



midttrafik

Åben dagsorden

til mødet i

Bestyrelsen for Midttrafik

18. juni 2010 kl. 09:30

Afholdes ved Busselskabet Århus Sporveje,

Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Budget 2011 inden politisk høring	1
2	Orientering om forventede indtægter på busdrift 2010	3
3	Godkendelse af gældsbevægelse vedrørende regionens lån til finansiering af sporombygning.	5
4	Mødekalender 2011 for Bestyrelsen og Repræsentantskabet for Midttrafik	7
5	Orientering om Arrivas og DSBs udkast til togkøreplaner for 2011	9
6	Orientering om Trafikstyrelsens "Entreprenørstatistik for offentlig buskørsel 2009/2010"	11
7	Orientering om brugerundersøgelser i Horsens og Silkeborg	13
8	Orientering om passagertælling i julenatbuskørsel 2009	15
9	Orientering om det danske og hollandske rejsekortsystem	17
10	Temapresentation af Busselskabet Århus Sporveje	19
11	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	20
12	Eventuelt	23

1-21-3-09

1. Budget 2011 inden politisk høring

Resumé

Administrationen fremsætter forslag til budget for 2011 samt budgetoverslagsårene 2012 til 2014 til brug for den politiske høring ved bestillerne.

Sagsfremstilling

- ./ Vedlagte forslag til budget for 2011 og overslagsårene 2012-2014 er udarbejdet på baggrund af det tekniske budgetoplæg, Bestyrelsen blev orienteret om i maj 2010, inden det blev sendt til administrativ høring ved bestillerne.
- ./ De administrative høringssvar fra bestillerne er opsummeret i vedlagte notat med sammendrag af høringssvar efter administrativ høring vedrørende budget 2011, og der er foretaget justeringer i budgetoplægget jævnfør Midttrafiks bemærkninger til høringssvarene.

Det bemærkes, at der desuden er foretaget en nedjustering af passagerindtægterne med 2 % i forhold til den tidligere vurdering. Passagerindtægterne er stoppet med at stige i det hidtidige omfang, og der forudsættes nu – ved uændret kørselsomfang - en samlet indtægtsfremgang på passagerindtægterne på 2 % frem for de tidligere 4 %. Der er ikke taget højde for effekten på indtægterne af nedjustering af kørselsomfanget på de regionale og lokale ruter, jf. også notatet om budgettet for 2011. Det kan først foretages, når bestillerne har truffet en politisk beslutning herom.

Der er desuden indarbejdet en besparelse på Trafikselskabet på 1,5 mio. kroner i 2011 og 3,0 mio. kroner fra og med 2012 som led i en tilpasning af administrationen og fællesaktiviteterne til det forventede reducerede kørselsomfang. De udgifter, der er afhængige af køreplantimer, reduceres svarende til den reducerede kørsel. Når den økonomiske ramme er kendt, vil direktionen indarbejde spareforslag i budgettet. De vil hovedsagligt handle om IT og personale.

Der er fortsat usikkerhed omkring effekten af cross border leasing, reduktionen i kørslen på de regionale ruter, effekten af kørselsomlægningen i Århus Kommune og kommunernes beslutning om fremtidigt kørselsomfang samt størrelsen af indtægterne i 2011.

I henhold til tidsplanen fremsendes budgetoplægget efter Bestyrelsens behandling til bestillerne til politisk høring. Høringsfristen bliver 23. august 2010, hvorefter det endelige budget for 2011 forelægges for Bestyrelsen 10. september 2010. Budgettet skal i henhold til lovgivningen være godkendt senest 15. september 2010.

Grundet de store usikkerhedsmomenter bliver der tale om en justering af budgettet efter 10. september 2010. Justeringerne forelægges for Bestyrelsen ultimo 2010.

Direktøren indstiller,

at budgetforslaget for 2011 godkendes til udsendelse til politisk høring

Bilag

- forslag til budget for 2011 og overslagsårene 2012-2014
- notat med sammendrag af høringssvar efter administrativ høring vedrørende budget 2011

1-22-1-10

2. Orientering om forventede indtægter på busdrift 2010

Resumé

Indtægterne ved busdrift viser en fremgang ved sammenligning med samme periode i 2009. Det direkte salg af billetter og kort er steget med 6,5 % de første fire måneder.

Administrationen har lavet forsigtigt skøn over forventede samlede indtægter ved udgangen af 2010. Skønnet indebærer en stigning i de samlede indtægter på ca. 1 %, i forhold til det vedtagne budget for 2010.

Sagsfremstilling

./ Administrationen har lavet et skøn over de forventede samlede indtægter ved busdrift i regnskabet for 2010. I vedlagte notat om indtægter ved busdrift 2010 er der redegjort for skønnet og de væsentligste forudsætninger, der ligger til grund.

På nuværende tidspunkt forventes de samlede indtægter for 2010 at ligge ca. 1 % over budgettet for 2010. Administrationen gør opmærksom på, at det er forbundet med stor usikkerhed, fordi mange indtægter endnu kun foreligger for en kort periode af 2010.

Salg af billetter og kort til kunderne i 2010 viser en stigning i forhold til 2009 på ca. 6,5 %. Stigningen kan konstateres for månederne januar–april 2010. I notatet er nærmere vurderet baggrunden for fremgangen.

Følgende forhold skal tages i betragtning ved sammenligningen:

- Vintervejret i 2010 var markant anderledes end i 2009.
- Januar til marts 2009 var atypisk pga. implementering af nye billetautomater i bybusserne i Århus.

Det er usikkert, hvorvidt omsætningsfremgangen på salg af billetter og kort, også vil slå igennem på de øvrige indtægtskategorier i Midttrafiks regnskab. Administrationen har været relativt forsigtig i skønnet for disse indtægter i det forventede regnskab.

