

Protokol fra møde den 9. december 2009

kl. 13:00 i Regionshuset i Viborg

Panel for kollektiv trafik

Mødet startede kl. 13:00 og sluttede kl. 15:00

Tilstede: Bent Ove Pedersen, Poul Dahl, Aage Koch-Jensen, Bjarne Schmidt Nielsen, Anna Marie Touborg, Bente Nielsen, Aleksander Aagaard

Afbud: Laila Munk Sørensen, Henrik Qvist

Indholdsfortegnelse

Pkt. Tekst	Side
1 Evaluering af arbejdet i den forløbne periode	1
2 Økonomien i den kollektive trafik	3
3 Orientering om letbaneorganiseringen og møde med Transportminister Lars Barfoed	6
4 Rejsekortet – status på projektet bl.a. set i lyset af den seneste pressedebat	8
5 Ideer til projekter inden for de statslige trafikpuljer	12
6 Kattegatforbindelsen	15
7 Status på erhvervskort	18
8 Eventuelt	19

1-00-8-08

1. Evaluering af arbejdet i den forløbne periode

Resumé

I Regionsrådets funktionsperiode 2006-2009 har to udvalg og et panel beskæftiget sig med kollektiv trafik og infrastruktur. Arbejdet har været rådgivende i forhold til Regionsrådet, og der har været mulighed for erfaringsudveksling deltagerne imellem, ligesom man har fået input udefra, bl.a. gennem eksterne oplæg og studieture i regionen og i udlandet.

Regional Udvikling indstiller,

at Panel for Kollektiv Trafik drøfter og evaluerer arbejdet i udvalg og panel vedr. kollektiv trafik i perioden 2006-2009

Beslutning

- Panelet understregede, at arbejdet i såvel udvalgene som panelet havde givet dem en særlig viden om kollektiv trafik, som de har kunnet bringe med sig i Regionsrådet.
- Panelet understregede samtidig, at udvalgs- og panelstrukturen ikke har været særlig optimal på grund af den tidsbegrænsede funktionsperiode.
- Panelet udtrykte bekymring for, om der ville blive plads til grundige drøftelser af kollektiv trafik i det nye udvalg for regional udvikling.
- Panelet anbefalede, at der fortsat afholdes temamøder om kollektiv trafik.
- De to medlemmer af Midttrafiks bestyrelse har kunnet bruge drøftelserne i udvalgene/panelet i bestyrelsesarbejdet i Midttrafik.

Sagsfremstilling

I Regionsrådets funktionsperiode har der jf. vedlagte bilag været nedsat to udvalg og et panel, som hovedsageligt har beskæftiget sig med kollektiv trafik.

- 2006-2007: "Underudvalget vedr. den regionale kollektive trafik og infrastruktur".
- 2008: "Midlertidigt udvalg vedrørende kollektiv trafik og det regionale rutenet".
- 2008-2009: "Panel for kollektiv trafik".

Underudvalget vedr. den regionale kollektive trafik og infrastruktur

Udvalget blev i første omgang nedsat for et år for at kunne bistå Forberedelsesudvalget i arbejdet med at danne et eller flere trafikskaber i Region Midtjylland og ligeledes forberede Forberedelsesudvalgets beslutning om kørselsomfang for den regionale kollektive trafik. Udvalget skulle desuden beskæftige sig med problemstillinger i forhold til regionens infrastruktur og skabe et overblik over udbredelse af bredbånd i regionen.

Udvalgets funktionsperiode blev forlænget til også at omfatte 2007. Her skulle udvalget udarbejde forslag til den overordnede politik for den regionale kollektive trafik, herunder kørselsomfang, serviceniveau samt udbredelsen af de regionale ruter. Udvalget skulle desuden indgå i arbejdet med at udarbejde en strategi for infrastruktur i regionen sammen med andre relevante parter. Dette arbejde blev forankret i Kommunekontaktudvalget, som på vegne af Region Midtjylland og de 19 kommuner i regionen indsendte et fælles indspil til Infrastrukturkommissionen i juni 2007. Endelig beskæftigede udvalget sig også med energi- og miljøteknologi, herunder Agenda 21.

Underudvalget har i løbet af sin funktionsperiode holdt i alt 7 møder og været på 3 studieture i regionen og en studietur til Berlin.

Midlertidigt udvalg vedrørende kollektiv trafik og det regionale rutenet

Dette udvalg var nedsat for året 2008 og havde som hovedopgave at udarbejde revideret forslag til trafikplan, herunder opstille kriterier for et sammenhængende regionalt rutenet. I løbet af året blev opgaven med at effektivisere og modernisere det regionale rutenet stadig mere presserende bl.a. på grund af stadig stigende udgifter og vigende indtægter i den kollektive trafik.

Udvalget holdt 4 møder i løbet af 2008 og var på studietur til Göteborg for at hente inspiration fra de svenske erfaringer med kollektiv trafik. To af møderne var udvidet med panelet for kollektiv trafik.

