



Åben dagsorden
til
mødet i Bestyrelsen i Midttrafik
23. maj 2008 kl. 12:30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Regnskab 2007 for Midttrafik	1
2	Justeret budget 2008 for Midttrafik	2
3	Økonomirapportering 1. kvartal 2008	3
4	Fusion af Odderbanen og Lemvigbanen og valg af bestyrelsesmedlemmer i det fusionerede selskab	4
5	Spormodernisering på Odderbanen	6
6	Kvalitet i den koordinerede kørsel	8
7	Justering af tidsplan for beslutning om Rejsekortet	10
8	Orientering om køreplanprocedure og tidsplan K09	13
9	Orientering om den foreløbige plan for køreplanprojekter planlagt til gennemførelse i 2009 og herefter	16
10	Midttrafiks status som selskab	18
11	Ankenævn for Bus, Tog og Metro	19
12	Danske Regioner udgiver debatoplæg om effektiv mobilitet	22
13	Eventuelt	23

1-22-1-07

1. Regnskab 2007 for Midttrafik

Resumé

Administrationen har udarbejdet en redegørelse for regnskabet for Midttrafik for 2007. Fordelingen af regnskabsresultatet er drøftet med bestillerne administrativt, og er herefter i mindre omfang justeret, uden der derved er sket ændringer i hovedtallene for Midttrafik som helhed.

Sagsfremstilling

./ Administrationen har udarbejdet vedlagte redegørelse for regnskab 2007 for Midttrafik.

Regnskabet for Midttrafik for 2007 udviser en samlet budgetoverskridelse på ca. 30,6 mio. kroner i alt.

Hovedårsagen til budgetafvigelsen ligger i markante mindreindtægter på busdriften i forhold til for optimistiske indtægtsbudgetter.

På de øvrige forretningsområder er der tale om mindreforbrug på privatbanerne og på handicapkørslen, ligesom der er et mindreforbrug på selve Trafikselskabets budget. Bestyrelsen godkendte på sit møde 4. april 2008, at der ud af et samlet mindreforbrug på ca. 6 mio. kr. i Trafikselskabet overføres ca. 4,5 mio. kr. til 2008 i forbindelse med igangsatte men endnu ikke gennemførte projekter fra 2007.

Fordelingen af regnskabsresultatet er drøftet med bestillerne administrativt, og er herefter i mindre omfang justeret, uden der derved er sket ændringer i hovedtallene for Midttrafik som helhed.

Regnskabet giver anledning til revurdering af budgetterne for 2008 og efterfølgende år. Resultatet af disse justeringer forelægges for bestyrelsen og drøftes med bestillerne.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen godkender regnskabet med forbehold for revisionspåtegningen, som forventes at foreligge ultimo juni

Bilag

- redegørelse for regnskab 2007 for Midttrafik

1-21-3-07

2. Justeret budget 2008 for Midttrafik

Resumé

På baggrund af regnskabet for 2007, foreslås en række justeringer af det oprindelige budget for 2008, som Bestyrelsen vedtog i september 2007.

Sagsfremstilling

Regnskabet for Midttrafik for 2007 udviser en samlet budgetoverskridelse på ca. 30,6 mio. kroner i alt. Overskridelsen hidrører primært fra for store indtægtsbudgetter på busområdet, som indmeldt af de afgivende myndigheder ultimo 2006.

På baggrund af det konstaterede regnskab skal budgetterne på busområdet korrigeres for to forhold:

For det første skal der foretages en efterregulering for regnskabsresultatet fra 2007, hvilket kun kan ske ved at opkræve netto budgetoverskridelsen i 2008.

For det andet skal budgetterne for 2008 justeres på baggrund af det konstaterede forløb i 2007, hvilket konkret betyder, at specielt indtægterne fra busdriften skal nedskrives markant.

Det oprindelige budget for 2008 tog udgangspunkt i budgetlægningen for 2007, hvilket betyder at de konstaterede fejlindberetninger af budgetterne er videreført i 2008. Med andre ord er de nu konstaterede fejl i 2007-budgettet overført til budget 2008. Baggrunden for, og omfanget af disse fejl er beskrevet i regnskabsredegørelsen, der ligeledes behandles som punkt 1 på bestyrelsesmødet 23. maj 2008.

./. Vedlagt er her et notat om justering af budget 2008 der beskriver de nødvendige korrektioner til det oprindelige budget 2008, samt et korrigeret budget for 2008.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen godkender det justerede budget for 2008

at administrationen drøfter en eventuel udjævning af efterbetalingerne fra regnskabet for 2007 med bestillerne

Bilag

- notat om justering af budget 2008

1-21-2-08

3. Økonomirapportering 1. kvartal 2008

Resumé

Administrationen har udarbejdet en beskrivelse af den økonomiske situation i Midttrafik på baggrund af oplysninger pr. 31. marts 2008.

Det forventede regnskab ligger overordnet på niveau med forventningerne indarbejdet i det justerede budget for 2008. Den samlede forbrugsprocent på udgiftssiden er på ca. 23 % mens der pr. 1. kvartal er registreret indtægter i alt svarende til ca. 26 % af det justerede budget.

Sagsfremstilling

./.

Som led i Bestyrelsens varetagelse af den overordnede opfølgning på økonomi og aktivitet i Midttrafik, er der vedlagt et notat om status på økonomi pr. 1. kvartal 2008.

Ved vurderingen af det forventede regnskab er der taget udgangspunkt i det registrerede forbrug ultimo marts måned 2008, hvortil der er lagt justeringer på baggrund af forskudte betalingsbetingelser – f.eks. en halvårlig afregning af skolekort o.l.

På baggrund heraf er der estimeret et forventet regnskab for 2008, som her svarer til det justerede budget på de enkelte områder. Det justerede budget er udarbejdet dels på baggrund af regnskabet for 2007, dels ud fra forventningerne til regnskabet for 2008.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen tager afrapporteringen til efterretning

Bilag

- status på økonomi pr. 1. kvartal 2008

1-30-75-2-1-08

4. Fusion af Odderbanen og Lemvigbanen og valg af bestyrelsesmedlemmer i det fusionerede selskab

Resumé

Bestyrelserne for Odderbanen og Lemvigbanen indstiller, at der på de kommende generalforsamlinger i de to selskaber vedtages en fusion, hvor der dannes et samlet selskab, Midtjyske Jernbaner A/S. Der skal tages stilling til Midttrafiks stemmeafgivning på generalforsamlingerne og sammensætningen af bestyrelsen i Midtjyske Jernbaner A/S.