De er ikke nævneværdige ændringer i det samlede kørselsomfang fra 2009 til 2010. Indtægterne stammer således fra et sammenligneligt aktivitetsniveau.

De samlede indtægter skønnes i det forventede regnskab for 2010 at ligge ca. 1 % over budgettet for 2010.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- notat om indtægter ved busdrift 2010

1-30-75-2-1-10

3. Godkendelse af gældsbrief vedrørende regionens lån til finansiering af sporombygning.

Resumé

Region Midtjylland har optaget et lån til finansiering af sporombygningen på Odderbanen. Lånet, der er videreført til Midttrafik, er af Midttrafik anvendt som anlægstilskud til Midtjyske Jernbaners A/S. Midttrafik skal underskrive 2 gældsbriefe, hvori Midttrafik anerkender at have anvendt midlerne som anlægstilskud.

Sagsfremstilling

I perioden juni-august 2008 blev der foretaget en spormodernisering på en del af strækningen på Odderbanen. Region Midtjylland er, med den nuværende model for finansiering af trafikelskaber, den eneste finansieringskilde for privatbanerne. Sporombygningen var en del af den vedtagne investeringsplan for privatbanerne, som Region Midtjylland og Bestyrelsen for Midttrafik godkendte i 2007.

Region Midtjylland har optaget 2 lån i Kommunekredit. Provenuet fra lånene er viderefornidlet gennem Midttrafik til Midtjyske Jernbaner A/S, som anlægstilskud til sporombygningen. Det er aftalt med regionen, at lånene og finansieringen af projektet efterreguleres, når det endelige anlægsregnskab for ombygningen foreligger.

- ./.
- Midttrafik skal med underskifter af to gældsbriefe til Region Midtjylland, anerkende at Midttrafik har modtaget midlerne fra regionen og at disse er anvendt til anlægstilskud. Gældsbrief nr. 1 og gældsbrief nr. 2 vedlægges.

Det er endvidere aftalt, at Region Midtjylland yder et tilskud til Midttrafik, svarende til ydelserne på de to lån. Midttrafik tilbagebetaler umiddelbart herefter tilskuddet til regionen.

Konstruktionen betyder, at Midttrafiks forpligtigelse overfor regionen til at tilbagebetale lånene, skal overdrages fra regionen til en anden myndighed, hvis en senere struktureform ændrer på finansieringsforholdene for privatbanerne, i forhold til den nuværende situation.

Hovedreglen i budget- og regnskabssystem for kommuner er, at anlægstilskud skal udgiftsføres i tilskudsåret. Som følge af den direkte sammenhæng mellem anlægstilskuddet til Midtjyske Jernbaner og tilskuddet til ydelserne fra Region Midtjylland, har KPMG anbefalet Midttrafik, at anlægstilskuddet til Midtjyske Jernbaner periodiseres i Midttrafiks årsregnskab, således at tilskuddet udgiftsføres i takt med afdrag på gælden. Dette medfører, at hverken den udgiftsbaserede eller omkostningsbaserede resultatopgørelse i Midttrafik påvirkes netto af tilskuddet til spormodernisering og dermed ikke de fremtidige byrdefordelinger.

I balancen indregnes tilskuddet til Midtjyske Jernbaner som en periodeafgrænsningspost under aktiver, mens gælden til Region Midtjylland er indregnet under regnskabsposten langfristet gæld til Region Midtjylland.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsesformanden og direktøren underskriver begge gældsbreve og dermed anerkender gældsforholdet til regionen.

Bilag

- Gældsbrief nr. 1
- Gældsbrief nr. 2

1-00-1-10

4. Mødekalender 2011 for Bestyrelsen og Repræsentantskabet for Midttrafik

Resumé

Der fremlægges forslag til mødekalender for møderne i 2011 for Bestyrelsen og Repræsentantskabet for Midttrafik.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen har i 2010 en mødefrekvens, så der afholdes 10 møder i løbet af året ud over det konstituerende møde i januar. Denne frekvens forventes fortsat. Det foreslås, at mødedagen som udgangspunkt fortsat er fredag formiddag.

Mødestedet vil primært være i Århus, men Bestyrelsen kan som hidtil beslutte, at konkrete møder afholdes andre steder, fx i forbindelse med besøg hos et driftsselskab. Bestyrelsen kan også løbende tage stilling til, om konkrete møder skal afholdes på en anden dato.

Det foreslås samtidig, at repræsentantskabet mødes to gange i 2011 ligesom i 2010:

- maj til beretning om det forgangne år og indledende drøftelse af budgetforudsætninger for det følgende år
- ultimo oktober/primio november til drøftelse af overordnede temaer, aktiviteter og handlingsplaner for det kommende år inden for det vedtagne budget

Det foreslås, at der afholdes bestyrelsesmøder i forlængelse af de to repræsentantskabsmøder, så Bestyrelsen umiddelbart kan følge op på de drøftelser, der har været i repræsentantskabet.

Forslag til mødekalender 2011:

- Bestyrelsesmøde fredag 28. januar 2011, kl. 9.30.
- Bestyrelsesmøde fredag 4. marts 2011, kl. 9.30.
- Bestyrelsesmøde fredag 8. april 2011, kl. 9.30.
- Repræsentantskabsmøde fredag 13. maj 2011, kl. 9.30.
- Bestyrelsesmøde fredag 13. maj 2011, kl. 12.00.
- Bestyrelsesmøde fredag 17. juni 2011, kl. 9.30.
- Bestyrelsesmøde fredag 19. august 2011, kl. 9.30.
- Bestyrelsesmøde fredag 9. september 2011, kl. 9.30.
- Bestyrelsesmøde fredag 7. oktober 2011, kl. 9.30.
- Repræsentantskabsmøde fredag 4. november 2011, kl. 9.30.
- Bestyrelsesmøde fredag 4. november 2011, kl. 12.00.
- Bestyrelsesmøde fredag 9. december 2011, kl. 9.30.

