

BESTYRELSESFORMANDENS BERETNING

NØGLETAL

Nøgletal - buskørsel

- 695 mio. kr. i indtægter, 1,4 mia. i udgifter – netto 717 mio. kr. i tilskud (i 2011 723 mio. i tilskud).
- Ca. 20 mio. kr. mere i indtægter i buskørsel – især fra salg af HyperCard.
- 76 mio. kunder i busserne, næsten 4 mio. flere end i 2011.
- Ca. 100.000 færre køreplantimer.

BESTYRELSESFORMANDENS BERETNING

NØGLETAL (FORTSAT)

Nøgletal – øvrige:

- 880.000 ture i flextrafik, heraf 171.000 handicapkørsel.
- 1,2 mio. kunder på Midtjyske Jernbaners 2 baner.
- Trafikselskabet overholdte sit budget for sjette år i træk.
- Revisionen har givet blank revisionspåtegning på regnskabet.

BESTYRELSESFORMANDENS BERETNING

AKTIVITETER

Bussen

Midttrafiks reklamefilm "Bussen" var en stor succes og skabte megen opmærksomhed.

Det kræver nu stor indsats for at leve op til det.
Midttrafik skal følge med tiden – Facebook.

Ny strategiplan med fokus på at fastholde kunderne - tre fokusområder:

- Tilfredse kunder
- Dygtige leverandører
- Tilfredse bestillere.



BESTYRELSESFORMANDENS BERETNING

AKTIVITETER (FORTSAT)

- Større køreplanændringer i Viborg, Horsens og Silkeborg. Aarhus fik omlagt pga. stort vejarbejde i flere år.
- Gennem projektet Mixtur er der blevet bedre sammenhæng mellem busserne og Arriva Tog. Startet samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen og bedre samarbejde med DSB.
- Midttrafiks chaufføruddannelse Fly High er populært – 80 % af chaufførerne har været på.
- Bussen kan hjælpe på miljøet – miljøvenlig bus i Viborg, bonus til vognmænd i Herning, Randers, Skive, Skanderborg og Aarhus. Udbud af gasbusser i Holstebro.
- Salgsnettet blev effektiviseret – lukket egne salgssteder i Skjern, Holstebro, Herning, Skive i 2012, Ringkøbing i 2011, Viborg i 2013 – opsparing til rejsekortet.

BESTYRELSESFORMANDENS BERETNING

EVALUERING AF LOV OM TRAFIKSELSKABER

Transportministeriet har offentliggjort rapport med evaluering af Lov om Trafikselskaber.

Midttrafik afgiver hørings svar. Ændringer forventes gennemført i form af lovgivning og bekendtgørelser, der kommer i særskilt høring.

Generelt er der ikke fundet anledning til at foreslå større ændringer i trafikselskaberne vest for Storebælt.

BESTYRELSESFORMANDENS BERETNING

EVALUERING AF LOV OM TRAFIKSELSKABER (FORTSAT)

Forslag til ændringer med betydning for Midttrafik:

- Togoperatørerne skal inddrage trafikskaberne bedre.
- Et strategisk grundlag skal fastlægge de overordnede principper for rutenettet, ansvarsfordeling samt sammenhæng til den statslige trafikplan.
- Flerårigt budget for at fremme længere planlægningshorisont.
- Fælles kontoplan for trafikskaberne for bedre økonomistyring.
- Trafikskaberne overtager drift og opsætning af stoppesteder.
- Kommuner får mulighed for at åbne gratis kommunalt drevne skolebusser.
- Ø-kommuner får mulighed for at melde sig ud af trafikskabet, da der ikke skal koordineres.
- Lempeligere krav og nemmere administration af tilladelser til rute- og servicekørsel.

HVAD SKAL DER SKE I 2013 OG FREM?

1. Succesfuld indførelse af rejsekortet

- med så få klager som muligt
- overholde budget
- ikke ødelægge andre initiativer i Midttrafik
- kræver stærk styring og dedikerede ressourcer/kompetencer
- store forandringer i organisationen – besparelser og omlægning af arbejdsgange

2. Øge kundetilfredsheden

- fortsætte chaufførefteruddannelse - Fly High II
- intensivere kvalitetskontrol – pæne – trygge busser
- bedre rejsekomfort - bus, stationer, stoppesteder
- bonus til selskaber, der øger tilfredsheden
- bedre trafikinformation

3. Udbygge tele- og flexkursordninger

- et godt alternativ til bussen i tyndtbefolkede områder
- simpel administration

4. Bedre omdømme

- øget brug af sociale medier
- inddrage kunder, borgere i løsninger
- kampagner

5. Mere miljø for pengene

- bonus for reduceret brændstofforbrug
- alternative drivmidler
- flere kunder
- busstørrelser tilpasses efterspørgslen

