



**midttrafik**

**Åben dagsorden**

**til mødet i**

**Bestyrelsen i Midttrafik**

**12. marts 2010 kl. 09:30**

**Søren Nymarks Vej 3,**

**8270 Højbjerg**

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Løfteparagraf om genforhandling af betalingen i Midttrafiks kontrakter om buskørsel	1
2	Gratis transport i busser for "Natteravne"	3
3	Revisionsberetning nr. 6 af 4. marts 2010	4
4	Foreløbigt driftsregnskab 2009	6
5	Orientering om nøgletal for Midttrafik	8
6	Temadrøftelse om Rejsekort	9
7	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	14
8	Eventuelt	18

1-23-4-2-08

## 1. Løfteparagraf om genforhandling af betalingen i Midttrafiks kontrakter om buskørsel

### Resumé

*De fleste af Midttrafiks kontrakter om buskørsel har en såkaldt løfteparagraf. Den giver busselskaberne ret til genforhandling af kontraktens betalingssatser, såfremt lovændringer medfører merudgifter ud over de satsreguleringer, der sker løbende efter pris- og lønudviklingen. Løfteparagraffen gælder også den modsatte vej ved lovændringer, der medfører mindre udgifter. Formålet med løfteparagraffen er at fjerne usikkerhed om betalingssatsernes holdbarhed. Det har især betydning i kontrakter med lang løbetid. Kontrakter med en kortere løbetid end et år har ingen løfteparagraf. Administrationen kan ikke anbefale, at løfteparagraffen fjernes i nye kontrakter, der har en længere løbetid end et år. Begrundelsen er især risiko for højere tilbudspriser. Kommunerne og regionerne får DUT-kompensation for merudgifter, der skyldes ændret lovgivning.*

### Sagsfremstilling

De fleste af Midttrafiks kontrakter om buskørsel har en såkaldt løfteparagraf om genforhandling af kontraktens betalingssatser. Paragraffens ordlyd er normalt: "Parterne er berettiget og forpligtet til at forhandle om betalingens størrelse, hvis omkostningsudviklingen vedrørende busdrift på grund af ny lovgivning afviger væsentligt fra reguleringen i kontrakten".

Midttrafiks kontrakter om almindelig buskørsel gælder typisk i 4–8 år med mulighed for forlængelse i yderligere op til halvdelen af den oprindelige kontraktperiode. For disse kontrakter gælder løfteparagraffen altid.

Kontrakter med en løbetid på et år eller mindre har derimod ingen løfteparagraf. Sådanne kontrakter anvendes typisk i variabel kørsel (handicapkørsel, patienttransport m.v.).

Der er lang tradition i alle trafikelskaber for at have en løfteparagraf i flerårige kontrakter om buskørsel. Bestemmelsen blev indført allerede i de første kontrakter i 1970'erne. Der er ligeledes tradition for lignende bestemmelser i offentlige indkøbskontrakter af flere års varighed på andre områder.

Det er meget sjældent, at der rejses krav om genforhandling efter løfteparagraffen i kontrakter om buskørsel. Inden for de seneste to år er det dog sket to gange. Dels i forbindelse med en ændring af reglerne om afgift på dieselolie pr. 1. september 2008. Dels ved ændringen af reglerne om cross border leasing pr. 1. januar 2010. I begge tilfælde har lovændringerne medført merudgifter for busselskaberne på i gennemsnit 5-10 %.

Formålet med løfteparagraffen er at fjerne usikkerhed om betalingssatsernes holdbarhed, hvilket især har betydning i kontrakter med lang løbetid.

---

Administrationen kan ikke anbefale, at løfteparagraffen fjernes i nye kontrakter med længere løbetid end et år. Begrundelsen er især risiko for højere tilbudspriser eller for virksomhedslukninger som følge af store, uforudsete omkostningsstigninger, såfremt løfteparagraffen slettes. Samtidig finder administrationen det naturligt og rimeligt, at der er mulighed for at rejse krav om genforhandling, såfremt ny lovgivning medfører, at kontraktbetalingen ikke længere er i overensstemmelse med de vilkår, hvorunder tilbuddene i sin tid blev afgivet.

Kommunerne og regionerne får DUT-kompensation for merudgifter, der skyldes ændret lovgivning.

### **Direktøren indstiller,**

- at** Midttrafik ikke ændrer politik med hensyn til at have løfteparagraffer i kontrakter om buskørsel af længere varighed end et år.

1-25-4-09

## 2. Gratis transport i busser for "Natteravnene"

### Resumé

*Administrationen foreslår, at frivillige personer i organisationen Natteravnene, kan rejse gratis i bybusser, natbusser og regionale ruter. Den gratis transport gælder kun i forbindelse med Natteravnenes arbejde med at skabe tryghed. Gratis transport for Natteravnene i Midttrafik vil medvirke til at skabe tryghed og ro i natbusser og sene aftenture i weekender.*

### Sagsfremstilling

Administrationen foreslår, at der åbnes op for at frivillige i organisationen Natteravnene, kan køre gratis i busser i forbindelse med deres arbejde for at skabe tryghed i lokalområderne.

Det er Natteravnenes primære formål, at medvirke til at skabe større lokal tryghed og især hjælpe børn og unge. Natteravnene gennemfører vandring i deres eget område (by eller boligområde) på dage, tidspunkter og steder, hvor man finder det relevant. Ved altid at gå i hold på tre helst mænd og kvinder - og bære Natteravnenes karakteristiske gule jakker, gør man sig meget synlig overfor børn og unge.

