

EVALUERING TRAFIKPLAN MIDT-VEST

Evalueringsrapport for trafikplan samarbejdet (KTMV) i de otte midt- og vestjyske kommuner

August 2022



midttrafik

Titel EVALUERING TRAFIKPLAN MIDT-VEST

Dato 29. august 2022

Journalnr. 5.5.2 09389-2019

Sagsbehandler Per Elbæk

E-mail pel@midttrafik.dk

Telefon 2147 8676

Udgiver Midttrafik
Søren Nymarksvej 3
8270 Højbjerg
midttrafik.dk

Indhold

0	Indledning.....	5
1	Resume	6
2	Analyser	8
2.1	Nuværende brug af tilbuddene	8
2.2	Samlet rejsemønster	9
3	Udvikling af hovednettet, mellemkommunale- og lokale ruter	11
3.1	Udvikling af hovednettet.....	11
3.2	Lokale trafikplaner	12
3.3	Service mål.....	14
4	Harmonisering af Flextrafik.....	17
5	Udvikling af mobilitetstilbud	18
5.1	Mobilitetshåndbog	18
5.2	First and last mile	20
5.3	Samkørsel	20
6	Grøn omstilling.....	22
7	Ungeundersøgelse.....	23
7.1	Undersøgelsen.....	23
7.2	Ungepanel	25
7.2.1	Tid.....	26
7.2.2	Komfort.....	26
7.2.3	Pris.....	27
7.2.4	Klima	27
7.3	Samarbejde med ungdomsuddannelsesinstitutionerne	27
8	Betjening af Regionshospitalet i Gødstrup	30
9	Resultater og næste skridt	31

0 Indledning

I forbindelse med høringen af Midttrafiks Trafikplan 2019 – 2022 fremsendte de otte midt- og vestjyske kommuner (Lemvig, Struer, Skive, Viborg, Holstebro, Ringkøbing-Skjern, Herning og Ikast-Brande) et fælles hørings svar. I hørings svaret ønskede kommunerne følgende fire punkter til drøftelse:

- > Udvikling af mobilitetsløsninger i den vestlige del af regionen
- > Hovednettet og fordeling af regional kollektiv trafik i regionen
- > Økonomien i hovednettet – konsekvenser og realisme
- > Implementering og proces

Med baggrund i hørings svaret blev der på et fælles møde mellem kommunerne, Region Midtjylland og Midttrafik den 4. september 2019 aftalt, at der skulle udarbejdes et kommissorium, der beskrev et fælles trafikplanprojekt for udmøntning af de fire punkter for de otte kommuner.

Arbejdet blev organiseret i en politisk følgegruppe, bestående af et politisk medlem fra hver kommune samt Region Midtjylland og Midttrafiks direktør, en styregruppe, bestående af de to tekniske direktører fra hhv. Holstebro og Herning kommuner, direktøren for Regional Udvikling i Region Midtjylland, samt direktøren fra Midttrafik og relevante medarbejdere i Midttrafik, samt en arbejdsgruppe bestående af ét medlem fra hver kommune, samt to udpegede ledere fra hhv. Holstebro og Skive kommuner, relevante medlemmer fra Region Midtjylland og Midttrafik.

Det første møde i arbejdsgruppen blev afholdt den 14. september 2020, hvor de første opgaver dels var at starte en ungeundersøgelse, således resultater derfra kunne indgå i de efterfølgende opgaver, og dels opstarte køreplanlægningen af de regionale ruter, der skulle i udbud med kontraktstart juni 2022.

Trods Corona-pandemien er opgaverne, der er beskrevet i kommissoriet gennemført.

Denne rapport beskriver opgaverne i kommissoriet samt resultaterne af arbejdet og giver forslag til samarbejdets fremtidige form.

Kommissoriets opgaver kan kort beskrives ved syv punkter:

1. udarbejd analyser, der skal styrke data i forbindelse med arbejdet
2. udvikle hovednettet, mellemkommunale og lokale ruter
3. harmonisere regler og takster i flextrafikken
4. udvikle mobilitetsløsninger i området
5. hav fokus på grøn udvikling
6. gennemføre en ungeundersøgelse
7. planlæg betjening af Regionshospitalet i Gødstrup.

1 Resume

Siden efteråret 2020 har et samarbejde bestående af otte midt- og vestjyske kommuner, Region Midtjylland og Midttrafik arbejdet med kollektiv trafikplanlægning i området under titlen Kollektiv Trafikplan Midt- og Vestjylland – forkortet KTMV.

Arbejdet er nu ved sin afslutning og det er der kommet en række planer og værktøjer ud af. Overordnet har arbejdet med trafikplanen i høj grad styrket samarbejdet dialogen mellem parterne og dermed skabt bedre rammer og vilkår for at finde fælles løsninger på den kollektive trafiks udfordringer fremover.

Hovedstruktur på plads – flere kommunale planer følger

Trafikplanarbejdet har, med baggrund i data og analyser, lagt grundlaget for en række ændringer i de regionale, mellemkommunale og lokale ruter. Med planen er der implementeret et hovednet af regionale ruter iht. målsætningerne i Midttrafiks overordnede trafikplan. Dette er – sammen med nogle lokale tilpasninger gennemført ved køreplansskiftet juni 2022. Dette har samtidig skabt rammen for flere lokale planarbejder – bl.a. i Viborg og Holstebro kommuner med driftsstart til køreplansskiftet juni 2024.

Der er i trafikplanlægningen bl.a. arbejdet med at kortlægge mulige servicemål. Det har resulteret i forslag og konsekvenser ved indførelse af et serviceniveau baseret på bystørrelse for de enkelte kommuner, samt en samlet liste over mulige servicemål, bilagt en oversigt over kommunernes nuværende mål. Dette kan tjene til inspiration i kommunernes videre arbejder med planlægning.

Mobilitet i bredere forstand – en ny håndbog er udviklet

Udover de traditionelle rutefastlagte buskøreplaner har trafikplanprojektet også udarbejdet en Mobilitetshåndbog og eksempelsamling, der fremover kan anvendes af kommuner og Region Midtjylland i forbindelse med mobilitetsprojekter, med særlig fokus på muligheder og tiltag i yderområder.

Håndbogen giver kommunerne en klar metodik at arbejde efter og inspirerer til hvilke tiltag der er særligt egnede til forskellig geografi og befolkningsgrupper.

Unge fravælger kollektiv trafik – ny viden om hvorfor og hvad vi kan gøre

Et vigtigt resultat af trafikplanprojektet er en ny stor viden omkring unges valg af transport. Gennem en større spørgeskemaundersøgelse blandt alle 14.000 unge på en ungdomsuddannelse, 31 dybdeinterviews og et midlertidigt ungepanel i området, har trafikplanprojektet givet et unikt billede af de unges valg af transport.

Denne viden er delt med alle kommuner, Region Midtjylland, uddannelsesinstitutionerne samt andre trafikselskaber.

Den nye viden er bl.a. brugt i køreplanarbejdet, har dannet grundlag for informationen og dialog med de enkelte uddannelsesinstitutioner og ført til afprøvning af ny indretning i en række nye elbusser på de regionale ruter pr. juni 2022.

Regionshospitalet Gødstrup – rammerne for kollektiv trafik er sat

I trafikplanen har der været særlig fokus på betjeningen af det nye regionshospital i Gødstrup. I et samarbejde med Region Midtjylland og Herning Kommune er det kollektive trafiktilbud til og fra hospitalet blevet planlagt. I samarbejde med hospitalet og Herning Kommune er der også set på muligheder for bredere mobilitetsløsninger

– bl.a. muligheden for at tilbyde dele-elcykler samt styrket information om mulighederne for kollektiv trafik til og fra hospitalet for ansatte, patienter og besøgende.

En fælles model for harmoniseret flextrafik på vej

Midttrafik har sideløbende med trafikplanarbejdet KTMV arbejdet med at harmonisere og forenkle regler og takster i Flextrafikken for hele Midttrafiks område. Her har samarbejdets parter været inddraget undervejs og de otte kommuner har bl.a. udarbejdet et fælles hørings svar.

En revideret udgave af forslaget behandles af Midttrafiks bestyrelse i september med mål om implementering i 2023.

2 Analyser

En målsætning for trafikplanarbejdet var, at planlægningen i høj grad skal basere sig på fakta og data. Der er derfor gennemført en række analyser. Data og kort fra analyserne er anvendt i forbindelse med planlægningsarbejdet med udvikling af hovednettet, mellemkommunale og lokale ruter. Analyserne kan opdeles i to emner; nuværende brug af tilbuddene og rejsemønstre, herunder brugen af den åbne Flextrafik.