6. Flere kommunale kørselsopgaver over i trafikskaberne

- Finansministeriet vil lave:
 - besparelser på 430 mio. kr. i kommunerne (udbud, bedre planlægning og koordinering af kørslen, visitation m.v.)
 - forhåbentlig baseret på frivillighed



UDFORDRINGER FOR DEN KOLLEKTIVE TRAFIK

TEMADRØFTELSE OM DEN KOLLEKTIVE TRAFIK

Per Homann Jespersen,
Lektor, Roskilde Universitet
Midttrafik repræsentantskabsmøde, Silkeborg 17.5.2013





Opdrag

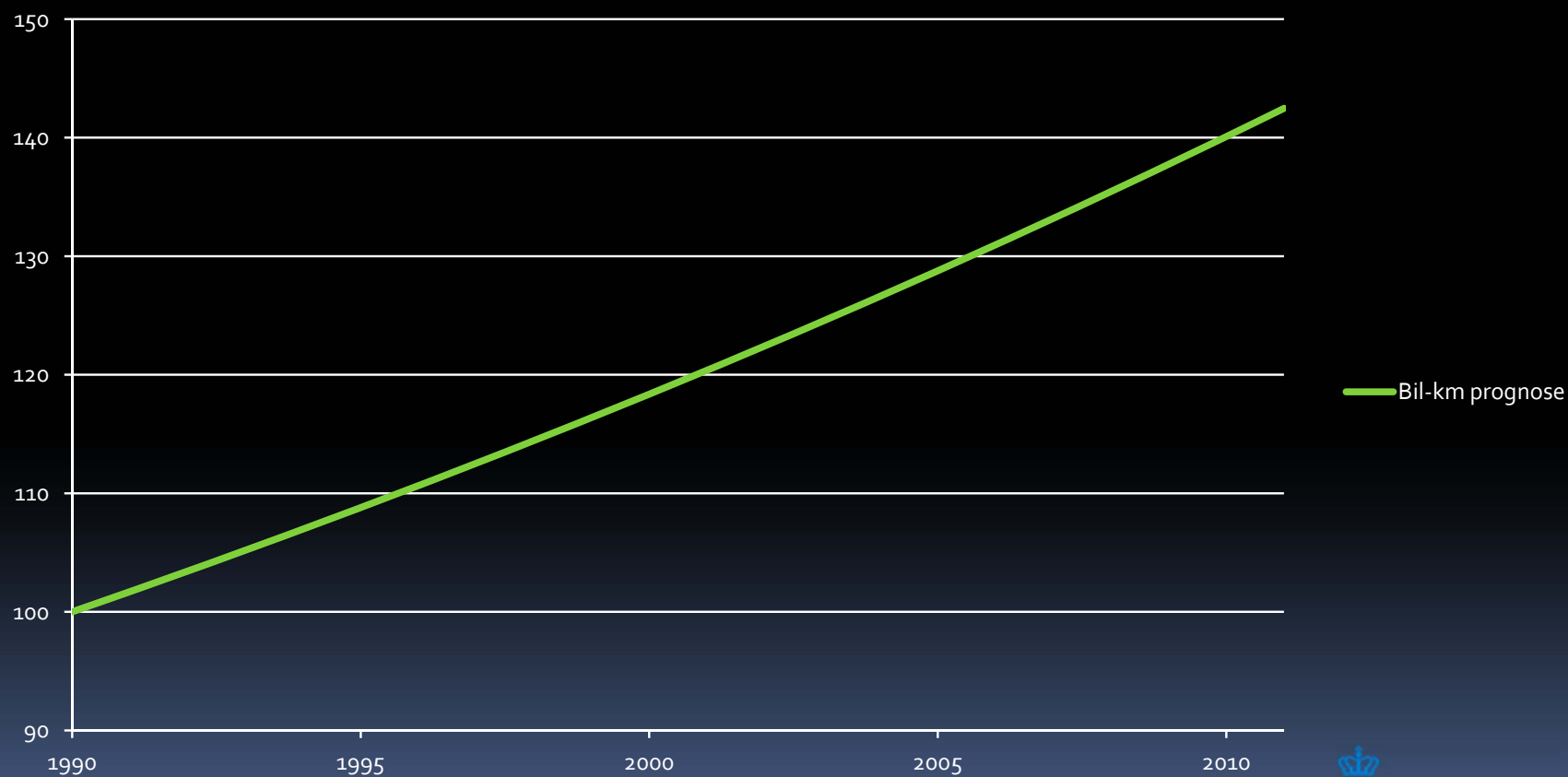
- Løsninger for trængsel i og omkring de større byer.
- Løsninger for den kollektive trafik i tyndt befolkede områder.
- Udfordringerne for den kollektive trafiks omdømme.

Hvorfor kollektiv trafik?

