

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
7. november 2011	1-00-2-11	Danni Giørtz-Jørgensen	dgj@midttrafik.dk	87 40 82 04

Referat fra møde i Repræsentantskabet for Midttrafik

**Mødetids-
punkt** 4. november 2011, kl. 9.30-12.30

Sted Ferskvandscenteret, Vejlsøvej 51, 8600 Silkeborg.

**Mødedel-
tagere** Arne Lægaard (Holstebro Kommune), Mads Nikolajsen (Norrdjurs Kommune), Frank Borch-Olsen (Silkeborg Kommune), Hans Bang-Hansen (Horsens Kommune), Rabih Azad-Ahmad (Århus Kommune), Anders Bøge (Skive Kommune), Ib Boye Lauritsen (Ikast-Brande Kommune), Claus Leick (Skanderborg Kommune), Anne Neergaard (suppleant for Charlotte Green, Favrskov Kommune), Ole Flemming Lyse (Hedensted Kommune), Steffen Damsgaard (suppleant for Jørgen Nørby, Lemvig Kommune), Christen Dam Larsen (suppleant for Finn Stengel Petersen), Niels Rosenberg (Odder Kommune), Kasper Fuhr Christensen (Randers Kommune), Ole Kamp (Ringkøbing-Skjern Kommune), Steen Fris (Syddjurs Kommune), Ulla Holm (Samsø Kommune), Helle V. Lyng (Struer Kommune), bestyrelsesmedlem Bjarne Schmidt Nielsen (Region Midtjylland), bestyrelsesmedlem Torben Nørregaard (Region Midtjylland).

Fra administrationen deltog: direktør Jens Erik Sørensen og Danni Giørtz-Jørgensen (referent). Under temadrøftelsen om rejsekortet deltog de personer, der fremgår af vedlagte deltagerliste.

Afbud Finn Stengel Petersen (Herning Kommune), Charlotte Green (Favrskov Kommune), Søren Gytz Olesen (Viborg Kommune), Jørgen Nørby (Lemvig Kommune).

Dagsorden Mødet blev afholdt med flg. dagsorden:
Åben temadrøftelse om rejsekortet:
1. Temadrøftelse om rejsekort

Åben dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Orientering om budgettet for 2012 for drift af kollektiv trafik og Trafiksel- skabets budget for administration og fællesudgifter
3. Godkendelse af byrdefordelingen for 2012
4. Udpegning af ny personlig suppleant for Finn Stengel Petersen til Bestyrelsen for Midttrafik
5. Eventuelt

Åben temadrøftelse om rejsekortet

1. Temadrøftelse om rejsekortet

Direktør for Rejsekort A/S, Bjørn Wahlsten, orienterede om rejsekortet ud fra vedlagte dias.

DSB og Arriva forventer at rejsekort kan bruges på alle togstationer i Danmark, herunder i Midtjylland, senest med udgangen af januar 2012.

I starten af 2014 vil der kunne være et fastprisprodukt svarende til et periodekort, hvor man kan rejse ubegrænset til en fast pris pr. måned i et bestemt område. For de fleste kunder vil det være bedre at betale for hver rejse, men nogle få kunder, der rejser meget, vil vælge fastprisproduktet.

Bjørn Wahlsten bemærkede, at en stor del af investeringen i systemet er ansvarlig lånekapital fra trafikskaberne. Disse lån bliver betalt tilbage med renter, hvilket finansieres af de transaktionsomkostninger, trafikskaberne betaler, når kortet anvendes.

./.
Direktør for Movia, Dorthe Nøhr Pedersen, orienterede om Movias erfaringer med indførelse af rejsekortet ud fra vedlagte dias.

Udrulningen af rejsekortet i Vestsjælland og Sydsjælland er forløbet forskelligt, bl.a. fordi man tidligere havde et elektronisk kort i Sydsjælland. I Vestsjælland har udfasningen af klippekort givet problemer for fx skoler, der har brugt klippekort til skoleklassers udflugter, hvor rejsekortet ikke har et godt alternativ. Erfaringerne fra Vestsjælland har gjort indførelsen bedre i Sydsjælland, hvor bl.a. etableringen af lokalt salgsnet har haft større fokus, og der har været mere målrettet information og markedsføring.

