

3. kvartal 2017

LEDELSESRAPPORT

MIDTTRAFIKS LEDELSESRAPPORT

Ledelsesrapporten udgives hvert kvartal med data for minimum de foregående tre måneder.

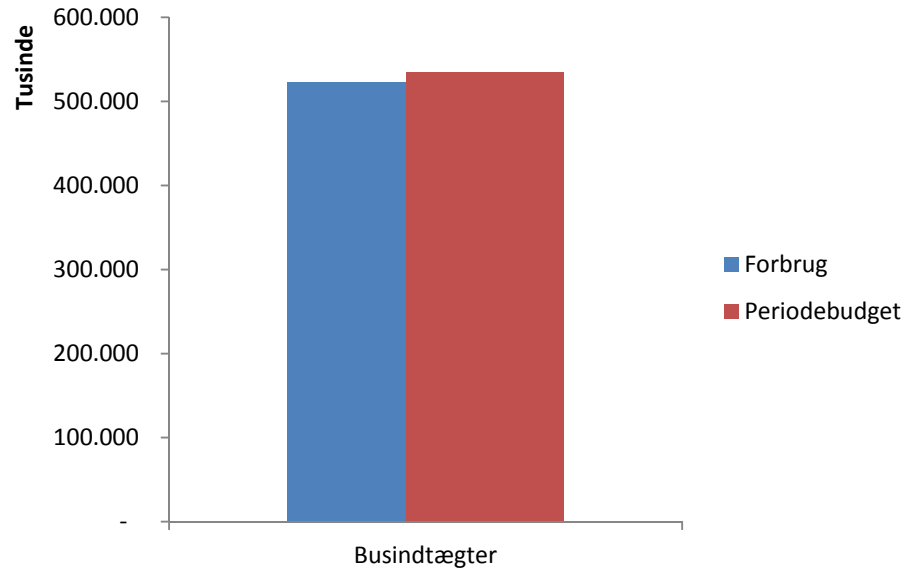


INDHOLD

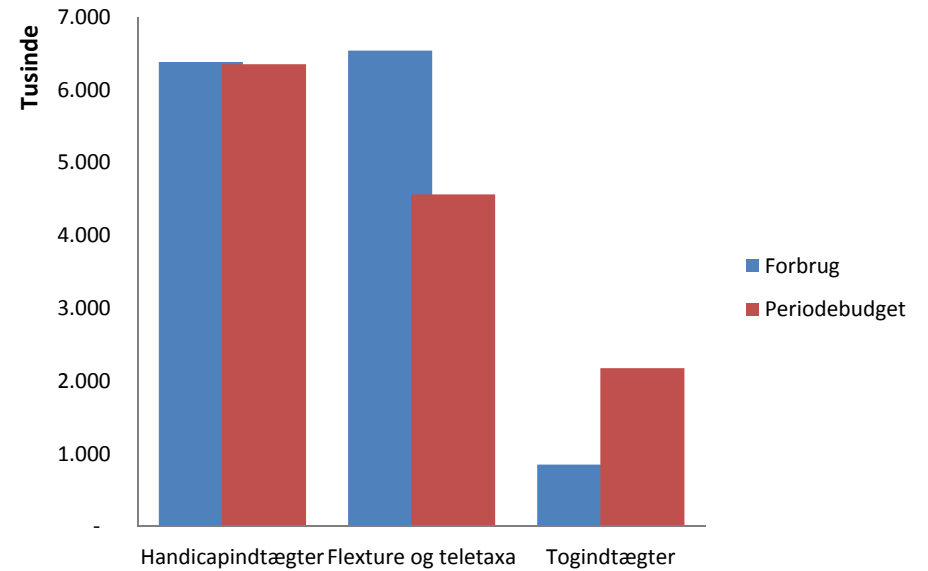
Driftsindtægter	3
Driftsudgifter	5
Passagerindtægter	7
Kortsalgindtægter	8
Udgifter til rejsekort	9
Telefonopkald	10
Antal kundehenvendelser	11
Rejsegaranti antal ansøgninger	12
Udgåede ture	13
Rettidighed - Aarhus Bybusser	15
Rettidighed - Aarhus Bybusser - Udvikling	24
Rettidighed - Flextrafik	26
Brændstofforbrug og Euronorm	27
Billetkontrol	28
Værdi af udskrevne kontrolafgifter (Bybusser i Aarhus)	29
Sygefravær	30

DRIFTSINDTÆGTER

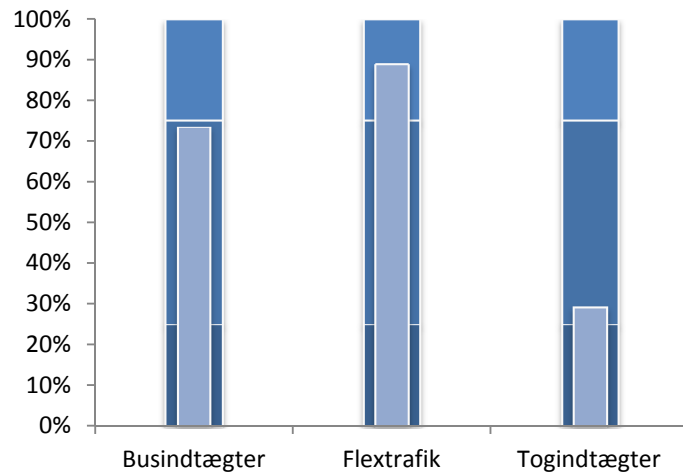
Busindtægter



Øvrige indtægter



Indtægter i % af budget 2017



Busindtægter (73 %):

Samlet forventes efter 3. kvartal merindtægter i størrelsesorden 12,2 mio. kr. i regnskab 2017. Merindtægten skyldes to primære årsager:

1. Indførelse af Trafikplan Aarhus er udsat som følge af letbane-udsættelsen. Det medfører, at de forventede mindreindtægter, som følge af reduktion af busdriften i Aarhus, ikke er kommet.
2. Der kommer merindtægter som følge af øget kompensation fra staten for off-peak kompensation. Dette skyldes en fejl i Trafikstyrelsens oprindelige beregningsgrundlag, samt øget brug af rejsekort - og hermed af off-peak rejser - i Midttrafik.

