



Åben dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
26. oktober 2007 kl. 09:30
Regionsrådssalen, Skottenborg 26, 8800 Viborg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Valg af dirigent	1
2	Godkendelse af byrdefordeling af fællesbudget 2008	2
3	Midttrafiks muligheder for at skabe effektiviseringer, besparelser og forbedringer i den kollektive trafik	4
4	Evaluering af det hidtidige samarbejde mellem kommunerne, Regionen og Midttrafik	5
5	Temaer for det kommende års arbejde	6
6	Revideret tidsplan for beslutningsproces og økonomiske forpligtelser for Midttrafik vedrørende tilslutning til Rejsekortsystemet	7
7	Eventuelt	10

1-00-4-07

1. Valg af dirigent

1-21-3-07

2. Godkendelse af byrdefordeling af fællesbudget 2008

Resumé

Midttrafiks vedtægter fastlægger i § 9, at "Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering." Forslaget til byrdefordeling fremlægges hermed til godkendelse.

Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse har på sit møde 17. september 2007 vedtaget Midttrafiks budget 2008 efter forudgående høring ved kommunerne og Regionen.

Byrdefordelingen af driftsudgifter til buskørsel, privatbaner og handicapkørsel samt eventuel ekstra-opgaver udført for enkelt-kommuner (KAN-kørsel) er som hidtil, at den enkelte bestiller betaler nettoudgiften, for den kørsel, der er bestilt.

Byrdefordelingen af Midttrafiks fællesudgifter følger principperne for 2007. Fordelingsprincipperne og en oversigt over Midttrafiks budget fremgår af vedlagte notat om Midttrafiks budget til fællesudgifter og byrdefordeling. Midttrafiks budget til fællesudgifter er det samme, som i 2007 med den undtagelse, at etableringspuljen udgår. Etableringspuljen er finansieret af en tilsvarende effektivisering i Midttrafiks første år, og Bestyrelsen havde foreslået, at midlerne skulle fastholdes i den kollektive trafik som en udviklingspulje, hvilket høringen viste, der ikke var tilslutning til blandt alle bestillere. Midttrafiks budget til fællesudgifter reduceres således med 10 mio. kr. i 2008, svarende til ca. 10 %.

Midttrafiks budget til fællesudgifter udgør ca. 100 mio. kr. i et samlet budget med udgifter på ca. 1,5 mia. kr. og indtægter på ca. 730 mio. kr.

En del af Midttrafiks budget til fællesudgifter byrdefordelles efter køreplantimer. Det drejer sig om ca. 60 %. Resten fordeles på enkeltbestillere ud fra konkret nytte. Byrdefordelingen indeholder en mulighed for, at nogle ruter får 50 % rabat i forhold til fordelingen af fællesudgifter. Det gælder for de åbne skolebusruter, der er karakteriseret ved, at de alene kører på skoledage og er tilpasset de enkelte skolers ringetider. I vedlagte notat om åbne skolebusruter beskrives forholdene omkring de åbne skolebusruter.

Der er indført timesagsstyring for personalet i Midttrafik, men den giver endnu ikke et sikkert grundlag for anden byrdefordeling end køreplantimer. Spørgsmålet tages op i forhold til budget 2009.

Direktøren indstiller,

- at** Repræsentantskabet godkender Bestyrelsens beslutning om byrdefordeling af fællesbudget 2008.
- at** Midttrafiks håndtering af åbne skolebusruter drøftes.

Bilag

- notat om Midttrafiks budget til fællesudgifter og byrdefordeling
- notat om åbne skolebusruter

1-00-4-07

3. Midttrafiks muligheder for at skabe effektiviseringer, besparelser og forbedringer i den kollektive trafik

Budget til fællesaktiviteter

Midttrafiks budget for fællesaktiviteter er blevet reduceret med 10 mio.kr., svarende til 10 %, ved at begrænse udgifter til personale, information mv. Besparelsen tilfalder de enkelte bestillere fra budget 2008.

Udbud

Gennemførelse af udbud i takt med kontraktudløb giver markedspris på udgiftssiden. Hvordan den udvikler sig, afhænger af en række forhold, Midttrafik ikke har indflydelse på.

I 2007 gav udbud Regionen besparelse på ca. 10 mio.kr., ingen merudgifter i Silkeborg, og en begrænset merudgift i Ringkøbing-Skjern kommuner.

I 2008 gennemføres udbud i bl.a. Favrskov, Skanderborg og Århus kommuner.

