

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
4. juli 2017	1-30-75-1-26-16	Per Elbæk	<a href="mailto:pel@midttrafik.dk">pel@midttrafik.dk</a>	21 47 86 76

## Referat 5. møde i Arbejdsgruppen, Trafikplan 18

<b>Mødetids- punkt</b>	28. juni 2017 kl. 09.30 – 13.00
<b>Sted</b>	Midttrafik, Søren Nymarksvej, Højbjerg
<b>Mødedel- tagere</b>	Anette Thesbjerg, Ringkøbing – Skjern kommune Annette Vognbjerg, Holstebro kommune Arne Gynther, Syddjurs kommune Niels Mikkelsen, Horsens kommune Rigmor Korsgaard, Aarhus kommune Per Holm, Region Midt Peter Hermansen, Region Midt Ole Sørensen, Midttrafik Per Elbæk, Midttrafik

**Afbud** Anne Bach, Midttrafik

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

1. Godkendelse af referat fra sidste møde
2. Orientering fra møde i Styregruppen
3. Fremlæggelse af det objektive hovednet
4. Materiale til møde i KKR
5. Næste møde

### 1. Godkendelse af referat fra sidste møde

Ingen bemærkninger

### 2. Orientering fra sidste møde i styregruppen

Ole Sørensen og Per Elbæk orienterede fra mødet.

Referatet er sendt til deltagerne så hovedpunkterne blev fremhævet.

Styregruppen var enig i principperne for et objektivt hovednet.

Togstrækninger indgår som en del af hovednettet og styregruppen har med baggrund i de økonomiske udfordringer foreslået, at på strækninger, hvor der er mulighed for at benytte tog, også med et skifte, skal der ikke foreslås etableret en busbetjent hovednetsrute. Dog er ventetiden i Skjern for togkørsel mellem Ringkøbing og Herning så lang, at der foreslås en busbetjent hovedstrækning mellem Ringkøbing og Herning. Den tidligere foreslåede busbetjente strækning mellem Viborg og Randers udgår, da toget, trods et skifte, er hurtigere end en bus mellem byerne.

Styregruppen lagde vægt på at præsentationen af hovednettet er vigtigt og at det fremlagte kort viste et net fuldt af huller. Ved præsentationen skal der vises et sammenhængende net. Midttrafik har derfor forsøgt at lave en anden præsentation, der er vedlagt materialet til dette møde.

### 3. Fremlæggelse af det objektive hovednet

Annette Vognbjerg fandt, at det objektive net skal indeholde strækningen Holste-

bro – Lemvig og ikke Lemvig – Struer som vist på kortet. Hun fandt at vi skal være tro mod kriterierne for objektiviteten.

Der var enighed om at kortet ændres og ligeledes økonomi beregningerne i næste fremlæggelse.

Det aftaltes endvidere at alle strækninger bør have et realitets tjek, hvor de fremkomne strækninger udsættes for erfaringer, viden og andet input overfor frekvens kravet, herunder en vurdering af potentialet ved en myldretidsudvidelse.

Realitets tjekket skal også omfatte en vurdering af andre strækninger, ikke bare om der er for megen kørsel som krævet i et hovednet men også om der er strækninger som kan "bære" et hovednets frekvenskrav. Her tænkes primært på de "døde" ender i kortet men også fx Silkeborg – Randers.

Af strækninger som skal tjekkes udover hovednettet fandt gruppen:

Silkeborg - Randers er ikke med, men skal strækningen med fordi det er 2 nabo byer?

Auning er en "død" ende som måske kan føres til Randers således at Ryomgård – Auning – Assentoft kommer med uden frekvenskrav m.h.p. at lukke nettet.

Hammel er en "død" ende, skal den evt. med sammen med en Randers – Silkeborg strækning.

Brædstrup og Them er "døde" ender, men kan de hænge sammen med en rute, eventuel ændring af rute 110 over Them i stedet for rute 215 til Nr. Snede

Tjørring er en "død" ende, skal den vurderes mod Horsens?

Niels Mikkelsen savnede Grenaa - Ebeltoft i det objektive net, men der er ingen byer, som har dem som primær pendler destination og derfor er de ikke med.

Han savnede også Horsens - Odder men her er der ej heller byer, der har Odder som primær pendler destination. Odder – Horsens kan dog medtages uden frekvenskrav m.h.p. at lukke nettet.

Niels Mikkelsen fandt at det er svært at vurdere de enkelte strækninger, her ville det være bedre at kollegaer fra de øvrige kommuner kom med deres bemærkninger.

