

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
23. april 2017	23. april 201723. april1-30-75-1-26-16 2017	Per Elbæk	pel@midttrafik.dk	21 47 86 76

Referat 3.møde i Arbejdsgruppen, Trafikplan 18

- Mødetids-
punkt** 12. april 2017 kl. 09.30
- Sted** Midttrafik, Søren Nymarksvej, Højbjerg
- Mødedel-
tagere** Anette Thesbjerg, Ringkøbing – Skjern kommune
Annette Vognbjerg, Holstebro kommune
Arne Gynther, Syddjurs kommune
Rigmor Korsgaard, Aarhus kommune
Per Holm, Region Midt
Peter Hermansen, Region Midt
Ole Sørensen, Midttrafik
Per Elbæk, Midttrafik
- Afbud** Niels Mikkelsen, Horsens kommune
Anne Bach, Midttrafik
- Dagsor-
den** Mødet blev afholdt med flg. dagsorden:
1. Godkendelse af referat fra mødet den 27. februar 2017
 2. Strategiske bestillermøder
 3. Møde i styregruppen
 4. Ændret tidsplan
 5. Forslag til ændret objektivt strategisk net
 6. Punkter aftalt på sidste møde
 7. Møde i styregruppen
 8. Næste møde
- 1. Godkendelse af referat fra mødet den 27. februar 2017**
Rigmor Korsgaard har bemærket at:
*Jeg nævnte på mødet, at det ikke er nok at kigge på, hvilke regionale ruter, der skal med i det strategiske net.
En række væsentlige relationer mellem større byer/byområder med langt mere end 2000 indbyggere betjenes alene af bybusser. En del bybuslinjer bør derfor medtages i det strategiske net.*
Der var enighed om at punktet er relevant og tilføjes lokale ruter og hermed referatet fra 2. møde i arbejdsgruppen fra 27. februar 2017.
- 2. Strategiske bestillermøder**
Holstebro kommune har ønsket at definitionen af strækninger, som indgår i det strategiske net også kan omfatte strækninger, der har en lavere frekvens end minimum 1 afgang i timen hverdage og afgang hver anden time aften og weekend. Der kan være strækninger eller områder som de enkelte kommuner gerne vil "sikre" en betjening i Trafikplanperioden, dog med en lavere frekvens.
Der var enighed om at emnet er relevant, men at flere definitioner i den nuværende fase af trafikplanarbejdet, vil gøre processen og overskueligheden vanskeligere. Det aftaltes at der ind til videre arbejdes med at definitionen på ruter i det strategiske net, skal have den omtalte minimums frekvens og at emnet tages op senere i processen.

Generelt modtages oplægget til Trafikplanen og et strategisk godt blandt de 3 kommuner, som er besøgt til nu.

Det kommende udbud af togdriften i Vest blev diskuteret og der var enighed om, at Midttrafik skal på banen og arbejde for en ringrute Aarhus – Herning – Struer – Viborg – såfremt strækningen Holstebro – Herning kommer med. Dette primært af hensyn til betjeningen af Gødstrup. Der skal arbejdes efter at der fortsat også vil være direkte forbindelser fra Struer og videre syd for Herning (Vejle, København) men at det er sekundært.

Der er orienteringsmøde om Statens trafikplan den 24. april 2017, hvor planerne måske kan løftes lidt. Men Statens trafikplan savnes i arbejdet med Midttrafiks trafikplan.

3. Møde i styregruppen

- På mødet i styregruppen blev det anbefalet, at udsætte godkendelsen af den kommende trafikplan til maj/juni 2018 og fremsendt til Midttrafiks bestyrelse. Bestyrelsen har godkendt udsættelsen. Beslutningen er:
”Den kommunale politiske godkendelse af trafikplanen udsættes til 1. kvartal 2018 og godkendelse i Midttrafiks bestyrelse på møde i maj/juni 2018”
- Styregruppen var enig i, at planen med et fast net, som ligger over et behovsstyret net, er en visionær plan og det er meget vigtigt, at opnå opbakning til planen. For at sikre en opbakning foreslår styregruppen, at forslaget til strategiske strækninger er helt objektivt i sit udgangspunkt. Dette strategiske busnet kan der ikke skæres i, men det skal suppleres med bus- og teletaxabetjening, og bygges op således den kollektive trafik styrkes i knudepunkter med gode omstigningsmuligheder og bedre kombinationsrejser. Trafikplanen skal også pege på mobilitet i bredeste forstand. Det aftaltes, at Midttrafik arbejder på at finde en hel objektiv tilgang til det 1. udkast til et strategisk net, således der skabes en faglig enighed om nettet og dermed en tro på, at det er fremtidens net som alle kan bakke op om. Styregruppen foreslog at Midttrafik udarbejder et salgspapir, der politisk kan sælge den gode ide om et strategisk net.

Referatet fra styregruppemødet er udsendt til deltagerne.

Der var tilfredshed med udsættelsen og enighed om, at vi skal forsøge at lave et forslag til et strategisk net, der er ”vandtæt”. Der er møde i KKR sidst i august som er målet for fremlæggelse af et strategisk net.

Annette Vognbjerg foreslog at Midttrafiks Repræsentantskab skal forelægges forslaget inden det sendes videre rundt, for at sikre en politisk opbakning. Næste møde er den 19. maj og igen til november. Det aftaltes at Repræsentantskabet orienteres om udviklingen og status på mødet i maj.

