



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
22. juni 2017 kl. 12.00
Stibo, Axel Kiers Vej 11,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Oplæg om planerne for Aarhus H ved mobilitetschef Susanne Krawack i Aarhus Kommune	1
2	1. behandling af budget 2018 og forventet regnskab efter 1. kvartal	2
3	Støttet Flextur med byzone og knudepunkter i Skive Kommune	6
4	Henvendelse fra Norddjurs Kommune vedr. ønske om Orange-billetter på letbanen	8
5	Statens udbud af togkørsel i Midt – Vest	9
6	Orientering om KORA-rapport – Analyse af økonomiske rammevilkår for trafikselskaberne	12
7	Orientering om kundetilfredshed på Midttrafik Kundecenter 1. halvår 2017	13
8	Uddybning til orientering om nøgletal for offentlig buskørsel regnskab 2015 – en sammenligning af Aarhus og Københavns Kommune	15
9	Orientering om regionens besparelser inden for kollektiv trafik	17
10	Kørselsopgaver for Samsø Kommune efter den 24. juni 2017	19
11	Siden sidst	21
12	Eventuelt	25

1-00-1-17

1. Oplæg om planerne for Aarhus H ved mobilitetschef Susanne Krawack i Aarhus Kommune

Resumé

Bestyrelsen har ønsket en orientering om planerne for Aarhus Hovedbanegård. Mobilitetschef Susanne Krawack fremlægger kommunens planer.

Sagsfremstilling

Mobilitetschef i Aarhus Kommune, Susanne Krawack, vil i sit oplæg komme ind på tidligere planer for rutebilstationen samt Banedanmarks planer og den igangværende VVM-redegørelse, hvor Aarhus Kommune også har haft mulighed for at byde ind med ønsker til den kommende løsning for Aarhus Hovedbanegård. Aarhus Kommune har især fokus på en langsigtet løsning for togtrafikken og ikke mindst de bedste vilkår for byudviklingen i de kommende år.

Susanne Krawack vil desuden gennemgå, hvordan kommunen arbejder med planlægningen af hele området, processen herfor og således lægge op til en drøftelse af, hvilke perspektiver, der er for bustrafikken.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-21-2-17

2. 1. behandling af budget 2018 og forventet regnskab efter 1. kvartal

Resumé

Vedlagt er forventet regnskab 2017 efter 1. kvartal samt forslag til 1. behandling af budget for 2018 og budgetoverslagsårene 2019 til 2021. Budgetforslaget sendes efterfølgende til politisk høring ved bestillerne, mens forventet regnskab for 2017 fremsendes til bestillerne til orientering.

Sagsfremstilling

Forventet regnskab 2017 efter 1. kvartal

For kørselsudgifterne er det forventede regnskab et merforbrug på 37,3 mio. kr., der er en stigning fra 0. kvartal, hvor der var et forventet merforbrug på 13,5 mio. kr. Ud af det forventede merforbrug, skyldes 20,4 mio. kr. indeksstigninger, mens den resterende merudgift primært skyldes, at den forventede reduktion af bybuskørslen i Aarhus Kommune er udsat fra sommeren 2017 til slutningen af 2017.

Busindtægterne forventes 11,7 mio. kr. over budgettet, grundet en budgetforbedring på 4,3 mio. kr. vedrørende endelig afregning for 2016 for bus-tog-samarbejdet samt 8 mio. kr. i ekstraindtægter for Aarhus Kommune som følge af senere implementering af Trafikplan Aarhus.

For Kommunal kørsel er der et forventet mindreforbrug på 61,0 mio. kr., fordi Aarhus Kommune forventes at hjemtage driften af special kørsel ultimo juni 2017, frem for efter 2017 som forudsat i budgettet.

Buserstatningskørslen forlænges på Odderbanen og Grenåbanen grundet forsinkelsen af Aarhus Letbane. Dette betyder et forventet merforbrug på 4,2 mio. kr. Omvendt forventes der lavere udgifter på 35,9 mio. kr. til drift af Aarhus Letbane, idet Aarhus Kommune og Region Midtjylland har meddelt Midttrafik, at der ikke skal foretages betalinger for letbanetrafik i 2017.

Budgetforslag 2018 – 1. behandling

Administrationen har i foråret 2017 udarbejdet budgetforslag for 2018, som blev sendt i administrativ høring hos Midttrafiks bestillere 18. maj 2017 med svarfrist 1. juni 2017.

Høringssvarerne er efter aftale med bestillerne indarbejdet i det budgetforslag, der nu fremlægges for bestyrelsen. Ændringer affødt af den politiske høring, vil være indarbejdet ved 2. behandlingen af budgettet.

Budgetforslaget for 2018 indeholder en forventet stigning i nettoudgifterne på i alt 44,0 mio. kr. fra 2017 til 1.293,7 mio. kr. i 2018.

Kørselsudgifterne er estimeret ud fra en budgetberegning af 2018 i Midttrafiks køreplanssystem for regional-, lokal- og bybusruter, og er opdateret med kørselsændringer fra køreplansskiftet 2017 (K17), mens rabatruterne er beregnet ud fra aktuelle køreplaner i en regnearksberegnet model. I det forventede regnskab er indregnet effekter af udbud til og med det 50. udbud vedrørende bybus-, lokal- og rabatruter i Østjylland (Djursland, Randers og Horsens). Desuden har kommunerne og Region Midtjylland i forbindelse med den administrative høring haft mulighed for at komme med ændringer. Høringen har dog ikke ført til betydelige ændringer for kørselsudgifterne.

Til beregning af kørselsudgifterne er der anvendt tre typer indeksreguleringer, "nyt" omkostningsindeks, der anvendes på busruter udbudt fra og med Midttrafiks 15. udbud (januar 2010), "gammelt" reguleringsindeks, der anvendes på tidligere udbudte ruter, samt gasindeks, der anvendes på ruter med gasbusser.

I forhold til budgettet for 2017, er kørselsudgifterne hævet med 3,2 mio. kr. til 1.386,9 mio. kr. i 2018, hvilket dækker over at et stigende omkostningsindeks medfører højere udgifter, der omvendt modsvares af store reduktioner i kørslen i primært Aarhus Kommune og Region Midtjylland som følge af fuld drift på Aarhus Letbane. For enkelte bestillere er der ændringer som følge af kørselsændringer og effekt af udbud, hvilket er nærmere beskrevet under den enkelte bestiller.

