



**Åben dagsorden  
til mødet i  
Repræsentantskabet for Midttrafik  
13. maj 2011 kl. 10.00  
Scandic Silkeborg, Udgårdsvej 2  
8600 Silkeborg**

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Valg af dirigent	1
2	Bestyrelsesformandens beretning for 2010	2
3	Status for budget 2011	3
4	Tidsplan og temaer for budget 2012	6
5	Orientering om rejsekort	8
6	Eventuelt	12

1-00-2-11

## 1. Valg af dirigent

### Sagsfremstilling

Valget forestås af Midttrafiks bestyrelsesformand Arne Lægaard.

1-15-1-2-11

## 2. Bestyrelsesformandens beretning for 2010

### Resumé

*Administrationen præsenterer beretningen for 2010.*

### Sagsfremstilling

./ Administrationen har udarbejdet vedlagte årsberetning 2010 for Midttrafik.

Årsberetningen indeholder en beskrivelse af de væsentligste aktiviteter og nøgletal for 2010 samt perspektiver for 2011.

### Direktøren indstiller,

at årsberetningen for 2010 tages til efterretning.

### Bilag

- årsberetning 2010 for Midttrafik

---

1-21-3-09

### 3. Status for budget 2011

#### Resumé

*Administrationen præsenterer budget 2011, som er vedtaget af Bestyrelsen for Midttrafik 10. september 2010 med efterfølgende revisioner godkendt af Bestyrelsen på møder 28. januar 2011, 4. marts 2011 og 8. april 2011.*

#### Sagsfremstilling

Bestyrelsen vedtog på sit møde 10. september 2010 forslag til budget for 2011, som administrationen præsenterede for Repræsentantskabet på dennes møde 5. november 2010.

Budgetterne for følgende områder er efterfølgende revideret: busdrift, handicapkørsel, kan-kørsel samt Trafikselskabet. Herudover har Bestyrelsen truffet beslutning om fastlæggelse af bevillingsniveau og overførselsadgang, betaling til tjenestemandspensioner samt overførsel af overskud fra regnskab 2010 til budget 2011 for Trafikselskabet.

./. Det samlede opdaterede budget 2011 er vedlagt og viser, hvor stor en del af udgifterne hver af kommunerne og Region Midtjylland skal finansiere inden for de enkelte områder.

I det følgende gennemgås de væsentligste ændringer i forhold til det oprindelige budget, som repræsentantskabet fik forelagt 5. november 2010.

#### Busdrift

Da Bestyrelsen behandlede og godkendte budgettet for 2011 i september 2010 var der store usikkerhedsmomenter, hvorfor administration allerede på daværende tidspunkt foreslog revision primo 2011.

På baggrund af en vurdering af effekten af en række forhold vedrørende busdriften, er en række konkrete ændringer indarbejdet. I hovedtræk drejer det sig om følgende områder:

- Regionale og kommunale effektiviseringer
- Trafikplan Aarhus
- Resterende korrektioner vedr. cross border leasing
- Effekten af øvrig ændret kørsel iværksat efter september 2010 (udbud, omlægnings m.v.)
- Korrektioner som følge af ændret betaling for uddannelseskort
- Effekten af det endelige regnskab for 2010

Samlet set er der indarbejdet en netto mindreudgift på 23,7 mio. kr. i busbudgettet.

Ændringen består af dels mindreudgifter på 23,0 mio. kr. i alt, og en samlet forøgelse af indtægterne på 0,7 mio. kr.

Fordelingen af de indarbejdede ændringer på de enkelte bestillere varierer en del, og er nærmere beskrevet i notatet, som Bestyrelsen behandlede på bestyrelsesmødet 8. april 2011.

### **Handicapkørsel**

Det oprindelige udgiftsbudget for handicapkørsel på 58,9 mio. kr. er sænket med 1,7 mio. kr. for Aarhus Kommune grundet forventning om lavere kørselspris. Samtidig er indtægterne hævet med 0,1 mio. kr. for kommunen.

