

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
11 januar 2018	1-30-75-1-26-16	Per Elbæk	pel@midttrafik.dk	21 47 86 76

Referat 7. møde i Arbejdsgruppen, Trafikplan 18

**Mødetids-
punkt** 20. december 2017 kl. 12.00 – 14.30

Sted Midttrafik, Søren Nymarksvej, Højbjerg

**Mødedel-
tagere** Anette Thesbjerg, Ringkøbing – Skjern kommune
Annette Vognbjerg, Holstebro kommune
Klaus Dannemare, Syddjurs kommune
Niels Mikkelsen, Horsens kommune
Rigmor Korsgaard, Aarhus kommune
Per Holm, Region Midt
Peter Hermansen, Region Midt
Claus Meldgaard, Region Midt
Hanne Marie Sørensen, Region Midt
Ole Sørensen, Midttrafik
Poul Masud, Midttrafik
Henrik Vestergaard, Cowi
Per Elbæk, Midttrafik

Afbud Anne Bach, Midttrafik
Arne Gynther, Syddjurs kommune

**Dagsor-
den** Mødet blev afholdt med flg. dagsorden:
1. Godkendelse af referat fra sidste møde
2. Opdatering siden sidste møde
3. Gennemgang af materialet
4. Forslag til fælles respons på Statens Trafikplan
5. Næste møde

1. Godkendelse af referatet fra sidste møde

Der var ingen bemærkninger.

2. Opdatering siden sidste møde.

Ole gennemgik kort den hidtidige proces og arbejdet med etablering af et hovednet og orienterede om, at Styregruppen har bedt arbejdsgruppen at udarbejde forslag til strækninger, man kan blive enige om. Regionen nævnte indledningsvis, at regionens ramme til kollektiv trafik er midlertidig overskredet med mere end 35 mio. kr. i budget 2018. Den midlertidige udvidelse på 35 mio. kr. i budget 2018 er en konsekvens af at de varslede besparelser for budget 2018, efter pres fra bl.a. kommunerne blev udskudt i august 2017. Rammen er ikke udvidet i budgetoverslaget for 2019.

På mødet fremlagde Ole Sørensen forslag til nærmere definitioner af begreber i den objektive tilgang til et net.

- Der skal være en hovednetsforbindelse mellem egnscenterbyer, hvis de ikke er dækket af togforbindelser. Egncenterbyer defineres som byer, hvor der mindst er to byer med mere end 2.000 indbyggere, hvor pendlingen primært er orienteret mod egnscenterbyen.

I Region Midtjylland er Aarhus, Randers, Silkeborg, Horsens, Viborg, Herning, Holstebro egnscenterbyer.

- Alle byer med mere end 2.000 indbyggere skal have hovednetsforbindelse til det egnscenter borgernes pendling primært er orienteret mod (Regionen finansierer, når der er tale om mellemkommunal trafik). Tog indgår i hovednettet.

Der mangler fortsat en afklaring af strækninger over regionsgrænserne, der skal afklares i samarbejde med de andre trafikskaber.

Ole Sørensen fremlagde også forslag til et objektivi udpeget strækingsnet som ikke har samme krav til frekvens som et hovednet, men er strækninger, der bør betjenes i et vist omfang.

Det objektive argument er:

- Regional betjening mellem bycentre i hver sin kommune, hvor der ikke er togforbindelse. Nuværende regionale ruter mellem byer med mere end 5.000 indbyggere i hver sin nabokommune opretholdes som udgangspunkt.

Det udsendte materiale omkring Regionens forslag til principper for det fremtidige net blev kommenteret og drøftet.

Omkring kortet for det fremtidige hovednet, ønskede Rigmor Korsgaard, at kortet skal være tro mod det objektive syn og derfor skal en del strækninger omkring Aarhus også på kortet, da der er mange byer med mere end 2.000 indbyggere, fx Solbjerg. Det aftaltes at kortet tilføjes et udsnit omkring Aarhus, hvor disse strækninger tegnes.

