



**midttrafik**

**Åben dagsorden**

**til mødet i**

**Repræsentantskabet for Midttrafik**

**5. november 2010 kl. 09:30**

**Hotel Scandic Silkeborg,**

**Udgårdsvej 2, 8600 Silkeborg**

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Valg af dirigent	1
2	Orientering om budgetterne for 2011 for drift af kollektiv trafik og Trafik- selskabets budget for administration og fællesudgifter	2
3	Godkendelse af byrdefordelingen for 2011	4
4	Orientering om Midttrafiks arbejdsprogram for 2011	5
5	Orientering om status for regionale effektiviseringer af buskørsel	7
6	Orientering om den administrative styregruppes forslag til ændret rolle- fordeling mellem Midttrafik og bestillerne	9
7	Orientering om status for rejsekort	11
8	Eventuelt	14

1-00-2-10

## 1. Valg af dirigent

### Sagsfremstilling

Valget forestås af Midttrafiks bestyrelsesformand Arne Lægaard jf. forretningsordenens for Repræsentantskabet § 6 stk. 5: "På hvert møde vælger Repræsentantskabet en dirigent blandt sine medlemmer til at lede mødet. Valget af dirigent ledelse af formanden for Bestyrelsen".

1-21-3-09

## 2. Orientering om budgetterne for 2011 for drift af kollektiv trafik og Trafikselskabets budget for administration og fællesudgifter

### Resumé

*Administrationen præsenterer budget 2011, som er vedtaget af Bestyrelsen for Midttrafik 10. september 2010.*

### Sagsfremstilling

- ./ Bestyrelsen vedtog på sit møde 10. september 2010 vedlagte forslag til budget 2011 og overslagsårene. Af det vedlagte budget 2011 for Midttrafik fremgår, hvor stor en del af udgifterne hver af kommunerne og Region Midtjylland skal finansiere.

I maj 2010 behandlede Bestyrelsen et første oplæg til budget 2011. Oplægget var udarbejdet på baggrund af en række forudsætninger og indeholdt en række usikkerhedsmomenter.

Oplægget blev sendt til administrativ høring 11. maj 2010, og høringssvarerne blev indarbejdet i det budgetoplæg, der blev præsenteret for Bestyrelsen 18. juni 2010.

- ./ Budgetoplægget fra 18. juni 2010 blev efterfølgende sendt i politisk høring. Den politiske høring gav anledning til mindre justeringer af budgettet, som fremgår af vedlagte notat om ændringer i budgettet fra budgetoplægget fra juni 2010, der indgik i Bestyrelsens godkendelse af budgettet 10. september 2010.

Sideløbende med den politiske høring blev udgifterne til cross border kompensation vurderet på basis af indkomne krav samt en forespørgsel til samtlige busselskaber, der endnu ikke havde stillet krav om kompensation.

Idet der stadig er store usikkerhedsmomenter forbundet med budgettet for 2011, vil administrationen forelægge et revideret budget for 2011 for Bestyrelsen primo 2011.

Det skal bemærkes, at effekten af den nye Trafikplan Århus, effekten af de regionale besparelser (herunder den samlede effekt for de øvrige kommuner) samt kommunernes egne besparelser ikke kendes fuldt ud på nuværende tidspunkt. Effekterne indarbejdes i et revideret budget for 2011, som forelægges Bestyrelsen primo 2011.

Der er desuden indarbejdet en besparelse på Trafikselskabet på 1,5 mio. kroner i 2011, 3,0 mio. kr. i 2012, 4,0 mio. kr. i 2013 og 5,0 mio. kr. fra og med 2014, idet Bestyrelsen på sit møde 10. september 2010 traf beslutning herom.

I budgettet budgetteres der ikke med udgifter til lønsumsafgift for trafikselskabet.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen om det godkendte budget tages til efterretning.

**Bilag**

- forslag til budget 2011 og overslagsårene
- notat om ændringer i budgettet fra budgetoplægget fra juni 2010

1-21-3-09

### 3. Godkendelse af byrdefordelingen for 2011

#### Resumé

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

#### Sagsfremstilling

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

./.

Principperne er nærmere beskrevet i vedlagte notat om byrdefordelingsprincipper 2011.

I forhold til tidligere bliver 'KAN-kørsel' budgetteret og bogført brutto og Letbane- og Rejsekortsekretariatene er anført som særskilte forretningsområder i Midttrafik. Der er ikke ændret ved de grundlæggende byrdefordelingsprincipper.

