

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
10. november 2017	1-00-3-10	Martin Kramer	mkm@midttrafik.dk	87 40 83 35

## Referat fra Faglig Forum 7. november 2017

**Mødetids-  
punkt** Tirsdag den 7. november 2017, kl. 09.30 – 12.30

**Sted** Scandic, Silkeborg

**Mødedel-  
tagere** Medlemmer af Fagligt Forum

**Afbud** Jørgen Kristensen, Favrskov  
Annette Vognbjerg, Holstebro  
Ellen B Fjendsbo, Ikast – Brande  
Pia Andersen, Lemvig  
Nana Andersen, Randers  
Helene Helstrup, Ringkøbing – Skjern  
Per Holm, Regionen  
Peter Hermansen, Regionen

### Dagsorden

#### 1. **Siden sidst, herunder Økonomi (Jens Erik Sørensen)**

[\(link til præsentationen\)](#)

Jens Erik Sørensen orienterede om at ændringer på bybusnettet i Aarhus er skubbet fra 26. november til 17. december med baggrund i Letbane udsættelsen. Ydermere forsætter erstatningskørslen på Odder- og Grenåbanen indtil letbanens åbning.

Regnskabet for 2017 forventes at balancere i forhold til budgettet. Der gøres opmærksom på en stigning i omkostningsindeks på ca. 11 mio. kr. og en merindtægt i bustrafikken på 14 mio. kr.

Budget 2018 er i store træk en forlængelse af regnskab 2017.

#### 2. **Status Takst Vest (Jens Erik Sørensen)**

[\(link til præsentationen\)](#)

Jens Erik Sørensen gennemgik takst vest som iværksættes marts 2018 og baggrunden for takst ændringerne. Der er et ønske om at skabe sammenhæng mellem billettaksterne, eet takstområde og gøre det mere gennemsigtigt.

I slides vises de prismæssige konsekvenser for kunderne og Jens Erik Sørensen pointerede at kommunikationen til kunderne om disse ændringer bliver en stor udfordring.

Thorkild Vestergaard blev forsikret om at Viborg billetten bibeholdes.

Anette Johansen spurgte ind til om Pap-periodekortet forsvinder, da de bruger dem til deres handicappede borgere, som ikke kan håndtere de elektroniske alternativer. Jens Erik Sørensen anerkender denne service forringelse, som bliver behandlet i Midttrafiks bestyrelse, sammen med andre uhensigtsmæssigheder i takst vest.

Rigmor Korsgaard ønskede at Midttrafik i højere grad burde opfordre kunder til at benytte Rejsekortet fremfor at promovere billet app'en så meget. Rejsekortet er betalt og giver bedre og brugbare data til rejseanalyser.

Jens Erik Sørensen fandt at Midttrafik fokuserer både på rejsekortet og på App –

Ligesom eksempelvis DSB.

Informationen om Takst vest påbegyndes allerede umiddelbart efter kommunalvalget. For nogle bliver det billigere, men for andre bliver taksten højere. Det er besluttet at informationen skal være fakta baseret med saglig information og ikke et salgsstunt, fx ændres prisberegneren således den fra december viser såvel den nuværende takst som den kommende takst.

### **3. Strategiplanen Midttrafik 2017 - 2020 (Jens Erik Sørsensen)**

[\(Link til præsentationen\)](#)

Jens Erik Sørsensen gennemgik punkterne i Midttrafiks strategiplan 2017-2020. Den bygger på et udefra- og ind princip, hvor krav/forventninger fra samfund, kunder, bestillere og leverandører til Midttrafik, er afgørende og grundlag for ledelsen af virksomheden. Der er stort fokus på effektivitet og digitalisering. Målet er forsat tilfredse kunder, tilfredse bestillere, dygtige leverandører og en kompetent organisation. Dette skal opnås gennem en række fokuspunkter; et særligt fokus på de unge, en mere individuel kommunikation, langt mere selvbetjening og mere brugerinddragelse. Stabil drift, langt mere offensiv rådgivning og oprettelse af et projektsekretariat er andre elementer.

Rigmor Korsgaard udtrykte bekymring for at oprettelsen af et projektsekretariat skal ske inden for de nuværende rammer. Hun håber at kvaliteten kan opretholdes på kerneområderne, da hun oplever at Midttrafik i dag er presset.