Panel for kollektiv trafik

Panelet blev nedsat for, at alle regionsrådsmedlemmer, der arbejder med kollektiv trafik, skulle have mulighed for at afstemme synspunkter med henblik på at varetage deres hverv samt mulighed for at udveksle erfaringer deltagerne imellem. Panelet består af medlemmer af "midlertidigt udvalg vedrørende kollektiv trafik og det regionale rutenet" samt af Regionens medlemmer af Midttrafiks bestyrelse og af Odder- og Lemvigbanernes bestyrelser (senere fusioneret i Midtjyske Jernbaner).

Panelet har holdt to møder i 2008 og 3 møder (+ et uformelt) i 2009.

Panelet har foreslået, at der i 2010 holdes en konference om kollektiv trafik i samarbejde med Midttrafik og Kommunekontaktrådet.

Evaluering

Det foreslås, at panelet på mødet den 9. december 2009 evaluerer såvel panelets arbejde som de to udvalgs arbejde. Evalueringen kan bl.a. være med til at samle op på de overordnede erfaringer fra arbejdet og samle erfaringer, der kan gives videre til det kommende udvalg for regional udvikling. I evalueringen kan desuden indgå arbejdets betydning for Regionsrådets beslutninger, samt om det har været en god idé at have et udvalg og et panel sideløbende (2008).

Bilag

- Evaluering af udvalg og panel for kollektiv trafik

1-31-75-1-09

2. Økonomien i den kollektive trafik

Resumé

Region Midtjyllands budget 2010 finansieres delvist af et forventet mindreforbrug på den regionale kollektive trafik i 2009. Skønnet for mindreforbrugets størrelse må revideres ned efter Midttrafiks 3. kvartals opfølgning. Årsagen er et fortsat fald i indtægterne trods en takststigning på 3 %.

Regional Udvikling indstiller,

at Panel for Kollektiv Trafik tager orienteringen til efterretning

Beslutning

Panelet tog orienteringen til efterretning, idet panelet kom med følgende kommentarer og forslag til initiativer:

- Fokus på at få flere passagerer i busserne.
- Mere fokus på markedsføring.
- Opmærksom på, at de stigende billetpriser er med til at trække kundeunderlaget væk.
- Det bør overvejes at søge nogle af de puljer, der blev afsat til den kollektive trafik i trafikforliget i januar 2009, fx til projekter om realtidsinformation.

Sagsfremstilling

Region Midtjyllands budget 2010 finansieres delvist af et forventet mindreforbrug på den regionale kollektive trafik i 2009. Skønnet for mindreforbrugets størrelse skal revideres efter Midttrafiks 3. kvartals opfølgning.

Det regionale budget 2010 består af tre elementer:

- Der er afsat i alt 246 mio. kr. til årets drift i budget 2010, inkl. diverse puljer.
- Der skal forventes yderligere udgifter på 34 mio. kr. som følge af udskydelsen af besparelsen på det regionale rutenet. Udskydelsen finansieres af et forventet overført mindreforbrug fra 2009.
- Efter budgetforliget kan der udløses 5 mio. kr. til en udviklingspulje ligeledes finansieret af det forventede overførte mindreforbrug fra 2009.

Det overførte mindreforbrug for 2009 var på det tidspunkt hvor budget 2010 blev lagt anslået til 70-75 mio. kr.

Basis for både Midttrafiks og regionens budget 2010, og dermed skønnet for det overførte mindreforbrug, var Midttrafiks opfølgning efter 1. halvår 2009.

Det skal understreges, at "mindreforbruget i 2009" i regional sammenhæng omfatter årets drift i 2009 og afvikling af underskud for 2007-08. Afvikling af underskud henføres derimod i Midttrafik sammenhæng til regnskab 2008.

De ca. 70-75 mio. kr. fra 2009 som forudsættes overført i regionens budget 2010 består af:

- Et forventet mindreforbrug på årets drift i 2009 på op mod 47 mio. kr.
- Et "mindre end ventet" underskud i 2007 og 2008 på ca. 28 mio. kr.

Midttrafik præsenterede ved bestyrelsesmødet den 6. november 2009 en ny budgetopfølgning baseret på 8 måneders drift i 2009.

Nedenstående tabel viser forventningen vedr. regionens resultat:

Forventet regnskab 2009 pr. 3. kvartal for det regionale bestillerbidrag

Mio. kr. pl. 2009	Oprindeligt budget 2009 pr. 12.09.08		Forventning bag budget 2010 pr. 31.07.09		Opfølgning for 3. kvartal pr. 30.10.09	
	Udgifter	Indtægter	Udgifter	Indtægter	Udgifter	Indtægter
Busdrift	496,4	264,2	447,3	264,2	447,9	259,4
Togdrift	37,2	14,3	37,2	14,3	38,0	12,0
Administration	47,8	-	47,8	-	47,8	-
I alt	581,0	278,5	532,3	278,5	533,7	271,4
Regionens nettoudgift	302,9		253,8		262,3	

Efter 3. kvartals opfølgning er overførslen (2007-09 i alt) reduceret til ca. 62-63 mio. kr. idet:

- Mindreforbruget på busdrift forventes reduceret til ca. 44 mio. kr. som følge af mindre indtægter.
- Der forventes et merforbrug på togdrift på ca. 3 mio. kr. som følge af lavere indtægter.
- Midttrafik har derudover den 16. november 2009 informeret Regionen om et merforbrug på 2,5 mio. kr. i 2009 i Midtjyske Jernbaner som følge af øgede driftsudgifter.
- Regionen har den 27. oktober 2009 indvilliget i at dække et driftsunderskud på Midtjyske Jernbaner på 2,5 mio. kr. vedr. 2008. Dette indgik ikke i Midttrafiks regnskab 2008 og det "mindre end forventede" underskud reduceres tilsvarende.

