



midttrafik

**Åben dagsorden
til
mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
23. maj 2008 kl. 09:30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Valg af dirigent	1
2	Regnskab 2007 for Midttrafik	2
3	Udfordringer, rammebetingelser og handlemuligheder for Midttrafik og den kollektive trafik	3
4	Trafikplan for Midttrafik 2008-2012	5
5	Temer og tidsplan for budget 2009	8
6	Eventuelt	10

1-00-3-08

1. Valg af dirigent

Sagsfremstilling

Valget forestås af Midttrafiks bestyrelsesformand Poul Vesterbæk.

1-22-1-07

2. Regnskab 2007 for Midttrafik

Resumé

Administrationen har udarbejdet en redegørelse for regnskabet for Midttrafik for 2007 samt beretning om Midttrafik i 2007.

Sagsfremstilling

Regnskab 2007

./ Administrationen har udarbejdet vedlagte redegørelse for regnskab 2007 for Midttrafik, som bliver behandlet på bestyrelsesmødet 23. maj 2008.

Regnskabet for Midttrafik for 2007 udviser en samlet budgetoverskridelse på ca. 30,6 mio. kroner i alt.

Hovedårsagen til budgetafvigelsen ligger i markante mindreindtægter på busdriften i forhold til optimistiske indtægtsbudgetter.

På de øvrige forretningsområder er der tale om mindreforbrug på privatbanerne og på handicapkørslen, ligesom der er et mindreforbrug på selve Trafikselskabets budget. Bestyrelsen godkendte på sit møde 4. april 2008, at der ud af et samlet mindreforbrug på ca. 6 mio. kr. i Trafikselskabet overføres ca. 4,5 mio. kr. til 2008 i forbindelse med igangsatte men endnu ikke gennemførte projekter fra 2007.

Fordelingen af regnskabsresultatet er drøftet med bestillerne administrativt, og er herefter i mindre omfang justeret, uden der derved er sket ændringer i hovedtallene for Midttrafik som helhed.

Regnskabet giver anledning til revurdering af budgetterne for 2008 og efterfølgende år. Resultatet af disse justeringer forelægges for bestyrelsen og drøftes med bestillerne.

På bestyrelsesmødet 23. maj 2008 indstiller direktøren, at bestyrelsen godkender regnskabet med forbehold for revisionspåtegningen, som forventes at foreligge ultimo juni.

Beretning 2007

./ Administrationen har udarbejdet vedlagte foreløbige beretning 2007 for Midttrafik, der beskriver mål og aktiviteter i 2007 samt perspektiver for 2008.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- redegørelse for regnskab 2007 for Midttrafik
- foreløbige beretning 2007 for Midttrafik

1-00-2-08

3. Udfordringer, rammebetingelser og handlemuligheder for Midttrafik og den kollektive trafik

Resumé

Midttrafik og den kollektive trafik generelt i Danmark er i disse år udsat for en række udfordringer, dels på grund af udviklingen i samfundet, dels på grund af de rammebetingelser, trafikselskaberne har fået at arbejde inden for. Midttrafik, Regionen og kommunerne har en række handlemuligheder for at forbedre den kollektive trafik.

Sagsfremstilling

Midttrafik og den kollektive trafik generelt i Danmark er i disse år udsat for en række udfordringer, dels på grund af udviklingen i samfundet, dels på grund af de rammebetingelser, trafikselskaberne har fået at arbejde inden for.

Udviklingen

./.

Udviklingen for den kollektive trafik i Danmark har de seneste år været negativ, idet der er blevet færre kunder og udgifterne til busselskaberne er steget. På baggrund af en henvendelse fra formændene fra trafikselskaberne har en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra hver trafikselskab, KL og Danske Regioner lavet vedlagte rapport om passagerudviklingen fra 2003 til 2007 inden for bustrafik.

På landsplan har der været et kundefrafald på ca. 9 %, indtægterne er gået 4 % tilbage, kørselsomfanget er reduceret med 6 % og tilskuddet øget med 20 %.

Undersøgelser i Movia og Nordjyllands Trafikselskab viser, at frafaldet især omfatter folk mellem 20 og 40 år og vedrører pendlere.

