

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
21. maj 2013	1-00-2-13	Danni Giørtz-Jørgensen	dgj@midttrafik.dk	87 40 82 04

## Referat fra møde i Repræsentantskabet for Midttrafik

**Mødetids-  
punkt** 17. maj 2013, kl. 9.30-12.00

**Sted** Silkeborg Medborgerhus, Lokale 2, Bindslevs Plads 5, 8600 Silkeborg.

**Mødedel-  
tagere** Arne Lægaard (Holstebro Kommune), Mads Nikolajsen (Norrdjurs Kommune), Finn Stengel Petersen (Herning Kommune), Rabih Azad-Ahmad (Århus Kommune), Ole Flemming Lyse (Hedensted Kommune), Ib Boye Lauritsen (Ikast-Brande Kommune), Jørgen Nørby (Lemvig Kommune), Niels Rosenberg (Odder Kommune), Ole Kamp (Ringkøbing-Skjern Kommune), Ulla Holm (Samsø Kommune), Claus Leick (Skanderborg Kommune), Per Jacobsen (suppleant for Helle V. Lyng, Struer Kommune), Steen Fris (Syddjurs Kommune), bestyrelsesmedlem Bjarne Schmidt Nielsen (Region Midtjylland), bestyrelsesmedlem Torben Nørregaard (Region Midtjylland).

Per Homann Jespersen, lektor i trafikplanlægning og trafikpolitik ved RUC deltog i mødet.

Fra administrationen deltog: direktør Jens Erik Sørensen og Danni Giørtz-Jørgensen (referent).

**Afbud** Hans Bang-Hansen (Horsens Kommune), Anders Bøge (Skive Kommune), Frank Borch-Olsen (Silkeborg Kommune), Charlotte Green (Favrskov Kommune), Helle V. Lyng (Struer Kommune), Kasper Fuhr Christensen (Randers Kommune), Johannes Vesterby (Viborg Kommune).

**Dagsorden** Mødet blev afholdt med flg. dagsorden:  
Åben dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Bestyrelsesformandens beretning for 2012
3. Direktørens orientering om forventninger til det kommende år
4. Temadrøftelse om den kollektive trafik
5. Eventuelt

### 1. Valg af dirigent

Bestyrelsesformanden foreslog næstformand Mads Nikolajsen som dirigent.

*Beslutning:*

- Mads Nikolajsen blev valgt som dirigent.

### 2. Bestyrelsesformandens beretning for 2012

Bestyrelsesformanden aflagde beretning for 2012 med udgangspunkt i den udsendte årsberetning. Han præsenterede Midttrafiks økonomi og aktiviteter ud fra vedlagte dias. Han orienterede om, at Bestyrelsen på det umiddelbart forudgående bestyrelsesmøde havde fået revisionens beretning om det aflagte årsregnskab, og revisionen gav en blank påtegning – Bestyrelsen er yderst tilfreds med, at selskabet få år efter en så stor fusion nu har styr på de krævede procedurer m.m.

Bestyrelsesformanden orienterede desuden om Transportministeriets evaluering af lov om trafikskaber, der også omtales i vedlagte dias.

Den efterfølgende drøftelse af beretningen og evalueringen af lov om trafikskaber omhandlede bl.a.

