

| Dato            | Journalnr       | Sagsbehandler | e-mail   | Telefon     |
|-----------------|-----------------|---------------|--|-------------|
| 1. februar 2018 | 1-30-75-1-26-16 | Per Elbæk     | <a href="mailto:Pel@midttrafik.dk">Pel@midttrafik.dk</a> | 21 47 86 76 |

## Referat fra 5. Styreguppemøde for MT Trafikplan

|                            |  |
|----------------------------|--|
| <b>Mødetids-<br/>punkt</b> | 19. januar 2018 kl. 10.30 – 12.30  |
| <b>Sted</b>                | Midttrafik, Søren Nymarksvej, 8270 Højbjerg, Konferencelokalet   |
| <b>Mødedel-<br/>tagere</b> | Peter Sinding Poulsen, Horsens kommune<br>Eva Kanstrup, Herning kommune<br>Lotta Sandsgaard, Norddjurs kommune<br>Rigmor Korsgaard, Aarhus kommune (for Susanne Krawack)<br>Jonna Holm Pedersen, KKR, Midtjylland<br>Peter Hermansen, Region Midtjylland<br>Henning Salling, Region Midtjylland<br>Jens Erik Sørensen, Midttrafik<br>Ole Sørensen, Midttrafik<br>Per Elbæk, Midttrafik (ref.)  |
| <b>Afbud</b>               | Susanne Krawack, Aarhus kommune<br>Lasse Sigen Jakobsen, Viborg kommune<br>Jann Hansen, Silkeborg kommune<br>Jacob Bisgaard, Struer kommune<br>Kim Kofod, Region Midtjylland   |
| <b>Dagsor-<br/>den</b>     | Mødet blev afholdt med flg. dagsorden: <ol style="list-style-type: none"><li>0. Godkendelse af referat fra mødet den 4. december 2017</li><li>1. <b>Orientering fra mødet i arbejdsgruppen den 20. december 2017, ref. vedlagt</b><p>På mødet blev bl.a. aftalt, at der afholdes minimøde mellem Regionen og Midttrafik.</p><p>På dette minimøde blev det aftalt at "fryse" diskussionen om minimumsfrekvens på hovednettet og i stedet arbejde på at opnå så stor enighed som muligt mellem kommunerne og Region Midtjylland om hvilke opgaver, der skal prioriteres i det regionale rutenet</p></li><li>2. <b>Oplæg til klassificering og prioritering i det regionale rutenet</b><p>Oplæg eftersendes onsdag den 17.1, i den form det har på dette tidspunkt. Efter aftale med Regionen på ovennævnte møde udarbejder Midttrafik et bud på prioriteringerne i det regionale net, som kan danne udgangspunkt for en tilpasning af det regionale busnet og en justering af fordelingen af opgaverne mellem regionen og kommunerne og hermed et udgangspunkt for Midttrafikts videre planlægning af det samlede trafiknet i samarbejde med bestillerne.</p></li><li>3. <b>Oplæg til den kommende proces.</b><p>Oplæg eftersendes onsdag den 17.1</p></li></ol> |

#### **4. Evt.**

herunder fx fastlæggelse af næste møde i Styregruppen

#### **0. Godkendelse af referat fra mødet den 04. december 2017**

Referatet blev godkendt

#### **1. Orientering fra mødet i arbejdsgruppen den 20. december 2017.**

Orienteringen gled naturligt ind i næste punkt.

#### **2. Oplæg til klassificering og prioritering i det regionale rutenet.**

Peter Sinding gentog at ønsket fra sidste møde, om end det er vanskeligt, er det vigtigt at finde de strækninger man kan blive enige om er regionale.

Ole Sørensen gennemgik det fremsendte materiale og forklarede, at man i arbejdet har valgt at "indefryse" diskussionen om frekvens, da dette er et vanskeligt punkt set i sammenhæng med Regionens budget udfordringer.

Oplægget er opdelt i 4 principper for det kommende regionale hovednet.

Princip 1 + 2:

De første 2 principper minder om de tidligere forslag til et hovednet og den regionale del koster ca. 45 mio. kr. netto som de kører i dag. Hvis strækningerne skal have en minimums frekvens som togene har, vil omkostningen øges med ca. 5 mio. kr.

Eva Kanstrup ønskede et overblik over konsekvensen af at sætte by størrelsen til 2.000 indbyggere. Hvad ligger lige under, fx hvis grænsen var 1.500 indbyggere. Det aftaltes at der udarbejdes kort hvor byer ned til 1.000 indbyggere også vises.

Det aftaltes at hovednettet skal beskrives som et Midttrafik hovednet i principperne. Den nuværende finansiering kan så fremgå af bilaget.

Eva Kanstrup savnede 2 strækninger i oplægget: Holstebro - Skjern og Herning - Skive. Strækningen Holstebro - Skjern er togbetjent med direkte tog som er lidt hurtigere end bussen og rute 26 kommer i princip 4 "Øvrige nuværende regionale ruter". Skive - Herning er ikke med, da oplægget har været større byer i nabo kommuner og Skive og Herning er ikke nabo kommuner - her kommer Holstebro kommune imellem. Kommunerne ønsker at de 2 strækninger bliver vurderet.

Peter Sinding har manglet et kort som kunne have lettet forberedelsen. Det aftaltes at dette udarbejdes.