Det bemærkes,

- at det sidste møde i 2010 er 17. december.
- at administrationen forventer, at der på det foreslåede møde 8. april 2011 vil kunne fremlægges endeligt regnskab til Bestyrelsens godkendelse inden overdragelse til revision, og endeligt regnskab med revisionspåtegning forventes at blive fremlagt på mødet 13. maj 2011.
- at der planlægges studietur for Bestyrelsen 29.-31. maj 2011.
- at det kunne overvejes at mødet i september i stedet afholdes torsdag 15. september 2011 i stedet for fredag 9. september 2011, så der kan gives længere tid til høring af budgettet hos bestillerne og samtidig respektere lovens krav om seneste godkendelse af budget.
- at ovenstående forslag til mødekalender er koordineret med Dansk Energi, DANVA, RenoSam samt Dansk Fjernvarme, der på nuværende tidspunkt ikke har planlagt møder på ovenstående datoer. Der koordineres med disse selskaber, da Midttrafik traditionelt har medlemmer af Repræsentantskab og Bestyrelse, der også er medlemmer i disse selskabers besluttende fora. KL og Danske Regioner afholder landsmøder på andre tidspunkter i 2011 end de foreslåede mødedatoer.

Direktøren indstiller,

at mødekalenderen for 2011 godkendes.

1-30-70-1-07

5. Orientering om Arrivas og DSBs udkast til togkøreplaner for 2011

Resumé

Midttrafik har i april og maj 2010 modtaget køreplanudkast fra Arriva og DSB for de køreplaner, som skal træde i kraft 12. december 2010 (K11). Midttrafik har gennemgået køreplanudkast og har sendt bemærkninger til Arriva og DSB den 31. maj. 2010.

Der er på flere strækninger foreslået større ændringer i togkøreplanerne. Dels er der tale om forskydning af afgangstidspunter/ankomsttidpunkter, ændringer i standsningsmønsteret og antallet af afgang og ankomster.

For at sikre et sammenhængende rutenet med busser og tog, kan de foreslåede ændringer i togkøreplanerne medføre et ekstraordinært køreplansskift på udvalgte regionale og lokale ruter 12. december 2010.

Sagsfremstilling

Midttrafik modtager som samarbejdspartner udkast til togkøreplaner fra Arriva og DSB, når de har fået godkendelserne fra Banestyrelsen. Dette sker normalt i marts.

Formålet med at få køreplanerne til gennemsyn inden udgangen af marts er, at Midttrafik har mulighed for at vurdere sammenhængen mellem tog og busser og som følge heraf nødvendigheden af et ekstraordinært køreplansskift på busruterne samtidig med togene. Hvis Midttrafik får mulighed for at foretage denne vurdering inden udgangen af marts, er der mulighed for at tage forbehold for ændringer i buskøreplanerne, inden de ca. 5. april skal afleveres til bogtrykkeren.

Midttrafik har i år først modtaget køreplanerne ultimo april. I 2009 modtog Midttrafik køreplanudkast 17. marts. I 2009 og tidligere år har der kun været tale om mindre justeringer.

I de køreplanudkast, Midttrafik har modtaget fra DSB og Arriva i 2010, er der tale om en del ændringer. Midttrafik har sendt bemærkninger til både Arriva og DSB. De mest væsentlig forhold som Midttrafik har bemærket er:

- Både DSB og Arriva har foretaget større (10-30 min.) minutjusteringer på samtlige togruter som Midttrafiks busser har korrespondancer til.
- DSB foretager generelle minuttalsændringer på strækningen Vejle-Struer. I begge retninger er der tale om forskydninger på ca. ½ time.

- Mellem Herning og Århus bliver hver anden tur på hverdage ændret til lyntog, som ikke stander på de mindre stationer (Birk Centerpark, Hammerum, Bording, Engesvang, Svejlbæk, Laven og Alken). Fordelen ved lyntoget er en hurtig forbindelse Herning-Silkeborg-Århus. Ulempen er at de små stationer får halveret deres transporttilbud på hverdage.
- På strækningen Struer-Århus er der mellem Struer og Viborg om morgenen nedlagt nogle afgang.
- På strækningen Struer-Skjern er der generelle minuttalsændringer. Disse medfører, at togene fremover får krydsning i Vemb. Dette er en forbedring til gavn for Lemvigbanen, som i højere grad kan koordinere forbindelserne til/fra Holstebro og Skjern i Vemb. Ændringerne er til gene for de busruter, som har korrespondancer med de nuværende togtider.
- På øvrige strækninger er der sket generelle minutjusteringer. De steder, hvor det har konsekvenser for uddannelsessøgende, pendlere og sammenhængen med busruterne, er DSB og Arriva blevet gjort opmærksomme på konsekvenserne for de foreslåede ændringer. Der er også enkelte steder, hvor de foreslåede ændringer er bedre for uddannelsessøgende og pendlere.
- Arrivas planer om indsættelse af Lyntog på strækningen Århus-Herning og DSBs ændringer i tiderne på strækningen Vejle-Herning-Struer medfører den fordel, at den tidligere efterlyste forbindelse mellem Holstebro og Ikast med tog nu er til stede i Herning med en overgangstid på 5 min. Til gengæld er det ikke lykkedes at skabe forbindelsen i den anden retning Ikast-Holstebro. Her kører DSBs tog 5 minutter før lyntoget fra Århus ankommer. Dog ankommer det standsende tog fra Århus 16 min. før DSB kører mod Holstebro. Lyntoget standser kun i Birk på udvalgte tidspunkter, hvilket medfører, at kunderne til/fra Birk Centerpark ikke får gavn af de forbindelser der er mellem lyntoget og DSB toget.
- Det sene tidspunkt Midttrafik har modtaget køreplanudkast. Køreplanerne for busruterne var afleveret til trykning på det tidspunkt, Midttrafik modtog køreplanerne fra Arriva og DSB.