- 'Massetransport' af hensyn til
 - Trængsel
 - Miljø (luftforurening og støj)
 - Klima
 - Privatøkonomi
- 'Social transport' af hensyn til
 - Et minimum af mobilitet for alle
 - Privatøkonomi

Personbiltransportens vækst vækstforudsætning

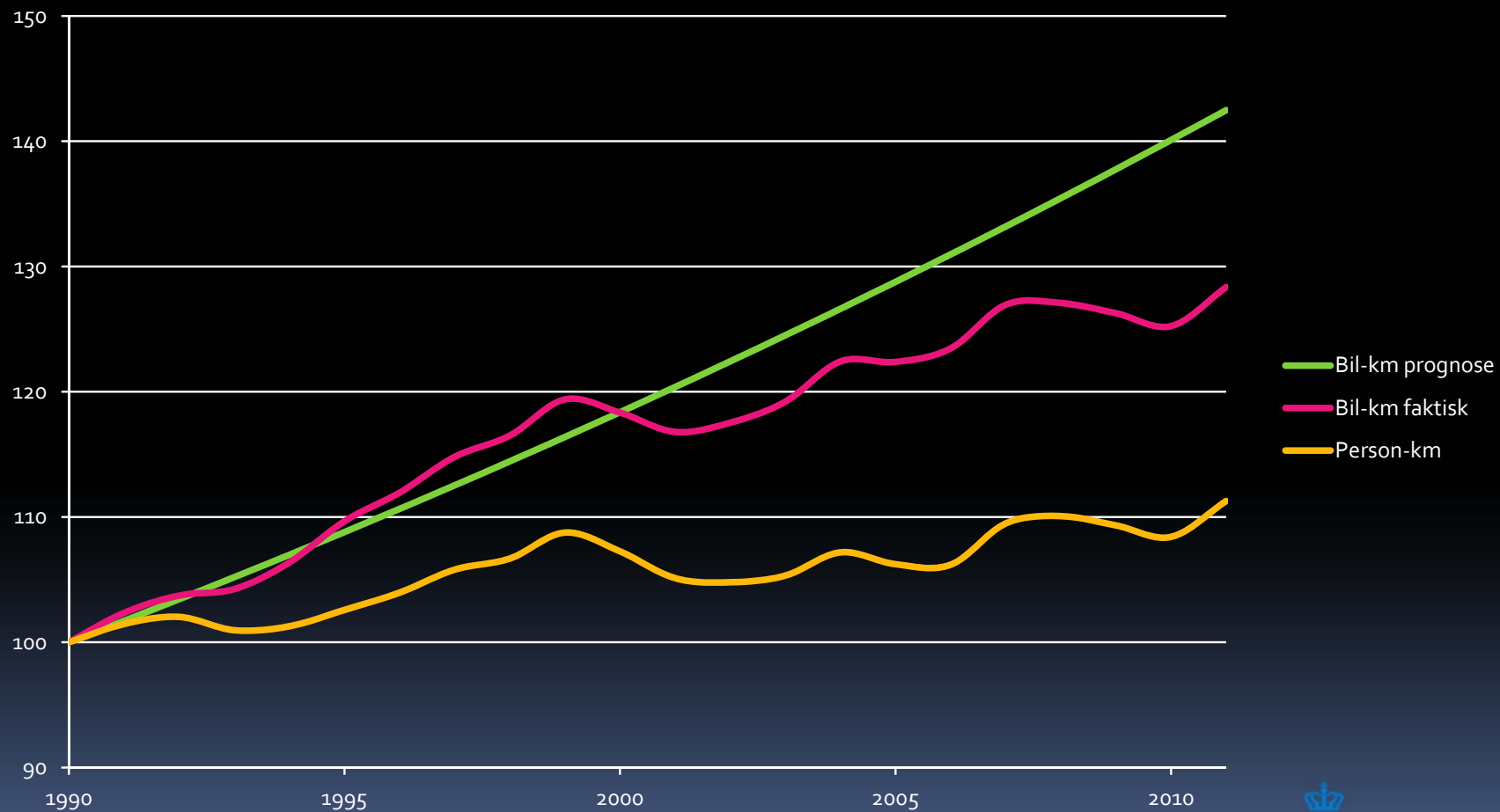
Bil-km prognose



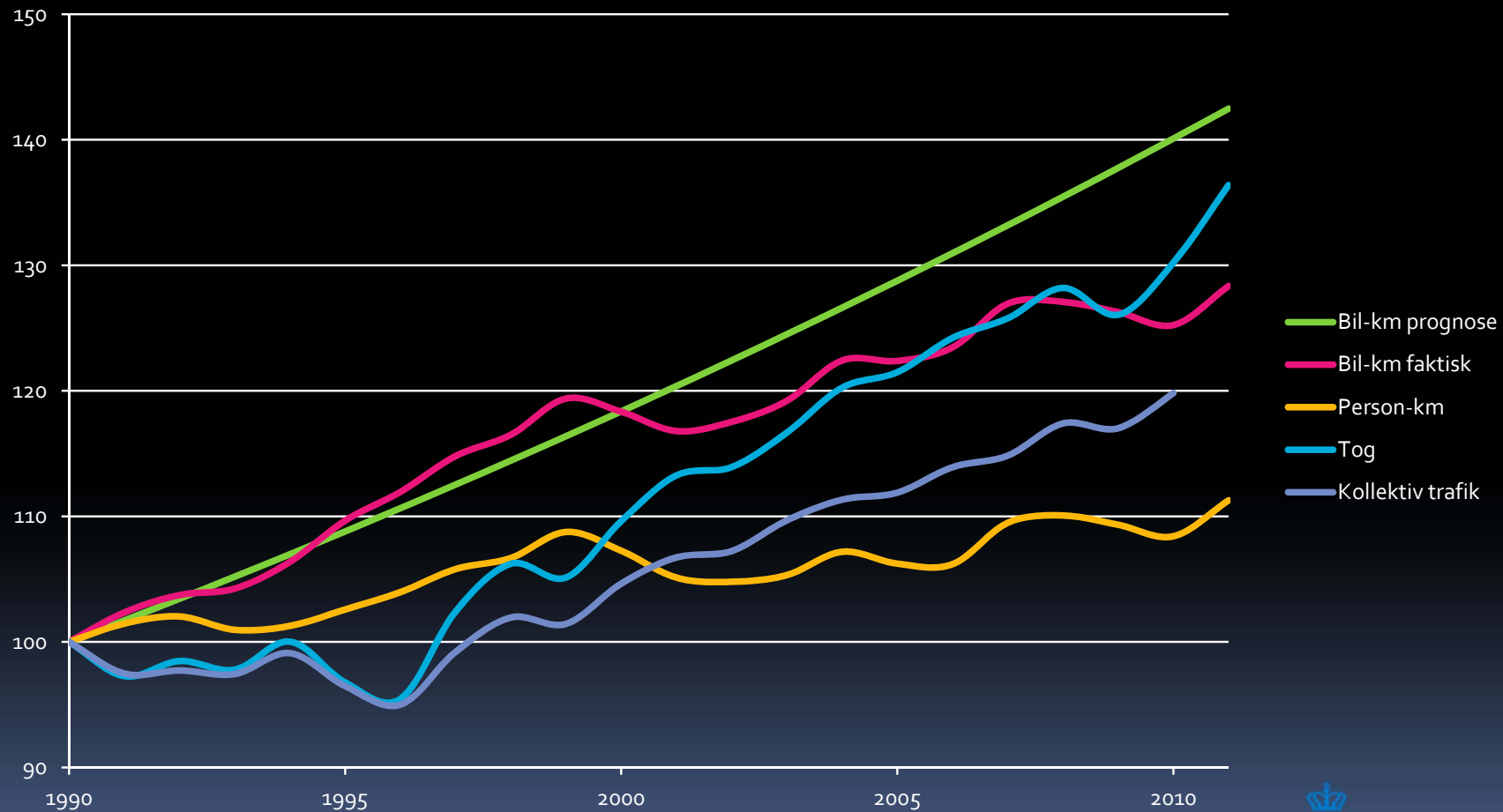
Personbiltransportens vækst faktisk udvikling



Personbiltransportens vækst faktisk mobilitet



Personbiltransportens vækst -bilen har fået baghjul!



Højkonjunktoren 2001-2007

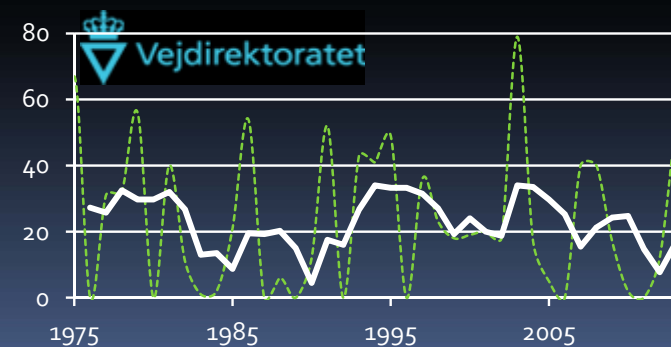
- Vækst i bil-km: 1,4% p.a.
- Vækst i p-km i bil: 0,7% p.a.
- Vækst i p-km i tog: 1,8% p.a.
- Vækst i p-km i kollektiv trafik: 1,2% p.a.



Årsager?