Trafikplan

I 2008 laves der en samlet kollektiv trafikplan for Regionen og 19 kommuner, som udtrykker bestillerens ønsker til en mere sammenhængende kollektiv trafik.

Der er vedtaget en projektplan, som rummer mange køreplanprojekter for de næste år. Nogle kommuner ønsker udvidelser for at skabe større intern sammenhængskraft, andre kommuner ønsker omlægning i forbindelse med ny skolestruktur eller byvækst. Regionen ønsker besparelse på op til 15 mio.kr., og endelig er der en række projekter, som samlet set udnytter ressourcerne mellem lokal og regional kørsel mere effektivt. Der er tale om et bredt spektrum af initiativer, der reducerer udgifterne og forøger indtægterne.

Andre områder

Også på en række andre områder vil der blive arbejdet for effektiviseringer: Øget brug af informationsteknologi kan reducere udgifter til salg, information og distribution; målrettet markedsføring og omdømmepleje og kundeloyalitet, harmonisering af rejseregler, produkter og priser osv.

1-00-4-07

4. Evaluering af det hidtidige samarbejde mellem kommunerne, Regionen og Midttrafik

Det er vigtigt for borgerne, at der er et effektivt samarbejde mellem bestillerne – Regionen og kommunerne – og Midttrafik, så de oplever en sammenhængende ydelse.

Bestillerne afgør omfanget af serviceniveauet for den kollektive trafik, Midttrafik sørger for udførelse af bestillingen og skal sikre en sammenhængende kollektiv trafik.

Der er etableret dialogstrukturer både på administrativt og politisk niveau for at fremme samarbejdet. I efteråret forelægges en samarbejdsaftale for bestyrelsen, der præciserer hvad opgave- og ansvarsfordelingen er mellem parterne på planlægning, takster, udbud, information, markedsføring, og hvordan Midttrafik vil dokumentere sin indsats.

Administrativt skal parterne lære de nye roller at kende – det gælder både kommuner og region som bestillere – og Midttrafik som "udfører".

Det udgør også en udfordring, at så mange temaer bliver sendt i høring, og hvad konklusionen skal være, når bestillernes svar går i forskellige retninger.

Det må fastholdes, at bestillerne inddrages, når det har betydning for finansieringen og serviceniveauet for deres kollektive trafik. Der er dog mulighed for at effektivisere høringsprocesserne, så de samles til få gange om året.

1-00-4-07

5. Temaer for det kommende års arbejde

Midttrafik vil fortsat arbejde for visionen om flere og mere tilfredse kunder i den kollektive trafik og at realisere de 16 mål, bestyrelsen har sat for organisationens virke. Her nævnes de mest centrale initiativer:

- Der laves en **trafikplan** for kollektiv trafik i hele Regionen, som hænger sammen med statens, og som udtrykker kommunernes og Regionens ønsker.
- Der gennemføres en række **køreplanprojekter**, som er aftalt med bestillerne. Især **Regionens krav** om reducerede udgifter for ca. netto 10 mio.kr. vil udgøre en udfordring.
- Der skal fuld fremdrift på VVM-undersøgelsen af **letbanens** første 12 km, så tidsplanen overholdes, og de næste etaper af en udbygning af letbanen skal planlægges.
- Evt. samdrift mellem **Odderbanen** og Grenåbanen skal afklares politisk, og der skal tages stilling til materielstrategi på Odderbanen. Der gennemføres spormodernisering på Odderbanen, og organisering af den samlede infrastruktur med **Lemvigbanen** vurderes nærmere.
- Der skal tages stilling til **rejsekort**. Uanset tilslutning eller ej skal der forberedes gennemførelse af nyt billetteringsudstyr. Efter udbud udskiftes **kontantbilletterautomater** ved Århus Sporvejes Busselskab.
- I 2008 vil der være 2 prisområder, øst og vest. I 2009 skal der gennemføres **ét takstsystem** for hele Midttrafik med ens priser, rabatformer og rejseregler. Nuværende zonestruktur skal vurderes.
- **Udbud** af buskørsel i en række kommune gennemføres, især det første i Århus kommune skal tilrettelægges nøje. Effektivisering af Århus Sporvejes Busselskab fortsætter.
- Der etableres en **web-butik**, så kunderne kan købe kort via internet.
- Der fastlægges en samlet **salgs- og informationsstrategi**, som strømliner service på de mange rutebilstationer og agentsalg.
- Der udvikles et **kvalitetsstyringssystem**, som sanktionerer dårlig og belønner god kvalitet. Der fastlægges kvalitets- og servicemål, både for ydelsen og for administrationen.
- Der etableres **effektive dialogstrukturer** med de mange leverandører og chauffører, der udfører trafik for Midttrafik.
- Midttrafik skaffer sig bedre **viden** om kundernes rejsemønstre og tilfredshed, og om forhold, der kan få flere til at bruge kollektiv trafik.
- Midttrafik hjælper leverandørerne med **rekruttering og fastholdelse af kompetente chauffører**, som har afgørende betydning for en stabil drift – efteruddannelse, omdømme mv.
- Der arbejdes for, at den kollektive trafik får et bedre **omdømme**.
- Regionens siddende **patienttransport** integreres i Midttrafiks koordinerede kørsel.
- Der arbejdes for en **fusion** af forskellige løsninger for handicapkørsel.
- **Telekørsel** integreres som en del af koordineret kørsel, og der iværksættes en lang række initiativer for betjening af tyndt befolkede områder.

