

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

Revideret referat fra 4. Styreguppemøde for MT Trafikplan

Ændringer er tilføjet med kursiv skrift

**Mødetids-
punkt** 04.december 2017 kl. 14.00 – 16.00

Sted Midttrafik, Søren Nymarksvej, 8270 Højbjerg, Konferencelokalet

**Mødedel-
tagere** Peter Sinding Poulsen, Horsens kommune
Susanne Krawack, Aarhus kommune
Eva Kanstrup, Herning kommune
Jann Hansen, Silkeborg kommune
Jørgen Jensen, Struer kommune
Jonna Holm Pedersen, KKR, Midtjylland
Peter Hermansen, Region Midtjylland
Kim Kofod, Region Midtjylland
Henning Salling, Region Midtjylland
Jens Erik Sørensen, Midttrafik
Ole Sørensen, Midttrafik
Per Elbæk, Midttrafik (ref.)

Afbud Lasse Sigen Jakobsen, Viborg kommune
Lotta Sandsgaard, Norddjurs kommune

**Dagsor-
den** Mødet blev afholdt med flg. dagsorden:
1. Godkendelse af referat fra mødet den 25. oktober 2017
2. Drøftelse af udkast til analyser i forbindelse med tillæg til kommissorium for Midttrafiks trafikplan 2018 - 2021
3. Drøftelse af proces for det videre arbejde
4. Evt. herunder næste møde i Styregruppen

1. Godkendelse af referat fra mødet den 25. oktober 2017

Referatet blev godkendt

2. Drøftelse af udkast til analyser i forbindelse med tillæg til kommissorium for Midttrafiks trafikplan 2018 – 2021.

Kim Kofod påpegede, at Regionen fortsat har et budget, der er lavere end et uændret kørselsomfang vil kræve og derfor fortsat skal spare ca. 35 mio. kr. Regionen ønsker at finde de nødvendige besparelser i et samarbejde med kommunerne og med Djursland projektet som skabelon. Det er vigtigt, at der ikke kører tomme busser, og derfor bør der være en forskel i serviceniveauet, på de forskellige strækninger. Som udgangspunkt er de udpegede strækninger i forslag til et hovednet fornuftigt, men kravet til en minimums betjening på alle strækninger, kræver en øget økonomi og bør tilpasses, således at der ikke skal spares yderligere på de øvrige ruter. Hovednettet bør derfor være omkostningsneutralt.

Kommunerne v. Peter Sinding Poulsen understregede, at spørgsmålet om regionens økonomiske ramme til kollektiv trafik ikke er et anliggende for trafikstyregruppen, da det er et rent politisk spørgsmål, som må klares i andet regi.

Susanne Krawack ønsker tilføjet " At det udpegede hovednet skal være et ret minimalt net, og at der derudover køres regionale busser, hvor der er mange mennesker der skal flyttes (mange passagerer i busserne) og desuden et særligt hensyn til de uddannelsessøgende.

Jeg er derfor lidt bekymret hvis scenarierne for et hovednet ligger på et niveau, der svarer til den samlede regionale bevilling til bustrafik. Jeg mener der må være et "frirum" i budgettet til at etablere bustrafik, er opfylder de uddannelsessøgendes behov og som imødekommer efterspørgsel efter bustrafik. Og det er jo lidt vigtigt for arbejdsgruppens opdrag.

Eva Kanstrup spurgte til hvorvidt Djursland projektet kan overføres til andre områder, fx gennem indførelse af Flexbus.

Jens Erik Sørensen forklarede, at det faglige skøn er, at regionen kan spare ca. 12 mio. kr. i projektet og kommunerne skal bidrage med ekstra udgifter på 8 mio. kr., således der opstår en samlet besparelse på 4 mio.kr.

Økonomien kan dog ikke direkte overføres til resten af Midttrafik, da antallet af regionale timer pr. indbygger i udgangspunktet, jf. analysenotatet, er meget høj. Det har været muligt, fordi letbanen giver øget betjening. Besparelsen ved Flexbus opnås hvor der er få kunder ved at der er ture eller strækninger, der ikke bliver kørt.

Figur 6 i notatet, over regionale køreplantimer pr. indbygger, indeholder ikke økonomien fra de aftaler, der blev indgået i 2011. Disse er vedlagt som bilag til notatet. I opgørelsen indgår heller ikke timer for letbanen og Lemvig banen.

Eva Kanstrup efterlyste et rutekort over de regionale ruter for hele regionen. Det aftaltes at notatet vedlægges et kort over regionale ruter.

Analysenotatet blev herefter godkendt.

3. Drøftelse af proces for det videre arbejde med tillægget

Det aftaltes at analysenotatet fremlægges på møde i kommunaldirektør netværket den 2. februar 2018. Ole Sørensen inviteres med til mødet til fremlæggelse.

Kim Kofod foreslog at 1. oplæg til principper og et regionalt rutenet fremlægges på møde i kontaktudvalget i april 2018.

Jann Hansen påpegede, at det er meget sent i forhold til at de kommunale ruter efterfølgende skal tilrettelægges, dvs. fra april til maj af hensyn til budgetlægningen.

Jens Erik Sørensen var enig i, at det bliver vanskeligt at nå, men måske kunne nogle aftaler nås.