Flextrafik indtægter (89 %):

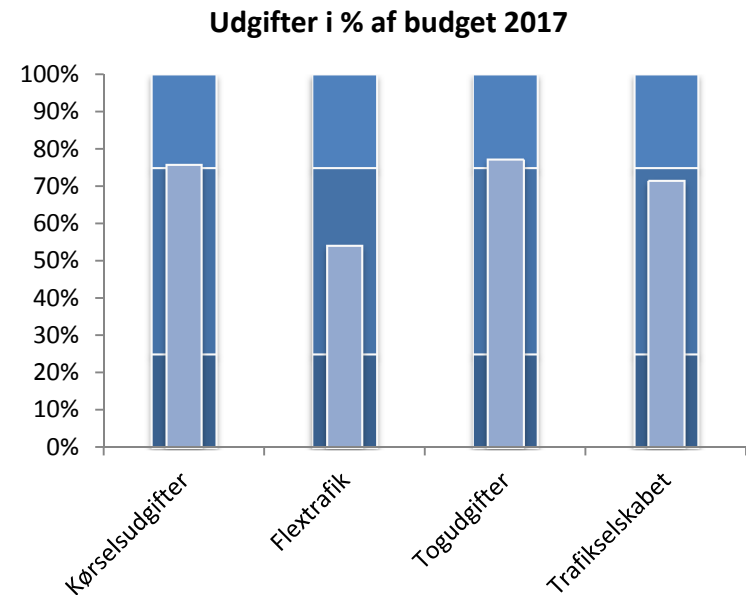
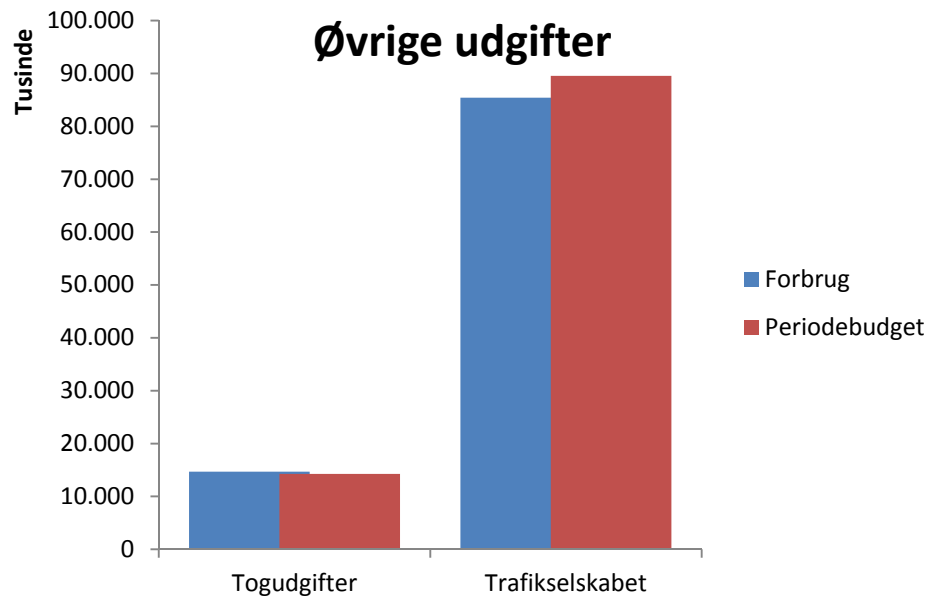
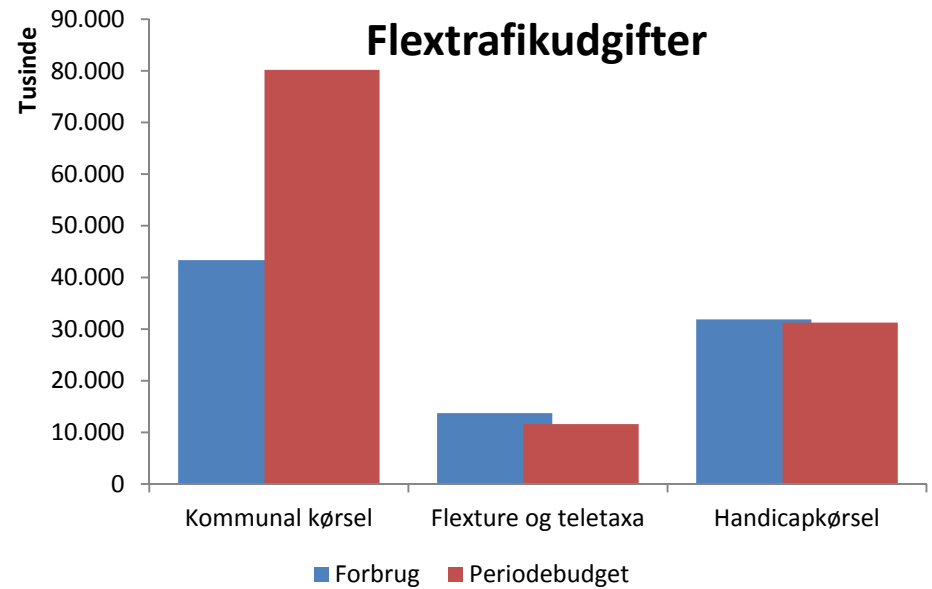
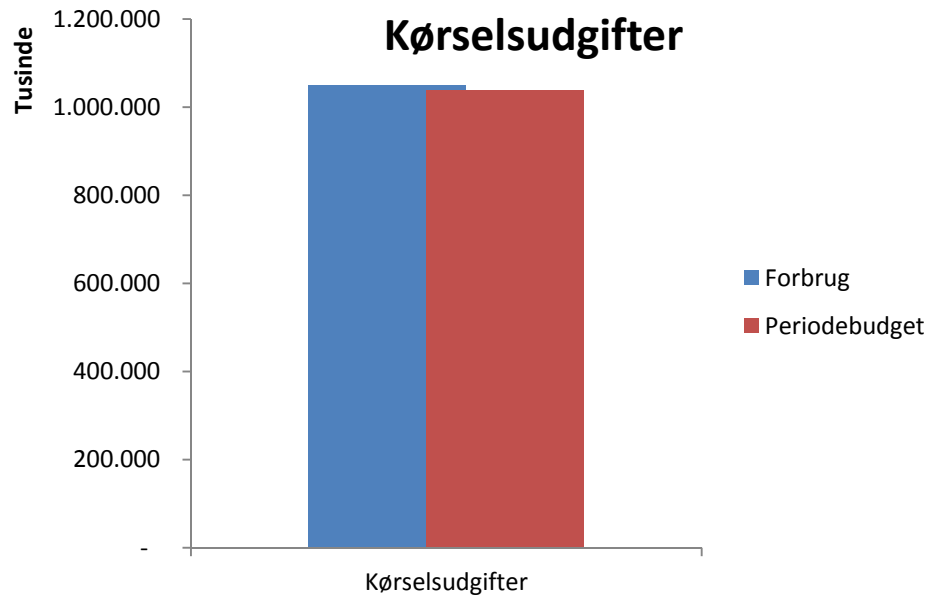
Handicapindtægter: Der er en øget indtægt som følge af flere kørture end budgetteret. Der forventes en merindtægt i december i forhold til gennemsnittet for resten af året på grund af julekørsel.