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

Trafikselskabets budget fordeles i et vist omfang efter forbrug, og udgifterne til de opgaver, der kommer alle til gode, fordeles efter fordelingsnøgle baseret på køreplantimer.

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

#### Direktøren indstiller,

at forslaget til byrdefordeling for 2011 godkendes.

#### Bilag

- notat om byrdefordelingsprincipper 2011

1-30-75-804-38-10

## 4. Orientering om Midttrafiks arbejdsprogram for 2011

### Resumé

*Administrationen fremlægger Midttrafiks arbejdsprogram for køreplanlægning og udbud for 2010/11 til orientering. Arbejdsprogrammet skal sikre en målrettet indsats i køreplanlægningen og udbudsarbejdet, så fokus er rettet mod opfyldelse af Midttrafiks målsætninger.*

### Sagsfremstilling

- ./.
- Administrationen fremlægger vedlagt Midttrafiks arbejdsprogram for køreplanlægning og udbud for 2010/11. Arbejdsprogrammet blev godkendt i Bestyrelsen for Midttrafik 13. august 2010. På daværende tidspunkt var Region Midtjyllands forslag om effektivisering af det regionale rutenet ikke endeligt vedtaget. De regionale effektiviseringer og de afledte ændringer i kommunerne indgår derfor i arbejdsprogrammet som forventede opgaver.

Arbejdsprogrammet indeholder en samlet oversigt over de projekter omkring køreplanlægning og udbud, som Midttrafik arbejder med i 2010/11. Arbejdsprogrammet indeholder både projekter, som skal afsluttes og gælde fra køreplansskiftet juni 2011 og projekter, som strækker sig over en længere periode. Udover projekterne i arbejdsprogrammet arbejdes der naturligvis med den almindelige køreplanlægning, hvor mindre justeringer i køreplanerne, eksempelvis indsættelse/flytning/fjernelse af ture, indarbejdes.

Det endelige arbejdsprogram er dannet på baggrund af et udkast, som indeholdt allerede kendte, større opgaver med analyser og omstruktureringer af den kollektive trafik i Region Midtjylland. Udkastet gennemgik en høringsrunde hos kommuner og regionen i perioden fra den 1. juni til 1. juli 2010. I høringen blev kommunerne og Region Midtjylland anmodet om, at gennemgå materialet og supplere med evt. andre projekter, som de ønsker, at Midttrafik skal arbejde med. Tilsvarende havde kommuner og regionen mulighed for, at få projekter udsat eller helt udgå af arbejdsgrundlaget.

Den væsentligste ændring af det oprindelige oplæg var at Hedensted Kommune fremsendte et ønsket om gennemgang af hele kommunes kørsel med henblik på at starte planlægningen forfra og tænke den samlede kørsel ind i nye løsninger. Det er et forholdsvis omfattende projekt, som Midttrafik har valgt at medtage i arbejdsprogrammet.

Med dannelsen af arbejdsprogrammet for 2010/11, er det Midttrafiks intention at sikre en målrettet indsats i køreplanlægningen og udbudsarbejdet.

- ./.
- Samtidig vedlægges Midttrafiks tidsplan for køreplanlægningen til køreplansskiftet sommer 2011 til orientering. Tidsplanen er tilrettelagt, så den inddrager bestillere, bus-selskaber og kunder i planlægningsarbejdet.

I perioden august til og med oktober foregår det egentlige planlægningsarbejde. I samarbejde med bestillerne udarbejdes køreplanforslag, konsekvensvurderinger for kunder

---

og detaljerede vurderinger af økonomiske konsekvenser for hver enkelt bestiller. Samtidig afholdes møder med busselskaberne og ønsker fra dem og fra chaufførerne inddrages i arbejdet.

I november og december forelægges projekterne og de enkelte køreplaner bestillerne til godkendelse.

I januar 2011 gennemføres en offentlig høring for de større køreplanprojekter. Høringen foregår på Midttrafiks hjemmeside og annonceres via pressen og opslag i busserne. Midttrafik behandler indkomne bemærkninger, og reviderer forslagene til køreplaner ud fra dette. Bestillerne skal tage stilling til evt. reviderede oplæg senest i midten af marts.