Midttrafik forudsætter derudover i budgetopfølgningen, at der ikke udredes lønsumsafgift for administration og togdrift. Skal der udredes lønsumsafgift, vil det forringe Midttrafiks resultat yderligere med en anslået regional udgiftsvirkning på op mod ca. 1,5 mio. kr. Regionen DUT-kompenseres for denne og div. andre ændringer i lønsumsafgiftsloven med 5,4 mio. kr., og det skønnes, at dette udgør fuld kompensation.

Det er bemærkelsesværdigt og bekymrende, at indtægterne fortsat falder i 2009. Faldet er sket trods en meget forsigtig forventning til indtægterne i budget 2009. Der er tale om et direkte fald i løbende priser mellem 2008 og 09 trods en taksstigning på 3 %. Indtægtsfaldet er koncentreret på det ordinære udstøttede billetsalg, mens der ikke er noget fald for det støttede billetsalgs vedkommende (dvs. skole- og uddannelseskort). Indtægtsfaldet er generelt og har ramt alle Midttrafiks rutetyper. Faldet kan genfindes for

de øvrige trafikkselskabers vedkommende.

Det vil være væsentligt at identificere årsagerne og de handlemuligheder, der er for at vende nedgangen. Selvom det forventede regnskab 2009 ligger betydeligt under budget 2009, vil regionens bestillerbidrag til regional kollektiv trafik stadig ligge ca. 80 mio. kr. over resultatet i åbningsåret 2007.

1-30-230-06-V

3. Orientering om letbaneorganiseringen og møde med Transportminister Lars Barfoed

Resumé

Transportminister Lars Barfoed har på et møde meddelt, at staten er indstillet på at deltage i etablering af Letbanen i Århusområdet, men at staten ikke ønsker at deltage i letbanedriften efterfølgende. Der er i regi af Letbanesekretariatet indledt arbejde med at etablere en organisation, der med inddragelse af Letbanesekretariatet kan varetage projektering og anlæg af letbanen.

Regional Udvikling indstiller,

at Panel for Kollektiv Trafik tager orienteringen til efterretning

Beslutning

Panelet tog orienteringen til efterretning og kom med følgende bemærkninger:

- Vigtigt at sikre betingelser for overtagelse af Grenaabanen i form af statslige garantier, hvis Regionen/Midtrafik skal overtage denne bane, så der ikke dukker uforudsete udgifter op, som skal finansieres af Regionen.
- Panelet gav udtryk for tilfredshed med letbaneprojektet og bakker fuldt op om det.

Sagsfremstilling

På tidligere møder i panelet for kollektiv trafik er der blevet orienteret om, at der ved trafikaftalen mellem regeringen og forligsparterne i januar 2009 blev afsat en pulje på 500 mio. kr. til første etape af letbanen i Århusområdet, endvidere er panelet orienteret om de foreliggende planer for letbanens 1. etape, som i henhold til tidsplanen forventes idriftsat i 2015, samt om planer og visioner for videre udbygning af letbanen til flere omegnskommuner.

VVM-redegørelse og kommuneplantillæg for letbanens etape 1 er udarbejdet og forventes godkendt i Århus Byråd i december 2009. Herefter sendes VVM-redegørelse og kommuneplantillæg i høring i begyndelsen af 2010.

Der har den 29. oktober 2009 været afholdt møde med Transportminister Lars Barfoed. Mødet omhandlede statens deltagelse i den fremtidige letbaneorganisation i Østjylland. I mødet deltog bl.a. bestyrelsesformand Poul Vesterbæk (Midtrafik), rådmand Peter Thysen (Århus Kommune) og borgmester Anders G. Christensen (Favrskov Kommune) for Letbanesamarbejdet, samt borgmester Nicolai Wammen (Århus Kommune) og regionsrådsformand Bent Hansen (Region Midtjylland).

Transportministeren var indstillet på, at staten deltager i anlægsorganisationen set i lyset af, at staten forventes at indskyde Grenaabanen i selskabet, og fordi der er tale om opbygning af et nyt kollektivt trafiksystem i Danmark.

Staten vil dog trække sig ud af organisationen, når letbanen idriftsættes, idet det efter Transportministerens opfattelse ikke vil være i overensstemmelse med den eksisterende rollefordeling omkring ansvaret for lokal og regional kollektiv trafik, at staten er engageret i driften af letbanen. Det var ligeledes ministerens opfattelse, at der bør laves ét samlet selskab, og at letbanedriften skal planlægges og markedsføres under ét sammen med regional og lokal bustrafik.

Transportministeren var ikke helt afvisende over for statslig deltagelse i yderligere etaper. Han vil afvente de undersøgelser, der skal gennemføres jf. aftalen om en Grøn Transportpolitik om udbygning af trafikken i Østjylland.