### **Kan-kørsel**

Det oprindelige udgiftsbudget for Kan-kørsel på 193,7 mio. kr. er sænket med i alt 9,4 mio. kr. For fem bestillere er budgettet reduceret med 14,0 mio. kr. grundet en kombination af forventning om lavere kørselspriser og mindre kørselsomfang. Modsat er det forhøjet med 4,6 mio. kr. for Sydtrafik, da der forventes højere aktivitetsniveau ligesom der er en mindre stigning for Morsø Kommune i Nordjylland.

### **Trafikselskabet**

I det oprindelige budget for Trafikselskabet på 120,6 mio. kr. er den ufordelte besparelse Bestyrelsen vedtog i september måned fordelt på de enkelte bestillere.

Der har tidligere været uklarhed omkring hvorvidt trafikselskaberne skulle betale lønsumsafgift. Trafikselskaberne rejste derfor sagen overfor Skat, der har meddelt, at der skal betales lønsumsafgift. Midttrafik skal således betale lønsumsafgift tilbage til 2009. Bestillerne er opkrævet for lønsumsafgiften i 2010, men ikke i 2009, ligesom lønsumsafgiften ikke var indregnet i budgettet for 2011. Det forventes at lønsumsafgiften bliver på 3,2 mio. kr. som er indregnet i det reviderede budget. Af den samlede udgift på 3,2 mio. kr. i 2011 vedrører de 2,8 mio. kr. busadministration mens 0,4 mio. kr. vedrører handicapadministration.

Herudover er der indarbejdet stigninger som følge af øget budget til vedligeholdelse af billetteringsudstyr til Aarhus Kommune på 1,1 mio. kr. Tidligere blev vedligeholdelsen af det oprindelige billetteringsudstyr afregnet direkte med kommunen. Aarhus Kommune har ønsket, at de forventede udgifter indregnes i budgettet og dermed det løbende bestillerbidrag.

### Administration af handicapkørsel

På direktørmødet 15. marts 2011 i Bektrasamarbejdet med andre trafikselskaber om koordineret kørsel blev der forelagt et justeret budget for 2011.

Midttrafik forventer en merudgift på ca. 5,0 mio. kroner i 2011 på baggrund af ændret opgavefordeling og etablering af et strengt nødvendigt serverrum i Bektra i Aalborg. Midttrafik har ikke indarbejdet beløbet i budgettet for 2011, og er i øjeblikket i gang med at klarlægge, hvordan merudgiften skal fordeles mellem bestillerne.

Merudgiften vil belaste både udgifterne til administration af handicapkørsel og administrationsudgifterne til Kan-kørslen. Fordelingen af merudgifterne vil blive forelagt Bestyrelsen på mødet 17. juni 2011.

### **Bevillingsniveau og overførselsadgang**

For at præcisere den bevillingsmæssige binding Midttrafik har overfor bestillerne, er der foretaget en afgrænsning af de enkelte områders bevillingsniveau. Bevillingsniveauet for driftsområderne er uændrede i forhold til gældende praksis, og Bestyrelsen har besluttet at Trafikselskabet fremover betragtes som ét bevillingsområde med en samlet nettobe-villing.

Bevillingsniveauet fastlægger den overordnede økonomiske ramme, indenfor hvilket ad-ministrationen i Midttrafik kan foretage budgetomflytninger, uden dette skal forelægges Bestyrelsen. Bevillingsniveauet udgør en samlet økonomisk ramme, som Midttrafik skal holde sig indenfor.

Ud over fastlæggelse af bevillingsniveauet, besluttede Bestyrelsen at enkelte områder gives adgang til at overføre et mer- eller mindreforbrug fra ét år til de næste. De områ-der, der er omfattet af overførselsretten, er Letbanen, Rejsekortet, eksternt finansierede puljer samt hele Trafikselskabets område.

Overførselsretten gælder separat for hvert enkelt område.

### **Trafikselskabet - overførsel fra 2010 til 2011**

Der har i Trafikselskabet i 2010 været et mindreforbrug på 4,5 mio. kr. som Bestyrelsen har besluttet at overføre til 2011. Mindreforbruget anvendes til medfinansiering af stats-lige puljeprojekter, gennemførelse af en række projekter, blandt andet Fly High for chauffører og merugifter til bus- og togsamarbejdet.