I den efterfølgende debat blev en række emner drøftet og spørgsmål besvaret af Bjørn Wahlsten, Peder Ø. Andreasen, Dorthe Nøhr Pedersen, Arne Lægaard og Jens Erik Sørensen:

- Hele Nordjylland og Sydjylland vil være på rejsekortet senest med udgangen af 2012. Rejsekort A/S har dialog med Fynbus, som har et eksisterende elektronisk kort, som ikke kan samarbejde med rejsekortet, hvorfor kunderne vil få samme problemer, som i Midtjylland. Der er ikke truffet beslutning for busserne på Bornholm.
- Movia kan ikke på nuværende tidspunkt opgøre, om rejsekortet giver flere rejssende – Movia har valgt et forsigtighedsprincip ligesom Midttrafik, hvor der ikke forventes flere indtægter pga. rejsekortet. Movia har i første omgang fokuseret på at få styr på teknikken, og prisstrategien videreudvikles først senere – der vil derfor gå noget tid, inden den fulde effekt af rejsekortets muligheder kan aflæses på antallet af kunder.
- Movia indfører rejsekort i alle busser, der udfører kollektiv trafik, også i de dele af Movia hvor der er tyndt befolket. Kun lukkede skolebusruter får ikke rejsekort.
- Movia arbejder på, at rejsekort også vil kunne bruges i Flextur.
- Trafikskaber eller kommuner/regioner, der ikke indfører rejsekortet, kan ikke blive straffet for det, men kunderne i disse områder mister nogle muligheder, man har haft hidtil i forhold til omstigning mellem bus og tog - iflg. loven skal kunderne kunne få en fælles billet til bus og tog, hvilket så kun vil kunne ske med kontantbillet.
- Kunder, der rejser på tværs af trafikskaber med toget – fx fra København til Herning – vil kunne bruge rejsekortet med tog hele vejen til den pris, DSB fastlægger ligesom i dag; hvis kunden skal videre med bus i Herning, skal kunden købe en ny billet, hvis ikke busserne i Herning modtager rejsekort. Det vil alt andet lige blive dyrere for kunden, som ikke har gratis omstigning som i dag.
- Fordelingen af indtægter mellem trafikskaberne, DSB og Arriva kan udføres på et bedre datagrundlag; og indtægtsfordelingen mellem kommunerne og re-

gionen i hver trafikskelskab kan tilsvarende fordeles på et bedre grundlag. Mellem trafikskelskaberne og DSB vil indtægtsfordelingen fortsat blive gennemført via bus/tog-samarbejdet. Hvis data viser, at indtægterne skal fordeles anderledes end hidtil, så vil det ske, også selvom det kan betyde væsentligt ændrede indtægter for nogle af parterne. Trafikskelskaberne afgør selv, hvorvidt man straks skal ændre indtægtsfordelingen mellem kommunerne og regionen i trafikskelskabet, hvis de bedre data giver grundlag for dette – i Movia har man ikke lavet aftaler om overgangsordninger, så der er risiko for, at enkelte bestillere får en væsentligt mindre andel af indtægterne end hidtil, hvilket vil være en udfordring for deres budgetter. Movia er sammen med sin revision optaget af, at de bedre data bliver anvendt til at gøre indtægterne mere sporbare, så de fordeles bedre end hidtil.

- Rejsekortudstyret forventes at holde 15-20 år, og vil dermed være en god investering. Infrastrukturen med udstyr til at tjekke ind/ud i busserne og på stationerne samt den bagvedliggende datastruktur vil kunne bruges, uanset om man i løbet af nogle år måtte have chippen indbygget i en telefon i stedet for det kort, der bliver indført nu. Den væsentligste del af investeringen er i den infrastruktur, der vil skulle bruges uanset det medie, chippen placeres i. Der er i øjeblikket ikke mobiltelefoner i Europa, der har en sådan indbygget chip, men det vil der nok være om 2 år.
- Trafikskelskaberne kan fortsat fastlægge en gyldighedsperiode for en billet, så man som i dag kan rejse frem og tilbage på samme billet, hvis returrejsen foretages inden for fx 1 time. Rejsekortsystemet finder selv ud af, om man er inden for gyldigheden, når man tjekker ind og ud.
- Det er op til bestillerne selv at afgøre, hvilket rejsekortudstyr, man ønsker på lokalbanerne – øvrige togstationer får udstyr på perronen, men de mindre lokalbaner har så mange stop med få kunder, at det måske er bedre med udstyr i toget, så billettering foregår ligesom i busserne.
- Andre trafikoperatører – fx færger – kan komme på rejsekortet, så kunderne vil kunne bruge sit rejsekort til denne type rejser også.
- Rejsekort og Movia havde generelt tillid til, at teknikken i løsningen kommer til at fungere.
- Det er vigtigt, at Midttrafik, kommunerne og regionen forholder sig til, hvordan økonomien ser ud for den enkelte bestiller. Det skal være klart for bestillerne, hvad de hæfter for, samt hvor meget kommuner, der ikke ønsker udstyret, skal betale for, at Midttrafik er med.
- Den tidligere bestyrelse for Midttrafik har besluttet, at Midttrafik ved tilslutning til rejsekortet vil fordele udgifterne til aktiekapital og lånekapital blandt alle bestillerne, mens hver enkelt bestiller betaler for det udstyr, der skal installeres i busserne på de ruter, bestilleren finansierer. Bestillerne skal selv beslutte, hvilke ruter der skal installeres udstyr på.
- Bestyrelsesformanden ønskede, at Midttrafik snart beslutter, at man deltager i rejsekortprojektet, og så kan den enkelte bestiller efterfølgende afgøre, hvor mange busser udstyret skal installeres i.
- Bestyrelsen for Midttrafik vil gennemføre en høring af kommunerne og regionen og på den baggrund beslutte, om alle kommuner og regionen skal have indført rejsekortet.

