

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
19. oktober 2017	1-30-75-1-26-16	Per Elbæk	Pel@midttrafik.dk	21 47 86 76

Referat fra 2. Styreguppemøde for MT Trafikplan

**Mødetids-
punkt** 29. maj 2017 kl. 14.00 – 15.30

Sted Midttrafik, Søren Nymarksvej, 8270 Højbjerg, Konferencelokalet

**Mødedel-
tagere** Niels Aalund, Horsens kommune
Susanne Krawack, Aarhus kommune
Eva Kanstrup, Herning kommune
Jonna Holm Pedersen, KKR, Midtjylland
Peter Hermansen, Region Midtjylland
Kim Koefod, Region Midtjylland
Jens Erik Sørensen, Midttrafik
Ole Sørensen, Midttrafik
Per Elbæk, Midttrafik (ref.)

Afbud Jann Hansen, Silkeborg kommune
Lasse Sigen Jakobsen, Viborg kommune
Jørgen Jensen, Struer kommune

**Dagsor-
den** Mødet blev afholdt med flg. dagsorden:

1. Godkendelse af referat fra mødet den 14. marts 2017
2. Principper for det objektive hovednet
3. Forslag til hovednet samt 1 udkast til økonomi
4. De næste trin i udviklingen af trafikplanen
5. Næste møde i styregruppen
6. Orientering om brutto katalog fra Regionen

1. Godkendelse af referat fra mødet den 14. marts 2017

Referatet blev godkendt

2. Principper for det objektive hovednet

Per Elbæk gennemgik de principper, der er lagt til grund for tegningen af hovednettet.

Objektiviteten tænkes som et net udarbejdet efter, at alle byer med mere end 2.000 indbyggere skal have en hovednets forbindelse til den by, der er byens primære rejsedestination. Der tages udgangspunkt i data fra Transportvaneundersøgelsen, suppleret med data fra Danmarks statistik.

En hovednets forbindelse vil som minimum tilbyde borgerne times drifts på hverdage i dagtimerne og 2 timers drift aften og weekend.

Hvis 2 byer har en togforbindelse, indsættes der ikke en bus hovednets forbindelse, da toget kan betjene strækningen.

Eva Kanstrup ville sikre sig at byer, mellem 2 hovednets destinationer også bliver betjent. Ole Sørensen forklarede at tanken er, at hvor der er bus forbindelse vil bussen betjene byer på strækningen, men borgere i byer, som ligger udenfor den direkte strækning, skal måske fremover skal bevæge sig ud til bussen, i det ønsket er at hovednets forbindelserne er hurtige.

Per Elbæk supplerede med at Midttrafik's bestyrelse netop har besluttet, at tilbyde

et forbedret tilbud om rutebaseret teletaxa. Den rutebaserede teletaxa, som benævnes teletaxa, skal sikre borgerne i yderområderne et tilbud, så de kan komme til en række kollektive trafik knudepunkter. Forbedringerne består i; at kørslen fremgår som en almindelig busforbindelse i køreplanen, men den skal bestilles, at kørslen fremgår af rejseplanen, at ventetider mv. minimeres og at betalingen fremover kan ske via Midttrafiks betalingsapp., med mulighed for omstigning. Derudover kan teletaxa tilbuddet erstatte ture på busruter, hvor der forventes få kunder, men hvor der ønskes at tilbyde en betjening fx for at opretholde en minibusbetjening eller fast afgangskoncept. Eva Kanstrup ser det nye teletaxa tilbud som et godt supplement til flextur og muligheder for borgere i de tyndt befolkede områder.

Susanne Krawack og Peter Hermansen gjorde opmærksomt på, at forslaget er et hovednet og det vil blive suppleret med en række "øvrige ruter" og "uddannelsesruter".

Susanne Krawack spurgte til definitionen af byer.

Ole Sørensen orienterede om, at det er Danmarks statistiks definition af sammenhængende byområder som var brugt.

Arbejdsgruppen havde drøftet hvorvidt og hvornår en togforbindelse mellem byer, der er primære rejsemål, kan accepteres som en hovedstrækningsforbindelse. Hvornår er køretidsforskellen mellem tog og bus acceptabel og må der være skift mellem tog, for at opnå en forbindelse?