For bus-IT og øvrige udgifter er budgettet steget, da rejsegarantien, drift af tælleudstyr samt drift af Randers Rutebilstation og lønudgifter til Viborg Rutebilstation er flyttet til området til budget 2018. Disse poster har hidtil ligget under trafikskabet, og budgettet i trafikskabet er blevet nedskrevet, således at de berørte bestillere har fået administrationsbidraget nedskrevet tilsvarende. Samtidig stiger udgifterne til især drift af og betalingsgebyrer ved Midttrafik app med 3,0 mio. kr., hvilket skyldes at app'en har været meget populær, og dermed har fået en meget stor volumen i løbet af det første leveår.

Busindtægterne forventes at falde med 28,1 mio. kr. sammenholdt med budgettet for 2017, hvilket kan tilskrives en overflytning af kunder til Letbanen i Aarhus samt reduktioner i den lokale og regionale bustrafik i Aarhus som følge af indførelsen af Letbanen.

Som udgangspunkt er indtægtsbudgettet i øvrigt baseret på regnskabet for 2016 tillagt/fratrullet kendte effekter af udviklingen i 2018, såsom overflytning til Letbanen samt nedlæggelse af ruter i Aarhus-området. Trafikstyrelsen har meddelt et takststigningsloft for 2018 på 1,4 % og marts 2018 forventes indført et nyt takstsystem i Vestdanmark – kaldet Takst Vest. Der er i budgettet ikke indregnet økonomiske effekter af disse forhold.

Flextrafik omfatter handicapkørsel, Teletaxa, Flextur, Kommunal kørsel samt Siddende patientbefordring. Antallet af ture er baseret på 2016 og 1. kvartal 2017. Udgifterne til handicapkørsel er opskrevet med 3,8 mio. kr., mens indtægterne er opskrevet med 0,9 mio. kr. Det højere niveau i forhold til sidste år skyldes flere visiterede og dermed også flere kørsler.

Kørselsudgifterne til Teletaxa og Flexture er samlet øget med 2,2 mio. kr. og indtægterne er opskrevet med i alt 0,9 mio. kr., mens administrationsudgifterne er

steget 0,4 mio. kr. Aktivitetsændringen skyldes øget efterspørgsel efter disse kørselstilbud.

Kørselsudgifterne til Kommunal kørsel og Siddende patientbefordring falder med 69,3 mio. kr., mens administrationsudgifterne falder med 5,4 mio. kr. Budgetteringen er foretaget ud fra det forventede kørselsomfang i 2018. Faldet skyldes at Aarhus Kommune fremover selv står for driften af Special kørsel, hvorfor denne ikke længere er indeholdt i Midttrafiks budget.

Buserstatningskørslen forlænges på Odderbanen og Grenåbanen grundet forsinkelsen af Aarhus Letbane. Midttrafik har budgetteret med, at der som minimum vil være behov for buserstatningskørsel frem til 31. marts 2018. Dette er et fald i nettoudgifterne med 20,0 mio. kr. sammenlignet med budget 2017. Budgettet for erstatningskørsel vedrører kun Region Midtjylland.

Midttrafik har efter ønske fra Aarhus Kommune og Region Midtjylland taget udgangspunkt i, at Midttrafiks udgifter til køb af letbanedrift hos Aarhus Letbane I/S skal starte 1. februar 2018. Udgifterne til letbanedrift er i budgettet baseret på Aarhus Letbane I/S' senest opdaterede driftsbudget for 2018, og resulterer i en stigning i nettoudgifterne på 106,3 mio. kr. sammenholdt med budget 2017. Det skal i den forbindelse nævnes, at Aarhus Letbane I/S gør opmærksom på, at driftsbudgettet på nuværende tidspunkt endnu er behæftet med væsentlig usikkerhed. Aarhus Letbane I/S arbejder løbende på at konsolidere driftsbudgettet forud for opstart på letbanen.

Togdrift vedrører kun Region Midtjylland og omhandler udgifter til drift og infrastruktur af togtrafik på Lemvigbanen. I budgettet indgår et tilskud til mindre reinvesteringer på Lemvigbanen, og udgifterne stiger med 0,4 mio. kr. i forhold til 2017.

For billetkontrollen er der en forventet indtægt fra kontrolafgifter på 13,1 mio. kr., en forventning om udgifter til administration på 14,2 mio. kr. og en forventning om en overførsel af ubetalte kontrolafgifter på 8,2 mio. kr. til Aarhus Kommune. Der er samlet ændring i budgettet fra 2017 til 2018 på 1,3 mio. kr., hvilket skyldes en overførsel af administration af billetkontrol fra trafikskabet. Fra 2018 inddeles billetkontrollen i tre dele (Aarhus bybusser, Letbanen og resten af regionen). Udgifter til administration for kontroller foretaget uden for Aarhus er trukket ud af trafikskabet, så det ikke giver anledning til en merudgift for kommunerne og Region Midtjylland. Fordelingsnøglen for billetkontrollen er baseret på forventet antal kontroller.

Trafikskabets budget indeholder udgifter til administration af busdrift (herunder administration af Letbanedrift) og handicapkørsel. Busadministrationen består dels af ren administration samt forskellige fællesudgifter i form af fx markedsføring, hvor handicapadministration består af drift af call-center og IT-ydelser mm. Udgangspunktet for budget 2018 har været en fremskrivning af budget 2017 med 2,4 %, jævnfør KL's pris- og lønindeks. Desuden er der foretaget en række omflytninger af driftsudgifter, som er trukket ud af Trafikskabet. De omtalte omflytninger inkluderer rejsegaranti, udgifter til billetkontrol udenfor Aarhus, drift af tælleudstyr og rutebilstationerne i Randers og Viborg. Fordelingen af budgettet mellem bestillerne bygger hovedsageligt på en fordelingsnøgle baseret på køreplantimer for busdrift og antal ture for handicapkørsel. Budgettet er nedskrevet med 0,7 mio. kr.