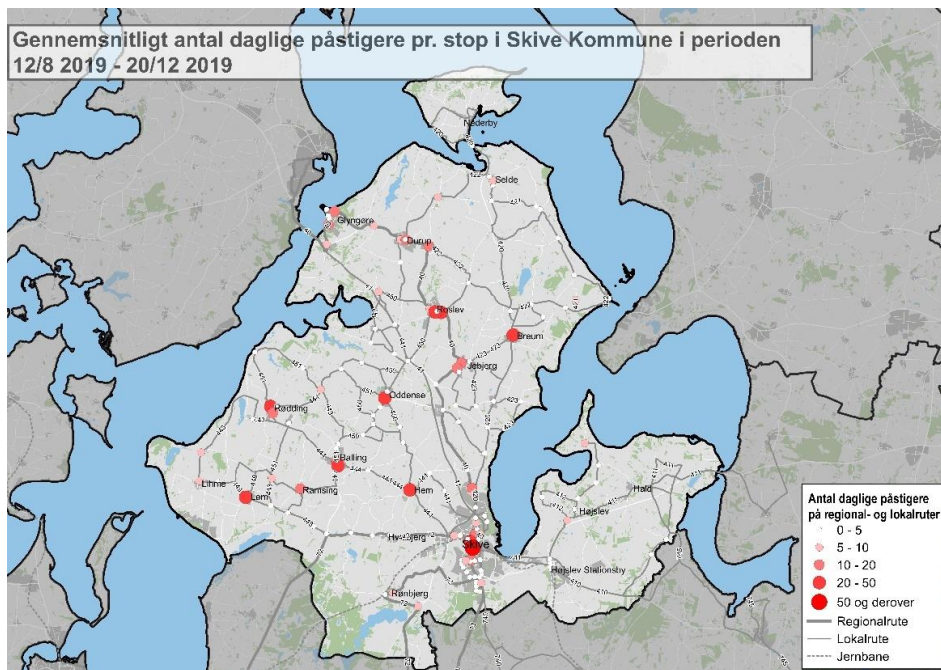
Data, der er anvendt, er fra efteråret 2019 og således ikke påvirket af Corona-pandemien.

2.1 Nuværende brug af tilbuddene

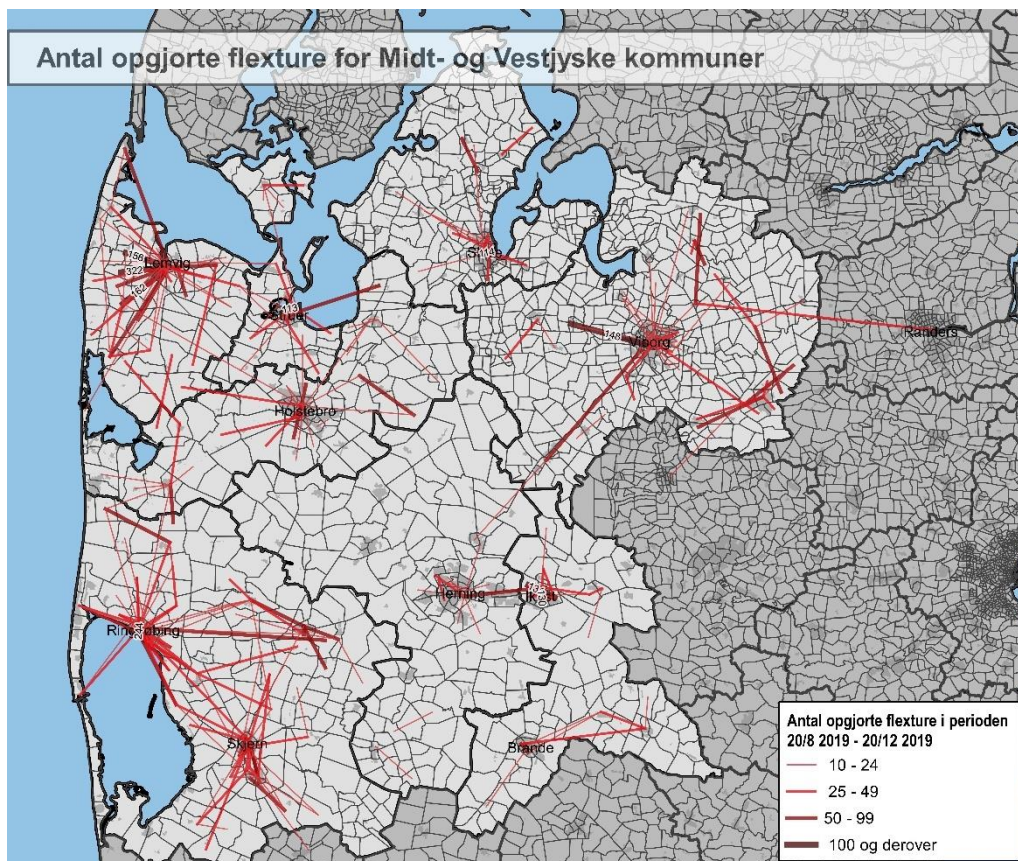
I forbindelse med udviklingen af hovednettet, de mellemkommunale og lokale ruter er der gennemført nedenstående analyser og dataudtræk fra Midttrafiks databaser:

- de nuværende ruter er præsenteret på kort
- passagertal, indsamlet via Midttrafiks passagertællingssystem, er ligeledes præsenteret på kort
- det nuværende serviceniveau er gennemgået for hver by med mere end 200 indbyggere i hver enkelt kommune og opstillet i tabelform
- de nuværende Flextrafik-produkter; Flextur og Flexbus, er analyseret ved at ture er tegnet på kort.

Herunder er vist et par eksempler.



Eksempel på oversigt over påstigende passagerer



Kort med udførte Flexiture

Alle analyser er delt i samarbejdet og de enkelte kommuner og regionen har forsat adgang til analyserne.

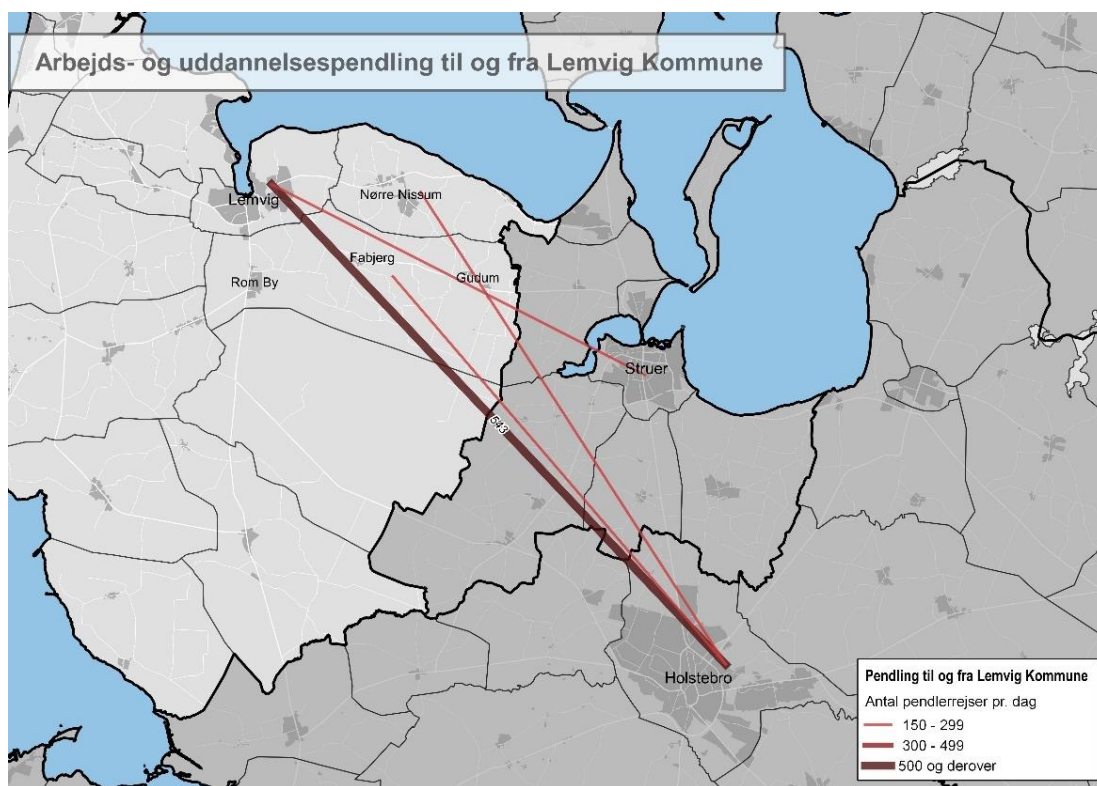
2.2 Samlet rejsemønster

En anden indgangsvinkel til analyserne har været at se på de rejsestrømme, der er, og derudfra vurdere om det nuværende tilbud matcher borgernes rejsestrømme. Derfor er der lavet nedenstående analyser og udtræk:

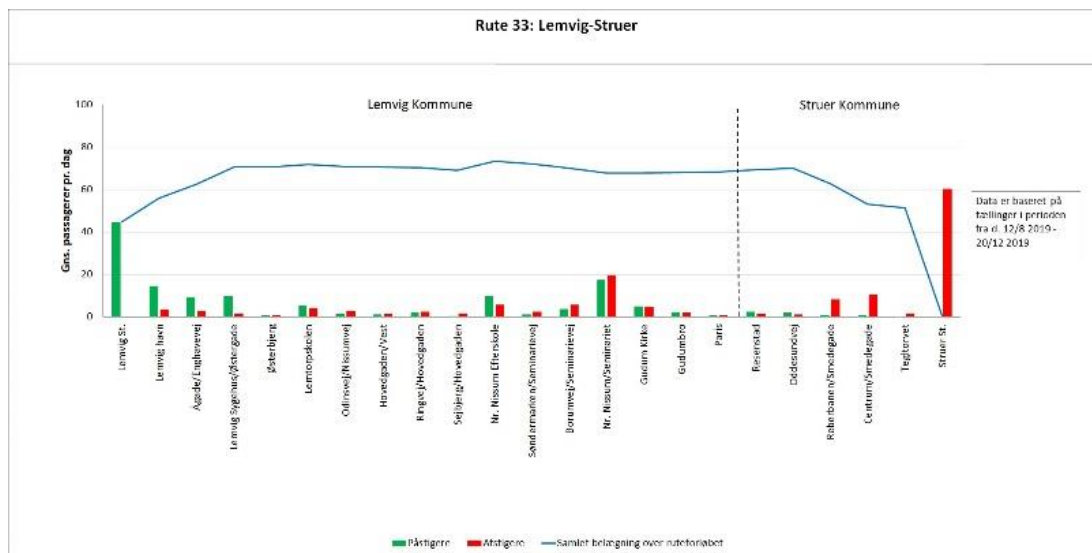
- for hver enkelt kommune er der lavet en analyse af pendlerstrømme, både for arbejds- og uddannelsespendling, såvel særskilt for hver type og som et samlet pendlingstal
- analyserne er udarbejdet for såvel interne pendlinger i de enkelte kommuner som pendling over kommunegrænser
- rejsemønsteret er tillige analyseret med data fra Rejsekortet, herunder omstigningsmønster mellem tog og bus, dog i begrænset omfang med baggrund i få Rejsekort-data.

Data fra Transportvaneundersøgelsen er ikke anvendt, i det datamængden for området, der er til rådighed i Transportvaneundersøgelsen, ikke anses for at være stor nok til at kunne anvendes til at planlægge efter. I stedet er der udarbejdet kort, der viser belægningen på de enkelte ruter hen over strækningen. Ud fra kortet kan man se, hvor på ruten, der er flest kunder i bussen.

Herunder er vist et par eksempler.



Eksempel på pendlingskort



Eksempel på belastningsgraf, her rute 33

Alle analyser er delt i samarbejdet og de enkelte kommuner og regionen har forsat adgang til analyserne.

3 Udvikling af hovednettet, mellemkommunale- og lokale ruter

I Midttrafiks trafikplan er der udpeget strækninger til et hovednet, hvor der ønskes en minimumsservice med timesdrift i dagtimerne og 2-timesdrift aften og weekend, med ambition om 1/2-timesdrift i myldretiden. Hovedparten af de regionale ruter i området har været i udbud, med driftsstart juni 2022. Her var det en oplagt mulighed at gentænke de regionale ruter, med særlig fokus på sammenhæng med de mellemkommunale og lokale ruter.

3.1 Udvikling af hovednettet

Med hovednettet som udgangspunkt var formålet med denne trafikplan at se på den samlede ressourceanvendelse, optimere og afstemme denne, i forhold den prioritering deltagerne har. Synergier og rolledeling mellem tog, regionalbusser og kommunale busser var her essentielt.



Illustration af hovednettet fra Trafikplan 2019 - 2022

Med baggrund i Midttrafiks oplæg til et hovednet og forslag til principplanlægning, er de foreslåede hovednetsstrækninger behandlet i efteråret 2020.

I et tæt samarbejde og bilaterale Teamsmøder (pga. Corona-nedlukningen) mellem Midttrafik, Region Midtjylland og de enkelte, berørte kommuner, er hver enkelt re-

gionlrute behandlet og tænkt ind i kommunens øvrige, lokale betjening af området. Her har datagrundlaget, evt. dobbeltbetjening, synergieffekter og kundegrundlag, været faste emner for gennemgangen.

Dette arbejde har resulteret i, at de udpegede hovednetsstrækninger i Midttrafiks trafikplan, fra juni 2022, som minimum har timesdrift i dagtimerne og 2-timesdrift aften og weekend i otte kommuneområdet.

Linjeføringen på de enkelte regionale ruter er gennemarbejdet. Flere har fået ændret ruteføring, og der er sket en sammenlægning af X-busruter og almindelige ruter på sammenfaldende strækninger. Ændringer, der påvirker de kommunale ruter, er gennemført fra juni 2022 eller planlagt til senere.

3.2 Lokale trafikplaner

I Midttrafiks trafikplan er det beskrevet, at der udarbejdes trafikplaner for de enkelte kommuner, der måtte ønske dette.

Et trafikplanarbejde gennemføres, hvis en kommune ønsker at få analyseret den samlede kollektive trafik, ofte ved ønsker om større ændringer i betjeningen og ved udbud af buskørslen, da ændringer her kan ske uden hensyn til gældende kontrakter.

I projektperioden er der sideløbende med dette projekt udarbejdet forslag til ny trafikplan for Viborg og Holstebro kommuner.

For begge kommuner udsendes udbudsmateriale i efteråret 2022 til ikrafttrædelse juni 2024.

Herunder oversigt over status juni 2022:

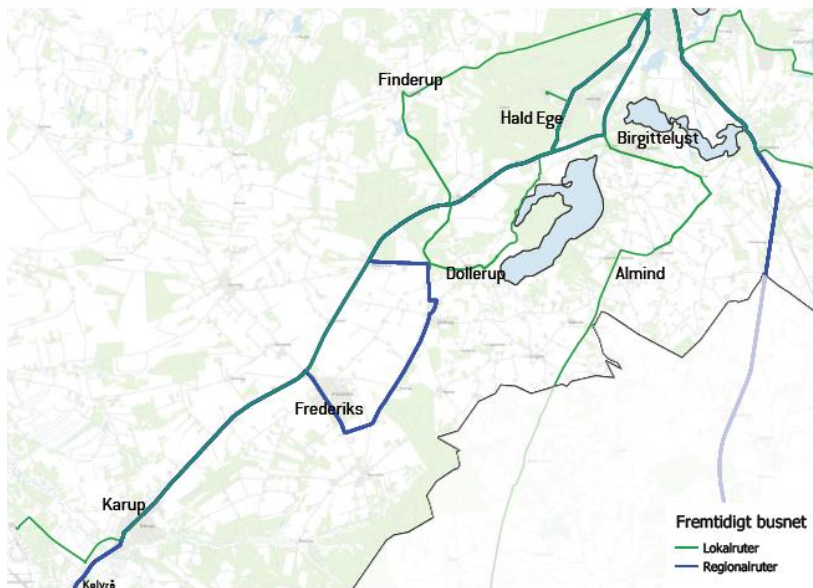
Kommune	Status juni 2022
Herning	Næste udbud for lokalruter er med kontraktstart 2023 eller 2024 og for bybussen til 2033. Herning Kommune arbejder på en mobilitetsløsning for områderne udenfor Herning, og der skal aftales en ny model for betjeningen af den nordvestlige del i samarbejde med de regionale ruter i efteråret 2022. Der er aftalt evaluering af bybusnettet i efteråret 2022.
Holstebro	Næste udbud for de lokale ruter og bybusserne er med kontraktstart 2024. Der er udarbejdet trafikplan for Holstebro by og nærmeste opland. Trafikplanen danner baggrund for udbuddet med kontraktstart juni 2024.
Ikast – Brande	Næste udbud er aftalt til kontraktstart 2025. Udbudsprocessen starter 2023. Der er ikke aftalt planlægning af ruter herfor endnu.