Efter mødet med ministeren har Letbanesekretariatet påbegyndt forberedelse af et beslutningsgrundlag for en politisk aftale om etablering af letbaner i Århusområdet. En politisk aftale skal være udgangspunkt for en selskabsdannelse, forventet medio 2011, når den fornødne lovgivning forventes på plads. I forbindelse med det forberedende arbejde og frem mod selskabsdannelsen lægger Letbanesekretariatet op til, at der etableres en midlertidig organisering, bestående af en "Etape 1 styregruppe" med deltagelse af Staten, Århus Kommune, Region Midtjylland og Midttrafik samt et "Projektkontor" bemanded med anlægsfolk, der i samarbejde med Letbanesekretariatet kan varetage indledende opgaver vedrørende projektering og anlæg.

1-30-75-1-08

4. Rejsekortet – status på projektet bl.a. set i lyset af den seneste pressedebat

Resumé

I dagspressen har der i oktober 2009 været en serie artikler omkring rejsekortet. Herunder er det kommet frem, at Rejsekortet A/S har behov for tilførsel af 250 mio. kr., og at det fra transportministerens side forventes, at systemet er landsdækkende ved udgangen af 2012.

Regional Udvikling indstiller,

at Panel for Kollektiv Trafik tager orienteringen til efterretning

Beslutning

Panelet tog orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

I dagspressen har der i oktober 2009 været en serie artikler omkring rejsekortet. Vigtigst er to artikler i Jyllandsposten "Nyt billetsystem ligner en skandale" og "jeg kan ikke accepterer at de bliver ved med at udskyde tingene" den 25. oktober. Artiklerne fulgte efter en fortrolig orientering til Folketingets Trafikudvalg 19. oktober.

I artiklerne af 25. oktober nævnes at:

- Rejsekortet vil først blive landsdækkende ved udgangen af 2012.
- Rejsekortet A/S har behov for tilførsel af 250 mio. kr.
- Der fra transportministerens side forventes, at systemet er landsdækkende ved udgangen af 2012.

Artiklen følges op i flere medier af et interview med Transportministeren og i et nyhedsbrev og en pressemeddelelse fra Rejsekortet A/S, hvor der tages til genmæle mod fremstillingen i pressen.

Herved tages yderligere to temaer op:

- Det anføres, at udskydelsen af implementering i fuld skala fra 2011 til 2012 skyldes Midttrafiks beslutning om at udskyde tilslutning til rejsekortet.
- Det anføres som et problem, at tilslutning til rejsekortet er frivillig.

Høringen i 2007

Midttrafiks bestyrelse besluttede den 21. december 2007 at sende tilslutning til rejsekortet i høring blandt bestillerne. Sagen blev forelagt Regionsrådet den 20. februar 2008.

Regionsrådet tilkendegav i sit høringssvar, at Region Midtjylland principielt var positiv

over for Midttrafiks deltagelse i rejsekortprojektet, men at regionen først ville tage konkret stilling til deltagelse i finansieringen, når der er gjort erfaringer med brugen af rejsekortsystemet i stor skala, og når de økonomiske konsekvenser for regionen er kendte.

Derudover opfordrede Regionsrådet Danske Regioner og Kommunernes Landsforening til at inddrage finansieringen af projektet i de økonomiske forhandlinger med regeringen om regionernes og kommunernes økonomi, idet det forudsættes, at staten yder fuld økonomisk kompensation til kommuner og regioner for de øgede omkostninger til rejsekortprojektet.

Høringen i 2009

Da Midttrafik udsendte rejsekortet i fornyet høring igen den 5. februar 2009, var ingen af betingelserne opfyldt. På daværende tidspunkt var status at:

- Rejsekortet havde kun været afprøvet i en meget begrænset forsøgsdrift med 50-100 deltagere.
- Business casen var forringet i anden høring, men flere af de punkter der havde stået uklart ved første høring var ikke nærmere belyst i anden høring.
- Det måtte forventes, at Kommunernes Landsforening og Danske Regioner ikke ville inddrage finansieringen af rejsekortet i økonomiforhandlinger. Midttrafik rettede i foråret 2008 henvendelse til Danske Regioner og Kommunernes Landsforening vedrørende statslig medfinansiering. Danske Regioner og Kommunernes Landsforening svarede, at Midttrafik ikke i samme grad som andre trafikskaber har kalkuleret med passagerfremgang og andre effektiviseringer som følge af indførelse af rejsekortet. Det var desuden Kommunernes Landsforenings vurdering, at det kan være vanskeligt at rejse krav om statslig medfinansiering, idet der i lovgivningen kun indgår en hjemmel til at indføre rejsekortet, ikke en pligt.

Derimod var der tale om en ny situation, idet Sydtrafik havde indmeldt sig i januar 2009. Midttrafik var dermed sammen med trafikskaberne på Fyn og Bornholm de eneste danske trafikskaber, der ikke havde forpligtiget sig på rejsekortet.

Region Midtjyllands direktion afgav den 26. marts 2009 et administrativt høringssvar med gentagelse af beslutningerne i det politiske høringssvar, da der ikke var fremkommet væsentligt nyt siden regionsrådsbehandlingen i 2008.

Det skal nævnes, at Århus Kommune den 30. marts 2009 afgav et stort set identisk administrativt høringssvar under henvisning til politisk høringssvar i 2008. Kommunen anbefaler, at Midttrafik først tilslutter sig, når rejsekortet har bevist fuld funktionsdygtighed.