Niels Mikkelsen var særligt interesseret i finansieringen af strækninger som fremover vil køre indenfor en kommune fx Horsens – Hovedgaard eller Horsens - Brædstrup. Peter Hermansen kunne ikke svare klart på, hvorvidt en hovedstrækning, som kører internt i en kommune vil være fuldt ud finansieret af Regionen. Dette vil bl.a. afhænge af hvorvidt strækningen indgår i en anden strækning, men hvor hele strækningen ikke får en hovednets frekvens. Der var enighed om at arbejdsgruppens første opgave er, at fremlægge forslag til et hovednet, og det må forsøges at vente med finansieringen til senere, ikke mindst med baggrund i den proces med besparelser Regionen kører pt.

Layout og strækninger på kortet blev også drøftet.

Her blev der aftalt en række ændringer:

- Bybusser skal ikke med på kortet, da det er hovednettet som skal have opmærksomheden
- Byer samles, således at der fx er én by som omfatter hele Aarhus kommune (Aarhus) eller Svejlbæk indgår i Silkeborg. Alle byer gennemgås
- Byer udenfor Regionen skal ikke med hvis det ikke har relevans dvs hvis de ikke betjenes
- Ruten til Aarhus Ø slettes
- Strækningen Lemvig – Struer slettes
- Strækningen Lemvig – Holstebro indsættes
- Samsø skal være mørke grå som Sydtrafik og NT
- Fur og Thyholm hører med til Region Midt
- Togstrækningerne vises mere som togstrækninger, forskellen til bus skal være lidt større

- Søer fjernes, da de forstyrrer billedet
- Øvrige regionale ruter farves hvide
- Ovenstående strækninger der lukker nettet farves med en mere lyseblå farve
- Strækninger som fx kun betjenes på én tur skal ikke med. De viste ruter / strækninger skal være entydige og klare – vis hovedforløbet.

Derudover ønskes at der laves et kort, eller en beregning som viser hvor stor en del af borgerne, som bliver betjent af hovednettet. I lighed med det kort som er lavet for Djursland Trafikplanen. Her er det vigtigt at byområder ses under et.

Omkring økonomi tabellerne blev følgende ændringer aftalt:

- Metode 1 beregningerne slettes
- Der laves en kort forklaring til tabellerne
- Lemvig – Struer beregningen erstattes af en Lemvig - Holstebro strækning
- Myldretidstabellen skal ikke indeholde beregning for en 50 % selvfinansiering, da det er dyre ture at indsætte (ekstra busser med få køreplantimer)
- Myldretidstabellen suppleres med pendlertal fra Danmarks statistik for strækninger for at vise potentialet.

Det aftaltes at både hovednettet og det udvidede hovednet med myldretids kørsel skal med i forelæggelse. Trafikplanen er også en retningspil for hvad der kan ske i Trafikplanperioden.

Det blev drøftet hvornår hovednettet kan være i drift. Per Elbæk fandt at Trafikplanen er et udtryk for hvilken retning Midttrafik vil arbejde i perioden. Det ville være optimalt at hovednettet blev præsenteret og indført umiddelbart i starten af Trafikplanperioden og et mål kunne være det udvidede myldretids hovednet.

Ole Sørensen påpegede, at med de forventede besparelser fra Regionen, vil det være vanskeligt at nå tidsmæssigt og måske vil besparelserne betyde at myldretids hovednettet bliver svært at forsvare.

Peter Hermansen orienterede om, at de strækninger som de har i tankerne, stort set ikke er sammenfaldende med hovednets strækningerne.

Der blev drøftet en del omkring Regionens besparelser, hvilket er en proces ved siden af Trafikplanen. Drøftelserne medtages således ikke i dette referat.

Det aftaltes at Midttrafik i perioden frem til den 13. juli arbejder på de aftalte ændringer og vurderinger.

Materialet fremsendes til gruppen til bemærkninger løbende.

Deadline for endeligt materiale er den 10. august til Regionen.

#### **4. Materiale til KKR**

De aftalte ændringer fremsendes løbende til gruppen til bemærkninger.

Materialet til KKR vil være det tilrettede materiale (kort og økonomi oversigt) samt en beskrivelse af hovednettets principper og øvrige ruter.

#### **5. Næste møde**

Næste mødes aftaltes til den 13. september kl. 09.30 – 13.00.

Til orientering afholdes der inden da følgende møder omkring Trafikplanen:

25. august: Regionale Kontaktudvalg

01. september: KKR