- Der ligger ikke en plan for, hvornår de forskellige foreslåede ændringer i lov om trafikskaber vil blive besluttet. De konkrete udmøntninger i lovændringer m.m. vil blive omfattet af særskilt høring som ved andre lovændringer.
- Kommunerne kan efter forslaget åbne sine kommunalt drevne skolebusser for andre borgere, hvis ikke kommunen opkræver betaling – kommunerne vil have samme ansvar som i dag i forhold til skolebusserne, men kan vælge at lade trafikskaberne hjælpe med opgaven.
- Samsø Kommune udtrykte interesse i at oprette sit eget trafikskab for hele øen. Midttrafik afgiver høringssvar, hvor man bakker op om, at Samsø Kommune selv skal have lov til at vælge. Hvis Samsø Kommune efterfølgende får brug for faglig support fra Midttrafik, kan der indgås en samarbejdsaftale mod betaling. Odder Kommune opfordrede til, at de regionale ruter til Hou ikke reduceres, hvis Samsø Kommune måtte træde ud af Midttrafik.
- Formandskabet i Midttrafik havde i december 2012 et møde med bestyrelsesformanden og den administrerende direktør for DSB forud for opstart af samdrift på Odderbanen og Grenaabanen. Mødet var startskuddet for et bedre samarbejde mellem Midttrafik og DSB om koordinering mellem bus og tog. Der har været store indkøringsproblemer med DSB's kørsel på Odderbanen, men der er blevet væsentligt færre problemer. Nu skyldes problemerne primært, at der er kommet 10 % flere kunder på Grenaabanen og 6 % flere kunder på Odderbanen, så der mangler kapacitet. Det er svært at skaffe yderligere kapacitet, men det forsøges løbende. Den endelige løsning, findes nok først, når banerne er elektrificeret, og letbanens drift er startet. Staten indsatte ved samdriftsstarten yderligere Desirotog på strækningen, og der er afsat penge til elektrificering.
- Flere kommuner nævnte, at Midttrafik har været gode til at effektivisere den kollektive trafik i samarbejde med kommunerne og vognmændene, så kommunerne får mere kollektiv trafik for pengene. Flextur er blevet en væsentlig del af løsningen i de tyndt befolkede områder. Der skal fortsat ses på, om priserne og reglerne for Flextur skal justeres. Differentierede priser kan imødekomme lokale ønsker, men kan gøre det sværere for kunderne at forstå Flextur og sværere for Midttrafik at administrere ordningen.
- Forslaget om at overføre stoppesteder til Midttrafik kan blive økonomisk problematisk. Nogle kommuner har indgået flerårige aftaler med private leverandører om opsætning og vedligehold. Andre kommuner bruger ikke mange penge på stoppesteder, og vurderer at niveauet er i orden. Nogle kommuner har ikke vedligeholdt stoppesteder godt nok. Kommunerne kan allerede nu frivilligt bede Midttrafik overtage opgaven mod passende betaling – Midttrafik løser opgaven for Hedensted. Der var enighed om, at det er vigtigt, at stoppesteder og andre publikumsfaciliteter er attraktive, da det er medvirkende til kundernes samlede oplevelse af den kollektive trafik. Samsø Kommune nævnte et forslag fra en lokal kunstner til et flot, nyt stoppested.

*Beslutning:*

*Indstillingen blev vedtaget:*

- *beretningen for 2012 tages til efterretning.*

### 3. **Direktørens orientering om forventninger til det kommende år**

- ./.
- Direktøren orienterede om forventninger til det kommende år ud fra vedlagte dias. Der vil være 6 særlige indsatsområder:
- 1) Succesfuld indførelse af rejsekortet
  - 2) Øge kundetilfredsheden
  - 3) Udbygge tele- og flexkursordninger
  - 4) Bedre omdømme
  - 5) Mere miljø for pengene
  - 6) Flere kommunale kørselsopgaver over i trafikskaberne

Den efterfølgende drøftelse handlede bl.a. om:

- Finansministeriet har fået udarbejdet en rapport, der viser, at kommunerne kan spare 430-450 mio. kr. ved at anvende trafikskaberne til alle kommunale kørselsordninger – fx lægekørsel og specialkørsel. Pengene kan spares ved strammere visitation, bedre tilrettelæggelse af kørslen og større udbud. Trafikskaberne kan hjælpe med de to sidste tiltag. Midttrafik er i dialog med kommunaldirektørnetværket for kollektiv trafik. Hvis Midttrafik skal overtage større kørselsopgaver for kommunerne, skal Midttrafik også fokusere på effektivisering af egen administration for at kunne opnå de beregnede besparelser.
- Samsø Kommune vil gerne overveje at lave udbud af buskørsel og taxikørsel i en sammenhæng.
- Bestyrelsen for Midttrafik godkendte 12. april 2013 Midttrafiks deltagelse i rejsekortet. På et møde mellem borgmestre og regionsrådsformænd tidligere på året blev det besluttet, at Bestyrelsen for Midttrafik kunne træffe sin beslutning på baggrund af den udsendte businesscase, og at kommunerne og regionen kunne sende deres eventuelle bemærkninger til Midttrafik inden Bestyrelsens behandling. Ikke alle kommuner benyttede sig af denne mulighed. Rejsekortet indføres først i Horsens, dernæst Odderbanen (af hensyn til samdriften), dernæst Skanderborg, Silkeborg, Herning, Holstebro, øvrige Vestjylland, Skive, Viborg og til slut Aarhus og det øvrige Østjylland. Udrulningsplanen kan blive justeret afhængig af bestillerens ønsker og den praktiske tilrettelægning af installationer mv.

*Beslutning:*

*Indstillingen blev vedtaget:*

- *orienteringen tages til efterretning.*

### 4. **Temadrøftelse om den kollektive trafik**

- ./.
- Per Homann Jespersen holdt sit oplæg ud fra vedlagte dias. Ud over at være lektor ved RUC, er han også medlem af Trængselskommissionen.

Han bemærkede, at det er interessant, at selvom antallet af biler på vejene er steget de sidste 20 år, er omfanget af persontransport i biler ikke steget nær så meget. Persontransporten med kollektiv trafik er steget mere, bl.a. siden åbningen af Storebæltsforbindelsen. Selv da der var opsving i økonomien steg kollektiv trafik relativt mere end biltrafik. Det kan skyldes flere forhold, fx internet i tog, ændret holdning til at skulle have en bil som 18-årig, parkeringsproblemer i de større byer osv. I modsat retning trækker, at flere husstande har to biler.

I storbyerne har man en udfordring med stort behov for transport og begrænset plads - cykler og kollektiv trafik transporterer flest mulige mennesker ift. pladsen. Biler bruger mere plads til at transportere, især da der typisk er under 2 personer i hver bil. Per Homann Jespersen gennemgik de væsentlige forskelle på fokusområderne i konventionel trafikplanlægning og bæredygtig trafikplanlægning – fx at der skal fokus på, at transporttid også kan være aktiv tid (fx læsning, forberedelse m.m.), og at der skal mere fokus på pålidelige rejsetider, da det er vigtigst for brugerne.

I de tyndt befolkede områder er den kollektive trafiks primære rolle at sikre et minimum af mobilitet for alle. Både trafikskaber og taxi har en vigtig rolle, og disse parter bør sammen med kommunerne arbejde bedre sammen for at give et effektivt tilbud til borgerne.

Den kollektive trafiks omdømme bliver målt systematisk i hovedstadsområdet, der er med i en løbende international sammenligning af omdømmet. København ligger generelt lavere end de andre europæiske storbyer i undersøgelsen. Det er dog ikke ensbetydende med, at tilbuddet til borgerne er dårligere – danskerne har ikke de trængselsproblemer, man har i andre lande, og danskerne har et højt udgangspunkt for bedømmelsen af kvaliteten af kollektiv trafik. Der har været en del innovation i den kollektive trafik de seneste år – fx incitamentskontrakter, bedre service og information osv., men der mangler stadig bedre information og koordinering på tværs af operatører og trafikskaber. Det er godt med billetsamarbejde mellem operatørerne, men det udfordres af trinvis udrulning af rejsekort og indførelse af særlige rabatsystemer (fx DSB Orange), der ikke kan bruges i andre kollektive transportformer.

Det er vigtigt, at der kommer fokus på strategisk planlægning af, hvad danskerne vil med den kollektive trafik samlet set. Der skal være fokus på de rejsende og dør-til-dør-rejsen, og at kunderne kan bruge stoppene på rejsen til at få løst nogle praktiske ting – fx indkøbsmuligheder ved parker-og-rejs anlæg.

