



## **Åben dagsorden**

**til mødet i**

**Repræsentantskabet for Midttrafik**

**8. maj 2015 kl. 10.00**

**Søren Nymarks Vej 3,**

**8270 Højbjerg**

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Valg af dirigent	1
2	Beretning og regnskab for 2014 v. bestyrelsesformand og direktør	2
3	Den regionale timemodel og hvordan kan Midttrafik rådgive kommuner og region om bedre samspil mellem bus- og togtrafik	3
4	Orientering om udfordringer med rejsekort, takstområder mv.	5
5	Eventuelt	11

1-00-819-1-15

## 1. Valg af dirigent

### Sagsfremstilling

Bestyrelsen foreslår Midttrafiks næstformand, Jan Ravn Christensen, som dirigent under mødet i repræsentantskabet for Midttrafik.

### Direktøren indstiller,

**at** næstformand Jan Ravn Christensen vælges som dirigent.

1-00-819-1-15

## 2. Beretning og regnskab for 2014 v. bestyrelsesformand og direktør

### Resumé

Bestyrelsesformand og direktør præsenterer årsberetningen og regnskab for 2014.

### Sagsfremstilling

Administrationen har udarbejdet vedlagte Årsberetning 2014 for Midttrafik.

Årsberetningen indeholder de væsentligste aktiviteter og nøgletal for 2014 samt perspektiver for 2015. der er bl.a. omtale af:

- De økonomiske resultater
- Ensretning af kontrakter med leverandører
- Udrulningen af rejsekort har holdt planen
- En overordnet tilfredshed med samarbejdet med Midttrafik blandt leverandørerne
- Midttrafiks bonusprogram for busselskaber og chauffører
- Betaling med mobilen på Smukfest
- Mere kompetence til Midttrafik Kundecenter
- Flextrafik
- Mere effektiv billetkontrol
- Perspektiver for 2015

Derudover vedlægges regnskab for 2014. Revisionen har afgivet en påtegning uden bemærkninger.

### Direktøren indstiller,

at regnskab 2014 og årsberetningen for 2014 tages til efterretning.

### Bilag

- Bilag 1 - Midttrafik årsregnskab 2014
- Bilag 2 - Årsberetning 2014

---

1-00-819-1-15

### 3. Den regionale timemodell og hvordan kan Midttrafik rådgive kommuner og region om bedre samspil mellem bus- og togtrafik

#### Resumé

*Den 24,5 mia. kr. store Togfond, der indeholder Timemodellen, giver også en række forbedringer af togkørslen udenfor de strækninger, der betjenes med Timemodellen. Mange af disse tiltag sker i Midttrafiks område og vil få stor betydning for det tilbud med togrejser borgerne i området får, såvel internt som ud af regionen. Dette vil få stor betydning for buskørslen, dels som tilbringer til toget men også til den ændring af rejsemønstre, togtrafikken giver.*

#### Sagsfremstilling

Målet for timemodellen er, at få flere rejsende fra de store byer til at vælge toget fremfor bilen og med de øvrige tiltag, give en samlet vækst på 100 % i antal personkilometre på jernbanen og 50 % i antal personkilometre med bus.

Når forbedringerne på togkørslen er gennemført i 2024, skal buskørslen være tilpasset de nye togmuligheder og således bidrage til målet om flere personkilometre med bus på 50 % svarende til 6,5 mia. km. på landsplan.

Danske Regioner har vurderet, at man med forholdsvis små midler - et årligt driftstilskud på 360 mio. kr. + 9%), kan øge personkilometrene for buspassagerer med 27 % og at driftstilskuddet skal være 1,4 mia. kr. årligt for at nå et mål på 40 %. Udover driftstilskuddet skal der investeres i busfremkommelighed, trafikterminaler, park og rejs-anlæg og lokalbaner, omkostninger, der ikke er vurderet da mulighederne og effekten er meget lokalforankret.

Som virkemidler til at øge antallet af buspassagerkilometre foreslås; mere direkte og hurtig kørsel til togstationer, længere driftstid, øget buskørsel, Flextrafik og differentierede takster. De enkelte virkemidler skal nøje vurderes og planlægges fra sted til sted og under skyldig hensyn til allerede buskunder som uddannelsessøgende og pendlere.