Sagsfremstilling

Bestyrelserne for Odderbanen og Lemvigbanen har henholdsvis 9. april og 10. april 2008 besluttet at indstille til de respektive generalforsamlinger, at banerne fusioneres. Fusionen sker primært med henblik på at konsolidere infrastrukturforvaltningen på banerne, men det vurderes også i fusionsplanen, at der kan opnås betydelige rationaliseringsgevinster ved fusionen. Fusionsplanen indebærer samtidig, at det fusionerede selskab, Midtjyske Jernbaner A/S, stifter et datterselskab, Midtjyske Jernbaner Drift A/S, som skal forestå togdriften. Opsplitningen af aktiviteterne i en infrastrukturdel og en operatørdel er i tråd med den generelle udvikling på jernbaneområdet i EU, hvor opdelingen er sket med henblik på, at togdriften kan udliciteres.

Midttrafiks administration kan fuldt ud tilslutte sig fusionsplanerne og indstiller, at Midttrafik stemmer for planerne på selskabernes generalforsamlinger 27. og 28. maj 2008.

- ./.
- Fusionen betyder, at de nuværende bestyrelser for de to privatbaner nedlægges, og at der skal vedtages nye vedtægter og vælges en ny bestyrelse for Midtjyske Jernbaner A/S. I den fusionsplan, der er vedtaget af de to bestyrelser, indgår et udkast til vedtægter for Midtjyske Jernbaner A/S, hvor bestyrelsen foreslås sammensat af 6 medlemmer, som vælges på generalforsamlingen. Den generalforsamlingsvalgte bestyrelse suppleres med 4 medarbejderrepræsentanter. Udkast til vedtægter for Midtjyske Jernbaner A/S vedlægges.

Bestyrelsesformand Poul Vesterbæk har på baggrund af drøftelser i de nuværende bestyrelser foreslået Region Midtjylland, Lemvig Kommune og Holstebro Kommune, at der indgås en aftale mellem de berørte parter om, at bestyrelsen for det nye selskab får følgende sammensætning:

- Region Midtjylland 2 medlemmer
- Lemvig og Holstebro Kommuner 2 medlemmer tilsammen
- Midttrafik 2 medlemmer

Midttrafiks administration indstiller til Midttrafiks bestyrelse, at aftalen samtidig indebærer, at repræsentanterne for Midttrafik besætter posten som formand og næstformand i bestyrelsen, og at aktionæroverenskomsten gøres afhængig af at kommunerne fortsat bidrager økonomisk til investeringerne på Lemvigbanen som minimum på det nuværende niveau.

./ Midttrafiks administration foreslår, at aftalen formaliseres i en aktionæroverenskomst mellem Midttrafik, Lemvig Kommune og Holstebro Kommune. Udkast til aktionæroverenskomst vedlægges.

Midttrafik har anmodet Region Midtjylland, Lemvig Kommune og Holstebro Kommuner om at tilkendegive, hvorvidt man kan tiltræde nævnte aftale om besættelse af bestyrelsesposter og om at oplyse, hvilke medlemmer man ønsker udpeget til bestyrelsen på generalforsamlingen i Midtjyske Jernbaner A/S, som afholdes 28. maj 2008 efter generalforsamlingen hos Odderbanen.

Region Midtjylland og kommunerne kan næppe nå at behandle sagen politisk forud for generalforsamlingen. Midttrafik har anmodet regionen og kommunerne om under alle omstændigheder at udpege midlertidige medlemmer til bestyrelsen forstået på den måde, at der vil blive indkaldt til en ekstraordinær generalforsamling senere, hvis en af parterne ønsker at ændre repræsentationen i bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner A/S.

Midttrafik har af hensyn til især Regions Midtjyllands udpegning af bestyrelsesmedlemmer tilkendegivet, at det forventes, at Midttrafik vil pege på Midttrafiks nuværende politiske repræsentanter i de to bestyrelser, næstformand i Midttrafik Bjarne Schmidt Nielsen og bestyrelsesformand Poul Vesterbæk som repræsentanter for Midttrafik i Midtjyske Jernbaners A/S bestyrelse.

Det foreslås samtidig at datterselskabet Midtjyske Jernbane Drift A/S stiftes med i princippet enslydende vedtægter, og at bestyrelsessammensætningen af praktiske årsager bliver den samme som for moderselskabet.

Direktøren indstiller,

- at** bestyrelsesformand Poul Vesterbæk repræsenterer Midttrafik på generalforsamlingerne hos Lemvigbanen og Odderbanen, og at Midttrafik stemmer for fusion af de to baner,
- at** den foreslåede aktionæroverenskomst søges indgået med de kommunale aktionærer,
- at** bestyrelsen for Midttrafik udpeger to medlemmer af bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner A/S og samtidig peger på, hvem der i henhold til forslag til aktionæroverenskomst skal besætte posterne som formand og næstformand i bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner A/S,
- at** Midttrafik på generalforsamlingen for Midtjyske Jernbaner A/S 28. maj 2008 foreslår de af Midttrafiks bestyrelse udpegede medlemmer samt de medlemmer Region Midtjylland og kommunerne peger på, i alt 6 medlemmer, som generalforsamlingsvalgte medlemmer af bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner A/S,
- at** Midttrafik godkender forslaget til vedtægter for Midtjyske Jernbaner A/S,
- at** bestyrelsesformand Poul Vesterbæk repræsenterer Midttrafik på generalforsamlingen for Midtjyske Jernbane A/S 28. maj 2008.

Bilag

- Udkast til vedtægter for Midtjyske Jernbaner A/S
- Udkast til aktionæroverenskomst

1-30-75-2-1-08

5. Spormodernisering på Odderbanen

Resumé

Der er gennemført udbud af spormoderniseringen Tranbjerg - Odder. På grund af omorganiseringen af privatbanerne ønsker Midttrafiks administration, at midlerne til spormoderniseringen tilføres via et tilskud til Midttrafik fra Region Midtjylland.