Den efterfølgende drøftelse handlede bl.a. om:

- Trængselsproblematikken kan ikke alene ses ift. persontransport, da varetransport i de store byer også medvirker til trængsel.
- Danmark har i en række tilfælde afventet andre landes nye tiltag inden for den kollektive trafik, fx rejsekort, letbaner og metro, mens man i andre tilfælde har gået foran, fx IC3-togene.
- Roadpricing kan være en løsning på trængselsproblemerne, men det kræver, at der ses på de øvrige afgifter på biler.
- Trængselskommissionen ser også på forbedrede muligheder for at motivere bilister til at lade bilen stå ved et parker-og-rejs-anlæg, fx rabat på den kollektive trafik.
- Meget information om kollektiv trafik er indrettet for de, der allerede bruger den. For nye kunder, turister osv. kan det være rigtig svært at sætte sig ind i, hvordan man kan bruge den kollektive trafik fra A til B. Selv store trafikknudepunkter fremgår ofte kun som en linje i en stor køreplan, hvis det ikke er endestationen for en bus eller tog. Det bør være lige så nemt at komme fra A til B med kollektiv trafik, som det er slå sin GPS i bilen til at taste destinationen.
- Det er en udfordring at sikre rettidighed. Der kan lægges lidt ekstra luft ind i køreplanen for at kunne være sikker på at nå det. Vejmyndighederne kan gøre meget for at sikre bussernes fremkommelighed fx ved særlige vejbaner til busserne, signalprioritering osv.
- Trængselskommissionen ser på internationale erfaringer, fx i London, hvor færdselspoliti, vejmyndigheder, kollektiv trafik osv. arbejder tæt sammen.

Per Homann Jespersen opsummerede, at det vigtigste for den kollektive trafiks fortsatte udvikling vil være at skabe bedre sammenhængende organisation om den kollektive trafik, så ansvar, viden, ressourcer og kompetence til at lave god kollektiv trafik samles et sted for et givent område. Derudover vil roadpricing flytte kunder over til den kollektive trafik. Udbygning af cykelinfrastruktur vil være med til at mindske trængslen i byerne.

Det planlagte oplæg fra Midttrafik om den nye viden om kunderne, Midttrafik har fået ved bl.a. at lave omdømmeundersøgelser og bruge Facebook, blev udsat til et senere møde i Repræsentantskabet.

*Beslutning:*  
*Indstillingen blev vedtaget:*

- *temaerne drøftes.*

## **5. Eventuelt**

*Beslutning:*  
*Intet ført til protokol.*

### **Besøg på Silkeborg Trafikterminal**

Byrådsmedlem Karina Friborg Due Pedersen og vej- og trafikchef Flemming Frøsig Christensen, Silkeborg Kommune, viste Repræsentantskabet rundt på den nye Trafikterminal i Silkeborg. Bybusser og regionale ruter har nu fået fælles stoppestedsområde ved banegården. Regionalbusserne stopper, hvor kunderne kan gå ind i toget, og bybusserne stopper, hvor kunderne kommer ud af toget. Der er indrettet aflåselige stativer til cykler, hvor mange cykler kan stå på lidt plads og være beskyttet mod tyveri m.m. Det fælles salgsareal i banegårdsbygningen er blevet moderniseret, og chaufførerne har fået bedre pausefaciliteter.

Silkeborg Kommune er glad for løsningen, der giver bedre sammenhæng i den kollektive trafik. Det er lykkedes pga. godt samarbejde mellem kommunen, Arriva Tog, DSB og Midttrafik. Der er modtaget statslige puljemidler til ændringerne.

Samtidig med indførelse af den nye trafikterminal, blev bybusruterne også omlagt. Selvom der nu er færre ruter, har man kunnet opretholde indtægterne.