DSBs og Arrivas udkast til togekøreplaner er videresendt til Region Midtjylland og kommunerne i Region Midtjylland. Midttrafik har modtaget bemærkninger fra nogle af kommunerne og enkelte uddannelsessteder. Disse bemærkninger er videresendt til DSB/Arriva.

Midttrafik afventer tilbagemelding fra DSB og Arriva og vil herefter vurdere, om der er et behov for et ekstraordinært køreplanskift på udvalgte regionale og lokale busruter.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-78-1-1-10

6. Orientering om Trafikstyrelsens "Entreprenørstatistik for offentlig buskørsel 2009/2010"

Resumé

Trafikstyrelsen har 8. juni 2010 udsendt rapporten "Entreprenørstatistik for offentlig buskørsel 2009/2010". Rapporten har fokus på de busselskaber, der udfører kørslen for de seks trafiksselskaber i Danmark. I rapporten vises bl.a. busselskabernes markedsandele og de gennemsnitlige kontraktpriser pr. køreplantage i de seks trafiksselskaber. Tallene skal tages med forbehold; det skyldes bl.a. store forskelle i definitioner og opgørelsesmetoder i de enkelte trafiksselskaber. Der er dog næppe tvivl om, at de forholdsvis høje udgifter pr. køreplantage i Midttrafiks område afspejler, at bybuskørslen i Århus er relativt dyr pr. køreplantage i forhold til anden bybuskørsel uden for hovedstadsområdet, bortset fra Fynbus.

Sagsfremstilling

- ./.
- Trafikstyrelsens rapport "Entreprenørstatistik for offentlig buskørsel 2009-2010" vedlægges. Rapporten viser bl.a. busselskabernes markedsandele og den gennemsnitlige kontraktbetaling pr. køreplantage i de seks trafiksselskaber i Danmark.

Busselskabernes markedsandele

Busselskabernes markedsandele er opgjort efter antal busser, antal køreplantimer og kontraktbetalingen.

På landsplan er Arriva det største busselskab med en andel på 33 % efter antal busser, 42 % efter antal køreplantimer og 40 % efter kontraktbetaling. De tilsvarende tal for 2008/2009 var 27, 33 og 32 %. Væksten i Arrivas markedsandele er stort set alene sket i Movias område.

I Midttrafiks område havde Arriva i 2009/2010 en andel på 18 % af busserne, 22 % af køreplantimerne og 18 % af de samlede kontraktbetalinger. Disse andele er stort set uændrede i forhold til året før.

Busselskabet Århus Sporveje havde i 2009/2010 de største markedsandele i Midttrafiks område: 18 % af busserne, 28 % af køreplantimerne og 35 % af de samlede kontraktbetalinger.

Pan Bus' andel af markedet i Midttrafiks område var ca. 6 % i 2009/2010. Ved den sammenlægning af Arriva og Pan Bus, som formodes at blive gennemført ved Deutsche Bahns overtagelse af Arriva, vil det nye selskabs markedsandele i Midttrafiks område blive 24 % efter antal busser, 29 % efter antal køreplantimer og 24 % efter kontraktbetaling.

Kontraktbetaling pr. køreplantage

Af tabel 1 i "Entreprenørstatistik for offentlig buskørsel 2009/2010" fremgår det bl.a., at den gennemsnitlige kontraktbetaling på 635 kr. pr. køreplantage i Midttrafiks område er høj i forhold til tre andre trafiksselskaber uden for Movias område: 545 kr. i NT, 586 kr. i Sydtrafik og 515 kr. på Bornholm. Hos Fynbus og i Movias område er kontraktbetalingen højere end i Midttrafik, nemlig 655 henholdsvis 662 kr. pr. køreplantage.

Det skal i denne forbindelse bemærkes, at tallene skal tages med forbehold for store forskelle i definitioner og opgørelsesmetoder i de enkelte trafiksselskaber. For eksempel medfører en forskel i definitionen af en køreplantage i Movia og i de fem andre trafiksselskaber, at den oplyste gennemsnitlige udgift pr. køreplantage på 662 kr. i Movia reelt er endnu højere end i Midttrafik og de fire andre trafiksselskaber uden for Movia.

Der er dog næppe tvivl om, at de forholdsvis høje udgifter pr. køreplantage i Midttrafiks område afspejler, at bybuskørslen i Århus er relativt dyr pr. køreplantage i forhold til anden bybuskørsel uden for hovedstadsområdet og på Fyn. Det bekræftes indirekte af de ovennævnte tal for Busselskabet Århus Sporveje, som viser, at Busselskabets markedsandel, målt i andel af de samlede kontraktbetalinger, er væsentligt større end målt i forhold til antal busser og antal køreplantimer.

En anden forklaring på de relativt høje udgifter pr. køreplantage i Midttrafiks område kan være, at der er mere åben skolebuskørsel i Midttrafiks område end i de andre trafiksselskabers områder, og at udgifterne pr. køreplantage for sådan kørsel er forholdsvis høj på grund af et lavt antal køreplantimer pr. bus. Men denne forklaring kræver nærmere analyse, før den kan betragtes som værende sikker.

Direktøren indstiller,

at orienteringen om Trafikstyrelsens rapport "Entreprenørstatistik for offentlig buskørsel 2009/2010" tages til efterretning.