Sagsfremstilling

Regionsrådet besluttede 14. november 2007 at iværksætte første fase af et investeringsprogram for privatbanerne. I første fase indgik spormodernisering Odder - Tranbjerg, som var optaget i investeringsprogrammet med en udgift på 119 mio. kr. inkl. moms eller 121 mio. kr. inkl. allerede afholdte projekteringsudgifter. Budgettet omfattede både entreprenørudgifter og bygherreudgifter til mindre arbejder, bortskaffelse af forurenede jord m.v. Region Midtjylland har oplyst at byggeomkostningsindekset er reguleret op med ca. 10 % siden overslaget over investeringerne blev udarbejdet, hvilket svarer til et budget på godt 130 mio. kr.

Der er nu gennemført udbud af spormoderniseringen og valgt entreprenør i samråd med bygherrerådgiver. Balfour Beatty Rail Danmark A/S er valgt med et tilbud på 94,1 mio. kr. Hertil kommer bygherreudgifter, byggeledelse og tilsyn på tilsammen 19,4 mio. Dette beløb indeholder ekstraordinære udgifter til sporvedligeholdelse og dæmningsarbejder på Odderbanen, der var nødvendige efter lukningen af banen i september 2007. I alt beløber budgettet for spormoderniseringsprojektet sig nu til 113,5 mio. kr. ekskl. moms.

Region Midtjyllands administration har godkendt, at Odderbanen har accepteret tilbudet.

Odderbanen er ikke momsplichtig, fordi kollektiv trafik er fritaget for moms. Det oprindelige budget, som blev forelagt Region Midtjylland, var derfor inkl. moms, fordi moms på ydelser indkøbt af Odderbanen ikke kan modregnes i momsregnskabet. Siden beslutningen i Regionsrådet 14. november 2007 er der truffet beslutning om fusion af Lemvigbanen og Odderbanen. Det er samtidig besluttet at udskille togdriften i et datterselskab. Det betyder, at moderselskabet, Midtjyske Jernbaner A/S, som ejer og forvalter infrastrukturen, nu bliver fuldt momsplichtig og skal pålægge moms på de baneafgifter, der skal betales af operatører, der benytter banerne. Det betyder samtidig, at moms på investeringer kan fradrages i momsregnskabet.

Skatterådet har i en afgørelse foranlediget af et andet trafikskabs vejledende udtalt (SKM2008.308.SR), at et tilskud fra trafikskabet til investeringer på banerne ikke skulle anses for en del af infrastrukturselskabets momsgrundlag, idet der ikke var grundlag for at antage, at tilskuddet ville påvirke priserne på infrastrukturselskabets momsplichtige leverancer. Det betyder, at der ikke skal lægges moms på investeringstilskuddet.

Det er administrationens opfattelse, at investeringerne i spormoderniseringen på Odderbanen er helt parallel med den sag, der er behandlet af Skatterådet, og at et tilskud fra Midttrafik til Midtjyske Jernbaner A/S derfor ikke vil skulle indgå i selskabets afgifts-

grundlag. Der er derfor kun behov for at tilføre midler til selskabet, der kan dække omkostningerne til spormodernisering ekskl. moms.

Midttrafiks administration har sammen med KPMG bedt Skats hovedcenter i København om en udtalelse i forbindelse med spormoderniseringsprojektet, idet det er oplyst over for Skat, at Midttrafik agter at fastsætte baneafgiften til den takst Trafikstyrelsen har fastsat for Banedanmarks strækninger. Taksten er for tiden 1,96 kr. per kørt togkilometer.

- ./.
- Skats hovedcenter har i vedlagte svar fra Skat af 15. maj 2008 om momsforhold ved tilskud fremsendt et vejledende svar, hvori det konkluderes, at Midtjyske Jernbaner A/S under de givne forudsætninger ikke skal medregne tilskuddet ved opgørelsen af afgiftsgrundlaget.

Det reviderede budget ville have overskredet det af regionsrådet godkendte projekt med ca. 10 mio. kr., hvis der fortsat skulle indregnes moms. Med de ændrede momsforhold bliver udgiften til spormoderniseringen væsentligt mindre end budgetteret.

Regionsrådet besluttede i forbindelse med godkendelsen af første fase i investeringsprogrammet, at finansieringen af spormoderniseringen blev gennemført ved at stille en garanti for Odderbanens optagelse af lån. På baggrund af Skatterådets vejledende udtalelse og Skats vejledende svar, hvori det fastslås, at et tilskud fra Midttrafik til Midtjyske Jernbaner A/S ikke skal indgå i momsgrundlaget, foreslår Midttrafiks administration, at spormoderniseringen i stedet finansieres ved et tilskud fra Region Midtjylland til Midttrafik, som videreformidles til Midtjyske Jernbaner A/S.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik anmoder Region Midtjylland om at spormoderniseringen af strækningen Tranbjerg - Odder som må forventes samlet at beløbe sig til 113,5 mio. kr., finansieres ved tilskud fra Region Midtjylland til Midttrafik.

Bilag

- svar fra Skat af 15. maj 2008 om momsforhold ved tilskud

1-47-70-2-07

6. Kvalitet i den koordinerede kørsel

Resumé

Bestyrelsen har på mødet 4. april 2008 bedt administrationen om at redegøre for kvaliteten i den koordinerede kørsel, efter store udvidelser af denne ved årsskiftet, samt hvad der gøres for at forbedre kvaliteten.

Sagsfremstilling

- ./. Antallet af ture i den koordinerede kørsel hos Midttrafik er steget fra ca. 180.000 i 2007 til ca. 355.000 i 2008. Samtidigt er patientkørsel og handicapkørsel i nye geografiske områder - Vestjylland samt Horsens og Hedensted Kommuner (ekskl. handicapkørsel i Hedensted) - inddraget i Midttrafiks koordinering i IT-systemet Planet. Det betyder, at nye aktører i form af vognmænd og kunder bruger den koordinerede kørsel. Det har givet anledning til nogle klager fra såvel kunder som vognmænd i årets første måneder, hvilket administrationen arbejder på at nedbringe. Notat om kvalitet i koordineret kørsel januar 2008 til 20. april 2008 vedlægges, hvori der redegøres for såvel klager som initiativer for at mindske disse.

Det kan oplyses, at der i den analyserede periode er modtaget 196 klager inkl. rejsegaranti ved forsinkelser, svarende til 0,2 % af det udførte turantal i perioden. Til sammenligning var der i 2007 ca. 400 klager, hvilket også svarer til 0,2 % af det samlede antal ture i 2007. 2007 var præget af fusionen, nye telefonsystemer osv., så administrations mål er at nedbringe klageantallet i forhold til 0,2 %. I Horsens Folkeblad har der været ca. 10, typisk kritiske indlæg ved dagsordenens udsendelse.

