

Midttrafiknettet

-efterspørgsel og serviceniveau

Sammenfatning

Marts 2010

1 Sammenfatning

Baggrund

I forbindelse med realiseringen af Strukturreformen valgte man i Midtjylland at definere forskellen mellem regionale og lokale busruter således:

- Regionale ruter krydser en af de nye kommunegrænser og betales af regionen
- Lokale ruter er kommuneinterne og betales af den kommune, den kører i

Det var en praktisk og nem arbejdsdeling i relation til at fastlægge, hvem der betaler for hvilken kørsel. Men det er ikke en konsekvent arbejdsdeling, der afspejler funktionen af de enkelte ruter, herunder om busserne løser regionale eller lokale arbejdsopgaver. KKR, Regionen og Midttrafik har udarbejdet et forslag til en fremtidig rutestruktur bestående af regionalt og lokalt finansierede ruter, som i denne udredning kaldes "det nye net". Forslaget, der endnu ikke er vedtaget, er begrundet i et ønske om besparelser, men har også til hensigt at opstramme betjeningsprincipper og reducere i linjer og afgang, der kun har et svagt passagerunderlag. Ændringsforslaget er blevet til ved en gennemgang af samtlige linjer og er baseret på erfaring og lokalkendskab. Der forventes en større omlægning af busbetjeningen i Århus Kommune. Denne indgår ikke fuldt ud i forslaget, men er i store træk omfattet.

Med denne udredning ønsker Midttrafik at kvalificere arbejdet med det ny net ved at etablere et bedre vidensgrundlag om efterspørgslen efter persontransport. Udredningen beskriver:

- *Efterspørgslen samlet set efter persontransport i Midtjylland*
- *Efterspørgslen efter regionalt orienteret persontransport i Midtjylland*
- *Konsekvenser for nuværende og potentielle brugere af det nye net*
- *Serviceniveauet i den kollektive transport regionalt og kommunalt*

I udredningen benyttes eksisterende datamateriale, og der arbejdes, så vidt det er muligt, med geografisk stedfæstede data. De data der benyttes er: bopæls- og uddannelsesadresser for unge til ungdomsuddannelser, pendlingsstatistik for personer under uddannelse eller i arbejde, goekodede turdata fra den national transportvaneundersøgelse, automatiserede opslag på Rejseplanen, GIS-kort med informationer om stoppestedslokaliseringer og linjeføringer, data fra det Centrale Virksomhedsregister samt udtræk fra Bygge- og Boligregistret.

Efterspørgslen samlet set

For unge som bruger kollektiv transport til *ungdomsuddannelser*, hvilket er størstedelen af unge som bor i en længere afstand fra uddannelsesstedet, ser man følgende rejsemønstre:

- Der er en betydelig efterspørgsel i *hele* regionen efter kollektiv transport til ungdomsuddannelser
- Traditionelle skillelinjer mellem de gamle administrative amtsgrænser ses stadig i efterspørgselsmønstret
- Efterspørgslen efter kollektiv transport til ungdomsuddannelser er i vidt omfang oplandstransport til de større byer. På trods af frit valg af studiested vælger størsteparten den nærmeste ungdomsuddannelse

Den samlede transportefterspørgsel efter *ungdoms- og videregående uddannelser* viser følgende mønster:

- Efterspørgslen er naturligt nok størst i regionens østlige del, med Århus og de mange videregående uddannelsespladser her som centrale rejsemål
- Der er tale om en betydelig ekstern efterspørgsel i relationen mellem Ålborg og Århus samt i en korridor Århus-Vejle-Sydover

Den samlede transportefterspørgsel efter *arbejdsrejser* viser følgende mønster:

- Der er en betydelig efterspørgsel *overalt* i regionen. Efterspørgslen er naturligt nok størst i regionens østlige dele, med Århus og de mange arbejdspladser her som en stor attraktion
- Der er ekstern efterspørgsel efter arbejdsrejser særligt i relationen mellem Ålborg og Århus samt i en korridor Århus-Vejle-Sydover. Relativt set er der dog ikke så stort et element af ekstern efterspørgsel efter arbejdsrejser, som der er efter uddannelsesrejser