Flextur og Teletaxa indtægter: Der er en øget indtægt som følge af flere kørture end budgetteret.

Togindtægter (29 %):

Togindtægter ligger under det periodiseret budget pga. periodeforskydning af indtægterne på Lemvigbanen.

DRIFTSUDGIFTER



DRIFTSUDGIFTER

Kørselsudgifter (76 %):

Udgifterne til buskørsel overgår periodens budget, og der forventes et merforbrug i 2017 på ca. 20 mio. kr. Merforbruget skyldes to primære årsager:

1. Stigende omkostningsindeks som følge af stigende dieselpriser og lønindeks.
2. Udsættelse af reduktion på bybuskørsel i Aarhus som følge af udsættelse af driftsstart på Aarhus Letbane.

Flextrafik (54 %):

Handicap: Der er et merforbrug i forhold til det forventede, som følge af flere kørte ture. Dette skyldes en generel stigning i visiterede borgere i kommunerne. Der forventes at være en forøgelse i december-kørslen, i forhold til gennemsnittet for resten af året, på grund af julekørsel.

Flextur og Teletaxa: Der er et merforbrug, som følge af flere kørte Flexture end budgetteret.

Kommunal kørsel: Der er en stort mindreforbrug, som følge af afviklingen af Aarhus Special kørsel før tid.

Der var budgetteret med et års kørsel, men efter gensidig aftale med Aarhus Kommune stoppede kørslen efter seks måneder.

Togudgifter (77 %):

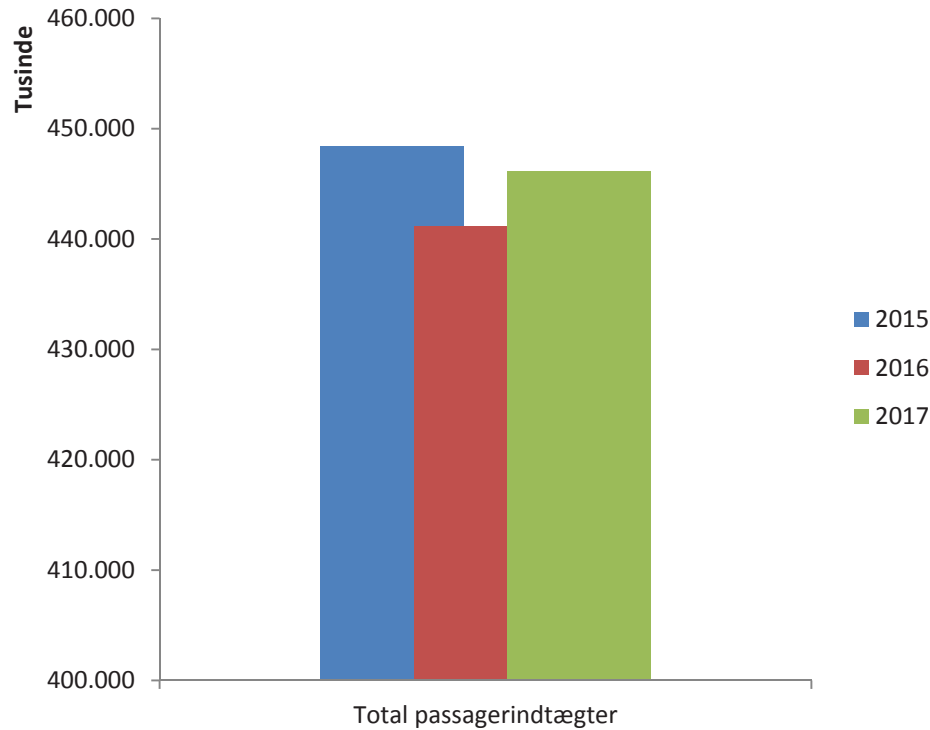
Togudgifter ligger over det periodiseret budget, hvilket skyldes, at driftsomkostninger til Lemvigbanen udbetales til Midtjyske Jernbaner med 2/12 for januar måned. Den resterende udgift fordeles jævnt på øvrige måneder.