Jens Erik Sørsensen svarede at økonomien for det nye Sekretariat er kendt og den afholdes indenfor allerede høstede besparelser. Det betyder også at Midttrafik fortsat vil bede kommunerne om at bidrage i forbindelse med større projekter, som hidtil og i lighed med andre trafikelskaber. Sekretariatet bemannes med 5 personer med opstart primo 2018.

### **4. Emner fra kommunernes ERFA-gruppe**

*Rabatruter på Rejseplanen:*

Der er et ønske fra kommunerne om at rabatruter kommer på Rejseplanen. Per Elbæk orienterede om at det nye planlægningsprogram INIT fortsat ikke er helt oppe at køre og inden da, kan en inddragelse af rabatruter ikke ske. Det vil først blive aktuelt til efteråret 2018, hvor Midttrafik kører 100 % på INIT systemet. Det er i øvrigt usikkert hvorvidt INIT kan håndtere flere brugere, hvilket er essentielt, da data sikkerheden yderst vigtig. Jens Erik Sørsensen tilføjede at kommunerne skal nøje vurdere værdien mellem at rabatruterne er på Rejseplanen og sikkerheden for at ændringer, som rabatruterne er kendetegnet ved, vedligeholdes på Rejseplanen.

*Vejledning ved Stoppesteder:*

Kommunerne efterspørger ideer og ønsker til stoppesteder og der opfordres til dialog omkring opbygningen af Knudepunkter. Per Elbæk udtrykte glæde over at flere kommuner arbejder med forbedringer af stoppestederne og at det bliver et vigtigt parameter i forbindelse med de kommende knudepunkter. Midttrafik arbejder på at udvikle Stoppestedvejledningen, til at omhandle mere end hvorvidt der skal være en skraldespand, til også at handle om fx tilgængelighed.

*Adgang til data hos Midttrafik:*

Per Elbæk orienterede om at Midttrafik har mulighed for at dele alle de data der produceres internt, men at der er kontraktforhold, der gør at det ikke altid vil være muligt at dele data, der er købt hos eksterne samarbejdspartnere.

Didde Egestad spurgte ind til hvilke data Midttrafik har? Ofte bruges data i forbindelse med projekter og her benyttes de data som findes eller som i andre tilfælde må fremskaffes. Oftest benyttes data fra Transportvane undersøgelsen og Pendlerstatistik fra Danmarks statistik. Vi har også kunde tællingerne fra de automatiske tællinger i busserne og her arbejdes der kraftigt på at få data gjort mere tilgængelige. Hvis der ønskes data er kommunerne velkomne til at spørge om Midttrafik har

data og hvorledes de kan anvendes.

**5. Regionens økonomiske udfordringer i den regionale kollektive trafik.  
(Henning Salling)**  
[\(link til præsentationen\)](#)

Henning Salling orienterede om at udfordringerne med besparelsen på 36 mio. kr. ikke er forsvundet og at der arbejdes videre med at finde disse besparelser. Regionen vil skabe sammenhæng med andre mobilitetsløsninger og her nævnes Flexbus og Flextur.

Henning Salling orienterede om at Styregruppen for Trafikplanen, har vedtaget et tillæg til kommissoriet for arbejdet med trafikplanen, der indebærer en lang række analyser. Arbejdet med analyserne skal forelægges Styregruppen den 4. december hvorefter næste skridt skal aftales. Henning Salling medgav at det kan blive vanskeligt at nå at udarbejde forslag til besparelserne, således de er klar til budgetforhandlingernes start i april 2018 og det er uvist hvorledes det kommende regionsråd vil håndtere økonomien for regionens kollektive trafik. Han tænker ikke at processen i sommeren 2017 gentages men ønsker mere et samarbejde om at finde de bedste løsninger, med samarbejdet på Djursland som foregangsbillede.

De sidste slids gav en del diskussion om validiteten og baggrundsdata, som Henning Salling ikke havde.

Peter Lundtofte spurgte til en sammenligning på økonomien med de andre regioner. Hvis de 36 mio. kr. ikke findes, hvordan ser procentfordelingen så ud og opfordrede til at den hidtidige "salami" metode ikke anvendes? Hertil svares at det vil give en stigning fra 53 – 58 % af Regional udviklings budget.