Der var enighed om at togeffekten er positiv, men at et skifte er negativ for oplevelsen. Der var i gruppen dog ikke enighed om hvornår, der skal vælges tog og hvornår der skal vælges bus som forbindelses transport. Kim Koefod mente godt, at en skiftetid på op til 38 minutter, på et skifte i Skjern mellem Ringkøbing og Herning er acceptabel og at ressourcerne kan anvendes bedre hvor der er et større potentiale. Eva Kanstrup var uenig i, at tog med skift og væsentlig højere rejsetid, som eksempelvis Ringkøbing – Herning er acceptabel. Jens Erik Sørensen fandt også at togskifte ikke bør være en option i hovednettet, hvis der er lang ventetid og togturen tager længere tid end en tur med bussen.

Det er et politisk spørgsmål om, der skal afsættes flest midler til transport hvor der er flest borgere, eller andre forhold fx at sikre kollektiv trafik i yderområderne. Gruppen kunne derfor ikke komme nærmere punktet.

Der er i oplægget taget udgangspunkt i de primære rejsemål for byer større end 2.000 indbyggere. De sekundære rejsemål fra disse byer er også analyseret og der er her rejsestrømme, der kan være væsentligt større end nogle af de primære rejsestrømme fra andre byer. Da der har været et ønske om at begrænse hovednettet, af hensyn til regionens økonomi, indgår de sekundære rejsestrømme på nuværende tidspunkt ikke i forslaget til hovednet. Det betyder ikke, at betjeningen af de store sekundære rejsestrømme ikke kan være på hovednetsstandard.

3. Forslag til hovednet samt 1. udkast til økonomi.

Susanne Krawack fandt at et hovednet, der er fuld af huller, er en forket fremlæggelse. Alle strækninger bør tegnes igennem mellem de større byer og ikke stoppe midt på strækningen i en mindre by. Per Elbæk forklarede, at det også er tanken fx tænkes at der vil være kørsel mellem Brædstrup og Them, således der bliver en forbindelse mellem Horsens og Silkeborg, men denne del af strækningen vil ikke være betjent så meget som en hovednets strækning kræver. I det endelige net, hvor "Øvrige ruter" fremgår, vil der således være en forbindelse hele vejen. Det opfordres til, at alle nuværende strækninger også fremover indtegnes på hovednets kortet, således alle kan se de samlede tanker, fx i opdelt farvekombination for hovedstrækninger og øvrige strækninger.

Der ønskes også en anden benævnelse end egnscenterbyer, da dette kan opfattes forskelligt i kommunerne.

Niels Aalund opfordrede til, at set i lyset af Regionens nuværende sparerunde, skal hovednettet være minimal, således der er økonomi til "øvrige ruter" og de strækninger Regionerne ikke ønsker at betjene fremover. Oprettelsen af et hovednet bør

ikke betyde, at der skal flyttes midler til nettet fra øvrige strækninger. Kim Koefod var enig i, at hovednettet ikke bør være et forkromet net i den nuværende situation.

4. De næste trin i udviklingen af trafikplanen

Der er aftalt møder i Midttrafiks bestyrelse, Kontaktudvalget, KKR og styregruppen. Disse fastholdes. Peter Hermansen gjorde opmærksomt på, at tidsplanen angiver at bestyrelsen på næste møde skal godkende forslag til hovednettet. Dette er ikke korrekt, bestyrelsen skal orienteres om udviklingen i Trafikplanen og herunder hovednettet, hvilket rettes.

5. Næste møde i styregruppen

Næste møde er aftalt til november. Jonna Holm Pedersen og Per Elbæk finder en dato.

Niels Aalund orienterede om at han har fået nyt arbejde og derfor ikke deltager i de kommende møder.

6. Orientering om brutto katalog fra Regionen.

Regionen skal bruge 28 mio. kr. mindre på den kollektive trafik og i den forbindelse har Midttrafik udarbejdet et brutto katalog over mulige besparelser. Kataloget tænkes brugt i forbindelse med de møder Bent Hansen har indbudt kommunerne til.

Processen forventes at være afsluttet i september 2017, hvorefter udviklingen af Trafikplanens "øvrige ruter" kan iværksættes.

Det aftaltes at Regionen udsender brutto kataloget til kommunerne efter de har set forslagene igennem.