

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

## Referat 2.møde i Arbejdsgruppen, Trafikplan 18

<b>Mødetidspunkt</b>	27. februar 2017 kl. 09.30
<b>Sted</b>	Midttrafik, Søren Nymarksvej, Højbjerg
<b>Mødedeltagere</b>	Anette Thesbjerg, Ringkøbing – Skjern kommune Annette Vognbjerg, Holstebro kommune Arne Gynther, Syddjurs kommune Niels Mikkelsen, Horsens kommune Rigmor Korsgaard, Aarhus kommune Per Holm, Region Midt Peter Hermansen, Region Midt Anne Bach, Midttrafik Ole Sørensen, Midttrafik Per Elbæk, Midttrafik
<b>Dagsorden</b>	Mødet blev afholdt med flg. dagsorden: 0. Godkendelse af referat fra mødet den 30. januar 2017 1. Tidsplanen 2. Forslag til strategisk net 3. Forslag til de strækninger, der ikke indgår i det strategiske net 4. Møde i styregruppen 5. Næste møde

### 0. Godkendelse af referat fra mødet den 30. januar 2017

Der var ingen bemærkninger til referatet.

Annette Vognbjerg meddelte, at hun fremover deltager i gruppen i stedet for Andres Debel.

Rigmor Korsgaard meddelte, at hun fremover deltager i gruppen i stedet for Susanne Krawack.

### 1. Tidsplanen

*I tidsplanen for Trafikplanen foreslås Trafikplanen fremsendt til politisk behandling i efteråret 2017. Dette er i samme periode som der er valgkamp til kommunale og regionsråd. Det ønskes drøftet hvorvidt dette valg tænkes at få indflydelse på den politiske godkendelsesproces?*

Arbejdsgruppen anbefaler, at tidsplanen for den politiske proces i Trafikplanen udsendes til primo 2018 - efter valget. Argumenterne herfor er dels; Trafikplanen kan betyde større ændringer i det fremtidige kollektive trafiknet, at de som beslutter skal gennemføre, at Statens Trafikplan er endnu ikke udsendt samt at flere kommuner laver kommunale Trafikplaner, der skal kunne passes ind til Midttrafiks Trafikplan.

### 2. Forslag til strategisk net

*Midttrafiks 1. udkast til et strategisk net blev gennemgået på mødet.*

Princippet i Midttrafiks udkast er at det strategiske busnet supplerer togtrafikken og dækker:

- Forbindelser mellem egnscentre, hvor der er væsentlige rejsestrømme som ikke er dækket eller dårligt dækket af togtrafikken – eksempelvis Silkeborg

- Viborg og Holstebro - Viborg
- Forbindelser fra større byområder (mere end 2.000 indbyggere), hvor der er væsentlige rejsestrømme ind til nærliggende egnscenter, som ikke er togbetjent.
- Nettet er som minimum betjent af timedrift hverdage i dagtimerne. Herudover minimum 2 timesdrift svarende til det laveste niveau af togdriften i regionen.
- Nettet er et sammenhængende net, hvor korrespondance til tog og bybus i bybusbyerne prioriteres højt

Der er enighed om, at arbejdsgruppen skal arbejde med principper i fastlæggelsen af nettet. De enkelte strækninger drøftes mellem regionen og kommunerne ud fra arbejdsgruppens forslag til principper.

Med baggrund i lovgivningen skal det strategiske net være et net man grundlæggende er enige om ikke at ændre. Det blev diskuteret hvorvidt det strategiske net skal være defineret ved, at det er et net, man er enige om skal være uændret i perioden eller om det skal defineres ved en minimums betjening.

Der var enighed om, at baggrunden for oprettelse af en strategisk strækning og dermed definitionen, kan være forskellig i forskellige geografiske områder, fx på bybus i Struer og Aarhus eller Djursland med definerede trafikknudepunkter.

Der var enighed om at forslaget til et strategisk net er et godt udgangspunkt, og at Midttrafik i samarbejde med kommuner og region skal give plads til ændringer i nettet, fx hvis en kommune ønsker en strækning indarbejdet som det strategiske net.

Eksempel herpå er strækningen mellem Grenaa og Aarhus, hvor der ikke burde være en strategisk busbetjent strækning, da strækningen er togbetjent. Strækningen er med, efter et forløb mellem Djursland kommunerne og regionen. Der var konkrete bemærkninger, der ses sidst under dette punkt.

Annette Vognbjerg kom med et andet eksempel. Strækningen mellem Holstebro og Karup lufthavn ønsker kommunen at signalere som en stabil og fast betjening. Derfor kunne den også være en strategisk strækning, men den kan slet ikke "bære" timedrift med lufthavnens fly betjening.

Det fremlagte forslag viser at byer med 2.000 eller flere indbyggere vil blive betjent af en strategisk kollektiv trafik tilbud.

