

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

## Referat fra 1.møde i Arbejdsgruppen, TM18

<b>Mødetids- punkt</b>	Mandag den 30. januar 2017 kl. 13.00
<b>Sted</b>	Midttrafik, Søren Nymarksvej, Aarhus
<b>Mødedel- tagere</b>	Anette Thesbjerg, Ringkøbing – Skjern kommune Annette Vognbjerg, Holstebro kommune Klaus Dannemare, Syddjurs kommune Niels Mikkelsen, Horsens kommune Per Holm, Region Midt Peter Hermansen, Region Midt Susanne Krawack, Aarhus kommune Anne Bach, Midttrafik Ole Sørensen, Midttrafik Per Elbæk, Midttrafik
<b>Afbud</b>	Arne Gynther, Syddjurs kommune (i stedet Klaus Dannemare) Anders Debel, Holstebro kommune (i stedet Annette Vognbjerg)
<b>Dagsor- den</b>	Mødet blev afholdt med flg. dagsorden: <ol style="list-style-type: none"><li>1. Præsentation</li><li>2. Gennemgang af kommissorium</li><li>3. Udvikling af de regionale rutenet i planperioden</li><li>4. Særlig fokus på Aarhus området</li><li>5. Øvrige bybus kommuner</li><li>6. Planer for udvikling af lokale ruter og Flextur, Teletaxa</li><li>7. Tema: Busprioritering og BRT og fremkommelighed i bybuskommuner</li><li>8. Tema: Samarbejde om styrkelse af mobilitet på tværs af transportformer</li><li>9. Arbejdsgruppen opgaver og mødestruktur</li><li>10. Tidsplan</li></ol>

### 1. Præsentation

Alle præsenterede sig selv. Klaus Dannemare som stedfortræder for Arne Gynther og Annette Vognbjerg som stedfortræder for Anders Debel.

### 2. Gennemgang af kommissorium

Ole Sørensen orienterede om status for Statens trafikplan, som bør være baggrund for Midttrafiks Trafikplan. Statens trafikplan er forsinket og forventes tidligst til årsskiftet 2017/2018, men afhænger meget af de politiske forhandlinger om Togfonden, hvis skæbne er uvis.

Uagtet Statens Trafikplan skal Arrivas togstrækninger i udbud, sammen med Vejle – Struer strækningen, til start i 2020. Vi skal sikre os, at vi bliver hørt og komme med input til, hvorledes vi tænker den fremtidige togtrafik i området. Der er bl.a. tale om muligheden for, at de kommende togkontrakter kan indeholde drift i en ny ringrute Aarhus - Herning – Holstebro – Struer – Viborg – Langå - Aarhus.

Der var en del drøftelse af opbygningen af Midttrafiks fremtidige hovednet, og herunder hvorledes finansieringen fremover vil være.

Der var enighed om, at hovednettet skal findes i en balance, der kan holde i Tra-

fikplanens 4 års periode. Trafikplanen skal være ambitiøs, og det foreslåede hovednet er det, arbejdsgruppen anbefaler, men givet den økonomiske situation, som alle bestillere er i, skal Trafikplanen også indeholde et realistisk hovednet, som det er muligt at få opbakning til.

Der er nedsat en trafikstyregruppe som består af:

- Niels Aalund, kom.dir. Horsens
- Eva Kanstrup, dir. Herning
- Jann Hansen, dirk. Silkeborg
- Jørgen Jensen, dir. Struer
- Lasse Sigen Jacobsen, kom.dir. Viborg
- Susanne Krawack, chef, Aarhus
- Plus en direktør fra Norddjurs, der netop har haft et stillingskifte
- Jonna Holm Pedersen, konsulent, KKR
- Når vi mødes med Midttrafik deltager også en afdelingschef fra regionen (her er også et skifte på vej) og Peter Hermansen (specialkonsulent) fra regionen.

### **3. Udvikling af det regionale net i planperioden**

Når forslaget til et hovednet ligger klar, foreslås at det skal undersøges hvor stor en del af borgerne som nettet når, fx indenfor en 2 km. bufferzone. NT har mål om, at hovednettet skal dække 80 % af borgerne indenfor 2 km. radius.

Midttrafik ser tognettet som en del af et hovednet, og som udgangspunkt bør der ikke køre hovednetsruter parallelt med toget. Det aftaltes, at der kan være togs-trækninger, hvor det er fornuftigt at tilbyde parallel kørsel, fx mellem Ringkøbing og Herning, hvor togkørselen er lang, og der er en større by, Videbæk (godt 4.000 indbyggere) som ikke er togbetjent.

I arbejdsgruppen skal rammerne for hovednettet fastlægges. Det aftaltes, at Midttrafik til næste møde fremsender forslag til emner for rammer.

Der blev vist en række eksempler på de fakta, Midttrafik har brugt i forbindelse med udarbejdelsen af det fremtidige hovednet på Djursland. Eksemplerne er ikke med i det fremlagte diassæt, da forslaget om et nyt hovednet endnu ikke er aftalt.

Der blev spurgt til effekten af uddannelsesruterne på Fyn. Er der kommet flere eller er de bare flyttet rundt? Midttrafik har siden fulgt op på dette, og Fynbus svarer, at ændringen har medført en mindre samlet passagerfremgang.