Køreplanerne skal af hensyn til kontrakter med busselskaber og trykning være færdige senest 3 måneder før køreplansskiftet, dvs. i slutningen af marts.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- Midttrafiks arbejdsprogram for køreplanlægning og udbud for 2010/11
- Midttrafiks tidsplan for køreplanlægningen til køreplansskiftet sommer 2011



1-30-804-17-08

## 5. Orientering om status for regionale effektiviseringer af buskørsel

### Resumé

*Administrationen orienterer om status for regionale effektiviseringer af buskørsel.*

*Region Midtjylland vedtog på sit møde 29. september 2010 det forslag til ændringer af det regionale busrutenet, som var fremlagt af Trafikstyregruppen – og som har været i høring hos alle kommuner. Samtidig besluttede Regionsrådet at påtage sig et udvidet ansvar for transport af elever til ungdomsuddannelser i form af tilskud til opretholdelse af en minimumsbetjening på en række ruter, ligesom Regionsrådet tiltrådte et antal indgåede aftaler med kommuner om særlige forhold.*

*På baggrund af beslutningen er Midttrafik nu i tæt dialog med kommuner og Region Midtjylland om konkrete forslag til ændringer i køreplaner. Disse forslag forventes udsendt til kommuner og Region Midtjylland primo november.*

### Sagsfremstilling

Region Midtjylland iværksatte ved budgetlægningen for 2008 en proces for at effektivisere det regionale busrutenet. Der blev udarbejdet et konkret forslag til effektivisering, som Regionsrådet i september 2008 besluttede at udskyde, for at give mere tid til en dialog med de berørte kommuner og Midttrafik. Samtidig blev der nedsat en administrativ styregruppe (Trafikstyregruppe) med repræsentanter for kommunerne, Midttrafik og Region Midtjylland. Trafikstyregruppen fik til opgave at udarbejde et samlet forslag til optimering af det kollektive rutenet indenfor bestillernes økonomiske rammer.

Trafikstyregruppen afleverede et samlet forslag til ændringer i det regionale rutenet til Kontaktudvalget mellem region og kommuner 16. april 2010.

I Trafikstyregruppens rapport konstateres det, at transport af elever til ungdomsuddannelser udgør en særlig problemstilling. Ansvar for denne transport er ikke fastlagt i lovgivningen, og udgangspunktet for Trafikstyregruppen har derfor været, at parterne har et fælles ansvar for transport af disse elever.

Rapporten vurderede, at de fremlagte forslag til effektivisering af det regionale rutenet ville reducere Region Midtjyllands omkostninger til kollektiv trafik med 45-47 mio. kr. Gennemførte kommunerne de kompenserende forslag, der fremgik af rapporten, ville det betyde en merudgift for kommunerne i størrelsesorden 22-23 mio. kr.

Kontaktudvalget sendte i april 2010 Trafikstyregruppens forslag i høring. Det generelle indtryk af høringssvarene var, at kommunerne ikke havde økonomi til at overtage den regionale rutekørsel, at kommunerne anså det som overflytning af en opgave - uden at midlerne fulgte med - og at kommunerne generelt var af den opfattelse, at kørsel til ungdomsuddannelser på tværs af kommunegrænser var et regionalt ansvar.

---

På baggrund af høringen aftalte Region Midtjylland en række konkrete ændringer med udvalgte kommuner, ligesom Region Midtjylland i forbindelse med vedtagelse af planen besluttede at påtage sig et udvidet ansvar for transport af elever til ungdomsuddannelser i form af konkrete tilskud til kommunerne til videreførsel af betjening på et minimumsniveau.

- ./.
- Midttrafik er nu – på baggrund af beslutningen i Regionsrådet – i konkret dialog med alle kommuner og regionen om udarbejdelse af forslag til konkrete køreplaner. I vedlagte notat med status for regional effektiviseringer er der en kortfattet redegørelse for status i de enkelte kommuner.

Det er Midttrafiks vurdering på nuværende tidspunkt, at det vil være muligt at udarbejde forslag til køreplaner, der imødekommer regionens beslutninger. Kommunernes mulighed for at overtage kørsel er meget forskellig. Den proces, der har været gennemført, har medvirket til at sikre at effektiviseringerne primært sker, hvor der hvor der er færrest, der er afhængige af den kollektive trafik, mens der især er gjort en stor indsats for at sikre betjening af elever til ungdomsuddannelser.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- notat med status for regional effektiviseringer

1-30-804-17-08

## 6. Orientering om den administrative styregruppes forslag til ændret rollefordeling mellem Midttrafik og bestillerne

### Resumé

*Regionsrådet og Kontaktudvalget for Kommunerne i Midtjylland nedsatte i forbindelse med Region Midtjyllands forslag til effektivisering af det regionale rutenet en administrativ styregruppe, der havde til opgave at udarbejde et samlet forslag der skulle imødekomme de rammer bestillerne har angivet til rammerne for den kollektive trafik.*