De planlagte togforbedringer betyder at 67 % af den danske befolkning har mindre end 1 times transport til en Timemodellstation. Danske regioner har i rapporten "En regional timemodell", anbefalet, at antallet af borgere, der har mindre end 1 time til en Timemodellstation skal øges til 75 %. I Midttrafiks område er det borgere i de vestlige kommuner, der vil få mere end 1 times transport til en Timemodellstation.

Midttrafik vil i samarbejde med de enkelte kommuner, allerede nu belyse de muligheder der er. Det er ikke udgifter, der forfalder her og nu. Men for at sikre den bedste anvendelse af de offentlige midler, er det vigtigt, at vi allerede nu analyserer, hvilke tiltag, der billigst og mest effektivt kan medvirke til at opfylde visionen. De tiltag skal

---

vælges, der giver størst mulig effekt i forhold til at øge antallet af passagerer, mindske trængslen, forbedre miljøet og virksomhedernes muligheder for at tiltrække arbejdskraft.

Midttrafik forventer at påbegynde diskussionen om ambitionsniveauet, mulige tiltag og de krævede investeringer med de enkelte kommuner og Regionen, i forbindelse med den planlagte strategiske kommunerunde i efteråret 2015.

På møderne vil Midttrafik fremlægge de muligheder, der er. Efterfølgende vil der skulle skabes et grundlag for de videre beslutninger om tiltag, herunder økonomiske konsekvenser.

Virkemidlernes effekt og gennemførelse er forskellig fra område til område og fra by til by. Som eksempel vil Midttrafik på Repræsentantskabsmødet vise nogle muligheder for Randers kommune, hvor flere af de anbefalede virkemidler kan have en effekt.

### **Direktøren indstiller,**

**at** repræsentantskabet drøfter notat og oplæg omhandlende timemodellen.

### **Bilag**

- Bilag 1 - Notat om regional timemodel
- Bilag 2 - En regional Timemodel. Flere ombord

1-25-01-1-13

## 4. Orientering om udfordringer med rejsekort, takstområder mv.

### Resumé

Midttrafik fremlagde på bestyrelsesmødet den 20. marts 2015 udkast til ny finansieringsmodel for rejsekort A/S. Midttrafik har efterfølgende drøftet sagen med Transportministeriet, som har besluttet en ny model der nu forelægges til politisk godkendelse hos alle ejere. Den nye model forudsætter en ændring i tilslutnings -og i ejeraftalen mellem ejerne af rejsekortet.

### Sagsfremstilling

Rejsekort A/S finansieres i dag gennem driften ved transaktionsafgifter for rejser gennemført på rejsekortet samt ansvarlig lånekapital og kapitalindskud fra ejerne.

I den nuværende finansieringsmodel beregnes transaktionsafgifterne på baggrund af prognosticerede tal for, hvor mange rejser der er foretaget med rejsekortet.

Budgetteringen af disse har hidtil været forbundet med stor usikkerhed som følge af den påvirkning de enkelte trafikselskabers beslutninger har for den samlede økonomi i Rejsekort A/S. Ligeledes har variationer i forventninger til antal rejser og indtægter medført generel usikkerhed om økonomien i Rejsekort A/S. Da de deltagende parter ikke kunne opnå enighed om et budget 2015 og fremover for rejsekortet har staten grebet ind.

Den nye finansieringsmodel, tager udgangspunkt i Årsrapportmodellen, hvor transaktionsafgifter fastsættes, så de dækker udgifterne i Rejsekort A/S.

Finansieringsmodellen fastsætter transaktionsafgifter med udgangspunkt i den nuværende 60/40-fordeling af afgifter efter henholdsvis antal rejser og faktiske billetindtægter, med få undtagelser.

40 % af fordelingsnøglen skal beregnes på baggrund af trafikselskabernes samlede omsætning, i modsætning til nu, hvor det er den prognosticerede omsætning der kan relateres til rejsekortet der beregnes. Midttrafik har undtaget indtægter for skolekort og salg af kontantbilletter i Aarhus, da de ikke udstedes med rejsekort udstyr. Det vil ikke kunne lade sig gøre med den nye model, hvor disse indtægter vil blive medregnet.

60 % af fordelingsnøglen skal beregnes af trafikselskabernes samlede antal rejser, i modsætning til nu hvor det er antal rejser relateret til rejsekort rejser.