Lemvig	Tidspunkt for næste udbud er ikke aftalt, dog tidligst med ny kontrakt fra 2024. Beslutning om udbud skal afklares af kommunen i god tid (min. 2 år før kontraktudløb). Kommunen afventer pt. erfaringer fra regionalrute 24 og 33, der udbydes som elbusser. Lemvig Kommune udarbejder selv køreplaner til næste udbud (B-kontrakter).
Ringkøbing - Skjern	Her er ingen aftaler om udbud eller trafikplaner, da kontrakterne udføres til de opsiges, tidligst 2026.
Skive	Det er aftalt at de nuværende kontrakterne forsøges forlænget til 2026. Det undersøges dog om enkelte ruter kan overgå til skoleruter fra 2024. Der er ikke aftalt, hvorvidt der skal gennemføres en større trafikplan til udbuddet i 2026.
Struer	Udbud er netop gennemført med kontraktstart juni 2023, og det er aftalt, at der ikke skal gennemføres en større trafikplan. Kommunen har indført et minimumsserviceniveau ud fra bystørrelser svarende til forslaget i trafikplanarbejdet.
Viborg	Næste udbud er med kontraktstart juni 2024 og dækker både lokal- og bybusser. Der er udarbejdet en trafikplan for Viborg by og land, der nu er i høring.
Region Midtjylland	Alle regionale ruter er gennemgået med de berørte kommuner, og de tilrettede ruter er trådt i kraft fra juni 2022.

I arbejdet med de lokale trafikplaner indgår en analyse af en mulig synergi mellem de regionale og lokale kollektive trafiktilbud. Målet er at udnytte de samlede ressourcer bedst muligt, så kvaliteten af den kollektive trafik for borgerne samlet set bliver bedst mulig. Her tilstræbes optimal rolledeling og ruteføring, så det fx undgås, at bybusser og lokalruter kører parallelt med regionale ruter og kæmper om de samme kunder.

Særligt har de nye regionale hovedruter (med minimumskrav om timesdrift i dagtimerne) en kvalitet, der gør, at de også kan bidrage i bybetjeningen af de byområder, de passerer. Her spiller det ind, at regionalruterne nu udbydes med laventré og elektriske ramper, så de er tilgængelige for gangbesværede og rollator- eller kørestolsbrugere.

Et andet fokus i trafikplanarbejdet var at undersøge, om der var parallelle regionale ruter og skoleruter, hvor en bedre arbejdsfordelingen mellem ruterne kunne bidrage til et bedre og mere effektivt samlet tilbud.



Forslag til ny betjening af Hald Ege, hvor regionalrute 53 fremover bliver den bærende forbindelse til Viborg.

3.3 Servicemål

I trafikplanarbejdet er der opstillet servicemål, som kommunerne og Region Midtjylland kan anvende i udvikling af køreplaner. Der er udviklet to forskellige sæt servicemål, dels et mhp. at skabe lighed i tilbud, ud fra et objektive kriterie (antal indbyggere), og dels et mere generelt sæt af mulige servicemål til fremtidig inspiration og benchmarking.

Det er i arbejdet besluttet, at der ikke opstilles et fælles serviceniveau for alle otte kommuner, hverken for servicemål med baggrund i antallet af indbyggere i byer eller de mere generelle servicemål. De opsatte mål er således ikke tænkt som bindende mål for kommuner og region, men skal snarere tjene til at inspirere arbejdet med trafikplaner i det enkelte område.

Service mål ud fra antal indbyggere i byer:

En tilgang til servicemål var at fastlægge en minimumsbetjening ud fra antal indbyggere i de enkelte bysamfund. Dette har den styrke, at det giver en klar forventningsafstemning og bidrager til en harmonisering af serviceniveau på tværs af en kommune, hvor der af historiske årsager, kan være forskelle mellem ellers sammenlignelige byer.

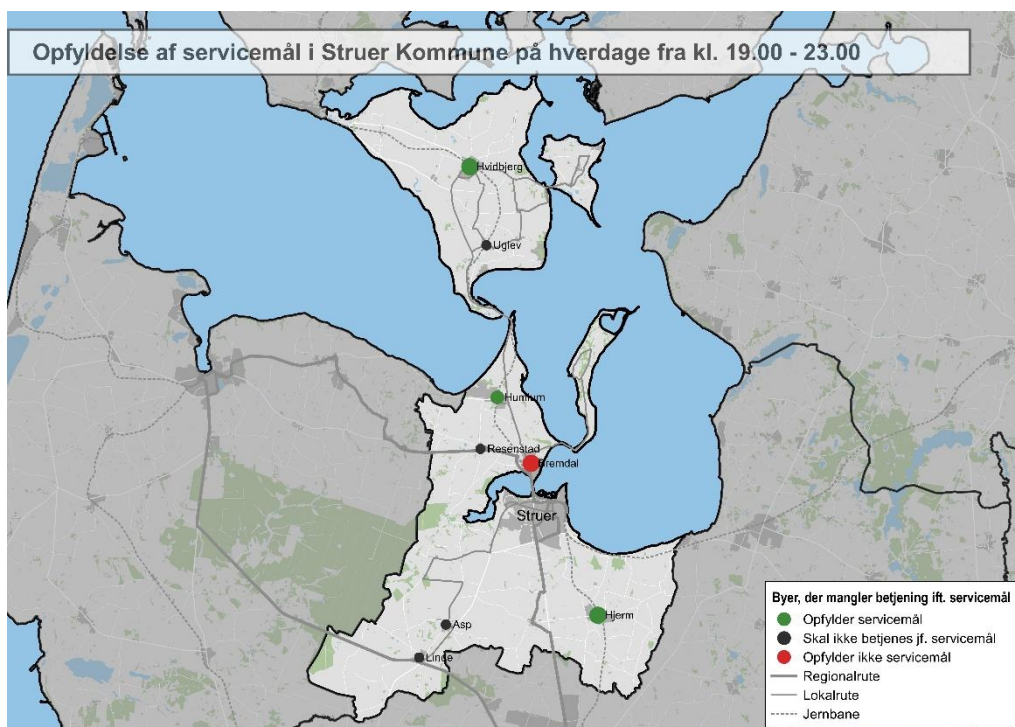
I trafikplanarbejdet er tilbuddet om kollektiv trafik i de enkelte byer analyseret. Antallet af afgang pr. by blev optalt, og byerne blev inddelt i intervaller efter indbyggertal. Denne analyse viser, hvorvidt byer med samme størrelsesniveau i kommunen har samme eller forskellige tilbud om kollektiv trafik.

I projektet er der udarbejdet oversigter over konsekvenser for de enkelte kommuner, såfremt de ønsker at indføre det foreslåede minimumsserviceniveau i kommunen. Det opstillede forslag til serviceniveau er blot et eksempel og kan tilpasses de

lokale forhold og den enkelte kommunes ønske.

Antal indb.	Hverdage				Lørdage		Søndage
	Bus 6 – 19	Flex 6 -19	Bus 19 - 23	Flex 19 - 23	Bus 8 - 23	Flex 8 - 23	Bus 8 - 23
> 2.000	28		4		16		16
1.000 - 1.999	20		4		12		12
500 - 999	16			4	12		12
200 - 499	8						

Det opstillede forslag til minimumserviceniveau på antal ture



Struer Kommune har valgt at følge forslaget til minimumsserviceniveau ud fra indbyggertal. Herover ses analysen for hverdage kl. 19-23.

Generelle servicemål:

Udover servicemål baseret på indbyggertal er der udarbejdet en komplet liste over emner, der kan definere en kommunes servicemål for den kollektive trafik. Listen er opdelt i servicemål for udbud af; bybusser, lokale ruter og skoleruter, samt for hvornår skal der oprettes en rute og mere generelle serviceniveauer.

De enkelte dele kan være anvendelige i forskellige situationer, fx er det mest interessant at drøfte serviceniveau og emner i en bybus, når bybusser skal i udbud. Alle otte kommuner har udfyldt et samlet skema, hvor de enkelte kommuners servicemål kan aflæses, dels for politiske vedtagne mål og administrative retningslinjer. Skemaerne skal primært anvendes som benchmark og/eller til inspiration i forbindelse med trafikplanarbejde i de enkelte kommuner.

Oversigten opdateres én gang årligt af arbejdsgruppens medlemmer.

4 Harmonisering af Flextrafik

I høringsvaret til Midttrafiks Trafikplan 2019–2022 fra de otte kommuner var der et ønske om harmonisering af regler og takster for Flextrafikprodukterne. For at lette tilgængeligheden for kunderne, ønskede kommunerne en analyse af de nuværende takster og regler for de tilbudte Flextrafikprodukter mhp. at harmonisere disse, samt vurdere hvorledes/hvornår produkterne kan/skal tilbydes.

Ved årsskiftet 2020/2021 gennemførte Midttrafik en 360° analyse af den åbne Flextrafik. Der blev bl.a. interviewet chauffører, vognmænd, kunder/ikke kunder, administrativt personale hos Midttrafik samt relevante ansatte hos 12 kommuner.

Med baggrund i undersøgelsen, der viste, at der var behov for en harmonisering af takster og regler, startede Midttrafik et arbejde med at harmonisere de åbne Flextrafiktilbud.

Da Midttrafik startede harmoniseringsprojektet, blev det aftalt, at arbejdet med en harmonisering blandt de otte kommuner, blev flyttet over i Midttrafiks arbejde, hvor de otte kommuner tilbød at være forsøgsområde, hvis dette kunne være et ønske.