Trafikselskabet (72 %):

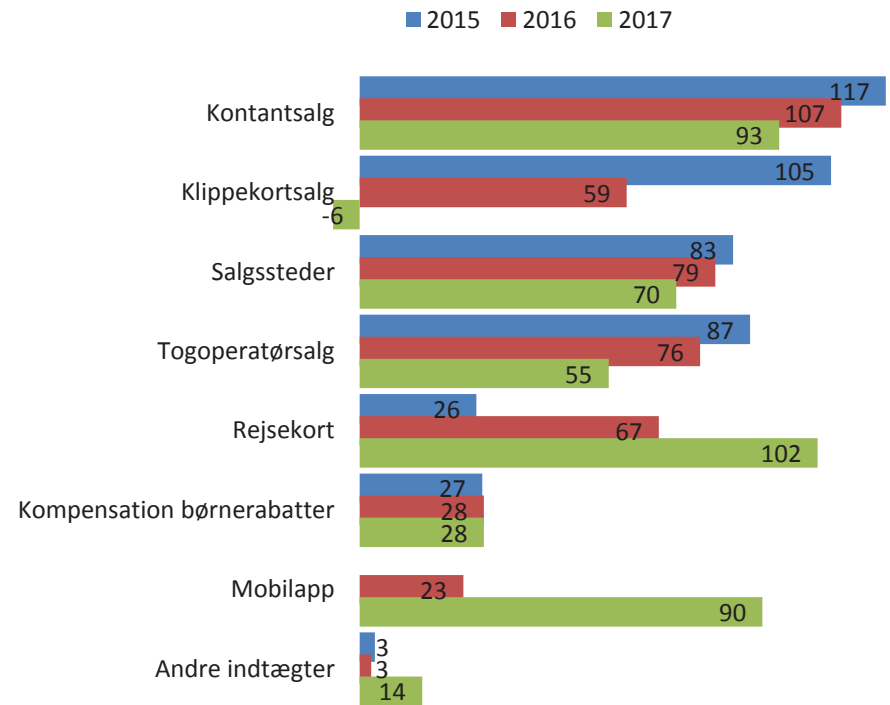
Med udgifter der ligger marginalt under det periodiseret budget forventes det, at trafikselskabet overholder budgettet i 2017.

PASSAGERINDTÆGTER

Passagerindtægter - Samlet januar - september



Passagerindtægter - Detaljeret (mio.) januar - september



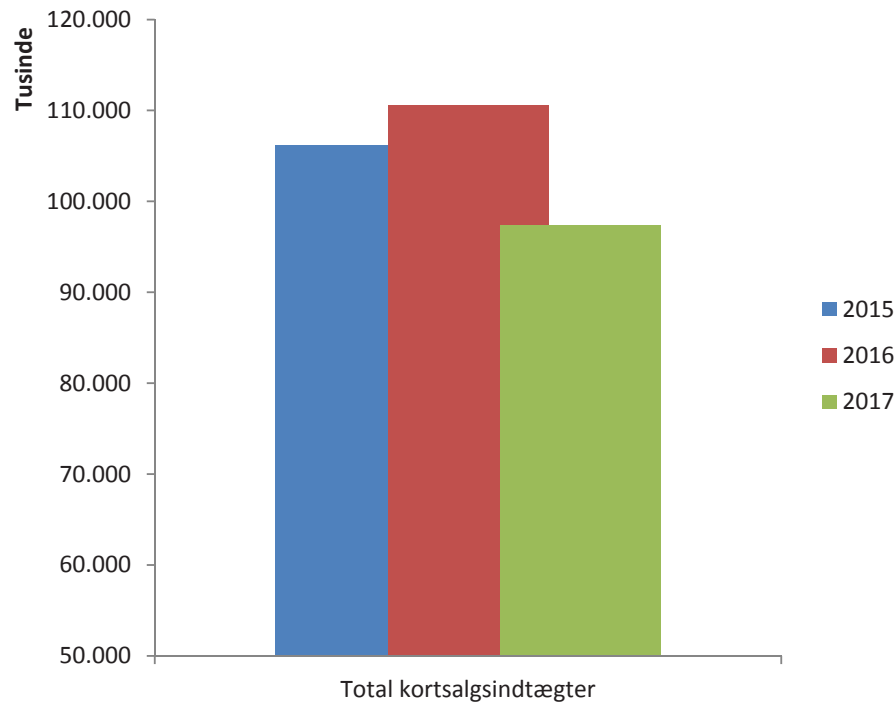
Passagerindtægter:

Passagerindtægterne er stort set på niveau med det budgetterede.

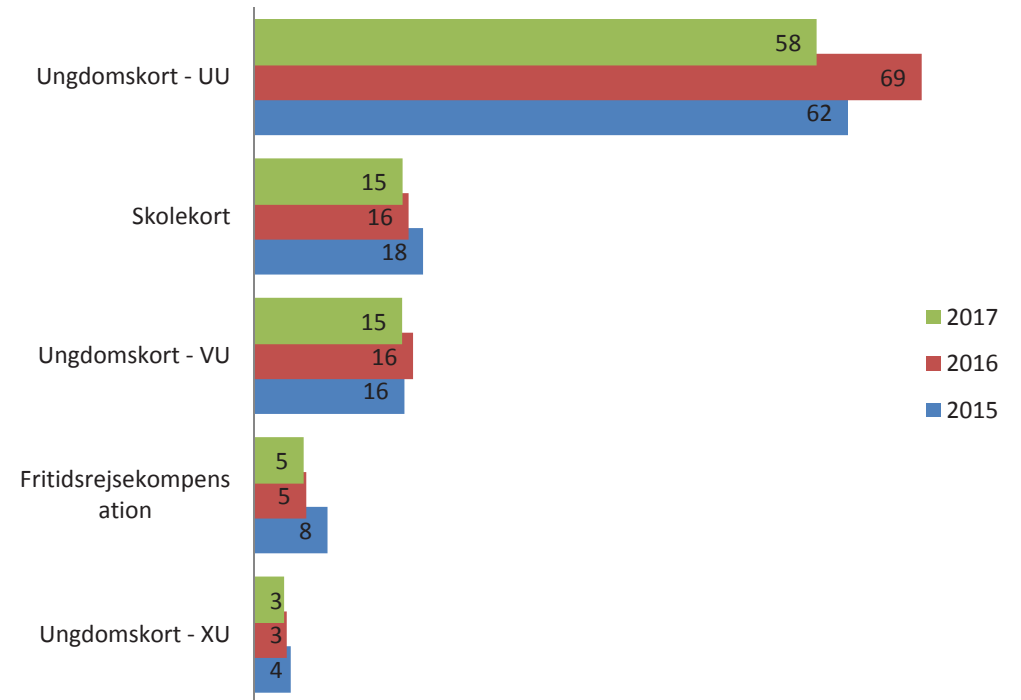
Der er dog væsentlige ændringer på de forskellige underområder. Det er blandt andet øget brug af Midttrafik app og rejsekort, samt udfasning af klippekort, og refusion af disse, der står for de største forskelle.

