



**Åben dagsorden
til mødet i
Repræsentantskabet for Midttrafik
2. november 2012 kl. 10.00
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Valg af dirigent	1
2	Orientering om budgettet for 2013 for drift af kollektiv trafik og Trafiksel- skabets budget for administration og fællesudgifter	2
3	Godkendelse af byrdefordelingen for 2013	4
4	Status for implementering af køreplanændringer samt arbejdsprogram for 2013	5
5	Orientering om status for letbanens etape 1 og udbygningsetaper	7
6	Temadrøftelse om kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder	11
7	Siden sidst	14
8	Eventuelt	15

1-00-3-12

1. Valg af dirigent

Sagsfremstilling

Valget forestås af Midttrafiks bestyrelsesformand Arne Lægaard.

1-21-1-11

2. Orientering om budgettet for 2013 for drift af kollektiv trafik og Trafikselskabets budget for administration og fællesudgifter

Resumé

Administrationen præsenterer budget 2013 og budgetoverslagsårerne, som er vedtaget af Bestyrelsen for Midttrafik 14. september 2012.

Sagsfremstilling

Det første oplæg til budgettet for 2013 blev sendt i administrativ høring i maj 2012. Budgettet blev på flere områder justeret på baggrund af dialogen med bestillerne i høringsperioden.

Det færdige budgetoplæg blev forelagt og godkendt af Bestyrelsen 22. juni 2012.

Budgetoplægget fra juni 2012 blev efterfølgende sendt til bestillerne til politisk høring, og der blev foretaget flere justeringer i budgetoplægget på baggrund af høringssvarerne.

Bestyrelsen godkendte 14. september 2012 det endelige budget for 2013.

Henset til det forhold, at bestillerne har én måned mere til behandling af deres egne budgetter, kan der forekomme ændringer, som ikke kunne nå at blive indarbejdet i Midttrafik's budget. Det kan derfor blive nødvendigt at justere budgettet for 2013. I givet fald forelægges dette for Bestyrelsen.

- ./. Det vedlagte notat om budget 2013 er det budgetforslag, Bestyrelsen behandlede og godkendte i september 2012. Alle ændringer i budgettet i forhold til juni-udgaven er nærmere beskrevet i bilaget.

I forhold til budgetoplægget af juni 2012 er der foretaget ændringer som følge af ændrede indeksskøn for busdriften og Trafikselskabet. Herudover er der aftalt specifikke ændringer med de enkelte bestillere.

Busudgifterne i 2013 udgør 1.441,4 mio. kr. I forhold til regnskabet for 2011 opgjort i 2013-priser, er der tale om et samlet fald i udgifterne på 17,1 mio. kr.

Busindtægterne udgør 677,7 mio. kr. og er estimeret på et forsigtigt grundlag. Budgettet tager udgangspunkt i forudsætninger om takststigninger, kørselsomfang, effekten af enkeltbilletter, ny zonestruktur med videre, der gør at usikkerheden omkring budgetteringen af indtægter er stor.

De enkelte elementer er nærmere beskrevet i bilaget.

Budgetterne under flextrafik omhandler udgifter og indtægter ved handicapkørsel samt KAN-kørslen. Set i forhold til budgetoplægget i juni 2012 er der tale om et fald på 2,1 mio. kr. på handicapområdet, mens der er indarbejdet en stigning på 22,8 mio. kr. på KAN-kørslen.

Vedrørende budgettet for Trafikselskabet skal det bemærkes, at der er indarbejdet en samlet besparelse 1,5 mio. kroner i 2011, 3,0 mio. kr. i 2012, 4,0 mio. kr. i 2013 og 5,0 mio. kr. fra og med 2014. Budgettet til Trafikselskabet udgør 120,6 mio. kr.

Direktøren indstiller,

at orienteringen om det godkendte budget tages til efterretning.

Bilag

- notat om budget 2013

1-21-1-11

3. Godkendelse af byrdefordelingen for 2013

Resumé

Repræsentantskabet skal i henhold til Midttrafiks vedtægter § 9 godkende Bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering.