- Den sorteste periode i jernbanens historie?
 - Banegenopretning og BaneDanmarks solkurver?
 - IC4?
- Udbygningen af vejsystemet?
 - 20% mere motorvej 2000-2007 + udvidelsen af eksisterende motorveje?
 - 130 km/t på motorvejene?
- Andre bud???

Ny motorvej (km)



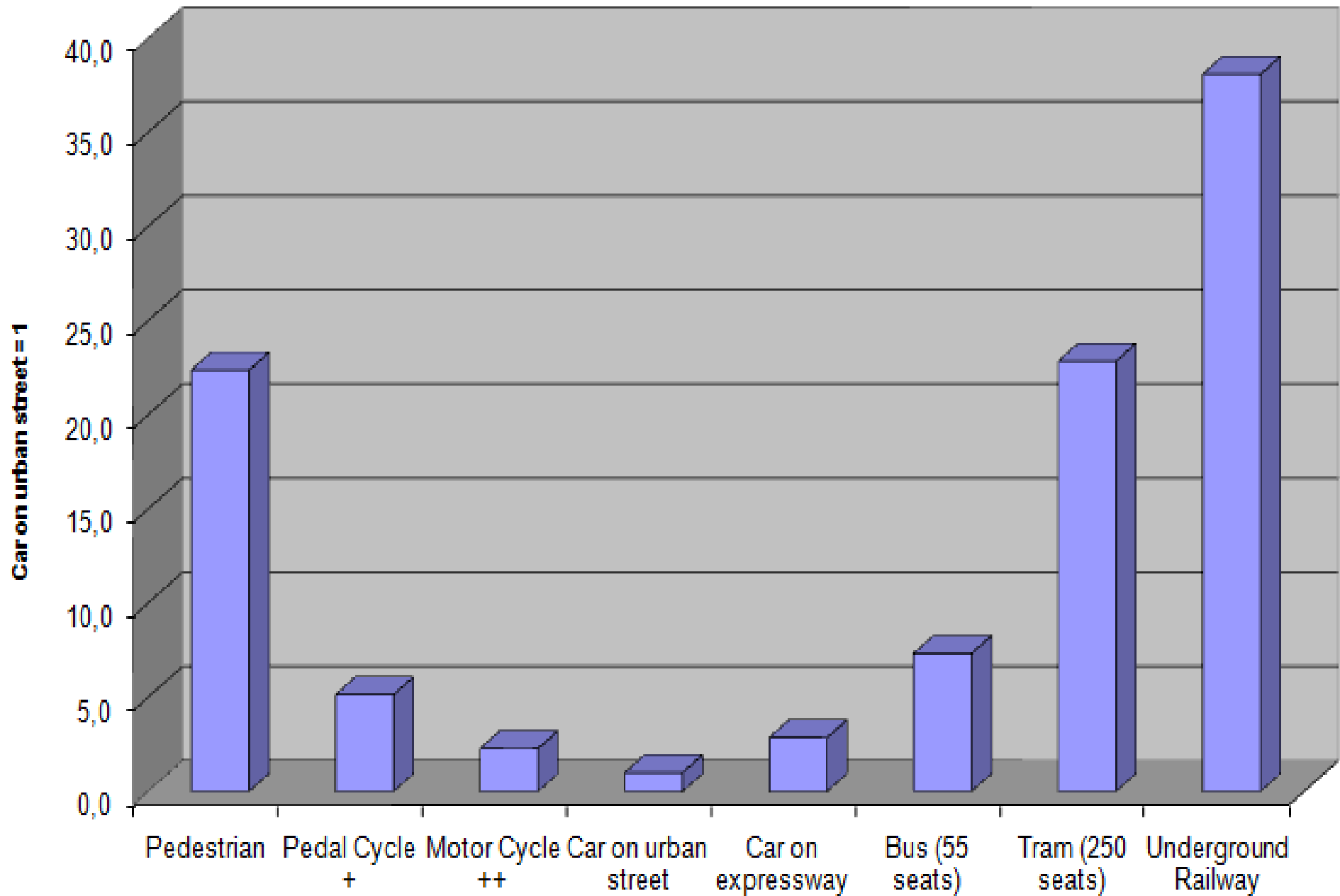
Mobilitet i storbyer

- Plads i storbyer – efterspurgt og dyr
- Transportareal under pres
 - Trafikforanstaltninger i beboelsesområder
 - Gågader
 - Transportareal konverteres til rekreativt areal
- Storbyer har brug for høj mobilitet af varer og personer
- Stort mobilitetsbehov + begrænset plads = arealeffektiv mobilitet

Mobilitet i storbyer – et spørgsmål om plads



Translation capacity (users per lane per hour)