Natteravnene findes i de fleste større byer i Region Midtjylland

Den gratis transport i busserne i Midttrafik gælder kun i forbindelse med udøvelse af Natteravnenes arbejde med at skabe tryghed. Det vil sige i det tidsrum Natteravnene er på gaden, hvilket oftest er sent om aftenen eller i nattetimerne. Den gratis transport vil derfor oftest blive benyttet i bybusser og natbusser. Dog bør ordningen også være gældende i de regionale ruter som har sene aftenture og eller natkørsel.

Indtægtstabet vil være yderst begrænset, og chaufførernes tryghed vil blive øget.

Gratis transport for Natteravnene vil ikke være gældende i dagtimer og uden for tider, hvor Natteravnene ikke udøver deres funktion.

Ordningen med gratis transport for Natteravnene i busserne har tidligere også været gældende for bybusserne i Århus.

### Direktøren indstiller,

- at** der gives mulighed for gratis transport i busserne for Natteravnene, når de udøver deres arbejde i lokalområderne.
- at** administrationen udformer de præcise regler for ordningen.

1-20-1-08

### 3. Revisionsberetning nr. 6 af 4. marts 2010

#### Resumé

*Revisionen har udarbejdet revisionsberetning nr. 6 af 4. marts 2010, som forelægges til Bestyrelsens godkendelse og underskrift.*

#### Sagsfremstilling

./.. Ultimo 2009 gennemførte KPMG en revision af Midttrafik og Busselskabet Århus Sporveje. På baggrund heraf har revisionen udarbejdet den vedlagte revisionsberetning nr. 6 af 4. marts 2010, som forelægges Bestyrelsen til godkendelse og underskrift.

Overordnet er der ikke tale om nye revisionsbemærkninger, som skal besvares overfor tilsynsmyndighederne, ligesom der ikke er nye supplerende oplysninger, som Bestyrelsen skal orienteres om.

Revisionen foreslår nogle tiltag bl.a. vedrørende dokumentation, som administrationen i Midttrafik er enig i skal opprioriteres. Administrationens kommentarer til revisionens forslag er indarbejdet i selve revisionsberetningen og vedrører:

#### Midttrafik

- Revisionen bemærker, at der foreligger detaljerede forretningsgangsbeskrivelser på nogle områder, men der er fortsat enkelte områder, der er ved at blive beskrevet. Administrationen forventer arbejdet afsluttet i marts 2010.
- Revisionen anbefaler, at detaljeringsgraden i økonomirapporteringen udbygges, herunder at der indføres opfølgning på likviditetsudvikling. Administrationen er enig heri, og det vil blive indarbejdet i økonomisk status for 2. kvartal 2010.
- Revisionen anbefaler, at der foretages statusafstemning regelmæssigt i kontrolafdelingen (billetkontrol i Århus), og der føres ledelsestilsyn hermed. Administrationen er enig, og det vil blive implementeret i marts 2010.
- Revisionen anbefaler, at der sker forbedring af kontroller, som sikrer registrering af godkendt datagrundlag for fakturering af indtægter samt at der udarbejdes en oversigt over, hvem der er ansvarlig for at sikre fakturering af indtægter. Administrationen er enig heri, og det vil være klart i forbindelse med revision af årsregnskabet.
- Revisionen anbefaler, at der indføres dokumenteret kontrol med de indtægter, vognmændene oplyser, at de har haft i en given periode. Administrationen er enig i anbefalingen og overvejer, hvordan det kan indarbejdes i de eksisterende arbejdsgange. I fremtidige udbud vil der blive indarbejdet krav om dokumentation i kontrakterne.

- Revisionen anbefaler en stikprøvevis kontrol af underliggende dokumentation, fx ansættelseskontrakter, i forbindelse med lønadministrationen. Administrationen er enig heri, og det vil blive iværksat.

### **Busselskabet Århus Sporveje**

Da der er selvstændigt økonomi ved Busselskabet Århus Sporveje, har revisionen også været på revisionsbesøg hos Busselskabet. Revisionen konstaterer, at der på nuværende tidspunkt foreligger detaljerede forretningsgangsbeskrivelser for flere områder, men der er fortsat enkelte områder, der ikke er beskrevet, hvilket Busselskabet er ved at udarbejde. Der blev i øvrigt givet følgende bemærkninger:

- Revisionen anbefaler, at der tilføjes væsentlige afvigelsesforklaringer mellem budget og realiserede tal i forbindelse med perioderegnskabet. Busselskabet bemærker, at det kun er for 3. kvartal 2009, at der ikke har været skriftlig redegørelse for afvigelserne, og at der altid redegøres mundtligt på driftsrådsmøderne.
- Revisionen anbefaler, at funktionsadskillelsen i økonomifunktionen forbedres, eller at der er ekstra fokus på ledelsestilsyn. Busselskabet er enig i anbefalingen, og organisationen ændres, så vedligeholdelse af stamdata ikke ligger hos en person, der har adgang til at bogføre.
- Revisionen har konstateret, at der ikke har været fast frekvens for afstemning af statuskonti. Busselskabet har oplyst, at der fremadrettet laves månedlig afstemning af alle statuskonti.
- Revisionen har anbefalet, at der indføres kompenserende kontrol i form af løbende ledelsestilsyn med lønudbetalingen til de to lønmedarbejdere. Desuden anbefales det, at lønlisterne for alle medarbejdere løbende gennemgås og godkendes af nærmeste leder. Busselskabet er enig heri, og der etableres den anbefalede kontrol.
- Revisionen anbefaler, at der arbejdes videre med at etablere procedurer for afstemning af billetautomaternes registreringer til registreringerne hos Dansk Værdihåndtering, PBS og banken. Busselskabet er enig heri, og der udarbejdes betryggende afstemningsprocedurer.