Udgifterne til rejsekort stiger med 2,4 mio. kr., primært som følge af Letbanen, hvor der ikke tidligere har været budgetteret med udgifter til drift af rejsekortudstyr. Desuden er der højere udgifter til abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S og kunderelaterede driftsudgifter, hvilket dog modsvares af lavere forventede udgifter til drift af rejsekortudstyr i busser (lavere udgifter til leasing).

Derudover er der et samlet fald i udgifterne på 10,0 mio. kr. på diverse områder.

I henhold til tidsplanen, fremsendes budgetoplægget efter bestyrelsens behandling til bestillerne til politisk høring, hvorefter det endelige budget for 2018 forelægges for bestyrelsen til 2. behandling 15. september 2017.

Direktøren indstiller,

- at** det forventede regnskab for 2017 efter 1. kvartal tages til efterretning.
- at** budgetforslaget for 2018 til 1. behandling godkendes og fremsendes til politisk høring hos bestillerne med svarfrist 23. august 2017.

Bilag

- NY - Bilag 1 - Forslag til budget 2018 1. behandling ,forventet regnskab 1. kvartal
- Bilag 2 - Bestillerfordelte oversigter per driftsområde
- NY - Bilag 3 - Budget 2018 , forventet regnskab 1. kvartal bestillerfordelt

1-30-75-7-810-1-12

3. Støttet Flextur med byzone og knudepunkter i Skive Kommune

Resumé

Skive Kommune ønsker pr. 24. juni 2017, at indføre støttet Flextur til 7 kr. pr. km. dog minimum 35 kr. pr. tur i oplandet samt til tre knudepunkter i Skive by. Kørsel internt i Skive by skal koste 14 kr. pr. km. dog minimum 70 kr. pr. tur for de kunder, der ønsker at bruger det.

Sagsfremstilling

Skive Kommune har ønsket at finde besparelser på den kollektive trafik i kommunen. Der ønskes derfor indført en ordning, der ligger inden for de rammer, som bestyrelsen tidligere har fastlagt for mulige priser i Flextur.

Kommunen ønsker indført støttet Flextur på en måde, så kunderne kan køre for 7 kr. pr. km. dog minimum 35 kr. pr. tur fra tre knudepunkter i Skive by (Trafikterminalen, Sundhedshuset og Odgaardsvej) til oplandet og fra oplandet til Skive by (Trafikterminalen, Sundhedshuset og Odgaardsvej) samt mellem destinationer i oplandet. Kørsel inden for Skive by skal koste 14 kr. pr. km. dog minimum 70 kr. pr. tur.

Midttrafik følger løbende udviklingen og evaluerer ordningen med Skive Kommune efter 12 måneder.

Kundemæssige konsekvenser

For kunder, der alene rejser internt i byzonen, har denne ændring den konsekvens, at egenbetalingen stiger til 14 kr. pr. km. og minimum 70 kr. pr. tur. For kunder, der rejser mellem oplandet og byzonen, får denne ændring også en konsekvens, for at opnå støtte flextur til 7 kroner pr. km. med et minimum på 35 kr. pr. tur, skal der rejses til et af de 3 fastsatte knudepunkter. (Trafikterminalen, Sundhedshuset og Odgaardsvej).

Knudepunkterne er placeret så kunderne har mulighed for at benytte de almindelige kollektive transportmuligheder, for eksempel bybus til sit endelige rejsemål. Som alternativ til den ikke-støttede flextur, til 14 kr. pr. km. med et minimum på 70 kr. pr. tur, kan kunderne, som rejser internt i byen benytte bybusbetjeningen. Bybusnettet i Skive by betjener de fleste områder af byen. Derfor er der forsat mulighed for at blive transporteret rundt i byen via bybusserne. Ændringen vil dog alt andet lige betyde at kunden kan opleve en større rejsetid, ventetid og et skifte mellem transportmuligheder for at opnå den samme mobilitet.

Kunderne har forsat mulighed for at bestille turen fra en given adresse i landzonen til en given adresse i byzonen, men så takseres turen med 14 kr. pr. km. med et minimum på 70 kr. pr. tur. (Ikke-støttet flextur).

Økonomi

En stor del af flexsturtransporten kan relateres til rejser mellem landzone og byzone. Det er endog meget svært at fastslå et evt. frafald af kunder, der rejser mellem landzone og byzone, da det blandt andet vil afhænge af, hvor mange knudepunkter der oprettes. Men det anslås, at cirka 30 % af rejserne bortfalder. I tillæg hertil kommer besparelsen på kørslen i byzonen. Forslaget kan implementeres med virkning fra 25. juni 2017 og kan først give fuld effekt i budgetår 2018.

Kommunikation

Midttrafik vil være behjælpelig med skabeloner til markedsføringen af ændringen til byzone med knudepunkter.

Skive Kommune udarbejder pressemeddelelse til de lokale medier samt information til borgerservice, lægehuse og sundhedshuse.

Derudover skal der ændres i beskrivelsen af flexturen både på kommunens egen hjemmeside og på Midttrafiks hjemmeside. Der vil også blive ændret i teksten om flexstur i de kommuner der har venskabsaftaler med Skive kommune, da indførslen af byzone med knudepunkter og kan have indflydelse for borgere i disse kommuner.

I forhold til driften foreslår Midttrafik, at der opstilles skiltning ved de faste holdepladser der skal fungere som knudepunkter for flexkørslen. Dette vil gøre det markant lettere for borgerne.

Direktøren indstiller,

at støttet Flextur med byzone og knudepunkter i Skive Kommune godkendes.

1-30-78-8-1-15

4. Henvendelse fra Norddjurs Kommune vedr. ønske om Orange-billetter på letbanen

Resumé

Miljø og Teknikudvalget i Norddjurs Kommune har henvendt sig til Midttrafiks bestyrelse med en anmodning om, at bestyrelsen vil foranstalte en undersøgelse af mulighederne for, at det bliver muligt at bruge Orange-billetter til rejser mellem Letbanens stationer og rejser uden for letbanens takstområde.