Sagsfremstilling

Fordelingen af kommunernes og regionens tilskud til finansieringen af Midttrafiks udgifter til drift og fællesaktiviteter følger de samme grundlæggende principper som tidligere år.

./.. Principperne er nærmere beskrevet i vedlagte notat om byrdefordelingsprincipper 2013.

I forhold til tidligere ønskes Billetkontrollen i Aarhus Kommune udskilt som et selvstændigt forretningsområde i Midttrafik, da den kun vedrører en enkelt bestiller.

Der er ikke ændret ved de grundlæggende byrdefordelingsprincipper, dog er rutenøglen der danner grundlag for byrdefordeling af rutebilstationer m.v. justeret og ajourført efter de gældende principper.

Udgifterne fordeles således, at nettodriftsudgifterne finansieres af den bestiller, der fastlægger serviceniveauet – det er kommuner og region for buskørsel og 'KAN-kørsel', regionen for privatbanerne, kommunerne for handicapkørsel, regionen samt tilsluttede kommuner for Letbanen og Horsens Kommune samt regionen for rejsekortet.

Trafikselskabets budget fordeles i et vist omfang efter forbrug, og udgifterne til de opgaver, der kommer alle til gode, fordeles efter fordelingsnøgle baseret på køreplantimer, mens udgifter til rutebilstationer m.fl. fordeles efter en rutenøgle, baseret på faktisk forbrug.

Principperne for byrdefordeling skal ifølge vedtægternes § 9 godkendes af Repræsentantskabet.

Direktøren indstiller,

at forslaget til byrdefordeling for 2013 godkendes.

Bilag

- notat om byrdefordelingsprincipper 2013

1-30-75-1-12

4. Status for implementering af køreplanændringer samt arbejdsprogram for 2013

Resumé

Midttrafiks indsats for køreplanlægning og udbud baserer sig på et årligt arbejdsprogram, der godkendes af Bestyrelsen hvert år lige omkring sommerferien. Arbejdsprogrammet dannes på baggrund af ideer og input fra Midttrafik selv, fra bestillerne i form af kommuner og Region Midtjylland samt fra busselskaberne.

Forslaget til arbejdsprogram udsendes altid til bestillerne i høring, inden det forelægges for Bestyrelsen, så det sikres, at så mange ønsker fra kommuner og regionen som muligt medtages i arbejdsprogrammet.

Midttrafik orienterer her om det godkendte arbejdsprogram for tiltag, der træder i kraft i 2013 eller efterfølgende år, og orienterer ligeledes om de væsentligste projekter, der er gennemført de foregående år.

Sagsfremstilling

De foregående års planlægning har været præget af flere store bybusomlægninger samt effektivisering af den regionale kollektive trafik.

Effektivisering af den regionale kollektive trafik har været undervejs igennem flere år, og blev således effektueret ved køreplansskiftet i 2011. Inden da var gået en tæt dialog med regionen og kommunerne, for at sikre så hensigtsmæssig og hensynsfuld implementering som muligt af de ønskede effektiviseringer.

Derudover har Midttrafik i samarbejde med kommuner og busselskaber gennemført grundlæggende bybusomlægninger i Aarhus, Horsens, Silkeborg, Viborg og Herning. Generelt er de nye bybussystemer bygget op, så der arbejdes med mere direkte kørsel, og mindre "snørklet" kørsel. I de fleste projekter har der været et ønske om ganske betydelige besparelser på den kollektive trafik, som kommunerne har fået opfyldt.

Endelig har man flere steder arbejdet på at analysere og ændre den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder – fx ved at erstatte dårligt udnyttede busruter med teletaxa eller flextrafik. Det har man fx gjort i Ringkøbing-Skjern Kommune, Skanderborg Kommune og Syddjurs Kommune.

De mange projekter har selvfølgelig givet udfordringer i Midttrafik – og der er opstået meget læring undervejs, for Midttrafik.

De væsentligste punkter man skal være opmærksom på i forbindelse med sådanne store omlægninger er:

- at der foreligger en klar beskrivelse af målsætningen for opgaven – så Midttrafik, bestiller og busselskaber ikke går fejl af hinanden undervejs i forløbet.