Administrationen vil anmode NT og Movia om tilsvarende opgørelser over klager inkl. rejsegaranti til sammenligning.

- ./. Det er administrationens vurdering, at antallet af klager er for nedadgående, i takt med at kunder, sygehuse og vognmænd får erfaringer med den koordinerede kørsel. Der vil blive fulgt op herpå. Administrationen har i øvrigt aftalt møde med Horsens Kommune 28. maj 2008, hvor klager og initiativer gennemgås, idet der på trods af af relativt få klager til Midttrafik som nævnt har været en del presse om klager i Horsens-området. Midttrafiks administration har 15. maj 2008 sendt vedlagte svar til Horsens Folkeblad vedr. læserbreve og artikler om handicapkørsel.

Det skal bemærkes, at klagerne fra Horsens-området især går på den ændring, der sker, når kørslen overgår fra kundestyret kuponkørsel til koordineret kørsel, som er kollektiv trafik for handicappede. I lighed med den sædvanlige buskørsel med kollektiv trafik forekommer der samkørsel med andre, og som følge heraf omvejskørsel i forhold til kundens eget rejsebehov, og kørselstidspunktet forskydes måske i forhold til det af kunden ønskede kørselstidspunkt. Hertil kommer, at Midttrafik vurderer kørselsformål og fx ikke kører til behandling eller giver mulighed for fx indkøb på en enkelttur.

I Vestjylland, hvor handicapkørslen i en årrække er koordineret i et andet IT-system, har der ikke været nogen speciel kundereaktion ved, at kørslen nu koordineres af Midttrafik i IT-systemet Planet. I Vestjylland har enkelte vognmænd været kritiske overfor Planets muligheder, men administrationen svarer på konkrete forespørgsler fra vognmændene og holder om ønsket møder med vognmænd med forklaring af systemets virkemåde. Desuden viser administrationen gerne systemet frem til interesserede, hvilket ofte hjælper på forståelsen af systemet.

- ./.
- På bestyrelsesmødet 4. april 2008 ønskede Bestyrelsen udarbejdet en udredning af, om mindreforbruget i Horsens Kommunes handicapkørsel i 2007 i forhold til budgettet for 2007 betyder, at det var et forkert grundlag, der blev brugt, da man besluttede at gå over til koordineret kørsel. Der vedlægges et notat om forbrug af handicapkørsel i Horsens og Hedensted kommuner i de første 3 måneder af 2008, sammenlignet med budget 2008 og regnskab 2007. Det fremgår heraf, at regnskabet ikke afviger betragteligt fra budgetgrundlaget, dog ser det for Horsens Kommune ud til, at regnskab 2008 bliver mindre end budget 2008.

Direktøren indstiller,

at redegørelsen tages til efterretning

Bilag

- notat om kvalitet i koordineret kørsel januar 2008 til 20. april 2008
- svar til Horsens Folkeblad vedr. læserbreve og artikler om handicapkørsel
- notat om forbrug af handicapkørsel i Horsens og Hedensted kommuner

1-25-01-1-08

7. Justering af tidsplan for beslutning om Rejsekortet

Resumé

Midttrafik har i perioden 23. december 2007 – 10. marts 2008 gennemført en høring blandt bestillerne om Midttrafiks deltagelse i rejsekortprojektet. Administrationen har i materiale til bestyrelsesmødet 4. april 2008 redegjort for de indkomne høringssvar. På baggrund af høringssvarene besluttede Bestyrelsen at udskyde den endelige beslutning om tilslutning til rejsekortprojektet indtil videre.

Det blev på mødet 4. april 2008 stillet Bestyrelsen i udsigt, at der til bestyrelsesmødet 23. maj 2008 skulle udarbejdes en revideret tidsplan for Midttrafiks rejsekorttilslutning. Det har imidlertid ikke været muligt for Midttrafiks administration at udarbejde denne tidsplan som forudsat, da tidsplanen beror på en endelig afslutning af igangværende forhandlinger mellem Rejsekort A/S og leverandøren East-WEST. Det forventes, at den reviderede tidsplan kan præsenteres på bestyrelsesmødet 20. juni 2008.

I stedet redegøres nedenfor for de besvarelser fra KL og Danske Regioner, som Midttrafiks formand har modtaget på baggrund af forudgående brev vedrørende det ønskelige i en statslig medfinansiering af rejsekortprojektet.

Sagsfremstilling

Midttrafik har i perioden 23. december 2007 – 10. marts 2008 gennemført en høring blandt bestillerne om Midttrafiks deltagelse i rejsekortprojektet. Baggrunden for høringen var, at Midttrafiks bestyrelse på mødet 21. december 2007 behandlede en business case, som beskriver konsekvenserne for Midttrafik ved fuld tilslutning til rejsekortprojektet.

Bestyrelsen besluttede at gå ind for projektet, blandt andet ud fra en betragtning om, at Midttrafik ikke kan stå uden for et sådant landsdækkende projekt samt at der eksisterer et aktuelt reinvesteringsbehov for billetteringsudstyr.

23. december 2007 blev business casen sendt i høring blandt Midttrafiks bestillere med høringsfrist 10. marts 2008. Bestyrelsen ønskede med høringen at høre bestillerne om holdning til rejsekortprojektet, herunder hvorledes projektet bedst muligt kan gennemføres for den enkelte bestiller med hensyn til udbredelse på ruter m.v.

Høringssvarene fra bestillerne var udtryk for en gennemgående principielt positiv holdning til rejsekortprojektet. Det kom imidlertid samtidig følgende to gennemgående forbehold til udtryk:

1. behov for en nærmere belysning af de økonomiske konsekvenser for den enkelte bestiller
2. det ønskelige i en statslig medfinansiering.

Herudover bemærkes det, at Region Midtjylland i sit hørings svar tilkendegav, at regionen først ønsker at tage konkret stilling til deltagelse i finansieringen, når der er gjort erfaringer med brugen af rejsekortsystemet i stor skala.

Bestyrelsen har på den angivne baggrund besluttet at udskyde den endelige beslutning om tilslutning til rejsekortet. Administrationen arbejder målrettet videre på snarest muligt at tilvejebringe de supplerende forudsætninger for Midttrafiks endelige tilslutning, herunder afklaring af spørgsmålene om nærmere økonomiske konsekvenser for bestillerne, en statslig medfinansiering samt tilfredsstillende drift og aftenstning af rejsekortsystemet i stor skala.