### **Tjenestemandspension**

Da Midttrafik blev dannet, overgik der en del tjenestemænd til ansættelse i Midttrafik, og Midttrafik overtog ved den forbindelse pensionsforpligtelsen for disse.

Midttrafik har efter vejledning fra KPMG lavet årlige hensættelser til tjenestemandspen-sioner på 20,3 % af de tjenestemands ansatte løn. Dette har vist sig at være betydeligt under det niveau, der burde være hensat i henhold til den seneste gennemførte aktuar-beregning. Der er således en manko på 11,7 mio. kr. i perioden frem til 31. december 2010, selvom Midttrafik har fulgt reglerne på området. Denne manko skal udlignes.

Midttrafiks administration har haft KPMG til at se på mulige løsningsmodeller. På bag-grund af de af KPMG foreslåede modeller besluttede Bestyrelsen, at Midttrafik kun ud-giftsfører udgifter til tjenestemandspension, når disse forfalder. Mankoen på 11,7 mio. kr. og den løbende hensættelse til tjenestemandspension vil blive byrdefordelt, og bestil-lerne vil modtage årlige gældsbreve som skal indfries i takt med at tjenestemandspensi-onen forfalder.

### **Direktøren indstiller,**

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

### **Bilag**

- samlede opdaterede budget 2011

1-21-2-10

## 4. Tidsplan og temaer for budget 2012

### Resumé

*Administrationen præsenterer tidsplan og temaer for budget 2012.*

### Sagsfremstilling

Administrationen er i gang med at udarbejde budgettet for 2012. Inden budgetforslaget udarbejdes og forelægges Bestyrelsen og bestillerne til høring forud for den endelige godkendelse 9. september 2011, har Repræsentantskabet mulighed for at drøfte de temaer, der indgår i arbejdet med budget 2012.

#### Tidsplan for Midttrafiks budget for 2012

Tidsplanen for udarbejdelse af budgettet har været forelagt Bestyrelsen på mødet 17. december 2010. Der er foretaget en mindre justering af tidspunktet for den administrative høring af budgetoplægget, som dog ikke påvirker den politiske behandling og høring af budgetforslaget.

Tidsplanen følger proceduren fra sidste år. Det skal bemærkes, at trafiksekskabernes budgetter i henhold til lovgivningen skal være godkendt 1 måned før godkendelsen af budgetterne i regionerne og kommunerne. Dette kan betyde, at det kan blive nødvendigt at justere det allerede godkendte budget for Midttrafik, i det omfang der politisk er vedtaget ændringer i de enkelte kommuner og regionen.

Den forventede proces omkring budgettet for 2012 er beskrevet nedenfor.

- 13. maj 2011 - På mødet i Repræsentantskabet drøftes temaer for næste års budget.
- 19. maj 2011 - Det foreløbige budgetforslag for 2012 sendes til bestillerne m.h.p. administrativ høring.
- 17. juni 2011 - Det foreløbige budgetforslag for 2012 inkl. de administrative høringssvar drøftes på mødet i Bestyrelsen. Administrationen bemyndiges til at indarbejde tekniske justeringer og korrektioner løbende, efter nærmere aftale med bestillerne.
- 20. juni 2011 - Det ajourførte foreløbige budget fremsendes til politisk høring ved bestillerne. Deadline for politiske høringssvar er 19. august 2011.
- 9. september 2011 - Bestyrelsen behandler det endelige budget for Midttrafik.

I det omfang bestillernes budgetbehandling resulterer i ændringer – specielt på indtægtssiden - der involverer flere bestillere, kan det betyde at de endelige budgetjusteringer i Midttrafiks budget først foreligger primo 2012.



---

### **Temaer i budget 2012**

På baggrund af udviklingen i 2010 og drøftelser med kommunerne og regionen, vil følgende temaer indgå i budgetlægningen for 2012 :

- Regionale og kommunale effektiviseringer
- Effekten af Trafikplan Aarhus
- Effekten af takststigning for 2012
- Effekten af ændret brugerbetaling på ungdomsuddannelsen, herunder indførelse af Hyper-card
- Rejsekort
- Specifikke emner for de enkelte bestillere, herunder udbud m.v.