4. Ændret tidsplan

Der var ingen bemærkninger

5. Forslag til ændret objektivt strategisk net.

Flexur og Teletaxa er et tema i Trafikplanen og blev drøftet i forbindelse med Knudepunktstanken og Nordjyllands Trafikselskabs samarbejde med GoMore. Arbejdsgruppen ønsker at arbejde videre med knudepunktstanken og hvorledes borgerne kan blive ledt dertil.

GoMore tænkes ikke at være tilbringer til knudepunkterne, da strækningerne ofte vil være korte og GoMore, som det er i dag, mere ses som tilbud om transport på længere stækninger – så GoMore er mere en frabringer fra Knudepunkterne. Hvorvidt GoMore så vil ”kapre” kunder fra den kollektive trafik eller supplere den kollektive trafiks tilbringer til knudepunkterne skal vurderes inden Midttrafik laver lignende samarbejde.

Annette Vognbjerg fandt at det er svært at være kunde i Flextur og Teletaxa verdenen. Der er mange forskellige regler og muligheder, afhængigt af hvilken strækning kunden ønsker at blive kørt, endda indenfor den samme kommune fx med byzoner.

Fra arbejdsgruppen er der opbakning til at Midttrafik forsøger at forenkle tilbudene så det bliver mere overskueligt, velvidende at det er kommunerne, der selv har efterspurgt varianterne, afhængigt af særlige kommunale forhold.

Ringkøbing – Skjern kommune har defineret deres kollektive trafiktilbud og indarbejdet Flextur heri. Baggrunden for de mange forskellige varianter kan skyldes at de enkelte kommuner ikke har defineret hvorledes Flextur og Teletaxa skal være en del af deres tilbud om kollektiv trafik. Arbejdsgruppen opfordrede Midttrafik til at starte denne diskussion i forbindelse med de strategiske bestillermøder. Det er sikkert at den rutebundne Teletaxa bliver en del af forslag i Trafikplanen.

Det aftaltes at de grundige analyser af Flextur på Djursland fremlægges for arbejdsgruppen på næste møde.

På mødet blev helt friske beregninger, som kan bruges som objektivt grundlag fremlagt.

Konklusionen blev, at Midttrafik skal arbejde videre med de fremlagte tanker, således arbejdsgruppen kan vurdere, de forskellige parametre og "hvor langt" man kan gå. Det er vigtigt at et strategisk net ikke bliver så voldsomt, at der ikke er midler til at oprette "øvrige ruter" og uddannelsesruter.

Udgangspunktet er at egnscentre defineres først. Et egnscenter er en by, som er den primære rejse destination for en by med mere end 2.000 indbyggere. Der skal være en strategisk strækning mellem egnscentrene og de byer, der har egnscentret som primær rejsedestination samt mellem egnscentrene.

Togstrækninger vil som udgangspunkt kunne opfylde kravet om en strategisk forbindelse. Der skal udarbejdes forslag til hvornår dette ikke er tilfældet. Fx kan man rejse fra Herning til Viborg med tog, men det er ikke et tilbud som skal accepteres. Arbejdsgruppen ønsker vist både de primære og sekundære rejsemål for byer med mere end 2.000 indbyggere og med antal rejser.

Arbejdsgruppen ønsker også vist antallet af rejsende på de nuværende strækninger og med toget.

Når det strategiske net er defineret foreslog Peter Hermansen at gruppen efterfølgende definere uddannelsesruterne, og først derefter defineres "øvrige ruter", som kan være en udvidelse af en uddannelsesrute. En uddannelsesrute har som udgangspunkt 1 tilkørsel og 2 hjemkørsler på skoledage.

Materialet som blev fremlagt var baseret på pendler og uddannelsesrejser fra Danmarks statistik. Der er ingen fritids- og ærindeture med.

Midttrafik har også data fra Transportvaneundersøgelsen, hvor disse ture indgår men antallet af respondenter er lavt, hvorfor der kan være en stor usikkerhedsmargin. Det aftaltes at Midttrafik undersøger mulighederne for at vise data fra Transportvaneundersøgelsen med samme udgangspunkt som ovenfor.

6. Punkter aftalt på sidste møde

Forslaget til strategiske strækninger, skal de følge de nuværende ruter eller skal de fx køre direkte og uden omvejskørsel?

Rigmor foreslog en form for matematisk model og Peter foreslog den nuværende strækning for at være på den sikre side i forhold til at beregne køreplantimer og dermed økonomi. Der var forslag om at tilrettelægge strækningerne som uddannelsesruter og dermed omvejskørsel og supplere med X-bus lignende ture i myldre tid.

I praksis bliver det nok afhængigt af den enkelte strækningens sammensætning. Det aftaltes at strækninger som køres i dag med minimumsbetjeningen beregnes efter

den samme frekvens og betjening som i dag og strækninger med frekvens under minimumskravet opgraderes til minimumskravet, uden ekstra myldretidsture.

7. Møde i Styregruppen

Næste møde er den 29.maj hvor forslag til et objektivt strategisk net skal foreliges. Gruppen arbejder efter dette mål.

8. Næste møde.

Det aftales at næste møde afholdes i forlængelse af Fagligt forum i Silkeborg den 11. maj fra kl. 13.00