Belysningen af pkt. 1 om de økonomiske konsekvenser for bestillerne udestår indtil videre og beror bl.a. på en opdatering af budgettet fra Rejsekort A/S samt udestående afklaringer fra kommuner og Regionen om eksempelvis på hvilke ruter der skal installeres rejsekortudstyr.

Vedr. pkt. 2 om det ønskelige i en statslig medfinansiering har Midttrafiks formand rejst spørgsmålet om det ønskelige heri i enslydende breve til Danske Regioner og KL. Der henvises supplerende til, at bestyrelsen på mødet i december 2007 besluttede, at muligheden for statslig medfinansiering nærmere skulle undersøges.

- ./.
- Breve fra bestyrelsesformand Poul Vesterbæk til Danske Regioner og KL samt Danske Regioners svar på henvendelsen om statslig medfinansiering og KL's svar på henvendelsen om statslig medfinansiering vedlægges.

I besvarelserne fra KL og Danske Regioner – som bærer præg af at være indbyrdes afstemt – bemærkes det, at Midttrafik ikke i samme grad som de andre deltagere har indregnet effekten af en rejsekortbetinget passagertilgang samt diverse effektiviseringer. De angivne forhold skulle angiveligt være årsagen til, at Midttrafiks business case ikke viser et overskud ved en investering i rejsekortet.

Midttrafiks administration bemærker hertil for det første, at det nu engang ikke er realistisk at regne med en passagerfremgang i Midttrafiks område på samme måde som det kan være tilfældet i eksempelvis det storkøbenhavnske området og for det andet, at det er korrekt, at Midttrafiks business case generelt er baseret på relativt forsigtige beregningsforudsætninger. Midttrafiks administration er imidlertid af den opfattelse, at beregningsforudsætningerne ikke blot er mere forsigtige, men også mere realistiske.

Både KL og Danske Regioner nævner, at spørgsmålet om finansieringen af den kollektive trafik i bredere forstand kan forventes at blive et tema i de igangværende økonomiforhandlinger med staten.

KL nævner desuden, at det efter KLs vurdering vil være vanskeligt at rejse økonomiske krav over for staten i forbindelse med rejsekortprojektet, da der fra statens side er indført en hjemmel, men ikke en pligt til at anvende rejsekortet.

Det er den umiddelbare vurdering fra Midttrafiks administration, at KL – desværre – har ret i denne vurdering, selvom det samtidig skal bemærkes, at det i praksis næppe har karakter af et frit valg for Midttrafik, når eksempelvis DSB allerede har besluttet sig for at indføre rejsekortet på togstationerne i Midttrafiks område.

Direktøren indstiller,

- at** det tages til efterretning, at tidsplan for Midttrafiks rejsekorttilslutning udskydes fra bestyrelsesmødet 23. maj 2008 til bestyrelsesmødet 20. juni 2008 med henvisning til at forhandlingerne mellem Rejsekort A/S og leverandøren East-West har trukket ud.
- at** de modtagne svar fra KL og Danske Regioner på brev fra bestyrelsesformand Poul Vesterbæk vedr. spørgsmålet om statslig medfinansiering af rejsekortprojektet tages til efterretning.

Bilag

- Breve fra bestyrelsesformand Poul Vesterbæk til Danske Regioner og KL
- Danske Regioners svar på henvendelsen om statslig medfinansiering
- KL's svar på henvendelsen om statslig medfinansiering

1-34-75-1-21-07

8. Orientering om køreplanprocedure og tidsplan K09

Resumé

Administrationen fremsender tidsplaner for større køreplanprojekter og mindre køreplanjusteringer til samarbejdspartnere, med fokus på de ruter, som indgår i Midttrafiks projektkatalog.

Sagsfremstilling

Køreplanprocedure

Midttrafik skal arbejde for en sammenhæng i det kollektive trafiknet i Region Midtjylland. Det regionale rutenet skal primært dække større pendlerstrømme og betjening af regionale rejsemål i øvrigt. Den lokale trafikbetjening skal hænge sammen med den overordnede kollektive trafik og tilbyde borgerne transportmulighed til lokale rejsemål. Midttrafik og bestillerne samarbejder og er i tæt dialog om planlægning og bestilling af den lokale og regionale kollektive trafik for at sikre sammenhæng og helhed i betjeningen.

Midttrafiks køreplanprocedure for K09 skal sikre flere kunder i den kollektive trafik. I den foreslåede køreplanprocedure er der valgt at arbejde med større køreplanprojekter hvert år, hvor Midttrafik i dialog med bestillere bestemmer, hvilke køreplanprojekter der ønskes gennemført. Køreplanprojekterne udgør det samlede arbejdsprogram for Midttrafiks køreplanlægning. De ruter, som ikke indgår i større køreplanprojekter, fortsætter enten uændret, eller der foretages mindre justeringer, hvis der er u hensigtsmæssigheder eller fejl i de nuværende køreplaner. Hensigten er, at Midttrafik primært bruger sine ressourcer på de større projekter frem for på mindre årlige tilpasninger af alle ruter.

Tidsplan for køreplanlægningen

Køreplanændringer sker som hovedregel til køreplansskiftet ved sommerferiens begyndelse for folkeskolerne, og køreplanerne skal af hensyn til kontrakter med vognmændene og trykning være færdige 3 måneder før køreplansskiftet, dvs. i slutningen af marts. Der kan også ekstraordinært være et køreplansskifte i januar måned samtidig med DSB og Arriva for de busruter, som er tæt koordineret med togene. I øvrigt kan det aftales mellem bestillerne og Midttrafik, at der gennemføres projekter for andre ruter ved køreplansskiftet i januar eller til et andet aftalt tidspunkt, såfremt det kan tilpasses det ordinære køreplansskifte i januar og sommer. Konkret er der lagt op til et køreplansskifte januar 2009 for enkelte ruter i Skanderborg, Favrskov og Århus Kommuner. Tilsvarende vil der i oktober 2008 ske et ekstraordinært køreplansskifte for rute 102 og 103 samt 131 på Samsø i forbindelse med nye sejlplaner for færgerne.

I juni 2008 sender Midttrafik et katalog med forslag til det kommende års projekter i høring hos bestillerne.