### **Direktøren indstiller,**

- at** revisionsberetningen godkendes og underskrives af Bestyrelsen
- at** de af revisionen foreslåede tiltag igangsættes jævnt før administrationens bemærkninger.

### **Bilag**

- revisionsberetning nr. 6 af 4. marts 2010

1-22-2-09

## 4. Foreløbigt driftsregnskab 2009

### Resumé

*På baggrund af de registrerede udgifter og indtægter opgjort pr. 24. februar 2010, er der udarbejdet et foreløbigt regnskab for 2009.*

### Sagsfremstilling

- ./.
- På baggrund af de registrerede udgifter og indtægter opgjort pr. 24. februar 2010, er der udarbejdet vedlagte notat med foreløbigt driftsregnskab 2009 for Midttrafik.

På busdriften udviser regnskabsresultatet en netto mindreudgift vedrørende busdriften på i alt 23,3 mio. kr.

På udgiftssiden er der tale om mindreudgifter i form af betalinger til vognmænd på 13,6 mio. kroner. Det skyldes dels et mindre kørselsomfang, dels at budgettet for 2009 stadig baserede sig på usikre data.

- ./.
- På indtægtssiden er der tale om merindtægter på ca. 9,7 mio. kr. i forhold til det budgetterede. Den samlede merindtægt dækker over et fald i de direkte passagerindtægter og stigninger i salget af skole- og uddannelseskort m.v. Der vedlægges notat om indtægtsfordeling for busdrift i 2009.

På handicapområdet er der i forhold til de budgetterede udgifter (skal-kørsel) tale om et samlet, nettomindreforbrug på 1,4 mio. kr. i 2009.

- ./.
- Udgifterne vedrørende Midttrafiks mellemværende med Midtjyske Jernbaner viser et samlet merforbrug på 2,5 mio. kroner. Indtægterne i 2009 er i budgettet overvurderet med 1,4 mio. kroner mens udgifterne overstiger de budgetterede med 2,7 mio. kr. På anlægssiden er der modsat tale om et netto mindreforbrug på 1,6 mio. kr. jf vedlagte notat med regnskab 2009 for Midtjyske Jernbaner.

- ./.
- På Trafikselskabets område, der omfatter såvel driftsudgifter som rene administrationsudgifter, er der formelt set et merforbrug på 6,5 mio. kr. I realiteten er der tale om et mindreforbrug på 1,6 mio. kr. I opgørelsen af merforbruget indgår således en ikke budgetteret renteudgift på 1,2 mio. kr, som – i lighed med tidligere år - vil blive tilskrevet de bestillere, der har forårsaget denne. Herudover er der i Midttrafik mindreindtægter på kontrolafgifter til Århus Kommune på 6,9 mio. kr. Midttrafik foretager de indledende tiltag for rykning for indbetalinger, mens Århus Kommune selv varetager den endelige indrivelse, og derved får pengene. Ud over selve det foreløbige regnskab er det til sagen



---

vedlagt en kortfattet beskrivelse af byrdefordelingsprincipperne som vedtaget af Repræsentantskabet i 2008 for budget 2009.

### **Direktøren indstiller,**

**at** det foreløbige regnskab for 2009 tages til efterretning

### **Bilag**

- notat med foreløbigt driftsregnskab 2009 for Midttrafik
- notat om indtægtsfordeling for busdrift i 2009
- notat med regnskab 2009 for Midtjyske Jernbaner
- beskrivelse af byrdefordelingsprincipperne som vedtaget af Repræsentantskabet i 2008 for budget 2009

1-30-78-1-1-10

## 5. Orientering om nøgletal for Midttrafik

### Resumé

*Bestyrelsen bad på mødet 12. februar 2010 om en oversigt over faktuelle nøgletal, som kan give et overblik over aktivitetsomfanget i Midttrafik.*

### Sagsfremstilling

./ Midttrafiks administration har udarbejdet vedlagte notat med nøgletal for Midttrafik. Gennemgående er anvendt oplysninger fra regnskabsåret 2009. For enkelte tabeller er anvendt oplysninger fra 2008, da de endelige opgørelser for 2009 ikke er tilgængelige. Sidstnævnte tabeller vil blive opdateret med 2009-oplysninger i forbindelse med Midttrafiks Årsberetning 2009.

Notatet indeholder følgende tabeller:

- Tabel 1. Antal kort udstedt af Midttrafiks administration i 2009
- Tabel 2. Kundehenvendelser i 2009 fordelt på emner
- Tabel 3. Rejsegaranti i Midttrafik 2009
- Tabel 4. Ruter i Midttrafik fordelt på typer (fra Midttrafiks Årsberetning 2008)
- Tabel 5. Kontrolafgifter m.v. i bybusserne i Århus i 2009
- Tabel 6. Indtægter i Midttrafik i 2009 fordelt på kilder
- Tabel 7. Indtægter i Midttrafik i 2008 fordelt på kørselstype
- Tabel 8. Indtægter i Midttrafik i 2008 fordelt på billettyper
- Tabel 9. Passagerer og køreplantimer i Midttrafik i 2009 fordelt på bestillere
- Tabel 10. Udgifter og indtægter ved buskørsel i Midttrafik i 2009 - foreløbigt regnskab.
- Tabel 11. Antal brugere og rejser i Midttrafiks handicapkørsel i 2009
- Tabel 12. Oversigt over Midttur rejser i 2009

### Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

### Bilag

- notat med nøgletal for Midttrafik

1-25-01-1-08

## 6. Temadrøftelse om Rejsekort

### Resumé

*Udviklingen af det landsdækkende rejsekortsystem har været præget af forsinkelser. Efter flere års test, er det nu planen, at kortet inden udgangen af 2010 skal rulles ud i busser og tog i Vest- og Sydsjælland. Senere følger Nordjylland, Sydtrafik og hovedstadsområdet. Bestyrelsen har tidligere besluttet, at Midttrafik tilslutter sig rejsekortet fuldt ud, når systemet har vist, at det virker i praksis. Det er på nuværende tidspunkt uklart, hvornår denne forudsætning er opfyldt, og det kræver under alle omstændigheder, at bestillerne godkender det. På mødet vil der blive givet en grundig gennemgang af udfordringerne. Senere vil Bestyrelsen blive forelagt et konkret beslutningsoplæg.*

### Sagsfremstilling

./ I 2003 blev Rejsekort A/S dannet af DSB, Metroselskabet, trafikelskaberne på Sjælland (nu Movia), Nordjyllands Trafikselskab (NT) og det tidligere Vejle Amts Trafikselskab (VAT), til udvikling af et rejsekort til brug i både bus, tog og metro. Rejsekortet er et elektronisk billet- og betalingskort, hvor kunderne skal foretage check ind ved indstigning og check ud efter rejsen. Systemet udregner automatisk en pris for hver rejse og giver rabat efter rejsevaner. Det skal erstatte de nuværende periode- og klippekort. Der vedlægges folder fra 2007 om Rejsekortet, hvor systemet beskrives nærmere.

Midttrafik medvirker indtil videre i rejsekortprojektet gennem forpligtigelser overført fra det tidligere VAT, omkring regional- og bybuskørsel i Horsens og Hedensted Kommune. Sydtrafik har fra januar 2009 været fuld tilsluttet.

I 2005 indgik Rejsekort A/S en aftale med en leverandør om udvikling og drift af rejsekortssystemet. I den oprindelige tidsplan skulle kortet være fuldt udviklet og klar til at blive taget i brug i 2009. Siden projektstart har udviklingen og leveringen af dele af systemet været præget af gentagne forsinkelser. Systemet har vist sig at være mere kompliceret at udvikle end først antaget, og leverandøren har erkendt, at de har undervurderet opgavens omfang. De hidtidige forsinkelser er reguleret gennem Tillægsaftale I–IV. Siden har leverandøren meddelt, at den endelige version af systemet forventes yderligere forsinket med op til 1. år, således at det først forventes leveret i sidste halvdel af 2011. Der pågår i øjeblikket en afklaring af, hvordan dette skal håndteres aftalemæssigt.

### Økonomi

Selvom Rejsekort A/S og ejerkredsen har været stærkt utilfredse med forsinkelserne og kritiske i forhold til samarbejdet med leverandøren, så har man indtil videre valgt at fortsætte projektet. Gennem tillægsaftalerne, er der opstillet skærpede krav til leverandøren, samtidig med, at der er aftalt forbedringer af systemet. Hermed er der opnået et bedre og mere moderne system sammenlignet med aftalen fra 2005. Selve rejsekortssystemet bliver ikke dyrere for Rejsekortet A/S og ejerne, på trods af forsinkelserne.

Alligevel medfører forsinkelserne en række afledte ekstraudgifter for ejerne bag rejsekortet. På grund af udviklingsprojektets kompleksitet, har der vist sig et behov for en

større organisation hos Rejsekort A/S. Hertil kommer udgifter til at holde rejsekortorganisation og driften af de leverede delsystemer kørende i de ca. 2 år projektet er forsinket siden 2005. Ved eventuel fuld tilslutning skønnes ekstraomkostningerne på grund af forsinkelserne for Midttrafik, og dermed for bestillerne, at udgøre ca. 1 mio. kr. om året over en periode på 15 år.

### **Test af rejsekortet og udrulning**

Der har været gennemført test siden december 2007 mellem Holbæk og Roskilde. Fra at enkelte kunder i starten testede selve udstyret, er der i dag over 1.000 kunder, som benytter rejsekortet i testområdet som almindelig betalingsmiddel og billet i både tog og busser. Der er nu foretaget 50.000 rejser med rejsekort, og der er solgt 250.000 enkeltbilletter i busser og automater gennem rejsekortudstyret. Set fra kundernes side virker systemet generelt godt. Testforløbet har imidlertid givet en række erfaringer omkring hele implementeringsprocessen. Det har bl.a. betydet, at der fremover vil blive anvendt en mere forsigtig udrulningsstrategi. Udrulningen vil blive nedbrudt til mindre delområder end før, og hvor der i hvert område startes med en begrænset test, før systemet rulles ud og erstatter det eksisterende billetteringssystem i hele området.

På baggrund af de erfaringer der er opnået, og på trods af forsinkelserne omkring den endelige version af systemet, er det besluttet, at udrulningen af rejsekortet skal påbegyndes i 2010.

I øjeblikket arbejdes der i to hovedspor. Dels er der et igangværende forløb omkring test og godkendelse af Version 4 af rejsekortsystemet. Det skal være den tekniske platform for udrulning af rejsekortet fra og med sommeren 2010 i busser og tog i Vest- og Sydsjælland og senere Nordjylland for op til 100.000 kunder. Sideløbende forestår et intensivt arbejde omkring den endelige systemleverance - Version 5, som forventes leveret i september 2011. Det skal være platform for det landsdækkende rejsekortsystem, der omfatter alle de eksisterende udrulningsområder, hovedstadsområdet, lange togrejser og de resterende områder af landet.