Sagsfremstilling

Administrationen har i bilag 2 vedlagt et forslag til svar til Norddjurs Kommune fra bestyrelsesformanden. Henvendelsen fra Norddjurs Kommune findes i bilag 1. I svaret gøres opmærksom på, at Letbanen fra sin etablering indgår som en naturlig del af Midttrafiks takstsystem. Dvs. at taksterne for at anvende Letbanen svarer til Midttrafiks bustakster, og Midttrafiks kort og billetter er gyldige på Letbanen. Nogenlunde samtidig med letbanens idriftsættelse udmøntes en takstreform for Vestdanmark, som betyder en adskillelse af bus- og togtakster. Reformen forventes iværksat 18. marts 2018. Letbanen vil i denne sammenhæng opfattes som en bus og køre på Midttrafiks takster.

Taksten for en kombineret tog- og letbanerejse fastlægges af DSB. Midttrafik skal gerne – på baggrund af Norddjurs Kommunes brev – rette henvendelse til DSB med en forespørgsel om hvorvidt man påtænker at sælge Orange-billetter til Kombinationsrejser.

Direktøren indstiller,

at administrationen sender vedlagte forslag til svar til Norddjurs Kommune på vegne af Midttrafiks bestyrelse.

Bilag

- Bilag 1 - Henvendelse fra Norddjurs Kommune
- Bilag 2 - Svar til Norddjurs Kommune

1-30-75-1-26-16

5. Statens udbud af togkørsel i Midt – Vest

Resumé

Der er 9. juni 2017 indgået aftale om genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland. Genudbuddet følger Trafikstyrelsens indstilling, dog vil genudbuddet indeholde 8 daglige forbindelser (4 togpar) mellem København og Struer via Herning. Parterne er endvidere enige om, at der på nærmere fastsatte betingelser kan ske en overdragelse af ansvaret for indkøb af trafik på strækningen Holstebro-Skjern til Region Midtjylland.

Sagsfremstilling

Den nuværende kontrakt mellem Staten og Arriva om udførelse af togdrift i Midt- og Vestjylland udløber i 2020. Trafik- og Byggestyrelsen anbefalede i november 2016 i rapporten "Afgrensning af udbudspakke for regionaltogtrafik i Midt- og Vestjylland 2020" følgende:

- at udbudspakken i forhold til den nuværende udbudte trafik udvides med betjening af strækningen Vejle – Struer og Odense - Svendborg
- at de nuværende hurtige forbindelser med stop ved de større stationer Aarhus – Herning forlænges fra Herning over Gødstrup til Holstebro. Betjeningen på strækningen Herning-Holstebro udvides dermed til fast halvtimesbetjening i dagtimerne,
- at de få ture som DSB i dag udfører på strækningen Aarhus – Thisted indgår i udbudspakken

Efter længere tids forhandlinger er der nu indgået aftale mellem regeringen, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Alternativet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti om genudbud af togtrafikken. Aftalen følger trafikstyrelsens indstilling dog således, at genudbuddet skal indeholde 8 daglige forbindelser (4 togpar) mellem København og Struer via Herning, dvs. direkte forbindelser København Struer. Aftalen vedlægges.

Forligskredsen har på baggrund af kontakter og drøftelser med Midtjyske Jernbaner åbnet mulighed for at Region Midtjylland kan overtage ansvaret for indkøb af trafik på strækningen Holstebro – Skjern. I aftalen hedder det:

Parterne er endvidere enige om, at ansvaret for indkøb af trafik på strækningen Holstebro-Skjern skal overdages til Region Midtjylland, såfremt regionen senest ultimo august 2017 accepterer at ville overtage ansvaret under følgende betingelser:

- *Region Midtjylland modtager en årlig nettobetaling svarende til, hvad staten anvender på trafikken på den pågældende strækning.*
- *Region Midtjylland kan alene anvende betalingen til at udføre togtrafik på strækningen Holstebro-Skjern. Der stilles herudover ikke krav til trafikomfanget på strækningen.*

- *Staten stiller det antal tog (Desiro-eller Linttog) til rådighed for regionen, som er nødvendig for betjeningen af strækningen med en frekvens svarende til den nuværende (timedrift).*
- *Staten vil endvidere bistå med et evt. fælles indkøbsprojekt af nye tog til Lemvigbanen og Østbanen.*
- *Region Midtjylland skal senest et år før driftstart dokumentere, at man er klar til at overtage betjeningen ved køreplansskiftet i december 2020. Såfremt regionen ikke kan dokumentere dette, vil staten lade trafikken Holstebro-Skjern udføre af den vindende operatør i det statslige udbud. Region Midtjylland bærer alle risici og omkostninger ved en sådan sen tilbageførsel til betjening i statslig regi.*

Parterne er enige om, at det endelige driftskoncept for Region Midtjyllands eventuelle overtagelse af trafikkeransvaret Holstebro-Skjern forelægges forligskredsen til godkendelse.

Midttrafik blev orienteret om, at dette indgik i drøftelserne i forligskredsen på et møde i Transport- og Bygningsministeriet den 31. maj 2017, hvor ministeriet orienterede om de nærmere betingelser for overdragelse af trafikkerbet. Region Midtjylland deltog ligeledes i mødet.

Midttrafik er sammen med Region Midtjylland og Midtjyske Jernbaner i gang med at afklare de økonomiske forhold og risici i forbindelse med Region Midtjyllands eventuelle overtagelse af trafikkerbet.

Det vil isoleret set være muligt at afgøre, om Midtjyske Jernbaner økonomisk inden for en rimelig margin kan gennemføre den nuværende drift mellem Skjern og Holstebro for den ramme, som staten stiller til rådighed. Der kan også isoleret set være nogle driftsmæssige fordele ved en samdrift af strækningerne Skjern - Holstebro og Lemvigbanen samt organisatoriske fordele ved øget trafikvolumen hos Midtjyske Jernbaner.

En aftale vil kun være meningsfuld, hvis driften på Lemvigbanen opretholdes i aftalens løbetid frem til 2030 (8+2 års option), dvs, ud over den periode, hvor der må forventes store investeringer i Lemvigbanens infrastruktur.

Midttrafik kan ikke bedømme eller tage stilling til mulige fremtidige ændringer i forudsætningerne for regionens finansiering af drift af privatbanerne. Disse betingelser blev bl.a. ændret i 2016, hvor staten ensidigt annullerede aftalen om, at investeringstilskuddene skulle overgå til bloktilskud. Herved mistede Region Midtjylland en årlig kompensation i størrelsesordenen 10 mio. kr. Det er derfor alene Region Midtjylland, der kan tage stilling til om man vil tage de væsentligste risici i en evt. aftale.