Bestillerne skal medio juli give Midttrafik en tilbagemelding på, hvilke projekter de ønsker, der skal indgå i det kommende arbejdsprogram for Midttrafik og dermed i det kommende års budgetlægning. Kataloget vil indeholde en beskrivelse af de større køreplanprojekter og oplæg til analyser af betjeningsprincipperne i et givet område. Katalo-

get indeholder også de projekter, der løbende er drøftet med bestillerne, men ikke fastlagt til gennemførelse på et bestemt tidspunkt og de køreplanprojekter og analyser, der er programsat til et senere køreplanskifte. Endelig indeholder kataloget de projekter, der skal gennemføres i henhold til trafikplanen for Midttrafik.

En særlig udfordring i år er Region Midtjyllands krav til besparelser, hvor en stor udfordring bliver at beskrive og tage hånd om de følgevirkninger, som måtte opstå i kommunerne, hvis Region Midtjylland nedlægger busruter, som man overtog efter Kommunalreformen – herunder udformning af de konsekvensprojekter, som kommunen ønsker at iværksætte i den anledning.

I slutningen af august 2008 beslutter Midttrafiks bestyrelse på baggrund af tilbagemeldingerne fra bestillerne et arbejdsprogram for køreplanlægningen frem til det kommende køreplanskifte, der så vidt muligt omfatter ønskerne fra bestillerne.

I perioden fra august til november 2008 udarbejdes de detaljerede projektbeskrivelser, køreplanforslag, konsekvenser for kunderne og mere detaljerede vurderinger af de økonomiske konsekvenser for hvert enkelt projekt i arbejdsplanen. I dette arbejde indgår passagertællinger og kunde- og borgerhenvendelser. I perioden indgår bestillerne i et tæt samarbejde med Midttrafik, og de berørte entreprenører inddrages i planlægningen. I november og december skal projekterne og de konkrete køreplaner forelægges bestillerne til godkendelse.

I januar 2009 gennemføres en målrettet offentlig høring for de større køreplanprojekter, hvor også uddannelsesinstitutioner og andre interesseorganisationer høres. Midttrafik behandler evt. indkomne bemærkninger og reviderer køreplanerne. Bestillerne skal tage stilling til det reviderede oplæg til køreplaner senest den 1. marts 2009.

Midttrafik tilrettelægger ved gennemførelse af større køreplanprojekter en opfølgning på resultaterne. Opfølgningen kan afhængig af projektet bestå af passagertællinger, kundeundersøgelser og økonomiske konsekvenser. Opfølgningen kan strække sig over et eller flere år afhængig af de forventninger, der er til indkøringsperioden, og indgår i projektplanen for hvert enkelt projekt.

Særligt gælder for køreplanproceduren af rabatruter, at det er kommunerne selv, som står for administrationen og planlægningen af kørslen, jf. samarbejdsaftalen. Typisk vil der dog oftest nedsættes arbejdsgrupper, som i fællesskab ser på udfordringerne i planlægningen af det samlede rutenet. Når fornuftige løsningsmuligheder er afklaret vil bestillere og Midttrafik udføre den konkrete planlægning af egne ruter.

Erfaringer med tidsplan og køreplanprocedure 2007/08 og forventninger til 2009/2010

Erfaringerne for køreplanprocessen 2007/08 viser, at det er meget vigtigt, at der er fokus på overholdelse af den aftalte tidsplan for at sikre en effektiv opgaveløsning. Konsekvensen ved en manglende overholdelse af tidsplanen har konkret betydet, at høringsperioden for nye køreplaner overfor kunder og samarbejdspartnere har været nedsat til et minimum. Samtidig har det været svært, at nå en politisk behandling af det nye tiltag, inden de endelige køreplaner og vognløb skulle afleveres til vognmændene.

Det er vigtigt at tilstræbe, at der er overensstemmelse mellem budget og køreplanlægning, således at der kun udarbejdes køreplanforslag for nye tiltag, som der er budget-

mæssig dækning for og at budgetmæssige konsekvenser kendes så tidligt, at de kan indgå i køreplanlægningen ifølge den vedlagte tidsplan. Specielt i 2009 er det en stor udfordring, at Region Midtjylland påtænker større besparelser og effektiviseringer på det regionale rutenet, som kan få betydning for tilrettelæggelse af kørsel på de kommunale rutenet, og hvor budgetterne hos hhv. kommuner og region først vedtages i efteråret 2008, hvilket er sent i forhold til køreplanprocessen.

- ./.
- Detaljeret tidsplan for 2009 for større køreplanprojekter og de årlige mindre køreplanjusteringer samt for rabatruiter er vedlagt.

Direktøren indstiller,

- at** orienteringen tages til efterretning
- at** bestillerne informeres om køreplanproceduren

Bilag

- tidsplan for 2009 for større køreplanprojekter og de årlige mindre køreplanjusteringer samt for rabatruiter

1-34-75-1-22-07

9. Orientering om den foreløbige plan for køreplanprojekter planlagt til gennemførelse i 2009 og herefter

Resumé

Midttrafik har udarbejdet et foreløbigt katalog over de køreplanprojekter, der på nuværende tidspunkt planlægges/overvejes gennemført i 2009 og herefter.

Projektkataloget er på nuværende tidspunkt midlertidigt på baggrund af regionens ønsker om at finde besparelser på den kollektive trafik fra 2009 og fremefter.

Sagsfremstilling

- ./.
- Midttrafik har udarbejdet et foreløbigt katalog over køreplanprojekter, der på nuværende tidspunkt planlægges/overvejes gennemført i 2009 og herefter. Kataloget består dels af projekter, som af forskellige årsager ikke er gennemført i sidste periode, som er meldt ind i de løbende drøftelser, der har været med kommunerne og regionen, og dels af Midttrafiks egne forslag til projekter.

Projektkataloget er altså på nuværende tidspunkt en status over alle kendte projekter, som er indmeldt fra både regionen og kommunerne. I nærværende projektkatalog mangler dels, at Regionen træffer en beslutning om, hvilke projekter man ønsker, at Midttrafik skal arbejde videre med konkret, under projekt 21 – effektivisering og besparelser på det regionale rutenet, og dels mangler der de afledte projekter for kommunerne som eventuelt følger af regionens besparelser

Midttrafik har efter Region Midtjyllands ønske deltaget i alle møder mellem Region Midtjylland og kommunerne imellem 8. april og 5. maj 2008. I alt har der været afholdt 14 møder med 18 kommuner. Samsø Kommune ønskede ikke et møde med Region Midtjylland og Midttrafik.