Hvornår vil rejsekortet være landsdækkende?

Fokus i Midttrafiks arbejde har efter Region Midtjyllands 1. høringssvar i 2008 været på, hvornår de første trafikskaber indfører rejsekortet i almindelig og stabil drift. Artiklen i Jyllandsposten den 25. oktober 2009 markerer, at det landspolitiske fokus er på, hvornår systemet bliver fuldt udbredt – dvs. hvornår rejsekortet udbredes til det sidste trafikskaber.

Siden Regionsrådet tog stilling i 2008, er rejsekortets tidsplan gentagne gange blevet udskudt, og ambitionen om at indføre almindelig drift i større områder i hurtig rækkefølge er i stigende grad erstattet af en forsigtig udrulning i mindre geografiske områder med forsøgsdrift som første trin.

Dette princip er indført fra sommeren 2008 med tillægsaftale IV til kontrakten mellem Rejsekortet A/S og leverandørerne. Det markerer et strategiskifte, idet Rejsekortet nu forudsættes udrullet i mindre geografiske områder efter indledende pilotdrift.

Efter seneste oplysninger (november 2009) er der gennemført en pilottest med ca. 50 deltagere fra december 2007. Forsøget omfatter fast udstyr opstillet på et mindre antal stationer ved Roskilde.

Herefter er der gennemført pilotdrift med ca. 1.100 kunder siden juli 2009 - fortrinsvist ved fast installeret udstyr på stationer omkring Høje Tåstrup, men også på visse buslinjer.

Efter seneste tillægsaftale (tillægsaftale V) mellem Rejsekortet A/S og leverandørerne er det nu hensigten at indføre Rejsekortet fra marts 2010 i Movia Vest (svarende nogenlunde til det tidligere Vestsjællands Amt). I første omgang inddrages yderligere togstrækningen mellem Roskilde og Kalundborg i forlængelse af det nuværende testområde samt på lokalbanestrækninger, i alt ca. 20 stationer, samt ca. 60 busser. Hermed vil systemet kunne få ca. 10.000 brugere. Fra august 2010 udvides igen til mellem ca. 30.000 og 50.000 brugere. Fuld drift i det tidligere Vestsjællands Amt forudsættes fra december 2010.

Udbredelse i Movia Syd (svarende nogenlunde til det tidligere Storstrøms Amt) starter i januar 2010 på enkelte togstrækninger med anslået 500 kunder. Fuld drift forudsættes ligeledes fra december 2010.

En ny plan for udrulning i resten af landet er ikke endelig besluttet. Den endelige plan vil dels afhænge af erfaringerne fra Movia Vest og Movia Syd, og dels af en revideret leveringsplan fra Rejsekortets leverandør. Målet er, at den samlede udrulning målrettes til at være gennemført i 2012. De foreløbige arbejdsplaner omfatter:

2011: Udrulning i NT og Sydtrafik. Udrulning til togoperatørerne på Fyn og Jylland. Udrulning i hovedstaden.

2012: Udrulning i Midttrafik, på Fyn og Bornholm. Dette forudsætter naturligvis tilslutning.

Det er administrationens opfattelse, at der efter den reviderede udrulningsplan ikke vil være indhentet erfaringer i stor skala før tidligst udgangen af 2010. Det er derfor også administrationens opfattelse, at der på nuværende tidspunkt ikke er grundlag for en fornyet behandling i Regionsrådet.

Rejsekortet har brug for en kapitaltilførsel

Rejsekortet A/S vil have behov for op mod 250 mio. kr. de næste år. Der er ikke tale om en egentlig fordyrelse af projektet, men kapitalbehovet er en konsekvens af, at Rejsekortet A/S afholder udgifter i en situation, hvor der pga. udskydelsen af driften ikke er indtægter.

Selvom Midttrafik ikke er fuldt forpligtiget på rejsekortet, har Midttrafik en forpligtigelse gennem det tidligere Vejle Amts Trafikselskabs medlemskab. Dvs. der ligger en forpligtigelse vedr. den del af Midttrafiks regionale og lokale kørsel, som foregår i Horsens og

Hedensted kommuner. Da Rejsekortet A/S vil bede de nuværende medlemmer om at indskyde yderligere lånekapital, vil disse kommuner samt Region Midtjylland skulle bære byrden gennem bestillerbidraget. Der er tale om et beløb, som af Midttrafik skønnes at være op mod 7-8 mio. kr. samlet – heraf er ca. halvdelen regionalt.

Bilag

- Nyt billetsystem ligner en skandale (JP – 25.10.09)
- Jeg kan ikke acceptere, at de bliver ved med at udskyde tingene (JP – 25.10.09)
- Korrektion om forsinkelse (Rejsekortet – 26.10.09)
- Barfoed: Ultimatum kan sikre rejsekort (Altinget – 29.10.09)

1-30-75-6-09

5. Ideer til projekter inden for de statslige trafikpuljer

Resumé

Trafikaftalen fra januar 2009 om "En grøn transportpolitik" indeholder, foruden infrastrukturinvesteringer i veje og baner, en pulje til at sikre bedre fremkommelighed for busser og en pulje til fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer. Forretningsudvalget godkendte på møde den 23. juni 2009 ansøgning til Trafikstyrelsen med beskrivelse af et forprojekt, som skal danne grundlag for etablering af en ny busrute mellem Silkeborg og Århus Nord. Trafikstyrelsen har bevilget 0,4 mio. kr. til projektet. Næste ansøgningsrunde er den 1. marts 2010, hvor det forventes, at Midttrafik bl.a. vil ansøge om midler til en relancering af X-buskonceptet. Administrationen ønsker, at panelet drøfter ideer til puljeansøgninger.