1-25-5-07

6. Revideret tidsplan for beslutningsproces og økonomiske forpligtelser for Midttrafik vedrørende tilslutning til Rejsekortsystemet

Resumé

Repræsentantskabet præsenteres for de aktuelle overvejelser vedr. Midttrafiks evt. tilslutning til et landsdækkende rejsekort. Der vil blive en temadrøftelse på repræsentantskabsmødet med indlæg fra Rejsekortet A/S.

Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse har på sine møder i juni og september 2007 drøftet den mulige indførelse af Rejsekortet i Midttrafik.

I forhold til den situation, som forelå ved det seneste bestyrelsesmøde i september 2007, har nye udefrakommende forhold væsentligt ændret rammerne for Midttrafiks beslutningsproces vedrørende eventuel tilslutning til Rejsekortet.

Indtil primo oktober 2007 har det været forudsat, at Midttrafik skulle give principiel besked om deltagelse til Rejsekort A/S inden 1. december 2007. I modsat fald ville prisen på indkøb af selve rejsekortudstyret i busser m.v. blive ca. 20 pct. højere svarende til ca. 10 mio. kr.

Rejsekort A/S har primo oktober 2007 oplyst, at den hidtidige frist 1. december 2007 er udskudt til 2. kvartal 2008.

Revideret tidsplan og beslutningsproces vedrørende mulig rejsekorttilslutning for Midttrafik.

På repræsentantskabsmødet vil der være en temadrøftelse om indførelse af Rejsekortet. Rejsekortet A/S har været indbudt til at give et indlæg, men direktøren har desværre ikke haft mulighed for at deltage i dette Repræsentantskabsmøde. Midttrafiks projektleder vil være til stede og kunne besvare spørgsmål.

Rejsekort A/S forventer opstart af pilotdrift for Rejsekortet i slutningen af 2007 (strækningen Holbæk – Høje Tåstrup), hvorefter systemet tages i brug i Movias område (øst for Storebælt) i løbet af 2008. Derefter udbredes systemet til resten af landet, i det omfang trafikelskaberne vest for Storebælt allerede har eller vil træffe beslutning herom.

Det er vigtigt, at der foreligger en klar strategi for inddragelse af kommunerne og Regionen, som skal finansiere evt. deltagelse i Rejsekortet. Administrationen foreslår, at tidsplanen for beslutning om evt. indførelse af Rejsekortet i Midttrafik bliver:

- endelig business case for Midttrafik til Rejsekortet præsenteres i Midttrafiks bestyrelse 21. december 2007 med henblik på udsendelse til høring kommunerne og Regionen umiddelbart efter.

- på repræsentantskabsmødet 4. april 2008 drøftes Rejsekortet. Kommunerne og Regionen har således haft lejlighed til en grundig drøftelse inden repræsentantskabsmødet.
- frist for høringssvar vil blive 18. april 2008.
- Midttrafiks bestyrelse træffer endelig beslutning 23. maj 2008.

Ovenstående reviderede tidsplan indebærer, at Rejsekortet vil være i pilotdrift (fra december 2007) forud for det tidspunkt, hvor Bestyrelsen træffer sin beslutning om mulig deltagelse. Tidsplanen forudsætter, at den endelige svarfrist i 2. kvartal 2008 ligger senere end 23. maj 2008.

- ./ Der vedlægges notat om revideret tidsplan for beslutningsproces og økonomiske forpligtelser for Midttrafik vedrørende tilslutning til Rejsekortsystemet.