Til møderne har der været udarbejdet forslag til mulige projekter - primært besparelsesforslag, men også koordinationsprojekter og udviklingsprojekter. Når Region Midtjylland efter en politisk behandling af disse forslag træffer en afgørelse om, hvilke projekter Regionerne gerne ser Midttrafik gennemfører, så må man forvente, at der i "kølvandet" herpå også følger projektforslag og ønsker fra kommunerne. Sådanne projektforslag kan have karakter af omlægning af eksisterende ruter, nedlæggelse og overtagelse af ruter og strækninger, koordinering af eksisterende ruter m.m.

Det er klart, at der på baggrund af regionens ønsker om at finde besparelser på den kollektive trafik fra 2009 og fremefter, vil ske en ændring i projektkataloget, hvor det vil være nødvendigt for Midttrafik at foretage en prioritering af det samlede arbejdsgrundlag i køreplanåret 2008/09.

I nærværende projektkatalog har Midttrafik foretaget en prioritering af de kendte projekter. Arbejdet er gjort for at kunne imødekomme mulighederne for en samlet prioritering

af både de kendt projekter og Region Midtjyllands ønsker til projekter samt de afledte projektforslag og ønsker fra kommunerne.

Prioriteringen af de kendte projekter er foretaget ud fra følgende fem faglige kriterier:

1. At projektet omhandler kørsel, som skal i udbud med virkning fra K09.
2. At projektet er et udviklingstiltag, som vil medvirke til bestyrelsens mål om flere kunder i den kollektive trafik. Fx at projektet indeholder ruteudretning med henblik på at sikre lavere rejsetider (færre omkostninger) og samtidig tiltrække/fastholde kunder
3. At projektet medfører koordinering af kørsel – mellem lokal/bybus- og den regionale buskørsel.
4. At projektet tidligt har været indmeldt fra kommune/region.
5. At projektet omhandler ønske fra kommune/region om nedlæggelse af kørsel.

Projekter i nærværende projektkatalog, som ikke er prioriteret indenfor de fem faglige kriterier, er de projekter, som Midttrafik umiddelbart vil foreslå udskudt til efterfølgende køreplanår.

Administrationen i Region Midtjylland forventer, at der træffes en politisk afgørelse i løbet af juni måned og snarest herefter vil Midttrafik sende et udkast til projektkatalog i høring hos samtlige bestillere i juni-juli 2008.

Midttrafiks bestyrelse skal derfor behandle et revideret projektkatalog med budgetmæssige konsekvenser på sit møde 22. august 2008 og herunder tage stilling til Midttrafiks arbejdsprogram for køreplanlægning for 2009.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

Bilag

- et foreløbigt katalog over køreplanprojekter

0-3-1-07

10. Midttrafiks status som selskab

Resumé

Bestyrelsen anmodede på mødet 4. april 2008 om at få redegjort for Midttrafiks status som selskab, blandt andet med henblik på at få afklaret ejerforholdet for et trafiksel-skab.

Sagsfremstilling

./. Bestyrelsen anmodede på mødet 4. april 2008 om at få redegjort for Midttrafiks status som selskab, blandt andet med henblik på at få afklaret ejerforholdet for et trafiksel-skab. Administrationen har fået foretaget en juridisk analyse af det lovgrundlag, som Midttrafik er dannet på, hvilket primært drejer sig om Lov om Trafikselkaber og Lov om Kommuners Styrelse. Notat om Midttrafiks status som selskab vedlægges.

Det kan blandt andet konkluderes, at Midttrafik er et "selvstændigt formueretssubjekt" og som sådan ikke ejet af nogen.

Administrationen vil med baggrund i dette notat tage kontakt til de øvrige trafikselkaber og undersøge, om der er andre elementer i trafikselkabernes status som selskab, der med fordel kan afklares. Hvis det giver anledning til yderligere væsentlige forhold, vil Bestyrelsen blive orienteret om dette.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Notat om Midttrafiks status som selskab

1-16-5-115-08

11. Ankenævn for Bus, Tog og Metro

Resumé

Bus og Tog styregruppen har fremsendt vedtægter for Ankenævn for Bus, Tog og Metro samt budget og finansieringsplan for ankenævnet til høring. Ankenævnet skal behandle klager fra kunder efter klagens færdigbehandling i trafikskabet. En tilslutning til ankenævnet betyder, at Midttrafik vil kunne anvende dette i såvel håndteringen af kundeklager som imagemæssigt. Den årlige udgift for Midttrafik vil være 45.000 kr. samt en udgift på 5.000 kr. pr. sag, hvor Midttrafik får medhold, og 10.000 kr. pr. sag, hvor klager får medhold.

Sagsfremstilling

./.

Bus og Tog styregruppen har fremsendt høringsskrivelse vedrørende tilslutning til Ankenævn for Bus, Tog og Metro med resumé af bilag og vedtægter for Ankenævnet samt budget og finansieringsplan for ankenævnet. Materialerne vedlægges.

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro er oprettet af Forbrugerrådet og virksomhederne der repræsenterer den kollektive trafik, DSB, DSB S-tog A/S, Arriva Tog, Nordjylland Trafikselskab, Midttrafik, Sydtrafik, FynBus, Movia, Bornholms Trafikselskab og Metroselskabet. Ankenævnet er oprettet i henhold til lov nr. 456 af 10. juni 2003 om forbrugerklager med senere ændringer.

Vedtægter

Vedtægterne indebærer blandt andet, at:

Klagebehandling

- En sag skal være (færdig)behandlet af trafikskabet, før kunden kan løfte den for Ankenævnet.
- Alle sager, hvor kunden kan opgøre et økonomisk tab, kan behandles, herunder også sager om kontrolafgifter. Undtagelsen er sager om personskade, der er omfattet af selskabernes lovpligtige ansvarsforsikringer.
- Kunden skal betale et gebyr ved indgivelse af klagen; gebyr tilbagebetales i en række tilfælde, f.eks. hvis klager får helt eller delvist medhold.
- Før klagen føres til nævnsbehandling gennemføres en proces for afgivelse af udtalelser. Forlig kan indgås.

Afgørelser

- Såfremt et selskab ikke ønsker at følge en afgørelse – og f.eks. ønsker en domstolsafgørelse - skal dette meddeles ankenævnets sekretariat inden 30 dage. I modsat fald er afgørelsen bindende for selskabet.
- Alle afgørelser offentliggøres på Ankenævnets hjemmeside.