Das Gehzeug / the Walkamobile



Kollektiv trafik og trængsel

- Kollektiv trafik er meget mere arealeffektiv end personbiler – så hvis plads er problemet...
- Hvis man opfatter trængsel på vejene som det vigtigste problem er kollektiv trafik ikke en effektiv problemløser
- For hver bilist vi fjerner fra en trængselsbelastet vej kommer der en ny bilist (eller måske kun 0,9) – *induceret trafik*
- Trængsel er kun én indikator for kvaliteten af trafiksystemet
 - Tilgængelighed til institutioner og arbejdspladser
 - Rejsetid og rejsetidspålidelighed
 - Kvalitet af rejsetid
- Modernisering af det samlede trafiksystem

David Banister: Sustainable mobility paradigm

Konventionel trafikplanlægning

- Fysiske dimensioner
- Mobilitet
- Fokus på trafik (i bil)
- Storskala
- Gaden er til trafik
- Motoriseret transport
- Trafikprognoser
- Trafikmodeller
- Økonomisk modellering
- Trafik som afledt af efterspørgsel
- -
- Baseret på efterspørgsel
- Øge hastigheden
- Minimering af rejsetider
- Adskillelse af mennesker og trafik

Bæredygtig trafikplanlægning

- Sociale dimensioner
- Tilgængelighed
- Fokus på mennesker (også i bil)
- Lokal skala
- Gaden er et rum
- Alle slags transport (hierarkisk)
- Visioner om byer
- Scenarieudvikling og modellering
- Multikriterieanalyse
- Trafik som aktivitet med værdi i sig selv og som afledt af efterspørgsel
- Baseret på management
- Reduktion af bevægelse
- Rimelige og pålidelige rejsetider
- Integration af mennesker og trafik

David Banister: Sustainable mobility paradigm

Konventionel trafikplanlægning

- Fysiske dimensioner
- Mobilitet
- **Fokus på trafik (i bil)**
- Storskala
- Gaden er til trafik
- Motoriseret transport
- Trafikprognoser
- Trafikmodeller
- Økonomisk modellering
- Trafik som afledt af efterspørgsel
- -
- Baseret på efterspørgsel
- Øge hastigheden
- Minimering af rejsetider
- Adskillelse af mennesker og trafik

Bæredygtig trafikplanlægning

- Sociale dimensioner
- Tilgængelighed
- **Fokus på mennesker (også i bil)**
- Lokal skala
- Gaden er et rum
- Alle slags transport (hierarkisk)
- Visioner om byer
- Scenarieudvikling og modellering
- Multikriterieanalyse
- Trafik som aktivitet med værdi i sig selv og som afledt af efterspørgsel
- Baseret på management
- Reduktion af bevægelse
- Rimelige og pålidelige rejsetider
- Integration af mennesker og trafik

David Banister: Sustainable mobility paradigm

Konventionel trafikplanlægning

- Fysiske dimensioner
- Mobilitet
- Fokus på trafik (i bil)
- Storskala
- Gaden er til trafik
- **Motoriseret transport**
- Trafikprognoser
- Trafikmodeller
- Økonomisk modellering
- Trafik som afledt af efterspørgsel
- -
- Baseret på efterspørgsel
- Øge hastigheden
- Minimering af rejsetider
- Adskillelse af mennesker og trafik

Bæredygtig trafikplanlægning

- Sociale dimensioner
- Tilgængelighed
- Fokus på mennesker (også i bil)
- Lokal skala
- Gaden er et rum
- **Alle slags transport (hierarkisk)**
- Visioner om byer
- Scenarieudvikling og modellering
- Multikriterieanalyse
- Trafik som aktivitet med værdi i sig selv og som afledt af efterspørgsel
- Baseret på management
- Reduktion af bevægelse
- Rimelige og pålidelige rejsetider
- Integration af mennesker og trafik

David Banister: Sustainable mobility paradigm

Konventionel trafikplanlægning

- Fysiske dimensioner
- Mobilitet
- Fokus på trafik (i bil)
- Storskala
- Gaden er til trafik
- Motoriseret transport
- **Trafikprognoser**
- Trafikmodeller
- Økonomisk modellering
- Trafik som afledt af efterspørgsel
- -
- Baseret på efterspørgsel
- Øge hastigheden
- Minimering af rejsetider
- Adskillelse af mennesker og trafik

Bæredygtig trafikplanlægning

- Sociale dimensioner
- Tilgængelighed
- Fokus på mennesker (også i bil)
- Lokal skala
- Gaden er et rum
- Alle slags transport (hierarkisk)
- **Visioner om byer**
- Scenarieudvikling og modellering
- Multikriterieanalyse
- Trafik som aktivitet med værdi i sig selv og som afledt af efterspørgsel
- Baseret på management
- Reduktion af bevægelse
- Rimelige og pålidelige rejsetider
- Integration af mennesker og trafik