Det vurderes, at Version 4 i øjeblikket ikke er skaleret til at understøtte et landsdækkende rejsekort, og der mangler bl.a. fuldt økonomisystem og centrale programmer til administration, som først kommer med Version 5. Kunderne vil ikke mærke den store forskel ved overgang til Version 5, men medarbejderne hos DSB, Movia og Rejsekort A/S vil komme til at løse mange opgaver manuelt, indtil Version 5 er klar.

På Sjælland er installationsarbejdet med opsætning af rejsekortudstyr på stationer og i busserne langt fremskredet. I Nordjylland er installationsprocessen planlagt, og der er taget hul på det fysiske installationsarbejde i garageanlæg, på stationer og snart i busser. Det betyder, at kunder i den kollektive trafik flere steder vil se, at rejsekortet er på vej.

### **Statens rolle**

I Lov om Trafikselskaber er der hjemmel til, at trafikoperatørerne i Danmark kan samarbejde og indgå aftaler om at udvikle og drive elektroniske systemer for billettering. Det betyder, at lovgivningen understøtter et fælles landsdækkende rejsekortsystem, men at det er trafikoperatørerne, som har ansvaret for udvikling og drift.

På grund af de store investeringsomkostninger omkring rejsekortet, har bestillere i Midttrafik efterlyst muligheden for statslig medfinansiering. I foråret 2008 skrev Midttrafik til

Danske Regioner og KL, med ønske om, at medfinansiering blev taget op overfor staten. Der blev svaret, at Midttrafik ikke kan forvente særbehandling i forhold til de øvrige trafikskaber, som allerede var tilsluttet, og at Midttrafik ikke har forudsat indtægtsfremgang ved indførelse af rejsekortet, som er tilfældet hos andre skaber.

Forsinkelserne og økonomien omkring rejsekortprojektet har aktuelt været genstand for interesse hos Danske Regioner. Der er i øjeblikket en dialog mellem Danske Regioner, KL og Trafikskaberne i Danmark om mulighederne for, at rejsekortet bliver inddraget i økonomiforhandlingerne for 2011. Det drejer sig både om at sætte fokus på de omkostninger der er forbundet med indførelse af rejsekortet, samt muligheden for, at anvende puljemidler til at fastholde provenuet for trafikskaberne og hermed bestillerne ved overgangen til rejsekortet.

Inden for det seneste år, har tidligere Transportminister Lars Barfoed og alle medlemmerne af Trafikudvalget i pressen udtrykt forventning om, at rejsekortet bliver landsdækkende inden udgangen af 2012, og herunder forventer at alle trafikskaber i landet tilslutter sig. Ingen har kommenteret spørgsmålet om eventuel statslig støtte.

### **Beslutningsprocessen i Midttrafik**

Midttrafiks bestyrelse har flere gange behandlet spørgsmål omkring rejsekortet. Senest på mødet 17. april 2009, hvor det blev besluttet, at Midttrafik tilslutter sig projektet i fuld skala, når rejsekortet har vist sig fuld funktionsdygtigt, og at Midttrafik inddrager bestillerne, inden der træffes endelig beslutning.

Set i lyset af den aktuelle situation med en forsigtig udrulningsstrategi og med vægt på udrulning på flere versioner af systemet, er det stadig uklart, hvornår rejsekortsystemet i praksis virker, som forudsætning for ny behandling af spørgsmålet om tilslutning.

En mulighed er, at rette fokus på et funktionsdueligt system baseret på Version 4. Hvis den aktuelle tidsplan holder, vil en succesfuld udrulning i Vest- og Sydsjælland betyde, at op til 100.000 kunder kommer til at benytte rejsekortet ved udgangen af 2010. Efter en forudgående dialog med bestillerne, kan rejsekorttilslutning blive behandlet i Bestyrelsen omkring årsskiftet 2010/11, og med mulig ibrugtagning ved årsskiftet 2012/13 i Midttrafik.

Som tidligere anført, er Version 4 ikke den endelige systemversion, og det kan ikke anvendes som grundlag for udrulning i hovedstadsområdet og som landsdækkende rejsekortsystem. Det er uklart, om Version 4 giver et retvisende billede af, om det fuldt udviklede rejsekort kommer til at virke. Det er administrationens opfattelse, at et rejsekortsystem som benyttes af 100.000 kunder må karakteriseres som værende funktionsdueligt, men at det samlede system ikke kan bedømmes, før Version 5 er testet og leveret.

En anden mulighed er, at tilslutningsprocessen rettes omkring Version 5. En beslutning om tilslutning for hele Midttrafik vil heraf være baseret på en vurdering af funktionsdueligheden af det fuldt udviklede rejsekortsystem. Desuden må det forventes, at der med overtagelsen af Version 5, ligeledes er fuldt overblik over økonomien for bestillerne omkring rejsekortet.

Ulempen er, at Version 5 først kommer til at vise, om det virker, efter udrulning i Hovedstadsområdet. Det forventes tidligst i anden halvdel af 2011. På dette tidspunkt vil rej-

sekortet - på version 4 - efter planen være taget i brug i Nordjylland, i dele af Sydtrafik og på tog strækninger i hele Jylland. Efter eventuel beslutning om tilslutning i Midttrafik må der påregnes 1½ - 2 år til at forberede implementeringen, hvormed rejsekortet i givet fald først kan tages i brug i Midttrafik ved udgangen af 2013. En overgangsperiode på flere år vil have en række konsekvenser. Det Bus & Tog takstsamarbejde vi kender i dag vil bortfalde, til gene for kunder, som rejser med både tog og bus i Midttrafiks område. I praksis vil det betyde, at omstigningsmulighederne på samme rejsehjemmel bortfalder, og hvis en kunde skal opnå rabat på en togrejse mellem fx Silkeborg og Århus, kan der kun benyttes rejsekort, mens der på returrejsen med bus, kun kan opnås rabat ved brug af klippekort eller periodekort. I overgangsperioden vil Bus & Tog takstsamarbejdet kun omfatte enkeltbilletter. En lang overgangsperiode vil også påvirke bustrafikken på tværs af regionerne i X busserne og andre krydsende ruter, hvor brugen af rejsehjemmel og opnåelse af rabat vil afhænge af udstyret i busserne og hvem, der administrerer ruterne. En senere ibrugtagning af rejsekortet vil også betyde, at Midttrafik, og hermed bestillerne, får øgede udgifter til sikre stabil drift omkring det eksisterende billetteringssystem.