- Midttrafik opretter en task-force, der kan tilbyde kommunerne og regionen at præsentere rejsekortet over for besluttende udvalg hos bestillerne og embedsmænd, så de lokale alternative løsninger og konsekvenser kan blive gennemgået.
- Den øgede udgift til drift og vedligehold af billetteringsudstyr vil kun delvist kunne modsvares af sparede udgifter på nuværende opgaver, fx vedligehold af nuværende udstyr, besparelse på salgsnettet osv.

Beslutning:

Indstillingen blev vedtaget:

- *rejsekortet blev drøftet.*

Åben dagsorden

1. Valg af dirigent

Bestyrelsesformanden foreslog næstformand Mads Nikolajsen som dirigent.

Beslutning:

- *Mads Nikolajsen blev valgt som dirigent.*

Mads Nikolajsen bød velkommen til Helle V. Lyng som nyt medlem af Repræsentantskabet.

2. Orientering om budgettet for 2012 for drift af kollektiv trafik og Trafiksel-skabets budget for administration og fællesudgifter

Bestyrelsesformanden konstaterede, at budgetlægningen for 2012 har været en udfordring, idet der har været store ændringer i kørselsomfanget bl.a. på de regionale ruter og i flere bybusbyer.

- ./. Direktøren gennemgik budgettet ud fra vedlagte dias. Budgettet har været drøftet med hver enkelt bestillers administration.

Selvom udgifterne falder pga. reduceret kørsel, forventes en lille stigning i indtægter, så kundernes egenfinansiering stiger indenfor den kollektive trafik.

Kommunerne får en besparelse på driften af handicapkørsel. Besparelsen er størst i Aarhus, da man i Aarhus tidligere har haft langvarige kontrakter, så konkurrencen ikke har været så stor. Fremover skal kørslen i Aarhus udføres som i de øvrige kommuner.

Midtjyske Jernbaner finansieres af regionen. Budgettet skal ændres, da samdriften med Grenaabanen udskydes. Der skal investeres en del i overkørsler og vedligeholdelse af materiel.

Fra 2010 til 2011 er der en samlet stigning på indtægterne på 1 % - denne beskudne stigning kommer efter en stigning på 10 % fra 2009 til 2010. Indtægterne følges nøje, da de store omlægninger kan øge risikoen for, at indtægterne falder.

Beslutning:

Indstillingen blev vedtaget:

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

3. Godkendelse af byrdefordelingen for 2012

Direktøren gennemgik, hvordan udgifterne på Midttrafiks forskellige budgetter fordeles ud fra vedlagte dias.

- ./.

De forskellige driftsbudgetter, KAN-opgaver og særskilte sekretariater fordeles forholdsvis simpelt efter nytten. Midttrafiks budget til administration og fællesudgifter fordeles efter nogle mere komplicerede principper for at sikre, at udgifterne

til personale, rutebilstationer osv. fordeles så præcist som muligt. En del udgifter fordeles efter køreplantimer, dog således at rabatruiter (åbne skolebusruiter osv.) indgår med halv vægt i byrdefordelingen.

Ulla Holm konstaterede, at Samsø Kommune mener, at kommunen betaler for meget for administrationen i Midttrafik, da den almindelige køreplanlægning i høj grad udføres af kommunen selv. Helle V. Lyng konstaterede, at Struer Kommune selv løser nogle af de opgaver, som Midttrafik også løser. Helle V. Lyng opfordrede til, at der tages stilling til, om byrdefordelingen og opgavefordelingen skal justeres.