Regional Udvikling indstiller,

at Panel for Kollektiv Trafik drøfter ideer til projekter inden for de statslige trafikpuljer

Beslutning

Panelet kom med følgende idéer til projekter:

- Bedre forhold i forbindelse med busterminaler og stoppesteder, fx bedre muligheder for skift mellem bus og tog.
- Bedre kundeinformation, herunder realtidsinformation.
- Energieffektive løsninger til den kollektive trafik, fx el- eller brintbusser i bynære områder, evt. kombineret med diesel uden for byerne.
- Satsning på pendlerbusser direkte til større arbejdspladser.

Sagsfremstilling

Den 29. januar 2009 indgik regeringen et bredt forlig om en trafikaftale for perioden 2009 - 2020. Aftalen har overskriften "En grøn transportpolitik". Planen er på i alt 94 mia. kr.

Hovedparten omfatter investeringer i igangværende og nye vej- og baneprojekter. Bl.a. er der forlods afsat 500 mio. kr. til første etape af letbanen i Århus-området af en pulje på 2 mia. kr. til fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet. En mindre del af trafikaftalen udmøntes i puljer til den kollektive busstrafik. Det drejer sig om:

- En pulje til bedre fremkommelighed for busser (200 mio. kr. om året i 5 år)
- En pulje til fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer (100 mio. kr. om året i 3 år)

- En pulje til forsøgsprojekter med energieffektive transportløsninger (200 mio. kr.)
- En pulje til bedre adgang til den kollektive trafik (1 mia. kr.)

Trafikstyrelsen administrerer buspassagerpuljen og fremkommelighedspuljen. Pulje til forsøgsprojekter med energieffektive transportløsninger administreres af Færdselsstyrelsen, som forventer at påbegynde tilskudsordningen i 2010. DSB administrerer og finansierer pulje til bedre adgang til den kollektive trafik. Puljen skal anvendes til at skabe flere parkeringspladser ved stationerne, herunder Parkér og Rejs-anlæg samt generelt bedre adgang til stationerne.

Forretningsudvalget godkendte på møde den 23. juni 2009, at Midttrafik og Region Midtjylland søgte om midler fra buspassagerpuljen til et forprojekt, som skal danne grundlag for etablering af en ny busrute mellem Silkeborg og Århus Nord. Trafikstyrelsen har efterfølgende bevilget - som ansøgt - 0,4 mio. kr. til forprojektet.

Projektet tager udgangspunkt i de positive erfaringer fra X busserne og såkaldte Lynbusser med hurtige og direkte forbindelser, så vidt muligt uden skift. Ideen er at videreudvikle disse til et koncept målrettet pendlere, som tilbydes hurtige og direkte forbindelser til større uddannelses- og erhvervsområder fra omegnsbyerne, uden at skulle skifte bus undervejs.

Forprojektet gennemføres med bistand fra ekstern rådgiver, og administrationen forventer på panelmødet at kunne orientere om rådgiverens analyse af det potentielle kundegrundlag for etablering af pendleruten.

Anden ansøgningsrunde havde frist 1. oktober 2009, hvor der ikke blev ansøgt om midler, som direkte omfattede de regionale busruter. Til orientering vedlægges oversigt over indsendte projektansøgninger til Trafikstyrelsen fra anden ansøgningsrunde. Blandt ansøgninger er ny terminal i Skive Kommune, forbedring af fremkommelighed, lysregulering og stoppesteder i Herning Kommune samt busprioritering i Århus.

Midttrafik har sammen med de øvrige trafikselskaber og togoperatører gennem Rejseplanen A/S sendt en ansøgning om støtte til et projekt, der skal opnå en forbedret og aktiv informationsindsats via informationstavler og touch-skærme i det offentlige rum, så der kan tiltrækkes flere kunder. Projektet omfatter udvikling, evaluering og modelopstilling for videre udbredelse på hel eller delvis kommerciel basis.

Der er endnu ikke truffet afgørelse om tildeling fra Trafikstyrelsens puljemidler i forbindelse med ansøgningsfristen 1. oktober 2009. Antallet af ansøgninger har dog været stigende, og der må derfor forventes en øget konkurrence om midlerne i forhold til første ansøgningsrunde. I 2. ansøgningsrunde har Trafikstyrelsen modtaget ansøgninger for ca. 250 mio. kr. hvor der i første ansøgningsrunde blev ansøgt for 132 mio. kr.