Den samlede transportefterspørgsel efter *fritids- og indkøbsrejser* viser følgende mønster:

- Fritidsrejserne giver anledning til en relativt set større efterspørgsel på det overordnede vejnet end pendlerrejserne, hvilket har en sammenhæng med at fritidsrejser oftere er lange
- De lange fritidsture har et samlet set større volumen end de lange arbejds- og uddannelsesrejser
- Der er en betydelig efterspørgsel efter eksterne fritidsrejser mod Syddanmark via Vejle og nogen efterspørgsel mod Ålborg
- Der er relativt mange lange fritidsrejser i den vestlige del af regionen sammenlignet med den østlige del set i relation til lokaliseringstætheden i områderne
- Indkøbsrejser har en betydelig lokal koncentration med mange rejser internt i de større byer samt forholdsvis korte rejser fra oplande ind til byerne. Indkøbsrejser er udpræget lokale

Regional efterspørgsel

Det er ikke nemt entydigt at definere, hvornår transportefterspørgslen er lokal, og hvornår den er regional. I denne udredning er det gjort ud fra en opdeling efter, hvor store byer der rejses til eller imellem. Snitfladen er defineret således:

- De *overordnende/regionale ruter* skal overvejende tage sig af rejser med relation til de større byer, her defineret som byer med 3.000 eller flere indbyggere
- De *lokale ruter* skal overvejende tage sig af alle øvrige rejser enten i form af kortere lokalt orienterede rejser eller ved at føde ind til de regionale ruter

Der identificeres to forskellige former for rejsestrømme, som er centrale at betjene for de regionale ruter:

- *Mellembys*: Mellem byer større end 3.000 indbyggere
- *Oplands*: Fra oplandet til en by større end 3.000 indbyggere

Såvel oplande som byer afgrænses i udstrækningen som de gamle kommuner.

Rejsemønstret i Midtjylland er kompliceret og spredt i mange relationer og retninger. For at få et mere overordnet greb om rejserelationer er defineret 20 større byrelationer mellem 14 større byer, hvorimellem der ses nærmere på efterspørgslen.

For hver byrelation er opgjort, hvor stor transportefterspørgselen er mellem korridorens større byer (>3.000 indbyggere), samt hvor stor transportefterspørgslen er fra oplandet ind til de større byer i korridoren, som udspændes af de to byer i relationens ender. Der viser sig forskelle i relationerne:

- De volumenmæssigt store relationer knytter sig for størstedelens vedkommende til Århus
- Korridorerne Viborg-Randers og Viborg-Herning skiller sig ud som dem, der har mest oplandspræget efterspørgsel og mindst ren mellembyers efterspørgsel
- I det store billede er der ikke meget store forskelle på fordeling på efterspørgslen efter forskellige rejseformål. Det gælder både for mellembyers efterspørgslen og for oplandsefterspørgslen
- I relationerne knyttet til Århus, mod Djursland undtaget, ser man dog et større element af arbejdsrejser end, når man kommer længere vest på, hvor fritidsrejserne har en relativt set større andel af disse lange rejser

Det nye net

Forslaget til det nye net omfatter ændringer i den nuværende regionale rutestruktur, hvor de 107 linjer med tilsammen knap 20 millioner passagerer pr. år (i 2008) berøres således:

- Syv linjer med tilsammen 1% af passagererne *nedlægges* helt
- 12 linjer med tilsammen 4 % af passagererne *nedlægges* og samtidig sker en *opgradering på andre linjer*
- Otte linjer med tilsammen 5 % af passagererne *udtyndes*
- Seks linjer med tilsammen 12 % af passagererne *udrettes*
- 16 linjer med tilsammen 9 % af passagererne *skifter ejer* fra region til kommuner uden betjeningsmæssige ændringer
- Fem linjer med tilsammen 2 % af passagererne *skifter ejer* fra region til kommuner, og samtidig sker der en *udtynding*
- 49 af linjerne med tilsammen 58 % af passagerne sker der *ingen ændringer* med
- Fire linjer med tilsammen 9 % af passagererne *opgraderes*