Regionen påpegede, at en fastfrysning af frekvensen på hovednettet på højt niveau, i givet fald vil reducere mulighederne for tilpasning af omkostningsniveauet til de resterende ruter. Regionen forklarede, at regionen ikke vil forpligte sig til at båndlægge (og evt. udvide) dele af kørslen så længe der ikke fundet løsning på rammeoverskridelsen på mere end 35 mio. kr.

Regionen er ikke uenig i det objektive syn og er i store træk enige i, at de deraf udledte strækninger skal køres, men er Regionen ønsker, med baggrund i økonomien, ikke at båndlægge omkostninger til det fremkomne hovednet, som er tanken i et hovednet.

Henrik Vestergaard orienterede om, at der er foretaget beregninger som viser, at økonomien i hovednettet vil båndlægge omkring 45 mio. kr. svarende til ca. 25 % af Regionens budget til busdriften.

Ole Sørensen tilføjede at ekstra omkostningerne for at tilbyde minimumsfrekvens på strækningerne er ca. 2 mio. kr. og han forventer, at disse ekstra omkostninger kan findes på strækningerne fx gennem analyse af dobbeltkørsel (X-bus og alm. rutebusser) eller en mindre omkostningstung udvidelse i form af Flexbus fremfor fast rutekørsel.

Regionen påpegede, at en fastfrysning af frekvensen på hovednettet på højt niveau, i givet fald vil reducere mulighederne for tilpasning af omkostningsniveauet til de resterende ruter.

Regionen forklarede, at regionen ikke vil forpligte sig til at båndlægge (og evt. udvide) dele af kørslen, så længe der ikke fundet løsning på rammeoverskridelsen på mere end 35 mio. kr.

Frekvensen i nettet blev drøftet, hvor Annette Vognbjerg fandt at det er vigtigere at fastholde de viste strækninger i hovednettet, fremfor en ensartet frekvens på alle strækninger, hvilket Rigmor Korsgaard var uenig i.

Peter Hermansen uddybede med, at Regionen finder at enkelte strækninger måske får for høj en frekvens i forhold til det grundlag strækningen betjener. Nogle strækninger er primært pendler strækninger og derfor vanskeligt at tilbyde mini-

mumsfrekvensen på. Derfor er deres udgangspunkt at garantere en minimumsfrekvens i myldretiden og så udvide på nogle strækninger.

Niels Mikkelsen fandt at vi tidligere var enige om, at vente med økonomien men det er det som kommer op nu. Han ønsker at fastholde det foreslåede hovednet.

Poul Masud fandt det vanskeligt at forstå at Regionen ikke vil tilslutte sig frekvensen i hovednettet når omkostningen betyder, at Regionen "kun" båndlægger 25 % af de samlede omkostninger.

Konklusionen på mange indlæg er, at man er enige om det objektive grundlag og i stor udstrækning Ole Sørensens forslag et andet net af strækninger, baseret på det præsenterede objektive grundlag, og at det er frekvensen på strækningerne som er uenighedspunktet.

Midttrafik har tidligere fremsendt forslag til et realitets tjek på hovednettet.

Det aftaltes at der afholdes minimøde mellem Regionen og Midttrafik først i det nye år om den videre proces.

3. Gennemgang af materialet

Materialet blev gennemgået under forrige punkt

4. Forslag til fælles respons på Statens Trafikplan

Siden fremsendelse af materialet er høringsfristen udsat til mandag den 26. februar 2018. Forlængelsen af høringen betyder, at Midttrafik's bestyrelse vil behandle forslaget på møde i februar 2018.

Styregruppen ønskede på sit sidste møde, at arbejdsgruppen skal lave et udkast til fælles høringssvar og sende dette til kommunal direktørerne.

Forud for mødet var udsendt oversigt over forhold i forslaget til Trafikplanen, som berører Midttrafik's område.