Bilag

- Trafikstyrelsens rapport "Entreprenørstatistik for offentlig buskørsel 2009-2010"

1-30-75-1-219-37-10

7. Orientering om brugerundersøgelser i Horsens og Silkeborg

Resumé

Administrationen orienterer om brugerundersøgelserne i Horsens og Silkeborg. Undersøgelserne skal give Midttrafik mere viden om kunders holdninger til de nuværende bybussystemer i Horsens og Silkeborg og give en bedre mulighed for inddragelse af kunder i planlægningen.

Sagsfremstilling

Undersøgelserne foregår på Midttrafiks hjemmeside fra 17. maj 2010 til 13. juni 2010, og er en del af Midttrafiks vidensindsamling forud for større planlægningsopgaver i forbindelse med indarbejdelsen af nye bybussystemer i Horsens og Silkeborg.

Formålet med nye bybussystemer i Horsens og Silkeborg er bl.a. at skabe et enkelt, letforståeligt og markedsorienteret bybussystem, som kan tiltrække flere og mere loyale kunder. Det er derfor vigtigt, at Midttrafik giver nuværende kunder, og potentielt nye kunder, bedre mulighed for inddragelse i planlægningsprocessen. Det vil sikre Midttrafik bedre vidensgrundlag forud for planlægningen af de nye bybussystemer.

Brugerundersøgelserne omfatter overordnet set 3 hovedelementer:

1. Faktuelle baggrundsspørgsmål
2. Brugernes holdninger til nuværende bybussystem
3. Øvrige kommentarer

De faktuelle baggrundsspørgsmål handler bl.a. om formål med rejsen, hvilket transportmiddel brugeren benytter, og hvor ofte brugeren benytter de enkelte bybuslinjer. Det har til formål at give Midttrafik et indblik i, hvem brugerne er, og hvor ofte de anvender bybussen.

Brugernes holdninger til det nuværende bybussystem er også vigtigt. Det har til formål at give Midttrafik kendskab til tilfredsheden med det nuværende bybussystem, og det giver mulighed for at indhente oplysninger om holdninger til påtænkte ændringer. Belysningen af tilfredsheden med det nuværende bybussystem handler om bybussernes egnethed i forhold til brugernes behov. Der stilles bl.a. spørgsmål om tilfredsheden med, hvor og hvor ofte bybusserne kører, busturens varighed og stoppesteders placering. Holdninger til påtænkte ændringer giver Midttrafik mulighed for at afprøve brugernes accept af forhold, som kan ændres i et nyt bybussystem. Det vil fx omhandle brugernes holdning til en maksimal gangafstand til stoppestedet imod at opnå hurtigere og mere direkte forbindelser, men også helt konkrete tiltag, som holdninger til en ny placering af bybusterminal i Silkeborg.

Det sidste delelement i undersøgelserne er øvrige kommentarer. Det er en åben mulighed for brugerne til at give bemærkninger.

Ovenstående undersøgelser gennemføres via Midttrafiks hjemmeside. Det er effektiv metode til indsamling af viden blandt brugere, som ikke kræver store ressourcer hos Midttrafik. Her skal blot gives en god information til brugerne, så de får kendskab til undersøgelsen. Informationen gives via annoncer på lokale medier, på Midttrafiks og kommunernes hjemmesider samt via opslag i busserne. Da internettet ikke er tilgængeligt for alle i enkelte grupper af brugere, eksempelvis ældre og blinde brugere, suppleres undersøgelsen med afholdelsen af møder med lokale organisationer, eksempelvis Ældrerådet og Handicaprådet.

Resultatet af undersøgelsen forventes at foreligge i august 2010 og vil indgå i det videre administrative arbejde med Horsens og Silkeborg kommuner.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-27-1-09

8. Orientering om passagertælling i julenatbuskørsel 2009

Resumé

Midttrafik har gennemført en tælling på natbuskørslen op til jul 2009. Denne viser, at der er ruter, der har en meget lav belægning og/eller en dårlig økonomi. Midttrafik vil med baggrund i tællingen tage initiativ til, at natbuskørslen gennemgås med bestillere, inden bestilling af natbuskørsel for 2010 skal indmeldes.

Sagsfremstilling

./ Midttrafik gennemførte i forbindelse med julenatbuskørslen i 2009 en passagertælling. Resultaterne af Midttrafiks natbustælling 2009 vedlægges.

Det er regionen og de enkelte kommuner, der beslutter, hvorvidt der skal tilbydes natbuskørsel og i hvilket omfang. De ruter der er kørt i 2009, er i store træk de samme, der er udført de foregående år. Kommunerne fastlægger natbuskørslen for de lokale ruter og bybusruterne, og der er stor forskel på tilbuddets omfang i de forskellige kommuner. 7 kommuner tilbyder julenatbuskørsel. Tilbuddet på de regionale ruter, er jævnt fordelt over Region Midtjylland. Der er ikke talt i bybusserne i Århus, da tællinger generelt gennemføres på en anden måde her. Natbustilbud ud over de fire weekender op til jul er heller ikke talt.

Der udførtes i alt kørsel på 36 regionale ruter, 11 lokale ruter og 26 bybus linjer.

Tællingen viser at:

- Benyttelsen i de 4 weekender er jævnt fordelt, dog med lille overvægt på de 2 midterste weekender,
- Samlet set er det gennemsnitlige antal kunder pr. udført køreplantime ca. 5,5, svingende fra godt 9 kunder i Herning Kommune til 3,5 kunder i den sydlige del af Midttrafik.
- På de regionale ruter er det gennemsnitlige antal kunder pr. køreplantime ca. 5, svingende fra 8,56 kunder pr. køreplantime i det østlige område til omkring 3,5 kunder pr. køreplantime i de øvrige områder.
- På de lokale ruter er det gennemsnitlige antal kunder pr. køreplantime på godt 4 kunder, svingende fra rute 150 i Herning med 9,15 kunder pr. køreplantime til omkring 4 kunder pr. køreplantime på de øvrige lokale ruter,
- På bybusserne er det gennemsnitlige antal kunder pr. køreplantime knapt 8 kunder pr. køreplantime, svingende fra Herning bybus med 9,40 kunder pr. køreplantime til Holstebro bybus med 4,36 kunder pr. køreplantime.