./. Temaerne er gennemgået i vedlagte notat om temaer i budget 2012.

### **Direktøren indstiller,**

**at** Repræsentantskabet drøfter temaer til Midttrafiks budget 2012.

### **Bilag**

- notat om temaer i budget 2012

1-25-01-1-08

## 5. Orientering om rejsekort

### Resumé

*Efter flere års forsinkelser, er udrulningen af rejsekort begyndt på Sjælland. Sideløbende har der i pressen været en kritisk behandling af rejsekortet. Administrationen giver en orientering om den aktuelle status for rejsekortprojektet, og fremlægger en beregning over de økonomiske konsekvenser for Midttrafik og bestillerne ved eventuel fuld tilslutning.*

### Sagsfremstilling

I 2003 blev Rejsekort A/S oprettet af DSB, Metroselskabet og flere trafikselskaber, med henblik på at indføre et landsdækkende billetteringssystem med et elektronisk rejsekort som det bærende billet- og betalingsmedie. Det skal erstatte det nuværende system med klippekort og periodekort. Midttrafik medvirker kun i begrænset omfang i rejsekortprojektet, i kraft af overførte forpligtigelser fra det tidligere Vejle Amts Trafikselskab. Der udestår en stillingtagen til spørgsmålet om fuld tilslutning.

I 2005 blev der skrevet kontrakt med en leverandør om udvikling og ibrugtagning af et rejsekortsystem i 2008/09. Projektet er 3-4 år forsinket, og Rejsekort A/S og leverandøren har siden indgået fem tillægsaftaler - den senest i december 2010. Tillægsaftale 5 er mere omfattende end de foregående, hvor der blandt andet indgår udviklingen af ny funktionalitet og en modernisering af centrale dele af systemet.

Med den nye aftale, er der lagt plan for trinvis levering af den sidste del af systemet, hvor det er et krav at rejsekort skal kunne benyttes på landsdækkende rejser inden udgangen af 2012 i alle tog og i busser i de trafikselskaber som er tilsluttet samarbejdet. Forbedringer i systemets administrationsdel leveres efter planen i 2012-13. De sidste dele af systemet leveres i 2013/14.

### Udrulning

Der kan nu benyttes rejsekort i busserne på hele Vestsjælland på alle togrejser i Vest- og Sydsjælland og til og med Tåstrup st. i hovedstadsområdet. Pr. 1. april 2011 stoppede salget af klippekort i Vestsjælland, og der nu solgt over 17.000 rejsekort. Periodekort på pap vil fortsat kunne bruges. Det er indtil nu erfaringen, at rejsekort fungerer godt for hovedparten af kunderne. Den største udfordring lige nu for Movia, DSB og Rejsekort A/S er at oplyse kunderne om mulighederne med rejsekort, men også de begrænsninger der er, på grund af den trinvis udrulning.

Der starter Pilotdrift i Aalborg 16. maj 2011, hvor det bliver muligt at benytte rejsekort i tog mellem Lindholm st. og Skørping st. og i metrobus linje 2 i Aalborg by. Fra august er det planen, at åbne for brug af rejsekort på togstrækningen mellem Tåstrup og Øster-

port og på to større buslinjer, for at få erfaringer med pendlingen til og fra København, inden der åbnes for rejsekort i flere trin i hovedstaden. I uge 42 er det planen på Sydsjælland, at det nuværende billetteringssystem på en gang skal erstattes med rejsekort. Det forventes ved årets udgang, at der er op til 100.000 kunder som benytter rejsekort på Sjælland og i Nordjylland.

I 2012 er det planen fra starten af året, at åbne for brug af rejsekort i test på alle stationer i landet, herunder også på Fyn og i Midtjylland. Ligeledes er det planen, at fortsætte udrulningen i hovedstaden og i Nordjylland. I 2013 forventes prøvedrift og udrulning i busserne i Sydtrafik.

### Mediedækning

Rejsekortet har i den seneste tid været genstand for omfattende medieomtale.