I efteråret 2021 udsendte Midttrafik et høringsforslag til harmonisering af de åbne Flextrafiktilbud, og på møder med alle kommuner blev forslaget præsenteret. Efter møderne med kommunerne, blev der i foråret 2022 udsendt et revideret forslag til en harmonisering, hvor der var høringsfrist den 1. juli 2022.

De otte kommuner har fremsendt et fælles hørings svar til harmoniseringsforslaget, og enkelte af de otte kommuner har derudover fremsendt egne særskilte hørings svar.

Midttrafiks bestyrelse forventes at vedtage en harmonisering af de åbne Flextrafiktilbud i efteråret 2022, hvorefter forslaget skal implementeres.

5 Udvikling af mobilitetstilbud

Befolkningstætheden varierer meget i de otte midt- og vestjyske kommuner, som både består af større og mindre byer samt store områder, der er tyndt befolket. Det stiller krav til den kollektive trafik, som både skal passe til store rejsestrømme i og mellem de store byer og til en langt lavere rejsestrøm i de tyndt befolkede områder. Her giver det mening at folde mobilitetsbegrebet ud til noget andet og mere end den traditionelle rutebundne kollektive trafik, som ofte er ineffektiv i tyndtbefolkede områder. Det har været en væsentlig del af trafikplanarbejdet at undersøge, hvordan forskellige mobilitetstiltag kan bidrage til en samlet bedre mobilitet.

Midttrafik tilbyder allerede i dag kommunerne alternativer til den traditionelle rutebundne kollektive trafik i form af; Flextur, Flexbus og Plustur.

Som en overordnet indgang til at øge mobiliteten i yderområderne, er der i projektet lavet en mobilitetshåndbog. Håndbogen kan anvendes, hvis der er områder, der ønsker en bedre mobilitet. Håndbogen er en guide, der viser og hjælper kommunen gennem et mobilitetsprojekt og er suppleret med en samling af gennemførte mobilitetstiltag.

Projektet har desuden set på to andre former for mobilitet i området end de åbne Flextrafiktilbud:

1. hvordan sikres god opkobling til knudepunkter med god kollektiv trafik (kaldet first and last mile transport). Ved at tilbyde kørsel til større stoppesteder på hovednettet kan borgerne med hovednettet komme videre ud i verden
2. hvordan udnyttes den private bilflåde bedre? F.eks. gennem delebilsordninger eller gennem samkørsel udnytte de mange tomme sæder, der er på private bilture.

5.1 Mobilitetshåndbog

I projektet er der udarbejdet en mobilitetshåndbog, som henvender sig til kommuner, der ønsker at gennemføre et mobilitetsprojekt. Håndbogen består af to dele, dels en projekthåndbog og dels en eksempelsamling.

Mobilitetshåndbogen:

I håndbogen guides kommunen gennem et mobilitetsprojekt med nedenstående fem trin. Mange af trinene vil være kendte, hvorfor trin og indhold også kan ses som en huske - og inspirationsliste, i forbindelse med et mobilitetsprojekt.

FASTLÆGGELSE AF RAMMER

Indledningsvist skal projektets grundlæggende rammer fastlægges, herunder politiske succeskriterier, hvilke aktører, der skal involveres i projektet og hvordan, økonomiske og tidsmæssige ressourcer samt eventuelle afgrænsninger.

1. KORTLÆGNING OG BEHOVSAFKLARING

I kortlægningssfasen skal områdets geografiske og demografiske forhold kortlægges. Herved er det målet at undersøge, hvilke mobilitetsudfordringer og -behov, der findes i området.

2. MOBILITETSKATALOG

Mobilitetskataloget fungerer som en værktøjskasse og et inspirationskatalog. Kataloget er inddelt i tre overordnede kategorier, der hver har en række løsningsark og cases. Arkene giver et overskueligt overblik over muligheder med en beskrivelse af de enkelte tiltag.

3. IMPLEMENTERING OG KOMMUNIKATION

I denne fase skal projektet implementeres, kommunikeres og lanceres, og der er derfor en række praktiske forhold, man bør overveje og tage stilling til, alt efter hvilket mobilitetsprojekt, der vælges.

EVALUERING

Mens projektet er i drift, kan der blive behov for løbende justeringer, og der bør derfor lægges milepæle ind undervejs, hvor projektet evalueres. Slutteligt evalueres projektet ift. de opsatte succeskriterier.

Overblik over emner i håndbogen, der beskriver et projekts forskellige dele

Håndbogen består af en generel guide, med fokus på forhold, der er særlige i forbindelse med mobilitetsprojekter, fx vigtigheden af lokalområdets optagelse og deltagelse i projektet. Herudover arbejder håndbogen med, at et mobilitetsprojekt skal passe til de services der er/ikke er i et område (bytyper) samt de personer, der har behovet (personaer). I håndbogen arbejdes der med fire bytyper, med baggrund i lokalområdets servicetilbud samt fem personaer med baggrund i borgernes mobilitetsmuligheder.

Bytype / Persona	Landsby	Mindre serviceby	Større serviceby	Hovedby
Børn og unge	- anbefalinger	- anbefalinger	- anbefalinger	- anbefalinger
Borgere uden adgang til bil	- anbefalinger	- anbefalinger	- anbefalinger	- anbefalinger
Borgere med adgang til bil	- anbefalinger	- anbefalinger	- anbefalinger	- anbefalinger
Immobilie borgere	- anbefalinger	- anbefalinger	- anbefalinger	- anbefalinger
Turister og besøgende	- anbefalinger	- anbefalinger	- anbefalinger	- anbefalinger

Med en analyse af bytyper og hvilke personaer, der skal tilbydes mobilitet, giver håndbogen anbefalinger på mobilitetstiltag, der kan anvendes. Mobilitetstiltagene er eksemplificeret ved tidligere mobilitetsforsøg i eksempelsamlingen.

Eksempelsamlingen:

I trafikplanprojektet er der fundet 50 relevante og gennemførte mobilitetsprojekter. Disse er beskrevet og vurderet ud fra deres effekt i kombinationer for bytype og personaer. De beskrevne projekter er opdelt i tre grupper; fysiske forhold, transportløsninger og samarbejde/kommunikation. Det er planlagt, at eksempelsamlingen opdateres mindst én gang årligt og udbredes til hele Midttrafikks område. Midttrafik vil være tovholder på det videre arbejde med håndbogen.

Håndbogen og eksempelsamlingen kan findes på Midttrafikks hjemmeside her: [Mobilitetshåndbog og eksempelsamling](#)

5.2 First and last mile

First and last mile transport handler om at give de rejsende mulighed for at komme let til eller fra stationer eller knudepunkter for den rutebundne kollektive trafik. Dette kan f.eks. være ved at sikre gode stiforbindelser, stille delecycler til rådighed eller tilbyde Flextrafik på et stykke af rejsen (i dag kaldet Plustur).

I trafikplanarbejdet er der udarbejdet forslag til to forsøg, hvor der tilbydes cykler eller elcykler mellem større virksomheder og et stoppested med et godt kollektiv trafiktilbud. Der er udarbejdet færdige projektbeskrivelser med økonomiske og kundemæssige beregninger for de to forslag, der således er klar til afprøvning, når der findes økonomi og politisk tilslutning dertil.

- *eldecykler mellem Snejbjerg og Regionshospitalet i Gødstrup.* Formålet her er at skabe bedre forbindelse mellem Ringkøbing/Videbæk og hospitalet. Rute 15 og rute 124, mellem Herning og Ringkøbing, er den bærende kollektive trafikforbindelse, men har kun enkelte ture via hospitalet, mens de øvrige ture kører via Snejbjerg - 3 km. fra hospitalet. Ved at tilbyde elcykler mellem busstoppestedet i Snejbjerg og hospitalet kan rejsende således få forbindelse til hospitalet på alle afgange på rute 15 og 124
- *delecykler mellem AU Foulum og hovedvejen Viborg-Randers.* Formålet her er skabe bedre forbindelse mellem Viborg/Randers og AU Foulum. Rute 62, mellem Viborg og Randers, er den bærende kollektive trafikforbindelse, men har kun enkelte ture i myldretiden, der kører via AU Foulum, hvor de øvrige ture kører på hovedvejen - 1,5 km. fra AU Foulum. Delecykler sikrer her, at rejsende kan få forbindelse til/fra AU Foulum på alle afgange på rute 62. Samtidig vil det være muligt at bruge cyklerne internt i området, da AU Foulum dækker et stort geografisk område.

