spares. Der vil typisk være behov for at se samlet på nuværende skolebusser, lokalruter, bybusser og regionalruter.

Ved at arbejde med strukturelle ændringer er det sandsynligt, at der kan spares både timer og busser. Den typiske effekt overfor kunder er oftest mindre forringelser ved fx lidt øget rejsetid, mindre øget omkørselskørsel eller evt. busskifte.

Bemærkninger til mulighedskatalog 2016

Bemærkninger til bybusser

Servicebusnettet er nedlagt/omlagt til almindelig bybuskørsel i forbindelse med implementeringen af det nye bybusnet i 2019. En del af servicebusnettet blev i 2019 også erstattet af Flexbus linje 10 i et område, der ikke er blevet dækket af det nye bybusnet.

Nedskæring af tynde afgang vil fortsat være en mulighed for at finde reduktioner i bybusnettet. Det kunne være tynde ture om formiddagen på udvalgte bybuslinjer, tidlige morgenture og aftenture. Disse reduktioner vil gøre bybusnettet mindre brugbart for de faste kunder og risikerer at medføre passagerfracfald også på ture med god benyttelse.

I forbindelse med implementeringen af det nye bybusnet blev der fastsat et serviceniveau for, afstand til stoppested, frekvens og driftsdøgn.

Bybusnettet har været i udbud og overtages af et nyt busselskab den 26. september 2021, hvor tilbuddet er afgivet på grundlag af konkrete køreplaner/vognløb med et antal køreplantimer og busser. At indarbejde besparelser i kørslen tidligt i kontraktperioden er muligt, men vil sende et uheldigt signal, som kan udfordre samarbejdet i forbindelse med udbud og eventuelt begrænse fleksibiliteten senere i kontraktperioden. Af den årsag bør det helst undgås.

Større strukturelle omlægninger

Implementeringen af det nye bybusnet i 2019 var en større strukturel ændring, hvor serviceniveauet er fastlagt på baggrund af politiske beslutninger. Der var tale om en længere politisk og planlægningsmæssig proces forud for omlægningen. Det blev også besluttet, at det nye bybusnet skal køre i to år, inden der foretages en egentlig evaluering, der kan danne grundlag for behov for ændringer i bybusnettet. Det nye bybusnet har kørt i to år den 1. juli 2021, men har siden marts 2020 været væsentligt påvirket af COVID-19.

Overordnet vurdering af muligheder i nugældende system – bybusser

Det er med Herning Kommune aftalt, at det nye bybusnet skal evalueres i løbet af efteråret 2021, hvor benyttelsen skal gennemgås grundigt. Det skal vurderes, om der er områder, der er "overbetjent" i forhold til benyttelsen. Bybuskørslen på linje 5 og kørsel til MCH og Industri Vest blev besluttet til at være forsøgsområder på to år.

I den nye kontrakt for rute 15 Herning-Ringkøbing og 124 Ringkøbing-Herning-Silkeborg-Aarhus køres der med laventrebusser med virkning fra den 27. juni 2021. Rute 15 og 124 betjener i det seneste oplæg Snejbjerg og rute 124 betjener Hammerum. Det vil sige, at nogle kunder i Snejbjerg og Hammerum ville kunne henvises til alternative ruter med handicapvenlige busser. Kommende udbud af regionale ruter ventes også at indeholde krav om laventrebusser. For Herning by er der tale om

- Rute 13, der er foreslået omlagt til at køre via Tingvej
- Rute 53, hvor ruteføringen via Sjællandsgade fastholdes
- Rute 81, hvor der er mulighed for betjening af Industri Vest og Kikkenborg

Det vil sige, at bybusdriften i Snejbjerg, Hammerum, Lillelundvej og Industri Vest muligvis kan reduceres og som følge heraf kan der frigives ressourcer til at køre andre strækninger.

På baggrund af de nævnte forhold bør der være mulighed for at vurdere, om der kan overflyttes/frigives ressourcer fra bybusserne til at betjene strækninger, der nu betjenes af lokale ruter. Det vil sige, at bybusserne frem over på udvalgte strækninger/tidspunkter skal ud og køre i landområder. Eksempler herpå er:

- Rute 150 Herning-Gødstrup-Skibbild/Nøvling (helt eller delvis)
- Rute 168 Herning-Lind-Skarrild og 169 Herning-Hammerum-Kølkær/Fasterholt
- Rute 140 Herning-Tjørring-Sinding/Ørre

En sådan vurdering kunne medtages i forbindelse med det forestående Trafikplanarbejde i Herning Kommune forud for et kommende udbud af de lokale ruter.