Hans Bang-Hansen opfordrede til, at kommunerne anvender Midttrafiks specialister, så kommunerne ikke har en parallel funktion og dermed udfører dobbeltarbejde. Torben Nørregaard gjorde opmærksom på, at Midttrafiks specialister kan sikre, at kvaliteten af det udførte arbejde er høj, så fx udbud kan gennemføres med minimal risiko for, at udbud indbringes for klagenævnet.

Direktøren konstaterede, at Midttrafiks bestillere oprindeligt ønskede en endnu mere præcis fordeling af de fælles udgifter, så administrationens brug af timer og øvrige udgifter blev fordelt nøje på hver enkelt bestiller efter forbrug, ligesom man kender fra konsulentfirmaer. Det ville eksempelvis have betydet, at den enkelte kommune skulle betale for de timer, det tager at gennemføre et udbud. Det blev ikke sådan, da det dels i sig selv ville kræve en del administration, dels ville gøre det særligt dyrt for de bestillere, der ønskede at afprøve fx nye udbudsformer. Derfor er man endt på denne model, hvor de større faste opgaver fordeles direkte på bestillerne, mens de fælles opgaver fordeles på bestillerne efter en fordelingsnøgle.

Ulla Holm rejste en kritik af samarbejdet med Midttrafik. Direktøren bad om at få de konkrete eksempler, straks de måtte opstå, så han kan handle på dem. Ulla Holms eksempler er blevet håndteret.

Arne Lægaard konstaterede, at det fremlagte forslag er fordelt efter de nuværende principper. Hvis Repræsentantskabet ønsker en anden byrdefordeling belyst, så vil det være svært at gøre med virkning for budget 2012, da det vil efterlade bestillerne uden at vide, hvor meget hver part skal betales til de fælles udgifter i 2012.

Beslutning:

Indstillingen blev vedtaget:

- *forslaget til byrdefordeling for 2012 godkendes.*

Det blev desuden vedtaget:

- *Bestyrelsen revurderer byrdefordelingsprincipperne og fremsætter eventuelt forslag til justeringer af byrdefordelingsprincipper for Repræsentantskabet med virkning for budget 2013.*

4. Udpegning af ny personlig suppleant for Finn Stengel Petersen til Bestyrelsen for Midttrafik

Beslutning:

Det blev vedtaget:

- *Repræsentantskabet udpeger Helle V. Lyng, Struer Kommune, som personlig suppleant for Finn Stengel Petersen til Bestyrelsen for Midttrafik.*

5. Eventuelt

Rejsekortet

Repræsentantskabet forventede, at Midttrafik vil træffe beslutning om at deltage i rejsekortet. Der var en drøftelse af, hvordan processen om tilslutning til rejsekortet skal være. Bestyrelsesformanden ønskede, at Midttrafik ret hurtigt skal træffe beslutning om at være med i rejsekortet, men efterfølgende bør hver enkelt kommune og regionen tage stilling til, hvor meget udstyr de ønsker indkøbt til busser på de ruter, de finansierer. Bestyrelsen behandler emnet, og der vil blive startet en høring inden årets udgang.

Det bliver en stor udfordring at få den fornødne opbakning i kommunerne. Midttrafik bør tilbyde at deltage i drøftelse af spørgsmålet om tilslutning for de udvalg, der skal træffe beslutning i kommunerne og regionen. Det vil være en god idé, hvis hver kommune inden et sådant møde stiller de spørgsmål, de især gerne vil have afklaret. Det kan evt. være, at kommunerne grupperer sig, så flere lignende kommuner kan mødes og drøfte med Midttrafik, hvilke løsninger der kan vælges, hvis rejsekortet ikke indføres i de ruter, disse kommuner finansierer. Bestyrelsesformanden bekræftede, at Midttrafik gerne deltager i dialogmøder med kommunerne og regionen.

Det blev foreslået, at de teknologiske vurderinger af, at infrastrukturen vil kunne bruges i mange år, bliver indarbejdet i business casen.

Flere gav udtryk for, at fokus fremover bør være på økonomien i projektet.

Øvrigt

Ulla Holm foreslog, at Bestyrelsen tager op, hvordan man kan omstille den kollektive trafik til grøn transport, og vil gerne have en redegørelse for, hvor langt man er fremme med grøn transport forskellige steder i Midttrafik. Ambitionsniveauet afgøres af kommunerne selv og regionen.

Beslutning:

Intet ført til protokol