- at der sikres en god samarbejdsproces med inddragelse af kommuner/region og busselskab i hele planlægningsforløbet.
- at der udarbejdes en præcis implementeringsplan, der i særlig grad har fokus på god information til kunderne.

./ Midttrafiks arbejdsprogram for 2013 og efterfølgende år blev godkendt på bestyrelsesmødet 22. juni 2012. Midttrafiks arbejdsprogram for køreplanlægning og udbud 2012-2013 er vedlagt til orientering.

Arbejdsprogrammet er præget af flere projekter i landområder end tidligere, bl.a. som konsekvens af det fokus, der har været omkring betjening af tyndtbefolkede områder. Samtidig med det igangsættes arbejdet med udarbejdelse af en revideret trafikplan for Midttrafik. I henhold til lovgivningen, skal en sådan plan udarbejdes mindst hvert 4. år. Midttrafiks ambition med den kommende trafikplan er, at den får karakter af et ide- og inspirationskatalog for bestillerne – bl.a. med udgangspunkt i de projekter der har været gennemført de senere år.

På udbudssiden gennemføres en række udbud i løbet af 2012-2013. Det største udbud foregår i den østlige del af Midttrafiks område, hvor en række store regionalruter bl.a. til og fra Aarhus er i udbud med driftsstart sommeren 2013.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Midttrafiks arbejdsprogram for køreplanlægning og udbud 2012-2013

1-7-811-2-12

5. Orientering om status for letbanens etape 1 og udbygningsetaper

Resumé

Administrationen orienterer om status for den østjyske letbanes etape 1 og udbygningsetaper.

Sagsfremstilling

Status etape 1

Letbanesekretariatet i Midttrafik blev i 2007 etableret med henblik på at fremme udbygningen af letbaner i Aarhusområdet og forberedelse af etablering af etape 1 ved bl.a. gennemførelse af en VVM-undersøgelse. Letbanesekretariatet finansieres af Aarhus Kommune, regionen og de øvrige kommuner, der har tilsluttet sig samarbejdet.

Processen omkring udformning af lov om Aarhus Letbane efter indgåelse af aftale mellem staten, Aarhus Kommune og Region Midtjylland i efteråret 2010 blev af forskellige årsager herunder håndteringen af Grenaabanen ret langvarig. Først i maj 2012 blev lov om Aarhus Letbane vedtaget i Folketinget.

Arbejdet med forberedelse af etape 1 blev i den mellemliggende periode varetaget af Letbanesekretariatet på grundlag af aktstykker godkendt i finansudvalget og bidrag fra de lokale parter. Herudover har arbejdet med anlæg af etape 1 været bemandet med indlån af en anlægschef og projektmedarbejdere fra rådgivere samt to medarbejdere, der overgår til den anlægsorganisation, der etableres med loven. Arbejdet har i perioden frem til lovens vedtagelse været underlagt en styregruppe med repræsentanter fra staten, Aarhus Kommune og Region Midtjylland samt Midttrafiks direktør

Letbanesekretariatet er efter vedtagelse af lov om Aarhus letbane i maj 2012 i færd med at overdrage etableringen af etape 1 til det selskab, Aarhus Letbane I/S, som oprettes i henhold til loven. Selskabet blev endeligt etableret i august 2012.

På grund af den forholdsvise lange periode frem til vedtagelse af lov om Aarhus Letbane i maj 2012 var der ved stiftelsen af Aarhus Letbane I/S i august 2012 gennemført en omfattende forberedelse af anlægsprojektet. Status for etape 1 projektet ved aflevering til Aarhus Letbane I/S er derfor nu følgende:

- Skitseprojektering er afsluttet.
- Besigtigelsesforretningen i forbindelse med ekspropriationerne er gennemført. Projektet er godkendt af Kommissarius.
- Der er gennemført en screening af elektrificering af Odderbanen og Grenaabanen med det resultat, at der ikke er VVM pligt.
- Der er indgået principaftale om håndteringen af infrastrukturforvaltningen af Grenaabanen med Banedanmark.