5.3 Samkørsel

I trafikplanarbejdet er der afholdt møder med fire potentielle leverandører af en samkørselsapp. I en samkørselsapp kan bilister indtaste den strækning, de skal køre, og hvornår samt tilbyde andre at komme med. Passagerer kan så fremsøge

disse ture og indgå aftale om samkørsel. I projektet har det været vigtigt, at alle otte kommuner deltager, så kørsel kan ske over kommunegrænser, og alle borgere tilbydes den samme app. Ligeledes er det væsentligt, at tilbudte ture skal tilbydes på Rejseplanen, således at tilbuddet tænkes sammen med den kollektive trafik. Forslag til indkøb og drift af en samkørselsapp dækkende alle otte kommuner behandles pt. hos de enkelte kommuner og Region Midtjylland, der skal tage stilling til, om projektet skal gennemføres. Dette forventes besluttet september 2022. Hvis der opnås enighed om et projekt med en samkørselsapp, etableres en administrativ organisation omkring projektet, med reference til den nuværende styregruppe og politiske følgegruppe.

6 Grøn omstilling

I trafikplanarbejdet har der løbende været fokus på at tænke bæredygtige og mindre klimabelastende løsninger ind i arbejdet. Grøn omstilling har også være drøftet i den politiske følgegruppe.

Omstillingen af selve den kollektive trafik sker ifm. udbud. Her har batteridrift vist sig som en konkurrencedygtig teknologi for både bybusser og regionalruter.

Eksempler på hvordan grøn omstilling er indtænkt i trafikplanarbejdet fremgår herunder:

- i arbejdet med hovednettet og mellemkommunale og lokale ruter, er det forsøgt at gentænke og udnytte synergieffekter, så der opnås en betjening med færre ressourcer
- i arbejdet med trafikplanerne for Viborg og Holstebro kommuner er der arbejdet med at undgå kørsel med store busser på tidspunkter og steder, hvor det ikke er ressourcemæssigt forsvarligt. Her er flexbus benyttet som alternativ, hvor det er vigtigt at der er et transporttilbud
- hvis forslaget om en samkørselsapp gennemføres, vil det medføre mindre kørsel, da flere vil køre sammen i samme bil
- i den udarbejdede mobilitetshåndbog og eksempelsamling findes flere forslag til projekter, der kan medvirke til den grønne omstilling, fx delebiler og "kør med stoppesteder"
- de to udarbejdede forslag til elcykler til Regionshospitalet i Gødstrup og AU Foulum kan bidrage til at lette kollektiv transport til og fra stederne og dermed erstatte bilkørsel med bus/cykel transport
- den store grønne omstilling sker ofte i forbindelse med udbud af buskørslen. I juni 2022 blev der indsat 36 regionale el-busser i området.

7 Ungeundersøgelse

I starten af trafikplanarbejdet blev der gennemført en undersøgelse blandt unge på ungdomsuddannelserne, omhandlende de unges transport til og fra uddannelse. I undersøgelsen peger de unge på fire emner, der kan påvirke deres transportvalg:

- tid
- komfort
- pris og
- miljø.

På den baggrund blev der nedsat et midlertidigt ungepanel, der skulle uddybe de fire emner og komme med forslag til tiltag, der kunne fastholde eller tiltrække de unge til den kollektive trafik. Se afsnit 7.2.

Selve undersøgelsen kan ses [her](#).

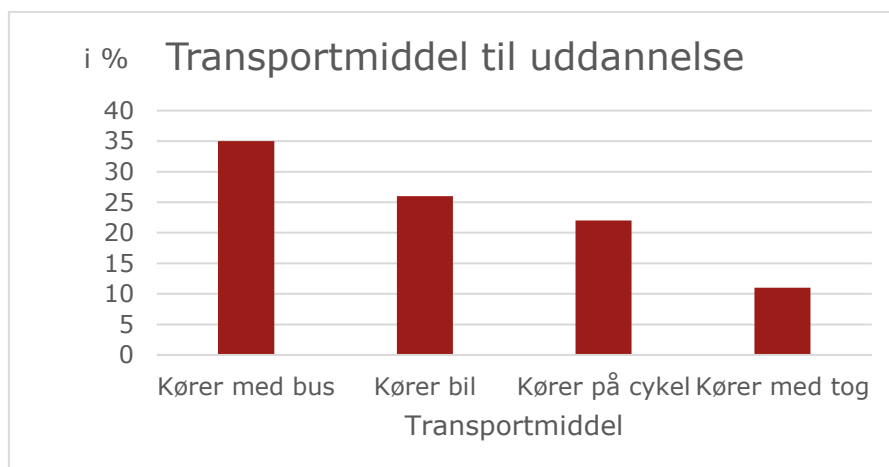
7.1 Undersøgelsen

I december 2020/januar 2021 blev der gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt alle unge på en ungdomsuddannelse i de otte kommuner. I alt modtog ca. 14.000 studerende på 19 ungdomsuddannelser et spørgeskema, hvoraf ca. 2.900 unge besvarede det. Herudover blev der gennemført 31 dybdeinterviews blandt de unge, der svarede på spørgeskemaet.

Undersøgelsen gav en god og dyb viden om, hvordan de unge ser på transport til og fra uddannelse.

Hovedresultater fra undersøgelsen

Undersøgelsen viste, at den væsentligste årsag til, at de unge fravælger kollektiv trafik er, at bilen er den hurtigste. De unge får en oplevelse af frihed ved at køre i bil til og fra uddannelsesinstitutionen – samtidig med, at de har bilen til rådighed i fritiden.



Fordeling af de unges primære transport valg til uddannelse i undersøgelsen

De unge svarede også i undersøgelsen, at de oplever kollektiv trafik som

- besværlig
- tidskrævende og
- dyrt.

Resultaterne pegede på, at det er vigtigt at de unge oplever en nytteværdi af det at køre i bus.

Resultaterne fra undersøgelsen kan opdele svarene indenfor fire kategorier som gennemgås nedenfor.

Tid er en vigtig faktor for de unge

De unge svarede, at de har en travl hverdag, og derfor er tiden et vigtigt punkt i deres svar. Tiden er en knap faktor, og en ventetid på mere end 10 minutter opfattes som spildtid. Tiden er en medvirkende årsag til, at flere unge kører i deres egen bil. Undersøgelsen viste også, at bilister ofte har medpassagerer, der i stor udstrækning må tilpasse sig chaufførens tider.

De unges syn på tid kan opdeles i fire hovedemner:

- den tid de sidder i bussen vs. den tid det tager at køre strækningen i bil
- ventetid mellem bussens ankomst/afgang og ringetider på uddannelsesinstitutionen
- skiftetid, hvis der skal skiftes undervejs
- eventuelle forsinkelser, enten ved ankomst eller skift.

Komforten i bussen kan forbedres

Flere unge, der bruger bussen, pegede på, at komfort også har en betydning for, hvorvidt den kollektive transport er tillokkende. Her pegede de på tre emner, der kunne forbedre de unges syn på den kollektive trafik.

Pladsen i bussen er vigtig. Flere unge vil gerne arbejde på deres laptop, mens de kører i bus, men afstanden til sædet foran er kort, og det er vanskeligt at sidde og arbejde med sin laptop. Flere fandt også, at afstanden mellem sæderne er lille, og at man derfor sidder tæt ved sidemanden, og generelt at man er tæt i bussen (spørgsmålet er stillet under Coronapandemien).

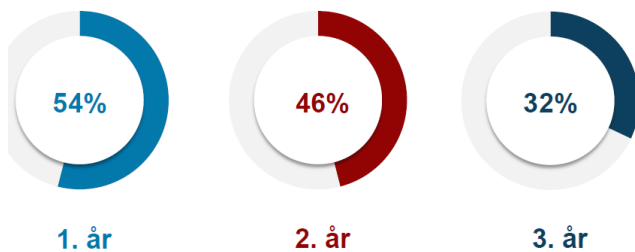
Komforten afhænger også af luften i bussen, her tænkes både på lugtgener og temperaturen, hvor de unge fandt, at det kunne tilpasses bedre.

Det sidste emne de pegede på var, at *stemningen i bussen* er på de voksnes præmisser, dels skal der være ro, og dels er farverne i bussen kedelige.

Prisen anses som en barriere

De unge tilbydes i dag et ungdomskort til en særlig takst. I undersøgelsen blev de unge spurgt nærmere ind til deres holdning og viden om Ungdomskortet. De unge fandt ikke selve prisen som den største barriere, men mere at de skal betale for tre måneder ad gangen, hvorfor omkostningen føles høj. Samtidig har en del ikke brug for kortet hver dag, og derfor føles det som spild at betale for noget, man ikke bruger. De unge er i dag mobilister, hvor de shopper mellem de forskellige tilbud om

transport, der passer til dagens behov. De kan køre med andre elever, med forældre eller naboer, cykle eller tage bussen. Særligt i 3.g har de unge meget varierede skoledage og har derfor brug for fleksible transportløsninger, hvor de unge også ofte har erhvervet kørekort. Dette kan være en af flere faktorer, der påvirker andelen af unge, der bruger kollektiv trafik, falder hen over uddannelsesforløbet.



