



midttrafik

Budget 2011

Busdrift – budgettet er foreløbigt fordi:

- Udgifter til cross border leasing skal indarbejdes; 19 kommuner har sparet 35 mio. kr. i forhold til DUT
- Regionens effektiviseringer; besparelser hos regionen, merudgifter hos en række kommuner.
- Kommunernes egne besparelser skal indarbejdes.
- Passagerindtægter skal reduceres med mindre kørselsomfang.



midttrafik

Budget 2011

Variabel Kørsel:

- Ingen væsentlige ændringer.

Midtjyske Jernbaner:

- Drift fremskrives med 1,8 %.
- Beskedent anlægsbudget.



midttrafik

Budget 2011

Midttrafiks budget for fælles aktiviteter og administration:

- Danmarks billigste pga. 10 % effektivisering i 2008.
- Skal følge reduktion i kørselsomfang.
- Besparelser på 5 mio. over 3 år:
 - ledelse, personale
 - it
 - rutebilstationer
 - diverse
- 10 % besparelse på administration af variabel kørsel i 2012.
- Billetkontrol i Århus Kommune skal også effektiviseres; tilpasses måske kørsel – aftale med Århus Kommune.
- Der er ikke taget højde for evt. fuld tilslutning til rejsekortet.



Godkendelse af byrdefordelingen for 2011

Samme principper som hidtil:

- Buskørsel:
 - Bestiller finansierer nettoudgift på egne ruter
 - Regionen sparer ca. 34 mio. kr., kommunerne overtager kørsel for ca. 14 mio. kr., så effektiviseringen er på ca. 20 mio. kr.
- Midtjyske Jernbaner:
 - Finansieres af regionen.
- Handicapkørsel:
 - Bopælskommunen finansierer driften og administration for egne brugere.



Godkendelse af byrdefordelingen for 2011

Samme principper som hidtil:

- Trafikselskabet – opdelt i flere forretningsområder:
 - Særskilte sekretariater (letbane, rejsekort) betales af bestillere, der deltager.
 - Særskilte aktiviteter betales af bestiller, der har gavn:
 - billetkontrol; Århus Kommune
 - X bus og privatbaner; regionen
 - Aktiviteter (rutebilstationer) finansieres kun af bestillere, der har gavn.
 - Resten fordeles ud fra bestillernes andel af køreplantimer. Skolebusruter får 50 % rabat.



midttrafik

Arbejdsprogram for køreplanlægning og udbud for 2011

- Midttrafik har mange andre opgaver: information, markedsføring, salg, takster, billetteringsudstyr, udnyttelse af statslige puljer m.m.
- 5 udbud af buskørsel; især udbud i Århus vil være kompliceret – eget busselskab, særlige vilkår osv.
- Regionens besparelser skal gennemføres - mange tilpasninger til lokale ruter.
- Omlægning af 3 store bybussystemer (Århus, Silkeborg, Horsens).
- Omlægning af lokaltrafik i fx Lemvig og Hedensted.

Omfattende ændringer på en gang – særligt beredskab, når det går i drift. Behov for opbakning fra bestillere og busselskaber.



Regionale effektiviseringer af buskørsel

- 3 årig proces afsluttet med politiske aftaler; kunder og busselskaber kender serviceniveauet 2011.
- Oprindeligt ville regionen spare ca. 45 mio. kr. årligt, nu ca. 34 mio. kr. årligt. Regionen sikrer bl.a. minimumsbetjening til elever i ungdomsuddannelser.
- Kommunernes reaktion forskellig:
 - Nogle kommuner ønsker samme serviceniveau som før (fx Randers og Viborg).
 - Nogle kommuner overtager dele af regional kørsel (fx Skanderborg og Horsens).
 - Nogle kommuner vil ikke have merudgifter (fx Silkeborg og Herning).
- En række kommuner sparer på egne ruter (fx Århus, Silkeborg, Horsens) – mest busser.
- Samlet effekt: betydelig mindre besparelse end antaget, lavere frekvens, mere teletaxa.



midttrafik

Rollefordeling mellem Midttrafik og bestillerne

Nuværende lov:

- Hver bestiller afgør sit serviceniveau – Midttrafik som mediator for kunderne.
- Midttrafik bør være offensiv og foreslå bedst mulig kollektiv trafik for pengene.
- Kommuner og region bør bestille trafik på overordnet niveau, ikke varetage Midttrafiks opgaver med planlægning, opfølgning på økonomi og drift.
- Undgå dobbelt-administration og vanetænkning fra gamle myndigheder.

De første fire år: bevæger sig i den rigtige retning, men stadig mulighed for forbedring og effektivisering i arbejdsdelingen.

Ny lov i foråret 2011.



Status for Rejsekortprojektet

- Rejsekort er forsinket 2 -3 år. Overvejende leverandørens ansvar
- Projektet er lige nu præget af behovet for en ny aftale om det videre forløb
- Forsinkelserne gør projektet dyrere, - men ikke i forhold til kontrakten med leverandøren
- Rejsekort testes fortsat i Vestsjælland og dele af Sydsjælland
- Hittidige planer om udrulning og opstart af Pilottest i andre områder er udsat
- Installation af udstyr gennemføres efter planen



Beslutningsproces om rejsekort i Midttrafik!

- Der er et pres fra staten og fra de øvrige trafikvirksomheder om Midttrafiks fulde tilslutning
- Rejsekort er eneste realistiske mulighed for nyt billetteringssystem i Midttrafik – forudsat projektet gennemføres
- Bestyrelsen ser positivt på rejsekort, men vil først tage endelig stilling, når det virker og efter høring hos alle bestillerne
- Yderligere forudsætninger
 - at der foreligger en aftale der sikrer et landsdækkende rejsekort
 - at rejsekort er indført i Vest- og Sydsjælland
 - at der foreligger en realistisk business case for rejsekort



midttrafik

Økonomi ved indførelse af rejsekort

- Investeringsomkostninger på 200 mio. kr.
- Årlige merudgifter på 15 mio. kr.
- 4 mio. kr. årligt i 2-3 år til projektorganisering i Midttrafik (Midttrafiks business case, Januar 2009)
- - finansieres af bestillerne



Rapport om rejsekortprojektet – November 2010

- Rapport (fra Gartner Group) bestilt af Transportministeriet på baggrund af behov for kapitalindsud. Spørgsmål: Holder rejsekortprojektet?
- Hovedkonklusion: JA, men det forudsætter
 - ny aftale med leverandøren
 - at revisionsmæssige forhold er i orden
 - mere professionel programstyring
 - en accept under opstart af flere manuelle arbejdsrutiner
 - den fulde løsning må vente til 2013-14
- Rapportens budskab: Blåstempling af rejsekortsystemet