I årene 2008 til 2014 har Rejsekort A/S fået et underskud som følge af ubalance imellem indtægter og omkostninger og beløber sig til ca. 580 mio. kr. akkumuleret.

Rejsekortets egenkapital udgør ultimo 2014 282 mio.kr, og er ifølge den nuværende model budgetteret til at udgøre 1.003 mio. kr. i år 2028. I den nye model er egenkapitalen nedskrevet til 380 mio. kr. i år 2028, dvs. over en halvering af den oprindelige værdi.

Midttrafik har budgetteret med at en delmængde af aktiekapitalen tilbagebetales i årene 2023-2028. 18 mio. kr. i rejsekortbudgettet, og 26 mio.kr. fra Midttrafiks pensionsopsparing. Samlet 44 mio. kr.

Der skal fremadrettet findes en model der sikrer at Midttrafik som minimum får tilbagebetalt 26 mio. kr. til pensionsopsparing. Det vil administrationen i samarbejde med kommuner og region forelægge for bestyrelsen på et senere tidspunkt.

Den nye model fremrykker ligeledes tilbagebetaling af ansvarlig lån, hvilket nedjusterer den samlede tilbagebetaling til selskaberne.

Midttrafik er blevet oplyst om, at kommunernes og Regionens budgetter alene er lagt for nuværende budgetår og 3 år frem.

## Økonomi

Transportministeriet fremlagde i februar en model hvor Midttrafiks samlede udgifter i årene 2015-2028 ville stige 52 mio. kr.

Midttrafik har siden drøftet sagen med Transportministeriet og fik den 8.4.2015 præsenteret en model som reducerede Midttrafiks merudgifter til 23 mio. kr. i hele prognose perioden, sammenlignet med den businesscase, Midttrafik forelagde sine ejere i 2013. Efterfølgende er Midttrafik blevet kontaktet af Transportministeriet, hvor de har meddelt at de havde lavet en regnefejl for den udsendte model. Regnefejlen betyder at den endelige model er endt op med en samlet merudgift på 37 mio.kr.

	Midttrafik Budget	TRM februar	TRM april	Difference Midttrafik 2-2015	Difference Midttrafik 4-2015
Transaktionsafgifter	401	446	432	45	31
Tilbagebetaling af ansvarlig lån	-78	-72	-73	6	5
<b>samlet effekt</b>	<b>322</b>	<b>374</b>	<b>359</b>	<b>52</b>	<b>37</b>

Samlet merudgift på 37 mio.kr. er nedenfor fordelt ud på to perioder

1-2015-2018 samlet betaling 16 mio. kr.

2- 2019-2028 samlet betaling 20,7 mio.kr.

## 2015-2018

Ny model	2015-2018	2015	2016	2017	2018
TRM model afgifter	14,7	-2,5	7,8	7,8	1,7



TRM model/afdrag lånekapital	1,3	0,0	0,0	1,1	0,2
<b>Forskel</b>	<b>16,0</b>	<b>-2,5</b>	<b>7,8</b>	<b>8,9</b>	<b>1,8</b>

## 2019-2028

Ny model	2019-2028	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
TRM model afgifter	16,7	0,8	1,0	1,1	1,2	1,1	1,5	1,6	2,2	2,8	3,5
TRM model/afdrag lånekapital	4,0	-0,4	6,2	6,0	5,6	5,2	-9,5	-9,0	0,0	0,0	0,0
<b>Forskel</b>	<b>20,7</b>	<b>0,4</b>	<b>7,1</b>	<b>7,0</b>	<b>6,7</b>	<b>6,3</b>	<b>-8,0</b>	<b>-7,4</b>	<b>2,2</b>	<b>2,8</b>	<b>3,5</b>

Ministeriet har ikke villet korrigere for Midttrafiks synspunkter vedr. indtægter, der ikke genereres via rejsekortudstyr (skolekort og salg af kontantbilletter i Aarhus).

## Finansiering

Regnskab 2014 blev afsluttet med et mindreforbrug for de fleste bestillere, Midttrafik foreslår derfor at den første periode 2015-2018 finansieres af dette mindreforbrug. Dermed undgås, at der i alle kommuner skal søges om tillægsbevillinger.