KORTSALGSINDTÆGTER

Kortsalgssindtægter - Samlet januar - september



Kortsalgssindtægter - Detaljeret (mio.) januar - september



Kortsalgssindtægter:

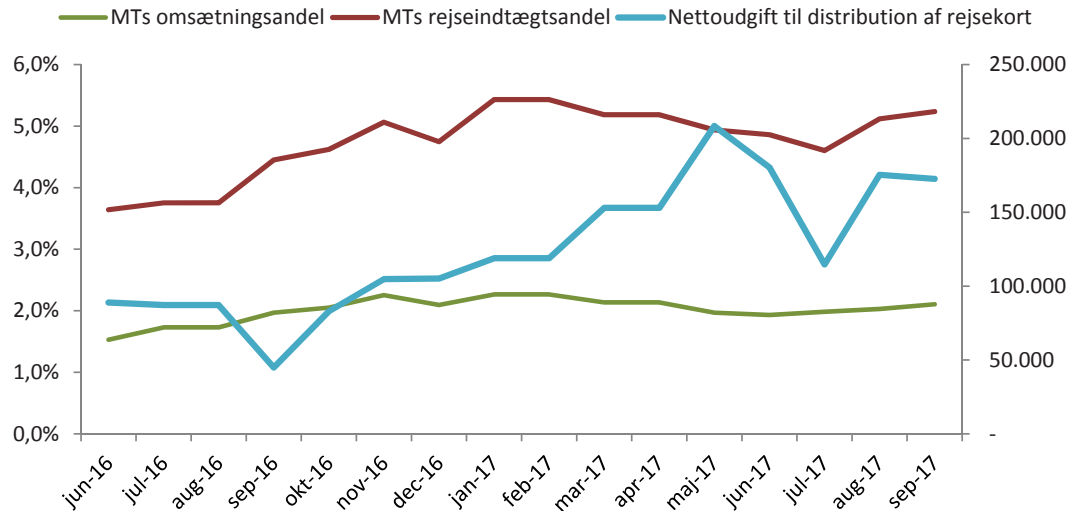
Kortsalgssindtægterne er stort set på niveau med det budgetterede.

En generel tendens er faldende indtægter på kortsalg og øgede indtægter på selvbetjente salgspaltformer som rejsekort og Midttrafik app.

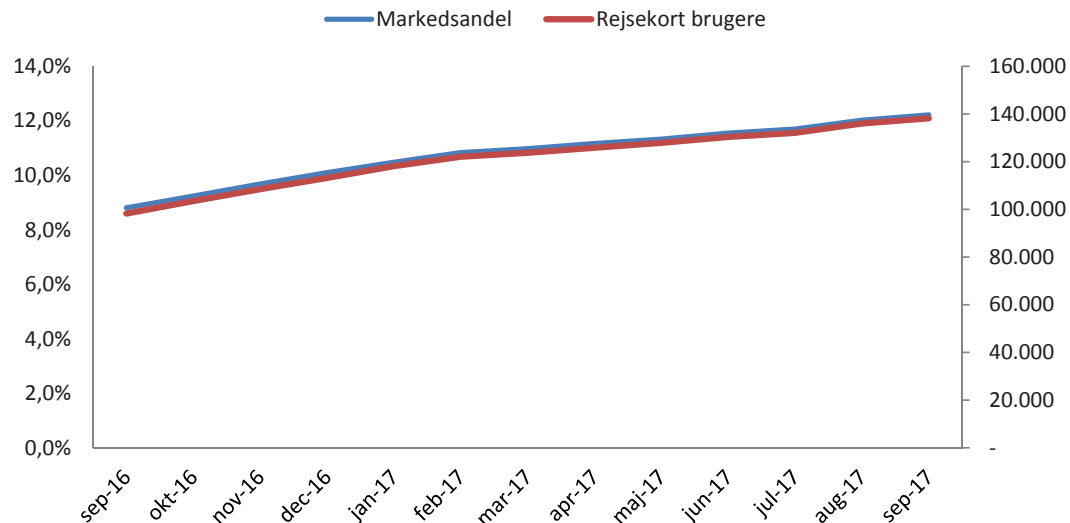
Indtægter på Ungdomskort – særligt UU – viser en faldende tendens, hvilket også er tilfældet hos de øvrige trafikkselskaber.