Figureerne viser, at andelen af unge der bruger den kollektive trafik som primær transport, falder i takt med antallet af år på uddannelsen.

Udover selve prissætningen pegede de unge også på, at bestillingen af Ungdomskortet er besværligt, og at de "kun" får transport i kortet. De anser kortet for "kedeligt" og foreslår, at Ungdomskortet kan bruges til mere og blive mere "lækkert".

Klima fylder ikke meget i valg af transportmiddel

De unge er interesserede i klimaet, og undersøgelsen viste, at 46 % i meget høj grad eller i høj grad er bekymret for klimaforandringer og 43 % i nogen grad. Men når det kommer til betydningen i valg af transport til/fra uddannelse, tænker 33 % ikke på klimaudfordringer, og ca. 50 % vælger ikke transportform ud fra, hvad der er mest klimavenligt. De personlige forhold vejer mere end hensynet til klimaet, primært for den tidsmæssige gevinst ved at køre selv.

Bilens fordele fremfor bussens ulemper vægtes højt, og argumentet om, at de ofte kører flere i samme bil, og at bilen ikke giver spildtid, gør at de allerede føler at de kører "grønt".

Undersøgelsen viser således, at der er basis for et informationstiltag omkring klimamæssige fordele ved at køre i bus.

7.2 Ungepanel

For bedre at forstå og imødekomme nogle af resultaterne fra undersøgelsen, blev det besluttet at nedsætte et ungepanel.

Elever fra de uddannelsesinstitutioner, der deltog i undersøgelsen, blev tilbudt at deltage i ungepanelet, og i alt har 11 unge deltaget i tre møder, hvor de fire emner fra ungeundersøgelsen blev drøftet. Resultat og effekter fra de unges arbejde kan ses herunder:

Der er lavet en samlet rapport for resultaterne i ungepanelet, der kan ses her [Rapport fra arbejdet i Ungepanelet](#), for yderligere uddybning.

7.2.1 Tid

I undersøgelsen var tid opdelt i fire emner:

- køretid i bussen
- ventetiden mellem busplan tider og ringetider
- skiftetid og
- forsinkelser.

De unge drøftede emnerne på et møde og resultatet herfra er medtaget på møder med ungdomsuddannelserne. (se afsnit 7.3)

Resultaterne fra de unges drøftelser og møderne med ungdomsuddannelserne i tre byer (Skive, Viborg og Holstebro), er prioriteret højt i køreplanerne fra juni 2022.

7.2.2 Komfort

I undersøgelsen prioriterede de unge nedenstående komforttiltag således:

1. indeklima i bussen, herunder lys og aircondition
2. plads til tasker, forslag om knager til tasker
3. borde
4. overfyldte busser
5. indretning og design, særligt usbstik og strøm
6. sædebredde
7. benplads.

hvor de sidste 2 forhold ikke blev vægtet særligt højt.



Thomas Skov inspirerer de unge i processen med at prioritere ønsker til komfort.

Med baggrund i arbejdet i ungepanelet er der, i forbindelse med indsættelse af 36 nye regionale elbusser, indarbejdet nedenstående komforttiltag:

- alle busser er udstyret med borde
- alle busser er udstyret med USB stik og Wifi
- alle busser er udstyret med aircondition
- 15 busser er desuden udstyret med hattehylder og komfortsæder
- 3 busser er desuden udstyret atmosphere loftsbelysning.

Herudover indgår de unges prioriteringer i et nyt projekt i Midttrafik om fremtidens busindretning.

7.2.3 Pris

I ungeundersøgelsen var der mange bemærkninger til Ungdomskortet, dels fandt de unge at; det er dyrt, svært at bestille og havde et ønske om ændret indhold, som fx afskaffelse af takstområderne.

De unge i ungepanelet var enige i resultatet fra undersøgelsen og drøftede på et møde, hvorledes Ungdomskortet kan blive mere attraktivt. De unge foreslog og prioriterede nedenstående tiltag:

1. Capping (Kunden betaler efter forbrug, dog med et prisloft og undgår dermed risiko for at kunne have købt rejserne til en lavere pris med andre billetter/kort)
2. Flextur og Plustur som en del af Ungdomskortet, måske aften og weekend, evt. mod en merbetaling
3. tilbud om at Ungdomskortet er landsdækkende, til en pris på 800,- kr. pr. måned
4. gratis kaffe eller andet på uddannelsesinstitutionen
5. mulighed for at tage en ven med til ½-pris, ikke nødvendigvis gratis.

De unges arbejde og prioriteringer er medtaget i det forslag til ændringer i Ungdomskort, som Trafikselskaberne i Danmark har udarbejdet og netop fremsendt til Staten. I den høring der pt. foregår omkring forslag om Flexharmonisering i Midttrafik er det foreslået, at et ungdomskort kan give gratis kørsel med Plustur.

7.2.4 Klima

I lighed med undersøgelsen vægtede ungepanelet ikke klima meget ved valg af transportmiddel. Andre emner som pris, tid, komfort og frihed blev vægtet højere. De unge blev derfor spurgt, hvorledes miljø kan spille en rolle i deres transportvalg. På mødet deltog Midttrafiks kommunikationsafdeling, således at de unges idéer og forslag blev hørt og leveret direkte til de personer, der arbejder med kommunikation. De unge foreslog bl.a., at der laves undervisningsmateriale til skoler og ungdomsuddannelser og foreslog, at forældre også skal "opdrages".

7.3 Samarbejde med ungdomsuddannelsesinstitutionerne

Uddannelsesinstitutionerne har en vigtig rolle i forsøget på at få de unge ind i den kollektive trafik, fx med tilrettelæggelse af ringetider og information. Mange uddannelsesinstitutioner har et stort ønske om, at den kollektive trafik er anvendelig for de unge.

Derfor er der i trafikplanprojektet forsøgt at udvikle et tættere samarbejde med uddannelsesinstitutionerne.

Præsentation af undersøgelsen for alle uddannelsesinstitutioner

For at inspirere og inddrage uddannelsesinstitutionerne i trafikplanarbejdet blev der den 4. maj 2021 afholdt et Teams-møde, hvor administrationerne på de 19 ungdomsuddannelser blev præsenteret for undersøgelsens resultater. På mødet kom flere forslag fra uddannelsesstederne, som de selv kunne løfte, fx kunne spildtid på skolen om morgenen veksles til en god start på dagen, hvis der f.eks. var gratis kaffe eller lignende tilbud.

Særlige høringer

I undersøgelsen påpegede de unge tid som en væsentlig faktor i deres valg af transportmiddel. Midttrafik har altid haft fokus på, at bustider skal passe bedst muligt til ringetiderne på uddannelsesinstitutionerne. Forud for tilrettelæggelsen af køreplaner til juni 2022, blev der i det tidlige efterår 2021 afholdt særlige fokuserede høringer af køreplanerne på uddannelsesinstitutionerne i de otte kommuner. Der blev bl.a. lavet og opsat plakater, og de fleste uddannelsesinstitutioner tilbød også at lægge information på deres intranet. Der indkom godt 100 hørings svar, der alle indgik i køreplanlægning for køreplaner til ikrafttrædelse juni 2022.

Fokuserede møder med uddannelsesinstitutioner

Med baggrund i ungeundersøgelsen, forslag fra Teams-mødet, fakta og den særlige høring, blev der i efteråret 2021 gennemført fællesmøder med uddannelsesinstitutionerne i hhv. Skive, Holstebro og Viborg. På møderne deltog Midttrafik, Region Midtjylland og den aktuelle kommune. Formålet med fællesmøderne var specifikt at drøfte betjeningen af uddannelserne i de enkelte byer og opsætte forslag til forbedringer. Med baggrund i de tre møder, afholdes et sidste møde med uddannelsesinstitutionerne i Herning, i efteråret 2022.

Dagsordenen for møderne var:

Præsentation af lokale resultater, hvordan er situationen i dag og registrede ønsker til ændringer,

De enkelte uddannelsesinstitutioner, visualisering af forhold mellem ringetider og bustider, antal elever, der selv kører, ferieplaner vs. busplaner mv.



Løsningssøgning, Bustider og ringetider, kan sammenhængen forbedres? Hvad er den optimale tid, morgen og eftermiddag (fx hvad er gangafstanden fra bus-stop til fjerneste undervisningslokale)?

Kan venteforhold forbedres ved længere ventetid fx med aktiv ventetid,

Information om busdrift, kan vi være mere proaktive: afgangstavler på stedet, information om kørsel på uddannelsesmesser, ved tilmelding, ved info om første skoledag, info på hjemmeside, intra?

Hvad kan skolen, Midttrafik, Kommunen, Regionen?

Næste skridt

Der har været lokale forslag til løsninger, og Midttrafik har til køreplansskiftet 2022 fremsendt særlig information til flere uddannelsesinstitutioner. Fem uddannelsesinstitutioner har modtaget særlige tekster og bannere til intranettet og info. skærme, flyers, roll-up og plakater.