Nævnets sammensætning og drift

- Ankenævnet stiftes af Forbrugerrådet og trafikvirksomhederne i fællesskab.
- Stifterne nedsætter et forretningsudvalg.
- Selve Ankenævnet består af en dommer (formand) og repræsentanter fra begge sider af stifterkredsen. Der tilknyttes et sekretariat.

Budget

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro forventes at skulle behandle ca. 100 sager årligt. Derudover forventes ca. det dobbelte antal henvendelser/sager – 200 – at kunne løses af Ankenævnets sekretariat uden behandling i selve ankenævnet (forlig).

På den baggrund er der opstillet et budget for ankenævnet med en samlet årlig udgift på 1.250.000 kr. Udgiften finansieres ved dels en grundfinansiering (kr. 500.000, hvoraf Midttrafik bidrager med 45.000 kr.), hvor det enkelte selskabs betaling beregnes i forhold til selskabets passagerindtægter (samme princip for betaling som for bidrag til Rejseplanens drift), og dels en forbrugsfinansiering, hvor der betales pr. sag ført til Ankenævnetsbehandling med differentieret betaling for tabt (5.000 kr.) hhv. vundet sag (10.000 kr.).

Herudover finansierer selskaberne udgifterne forbundet med deres repræsentanters deltagelse i ankenævnets arbejde.

Budgettet beror på en forudsætning om et antal årlige sager ligesom det forudsættes, at der ikke er udgifter forbundet med stillingen som chef for ankenævnets sekretariat. Budgettet er derfor forbundet med stor usikkerhed.

Anvendelse af ankenævnet

Selskaber, der står bag nævnet, kan anvende nævnet aktivt i forhold til processer for håndtering af kundeforhold (imagemæssigt og i praksis ved at henvise en kunde til nævnet, når selskabet selv mener, at en sag er afsluttet).

Kundeforhold vedrørende selskaber, der ikke har tilsluttet sig nævnet – men hvis virke falder indenfor definitionerne – vil også kunne løftes i Ankenævnet. Enten ved at kunden selv finder vej til Ankenævnet. Eller ved at kunden henvender sig til Forbrugerklagenævnet. Forbrugerklagenævnet vil nemlig henvise til Ankenævn for Bus, Tog og Metro, hvis henvendelsen omhandler en sådan rejse.

Administrativ vurdering

Det er vurderingen, at en tilslutning til Ankenævn for Bus, Tog og Metro vil have en positiv effekt på Midttrafiks image. Muligheden for at kunne henvise en kunde til ankenævnet vil desuden betyde en hurtigere og professionel sagsbehandling, da tvivlsspørgsmål fremover kan afgøres af en tredje part.

I 2007 havde Midttrafik 729 henvendelser, hvor kunder med henvisning til rejsegarantien, ønskede at få refunderet deres udgifter. Der blev kun givet afslag i 30 af sagerne. Herudover havde Midttrafik i 2007 1.259 henvendelser til Kundeservice, hvor kunden ønskede at klage, samt ca. 400 henvendelser vedrørende kontrolafgifter. I begge tilfælde var der kun ganske få klager over et økonomisk tab for kunden. Selvom det er usikkert

om 2007 er repræsentativ for antallet af klager til Midttrafik, er det dog vurderingen, at der vil være relativt få sager fra Midttrafik, der indbringes for ankenævnet.

Administration vil tilrettelægge en smidig sagsgang for behandlingen af de sager, der indbringes for ankenævnet, og det er vurderingen, at der ikke vil være merudgifter forbundet med dette.

Direktøren indstiller,

- at** bestyrelsen giver et positivt høringssvar
- at** bestyrelsen i høringssvaret tilkendegiver, at Midttrafik ønsker at tilslutte sig Ankenævnet for Bus, Tog og Metro
- at** udgiften finansieres indenfor Midttrafiks budget til fællesudgifter

Bilag

- høringsskrivelse vedrørende tilslutning til Ankenævn for Bus, Tog og Metro
- resumé af bilag
- vedtægter for Ankenævnet
- budget og finansieringsplan for ankenævnet

1-00-2-08

12. Danske Regioner udgiver debatoplæg om effektiv mobilitet

Resumé

Danske Regioner har 10. april 2008 offentliggjort et debatoplæg, hvori det foreslås, at bedre kollektiv trafik skal sikre mobilitet, konkurrenceevne og miljø.

Sagsfremstilling

./. Danske Regioner offentliggjorde 10. april 2008 debatoplægget "Effektiv mobilitet – øget konkurrenceevne og bedre miljø", som vedlægges. I debatoplægget foreslås det, at bedre kollektiv trafik skal sikre mobilitet, konkurrenceevne og miljø.

I præsentationen lægger Danske Regioner vægt på, at bedre busser og hurtigere tog, bedre vilkår for cyklister og bedre muligheder for at kombinere privatbilismen med den kollektive trafik er tiltag, som skal løse de massive problemer med trængsel på vejene og klimaproblemerne med de mange millioner tons drivhusgasser, som trafikken hvert år udleder.

Carl Holst, formand for Danske Regioners Udvalg for Region Udvikling siger i forbindelse med offentliggørelsen, at "ifølge beregninger koster det hvert år samfundet 10 milliarder kroner, at danskerne holder i kø. Det svarer til 25.000 fuldtidsstillinger. Hvis vi bare kunne reducere biltrafikken med 15-20 procent, ville vi reducere trængslen væsentligt".

I det nye debatoplæg lægger regionerne op til at alle de nødvendige virkemidler kombineres, når trafikpropperne skal opløses – for eksempel samkørsel og intelligent trafikstyring. Danske Regioner ønsker, at der skal være plads til både kollektiv trafik og biler i fremtiden.

Til efteråret skal regeringen præsentere sin plan for statslige infrastrukturinvesteringer og sin strategi for, hvordan Danmark vil reducere transportsektorens udledning af CO₂. Regionernes nye udspil er et bud på, hvordan sådan en strategi kan se ud.

Midttrafik vil arbejde med begrebet mobilitet i sine fremtidige tiltag, herunder i trafikplanen. Midttrafik vil gerne indgå i et konkret projekt med en kommune, der ønsker at lave en mobilitetsplan, fx i forbindelse med en større gennemgang af bybusnettet.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- debatoplægget "Effektiv mobilitet – øget konkurrenceevne og bedre miljø"

1-00-2-08

13. Eventuelt