- EU-prækvalifikation af bydere er i proces, og der er udarbejdet udkast til udbuds-dokumenter for transportpakken.

Ved stiftelsen af selskabet blev følgende udpeget af parterne til selskabets bestyrelse:

- Erik Jespersen, bestyrelsesformand (Aarhus Kommune)
- Lars Hansson, næstformand (Region Midtjylland)
- Anne-Grethe Foss (Staten)
- Erik Elsborg (Aarhus Kommune)
- Jens Erik Sørensen (Midttrafik)

Der er ansat en direktør for anlægsselskabet, Claus Rehfeld Moshøj, som kommer fra en direktørstilling hos DSB. Direktøren har påbegyndt bemanningen af selskabet.

Aarhus Letbane I/S får adresse hos Midttrafik. Der er indgået aftaler med Midttrafik om lokaler og opkobling på Midttrafiks IT systemer herunder journal- og økonomisystemer samt lønadministration m.v., så anlægsselskabet ikke skal opbygge egen grundlæggende "infrastruktur".

Der sigtes efter idriftsættelse af letbanen i 4. kvartal 2016. De nærmest forestående opgaver for anlægsselskabet er udbud af de forberedende arbejder og selve transportpakken inklusive tog og elektrificering af hele letbanen. Der forventes gennemført udbud og indgåelse af kontrakter i løbet af 2013, og de forberedende arbejder skal også påbegyndes i 2013, hvis banen skal sættes i drift i 2016.

Aarhus Letbane I/S står alene for anlæg af letbanen og indkøb af tog. Parallelt hermed har Midttrafik påbegyndt arbejdet med udarbejdelse af et operatørudbud, idet det er aftalt, at Midttrafik løser trafikalskabsopgaverne i forbindelse med letbanen.

Staten er ikke part i arbejdet med udbygningen, og der er derfor ikke hjemmel til, at arbejdet med udbygningsetaperne gennemføres i regi af Aarhus Letbane I/S. Det er dog de lokale parters hensigt at udnytte synergieffekterne ved, at arbejdet med anlæg af etape 1 og udbygningsetaperne foregår i et tæt samarbejde hos Midttrafik.

Det er derfor tanken, at Letbanesekretariatet opretholdes parallelt med Aarhus Letbane I/S, og begge organisationer får adresse hos Midttrafik. Herved vil Letbanesekretariatet fremover fungere som en form for udviklingsafdeling parallelt med Aarhus Letbane I/S.

Status for udbygningsetaper

Set i lyset af det øgede statslige fokus på udbygning af letbaner i Danmark er det hensigtsmæssigt, at parterne i Letbanesamarbejdet træffer beslutning om strategien for den videre udbygning af letbanen.

Transportministeren har givet tilsagn om, at udbygningen af letbanen i Aarhus bliver behandlet i de strategiske analyser vedr. infrastrukturudbygningen i Østjylland.

Det er ikke længere spørgsmålet, om der skal bygges flere letbaner i Danmark, men om hvor disse skal placeres. Forligspartierne har i det seneste trafikforlig fokus på udbygning af letbaner, og det forventes, at der afsættes midler til formålet i de kommende år af den pulje på 1 mia. kr., der afsættes i forbindelse med skrinlægning af planerne om

betalingsring i København. Hertil kommer, at der kan blive frigivet midler fra de reserver der er afsat i forliget om Grøn Transportpolitik. Det kan derfor være en mulighed, at der er midler til formålet inden 2020, hvor Grøn Transportpolitik udløber.

Med henblik på at Letbanesamarbejdet og de lokale parter i samarbejdet kan træffe beslutning om den videre strategi og prioritering er der gennemført en såkaldt fase 1-undersøgelse af nye etaper, som kunne påbegyndes realiseret inden 2020. Det drejer sig om udvidelse af etape 1 til Hinnerup og to nye hovedetaper fra det centrale Aarhus til henholdsvis Gellerup og Hasselager/Skanderborg. Fase 1-rapporten viser, at infrastrukturen i dette grundnet kan bygges for 3,2 mia. kr. Heraf udgør de to nye hovedetaper i Aarhus Kommune ca. 1,5 mia. kr.