Viser forprojekt vedr. pendlerute mellem Silkeborg og Århus Nord, at der er grundlag for etablering af ruten, er det hensigten, at Midttrafik og Region Midtjylland til næste ansøgningsrunde den 1. marts 2010 søger om midler til driftsstøtte i en overgangsperiode på 3 år startende fra 1/1 2011. Der lægges op til en egenfinansiering de første 3 år på henholdsvis 25 %, 50 % og 75 %. Midttrafik forventer et underskud i hele 3 årsperioden på ca. 1,8 mio. kr. Fra år 4 forventes ruten at hvile i sig selv økonomisk. Midttrafik forventer, at ruten kan sættes i drift fra januar 2011.

Midttrafik arbejder herudover med en række mulige ansøgninger til næste runde. Bl.a. kan nævnes relancering af X-busnettet, mulighed for forbedringer på Århus Rutebilstation, udbredelse af incitamentsforsøg på regionalrute 118 til andre vognmænd, etablering af takstforsøg målrettet de yngre kunder, analyse af potentialet for forbedringer i fremkommeligheden i de mellemstore købstæder og bedre information på større virksomheder, f.eks. hospitaler, om rejsemuligheder med kollektiv trafik.

Administrationen ønsker, at panelet drøfter ideer til projekter til puljeansøgninger.

Bilag

- Oversigt over ansøgninger til fremkommelighedspuljen, 2. runde
- Oversigt over ansøgninger til passagerpuljen, 2. runde

1-30-76-56-07

6. Kattegatforbindelsen

Resumé

Kattegatkomiteén afholdt den 5. oktober 2009 en konference i Industriens Hus, hvor den samfundsøkonomiske analyse af en fast Kattegatforbindelse blev præsenteret. Komiteéns formand Jens Kampmann er i gang med en række møder med centrale personer fra Folketinget, erhvervslivet, organisationer m.v. med det formål at påvirke beslutningstagerne til at fremskynde beslutningen om en fast Kattegatforbindelse til 2011.

Regional Udvikling indstiller,

at Panel for Kollektiv Trafik tager orienteringen til efterretning

Beslutning

Panelet tog orienteringen til efterretning, idet panelet understregede vigtigheden af at opretholde et konstant politisk pres for at få truffet en beslutning om etablering af en fast Kattegatforbindelse.

Sagsfremstilling

I august 2009 blev tidligere miljø- og trafikminister Jens Kampmann udpeget som formand for Kattegatkomiteén. Komiteén har aktuelt 35 medlemmer. Liste over medlemmer af Kattegatkomiteén er vedlagt.

Jens Kampmann har, siden han tiltrådte, haft en række møder med centrale personer, som kan være med til at påvirke beslutningsprocessen omkring en fast Kattegatforbindelse. Det drejer sig bl.a. om Folketingets trafikordførere og diverse organisationsrepræsentanter m.v. Desuden har Jens Kampmann tilbudt at deltage ved møder rundt om i landet, hvor der er mulighed for at promovere den faste Kattegatforbindelse. Der har været en fin pressedækning af komitéens aktiviteter, både i forbindelse med Jens Kampmanns tiltræden og i forbindelse med Kattegatkonferencen den 5. oktober 2009.

Kattegatkomiteén arbejder for, at der bliver truffet en principbeslutning i 2011 om at etablere forbindelsen.

Kattegatkomiteén afholdt den 5. oktober 2009 en konference i Industriens Hus med ca. 120 deltagere, bl.a. folketingspolitikere, regionsrådspolitikere, kommunalpolitikere, repræsentanter for erhvervslivet, uddannelsessteder, organisationer, embedsmænd, konsulenter samt andre interesserede.

På konferencen blev præsenteret en samfundsøkonomisk analyse af en fast Kattegatforbindelse, som Kattegatkomiteén havde bedt konsulenterne DAMVAD og Grontmij | Carl

Bro om at udarbejde. Analysen har vurderet samfundsøkonomien og potentielle dynamiske effekter ved etablering af en fast Kattegatforbindelse kombineret med en højhastighedsbane mellem København og Århus med en rejsetid på 1 time. Analysen "Danmark som én metropol - Redegørelse om samfundsøkonomien ved en fast Kattegatforbindelse" vedlægges.

Der har tidligere været udarbejdet to analyser af Kattegatforbindelsen: Én af NIRAS for Transportministeriet i august 2008 og én af Rambøll for Region Midtjylland i oktober 2008. Men dette er den første analyse, som ser på samfundsøkonomien og de dynamiske effekter, der vil opstå som følge af forbindelsen.

Hovedkonklusionen i denne analyse er, at en fast Kattegatforbindelse vil være en god investering for samfundet og kan have betydelige muligheder for i store dele af landet at udløse en samfundsmæssig dynamik, som ellers ikke vil opstå.

En fast Kattegatforbindelse og højhastighedstog mellem København og Århus vil kunne gøre Danmark til én metropol i international sammenhæng. Hovedstaden vil få adgang til et større samlet potentielt arbejdsmarked, og store kulturbegivenheder vil få et meget større publikumsgrundlag m.v.

Ifølge analysen vil en fast Kattegatforbindelse medføre et paradigmeskift i trafikudviklingen mellem vest og øst i Danmark, hvilket vil resultere i væsentlige dynamiske effekter, fordi mange personers, virksomheders og borgernes adfærd vil blive fundamentalt ændret. Analysen konkluderer, at disse dynamiske effekter kan opgøres til gevinster på formentligt 10-20 mia. kr. årligt – og dertil skal lægges effekterne af sparet rejsetid.