Samlet tabel	MT Budget	TRM model	Forskel	TRM model			
	Afgifter 2015-2018	Afgifter 2015-2018	TRM budget -MT Budget 2015-2018	Mindre tilbagebetaling af ansvarlig lån 2015-2018	Samlet Mer betaling 2015-2018 til Rejsekort A/S	Regnskab 2014	Samlet konsekvens: Regnskab 2014- Merbetaling TRM 2015-2018
Favrskov	116.846	186.347	69.501	4.276	73.777	-243.558	-169.781
Hedensted	182.344	457.155	274.811	3.803	278.614	129.274	278.614
Herning	1.808.849	2.617.566	808.717	36.778	845.495	-725.020	120.475
Holstebro	829.496	924.498	95.002	22.487	117.489	238.339	117.489
Horsens	2.310.180	2.921.745	611.565	39.839	651.404	-2.011.220	-1.359.816
Ikast-Brande	0	0	0	6.517	6.517	-469.625	-463.108
Lemvig	0	0	0	3.257	3.257	-528.656	-525.399
Norddjurs	180.592	176.601	-3.991	3.435	-556	-913.833	-914.389
Odder	76.010	189.300	113.290	1.032	114.321	-208.084	-93.763
Randers	3.916.126	4.418.721	502.595	71.140	573.734	-878.161	-304.427
Ringk/Skjern	502.018	630.803	128.785	16.928	145.712	-254.774	-109.062
Samsø	0	0	0	4.785	4.785	-57.726	-52.941
Silkeborg	2.830.884	3.677.025	846.141	54.045	900.187	1.698.010	900.187

Skanderborg	505.745	835.016	329.272	9.943	339.215	160.586	339.215
Skive	907.972	1.276.372	368.399	29.197	397.596	207.960	397.596
Struer	147.708	175.715	28.007	6.383	34.391	-75.819	-41.428
Syddjurs	296.090	543.831	247.742	8.612	256.354	-210.489	45.865
Viborg	1.874.287	2.349.711	475.424	51.287	526.712	1.041.754	526.712
Aarhus	36.648.593	42.076.999	5.428.406	370.693	5.799.099	-87.876.400	-82.077.301
Regionen	35.841.267	40.239.520	4.398.253	516.058	4.914.311	7.635.978	4.914.311
<b>I alt</b>	<b>88.975.005</b>	<b>103.696.926</b>	<b>14.721.921</b>	<b>1.260.495</b>	<b>15.982.416</b>	<b>-83.341.464</b>	<b>-78.470.950</b>

For de kommuner og regionen, som har et merforbrug i 2014, foreslås det at merbetalingen finansieres i årene 2015-2018 ved kommende års mindreforbrug eller ved anden aftale med den konkrete bestiller. I tabellen overfor er regnskab 2014 ikke modregnet bestillere som havde merforbrug.

### Økonomi for perioden 2019-2028

Samlet tabel	MT Budget	TRM model	Forskel	TRM model	
	Afgifter 2019-2028	Afgifter 2019-2028	TRM budget - MT Budget 2019-2028	Mindre tilbagebetaling af ansvarlig lån 2019-2028	Samlet Merbetaling 2019-2028 til Rejsekort A/S
Favrskov	409.123	589.942	180.819	13.418	194.237
Hedensted	638.459	1.447.276	808.816	11.935	820.751
Herning	6.333.510	8.286.775	1.953.265	115.408	2.068.672
Holstebro	2.904.399	2.926.806	22.407	70.563	92.970
Horsens	8.088.871	9.249.755	1.160.884	125.013	1.285.897
Ikast-Brande	0	0	0	20.452	20.452
Lemvig	0	0	0	10.221	10.221
Norrdjurs	632.325	559.090	-73.235	10.778	-62.457
Odder	266.143	599.292	333.149	3.237	336.387
Randers	13.711.936	13.988.928	276.992	223.233	500.225
Ringk/Skjern	1.757.768	1.997.016	239.248	53.119	292.366
Samsø	0	0	0	15.014	15.014
Silkeborg	9.912.066	11.640.845	1.728.779	169.592	1.898.370
Skanderborg	1.770.816	2.643.522	872.706	31.201	903.907
Skive	3.179.177	4.040.778	861.601	91.618	953.219