Det kan overvejes, om andre kriterier skal spille ind i forhold til at fastlægge tidspunktet for en ny behandling af rejsekortet i Bestyrelsen.

I maj-juni 2010 forventes det, at der kommer klarhed over indhold og tidsplan omkring det endelige system. Ligeledes er det nu meldt ud til kunder og offentlighed, at udrulningen af rejsekortet starter i Vest- og Sydsjælland fra sommeren 2010. Herefter er der tale om, at rejsekortet bliver det gældende elektroniske system til betaling og billettering i den kollektive trafik i Danmark.

Denne situation vil også afspejle sig i Bus & Tog samarbejdet. Her vil rejsekortet være omdrejningspunkt for samarbejdet omkring takster og billetter i den kollektive trafik i Danmark. I områder, hvor der ikke er rejsekort, vil der kun være takstsamarbejde omkring enkeltbilletter.

En mulighed er, at sigte efter en behandling af spørgsmålet om tilslutning i Bestyrelsen, på baggrund af udfaldet af det igangværende arbejde omkring Version 5, hvor der forventes en aftalemæssig afklaring i maj-juni 2010. Midttrafiks bestyrelse kan her lægge vægt på, at Midttrafik opnår de samme betingelser omkring rabat ved tilslutning, som blev tilbudt gennem de hidtidige tillægsaftaler med leverandøren. I samme periode vil der ligeledes kunne gives en status for udrulningen af rejsekortet i Vestsjælland og senere Sydsjælland. I givet fald kan rejsekortet behandles i Bestyrelsen eksempelvis i august eller september 2010 efter en høring hos bestillerne.

Forudsat rejsekortet færdigudvikles og sættes i drift, vil der ikke være nogen økonomisk forskel på, om Midttrafiks tilslutning sker nu eller senere. Under alle omstændigheder vil Midttrafik skulle betale samme andel af de samlede omkostninger til rejsekortsystemet.

En tidligere tilslutning vil have nogle fordele. I givet fald kan planlægningen og omstillingen komme i gang før, og hvor udrulningen i Midttrafik kan gennemføres i direkte forlængelse af den koordinerede landsdækkende udrulning. Bl.a. vil der være et driftsforberedelsesteam bestående af DSB og Rejsekort A/S og de lokale trafikselskaber, som flytter fra område til område og bistår omkring udrulningsprocessen. En tidligere tilslutning vil også mindske generne for de kunder, som til dagligt både rejser mellem bus og tog. Hertil kommer, at Midttrafik med en formel tilslutning, vil få mere indflydelse på en ræk-

ke centrale beslutninger, der træffes omkring rejsekortet. Det omfatter principielle forhold fx aktionæroverenskomst, tilslutningsaftaler og Bus & Tog aftaler, økonomiske dispositioner, men også omkring markedsføring, kundeservice, rejsebestemmelser mv.

## Fyn

Foruden Midttrafik, har Fynbus og Bornholm endnu ikke besluttet eventuel tilslutning til rejsekortet. Hvor Midttrafik indenfor en kortere årrække står overfor en nødvendig reinvestering på grund af et aldrende og nedslidt billetteringssystem, har Fynbus i 2008 indført deres eget elektroniske rejsekort - KVIKKortet. Der er her tale om et lidt smallere produkt i forhold til rejsekortet, og som kun kan bruges i busserne på Fyn. Der udstedes fortsat almindelige periodekort til rejser på Fyn. Rejsekortet og KVIK vil ikke kunne samles i et system. Tilslutning til rejsekortet, har endnu ikke været genstand for behandling i Fynbus bestyrelse, men Fynbus tilkendegiver, at de på trods af deres nye produkt, ser positivt på rejsekortet. De forventer tilslutning på et tidspunkt i fremtiden, men forudsat, at deres eget kortsystem er afskrevet om nogle år, og at rejsekortsystemet har vist at det virker. Fynbus tilkendegiver, at en senere indførelse af rejsekortet i busserne på Fyn, sandsynligvis vil medføre gener for nogle kunder, idet dele af takstsamarbejdet på Fyn under Bus & Tog vil bortfalde. Det samme vil gælde, som i Midttrafik ved senere tilslutning, hvor kun enkeltbilletterne understøtter omstigning og frit valg af transportmiddel, på strækninger, hvor der både kører tog og bus.

## Midttrafiks Business Case

./.

I Midttrafiks Business Case (januar 2009) fremgår det, at investeringen er på ca. 180 mio. kr. til aktier, ansvarlig lån og udstyr. Efter en årrække i fuld drift, vil der være årlige driftsomkostninger (netto) på ca. 12 mio. kr. Det består af udgifter på ca. 26 mio. kr. til drift og vedligeholdelse som skal betales til Rejsekort A/S, men hvor 14 mio. kr. modregnes. Det sidste omfatter et skøn over årlige besparelser i administrationen, sparet tilskud til rutebilstationer, færre udgifter til salgsprovision ved agentsalg, sparede udgifter til tællinger mv. Der er mulighed for, at investeringen kan lånefinansieres. Der vedlægges notat om økonomiske konsekvenser for Midttrafik ved fuld tilslutning til rejsekortet inkl. byrdefordeling blandt bestillerne. Administrationen forventer en opdateret Business Case i maj/juni 2010.