Det har været omtalt, at rejsekortsystemet er blevet 668 mio. kr. dyrere end hidtil planlagt. Det har længe været kendt, at forsinkelserne har gjort rejsekortprojektet dyrere, men ikke hvor meget. Med Tillægsaftale 5 har Rejsekort A/S udarbejdet en langtidsprognose, hvor der angives et behov for en ny kapitaltilførsel på op til 668 mio. kr. for perioden 2011- 2014, indtil Rejsekort A/S selv får indtægter. Alene i 2011 er der behov for tilførsel af 135 mio. kr. Kapitaltilførslen forudsætter en revision i den eksisterende aktionæroverenskomst for ejerne af Rejsekort A/S. Med staten som øverste ansvarlig for DSB og Metro, har Transportministeriet sendt et aktstykke til Folketingets Finansudvalg, om finansiering af DSB og Metro' andel af kapitalbehovet til rejsekortprojektet. Når det er afgjort, vil der blive udarbejdet et oplæg til en revideret aktionæroverenskomst med en forhøjet ramme for ejerindskud i Rejsekort A/S. Det vil tilsvarende blive forelagt til politisk behandling hos trafiksekskaberne i ejerkredsen. Med det nuværende engagement i Rejsekort A/S, udgør Midttrafiks andel af kapitalbehovet 6,7 mio. for perioden 2011-14.

Det er blevet påstået, at rejsekort snyder pendlere, hvis de benytter kortet til ud- og hjemrejser mere end 5 gange om ugen. Udsagnet beror på en misforståelse. Tidligere var det forudsat, at rejsekortet skulle erstatte både klippekort og periodekort og at alle rejser skulle have en pris. Med en mængderabat efter rejsehyppighed, skulle det give alle kunderne et incitament til at rejse mere med kollektiv trafik. Det er efterfølgende erkendt, at det er svært at indrette en rabat til kunder, som rejser meget hyppigt, dvs. over 40-50 enkeltrejser om måneden. Det er derfor besluttet, at udvikle et fastprisprodukt til rejsekort, svarende til det nuværende periodekort. Fastprisproduktet er blevet en del af Tillægsaftale 5, og skal efter planen leveres ved årsskiftet 2013/14. Som konsekvens kan kunder med eksisterende periodekort fortsat anvende det, indtil fastprisproduktet er klar.

Det er blevet kritiseret, at det kun er kunder med Dankort, som kan indsætte penge på rejsekortet, hvormed 1/6 af alle danskere, - alle unge under 18 år og turister afskåret fra at benytte rejsekort. Dankort er indtil videre det eneste betalingskort, som kan bruges til at indsætte penge på rejsekortet, men det er ikke den eneste betalingsmåde. Som udgangspunkt er det ønsket, at kunderne som får et rejsekort, samtidig indgår en tank-op aftale, - dvs. at der sker en automatisk overførsel af et fastsat beløb fra kun-

dens bankkonto til rejsekort-pungen, når saldoen er nul. Hermed vil kunden kunne rejse med den kollektive trafik uden at skulle tænke på betaling. En kunde kan være ejer af flere kort, og f.eks. betale for sit barns kort. For de kunder som ikke ønsker en tank-op aftale, kan der overføres penge med Dankort til rejsekortet via stationsautomater eller på internet. Alternativt kan der indsættes penge på kortet med både Dankort og kontanter på stationer og i betjente salgssteder, og evt. med kun kontanter i busserne. Debatten i medierne skal i sammenhæng med, at trafikelskabet Movia på Sjælland har valgt, at kunderne ikke kan indsætte penge på rejsekortet i busserne, og at der i Vest- og Syd-sjælland kan være relativt langt til en station eller betjent salgssted. Movia overvejer i øjeblikket behovet for nye salgssteder. Kunderne vil altid kunne købe en almindelig bus-billet kontant.