Struer	517.185	556.285	39.100	20.031	59.131
Syddjurs	1.036.729	1.721.678	684.949	27.026	711.975
Viborg	6.562.633	7.438.791	876.158	160.937	1.037.095
Aarhus	128.321.508	133.208.720	4.887.212	1.163.222	6.050.434
Regionen	125.494.734	127.391.570	1.896.836	1.619.370	3.516.206
<b>I alt</b>	<b>311.537.382</b>	<b>328.287.068</b>	<b>16.749.685</b>	<b>3.955.387</b>	<b>20.705.072</b>

Vedrørende merudgifter for kommunerne i regionen i denne periode tages der stilling til finansiering senere, men igen efter tæt dialog med de berørte.

## Ejeraftale

Kammeradvokaten har udarbejdet en række dokumenter, der skal omsætte den nye finansieringsmodel for Rejsekort A/S, i form af en ny tilslutningsaftale og ny ejeraftale samt en ændring i vedtægterne.

## Tilslutningsaftalerne

Ny samlet version af tilpasningsaftalerne uden tillæg og allonger er udarbejdet.

Overordnet vedrører ændringerne følgende:

- Bestemmelse om begrænsning for brugere af rejsekortsystemet i forhold til brug af andre billetsystemer end rejsekortsystemet ophæves
- Ny bestemmelse indsættes omkring den tekniske implementering af Årsrapportmodellen til erstatning for den hidtidige om transaktionsafgift. Der indgår 3 nye bilag til aftalen i tilknytning til Årsrapportmodellen
- Forpligtelsen for en bruger ved opsigelse af tilslutningsaftalen til indbetaling af sin andel af de tidligere års underskud, som ikke er blevet dækket af transaktionsafgifterne videreføres. Forpligtelsen vil fremadrettet kun gælde for de underskud, der er opstået til og med 2014, og således at underskuddene vil skulle dækkes ud fra den hidtidige fordelingsnøgle baseret faktiske antal rejsekortrejser og omsætning fra rejsekortrejser. Endvidere skal en bruger ikke dække sin andel af disse underskud, hvis tilslutningsaftalen ophæves af Rejsekort A/S, medmindre ophævelsen skyldes brugerens væsentlige misligholdelse af aftalen.

## Ejeraftale og vedtægtsændring

Ny tilpasset Ejeraftale og vedtægt er udarbejdet.

Overordnet vedrører de foreslåede ændringer i ejeraftale og vedtægter følgende:

- Indførelse af den nye abonnementsafgift
- Indarbejdelse af de nuværende 11 allonger til ejeraftalen (med enkelte undtagelser)

- En ny ledelsesstruktur

Den ny ledelsesstruktur er foreslået som følge af flere forhold. Den nuværende struktur indeholder en vetoret for visse bestyrelsesmedlemmer, hvilket ikke er i overensstemmelse med selskabsloven. Endvidere har drøftelserne mellem aktionærerne og i bestyrelsen forud for udarbejdelsen af Årsrapportmodellen givet indtryk af, at den nuværende ledelsesstruktur ikke fungerer hensigtsmæssigt.

Den foreslåede ledelsesstruktur søger at afspejle disse forhold ved dels at ændre sammensætningen af bestyrelsen og dels at foretage en klar adskillelse af, hvilke spørgsmål der behandles hhv. på generalforsamling og i bestyrelsen.

Bestyrelsen foreslås udvidet til 13 medlemmer fordelt som følger:

- DSB 4 medlemmer
- Movia 3 medlemmer
- Metro 1 medlem
- Midttrafik 1 medlem
- Sydtrafik 1 medlem
- NT 1 medlem
- Fynbus 1 medlem (dog først efter udnyttelse af tegningsret)
- 1 formand udpeget af generalforsamlingen (svarende til nuværende ordning)

Desuden udpeger Transportministeriet en observatør uden stemmeret.

Som bilag til orienteringen er vedlagt Transportministeriets finansieringsmodel. Øvrige bilag kan findes på Midttrafiks hjemmeside fra tirsdag den 5. maj under den åbne dagsorden for bestyrelsesmødet den 8. maj.

## **Direktøren indstiller,**

**at** repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

## **Bilag**

- Bilag 1 - Ny finansieringsmodel for Rejsekortet\_Revideret fordelingsnøgle

1-00-819-1-15

## 5. Eventuelt