Midttrafik og Region Midtjylland har anmodet Midtjyske Jernbaner om en redegørelse for de økonomiske, driftsmæssige og organisatoriske konsekvenser, fordele og risici ved en overtagelse af driften mellem Holstebro og Skjern. Samtidig er der behov for en nærmere afklaring af de betingelser ministeriet har fremlagt. Det har ikke været muligt at få dette gennearbejdet til bestyrelsesmødet.

Da næste bestyrelsesmøde afholdes i september 2017, og da regionens indstilling skal afklares senest ultimo august 2017 foreslås det, at Midttrafiks administration i samarbejde med Region Midtjylland på baggrund af redegørelsen fra Midtjyske

Jernbaner udarbejder en indstilling, som kan forelægges regionsrådet den 23. august 2017.

Direktøren indstiller,

- at Midttrafiks administration i samarbejde med Region Midtjylland på baggrund af redegørelsen fra Midtjyske Jernbaner udarbejder en indstilling, som kan forelægges regionsrådet den 23. august 2017.
- at Midttrafiks bestyrelse vil tage regionsrådet beslutning til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Aftaletekst om genudbud af togtrafikken i Midt og Vestjylland mv

1-00-1-17

6. Orientering om KORA-rapport – Analyse af økonomiske rammevilkår for trafikskaberne

Resumé

Movia har via KORA – Det nationale institut for Kommuners og Regioners Analyse og forskning - fået lavet rapporten Analyse af økonomiske rammevilkår for trafikskaberne. De vilkår, der analyseres, er: service- og anlægsrammer, manglende muligheder for at få tilskud fra private virksomheder til forstærkning af busdrift, lånemuligheder, momsrefusion og fastlæggelse af parkeringsafgifter. Analysen kaster også lys over nogle rammevilkår for Midttrafik.

Sagsfremstilling

KORA har analyseret nogle rammebetingelserne for trafikskaberne. Rapporten vedlægges som bilag.

Kollektiv trafik er underlagt statens styring af kommunernes service- og anlægsrammer – i modsætning til egentlige forsyningsvirksomheder. Det giver bl.a. den udfordring, at anlægsinvesteringer til styrkelse af bustrafikken - forskellige BRT-løsninger – indgår i rammen, hvorimod letbaneprojekter ikke indgår i det kommunale anlægsbudget.

Et trafikskaber kan ikke direkte indgå aftale med private virksomheder om finansiering af enkelte busruter. Der kræves en konkret juridisk vurdering af, hvorvidt en virksomhed kan bestille busdrift via en kommune.

Lånemuligheder og OPP-projekter i forhold til kollektiv trafik analyseres. Der er fx automatisk låneadgang til jernbaneinfrastruktur i privatbaner, men ikke til rutebilstationer, BRT-anlæg mv.

Persontransport er ikke momsbelagt. Påløbende momsudgifter i produktionen af kollektiv trafik kan ikke fradrages. Det betyder, at det er mere attraktivt at producere tjenesteydelser i eget regi end at købe den fra andre. Trafikskaber pålægges moms af ydelser, der inkøbes i forbindelse med billetkontrol, kundecentre, administration osv.

Endelig analyseres loven om nedsættelse af statstilskuddet ved forhøjelse af parkeringsindtægter. En kommune kan ikke i dag finansiere parkeringsanlæg på tværs af kommunegrænser.

Direktøren indstiller,

at rapporten tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - KORA_analyse-af-oekonomiske-rammevilkaar-for-trafikskaberne (2)

1-15-0-77-3-10

7. Orientering om kundetilfredshed på Midttrafik Kundecenter 1. halvår 2017

Resumé

Midttrafik gennemfører via Epinion 2 halvårlige kundetilfredshedsundersøgelser på Midttrafik Kundecenter. Her orienteres om resultatet undersøgelsen gennemført i maj 2017.

Sagsfremstilling

Midttrafik Kundecenter servicerer Midttrafiks kunder igennem flere kontaktflader. Som et led i målstyring og løbende kvalitetssikring gennemføres der hvert halve år en kundetilfredhedsmåling på to af Kundecentrets største kontaktflader – telefoniske henvendelser og personligt fremmøde.

Dataindsamlingen har fundet sted i perioden 10. til 17. maj, hvor der er foretaget i alt 200 interview, heraf 155 på telefoniske henvendelser og 43 på personligt fremmøde.

Overordnede resultater

Midttrafiks kunder er overordnet tilfredse med Midttrafik – både ved personligt fremmøde og ved telefonisk kontakt. Henholdsvis 97% af de adspurgte ved personligt fremmøde og 77% ved telefonisk kontakt er samlet set tilfredse eller meget tilfredse med kundecentrets service.

Den samlede tilfredshed er altså højere ved personligt fremmøde frem for telefonisk kontakt, og resultatet for personligt fremmøde er også steget signifikant siden seneste måling, hvor resultatet for telefonisk kontakt er stabilt.

Med hensyn til henvendelserne pr. telefon, så viser de en balanceret fordeling på kommunerne, der afspejler indbyggertal og køreplantimer. Henvendelser ved personligt fremmøde er af naturlige årsager alle kunder fra Aarhus-området.

Ved personligt fremmøde er 97 % af de adspurgte kunder samlet set tilfredse eller meget tilfredse med kundecentrets service. 2 % har svaret Ved ikke. Der ses derudover en signifikant fremgang på alle fire underliggende tilfredshedsparametre, som er:

- *Medarbejderens betjening var positiv og venlig*
- *Jeg fik brugbare svar på mine spørgsmål*
- *Medarbejderen var engageret for at hjælpe mig*
- *Ventetiden inden det blev min tur var rimelig.*

Tilfredsheden ligger mellem 91% og 98%, en markant fremgang siden seneste måling i december 2016.

På de tilsvarende parametre vedr. telefonisk henvendelse er tilfredsheden vedr. ventetiden steget, mens den er faldet på de tre andre spørgsmål. Mellem 10 % og 15 % af kunderne er utilfredse.