UDGIFTER TIL REJSEKORT

Udvikling i nettoudgifter til distribution af rejsekort



Udvikling i rejsekort brugere og markedsandel



Nettoudgifter til distribution af rejsekort:

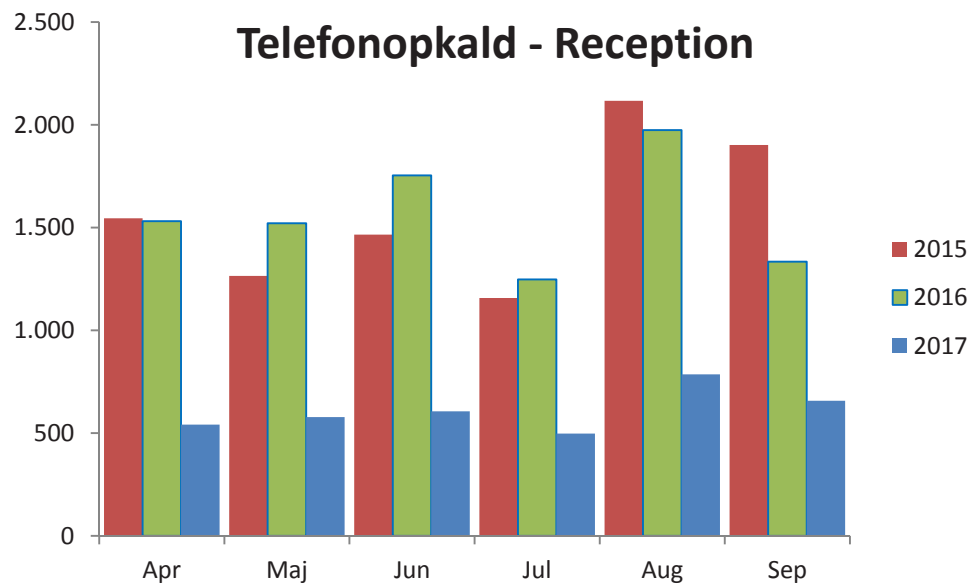
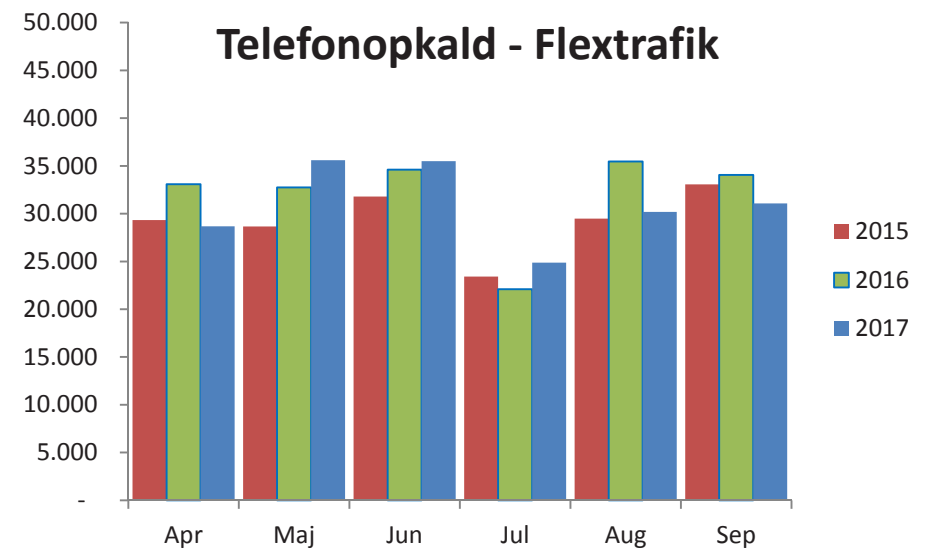
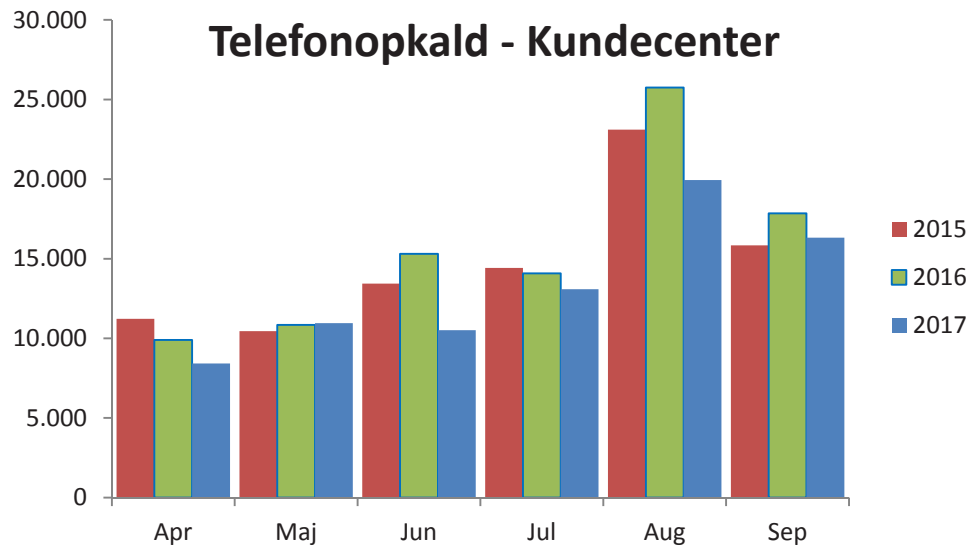
Bemærk, at når en kunde oprettes som bruger af rejsekort, så følger denne kunde efterfølgende det trafiksselskab, hvor han initialt er oprettet hos. Al fremtidig optankning på kundens rejsekort ryger dermed til dette trafiksselskab, der altså står for at administrere optankningerne samt betale gebyrer for denne kunde. De modtagne rejsekortindtægter fordeles ud til de forskellige selskaber på baggrund af rejsekortrejser. Hvilket betyder, at de rejsekortrejser der er fortaget i Midttrafiks køretøjer tilfalder Midttrafik. Hvis alle Midttrafiks kunder ikke er oprettet hos Midttrafik, så skal de øvrige selskaber kompenseres for deres håndtering af Midttrafiks kunder.