En fast Kattegatforbindelse vil samtidig reducere rejsetiden mellem København og f.eks. Aalborg-området, Herning, Viborg, Silkeborg, Randers m.v. Adgangen til arbejdsmarked, vidensmarked og fysiske rammebetingelser i Hovedstaden, f.eks. Københavns Lufthavn vil blive styrket markant. Samsø, Kalundborg, Holbæk og resten af Nordvestsjælland vil ligeledes få helt nye udviklings- og vækstmuligheder.

Den større nærhed mellem Hovedstaden og de større byer i Midt- og Nordjylland vil give nye muligheder for bosætning, forskning, uddannelse og erhvervsudvikling. Fra Nordvestsjælland kan såvel Århus som København nås inden for 30-40 minutters rejsetid.

En fast Kattegatforbindelse vil øge den kollektive trafiks markedsandel; ifølge analysen kan der forventes at ske en stigning i andelen af rejsende med kollektiv trafik mellem Sjælland og Jylland/Fyn fra 44 procent til 56 procent.

Forbindelsen vil i kombination med indførelse af højhastighedstog medføre betydelige CO₂-gevinster som følge af indstillingen af færger, den reducerede flytrafik og elektrificering af banedriften.

De samlede omkostninger ved en fast Kattegatforbindelse, landanlæg samt højhastighedstog mellem Jylland og Sjælland er i analysen vurderet til ca. 101 mia. kr. Rapporten konstaterer endvidere, at der er behov for udvikling af den eksisterende samfundsøkonomiske beregningsmodel, så den kan give bedre svar på dynamiske effekter af store trafikinvesteringer.

På konferencen den 5. oktober 2009 var der desuden oplæg fra OECD-rådgiver Greg

Clark om erfaringer med lignede internationale projekter, som viser, at det skaber store potentialer for samfundsudvikling og økonomisk vækst, når to store byområder bindes sammen.

Administrerende direktør for Københavns Lufthavn Brian Petersen pegede i sit oplæg på, at Københavns Lufthavns fremtid afhænger af at kunne få et større opland, hvor flere mennesker inden for 1-2 timer kan nå frem til lufthavnen.

Højhastighedstog vil give helt nye muligheder for den kollektive trafik var budskabet i oplægget fra trafikforsker Alex Landex fra DTU.

Også chefkonsulent Annette Christensen fra Dansk Industri bakkede op om forbindelsen med en vision om, at der i et Danmark med kortere rejsetid vil opstå en række dynamiske effekter.

Bilag

- Medlemmer af Kattegatkomitéen
- Danmark som én metropol - redegørelse om samfundsøkonomien ved en fast Kattegatforbindelse

1-30-75-2-09

7. Status på erhvervskort

Resumé

Bus- og togkort (erhvervskort) til transport mellem hjem og arbejde indgår som en del af regionens bruttolønsfinansierede personalegoder. Erhvervskortet er personligt og udstedes kun for ét år. Bestilling af erhvervskort betyder, at man må give afkald på befordringsfradraget. Buskort udstedes af Midttrafik og togkort af DSB eller Arriva. Midttrafik har endnu ikke modtaget de endelige bestillinger på erhvervskort, men oplyser, at interessen er forholdsvis begrænset.

Regional Udvikling indstiller,

at Panel for Kollektiv Trafik tager orienteringen til efterretning

Beslutning

Panelet tog orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

Region Midtjylland tilbyder i lighed med andre virksomheder medarbejdere en række bruttolønsfinansierede personalegoder. Disse omfatter, bredbånd, mobiltelefoni, pc-udstyr, aviser samt bus- og togkort. Udgiften til godet bliver trukket i medarbejderens bruttoløn, altså før skat. Skattebesparelsen gør godet billigere end ved privat køb på almindelige vilkår.

Erhvervskort (bus- og togkort) gælder til transport mellem hjem og arbejde. Kortet er personligt og udstedes kun for 12 måneder fra 1/1-10 til 31/12-10. Den 1-årige bindingsperiode skyldes dels skattelovgivningen, dels administration af ordningen. Det er ikke muligt at ændre eller afmelde ordningen i bindingsperioden. Bestilling af erhvervskort betyder, at man giver afkald på befordringsfradraget.

Om erhvervskort er en fordel afhænger af den daglige turs længde, størrelsen af befordringsfradrag, løn og prisen på erhvervskortet. Generelt gælder, at jo kortere afstand mellem hjem og arbejde og jo flere zoner, der rejses igennem, desto større fordel. Erhvervskortet giver en rabat på 11,3 % i forhold til normalprisen på et periodekort.

Buskort udstedes af Midttrafik og togkort af DSB eller Arriva. Midttrafik har endnu ikke modtaget de endelige bestillinger på erhvervskort fra Regionen, men oplyser, at interessen er forholdsvis begrænset. Blandt årsagerne peger Midttrafik på bindingsperioden, at ordningen kun gælder medarbejdere med decentralt løntillæg, og at ordningen er ny.

8. Eventuelt

Formanden takkede for samarbejdet i udvalgene og i panelet for kollektiv trafik.