Forslaget er endnu ikke konsekvensbehandlet i kommunerne. Forudsætningen om, at kommuner helt eller delvist overtager nuværende regionale ruter, kan vise sig ikke at være realistisk. Eller det kan vise sig, at kommuner nok overtager regionale ruter, men som konsekvens og for at få budgetterne til at holde reducerer andre steder – fx. i bybusserne. De samlede passagermæssige konsekvenser vil så være anderledes end i denne beregning, hvor det forudsætter at kommuner helt eller delvist overtager nogle af de regionale ruter, og at det sker uden konsekvenser for udbudet af anden lokal bustransport.

Med udgangspunkt i den linjevise gennemgang af forslaget til nyt regionalt rutenet er det beregnet, at konsekvenserne set fra de nuværende passager er:

- *Negative*, dvs. betyder serviceforringelse, for 8 % af de nuværende passagerer
- *Positive*, dvs. betyder serviceforbedring, for 10 % af de nuværende passagerer
- *Både/og*, dvs. serviceforringelse for nogen og serviceforbedring for andre, for 24 % af de nuværende passagerer
- *Neutrale*, dvs. ikke har betydning for 58 % af de nuværende passagerer

For den knap en tiendedel der berøres negativt, er der tale om, at "deres" linjer udtyns, så der kommer færre afgang. Det giver en udfordring i, at de tilbageværende afgang meget præcist tilpasse de store rejsestrømme og deres tidsmæssige efterspørgsel.

Den tiendedel af passagererne, der berøres positivt, er for størstedelen folk, som oplever at få flere busafgang og dermed flere valgmuligheder for, hvornår man vil rejse.

Knap en fjerdedel af de nuværende passagerer ligger i kategorien både/og, hvor de oplever enten forringelser eller forbedringer eller for nogles vedkommende begge dele. Hvis en linje udrettes, vil nogle få længere at gå, til gengæld kommer flertallet hurtigere frem.

Man kan ikke konkludere, at fordi nogenlunde lige så mange berøres negativt som positivt, så er forslaget samlet set neutralt. Blandt dem der berøres negativt er der flere som helt mister deres busbetjening, hvilket vanskeligt kan sammenlignes med dem, der får det bedre på en i forvejen højfrekvent linje.

Serviceniveauer

Hvilken service man lokalt ønsker at give befolkningen kan godt variere fra kommune til kommune. I udredningen foretages en kortlægning som en slags hjælp til selvhjælp for, at kommunerne kan se, hvordan deres overordnede service er, når den måles på centrale parametre som: Afstand til stationer og stoppesteder, rejsetid og skift til centrale rejsemål samt antallet af bus- og togtlinjer, der kan nås indenfor en vis afstand af boliger og arbejdspladser.

Ingen af de servicemål, der opstilles, er i sig selv ideelle. Det nytter fx ikke, at man har kort gangafstand til en bus, hvis den kun kører sjældent og i den forkerte retning. Det er imidlertid ikke muligt at opstille sammensatte mål, der på én gang opfanger alle de forhold, der tilsammen giver en god service.

For den samlede *region* finder man bl.a. følgende overordnede serviceniveauer:

- 89 % af alle boliger har et stoppested eller en station indenfor en rækkevidde af 600 meter i luftlinjeafstand
- 91 % af alle arbejdspladser har et stoppested eller en station indenfor en rækkevidde af 600 meter

For *kommunerne* finder man bl.a. følgende forskelle i serviceniveauer:

- De store bykommuner dominerer naturligt nok blandt kommuner med god tilgængelighed. I Horsens, Randers, Silkeborg, Århus, Viborg og Struer kan således mere end 85 % af arbejdspladserne nås indenfor en afstand af 400 meter
- Ringkøbing-Skjern Kommune er den eneste, hvor mindre end 70 % af arbejdspladserne ligger indenfor en afstand på 400 meter til den kollektive transport