Der er ikke foretaget en indtægtsopgørelse på julenatbuskørslen men alene en bruttoomkostning pr. rute opgjort i 1.000 kr. Med disse tal kan bruttoomkostningen pr. kunde beregnes. Beregningerne viser at:

- Den gennemsnitlige bruttoomkostning pr. kunde i alt er godt 84 kr.
- På de regionale ruter er bruttoomkostning i gennemsnit 93 kr. pr. kunde, svingende fra 32 kr. til 950 kr.
- På de lokale ruter er bruttoomkostning 110 kr. pr. kunde, svingende fra 32 kr. til 289 kr.
- På bybusserne er bruttoomkostning 59 kr. pr. kunde, svingende fra 22 kr. på til 220 kr.

Med baggrund i ovenstående tælling og økonomiberegninger vil Midttrafik tage initiativ til:

- at de bestillere, der har fået udført julenatbuskørsel i 2009, kontaktes med henblik på en gennemgang af rapporten inden beslutning om bestilling af kørsel for 2010,
- at ruter med lavt kundetal/dårlig økonomi, undersøges for en mulig nedlæggelse,
- at det vurderes om der er nye områder, der kan tilbydes julenatbusbetjening.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Resultaterne af Midttrafiks natbustælling 2009

1-25-01-1-08

9. Orientering om det danske og hollandske rejsekortsystem

Resumé

Rejsekortsystemer rundt om i verden er udviklet, så de understøtter den gældende trafikale infrastruktur. Hvis Danmark skulle indføre et eksisterende rejsekortsystem, skulle den samme organisering af den kollektive trafik, produktudbud, følgesystemer, brugsmåde mv. ligeledes indføres. Det er ikke realistisk, at der kan opnås enighed om det i Danmark.

Sagsfremstilling

Et medlem af Bestyrelsen har ønsket et svar på, hvorfor man i Danmark udvikler sit eget rejsekortsystem i stedet for at indføre det hollandske eller et andet fungerende system.

På verdensplan findes mange rejsekortsystemer baseret på et elektronisk plastik kort til betaling og som billet. De fleste systemer findes typisk i storbyområder, hvor der er mange kunder, og hvor takst- og rejsereglerne er simple og ensartede. Kunder, der rejser ind og ud af disse områder, benytter anden rejsehjemmel.

Selvom der er teknologier og tekniske komponenter, som går igen, så findes der ikke et standard rejsekortsystem. Det skyldes, at styresoftwaren og de centrale dele af systemerne udvikles til at understøtte den trafikale infrastruktur det pågældende sted. Systemerne bliver herved formet af fx den politiske organisering, geografiske forhold, takst- og rabatstrukturer, rejseregler, særlige krav om brugsmåde mv. Hertil kommer, at rejsekortsystemerne skal fungere i sammenhæng med andre eksisterende IT systemer.

Det danske og det hollandske rejsekortsystem

Det danske og det hollandske rejsekortsystem adskiller sig fra andre systemer i verden ved, at de er landsdækkende. I Holland blev der i 2003 indgået kontrakt med en leverandør. Efter 3-4 års forberedelse valgte parterne bag Rejsekort A/S at udbyde en dansk løsning, hvor der blev indgået kontrakt i 2005. Det franske firma Thales, med speciale i moderne betalingssystemer, er hovedaktør både i det hollandske og danske projekt.

Når man i Danmark valgte ikke at kopiere det hollandske system, så skyldes det, at der – på trods af en række fælles ønsker omkring teknologi og brugsmåde - var for store grundlæggende forskelle. Det hollandske rejsekort har mest karakter af, at være et fælles medie for betaling og billettering i den kollektive trafik. Den danske løsning går et skridt videre, og samler landets forskellige trafikalselskaber, takstområder, billetsystemer og rabatordninger i ét fælles og mere integreret system. I det følgende nævnes nogle eksempler på forskelle:

- Takstsamarbejdet er mere udbygget i Danmark. I Holland afregnes hver delrejse direkte med den myndighed, som står for transporten eller er takstansvarlig. Det betyder, at afhængig af, hvordan en rejse er sammensat af delrejser med forskellige transportmidler, vil der være forskellige priser og rabatter på en rejse på samme strækning. Indtægtsfordelingen er enkel at håndtere, men til gengæld er

det ikke så kundevenligt. Gennem Bus & Tog takstsamarbejdet i Danmark, er priserne ens på samme strækninger, uafhængig af valg af transportmiddel og hvem der har takstkompetencen. Til gengæld stiller det specielle krav til håndteringen af de oplysninger, som kommer ind gennem kundernes brug af rejsekortet.

- I Holland betales rejsen ud fra en km pris i luftlinje mellem på- og afstigningssted. I Danmark fastholdes indtil videre en prisberegning baseret på antal zoner i luftlinje mellem to zoner.
- I modsætning til i Holland, ønskes i Danmark et rejsekortsystem med et integreret økonomimodul. Det gør, at systemet bliver mere komplekst, men til gengæld er der færre delsystemer som skal spille sammen og færre eksterne aktører, som skal samarbejde.
- I Danmark har der været lagt vægt på et kundeservicekoncept med udpræget grad af selvbetjening på internet, hvilket ikke var med fra starten i det hollandske system.
- I begge lande vil der være mulighed for at få et periodekort integreret i rejsekortet, men gyldighedsprincipperne er forskellige. I Holland tages der udgangspunkt i et centerpunkt, hvor kunderne inden for en fastlagt radius kan rejse til en fast pris. I Danmark vil periodekortdelen være gyldig på en strækning eller i et område mellem to zoner.
- Ligeledes kan nævnes, at der i Danmark vil blive tilbudt et Rejsekort Flex, som kan bruges af flere personer i en familie eller som firmakort. Dette tilbydes ikke i Holland. Gruppe check-in, hvor en kunde med et rejsekort kan betale for medrejsende, findes heller ikke i Holland.