## Direktøren indstiller,

- at** orienteringen drøftes og tages til efterretning
- at** Midttrafiks administration – i løbende dialog med bestillerne - vurderer tidspunktet for, hvornår rejsekortet har vist sig funktionsdueligt, forude for ny høring og politisk behandling

## Bilag

- folder fra 2007 om Rejsekortet
- notat om økonomiske konsekvenser for Midttrafik ved fuld tilslutning til rejsekortet inkl. byrdefordeling blandt bestillerne

1-00-1-10

## 7. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

### Resumé

*Direktionen orienterer om væsentlige hændelser siden mødet i Bestyrelsen 12. februar 2010.*

### Sagsfremstilling

#### Drift og aktiviteter

*Danskerne bruger mobilen til at finde bus- og togrejsen*

Midttrafik er medejer af den landsdækkende rejseplanen.dk, som er danskernes foretrukne sted at finde rejser med kollektiv trafik. I juni 2009 blev der lanceret mobile programmer, så kunderne kan bruge mobiltelefonen til at søge en rejse. Over 100.000 eksemplarer af programmerne er blevet downloadet siden da. I januar 2010 var der flere end 800.000 opslag på Rejseplanen via mobile kanaler ud af mere end 6 mio. opslag i alt, svarende til næsten 14 %.

Det store antal opslag viser, at man har ramt et behov for at kunne slå sin rejse op fra mobilen. Man kan tage Rejseplanen med sig overalt, og samtidig har integrationen med GPS i både iPhone og de fleste avancerede telefoner gjort det nemt at finde rundt med kollektiv transport.

Udgiften for at bruge Rejseplanen.dk på mobil er minimal. Selve programmet er gratis, og kunden betaler kun teleselskabet for den meget begrænsede mængde data, der hentes pr. rejseopslag.

Rejseplanen.dk rummer detaljerede data, så kunden kan få søgeresultater direkte fra sin vej/gade og til bestemmelsesstedet ("A til B" eller "fra dør til dør" i hele Midttrafik). Man kan desuden hente sin personlige afgangstavle for stoppestedet tæt ved dit hjem, arbejde eller skole eller søg stoppesteder/afgange på et kort.

*Faldende antal kunder på Lemvigbanen*

Midtjyske Jernbaners direktør og bestyrelse er bekymret over faldet i antallet af kunder på Lemvigbanen. En af årsagerne kan være, at Lemvig Kommune har indført gratis kørsel på busserne inden for kommunen, og de fleste kunder på Lemvigbanen rejser typisk inden for kommunen. Administrationen overvejer derfor at gennemføre en analyse af fordele og ulemper samt de økonomiske konsekvenser ved at ændre på taksterne på Lemvigbanen samt mulighederne for at forbedre sammenhængen mellem bus og tog i området, herunder om Lemvigbanen i højere grad bør betjene Holstebro. Analysen vil blive lavet i samarbejde mellem Midtjyske Jernbaner, regionen og Midttrafik.

*Opstart af kørsel for Sydtrafik*

Midttrafik har indgået samarbejdsaftale med Sydtrafik, hvor der laves fælles udbud af koordineret kørsel, så Midttrafiks handicap- og patientkørsel koordineres med Sydtrafiks handicapkørsel. Det er første gang, at der laves koordineret handicapkørsel i Sydtrafiks område. Sydtrafik står selv for at modtage bestillinger fra kunderne, mens Midttrafik har



ansvaret for kontakten til vognmændene, herunder at finde løsninger på de problemer, der måtte opstå i forbindelse med kørslen.

Samarbejdet gik i drift 1. marts 2010. Der har vist sig en række problemer med kørslen i Sydtrafiks område. Kunderne har skullet vænne sig til nye måder at bestille på, og vognmændene har skullet vænne sig til at modtage bestillingerne på nye måder. Der har været gjort et grundigt forarbejde for at orientere vognmændene, men de første dage i praksis har alligevel vist en række problemer. De fleste problemer vedrører alene kunder og i Sydtrafik, men det har også vist sig, at en række af de nye vogne i Sydtrafiks område ikke er blevet lagt rigtigt ind i systemet, hvilket har betydet behov for en del manuel planlægning og fejlretning af Midttrafiks medarbejdere. Mængden af fejl er faldet væsentligt hen over den første uge med drift.

En fejl i telefonsystemet betød, at der ikke kunne ringes op 1. marts 2010 kl. 17.00-18.30 - fejlen er løst, og det sikres med leverandøren af telefoni, at det ikke sker igen. Midttrafik vurderer, at Midttrafiks kunder derudover ikke har været særligt påvirket af opstarten for Sydtrafik.

#### *Borgermøder om letbanen i Århus*

1. etape af letbanen i Århus er for tiden til offentlig debat. Der afholdes borgermøder 4. og 9. marts 2010. På møderne orienteres om forslaget til kommuneplantillæg med fokus på generelle forhold ved letbaneprojektet og på letbanens indpasning i det eksisterende byområde. Forslaget er til offentlig debat frem til 7. april 2010.