Flere medlemmer i gruppen efterlyste nogle strækninger og har vanskeligt ved at forholde sig til det strategiske net, uden se betjeningen på øvrige strækninger. De øvrige strækninger er i udgangspunktet, som de er i dag, men der kan komme ændringer i den proces der skal være om regionens af ruter uden for det strategiske net. Der var enighed om at det er nødvendigt at tegne de øvrige strækninger, men at disse nødvendigvis ikke skal være en del af Trafikplanen.

Arbejdsgruppen efterlyste diskussion om principper for, hvorledes byer langs strækningerne i det strategiske net skal betjenes. Skal bussen køre via alle byer, mister vi de gennemkørende kunder, og modsat hvis ikke, mister vi måske de fra byerne. Det er ikke overvejet om de nuværende strækninger skal rettes ud, men de skal vurderes og vi skal være opmærksomme på at det er en balance. Det aftaltes at arbejdsgruppen på næste møde skal diskutere principper for standsningsmønster.

Arbejdsgruppen fandt økonomien vigtig. Arbejdsgruppen ønskede at Midttrafik udarbejder et overslag over økonomien, således kommunerne kan få en vurdering af, hvilke midler, som er til rådighed til finansiering af Øvrige strækninger og uddannelsesstrækninger, da etablering af et strategisk net med timesdrift kan medføre merudgifter på nogle strækninger. Dette er vigtigt da regionens budget er fastlagt og de nuværende omkostninger skal reduceres med 27 mio. kr.

Det aftaltes at Midttrafik til næste møde udarbejder et økonomi notat for det fremlagte forslag til strategisk net.

De enkelte bemærkninger til forslaget:

- Togstrækninger er en del af det strategiske net og på kortet bør de derfor markeres tydeligere.
- Rute 100 og 200 bør være en del af det strategiske net
- Der mangler en strategisk forbindelse mellem Horsens og Billund set ud fra pendlertal. Arbejdspendling alene vil dog ikke kunne kvalificere til hovednettet

### **3. Forslag til de strækninger, der ikke indgår i det strategiske net**

*Der vedlægges oplæg til proces og indhold. I oplægget behandles kort kollektiv trafik knudepunkter – steder hvor skift mellem kollektiv trafik internt og til / fra individuel er prioriteret og kan ske under trygge forhold. Det ønskes drøftet forslag proces for udpeging af disse steder.*

De fremsendte rutefakta skemaer blev gennemgået.

Det aftaltes at skemaerne skal gennemgås for ensartethed, med mere forklaring på indholdet i cirkeldiagrammerne og strækningsbelastningen, samt baggrund for data, herunder Rejsekort.

Herudover skal der på de enkelte strækninger fremhæves interessante strækninger eller bemærkninger og indsættes information om køreplantimer, omkostninger og indtægter.

Midttrafik vil konsolidere passagertallene, som er fra 2013, med baggrund i tal fra Midttrafiks tælleudstyr i busserne.

De relevante rutefakta skemaer medtages ved de kommende strategiske bestillermøder og bruges som diskussions baggrund for udarbejdelse af forslag til det samlede strækningsnet.

Med baggrund i det økonomiske overslag, kan arbejdsgruppen se hvilke midler regionen har til etablering af "øvrige strækninger" og "uddannelsesstrækninger"

Arbejdsgruppen ønsker på næste møde at drøfte principper for, hvor og hvornår der skal oprettes Øvrige – og uddannelsesstrækninger.

Arne Gynter forklarede at man på Djursland netop har etableret trafikknudepunkter, der som ø'er, skal være vejen videre ud i verden. Knudepunkterne gav mange steder naturligt forslag om at oprette øvrige strækninger.

Det blev drøftet hvorvidt de indgåede aftaler fra 2010 / 2011 om regionale støtte midler til udvalgte ruter, fortsat skal gælde eller indgår i den samlede pulje til det nye net? Dette kunne regionen umiddelbart ikke svare på.

Arbejdsgruppen lagde vægt på at udarbejdelsen af det strategiske net og øvrige – samt uddannelsesstrækninger, skal ske i et godt samarbejde mellem regionen og kommunerne.

### **4. Møde i styregruppen**

Det aftaltes at Midttrafik indstiller følgende til dagsorden til møde i styregruppen:

- Arbejdsgruppen ønsker styregruppen tager stilling til arbejdsgruppens forslag om at den politiske behandling af Trafikplanen udskydes fra efteråret 2017 til primo 2018. Baggrunden herfor er dels at Statens trafikplan endnu ikke er udsendt, og dels en formodning om et politisk ønske om at beslutningstagere også de som skal sikre planens gennemførelse.
- Forslaget til principperne og udkast til et strategisk net diskuteres

- Arbejdsproces for udvikling af det strategiske net samt øvrige ruter og uddannelsesruter diskuteres

## **5. Næste møde**

Næste møde afholdes den 12. april 2017 kl. 09.30 – 12.30.

Fremover foreslås at arbejdsgruppen afholder møde månedligt, dog afhængig af styregruppens og bestyrelsens beslutning om en justering af tidsplan.