Samtidig kan det konstateres, at antallet af biler er steget med 7 %.

Disse tendenser synes at fortsætte og udgør en udfordring for den kollektive trafik - økonomisk såvel som trængsels- og miljømæssigt, især i de større byområder.

Rammebetingelser og handlemuligheder

./.

Midttrafik og de øvrige trafikselskaber må agere inden for en række rammebetingelser ud over det forhold, at der er blevet færre. I vedlagte notat om rammebetingelser og handlemuligheder for Midttrafik og den kollektive trafik redegøres for betingelserne og handlemulighederne inden for fire overordnede temaer:

1. Finansiering og byrdefordeling
2. Bestyrelsens beslutningskompetence
3. Bestillerne og Midttrafiks rolle
4. Kundeudviklingen – hvad kan parterne gøre?

Det er en fælles udfordring for Midttrafik og bestillerne, hvordan man kan få vendt den negative spiral i den kollektive trafik.

Direktøren indstiller,

at Repræsentantskabet drøfter passagerudviklingen, rammebetingelserne og handlemulighederne for Midttrafik.

Bilag

- notat om rammebetingelser og handlemuligheder for Midttrafik og den kollektive trafik
- passagerudviklingen fra 2003 til 2007 inden for bustrafik

1-30-75-14-08

4. Trafikplan for Midttrafik 2008-2012

Resumé

Arbejdet med Midttrafiks trafikplan er i gang. En arbejdsgruppe bestående af embedsmænd fra flere kommuner, Regionen og Midttrafik har siden efteråret arbejdet med at forberede indholdet og tidsplanen for arbejdet.

Sagsfremstilling

Der skal udarbejdes en trafikplan for Midttrafik for perioden 2008 til 2012. Formålet er at beskrive status, visioner og indsatsområder for den kommende fire-års periode. Midttrafiks Bestyrelse har besluttet mål og visioner for Midttrafiks arbejde, og Trafikplanen skal beskrive, hvor der skal sættes ind for at opfylde disse mål helt eller delvist i den kommende tid.

Status for arbejdet med Midttrafiks trafikplan 2008-2012.

En arbejdsgruppe bestående af embedsmænd fra Lemvig, Herning, Horsens, Favrskov, Randers og Århus kommuner samt Region Midtjylland og Midttrafik har siden efteråret arbejdet med at forberede indholdet og tidsplanen for arbejdet.

En trafikplan burde ideelt set være udarbejdet fra det mest overordnede perspektiv først. Staten burde i 2007 have offentliggjort deres trafikplan for den statslige trafik. I forlængelse af dette kunne Midttrafik have lavet en overordnet trafikplan for hele Midtjylland, inden for hvilken de regionale og kommunale aktiviteter kunne fastlægges. Statens trafikplan foreligger ikke endnu, og Regionen og nogle kommuner har haft behov for at få fastlagt deres aktiviteter på nuværende tidspunkt, hvorfor Midttrafiks overordnede trafikplan bliver udarbejdet både "fra oven", hvor nogle overordnede principper og indsatsområder fastlægges for alle kommuner og Regionen, og "fra neden", hvor de enkelte kommuners og Regionens individuelle aktiviteter indarbejdes i Midttrafiks overordnede trafikplan. Trafikplanen skal muligvis justeres, når Staten har udarbejdet sin trafikplan.

Trafikplanens formål for kommuner og Regionen kan være:

- At sætte fokus på den kollektive trafik
- At opsætte de politiske servicemål for den kollektive trafik i egen kommune og regionen
- Udstikke politikker for arbejdet med den kollektive trafik de kommende år

Første udkast til disposition

./.

Arbejdsgruppen har bl.a. arbejdet med det første udkast til en disposition for indholdet af en samlet trafikplan for Midttrafik . Udkastet blev sendt til alle kommuner 14. marts 2008. Udkastet er primært en disposition/skabelon, der skal udfyldes i den kommende tid og som kan bruges som inspiration for arbejdet med trafikplaner for den enkelte kommune og det regionale rutenet. Sammendrag af trafikplanen vedlægges.