Princip 3:

Her savner Styregruppen hvad konsekvensen er ved at ændre antallet af indbyggere til fx 4.000. Det aftaltes at byer med 4.000 - 5.000 indbyggere oplistedes i notatet og kommer på kortet. *(Midttrafik har efterfølgende vurderet at vi i første omgang viser styregruppen konsekvenserne af at reducere til 4.000 indbyggere)*

Princip 4:

Det skal pointeres i notatet, at der her er tale om eksisterende strækninger der er Regions finansierede og som ikke er med i princip 1, 2 eller 3.

Gruppe 1 er i oplægget var tænkt som strækninger hvor 40 % eller flere passagerer, rejser over en kommunegrænse eller strækninger, som har mere end 300 regionalt rejsende. Styregruppen fandt det vanskeligt at fastsætte disse grænser og det blev foreslået at de udarbejdede Excel regneark og en gennemgang sættes i et bilag til notatet.

Eva Kanstrup ønskede at lokalt rejsende, passagerer, der står på og af en rute udenfor de store byer, kom med i betragtningen. Ligeledes ønskede Eva Kanstrup at vide, hvorfor der skal køre en busrute mellem Aarhus og Randers, når der kører tog? Ole Sørensen forklarede at netop denne strækning både har stort rejsemål i

udkanten af Aarhus (Skejby og universitetet) og at stationen i Randers ligger udenfor centrum. Det betyder at rigtig mange rejsende vil skulle foretage flere skift, hvis de valgte toget i stedet for bussen, der netop betjener udkanten af Aarhus og centrum af Randers.

Peter Sindig fandt at arbejdet med strækninger i princip 4 må ske lokalt og kan ikke indgå i dette notat, som strækninger, man kan blive enige om.

Ole Sørensen foreslog at finansieringen af strækningerne i princip 4 fastlægges efter et konkret trafikplanarbejde som det er sket i arbejdet med Trafikplan Djursland. Midttrafik ser en samlet diskussion omkring Viborg, omkring Aarhus / Favrskov / Odder og Skanderborg og omkring Hedensted / Horsens. I Vestjylland er det mere spørgsmålet om strækningerne skal opretholdes som regionalt finansierede, evt. som uddannelsesruter.

Ole Sørensen eksemplificerede et scenarie for hvorledes kommuner og Regionen i samarbejde kan arbejde med strækningerne. Strækningen mellem Herning og Viborg betjenes i dag af en regions finansieret X-bus rute med få stop og en regions finansieret rute med mange stop og omvejskørsler, der har få passagerer over kommunegrænsen. Dermed betjener den standsende rute mange interne rejser, herunder skoleelever. En fordeling kunne være, at Regionen øger betjeningen på den gennemkørende X-bus rute og kommunerne overtager mere af den kørsel som sker med interne passagerer.

Rigmor Korsgaard tænker at det er på strækninger i princip 4, hvor Regionens besparelser skal findes.

Omkring strækningerne i princip 4 bør diskussionerne tage udgangspunkt i fakta, eksempelvis antallet af uddannelsessøgende til de forskellige byer, og hvor mange heraf der rejser mellemkommunalt.

Der var enighed om, at hvis regionen fastholder at de skal betjene de uddannelsessøgende, på de strækninger hvor der alene udføres kørsel på skoledage, så kan det være en model, at kommunerne tilkøber ture hvis de ønsker en udvidet betjening.

I indledningen til notatet savner Eva Kanstrup noget mere om mål og visioner – en "lækker" indledning om hvad vi vil med et hovednet. Rigmor Korsgaard tilføjede at det er vigtigt at fortælle, at det er et net borgerne kan regne med. Lotta Sandsgaard savnede at det bliver mere tydeligt at der ikke kun er tale om et hovednet men at der også er buskørsel på strækninger herudover og at knudepunktstankegangen også kommer med i indledningen.

Kommunerne var enige om, at de har en forventning om, at hovednettet har et mål om at minimum køre samme frekvens som tog  $1 + \frac{1}{2} + \frac{1}{2}$ . Med disse bemærkninger godkendte styregruppen de 3 principper, og at der laves en bruttoliste over øvrige regionale ruter, som må forventes at være de ruter der primært indgår i de kommende drøftelser om finansiering.

### **3. Oplæg til den kommende proces**

Henning Salling forklarede at det fremsendte oplæg er et forsøg på at vise at tidsmæssigt er man presset.

Peter Sindig fandt at beslutningsprocessen måske nok er realistisk, men svært at se at det kan være implementeret 1. januar 2019. Det kan kommunerne ikke tilslutte sig.

Eva Kanstrup efterlyste en hørings del over for kommunerne fra udvalget.

Peter Sindig bakkede op fordi kommunerne mangler at få tilpasset deres planer til det fremsendte oplæg. Derfor er det vanskeligt at op fylde planen

Rigmor Korsgaard mente at det ikke er muligt at implementere et nyt net til 1. januar 2019.

**4. Evt.**

Det aftaltes at analyse notatet fra sidste møde fremsendes til møde i KD-net den 2. februar sammen med et regionalt rutekort. Til mødet, hvor Jens Erik Sørensen og Ole Sørensen deltager fra Midttrafik, fremsendes tillige et tilrettet oplæg til principper samt tilrettede rutekort med bl.a. byer med 1.000 – 2.000 indbyggere vises. En analyse af uddannelsessøgendes rejsemønstre kan ikke nå at blive udarbejdet til mødet 2. februar.