Grunden til, at Midttrafik har en nettoudgift til distribution af rejsekort er, at antallet af kunder oprettet hos Midttrafik, afspejlet i Midttrafiks omsætningsandel, er væsentligt lavere, end antallet af kunder der reelt tilhører Midttrafik, afspejlet i Midttrafiks rejseindtægtsandel. Derfor betaler Midttrafik hver måned de andre trafiksselskaber/togselskaber, primært DSB, for håndtering af de kunder der reelt burde tilhøre Midttrafik men er oprettet hos andre selskaber.

Markedsandel:

Der har været en jævn stigning i antallet af rejsekort brugere i Midtjylland i løbet af 2017. Markedsandelen i september 2017 er opgjort til 12,2 % af befolkning over 12 år (efter 2. kvartal var den 11,5 %).

TELEFONOPKALD



Kundecenter:

Stigningen i august/september knytter sig til et øget antal kald angående ungdomskort. Her medførte nogle udefrakommende opdateringer, at mails med Ungdomskort betalingslink, for store dele af Midttrafiks kunder, havnede i spam-fileret.

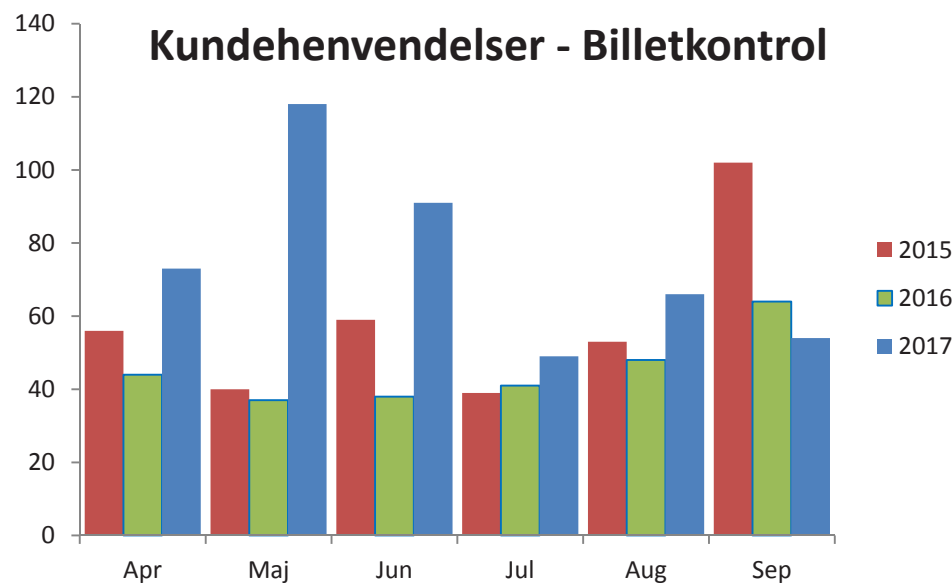
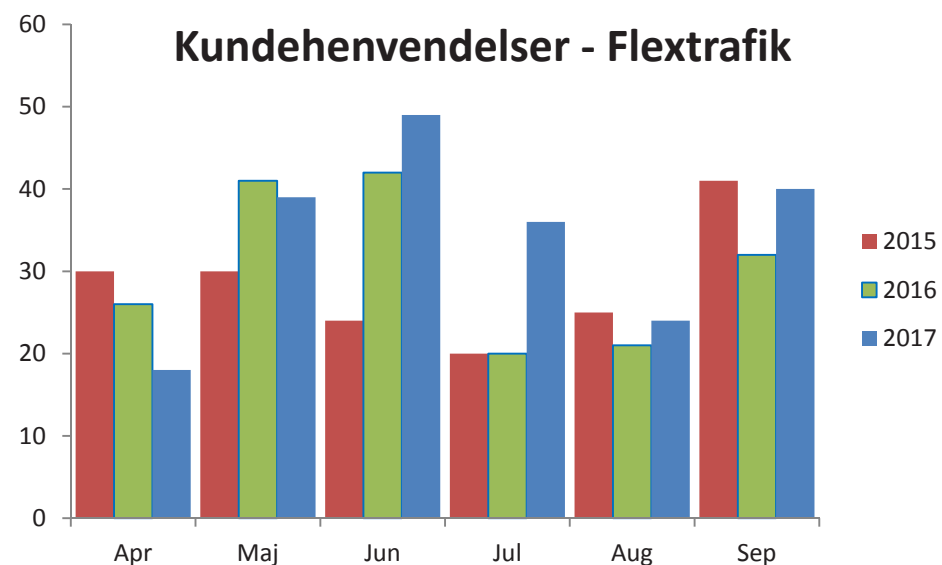
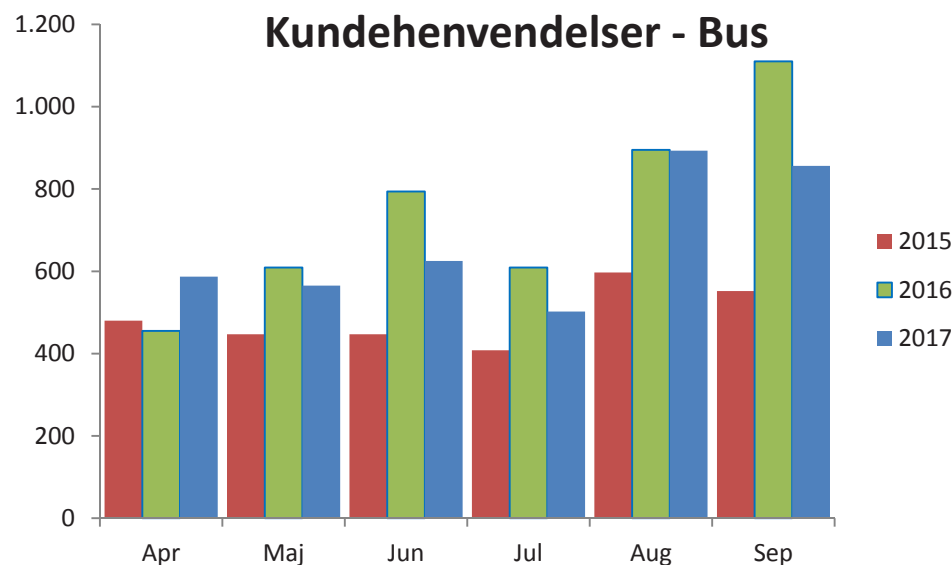
Flextrafik:

I 3. kvartal opleves en fortsat vækst i antal Flexture samt en lille vækst i handicapture, og dermed flere kald med bestillinger, spørgsmål om produkter m.v. Der var et lille fald i antal teletaxature, primær på grund af at Samsø Kommune er udtrådt af trafikskabet pr. 25. juni 2017. Der er ligeledes et fald i antal kald, da Specialkørsel for Aarhus Kommune blev hjemtaget før tid (pr. 1. juli 2017).