Det regionale rutenet

Det regionale rutenet er et væsentligt element for trafikplanen og for de enkelte kommuners ruter. Region Midtjyllands Forberedelsesudvalg vedtog i oktober 2006 udstrækningen af det regionale rutenet, som Region Midtjylland overtog 1. januar 2007.

Det regionale rutenet afspejler den metode der blev anvendt i fordelingen af de hidtidige amtslige udgifter til kollektiv trafik mellem kommuner og regioner. Større ruter, som indtil 2007 var regionalruter, og som efter 2007 krydsede en ny kommunegrænse, blev ved beslutningen optaget som regionalruter, der skal finansieres af regionen, mens ruter, som kun forløb indenfor én kommune blev lokalruter eller bybusruter, som vil skulle finansieres af kommunerne. Der var endelig et antal mindre ruter, der forløber i to kommuner, og som efter 2007 finansieres af begge kommuner i fællesskab.

Forberedelsesudvalget fastslog samtidig, at det regionale rutenet, ikke er statisk og vil skulle revideres i de kommende år. I oplægget til planen for det regionale rutenet hed det:

- "I det eksisterende regionale net løses der på strækninger opgaver, der i stort omfang kan karakteriseres som lokal trafik uden væsentlig mellemkommunal trafik. Det kan vise sig hensigtsmæssigt og ønskeligt både fra et regionalt og et kommunalt synspunkt, at regionen opprioriterer de regionale opgaver ved at forbedre forbindelserne til de større byer, mod at kommunerne overtager lokale opgaver.
- Ændringer bør gennemføres i et samarbejde mellem Region Midtjylland, de nye kommuner og trafikselskabet.....
- Som grundlag for arbejdet med trafikplan for Region Midtjylland foreslås det, at regionen fastsætter overordnede målsætninger og vejledende servicemålsætninger for det regionale rutenet."

Region Midtjylland har igangsat arbejdet med målsætninger for det regionale rutenet, men betingelserne for gennemførelsen af ovennævnte trafikplanarbejde har ændret sig væsentligt i løbet af 2007. Af forskellige årsager forventes udgifterne til det regionale rutenet væsentligt at overskride den ramme Region Midtjylland har til rådighed til kollektiv trafik. Region Midtjylland arbejder derfor med en væsentlig udtynding af det regionale rutenet.

Fastsættelsen af det regionale rutenet er et helt centralt element i en samlet trafikplan for Midttrafik, fordi det regionale rutenet er forudsætningen for, hvilke ruter kommunerne skal have. Tidspunktet for en endelig beslutning om det fremtidige regionale rutenet i Region Midtjylland kendes ikke. Det kan betyde, at tidsplanen for trafikplanen for berørte kommuner og dermed den samlede trafikplan må udskydes.

Trafikplanens indsatsområder

Dispositionen for den samlede trafikplan indeholder blandt andet nogle overordnede indsatsområder:

- Trafikplanlægning: Undgå dobbeltdækning, men dækning af kundernes behov med den "rette" kollektive trafik set ud fra bestillernes politiske ønsker – fra letbane til behovsstyret kørsel
- Takster og billettering – harmonisering og nyt billetteringssystem
- Trafikdata - grundlag for faktabaseret planlægning og beslutninger
- Information, markedsføring og kvalitet – opfylde kundernes behov, få flere kunder
- Incitament for busselskaberne til at skaffe flere kunder.

Midttrafiks trafikplan bliver udarbejdet både "fra oven" og "fra neden". Administrationen mener, at det er vigtigt, at Repræsentantskabet drøfter de fem overordnede indsatsområder og indholdet i disse, så Repræsentantskabets holdning til de vigtigste principper og fokusområder i hvert indsatsområde kan indarbejdes snarest og indgå i trafikplanen.

Der arbejdes sideløbende med konkrete projekter, koordinering, effektivisering og udvikling af kørslen.

Trafikplanen lægger op til indsatsområder for samtlige parter, som kan påvirke udviklingen af den kollektive trafik, altså ikke kun, hvad Midttrafik har kompetence til. Et eksempel er busprioritering og bedre venteforhold for kunderne, som er vejmyndighedernes ansvar, men hvor Midttrafik har mulighed for at stille forslag.