Annette Vognbjerg tilkendegav, at der bør være en anden strategi i vest end i øst i forhold til frekvens, også set i lyset af at Trafikplanens forslag til hovednet skal være realistisk.

Peter Hermansen supplerede med, at Regionen også ønsker at se et nyt net, der er holdbart, og der kan være områder, som ikke kan få samme betjening som i dag og måske områder uden regionsfinansieret betjening.

Den efterfølgende diskussion omkring finansiering resulterede i, at arbejdsgruppen skal udarbejde forslag til et fremtidigt hovednet, naturligvis med skelen til økonomien, men at finansieringen skal drøftes politisk. Det bør overvejes, hvordan og hvornår politikkerne skal inddrages i den finansielle del af Trafikplanen, herunder Trafikstyregruppen.

Det blev overvejet, om Arbejdsgruppen i udarbejdelsen af Trafikplanen, skal arbejde med flere modeller, som det forventes, der kan samles opbakning bag.

### **4. Særlig fokus på Aarhus**

Det foresloges, at skemaer, som viser den kollektive trafiks andel af pendlere til Aarhus fra de større omkring liggende byer, også udarbejdes for de øvrige bybusbyer i Regionen. Susanne Krawack gjorde opmærksom på, at baggrundsdata for

skemaet måske ikke er helt entydige, hvorfor tallene skal vurderes med forsigtighed. Hvis der skal laves skema for de øvrige byer, skal datagrundlaget fastlægges.

## **5. Øvrige bybuskommuner**

Midttrafik har gennem de senere år gennemgået flere bybussystemer og været fortalere for, at der oprettes bybuslinjer med høj frekvens, der betjener de vigtigste destinationer. Midttrafik foreslog, at disse højfrekvente linjer indgår i hovednettet som et stabilt kollektiv trafiktilbud. Der var enighed om, at forslaget gennemgås med de enkelte kommuner i forbindelse med de strategiske bestillermøder.

## **6. Planer for udvikling af lokale ruter og flextur og Teletaxa**

De foreløbige resultater på en analyse af alle flexture på Djursland i september 2016 blev vist. Der er givetvis forskel på flextur-benyttelsen i de enkelte kommuner, dels efter hvilket Flexturs tilbud som tilbydes, og dels efter fx hvorvidt kommunen henviser borgere til Flextur.

De første tanker om forslag til et evt. nyt Flextur-tilbud med udgangspunkt i den zonebaserede Teletaxamodel på Fyn blev også vist. En konsekvensanalyse ved en ændring er endnu ikke udfærdiget.

Niels Mikkelsen spurgte til, hvorvidt en Fynbus-model skal være et supplement eller alternativ til det nuværende Flextur-tilbud. Han og andre i arbejdsgruppen ønskede, at det nuværende tilbud om Flextur opretholdes, dels da tidligere lignende forsøg med tilslutningssteder i Horsens ikke blev brugt, og dels da det nuværende Flextur-tilbud er let at forstå og styre rent økonomisk. Set fra Midttrafik og kunderne vil det være uheldigt med flere varianter af Flextur. Det er Midttrafiks vurdering, at Flextur i dag findes i så mange varianter, at det kan være svært at overskue, hvis en borger skal bevæge sig i flere kommuner, og at det er vanskeligt for Midttrafik at udarbejde en god og let forståelig vejledning.

## **7. Tema: Busprioritering og BRT og fremkommelighed i bybuskommunerne**

Susanne Krawack mente ikke, at BRT nødvendigvis skal indgå i Trafikplanen hvis der ikke er andre bybuskommuner, som påtænker at arbejde med BRT. Midttrafik ser fremkommelighed som et væsentligt element i Trafikplanen og gav enkelte bud på, hvilke analysemuligheder Midttrafik har i dag. Fremkommelighed er væsentlig, både for rettidigheden, rejsetid og dermed også økonomien.

## **8. Tema: Samarbejde om styrkelse af mobilitet på tværs af transportformer.**

Der udvikles i dag meget på mobilitet og herunder sammenhæng mellem de forskellige transportformer. Det betyder, at der i Trafikplanens tidshorisont vil ske ændringer i at få vist mulighederne for at blive transporteret fra sted til sted. Der blev fremvist forskellige udviklingsprogrammer. Den Sammenhængende Rejse, som bliver virkelighed fra 2018, kan medføre en stigende efterspørgsel efter Flextur, men også et supplement til de borgere, som bor længere væk fra det kommende hovednet.

Midttrafik orienterede om, at der er mange muligheder for at "styre" tilbuddet og dermed økonomien helt ned til, at Rejseplanen ikke viser Flextur på kommuneniveau.

Der blev kort vist den Multimodale rejseplanlægger fra NT, kort orientering om MaaS samt oplæg om mulighederne for at bedre kombinations rejser.

## **9. Arbejdsgruppens opgaver og mødestruktur Tidsplan**

Det aftaltes, at den foreslåede tidsplan følges. Dog blev der under mødet flere gange nævnt, om tidsplanen skulle udskydes, dels fordi Statens trafikplan som grundlag er udsendt, og dels fordi Trafikplanen vil skulle godkendes af politikere umiddelbart inden valget i efteråret. Dette skal drøftes nærmere.

Det aftaltes, at Midttrafik til næste møde fremsender forslag til rammer for udarbejdelse af et Hovednet.

Næste møde afholdes 27. februar kl. 9.30- 12.00 hos Midttrafik, Aarhus.