David Banister: Sustainable mobility paradigm

Konventionel trafikplanlægning

- Fysiske dimensioner
- Mobilitet
- Fokus på trafik (i bil)
- Storskala
- Gaden er til trafik
- Motoriseret transport
- Trafikprognoser
- Trafikmodeller
- Økonomisk modellering
- **Trafik som afledt af efterspørgsel**
-
- Baseret på efterspørgsel
- Øge hastigheden
- Minimering af rejsetider
- Adskillelse af mennesker og trafik

Bæredygtig trafikplanlægning

- Sociale dimensioner
- Tilgængelighed
- Fokus på mennesker (også i bil)
- Lokal skala
- Gaden er et rum
- Alle slags transport (hierarkisk)
- Visioner om byer
- Scenarieudvikling og modellering
- Multikriterieanalyse
- **Trafik som aktivitet med værdi i sig selv og som afledt af efterspørgsel**
- Baseret på management
- Reduktion af bevægelse
- Rimelige og pålidelige rejsetider
- Integration af mennesker og trafik

David Banister: Sustainable mobility paradigm

Konventionel trafikplanlægning

- Fysiske dimensioner
- Mobilitet
- Fokus på trafik (i bil)
- Storskala
- Gaden er til trafik
- Motoriseret transport
- Trafikprognoser
- Trafikmodeller
- Økonomisk modellering
- Trafik som afledt af efterspørgsel
- -
- Baseret på efterspørgsel
- Øge hastigheden
- **Minimering af rejsetider**
- Adskillelse af mennesker og trafik

Bæredygtig trafikplanlægning

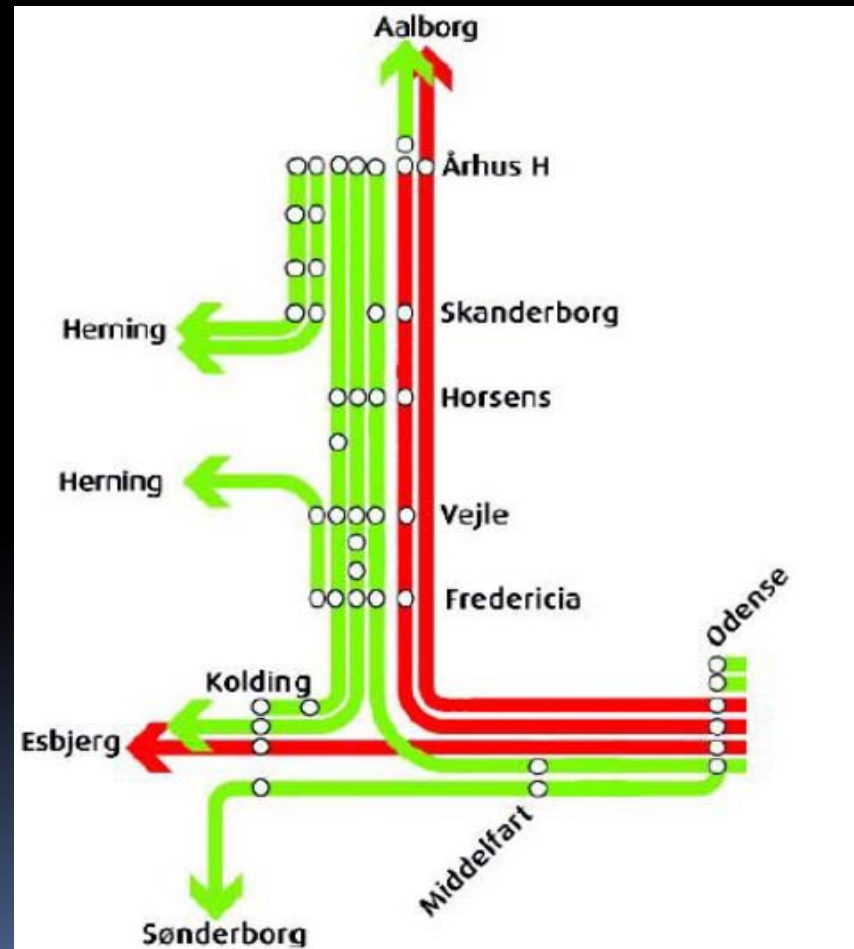
- Sociale dimensioner
- Tilgængelighed
- Fokus på mennesker (også i bil)
- Lokal skala
- Gaden er et rum
- Alle slags transport (hierarkisk)
- Visioner om byer
- Scenarieudvikling og modellering
- Multikriterieanalyse
- Trafik som aktivitet med værdi i sig selv og som afledt af efterspørgsel
- Baseret på management
- Reduktion af bevægelse
- **Rimelige og pålidelige rejsetider**
- Integration af mennesker og trafik