Flere medier har omtalt, at Midttrafik og Fynbus har droppet rejsekortet, og at det er kritisk for projektet. Omtalen skal ses i sammenhæng med, at der i Tillægsaftale 5 indgår en frist, hvor tilslutning af nye selskaber skal ske inden 30. juni 2011, for at leverandøren kan sikre, at selskaberne kommer med i en landsdækkede udrulning inden udgangen af 2012. Både Midttrafik og Fynbus har meddelt Rejsekort A/S, at der ikke skal forventes tilslutning inden fristens udløb. Midttrafik har overfor Rejsekort A/S og alle medier udtalt, at Midttrafik som udgangspunkt ser positivt på at indføre rejsekort, men at det skal vise, at det virker i større skala, og at der skal være opbakning fra kommunerne og regionen i Midtjylland. Hos Fynbus forventes også en fremtidig tilslutning, men i sit udgangspunkt er situationen en anden, idet Fynbus gennem de sidste år har indført deres eget elektroniske kort. Der er derfor ikke samme behov for at reinvestere i nyt billetteringsudstyr på Fyn, som det er tilfældet i Midttrafik. Fynbus' eget system koster det samme, som det vil koste i investering at indføre rejsekortsystemet.

### **Midttrafiks udgifter ved fuld tilslutning**

Administrationen har regnet på, hvad det vil koste at indføre rejsekort i hele Midttrafik ud fra aktuelle rammer og vilkår.

I investering vil indførelse af rejsekort i hele Midttrafik koste ca. 250 mio. kr. Her indgår indskud af aktiekapital og ansvarlige lån, køb af udstyr og udgifter til implementering. I forhold til Midttrafiks Business case fra 2009 er investeringen blevet ca. 40 mio. kr. dyrere, dels på grund af bortfald af introduktionsrabat ved køb af udstyr og dels på grund af projektets generelle fordyrelse på grund af forsinkelserne.

- ./.
- De løbende driftsudgifter efter ibrugtagning er beregnet til 38 mio. pr. år. Når ændrede udgifter i administrationen på grund af effektivisering og bortfald af opgaver medregnes, er nettoudgiften årligt ca. 26 mio. kr. De løbende driftsudgifter er også højere end tidligere, idet der i beregningen er indlagt en større sikkerhed. Notat fra april 2011 om økonomiske konsekvenser ved rejsekortet er vedlagt.

En ny gennemarbejdet beregning af udgifterne ved fuld tilslutning til rejsekort ventes gennemført i forbindelse en en opdatering af Midttrafiks Business case i august 2011.

### **Beslutningsprocessen i Midttrafik**

Med den seneste tillægsaftale er der kommet klarhed over projektet, og parterne i samarbejdet har nu sat fuld damp på udrulningen af rejsekort. Der forventes et stigende pres på Midttrafik for fuld tilslutning.

Midttrafiks bestyrelse ser positivt på en fremtidig indførelse af rejsekort, men rejsekortet skal vise, at det virker i større skala, og gennem en høring have opbakning fra kommuner og regionen.

Midttrafiks administration har været i dialog med bestillerne på administrativt niveau, hvor et oplæg til en beslutningsprocesplan omkring fuld tilslutning er blevet forelagt. I oplægget indgår, at Midttrafik bestyrelse behandler spørgsmålet om fuld tilslutning, når rejsekortet med succes er indført i fuld drift i Vest- og Sydsjælland med op til 100.000 kunder, og at udrulningen i hovedstaden, i Nordjylland og for togrejser forløber efter planen. Hvis den eksisterende udrulningsplan holder, vil forudsætningerne være opfyldt som grundlag for en høring blandt bestillerne omkring årsskiftet 2011/12, med efterfølgende behandling i Midttrafiks bestyrelse i starten af 2012. Ved evt. beslutning om tilslutning på dette tidspunkt, er det administrationen vurdering, at der vil der gå op til 2 år, før rejsekortet i 2014 er fuldt udrullet i det Midtjyske område.

Med en beslutning om tilslutning, vil Midttrafik kunne indgå aftaler med DSB/Arriva, NT og Sydtrafik, med henblik på at sikre kunderne mindst mulige gener i overgangsperioden.

Hvis Midttrafik beslutter ikke at indføre rejsekort, vil takstsamarbejdet indenfor Bus & Tog kun omfatte rejser på kontantbilletter. Hermed vil rejsekort ikke kunne bruges som rejsehjemmel til rejser i busser og lokalbaner, og klippekort og periodekort vil ikke kunne bruges på togrejser i Midtjylland.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning

### **Bilag**

- Notat fra april 2011 om økonomiske konsekvenser ved rejsekortet

1-00-2-11

## 6. Eventuelt