Prioritering og strategi for udbygningen har været drøftet i Letbanesamarbejdets styregruppe, og der er enighed om, at arbejde aktivt for at de næste etaper hurtigt kommer ind i den statslige prioritering af midler til kollektiv trafik.

I forbindelse med budgetforhandlinger for 2013 har Favrskov Byråd derfor vedtaget at afsætte en anlægspulje til at lave en VVM-undersøgelse af letbanen – herunder udformning af et såkaldt "Parkér og Rejs anlæg" ved E45 - fra Lisbjerg til Hinnerup. Herudover lægges op til at overføre ikke disponerede driftsmidler til planlægning af letbanen.

Hinnerupetapen løber fra den kommende forbindelse i Lisbjerg til Hinnerup Station. Det er således en udbygning af letbanens etape 1 igennem Aarhus, som allerede er besluttet og i gang. Set ud fra et driftsmæssigt synspunkt er etapen relativt neutral, fordi der kan spares et betydeligt antal bustimer.

Også Aarhus Kommune har prioriteret en udbygning af letbanen. Et bredt flertal i Aarhus Byråd har i et netop indgået budgetforlig afsat penge til VVM-undersøgelser på de kommende års budgetter. Det drejer sig først og fremmest om etaperne til Hinnerup og til Brabrand. Forligsparterne er også enige om, at en letbane til Skanderborg skal tænkes ind, når der er indgået aftaler om etaperne til Hinnerup og Brabrand.

De afsatte beløb forudsætter at staten bidrager med ca. 50 % af udgifterne til det videre planlægningsarbejde. Opgaven for Letbanesamarbejdet og parterne i samarbejdet i den kommende periode bliver derfor at opnå statsligt tilsagn til medfinansiering.

I de strategiske analyser vedr. infrastrukturen i Østjylland indgår der en ny regionaltogetsforbindelse mellem Silkeborg og Aarhus via Galten. Denne forbindelse skal primært ses en forbedring af den øst – vestgående kollektive trafik i Region Midtjylland.

Der er ikke umiddelbart nogen konflikt mellem letbaneetaperne og en ny regionaltogetsforbindelse. Der skal koordineres med henblik på at skabe god sammenhæng mellem stop på den nye bane og letbanen, men projekterne vil understøtte hinanden.

Til gengæld kan der fra statens side skabes en prioriteringsmæssig konflikt mellem projekterne, og det er derfor afgørende, at der lokalt opnås enighed i forhold til statslige udspil. Som udgangspunkt må det fastholdes, at der er tale om projekter med væsentligt forskellige formål, henholdsvis opgradering af den øst – vestgående kollektive trafik i regionen og forbedring af den kollektive trafik i Aarhusområdet.

Anlægsprisen for en ny regionaltoogsforbindelse er anslået til at have nogenlunde samme størrelsesorden som den samlede udbygning af letbanen, 2 – 3 mia. kr. afhængig af, om der laves en enkelt- eller en dobbeltsporsløsning. Anlægsudgiften skal afholdes af staten.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-34-75-3-1-11

6. Temadrøftelse om kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder

Resumé

Midttrafik gennemførte 21. november 2011 en workshop om kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder.

På workshoppen fremkom en række forslag og ideer, som Midttrafik og kommunerne efterfølgende kunne arbejde videre med.

Bestyrelsen for Midttrafik vedtog på sit møde 27. januar 2012 at igangsætte 6 tiltag til styrkelse af den kollektive trafik i landområder, som alle var blevet drøftet på workshoppen. Der gives her en status på de 6 tiltag.

Sagsfremstilling

Mulighed for Flextur på hele Djursland

Umiddelbart efter sommerferien 2012 etablerede Syddjurs Kommune Flextur til 3. kr. pr. km. Norddjurs havde i forvejen et lignende tilbud. I forbindelse med etablering af tilbuddet i Syddjurs indgik de 2 kommuner en aftale om, at man kan køre på tværs af kommunegrænsen til den lave takst, hvilket således betyder, at det nu er muligt at anvende Flextur til lav takst på hele Djursland.