Bemærkninger til det lokale rutenet

Rute 140 Aulum-Hodsager-Feldborg-Haderup er tidligere foreslået nedlagt, da benyttelsen på strækningen er tynd. Det er kun på strækningen Feldborg-Haderup ruten har en god benyttelse, og det er på de tidspunkter, hvor der er skoleelever til/fra Haderup Skole.

Det er stadig en mulighed, at ruten nedlægges, eller ressourcerne overflyttes til en strækning, hvor der er et bedre kundegrundlag for en lokal rute. I forbindelse med nedlæggelsen af rute 12 Herning-Aulum-Holstebro i 2019 foreslog Midttrafik, at ressourcerne fra rute 140 blev overført til en ny lokal rute på strækningen Ørre/Sinding-Herning. Herning Kommune valgte i stedet at udvide skolebusrute 157.

Kontrakten på rute 140 er nu forlænget frem til køreplansskiftet i 2023. Midttrafik har, da der er to år tilbage af kontrakten, igen fremsat forslaget om at flytte ressourcerne fra rute 140 over på strækningen Ørre/Sinding-Herning, der køres med en skolebus uden billetterings- og realtidsudstyr. I bussen på rute 140 er der både realtidsudstyr og billetteringsudstyr. Et "mageskiftet" mellem rute 157 og 140 medfører, at kørsel på strækningen kommer på rejseplanen.dk og dermed bliver mere synlig.

Rute 150 Herning-Vildbjerg-Ørnhøj blev i 2019 en del af bybusnettet på strækningen Herning-Gødstrup. Der køres bybuslignende kørsel på strækningen Herning-Gødstrup-Skibbild/Nøvling med tilnærmelsesvis timedrift på hverdage i dagtimerne. Der er fra ultimo september 2021 også bestilt kørsel aften og weekend til/fra Gødstrup. På strækning Skibbild/Nøvling-Vildbjerg-Ørnhøj er kørslen mere behovsstyret efter uddannelsessøgende og pendlere, samt fastlagt på baggrund af bussernes hjemsted i Vildbjerg. Der er blevet indsat laventrebusser på rute 150.

Reduceret betjening på strækningen Vildbjerg-Timring-Møltrup har været indarbejdet, men det viste sig, at der var behov for mere kørsel til/fra Timring, og der er i gældende køreplan fundet et niveau, der tilgodeser manges behov uden nogen større ekstra omkostning.

Togbetjeningen på strækningen Herning-Vildbjerg er fra december 2020 blevet opgraderet fra en til to afgang i timen på hverdage i dagtimerne, dog ikke med fast ½ times frekvens. I løbet af foråret 2021 vil toget også standse ved Gødstrup Station.

Overordnet vurdering af muligheder i nuværende system - det lokale rutenet

Det er Midttrafiks vurdering, at det på baggrund af de gældende køreplaner ikke er muligt at foretage væsentlige reduktioner, uden det vi får store konsekvenser for mange kunder. De lokale ruter kører i forvejen minimumsbetjening, hvor der alene køres for studerende og i et vist omfang også jobpendlere.

Kontrakterne på de lokale ruter er netop blevet forlænget, og udløber i 2023. Det er planlagt, at der skal igangsættes et trafikplanarbejde i Herning Kommune forud for udbuddet. Det er Midttrafiks anbefaling, at lokale ruter, der kører i Herning By fremover udbydes med laventrebusser, da ruterne så bedre kan benyttes til betjening i Herning By som en del af bybusnettet.

Som beskrevet under "Overordnet vurdering af muligheder i nugældende system – bybusser" foreslår Midttrafik, at det skal vurderes, om der kan frigøres bybusressourcer til at udføre lokal kørsel.

Bemærkninger til skolebusruterne

Forslaget om at nedlægge skolerute 161 og overføre kørslen til rute 150 har været afprøvet. Rute 150 blev på udvalgte afgange omlagt til at køre via Sinding. Der viste sig nogle udfordringer, dels for kunder i rute 150, men også for skoleeleverne som, hverken Midttrafik eller Herning Kommune havde forudset. Rute 161 blev fastholdt og rute 150 blev lagt tilbage til den oprindelige ruteføring.

Rute 12 blev nedlagt i 2019, hvor skolerute 157 blev forlænget ind til Herning Station for at sikre transporten af uddannelsessøgende fra Ørre/Sinding mod Herning. Se i øvrigt 140.

Midttrafik har planlægningsmæssigt ikke været involveret i de øvrige forslag til ændringer på skoleruterne, og kan som følge heraf ikke kommentere på status siden "Mulighedskataloget fra 2016".