Det aftaltes at Midttrafik fremsender forslag til fælles respons på nedenstående emner fra Statens Trafikplan:

- Med isoleringen af kørslen på Vejle – Herning strækningen opnås uafhængighed af forsinkelser på det øvrige net, hvilket er positivt. Ved forsinkelser vil det imidlertid betyde at personer, der skal videre fra Vejle mod Herning skal vente til næste tog og da strækningen får timesdrift, giver det ventetid på op til 60 minutter. I planen indsættes 4 daglige direkte fjern-togsforbindelser i begge retninger, men disse forsvinder i 2027, hvorved togforbindelse til Købehavn altid vil være med skifte i Vejle. Det betyder samtidigt at vente tid i Vejle vil forekomme oftere. Midttrafik skal derfor foreslå at strækningen Vejle – Herning får ½- times betjening fra 2027 til imødekomme af ventetid i Vejle eller en fortsættelse af de direkte forbindelser.
- I Trafikplanen er de direkte fjern-togsforbindelser mellem Viborg og København ikke nævnt, og det fremgår ikke tydeligt om de opretholdes. Midttrafik vurderer, at der vil være et kundeønske om opretholdelse af direkte forbindelser.
- I Togfondens fase 2 er foreslået elektrificering af strækningen Vejle – Struer. Dette betyder at der fortsat / igen kan køre direkte fjern-tog fra Struer til København hvilket anbefales.
- I 2022 planlægges direkte forbindelse Aarhus – Herning – Gødstrup – Holstebro. I Trafikplanen foreslås ½ - times drift på strækningen Holstebro – Struer udført af tog fra hhv. Vejle og Skjern. Det foreslås alternativt at toget fra strækningen Aarhus – Herning – Gødstrup - Holstebro fortsætter til Struer og toget fra Skjern i stedet stopper i Holstebro. Midttrafik vurderer,

at der er et større passagerpotentiale i denne løsning

- Forslag om regionale hastigheds opgraderinger i Togfondens fase 2 ønskes fastholdt og fremskyndet. Der er tale om store forbedringer af rejsetiderne i Midt- og Vestjylland, som vil gøre togrejser betydeligt mere attraktive.
- Det nævnes i forslaget til Trafikplanen, at de foreløbige resultater indikerer, at der ikke er grundlag for at etablere nye stationer i Laurbjerg og Stilling. Midttrafik noterer sig, at der er indgået politisk aftale om at afsætte 12 mio. kr. til opførelsen af et trinbræt i hhv. Laurbjerg og Stilling, hvilket Midttrafik støtter.
- I forundersøgelserne for en ny strækning mellem Aarhus – Galten - Silkeborg er der undersøgt hhv. enkelt og dobbeltsporet varianter. Midttrafik skal opfordre til at der foretages en undersøgelse af en 3. variant hvor der etableres dobbeltspor Aarhus – Galten m.h.p. udvidet betjening af forstæderne til Aarhus og enkeltspor mellem Galten – Silkeborg.
- Der er foretaget undersøgelser/vurderinger i forbindelse med etablering af en shunt ved Langå på Aarhus – Viborg strækningen m.h.p. at reducere rejsetiden mellem Viborg og Aarhus. Undersøgelserne er ikke medtaget i Trafikplanen. Midttrafik vurderer, at nedsættelse af rejsetiden mellem Viborg/Bjerringbro og Aarhus har et betydeligt passagerpotentiale og foreslår, at der arbejdes videre med projektforslaget.
- Grenaabanen forvaltes fortsat af Banedanmark og bør derfor fremgå af Trafikplanen. Midttrafik er derfor uforstående over for, at Grenaabanen ikke indgår i bl.a. trafikplanens afsnit om kapacitet på banen. Den inderste del af Grenaabanen har et stort udviklingspotentiale og høj kapacitetsudnyttelse. Grenaabanen bør også fremover indgå i statslige planer for udbygning af statens banestrækninger.
- Midttrafik er enig i styrelsens vurdering af, at timedrift i dagtimerne på hverdage også i yderområderne bør være et minimumsniveau for togbetjeningen.

Midttrafik vil udarbejde en nærmere beskrivelse af ovenstående punkter.

5. Næste skridt

Det aftales at næste møde i arbejdsgruppen afholdes snarest efter mødet i Styregruppen den 19. januar 2018, således den 25. januar 2018 kl. 9.30.