Flextur – som er Midttrafiks tilbud om fleksibel kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder – er i øvrigt generelt under udvikling. Ringkøbing-Skjern Kommune har ligeledes indført Flextur til 3 kr. pr. km og i Horsens Kommune har man indført et teletaxa-system, der i særlig grad er målrettet ældre borgere i kommunens landområder.

./. Der vedlægges notat om Flextur.

Projekt om kollektiv trafik i Holstebro, Struer og Lemvig kommuner

Midttrafik har sammen med Holstebro og Lemvig kommuner igangsat et projekt, som har til formål at analysere, forbedre og samordne den kollektive trafik og den sociale kørsel i de 2 kommuner. Struer Kommune var inviteret med, men ønskede ikke at deltage. Projektets målsætninger er at effektivisere den sociale kørsel og den kollektive trafik i kommunerne, at sikre bedre betjening indenfor de nuværende økonomiske rammer samt at udarbejde konkrete projektforslag, hvortil der kan søges midler i Trafikstyrelsens puljer til kollektiv trafik i landområder.

Undervejs i projektet er der kommet særlig fokus på mulighederne for at søge tilskud fra Trafikstyrelsen. I forbindelse med det seneste trafikforlig, er der etableret en særlig pulje til at støtte den kollektive trafik i tyndtbefolkede områder.

Hjælpe kommunerne med at lave bedre stoppesteder

På workshopen kom det fra flere sider frem, at stoppestedsforsholdene i landområderne nogle steder er mangelfulde og nedslidte – og der mangler fx stoppestedstavler. Ansvar for stoppestederne er kommunernes, men Midttrafik kan hjælpe til i form af råd og vejledning. Derfor er Midttrafik i færd med at udarbejde en manual til kommunerne, som kan fungere som inspiration om, hvordan man indretter gode stoppesteder. Samtidig er Midttrafik i konkret dialog med enkelte kommuner, med henblik på at sikre, at der opsættes stoppestedstavler ved alle stoppesteder i Midttrafiks område. Midttrafik kan tilbyde støtte til at vedligeholde tavler mod betaling.

Forbedre høringer ved køreplanændringer

På workshopen kom det frem, at mange interessegrupper ikke var klar over, hvornår og hvordan man kunne få indflydelse på de kommende køreplaner. Det sker typisk i forbindelse med den årlige høring af køreplanforslag. Midttrafik er nu i dialog med samtlige kommuner, for at sikre at der rettes direkte henvendelse til relevante interesseorganisationer, når høringerne finder sted. Dette vil første gang ske i forbindelse med Midttrafiks køreplanhøring i januar 2013.

Forbedret koordinering mellem Bus og Tog

Hvis forbindelserne mellem bus og tog på stationerne ikke er gode nok, kan det begrænse brugen af kollektiv trafik. Måske kan man komme ind til stationen - men man skal også kunne komme videre. Midttrafik er i dialog med både DSB og Arriva Tog for at styrke korrespondancerne på stationerne. Dette sker ved at man – station for station – gennemgår de nuværende korrespondancer, og undersøger om de kan forbedres.

Det kan ikke altid lade sig gøre, for bussen skal jo fx også passe til skolers og uddannelsessteders mødetider, men i så fald er det også vigtigt at kunne forklare, hvorfor en bus og et tog evt. ikke passer sammen. De første forbedringstiltag er gennemført, og flere vil komme til i de kommende år.

Indretning af lektiebusser

Bl.a. på baggrund af et oplæg fra nogle gymnasieelever på workshopen, som efterspurgte en mulighed for at kunne lave noget fornuftigt i bussen, er der etableret "lektiebusser" en række steder. En lektiebus er indrettet med gratis internet, så det er muligt at arbejde eller lave lektier i bussen – fx til/fra uddannelsen. Lektiebusser giver mest mening, der hvor man rejser rimeligt langt for at komme til/fra sit uddannelsessted.