#### **Økonomi og rammer**

##### *Konstituering i de øvrige trafikskaber*

De øvrige fire danske trafikskaber har konstitueret sig efter kommunal- og regionalvalget. Bestyrelserne ser således ud:

##### Movia

- Formand Finn Aaberg (S), Albertslund Kommune
- Næstformand Knud Larsen (V), Vordingborg Kommune
- Hans Toft (K), Gentofte Kommune
- Kaj Petersen (A), Guldborgsund Kommune
- Jørgen Glenthøj (K), Frederiksberg Kommune
- Thomas Bak (V), Fredensborg Kommune
- Ayfer Baykal (F), Københavns Kommune
- Allan Schneidermann (F), Region Hovedstaden
- Jørn Christensen (F), Region Sjælland

##### Nordjyllands Trafikskab

- Formand Thomas Kastrup-Larsen (A), Aalborg Kommune
- Næstformand Birgitte Josefsen (V), Region Nordjylland
- Jens Chr. Golding (A), Jammerbugt Kommune
- Daniel Nyboe Andersen (R), Aalborg Kommune
- Niels Krebs Hansen (K), Vesthimmerland Kommune

- Viggo Vangsgaard (A), Morsø Kommune
- Jens Riise Dalgaard (A), Mariagerfjord Kommune
- John Christensen (V), Frederikshavn Kommune
- Kim Bennike (DF), Region Nordjylland

#### Sydtrafik

- Formand Poul Rosendahl (V), Varde Kommune
- Næstformand Iver Pedersen (V), Kolding Kommune
- Morten Kristensen (F), Vejle Kommune
- Peter Christensen (A), Tønder Kommune
- Jan Riber Jakobsen (C), Aabenraa Kommune
- Kim Gosvig Hansen (C), Billund Kommune
- Bente Bendix (V), Esbjerg Kommune
- Karsten Uno Pedersen (A), Region Syddanmark
- Preben Friis-Hauge (V), Region Syddanmark

#### Fynbus

- Formand Torben Andersen (SF), Kerteminde Kommune
- Næstformand Lasse Krull (C), Region Syddanmark
- Niels Peter Ellegaard (A), Faborg-Midtfyn Kommune
- Kasper Westh (SF), Odense Kommune
- Bruno Hansen (SF), Svendborg Kommune
- Lars Kr. Pedersen (V), Assens Kommune
- Kim Johansen (A), Nordfyns Kommune
- Niels Bebe (V), Middelfart Kommune
- William Jensen (A), Region Syddanmark

#### *Trafikselskaberne i Danmark afholder generalforsamling*

./.

Trafikselskaberne i Danmark er en forening af de danske trafikselskaber. Foreningen blev etableret i 2008, og formålet er at give trafikselskaberne en platform, hvorfra de kan varetage deres fælles interesser i form af et talerør politisk for den kollektive trafik. Vedtægter for Trafikselskaberne i Danmark vedlægges. Foreningen ledes af en bestyrelse på 7 medlemmer, bestående af selskabernes formænd samt næstformanden for Movia. For hvert bestyrelsesmedlem vælges på generalforsamlingen – for et år ad gangen – en suppleant. Genvalg af bestyrelsesmedlemmer og suppleanter kan finde sted. Hvert selskab kan indstille formanden til bestyrelsen og Movia næstformanden, samt en bestyrelsessuppleant. Bestyrelsesformanden og direktøren for Midttrafik deltager i generalforsamlingen.

Generalforsamlingen og konstituering af bestyrelsen i foreningen afholdes i år 17. marts 2010 kl. 16.00 i Aalborg forud for KL's landsmøde dagen efter. Efter konstitueringen afholdes et seminar for den nyvalgte bestyrelse i foreningen. På seminaret vil der være præsentation af de enkelte trafikselskaber, oversigt over det hidtidige arbejde i forenin-

---

gen og arbejdet med at forbedre rammevilkårene samt et oplæg til det fremtidige arbejde i foreningen.

*Busstoppesteder ved statsvejene*

- ./.
- Ved strukturreformen overgik ansvar og økonomi for en del af de tidligere amtsveje til Staten. Der har siden været uenighed mellem trafikselskaberne og Vejdirektoratet om, hvis ansvar det er, at vedligeholde og forbedre stoppesteder, buslommer osv. Trafikselskaberne mener, at det er Vejdirektoratet som vejmyndighed, der skal anlægge og vedligeholde stoppesteder, buslommer m.m. på statsvejene, så den kollektive trafik kan bruge disse. Vejdirektoratet anerkender at have ansvaret for den løbende vedligeholdelse, mens de mener, at trafikselskaberne skal investere i forbedringer uden at have fået pengene til det. Transportministeren har 22. februar 2010 givet svar på et spørgsmål om dette i vedlagte ministersvar på spørgsmål om stoppesteder lang statsvejene, efter at Midttrafik rejste sagen i 2007.

*Rejsekortets inddragelse i økonomiforhandlingerne for 2011*

- ./.
- Trafikselskaberne i Danmark har sammen med Movia rettet henvendelse til Kommunernes Landsforening og Danske Regioner i vedlagte notat om rejsekortets inddragelse i økonomiforhandlingerne. Baggrunden er, at indførelsen af Rejsekortet indebærer en total ændring af takst- og billetsystemer i den kollektive trafik i Danmark. Det medfører risiko for enten store prisstigninger eller tabt provenu for kommunerne og regionerne. Det foreslås derfor, at det indgår i økonomiforhandlingerne, at der laves en pulje, der stilles til rådighed over en årrække som buffer for de økonomiske konsekvenser ved en omlægning af takst- og billetsystem.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

**Bilag**

- Vedtægter for Trafikselskaberne i Danmark
- ministersvar på spørgsmål om stoppesteder lang statsvejene
- rejsekortets inddragelse i økonomiforhandlingerne

1-00-1-10

## 8. Eventuelt