*Styregruppens rapport blev sendt til kommuner og region april 2010, og har dannet baggrund for de drøftelser der siden er sket mellem kommuner og region med henblik på udmøntning af krav til effektiviseringer.*

*Styregruppens rapport indeholder også et forslag om fremadrettet at arbejde med en klarere rollefordeling mellem Midttrafik og bestillerne, således at bestillerne fremover angiver deres ønsker til kørsel i overordnede principper og servicekrav samt den overordnede økonomiske ramme. Midttrafiks rolle er – i tæt samarbejde med bestillerne - at omsætte disse overordnede ønsker til konkret køreplanlægning, der koordinerer og tilgodeser alle bestilleres ønsker.*

*Dette forslag indgik i den høring af Trafikstyregruppens rapport, der blev gennemført hos kommunerne og Region Midtjylland før sommerferien 2010.*

### Sagsfremstilling

Det fremgår af bemærkningerne til Lov om Trafikselskaber, at "Omfanget og serviceniveauet af den bustrafik, som trafikskabet tilbyder, fastlægges ud fra de kommunale og regionale ønsker. Trafikskaberne har således til opgave at omsætte de kommunale og regionale ønsker til præcise køreplaner og praktisk offentlig servicetrafik betjening".

Trafikskabernes opgave er at sikre sammenhængende trafik på tværs af myndighedsgrænser, så kunderne ikke oplever problemer ved at bruge både kommunalt, regionalt og statsligt finansierede tilbud om kollektiv trafik.

Erfaringerne har vist, at bestillerne har fokus på sammenhængen mellem eget ansvar for serviceniveau og de økonomiske konsekvenser af valgt serviceniveau. Dette kan have den effekt, at det modarbejder et hensyn om at skabe sammenhængende kollektiv trafik for kunderne på tværs af myndighedsgrænser.

Det var den administrative styregruppes vurdering, at der inden for lovens rammer kunne laves en klarere rollefordeling mellem kommunerne og regionen som bestillere og Midttrafik som trafikskab, som i højere grad ville sikre en sammenhængende kollektiv trafik.

Derfor anbefalede styregruppen i rapporten, at bestillerne fremover angav deres ønsker til kørsel i overordnede principper og servicekrav samt økonomiske rammer. Midttrafiks opgave vil blive at omsætte disse overordnede ønsker til konkret køreplanlægning, der koordinerer og tilgodeser alle bestillerens ønsker. Dette arbejde vil ske i tæt samarbejde med den enkelte bestiller. Den nuværende store forskel i detaljeringsgrad af bestillinger gør det svært for Midttrafik at sikre den fornødne bæredygtighed i de trafikale løsninger. Samtidig anbefalede styregruppen, at Midttrafik var mere udfarende i forhold til samarbejdet med bestillerne og i højere grad fremlagde forslag og ideer til ændringer i den kollektive trafik hos den enkelte bestiller.

Kravene til den fremtidige rollefordeling er i rapporten beskrevet:

- Det skal sikres at der samlet set arbejdes for at etablere de bedste løsninger for den kollektive bustrafik i Midttrafiks område inden for de økonomiske rammer, der er til rådighed. Forskellige forslag kan have forskellige konsekvenser for bestillerens økonomi. Der skal arbejdes for at sikre de samlet set mest effektive transportløsninger.
- Der skal sikres sammenhæng mellem den enkelte bestillers behov for økonomisk fleksibilitet i forhold til det fælles behov for stabilitet. Bestillerne skal have mulighed for at agere i forhold til den økonomiske udvikling, samtidig med at dette ikke medfører løsninger, der pludseligt og uventet påvirker andre bestilleres serviceniveau og økonomi.
- Det skal sikres, at de administrative ressourcer anvendes bedst muligt både hos bestillere og hos Midttrafik – så det undgås, at ressourcerne anvendes til administrative drøftelser, der ikke har relevans for kunder eller ikke resulterer i efterfølgende beslutninger eller handlinger.

./. Trafikstyregruppens forslag til ændret rollefordeling indgik i det samlede forslag som blev sendt i høring hos bestillerne. Der vedlægges en sammenfatning af høringssvar vedr. ændret rollefordeling mellem Midttrafik og bestillerne.