Det er i trafikplanen lagt op til, at der planlægges effektiv betjening af rejsestrømme inden for og på tværs af administrative grænser, fx for at undgå dobbeltdækning og give store pendlerstrømme direkte betjening. Det er forudsat, at den økonomiske byrdefordeling mellem bestillere løses via Midttrafiks principper for byrdefordeling af kørsel over administrative grænser, således at der samlet set for borgerne opnås en effektiv løsning.

Direktøren indstiller,

at oplægget til trafikplanen drøftes.

Bilag

- Sammendrag af trafikplanen

1-21-1-08

5. Temer og tidsplan for budget 2009

Resumé

Administrationen præsenterer tidsplan og temaer for budget 2009, herunder overvejelser omkring revideret princip for byrdefordeling baseret på timesagsstyring.

Sagsfremstilling

Midttrafiks administration har påbegyndt arbejdet med budget 2009. Inden der udarbejdes forslag til budgettet, som forelægges Bestyrelsen og sendes til høring ved kommunerne inden endelig vedtagelse i Bestyrelsen, er der hermed lejlighed til, at Repræsentantskabet kan drøfte de temaer, der skal indgå i arbejdet med budget 2009.

Temaer i budget 2009

På baggrund af det netop aflagte regnskab og de løbende drøftelser med Regionen og kommunerne, forventer administrationen, at der vil blive følgende temaer i budgetlægningen for 2009:

- erfaringer fra regnskab 2007 indarbejdes i budget 2009 (og budget 2008 justeres)
- eventuel betydning af Regionens besparelser for de kommunale budgetter
- ændret kørsel i kommunerne pga. tilpasning af ruter til den nye kommunestruktur og skolestruktur
- forventninger til udvikling i antallet af kunder og indtægter
- yderligere takstharmonisering og effekter for indtægterne
- dieselafgift, leasingregler og øvrige udgiftsstigninger inden for den kollektive trafik.

Tidsplanen

Tidsplanen for vedtagelse af budget 2009 vil være:

- 20. juni 2008 drøfter Bestyrelsen oplæg til budget 2009 og overslagsårene 2010-2012
- 25. juni 2008 udsendes oplægget til budget og overslagsår til høring hos bestillere
- 25. juni 2008 til 22. august 2008 kan bestillerne kontakte Midttrafik for drøftelse af det udsendte materiale
- 22. august 2008 forelægges evt. principielle problemstillinger fra drøftelserne med bestillerne for Bestyrelsen
- 29. august 2008 deadline for høringssvar fra bestillere; bestillerne anmodes om tidligere tilkendegivelse af, hvad administrationen har indstillet
- 12. september 2008 vedtager Bestyrelsen Midttrafiks budget 2009 og overslagsårene 2010-2012
- 24. oktober 2008 orienteres Repræsentantskabet om budget 2009 og godkender byrdefordelingsprincipperne for 2009.

Byrdefordelingsprincipper

Repræsentantskabet godkendte på sit møde 26. oktober 2007 byrdefordelingsprincipperne for 2008. Ved samme lejlighed blev det besluttet, at Midttrafik skal indføre et timesagsstyringssystem, som kan ligge til grund for en mere præcis byrdefordeling for 2009.

- ./.
- Time-sagsstyringssystemet blev indført i andet halvår af 2007. Administrationen har på baggrund af erfaringer fra andet halvår 2007 udarbejdet vedlagte notat om timesagsstyring som værktøj til byrdefordeling i 2009.

Efter drøftelsen på mødet i Repræsentantskabet vil administrationen udarbejde indstilling til Bestyrelsens møde 20. juni 2008 om konkrete byrdefordelingsprincipper for 2009.

Direktøren indstiller,

- at** Repræsentantskabet drøfter temaer til Midttrafiks budget 2009
- at** Repræsentantskabet drøfter anvendelsen af timesagsstyring som værktøj til byrdefordeling fra 2009

Bilag

- notat om timesagsstyring som værktøj til byrdefordeling i 2009.

1-00-3-08

6. Eventuelt