På trods af forskellige systemløsninger, er der et tæt samarbejde mellem det danske og hollandske rejsekortprojekt.

Status for udrulning

Ligesom i Danmark, er det hollandske rejsekortprojekt forsinket omkring 2 år. I Holland er rejsekortet nu indført i Rotterdam og i Amsterdam, og hvor eksisterende produkter er udfaset. Rejsekortet er ved at blive introduceret i det overordnede tognet i Holland og i andre dele af den kollektive trafik, men vil fortsat i noget tid virke sammen med de eksisterende produkter. Det er endnu ikke meldt ud, hvornår rejsekortet indføres fuldt ud i hele Holland. Selvom udviklingen er længere fremme i Holland, så har deres endelige rejsekortsystem endnu ikke vist, at det virker som landsdækkende system.

I Danmark er udrulning i Vest- og Sydsjælland planlagt til at starte over sommer og efterår 2010, hvorefter andre områder følger. Den aktuelle forventning er, at rejsekortet er landsdækkende i Danmark i 2012, forudsat at Midttrafik og Fynbus tilslutter sig.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

1-00-4-10

10. Temapresentation af Busselskabet Århus Sporveje

Resumé

Busselskabet Århus Sporveje er et selvstændigt forretningsområde under Midttrafik. Bestyrelsen orienteres om Busselskabets virksomhed og udfordringer.

Sagsfremstilling

Busselskabet Århus Sporveje er entreprenørdelen af det tidligere Århus Sporveje i Århus Kommune. Busselskabet blev overført til Midttrafik som et selvstændigt forretningsområde ved strukturreformen pr. 1. januar 2007.

Busselskabet finansieres udelukkende af Århus Kommune via indgåede kontrakter, og der er etableret et administrativt driftsråd, der bl.a. sikrer Århus Kommune indsigt i Busselskabets økonomi og løbende følger den forventede effektivisering. Busselskabet er en del af Midttrafik og dermed også ansvarsområde for Bestyrelsen for Midttrafik.

./.

Busselskabet Århus Sporveje orienterer i vedlagte præsentation af Busselskabet om baggrunden for Busselskabet, effektiviseringstiltagene, udbud og de væsentligste udfordringer hidtil og fremadrettet.

Udfordringerne er bl.a.:

- vil gerne arbejde mere med incitament for Busselskabet og chaufførerne.
- sikre bedre kvalitet for kunderne.
- forbedre chaufførernes kørsel.
- inddrages mere i køreplanlægning.
- reducere miljøpåvirkning.
- optimere økonomien og være i stand til at vinde fremtidige udbud.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- præsentation af Busselskabet

1-00-1-10

11. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

Resumé

Direktionen orienterer om væsentlige hændelser siden mødet i Bestyrelsen 21. maj 2010.

Sagsfremstilling

Drift og aktiviteter

Evaluering viser, at kunderne er tilfredse med stillezonen

Som et forsøg har kunderne siden december 2009 kunne vælge en siddeplads i stillezonen i en af busserne på rute 118, der kører mellem Århus og Randers. Baggrunden for forsøget var, at op mod 40 % af kunderne i kundeundersøgelsen fra 2008 sagde, at de af og til er generet af støj på rejsen.

Stillezonen er indrettet i bussens bagerste del. I stillezonen skal mobiltelefoner og computere være på lydløs, der må ikke spilles musik og der må kun føres dæmpede samtaler med sidemanden.

Fem måneder efter forsøget startede, har Midttrafik spurgt 100 kunder, hvor tilfredse de er med stillezonen, og om den virker efter hensigten. 99 % af de adspurgte er tilfredse eller meget tilfredse med stillezonen, og 95 % er tilfredse med lydniveauet.

Midttrafik vil nu vurdere, hvor det vil være relevant at indføre permanente stillezoner. Midttrafik søger Statens puljemidler til flere stillezoner og øvrig udvikling af busserne, der kan gøre rejsen endnu mere komfortabel.

Køreplansskift

- ./. De nye buskøreplaner i Midttrafik træder i kraft 27. juni 2010. Der gennemføres en række ændringer, som er aftalt med bestillerne, og som nærmere er beskrevet i vedlagte pressemeddelelser udsendt af Midttrafik i forbindelse med køreplansskiftet 27. juni 2010. De største ændringer vedrører indførelse af et nyt bybussystem i Herning og en sammenlægning af rute 103 og 119 i Århus. Sidstnævnte bliver i stedet for til rute 100 som kører mellem Odder og Hornslet – via Århus.

Endelig vedtagelse af Kollektiv Trafikplan Århus

Forslaget til Kollektiv Trafikplan Århus har været i offentlig høring i foråret 2010. På baggrund af næsten 800 indkomne bemærkninger er der udarbejdet et justeret trafikplanforslag. Dette forslag skal behandles af byrådet i Århus Kommune med henblik på vedtagelse af en endelig plan. Først tager Magistraten stilling til sagen 14. juni 2010, og efterfølgende behandles sagen i byrådet.

Fra 10. juni 2010 er der på kommunens hjemmeside mulighed for at se det forslag til justeringer af trafikplanforslaget sammen med den samlede indstilling til byrådet om den fremtidige kollektive trafik i kommunen, som Århus Kommunes administration har udarbejdet. På hjemmesiden vil der også være en opsamling af de høringssvar, som Midttra-

fik og kommunen har modtaget under den offentlige høring samt tidsplan for sagens behandling.