De fleste kommuner har ikke kommenteret forslaget i deres høringssvar. Det hænger sandsynligvis sammen med at hovedfokus i besvarelsene har været på de konkrete forslag til effektivisering af den regionale bustrafik.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- sammenfatning af høringssvar vedr. ændret rollefordeling mellem Midttrafik og bestillerne

1-25-01-1-08

## 7. Orientering om status for rejsekort

### Resumé

*Staten og parterne i rejsekortprojektet har en forventning om, at Midttrafik snarest tilslutter sig samarbejdet fuldt ud omkring det landsdækkende rejsekort. Administrationen giver en status for projektet.*

### Sagsfremstilling

Indenfor en årrække skal Midttrafik investere i et nyt billetteringssystem, da det nuværende er slidt ned. På baggrund af det samarbejde, der har fundet sted mellem trafiksel-skaberne, blandt andet gennem Bus & Tog, er rejsekort eneste realistiske mulighed.

Rejsekort har flere gange været behandlet i Bestyrelsen for Midttrafik. Bestyrelsen ser positivt på indførelse af rejsekort, men ønsker forud for en endelig stillingstagen, at systemet har vist, at det virker, og at spørgsmålet om fuld tilslutning forinden har været i høring blandt bestillerne.

Ved indførelse af rejsekort i Midttrafik vil der ved kontantbetaling være investeringsudgifter for cirka 200 mio. kr. Til løbende drift og vedligeholdelse vil der være årlige udgifter på minimum 25 mio. kr. Afledte besparelser omkring drift og opgaver er maksimalt anslået til 12 mio. kr. årligt. I givet fald, skal de samlede udgifter finansieres af bestillerne.

### Status for rejsekortprojektet

Rejsekort testes fortsat i Vestsjælland og på udvalgte tog strækninger i Sydsjælland. Der er indtil videre udstedt ca. 2.100 kort til kunder, og der er gennemført over 88.000 rejser med rejsekort. Set fra en kundesynsvinkel virker systemet tilfredsstillende. Der er accept af check ind / check ud konceptet, aftaler om automatisk overførsel af penge fra bankkonto til rejsekort fungerer, og kunderne kan få oplysninger om pris og rejsehistorik på udvalgte salgssteder og i automater. Der gennemføres kontrol af rejsekort samtidig med den almindelige billetkontrol.

Næste trin, med udfasning af pap-klippekort og fuld idriftsætning af rejsekort i Vestsjælland og herefter i Sydsjælland, afventer i øjeblikket en godkendelse af den leverede version 4 af rejsekortsystemet. Herefter følger prøvedrift på udvalgte strækninger omkring Aalborg, i Sydtrafik og i Hovedstadsområdet, som forløber for en landsdækkende udrulning.

Installation af rejsekortudstyr i busserne i hovedstadsområdet, NT og Sydtrafik og på togstationer i hele landet gennemføres planmæssigt.

Tidligere har det været forudsat, at rejsekort ruller ud landsdækkende på den endelige systemversion 5. Der arbejdes i øjeblikket på, at version 4 tilføjes den fornødne funktionalitet, så det kan understøtte landsdækkende udrulning. Konsekvensen er, at visse administrative funktioner i back office og salgsdelen, samt visse kortprodukter, fx fastpris (svarende til periodekort) og uddannelseskort først kommer på rejsekort senere.

Som Repræsentantskabet blev orienteret om på mødet 21. maj 2010, er rejsekortprojektet forsinket i alt 2-3 år. Det skyldes, at leverandøren ikke har set sig i stand til at udvikle og levere systemet inden for den fastlagte tidsplan. Forsinkelserne har betydet, at der siden hovedkontrakten blev underskrevet i 2005 er indgået fire tillægskontrakter.

I oktober 2010 har rejsekortprojektet været genstand for en intens pressedækning, med påstand om at projektet bliver mange gange dyrere end oprindeligt forventet. Dette er efterfølgende tilbagevist.

Den oprindelige anskaffelsespris er ikke ændret, idet leverandøren i forbindelse med indgåelse af tillægsaftalerne har måttet give trafikkselskaberne og Rejsekort A/S kompensationsbetalinger samt en række gratis ydelser, som ikke oprindeligt indgik i kontrakten.

Forsinkelsen medfører meromkostninger på andre områder. Det drejer sig primært om, at Rejsekortselskabets projektorganisation skal holdes kørende i flere år end tidligere forudsat. Meromkostninger forventes opgjort i 2011, i forbindelse med en revision af aktionæroverenskomsten, der regulerer samarbejdet omkring Rejsekort A/S. I tilfælde af fuld tilslutning, kommer Midttrafik til at medvirke til at dække disse meromkostninger.