Midttrafik arbejder i øjeblikket på kompetenceudvikling på kundecentret for at styrke medarbejdernes kommunikation med kunderne, kendskab til Midttrafiks rejsebestemmelser mv., ligesom der løbende justeres på tilrettelæggelsen af opgaverne. Kundetilfredshedsmålingen indgår som et redskab i at forbedre opgavevaretagelsen og kundeservicen på kundecentret.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Midttrafik - Kundecenter - Maj 2017

1-22-1-15

8. Uddybning til orientering om nøgletal for offentlig buskørsel regnskab 2015 – en sammenligning af Aarhus og Københavns Kommune

Resumé

På bestyrelsesmødet den 16. december 2016 blev orientering om nøgletal for offentlig buskørsel regnskab 2015 gennemgået. På bestyrelsesmødet den 24. marts 2017 blev en sammenligning af udviklingen i Midttrafik i forhold til Movia gennemgået. Denne førte til et ønske om sammenligning af bybusdelen. Herunder sammenlignes køreplantimeprisen i Aarhus og Københavns Kommune. Sammenligningen viser, at køreplantimeprisen i 2015 var 3 % højere i Aarhus Kommune, hvilket kan skyldes en stor andel tjenestemænd på relativt dyr overenskomst i Busselskabet Aarhus Sporveje.

Sagsfremstilling

På bestyrelsesmøderne den 16. december 2016 og 24. marts 2017 har orienteringer omkring udviklingen i køreplantimepriser og en detaljeret sammenligning med Movia været fremlagt. Sammenligningen med Movia førte til et ønske om dybere sammenligning af bybusdelen. Administrationen har derfor forsøgt at sammenligne køreplantimepriser i to store bybusområder, Aarhus og København Kommune. Grundet ændring i opgørelsesmetode i Movia er sammenligningen kun foretaget for regnskab 2015. Regnskab 2016 er ikke medtaget, da Busselskabet Aarhus Sporveje årligt tilbagebetaler eventuelt overskud for foregående års kørsel i Aarhus Kommune, og tilbagebetalingen vedrørende 2016 først kendes senere i 2017. Sammenligningen kan ses herunder*:

Køreplantimepris (med tilbagebetaling fra Busselskabet Aarhus Sporveje)						
	2011	2012	2013	2014	2015	Relativt (2015)
Aarhus Kommune	774	769	780	776	767	+3,06 %
Københavns Kommune	-	-	-	-	744	-

Som det fremgår af ovenstående er køreplantimeprisen i Aarhus Kommune 3 % højere end for Københavns Kommune i 2015. Kørslen i de to kommuner vurderes at være meget sammenlignelig. Den højere pris i Aarhus Kommune indikerer derfor, at vognmandsbetalingen i Aarhus Kommune er lidt højere end i Københavns Kommune. En mulig årsag er, at der i Busselskabet Aarhus Sporveje er en stor andel tjenestemænd, der aflønnes efter en forholdsvis dyr overenskomst.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-1-26-16

9. Orientering om regionens besparelser inden for kollektiv trafik

Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet den 24. marts 2017 blev bestyrelsen orienteret om, at Region Midtjylland er udfordret i forhold til deres ramme for kollektiv trafik 2018, hvor Midttrafiks reviderede budgetoverslag er ca. 28 mio. kr. højere end rammen.

Den 24. april 2017 skrev regionsrådsformanden til borgmestrene i Midttrafiks område, at han har bedt regionens forvaltning og Midttrafik om at udarbejde et sparekatalog, som bringer balance mellem udgifter og budgetramme. Endvidere skrev regionsrådsformanden, at sparekataloget vil blive sendt i høring i slutningen af juni hos kommunerne. Samtidig tilbød regionsrådsformanden at holde et møde med de enkelte borgmestre m.h.p. kan drøfte udfordringen vedrørende den kollektive trafik i de pågældende kommuner.

Så vidt Midttrafik er orienteret, afholdes en række af disse møder i juni måned.

M.h.p. udarbejdelse af det ovennævnte sparekatalog har Region Midtjylland anmodet Midttrafik om at udarbejde en bruttoliste over regionale ruter med, der er karakteriseret ved:

Primært at være ruter med en høj andel af lokalt rejsende, der kan karakteriseres som:

- Ruter der ikke betjener væsentlige mellemkommunale rejsestrømme og større byer i hver sin kommune.
- Sekundære ruter, hvor de større byer i hver sin kommune er betjent af anden hovedlinje.

Bruttolisten som vedlægges indeholder samtidig ruteøkonomi og den økonomiske konsekvens, hvis ruterne overgår til kommunal finansiering.

Midttrafik deltager ikke i møderne mellem regionen og kommunerne og afventer nu resultatet af disse møder og Region Midtjyllands konklusioner i forhold til det sparekatalog, der er annonceret udsendt til kommunerne i slutningen af juni måned 2017.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Bruttoliste R2016

1-16-0-810-2-17

10. Kørselsopgaver for Samsø Kommune efter den 24. juni 2017

Resumé

Per 24. juni 2017 udtræder Samsø Kommune af trafikelskabet Midttrafik. Der er indgået samarbejdsaftale om, at Midttrafik fortsat skal varetage den Siddende Patientbefordring internt på Samsø samt på fastlandet samt den individuelle handicapkørsel på fastlandet.

Samsø Kommune har efterfølgende udtrykt ønske om, at Midttrafik fortsat varetager genoptræningskørsel og lægekørsel på fastlandet med Samsø borgere.

Sagsfremstilling

Samsø Kommune ønsker fortsat at benytte Midttrafik til varetagelse af genoptræningskørslen og lægekørslen på fastlandet, efter udtrædelsen af trafikelskabet per 24. juni 2017.

Midttrafik varetager fortsat følgende kørselsopgaver for Samsø Kommune per 25.6.2017:

- Handicapkørsel med Samsøborgere på fastlandet
- Den Siddende Patientbefordring internt på Samsø samt på fastlandet
- Genoptræningskørsel på fastlandet med Samsøborgere
- Lægekørsel på fastlandet med Samsøborgere

Samsø Kommune/Samsø Rederi varetager følgende kørselsopgaver internt på Samsø per 25.6.2017:

- Handicapkørsel internt på Samsø med Samsøborgere
- Genoptræningskørsel internt på Samsø
- Lægekørsel internt på Samsø
- Teletaxa kørsel

Kørslen vil blive gennemført efter gældende regler og takster, fastsat af Midttrafiks bestyrelse.