Thorkild Vestergaard opfordrede til samarbejde om intelligente løsninger.

**6. Trafikplanen 2018 (Per Elbæk)**  
[\(Link til præsentationen\)](#)

Per Elbæk orienterede om arbejdet med Trafikplan 2018, de objektive kriterier for hovednettet og om nødvendigheden af at realitetstjekke de forskellige strækninger.

Thorkild Vestergaard mener ikke at toget mellem Viborg og Randers er en reel mulighed pga. ventetiden på Langå Station. Derudover stiller han spørgsmål ved manglende forbindelserne mellem Viborg og Aarhus. Derudover fandt Thorkild Vestergaard at kriterierne for hovednettet kan være forkerte, hvis det viser sig at nettet ikke indeholder væsentlige byer fx mellem Randers og Viborg, samt i den nordlige del af Viborg kommune. Per Elbæk forklarede at kriterierne er objektive og at der sikkert er strækninger som enten ikke skal med eller som mangles og det er derfor der skal laves et realitets tjek, men også at selvom Viborg – Randers strækningen ikke er med på hovednetskortet betyder det ikke, at strækningen ikke skal betjenes – men betjeningen ikke bliver med times drift. Ligeledes er der endnu ikke tænkt på hvorledes de strækninger, der ikke indgår i hovednettet skal betjenes fremover. Dette vil i høj grad afhænge af regionens besparelser.

Lars Oksbjerg tilføjede at man ikke kan regne med at det er muligt at flytte folk fra bussen til toget. Derfor er det nævnte realitets tjek vigtigt.

Peter Lundtofte spurgte til betjeningen af områder, som ikke er bycentre fx Skejby sygehus som er et stort rejsemål. Arbejdet med hovednettet har til nu været koncentreret om at enes om et objektivi udgangspunkt hvilket har resulteret i det viste kort. Detaljer om strækningerne er, ikke bearbejdet hvorfor strækningerne er vist som lige linjer, men spørgsmålet er relevant og skal besvares i det kommende arbejde – der jo skal ske i samarbejde med de berørte kommuner. Per Elbæk fortalte at den endelige fastlæggelse skal ske i dialog omkring de specifikke ruter. Følg med i hvad der sker i styregruppen og arbejdsgruppen på Midttrafik's hjemmeside [her](#)

## 7. Mobilitet (Per Elbæk, Grupper)

[\(link til udsendt oplæg\)](#)

[\(link til præsentationen\)](#)

### Tilbagemeldingerne fra Grupperne:

#### *Gruppe 1:*

Gomore er lavet til private, det er svært at flytte kunder over i korte ture til knudepunkter til omstigning. Gruppen ser gerne at Midttrafik afventer og ser hvad kunderne efterspørger og markedet udvikler.

#### *Gruppe 2:*

DSR er meget interessant. Der skal fokuseres på DSR og åbne snitflader, så andre kan få adgang til data i deres app. En prioriteringsliste kunne være:

1: DSR

2: Flextur

3: Flexbus

4: MAAS

Alle delene er afhængige af knudepunkter, som er vigtige for den kommende kollektive trafik.

#### *Gruppe 3:*

Skolebus på rejseplanen og flere stoppesteder. Derudover er det nødvendigt med et stort kendskab til de forskellige miljøer i kommunerne. Der ønskes også bedre og mere gennemskuelige lige data omkring brug og brugere.

#### *Gruppe 4:*

Første prioritet skal være en sammentænkning af løsninger med hovednettet.

MAAS er spændende og gruppen mener at Midttrafik skal følge med i hvad der sker på dette område.

#### *Gruppe 5:*

Første prioritet skal være opbygningen af Knudepunkter, de skal tænkes som en del af trafikplanen. Her efterspørgeres også et mulighedskatalog for knudepunkterne. Løsninger som efterfølgende kan håndteres lokalt.

Samkørsel er vanskelig og kan med fordel aftales lokalt. Mange mangler tillid og tryghed i de tilgængelige samkørsels ordninger.

Per Elbæk takkede for input og konkluderede at de tanker Midttrafik arbejder med, er i god tråd med tilbagemeldingerne. Det bemærkedes også at mobilitet forventes at komme mere på dagsordenen i de kommende år, ikke mindst på baggrund af respons fra Repræsentantskabet, der fik præsentationen på mødet fredag den 3. november.