### **Forventninger omkring Midttrafiks tilslutning**

Hverken i lovgivningen eller gennem anden aftale er der krav om, at Midttrafik tilslutter sig rejsekortsamarbejdet. Alligevel er Midttrafik under pres for fuld tilslutning fra staten og fra de nuværende parter i rejsekortsamarbejdet - DSB, Metro, Movia, NT og Sydtrafik.

Fra Transportministeriet og fra medlemmer af Folketinget er der udtrykt forventning om, at rejsekort bliver taget i brug i hele landet i 2012, og at de sidste trafikkselskaber kommer med. Det er ønsket at gøre det nemmere at være kunde i den kollektive trafik gennem et fælles landsdækkende takst- og billetteringssystem.

Med det udgangspunkt, at det fremtidige samarbejde omkring takster og billettering i den kollektive trafik har rejsekort som omdrejningspunkt, er holdningen blandt de nuværende parter i rejsekortsamarbejdet, at Midttrafik og Fyn i realiteten ikke kan stå uden for. Det vil i givet fald være til væsentlig gêne for kunder, som rejser med både bus og tog eller over regionsgrænserne. Hertil kommer, at de nuværende parter har påtaget sig en økonomisk risiko ved igangsætning af rejsekortprojektet, og samtidig stiller de med betydelige projektressourcer for at sikre fremdrift og kvalitet i udviklingen af rejsekortsystemet.

Manglende tilslutning fra de resterende selskaber skaber usikkerhed omkring den langsigtede økonomi i Rejsekort A/S. Eksempelvis skal der i budgetoverslag og langtidsprognoser indgå en række alternative beregninger, afhængig af forudsat tidspunkt for tilslutning af nye selskaber. Usikkerheden påvirker herved også DSB, Metro og trafikkselskabernes egen budgetlægning.

---

For DSB, NT, Sydtrafik og Rejsekort A/S er der et praktisk ønske om, at udrulningen af rejsekort i hele Jylland sker koordineret, for at undgå en længere periode i Midtjylland med parallelle billetteringssystemer og takstregler, der vil være besværligt for kunderne.

### **Forny et politisk stillingtagen**

Bestyrelses position, om at afvente med en endelig stillingtagen vedrørende indførelse af rejsekort, skal ses på baggrund af høringer blandt bestillerne om rejsekort i 2009, hvor holdningerne generelt var positive, men hvor bl.a. Region Midtjylland og Århus Kommune ønskede at afvente en endelig stillingtagen indtil der kom et mere sikkert grundlag. Det drejer sig om afklaring af ønsket om øget statsinvolvering, en bedre belysning af de økonomiske konsekvenser ved fuld tilslutning, og at rejsekortsystemet viser sin funktionsduelighed ved succesfuld test i stor skala.

Ensidig økonomisk støtte til Midttrafik ved indførelse af rejsekort er ikke realistisk. Trafiksekskaberne i Danmark forsøger samlet at få staten til at tage et større medansvar. Bl.a. blev der i foråret gjort forsøg på at bringe rejsekort ind i økonomiforhandlingerne.

Ved eventuel fremtidig høring blandt bestillerne vil den eksisterende business case for rejsekort blive opdateret, således at der bliver givet et aktuelt og realistisk billede af finansieringsbehovet.

Strategien for udrulning af rejsekort er ændret. Oprindeligt var det planen, at rulle ud på en gang efter vellykket test i stor skala. På baggrund af hidtil opnåede erfaringer, er der anlagt en ny strategi, hvor det er planlagt at idriftsætte rejsekort i mindre trin efter forudgående lokale Pilottest i hvert område.

Dette betyder, at det er sværere at pege på, hvornår rejsekortsystemet virker, hvormed der er behov for en præcisering af forudsætningen om funktionsduelighed, forud for en ny politisk behandling.

Administrationen har peget på, at en fornyet behandling af spørgsmålet om indførelse af rejsekort, kan finde sted efter høring blandt bestillerne senest når rejsekort har vist sig funktionsdueligt ved succesfuld idriftsætning i Vestsjælland og Sydsjælland. Hermed må det forventes, at rejsekortsystemet er godkendt og tilstrækkelig robust til at blive taget i brug af kunderne i fuld skala, og at rejsekort har vist at det virker over flere takstområder.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-00-2-10

## 8. Eventuelt