I 2016 blev der gennemført nedenstående ture, fordelt på individuel handicapkørsel, genoptræningskørsel og lægekørsel:

2016 Regnskab	Antal ture	Vognmandsudgift	Adm. omk.
Handicap	1.049	186.928	115.000
Genoptræning	363	61.568	12.934
Lægekørsel	744	114.507	26.509
I alt	2.156	363.004	154.443

1.1.2017 – 30.6. 2017 Budget	Antal ture	Vognmandsudgift	Adm. omk.
Handicap	715	168.000	52.000
Genoptræning	250	49.000	8.800
Lægekørsel	350	52.000	12.300
I alt	1.315	269.000	73.100

Samsø Kommunes visitation vil fortsat varetage visitationen til handicapkørsel, og have adgang til it-systemet Planet, hvor Samsøborgere der er visiteret til handicapkørsel oprettes. Det er til enhver tid Samsø Kommunes visitation, som er ansvarlig for oprettelse og vedligeholdelse af data i it-systemet Planet samt administrationen af turforbruget.

Bestilling af handicapkørsel på fastlandet varetages fortsat af Midttrafiks Servicecenter efter gældende åbningstider og bestillingsfrister, som for øvrige handicapkunder i Region Midtjylland.

Midttrafiks Driftscenter modtager fortsat bestillinger på genoptræningskørsel og lægekørsel på fastlandet, som frem til den 24. juni 2017.

Midttrafik koordinerer kørslerne som hidtil med undtagelse af teletaxa, ikke støttet Flextur og handicapkørsel internt på Samsø, som hjemtages af Samsø Kommune pr. 25. juni 2017. Al kørsel udført af Midttrafik varetages af leverandører, som har budt ind på udbud FV5.

Afregning af kørsel videreføres som hidtil, hvilket vil sige som aconto fakturering.

Der er udarbejdet særskilt Tillæg til Samarbejdsaftale med Samsø Kommune samt databehandleraftale.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-17

11. Siden sidst

Sagsfremstilling

Gratis kørsel til informationsmøde om bybussystemet den 19. juni i Grenaa

Direktionen har godkendt en anmodning fra Norddjurs Kommune om gratis kørsel i forbindelse med et informationsmøde for borgerne vedr. høring om det nye bybussystemet i Grenaa. Kommunen henter interesserede borgere med telebybussen og kører dem til informationsmødet i Kulturhuset i Grenaa.

Bestyrelsesmøde og bestyrelsesseminar i Trafikselskaberne i Danmark den 24. maj

Den 24. maj blev der afholdt generalforsamling og bestyrelsesmøde i Trafikselskaberne i Danmark. På sidstnævnte møde blev takstharmonisering drøftet, herunder at Takst Vestparterne har møde med transportordførerne 6. juni og at Takst Sjælland vurderes at have gennemgået en tilfredsstillende implementering. Derudover blev samarbejdet med og indspil til KL og Danske Regioner drøftet, opdatering af lov om trafikselskaber, debat om løn- og arbejdsvilkår i Flextrafik i taxabranchen og forlængelse af aftale om landsdækkende handicapbefordring.

På bestyrelsesseminaret blev der bl.a. holdt oplæg om Takst Sjælland, Trafikselskabet som leverandør af mobilitet (NT), Trafikplaner og indpasning af letbaner (Midttrafik), samt bestyrelsesformændenes korte beretning om status i de enkelte trafikselskaber. Bestyrelsesformand Hans Bang-Hansen lagde bl.a. vægt på arbejdet med kundetilfredshed og tilfredshed blandt ejerne, digitalisering – herunder udvikling af betalingsapp og live map - at Midttrafik er i gang med udbud af den samlede billet- og kvalitetskontrol og ikke mindst hvordan Midttrafik skal gennemføre regionens besparelse på kollektiv trafik på 28 mio. kr. i forbindelse med arbejdet med ny trafikplan, til udmøntning i 2019, men begyndende i 2018.

Midtjyllands Lufthavn

Midtjyllands Lufthavn, har sammen med andre lufthavne og flyselskaber, henvendt til transportordfører, Rejseplanen og bl.a. Midttrafik med ønske om, at indenrigsflyvningen kommer på Rejseplanen. Rejseplanen er en landsdækkende rejseplanlægger for bus, tog og metro. Midttrafik har rejst ønsket i bestyrelsen for Rejseplanen A/S, som umiddelbart ser positivt på idéen. Næste skridt er, at indenrigsflyvningen samler sig bag én part, og at der skal udarbejdes et konkret oplæg til, hvordan indenrigsfly kan komme på Rejseplanen.

Midtjyllands Lufthavn har ligeledes haft et ønske om, at Midttrafik vurderede mulighederne for at lave en bedre busbetjeningen af lufthavnen, primært ved at omlægge eksisterende regionalrute mellem Herning og Viborg. Midttrafik har vurderet mulighederne og fremsendt et notat til lufthavnen. Konklusionen blev, at en omlægning af regionalruten ville have større kundemæssige konsekvenser for flere kunder mellem Viborg og Herning end det ville gavne kunder med behov for rejse til Midtjyllands Lufthavn. Til gengæld har Midttrafik omlagt den nuværende teletaxaløsning til ny rutebunden teletaxa, som betjener Midtjyllands Lufthavn til samtlige flyafgange og – ankomster, og hvor der er korrespondance til/fra Herning i Karup. Med den rutebundne

teletaxa bliver der skabt et mere synligt tilbud, hvor også oplysningerne bliver leveret til rejseplanen.

Opfølgning på Takst Vest

Takst Vest-forslaget blev den 6. juni præsenteret og forelagt trafikordførerne og ministeren. De bad om en række yderligere oplysninger om konsekvenserne. Det forventes, at ministeren vil bede ordførerne om støtte til at arbejde videre med forslagets grundprincipper.

På næste bestyrelsesmøde i september vil administrationen forelægge en samlet rapport om konsekvenser for kunder i Midttrafiks område, samt en tidsplan for gennemførelse. Direktøren vil i givet fald kunne uddybe ovenstående på mødet.

Høringssvar over ændringsbekendtgørelse om rutekørsel

Den 22. februar 2017 udsendte Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fornyet høring over udkast til ændret bekendtgørelse om rutekørsel. Den fornyede høring var foranlediget af ændringer i forslaget til bekendtgørelsen på baggrund af b.la. tidligere høringssvar fra TiD.