- ./.
- Det justerede forslag indeholder en række ændringer i forhold til det oprindelige. Bl.a. kan nævnes en forøget betjening af Lystrup i myldretiden, en bedre betjening mellem Hjortshøj og Hårup/Mejlby samt betjening fra Trøjborg via Busgadeforløbet. Desuden foreslås etableret telebus i Harlev-området morgen og eftermiddag, som bl.a. betjener Lyngby og Labing. Endelig foreslås etableret Midttur med 75 % kommunalt tilskud til kommunens landområder og landsbysamfund. En beskrivelse af ændringer fremgår af vedlagte pressemeddelelse af 10. juni 2010 fra Århus Kommune vedrørende Trafikplan Århus.

Århus Kommunes administration ønsker en beslutning inden sommerferien 2010, så det kan sikres, at ændringerne kan gennemføres ved køreplansskiftet sommeren 2011.

Økonomi og rammer

Besøg fra Transportministeriet 28. maj 2010

Midttrafiks administration havde 28. maj 2010 besøg af administrative medarbejdere fra Transportministeriets Center for Kollektiv Trafik. Baggrunden for besøget den 28. maj 2010 var, at Transportministeriet har iværksat en evaluering af lov om trafikskaber for at få klarlagt, om der er behov for at justere de lovgivningsmæssige rammer. I den forbindelse ønskede Transportministeriet at høre Midttrafiks vurdering af ansvarsdeling og finansieringsmodel mellem kommunerne og regionen – hvad der virker godt og hvad der virker mindre godt.

Transportministeriet ønskede også at høre om Midttrafiks produkter herunder Letbanen samt muligheder og udfordringer i markedet. Der blev også tid til et besøg hos Busselskabet Århus Sporveje og en tur rundt i Århus for at følge Letbanens kommende spor.

Møde i bestyrelsen for Trafikskaberne i Danmark 1. juni 2010

Bestyrelsen for Trafikskaberne i Danmark afholdte bestyrelsesmøde 1. juni 2010. Der blev blandt andet drøftet en kommunikationsstrategi for foreningen og program for det fælles seminar for bestyrelserne i de danske trafikskaber, som afholdes 18.-19. august 2010. Stedet er endnu ikke fastlagt. På bestyrelsesmødet 18. juni 2010 bedes Midttrafiks bestyrelsesmedlemmer tilkendegive, om de kan deltage i seminaret.

Møde med Transportministeren 1. juni 2010

Bestyrelsen for Trafikskaberne holdt 1. juni 2010 møde med Transportministeren, hvor bl.a. Transportministerens redegørelse om kollektiv trafik, kollektiv trafiks andel på 50 % af fremtidens vækst i persontransport, taxi og ep-tilladelser samt reel udvikling i takster og tilskud til kollektiv trafik blev drøftet. Der var på mødet enighed om, at der skal skabes bedre sammenhæng og kontinuitet i den kollektive trafik. Trafikskaberne i Danmark inviterer Transportministeren til seminaret for bestyrelsesmedlemmerne i de danske trafikskaber.

Møde i KKR om regionens effektiviseringer 2. juni 2010

- ./.
- Bestyrelsesformanden og direktøren for Midttrafik deltog i KKR's møde 2. juni 2010, hvor trafikstyregruppens rapport om effektivisering af den regionale bustrafik blev præsenteret og drøftet. KKR valgte på baggrund af mødet at sende vedlagte fælles høringssvar fra KKR Midtjylland om effektivisering af det regionale rutenet til Region Midtjylland.

Møde med Teknik- og Miljøudvalget i Hedensted Kommune 7. juni 2010

Teknik- og Miljøudvalget i Hedensted Kommune havde 7. juni 2010 indbudt Midttrafiks administration til sit udvalgs møde. Mødet var kommet i stand på foranledning af Hedensted Kommune, på baggrund af Midttrafiks tilbud om at afholde møder med de tekniske udvalg i Midttrafiks område.

På mødet gennemgik og drøftede man Midttrafiks opgaver og rolle, og kommunen blev præsenteret for særlige nøgletal vedrørende Hedensted Kommune. Trafikstyregruppens forslag til effektivisering af det regionale rutenet blev drøftet på mødet, og det blev i den forbindelse præciseret, hvad Midttrafiks ansvarsområde er - og hvad bestillernes opgave er. Ligeledes gennemgik man den lokalt finansierede trafik i Hedensted Kommune, hvor der sker flere væsentlige ændringer i forbindelse med køreplansskiftet til sommer 2010.

Hedensted Kommune har i sit høringssvar til Region Midtjylland i forbindelse med de regionale effektiviseringer oplyst, at man ønsker en samlet gennemgang af den kollektive trafik i de tyndtbefolkede dele af kommunen med henblik på at sikre en samlet set hensigtsmæssig løsning. Midttrafik tilkendegav, at man gerne deltager i et sådant arbejde, ligesom Midttrafik på mødet gennemgik de muligheder, der kan være for at sikre en bedre betjening i de dele af kommunen, hvor der ikke er mange kunder. Det kan fx være optimering af skolebuskørsel via ændrede ringetider, indsættelse af mindre busser, etablering af teletaxa-ordninger eller kommunal støtte til Midttur.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- pressemeddelelser udsendt af Midttrafik i forbindelse med køreplansskiftet 27. juni 2010
- pressemeddelelse af 10. juni 2010 fra Århus Kommune vedrørende Trafikplan Århus
- fælles høringssvar fra KKR Midtjylland om effektivisering af det regionale rutenet

1-00-1-10

12. Eventuelt