Generelt er der opstået et godt samarbejde med uddannelsesinstitutionerne, der i høj grad har stillet deres intranet til rådighed, og i Viborg ønskede institutionerne at afholde et ekstra møde i efteråret 2022, hvor ringetider og ferieperioder forsøges koordineret mere end de er i dag.

Image og miljøkampagne i juni 2022

Tiltagene for at styrke transport-tilbuddene for de unge skal gerne føre til, at flere vælger bilen fra og aktivt vælger den kollektive trafik til. For at synliggøre ændringerne og understøtte at flere vælger at køre kollektivt er der gennemført forskellige tiltag i sommeren 2022:

- ved køreplansskiftet blev indsat 36 nye CO₂ frie busser i området, hvor miljø- og klimaargumentet for at tage bussen formidles
- de nye busser indrettes efter forslag fra ungepænelet og får en højere komfort
- ændringer i køreplanerne efter møder med uddannelsesinstitutionerne er gennemført. Dermed er køreplanerne endnu mere planlagt til ungdomsuddannelserne
- ny informationsmateriale er udsendt til fem uddannelsesinstitutioner.

**NU PASSER FLERE BUSSE
BEDRE TIL 1. OG 2. TIME**
Tjek tiderne på Rejseplanen

Busser til Skive Gymnasium

Stoppestedet på Egerisevej ved Gymnasiet

36	fra Skive og Trafikterminalen
41	fra Durup - Bysted - Gløngere - Lyby
72	fra Vinderup - Sevel - Mogenstrup - Estvad - Rønbjerg
410/411	fra Virksund - Hald - Lund - Ørslevkloster - Ørum - Højstev
420	fra Fur - Sælde - Lindum - Breum
443	fra Hørn - Bølling - Krøjbjerg - Rødding - Spøttrup - Lihme - Lem - Vejby - Rømsing - Kærgårdsboholm - Hvijsbjerg
444	fra Hjørk - Hørre - Oddense

Stoppestedet på Søndre Boulevard

13	fra Haderup - Hagebro - Urdsted - Flj
----	---------------------------------------

Stoppestedet på Egerisevej ved Skive College

40	fra Gløngere - Durup - Tøndering - Røstev - Lyby - Delbyved
740	fra Spærker - Stoholm - Kjeldbjerg - Tastum

midttrafik

8 Betjening af Regionshospitalet i Gødstrup

I høringsvaret fra de otte kommuner til Midttrafiks trafikplan 2019-2022 var der et ønske om betjening af det kommende Regionshospital i Gødstrup.

Opgaven for betjeningen af hospitalet tog udgangspunkt i to forhold:

- med baggrund i data fra hospitalet på det nuværende antal ansatte og deres bopæl, det forventede antal dagspatienter og indlagte, anslået antal besøgende samt baseret på den hidtidige geografiske fordeling, blev kundepotentialet analyseret
- den anden del var paletten af mulige transporttilbud. Herning Kommune tilbyder ikke Flextur, hvorfor flere kommuner ønskede en model for flextur til/fra hospitalet, der vil ændre egen betalingen fra 14 kr. pr. km. til en lavere egenbetaling for kunderne. Andre transporttilbud er tog, bybus og regionale/lokale busruter.

Resultatet er, at hospitalet i dag betjenes således:

- togstationen betjenes af toget med to afgang i timen mod hhv. Holstebro og Herning
- regional busrute 15 mellem Ringkøbing – Videbæk – Herning kører via hospitalet på fem ture i hver retning på hverdage (køreplan 2022/23)
- lokal busrute 150, Herning – Vildbjerg – Ørnholm betjener hospitalet 16 gange i hver retning på hverdage, 5 gange på lørdage og 6 gange på søndage (køreplan 2022/23)
- det har ikke været muligt at ændre egenbetalingen for Flextur. Der er fremsat forslag om harmonisering af Flextur, der kan ændre denne situation. Afklaring heraf forventes at ske senest marts 2023.

I et forsøg på at forbedre betjeningen fra vest med rute 15/124 har arbejdsgruppen, i samarbejde med hospitalet, udarbejdet det omtalte forsøg med elcykler mellem Snejbjerg og hospitalet. (afsnit 5.2)

Det er aftalt, at Midttrafik og hospitalet i samarbejde skal forsøge at forbedre informationen om muligheder for transport med kollektiv trafik, både for patienter, besøgende og ansatte.

9 Resultater og næste skridt

Kommissoriet fra 2020 har været grundlaget for trafikplanen og nu, ca. 2½ år efter, er emnerne i kommissoriet gennemført. Resultaterne af arbejdet er præsenteret i det foregående og der opsummeres her samlet i en kort form.

Køreplanlægning

- målet i Midttrafiks trafikplan om at oprette et hovednet med et minimums serviceniveau er gennemført for de regionale ruter i området
- formål og opgaver for alle regionale ruter er drøftet mellem regionen, respektive kommuner og Midttrafik
- alle strækninger er analyseret for at sikre den bedste opgavefordeling mellem regionale, lokale og skoleruter
- på regionale strækninger med parallelle ruter (alm. ruter og X-busruter) er ruterne sammenlagt i samme køreplan, hvilket dermed forenkler betjeningen,
- der er lavet kommunale trafikplaner for Holstebro og Viborg kommuner til brug i forbindelse med deres kommende udbud
- Struer Kommune har indført et serviceniveau, der tager udgangspunkt i antallet af indbyggere.

Derudover er der opbygget et skema til inspiration for kommunerne, såfremt de ønsker at opsætte servicemål for den lokale betjening, og en analyse, der viser mulighederne og konsekvenser ved at fastlægge et serviceniveau ud fra antal indbyggere pr. kommune.

Udvikling af mobilitetstilbud

- der er udarbejdet en mobilitetshåndbog til brug i kommunerne i forbindelse med mobilitetsprojekter
- lavet en eksempelsamling med 50 gennemførte mobilitetsprojekter, der sammen med mobilitetshåndbogen udgør et samlet arbejdsredskab for kommunerne
- udarbejdet to færdige forsøgsprojekter med delecycler til betjening af hhv. hospitalet i Gødstrup og AU Foulum, der kan iværksættes, når der er økonomisk og politisk opbakning
- udarbejdet forslag til et projekt med en samkørselsapp for alle otte kommuner, der pt. er i høring blandt de otte kommuner og Region Midtjylland.

Grøn omstilling:

- ved planlægningen af de regionale ruter og trafikplanerne i Viborg og Holstebro er der opnået synergieffekter ved en mere klar arbejdsfordeling og fokus på parallelle kørsler
- brugen af Flexbus er anvendt, hvor kørsel med traditionel buskørsel har været økonomisk irrationel
- der er udarbejdet forslag til indførelse af en samkørselsapp, der kan øge samkørsel.

Udvikling af tiltag for unge:

- gennemført en undersøgelse blandt unge om deres syn på og brug af kollektiv trafik med ca. 2.900 svar og 31 dybdeinterviews, der har givet stor viden om de unge
- øget komforten i 36 nye elbusser med nye sæder, borde, wifi, usb Stik, AC, hattehylder og atmosphere belysning
- input til det landsdækkende arbejde med at ændre Ungdomskortet
- forslag om gratis Plustur med Ungdomskort
- forsøg med særlig information om kollektiv trafik på ungdomsuddannelsesinstitutionerne.

Gødstrup:

- gennemført betjening af hospitalet med busser
- lavet forslag om tilbud med elcykler mellem Snejbjerg og hospitalet
- aftalt samarbejde om information til ansatte, patienter og besøgende.

Flextrafik:

Ønsket om at harmonisere regler og takster i Flextrafikken er lagt til harmoniseringen af Flextrafikken. Dog er der:

- udarbejdet fælles hørings svar til forslaget om harmoniseringen
- udarbejdet beregninger og model for ændret finansiering af Flextur til/fra hospitalet i Gødstrup.

Næste skridt:

Arbejdet i trafikplanprojektet har været organiseret i tre grupper; en arbejdsgruppe, en styregruppe og en politisk følgegruppe.

Med denne afslutningsrapport over trafikplanarbejdet vil Arbejdsgruppen gå "i dvale". Gruppen vil stadig prioritere det løbende tætte samarbejde der er opbygget og har også konkrete opgaver – bl.a. med at opdatere status på servicemål og sikre en opdatering af eksempelsamlingen til mobilitetshåndbogen. Arbejdsgruppen har gennem arbejdet fået etableret et tættere samarbejde på tværs mellem kommunerne, Region Midtjylland og Midttrafik. Dette ses som en stor styrke som vil kunne udnyttes til bedre planlægning i det daglige og som kan aktiveres ved større udfordringer der måtte opstå på sigt.

Den nedsatte styregruppe vil XXXXXXX

Den nedsatte politiske følgegruppe vil XXXXXX