Nogle lektiebusser er indsat – andre er på vej. Efter 6. januar 2013 vil i alt 37 Midttrafikbusser være indrettet som lektiebusser.

Generel vurdering og øvrige tiltag

Generelt er det Midttrafiks vurdering, at der findes en række muligheder for kommunerne til at styrke den kollektive trafik i de tyndtbefolkede områder. Ud over de konkrete muligheder i form af teletaxa og flexitur, vil en bedre koordinering mellem kollektiv trafik – og herunder skolebusser – samt den sociale kørsel være tiltag, der må antages at kunne sikre, at man kan få bedre transport for de nuværende midler. Sådanne projekter er dog ganske ressourcekrævende, da de forudsætter, at man starter med at få et samlet overblik over al offentlig betalt kørsel i kommunen. Dette overblik er helt centralt for at kunne lave løsninger, som efterfølgende løser de opgaver, de skal, og man kan vurdere de økonomiske konsekvenser af forskellige tiltag.

Desuden er det værd at være opmærksom på Trafikstyrelsens pulje til kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder, som opstod som følge af det trafikpolitiske forlig i juni 2012. Der er afsat en pulje på 57 mio. kr. årligt i perioden 2013-2017. I puljen kan der søges om midler til driftsstøtte – og herunder opstartsomkostninger for nye tiltag. Driftsstøtten kan dog højst ydes for 2 år, og det er et krav, at ansøgeren bidrager med mindst halvdelen af udgifterne.

Ved vurdering af ansøgninger prioriteres efter kommunernes beliggenhed, så projekter i tyndtbefolkede områder prioriteres højest. Første ansøgningsrunde har ansøgningsfrist 1. februar 2013.

Også på mange andre fronter har kommunerne mulighed for at medvirke til både at styrke og effektivisere den kollektive trafik i landområder. Nogle af de tiltag der blev nævnt på workshoppen 21. november 2011 handler bl.a. om:

- At sikre bedre borgerinddragelse i køreplanlægningen – via fx lokalråd m.m. Det kan ikke blot resultere i bedre løsninger i landområderne, men måske også større accept af de tiltag, der gennemføres, ligesom et lokalråd er en udmærket lokal kilde til at informere om tiltagene.
- Arbejde videre med tanker om kørselskoordinatorer i kommunerne. Fx har Syddjurs Kommune og Hedensted Kommune ansat kørselskoordinatorer, der har til opgave at skabe overblik over alle kommunale kørselsopgaver, og sikre koordinering og effektivisering af de forskellige forvaltningers tilbud.
- Etablering af bedre stoppestedforhold i kommunerne. Stoppestederne sender på mange måder et signal til de lokale borgere om standarden for den kollektive trafik. Det er derfor vigtigt, at der fx er køreplantavler på alle stoppesteder i Midttrafikområdet, så borgere har mulighed for at se, hvilke tilbud der faktisk findes. Cykelparkering ved udvalgte stoppesteder kan der også arbejdes med. Mange – især unge uddannelsessøgende – cykler til deres stoppested, og så er det praktisk, hvis der er gode forhold for at stille sin cykel.
- Bedre lokal information om de muligheder, der faktisk er. I mange kommuner har man adgang til forskellige informationsmedier, som lokalt kan bruges til fx at fortælle om mulighederne for at bruge skolebussen, fortælle om evt. tilbud om Flextur eller teletaxa m.m.

Der findes således en række muligheder – store som små - som kommunerne kan tage i brug for at styrke den kollektive trafik i landområderne, og måske medvirke til at give den et bedre omdømme.

Direktøren indstiller,

at Repræsentantskabet drøfter, hvad der kan gøres for at forbedre den kollektive trafik i landområder.

Bilag

- notat om Flextur

1-00-3-12

7. Siden sidst

Sagsfremstilling

Direktøren orienterer på mødet om væsentlige forhold siden seneste møde i Repræsentantskabet 27. april 2012.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-3-12

8. Eventuelt