Kim Kofod pointerede, at Regionsformanden netop i sommeren 2017 havde været rundt ved kommunerne for at lave aftaler, således det ville være muligt for kommunerne at tilrettelægge deres kørsel efterfølgende og spurgte til, hvornår processen så skal starte?

Ole Sørensen forklarede, at hvis Djursland projektet skulle gennemføres efter planen til 1. januar 2019, så skulle forslaget sendes i høring nu. Dog er høringen læn-

gere end normalt, da det er en større sammenhængende omlægning, hvor det nye rutenet sendes i høring før der udarbejdes endelige forslag til køreplaner. Kontraktmæssigt skal busselskaberne have endelige køreplaner 3 måneder før køreplanstart. Alle var enige om, at det kommende rutenet skal i høring, og derfor skal høringen med i tidsplanlægningen.

Regionen har bedt om at nedenstående tilføjes referatet:

Forud for mødet var der på regionens foranledning fremsendt et oplæg til drøftelse af det videre arbejde. Oplægget indeholder regionens administrative forslag til principper for et regionalt rutenet, samt forslag til analyser.

Kim Kofod forklarede, at regionen vil køre busser på ruter over kommunegrænser, i tidsrum hvor der er passagerer at køre med, og at der i oplægget er taget udgangspunkt i lovens bemærkninger. Regionen har fokus på betjene større pendlingsstrømme, så folk kan komme til arbejde og uddannelse.

På baggrund af regionens oplæg blev der stillet spørgsmål til, om regionen dermed ikke kan tilslutte sig det tidligere forslag til et hovednet, der i sin grundtanke dækker byer ned til 2000 indbyggere.

I den efterfølgende drøftelse blev det præciseret, at regionen i udgangspunktet kan tilslutte sig den geografiske udbredelse af hovednettet.

Regionen er dog samtidig opmærksom på, at en meget stor del af hovednettet forventes at skulle finansieres af regionen.

Set over en flerårig periode kan Regionens i udgangspunktet garantere at ville finansiere busture på hovednettet i tidsrum med mange arbejds- og uddannelsesrejsende. Det vil sige morgen og eftermiddage på hverdage.

Derimod skal den regionale trafik på andre tidspunkter, herunder formiddag, aften og weekender frit kunne tilpasses efter det faktiske behov og indenfor regionens økonomiske ramme.

Regionen orienterede om at ville igangsætte et analysearbejde, der kan belyse de foreslåede principper. Trafikstyregruppen havde ingen bemærkninger hertil.

Der var enighed om at bede arbejdsgruppen udarbejde 3 scenarier for et hovednet, der kan holde i hele trafikplanperioden og derfor som minimum et scenarie, som er omkostningsneutral, hvor frekvensen eller evt. flexbusture er midler til en mindre omkostning. De aftalte objektive principper skal der være respekt om.

Det er vigtigt, at der ikke kører tomme busser, hvorfor det ønskes, at passagertællingerne i høj grad, bruges til at definere afgangene på strækningerne.

Udover 3 scenarier for et hovednet ønsker styregruppen også forslag til uddannelsesruterne, så der skabes så meget overblik som muligt.

Peter Sinding pointerede, at det er styregruppens arbejde at fremstille forskellige scenarier, der kan indgå i de politiske drøftelser.

Jann Hansen spurgte til muligheden for at erstatte de store busser med mindre busser på de tynde ture. Ole Sørensen forklarede, at det umiddelbart kan synes som en god ide, men at det i praksis er meget omkostningstungt, fx skal der være dobbelt så mange busser, og der skal bruges en del tomkørselstid til garageanlæg på at skifte busserne rundt. I praksis er der normalt ikke en økonomisk gevinst herved.

Jens Erik Sørensen supplerede med, at hvis man får mindre busser med ind i et udbud, som f.eks. Herning, kan der være en økonomisk fordel. Her kører der mindre busser aften og weekend.

Peter Sinding fandt, at sådanne forklaringer er vigtige at få bragt frem.

Eva Kanstrup fandt, at Regionens formulering om, at alle Regions finansierede strækninger skal krydse en kommunegrænse fremover, vil betyde, at en kommunes geografi vil være afgørende for regionale finansierede strækninger. Dette vil særligt være ugunstigt for kommuner med stor geografi. Der er fx 2 uddannelsesruter i Herning kommune, som med den baggrund, så må overgå til Herning kommune. Ole Sørensen orienterede om, at der udover de 2 ruter i Herning ikke er hele regionale ruter, der ikke kører over en kommunegrænse.

Det aftaltes, at der afholdes møde i arbejdsgruppen i december måned, hvor der udarbejdes senarier og drøftes uddannelsesruter.

4. Evt. herunder næste møde i styregruppen

Næste møde aftales til medio januar måned, så det er muligt at fremsende materiale til mødet den 2. februar 2018. Jonna Holm og Per Elbæk finder en dato.

Kim Kofod ønsker, at styregruppen i løbet af foråret drøfter, hvorledes ændringerne i nettet skal kommunikeres.

Eva Kanstrup spurgte om Midttrafik sender et samlet svar på høringen af Statens trafikplan, der netop er udsendt til alle kommuner.

Det aftaltes, at arbejdsgruppen på december mødet udarbejder forslag til hørings svar til Statens trafikplan for de emner, der dækker hele Midttrafik. Forslaget sendes til kommunaldirektørerne samt styregruppen inden jul.