Ramme for en grøn mobilitetsstrategi i Hovedstadsområdet

- Biltrafikken ramt af mætning
 - det øgede mobilitetsbehov løses ikke af mere biltrafik
 - bortset fra småjusteringer er der ikke behov for ny vejinfrastruktur
- I den udstrækning det giver mening skal der prioriteret satses på
 1. eliminering af ikke nødvendig transport, f.eks. gennem fysisk planlægning
 2. gang/cykel frem for motoriseret transport
 3. kollektiv transport frem for personbiler
 4. effektiv udnyttelse af personbiler
- Rygraden i hovedstadsområdets trafiksystem er banetrafikken med cykel, bus og bil som tilbringer

Togfonden DK

- Et kæmpeløft til den interregionale togtrafik – the missing link
- En mulighed for at få etableret et S-togslignende system i 'hundredekilometerbyen'
- Udsættelse af Kattegatforbindelse



Kollektiv trafik i tyndt befolkede områder

- Formålet: at give et minimum af mobilitet for alle
- Der er flere om budet
 - Trafikselskaber
 - Rutelagt bustrafik
 - Flex- og teletrafik med mindre biler
 - Taxi
 - Social kørsel
 - Alm. taxi-trafik
- Trafikselskaber, taxi og de store bestillere (kommuner) optimerer ud fra hver deres rationale
- Resultat – dyr og ofte ikke tilstrækkelig kundevenlig transport
- Der skal arbejdes med arbejdsdeling mellem trafikselskaber og taxi og forretningsmodeller der virker

Den kollektive trafiks renommé i H0

1. Internationalt: Den kollektive trafik i Hovedstadsområdet er bedre end sit rygte
2. Brugerundersøgelser: Den kollektive trafik i Hovedstadsområdet fungerer ikke tilfredsstillende
 - 1+2: Brugere i Hovedstadsområdet er mere kræsne
 - Mange har cykel som alternativ
 - Så slem er trængslen på vejene heller ikke
 - Vi forventer et højt serviceniveau – og der er også en vis betalingsvillighed (over skatten, knap så meget over billetprisen)

Hvad fungerer godt i den kollektive trafik i H0?

- I selskaberne (MOVIA, DSB-familien, Metro)
 - Højt innovationsniveau de senere år
 - Incitamentkontrakter
 - 24/7
 - Cykelmedtagning
 - Selskab til kunde – service/information
- På systemniveau
 - Fælles takst- og billetsystem
 - Rejsekort?
 - 'Orange billetter' o.l.
 - Rejseplan

Hvad fungerer mindre godt i den kollektive trafik i HØ?

(Kristoffer

Kejser)

- Strategi
 - Begrænset koordinering
- Operationelt niveau
 - Begrænset koordinering af køreplaner og drift
- Passagerinformation
 - Mange kanaler, forskellig information, uoverskuelig
- Takster og rejsegaranti
 - Fælles grundtakst og billet
 - Forskellige kampagnetilbud
 - (5) Forskellige cykelordninger
 - (3) Forskellige rejsegarantier
- Markedsføring
 - Forskellige brands, loyalitetsprogrammer og services

Mål

- At skabe forudsætninger for en strategisk planlægning af den kollektive trafik for at kunne nå målsætninger om vækst og aflastning af vejtrafikken
- At sikre at den kollektive rejsende og dør-til dør-rejsen kommer i fokus for udviklingen af trafiksystemet uafhængig af valg af kollektiv transportform
- At give det kollektive trafiksystem ét ansigt og ét brand i forhold til kunderne

Udfordring

- Kan vi etablere en organisation der bedre kan sikre disse mål uden at det går ud over
 - Selskabernes innovative kapacitet
 - Selskabernes kundefokus

HOT! - forretningsområde

- Al offentlig trafik med start og mål øst for Storebælt inklusive dansk trafik over Øresund er omfattet af HOT! Trafikken til og fra samt på Bornholm er undtaget
- HOT! er formel trafikkøber over for busentreprenører, lokalbanerne på Sjælland, Metroselskabet, DSB, DSB S-tog, DSB Øresund og andre baneoperatører (med tiden også letbane)
- Overordnet planlægning af trafikken foregår i HOT! i samarbejde med trafikselskaberne/operatørerne samt kommuner og regioner
- I forhold til DSB foregår koordineringen af den nationale og regionale togtrafik i samarbejde med Transportministeriet/Trafikstyrelsen
- Der etableres en vidensenhed der samler international og dansk viden om kollektiv transport, opsamler erfaringer fra HOT!s egne aktiviteter og selv igangsætter forsknings- og udviklingsopgaver
- Udbygning af skinneinfrastruktur ligger ikke i HOT! Derimod inddrages HOT! i såvel den overordnede planlægning som den konkrete udformning af nye infrastrukturprojekter
- Åbne udbud af skinnetrafik foretages af Transportministeriet i samarbejde med HOT!

Evaluering af lov om trafikskaber

Marts 2013

Tak for opmærksomheden