Det følger af udkastet, at al speciel rutekørsel, der ikke er skolekørsel, arbejdstagerkørsel eller kørsel til og fra færge- og lufthavn, kan undtages fra kravet om tilladelse til rutekørsel. I disse tilfælde erstattes kravet om tilladelse med en skriftlig kontrakt mellem buskørselsvirksomheden og transportarrangøren for de kørselsarrangementer, der ikke udføres direkte i konkurrence med trafikselskaberne.

I forhold til den tidligere fremsendte version har styrelsen lyttet til trafikselskabernes bekymring for *creaming* for så vidt angår kørsel til/fra færge/lufthavne, og denne kørselstype er således fortsat omfattet af tilladelseskravet.

Trafikselskaberne har peget på følgende forhold, både i tidligere høringssvar og i det nye høringssvar af 15. marts 2017:

- Myndighedsansvar ved speciel rutekørsel: Hvor vil tilsynspligten hvad angår overenskomst mv. være, hvis der ikke skal udstedes tilladelse?
- Dubleringskørsel: Trafikselskaberne opfordrer styrelsen til at overveje, om man som del af bekendtgørelsen kan omfatte regler vedr. dubleringskørsel og/eller præcisere tolkningen heraf. Her påpeger trafikselskaberne især at hensyn til sikkerhed og hensigtsmæssig ressourceanvendelse kan vægtes i forbindelse med tilladelser til dubleringskørsel, samt at det klargøres, at der kan gives dispensation og indsættes dubleringsbusser også uden for tidspunktet for den normale køreplan. Herunder, at større dagsarrangementer kan blive betjent af kollektiv transport.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i høringsnotat af 2. maj anført, at der alene er tale om, at tilladelse til visse former for speciel rutekørsel erstattes af krav om oprettelse af en skriftlig kontrakt mellem buskørselsvirksomheden og transportarrangøren.

For et udføre erhvervmæssig buskørsel skal en virksomhed fortsat have en buskørselstilladelse og overholde bestemmelsen i busloven om overenskomstmæssig aflønning af chauffører. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fører som hidtil tilsyn med, om dette er tilfældet.

Styrensen anfører i høringsnotatet, at der ikke i trafikskabsloven er en bemyndigelse til i bekendtgørelsesform at fastsætte regler om dubleringskørsel.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har tidligere meddelt trafikskaberne, at efter styrelsens opfattelse skal følgende være opfyldt for, at der kan udføres dubleringskørsel:

- Rutens normale ruteføring skal følges (afvigelser fra ruteforløbet er således ikke tilladt).
- Rutens normale køreplan skal følges.
- Rutens normale stoppesteder skal anvendes.
- Hvis dubleringsbussen ikke er fyldt op, skal den standse ved alle stoppesteder undervejs, hvor der er ventende passagerer.
- Dubleringsbussen skal forlades ved endestationen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen tilbyder TiD og Danske Busvognmænd et fælles møde om baggrunden for styrelsens fortolkning af reglerne for rutekørsel, herunder dubleringskørsel.

Bekendtgørelsen er udstedt den 2. maj 2017 med hjemmel i den i lov om trafikskaber § 31, stk. 1 fastsatte bemyndigelse. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. juli 2017. Det bemærkes, at tilladelser til almindelig og speciel rutekørsel, som er udstedt før den 1. juli 2017, forbliver i kraft med de begrænsninger, der er fastsat herfor. Ansøgninger om tilladelse til speciel rutekørsel, der er modtaget før den 1. juli 2017, behandles efter de indtil da gældende regler.

Uagtet, at en mere fleksibel tilrettelæggelse af dubleringskørsel ikke er imødekommet ved bekendtgørelsen, forventes at nuværende serviceniveau kan opretholdes. Det forventes endvidere, at tilsynet fra styrelsen opretholdes effektivt i forhold til overholdelse af overenskomstmæssige krav.

Bekendtgørelsen medfører et mindre antal tilladelser til udtalelse hos trafikskabet, hvilket dog må antages at være af et begrænset omfang, hvorfor det ikke forventes at få ressourcemæssig betydning.

Samarbejde om demensvenlige kollektiv transport

Midttrafik har i juni 2017 indgået to konkrete samarbejdsaftaler om hjælp til demente med tre kommuner. Dermed er der søgt om puljemidler for følgende demensprojekter:

1. Skive og Viborg kommuner (stor kampagne overfor buskunder og chauffører "vi har brug for rejsevenner")
2. Aarhus kommune (mærkningsordning)

Får Midttrafik og de tre kommuner tildelt puljemidlerne igangsætter administrationen et arbejde med kampagner for ordningerne.

Viborg og Skive Kommuner samt Midttrafik indgår et samarbejde vedr. demensvenlig kollektiv transport, og hvordan man gennem undervisning, vejledning og oplysningskampagner bedre kan hjælpe demente, der har brug for hjælp.

Det er allerede besluttet og igangsat, at alle ca. 2.500 buschauffører i Midttrafiks område får undervisning i demens, herunder hvordan de skal forholde sig, hvad de kan gøre mv.

Undervisningsmaterialet er udarbejdet i samarbejde med Alzheimerforeningen. Derudover har Midttrafik indledt et samarbejde med Østjyllands Politi, hvor buschauffører kan være behjælpelige med at identificere demente, som er kommet for langt væk fra hjemmet eller lignende. Dette vil mærkningsordningen supplere.

En kampagne om demensvenlighed i kollektiv trafik vil være med Midttrafik som afsender og evt. kommunerne som medafsender, da Midttrafik har kontrakt med busselskaberne. Midttrafik vil ligeledes prioritere at kampagnen er enslydende på tværs af kommunerne, da chaufførerne (og kunderne) kører på tværs af kommunerne.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- 17.09 - 260517 Bilag 1 Bekendtgørelse om rutekørsel
- 17.09 - 260517 Bilag 2 Høringssvar - TiD - bekendtgørelse om rutekørsel - 15032017
- 17.09 - 260517 Bilag 3 Høringsnotat
- Bilag 4 - Samarbejdsaftale

1-00-1-17

12. Eventuelt