Beskrivelse af Rejsekortet.

- ./ Der vedlægges brochure fra Rejsekortet A/S, der beskriver funktionerne i Rejsekortet.

Rejsekortet er en kontaktløst elektronisk rejsehjemmel, hvor der foretages et "check ind" ved rejsens start og et "check ud" ved rejsens afslutning. "Check ind" og "check ud" foretages ved at holde Rejsekortet hen til en særlig kort aflæser. Ved alle skift undervejs på rejsen skal der foretages fornyet "check-ind". Med Rejsekortet er det muligt at rejse med bus og tog uden først at skulle købe en billet eller at sætte sig ind i pris- og zonesystemer.

Visionen for Rejsekortet er en udbredelse til hele den offentlige trafik i Danmark, hvor kunderne kun behøver en slags rejsehjemmel (Rejsekortet), og hvor der overalt er opsat ens udstyr med ens anvendelse. Rejsekortet vil således fungere ens uanset, hvor og af hvem det er udstedt.

Kortet er altid klar til brug. For at kunne foretage en rejse på Rejsekortet, skal Rejsekortets såkaldte elektroniske pung dog være optanket. Dette kan ske i via en salgsautomat, et betjent salg, et af trafikselskabernes kundecentre eller via internettet. Der vil endvidere være mulighed for indgå en aftale om fast optankning af Rejsekortet, eksempelvis når beløbet i den elektroniske pung falder under et vist minimum.

Det er målsætningen, at Rejsekortet over en periode skal erstatte de eksisterende klippekort og abonnementskort. Det vil fortsat være muligt at købe en enkeltbillet efter indførelse af Rejsekortet, såfremt man ikke ønsker at anskaffe et rejsekort.

Der foretages løbende en registrering af den rejseaktivitet som foretages på Rejsekortet. Der gives rabat ud fra antallet og længden af de rejser, som er foretaget de seneste 3 måneder. Herudover vil der i øvrigt - som i dag - være særlige kundetyperabatter, eksempelvis til pensionister og børn.

Økonomiske forpligtigelser for Midttrafik ved tilslutning til Rejsekortet.

Midttrafik deltager aktuelt i rejsekortssamarbejdet via den investering, som Midttrafik har overtaget fra VAT. Som følge heraf har Midttrafik påtaget sig betalingsforpligtigelser svarende til 40 pct. af VAT's andel.

En fuld tilslutning til Rejsekortprojektet bør ses som et reinvesteringsprojekt, dvs. et konkret bud på, hvordan man kan indfri det påtrængende behov i Midttrafik for at investere i et nyt, moderne og ensartet billetteringssystem.

Midttrafik har – i samarbejde med Sydtrafik og Nordjyllands Trafikselskab - igangsat et arbejde med udarbejdelse af en business case, som kan belyse fordele og ulemper ved en fuld tilslutning til Rejsekortsystemet, herunder særligt de økonomiske konsekvenser. Denne analyse skal også rumme vurderinger af de økonomiske konsekvenser for hver enkelt kommune og Region Midtjylland.

I business casen er søgt identificeret de sandsynlige udgifter ved Midttrafiks mulige tilslutning til Rejsekortet. Udgifterne kan opdeles i følgende hovedgrupper:

- Køb af aktier i Rejsekort A/S
- Indskud af ansvarlig lånekapital i Rejsekort A/S
- Indkøb af rejsekortudstyr
- Drifts- og vedligeholdelsesudgifter
- "Øvrige økonomiske konsekvenser"
(følgeudgifter samt afledte provenue-mæssige konsekvenser).

Der udestår en endelig version af business casen, herunder en konsolidering af de økonomiske overslag. Det foreløbige skøn for investeringen er ca. 136 mio. kr. i Midttrafik. Drifts- og vedligeholdelsesudgifter er ca. 25 mio. kr.

Det kan oplyses, at Indenrigs- og Sundhedsministeriet har meddelt, at der er mulighed for at finansiere Rejsekortet gennem ekstraordinær låntagning, det vil sige at låntagning til Rejsekortet ikke vil belaste de lånerammer, som regionen og kommunerne i øvrigt vil have til rådighed.

Bilag

- notat om revideret tidsplan for beslutningsproces og økonomiske forpligtelser for Midttrafik vedrørende tilslutning til Rejsekortsystemet
- brochure fra Rejsekortet A/S

1-00-4-07

7. Eventuelt