Reception:

Antallet af opkald har været på et meget jævnt niveau over årets første tre kvartaler i 2017.

ANTAL KUNDEHENVENDELSER



Bus

Mængden af henvendelser er steget lidt i 3. kvartal sammenlignet med resten af 2017. Sammenlignet med 2016 ligger 3. kvartal lavere. I oversigten mangler dog en tydeliggørelse af henvendelser på Facebook. De fleste kunder henvender sig med spørgsmål til app – hvor periodekortet fylder mest. Herefter følger henvendelser om udgåede ture og nedbrud, klage over chaufførs opførsel og forsinkelser.

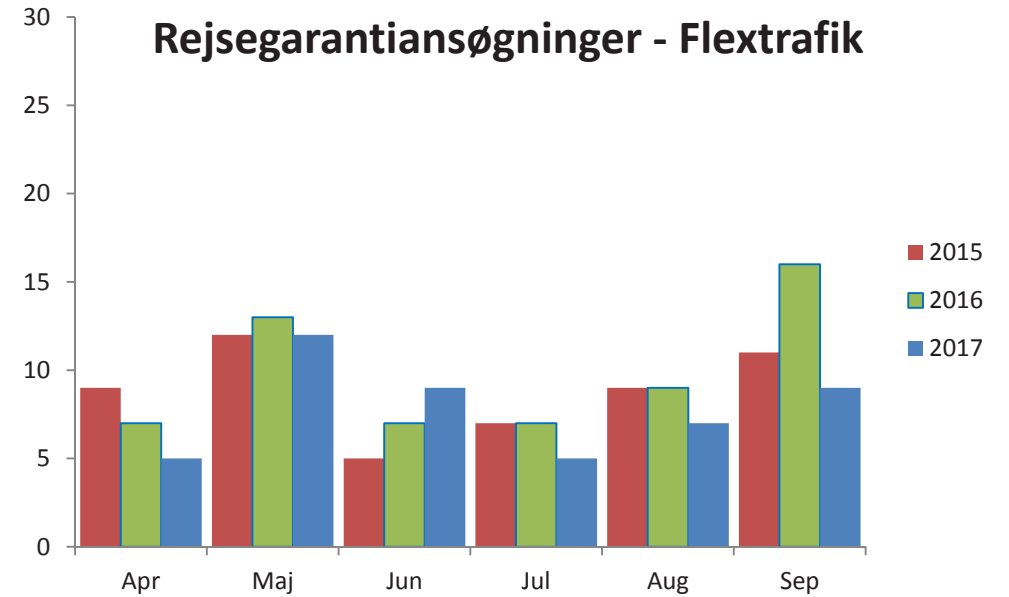
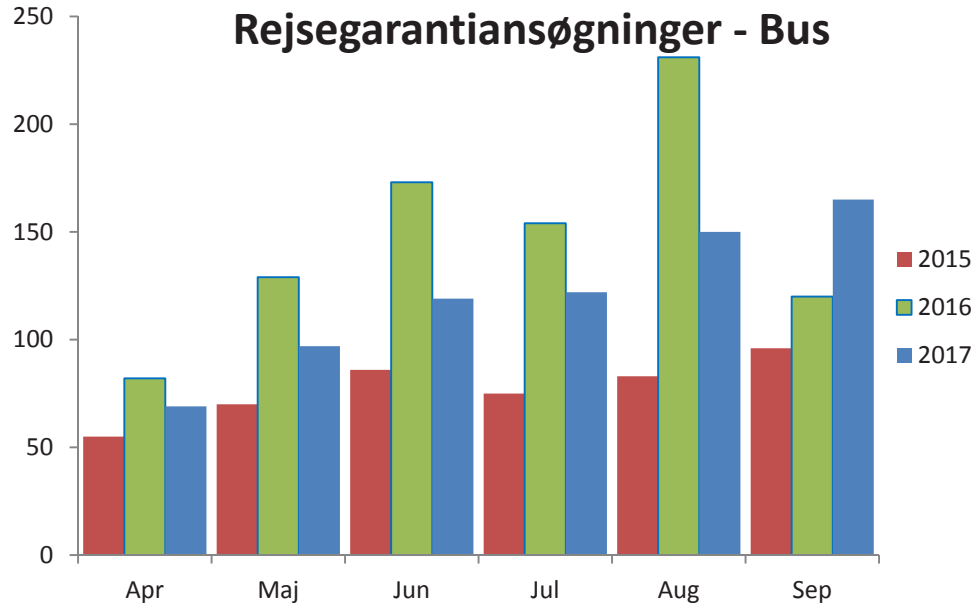
Flextrafik

Der har været et jævnt antal henvendelser i 3. kvartal. De henvendelser der er kommet, har primært omhandlede klager over chaufførens opførsel eller kørsel.

Biletkontrol

Antallet af kundehenvendelser er faldet i løbet af 3. kvartal sammenlignet med resten af året. Der har dog også været gennemført færre kontroller. Et estimat er, at omkring 75 % af alle henvendelser knytter sig til afgifter, der er udstedt, fordi kunden ikke har købt billet inden påstigning.

REJSEGARANTI ANTAL ANSØGNINGER



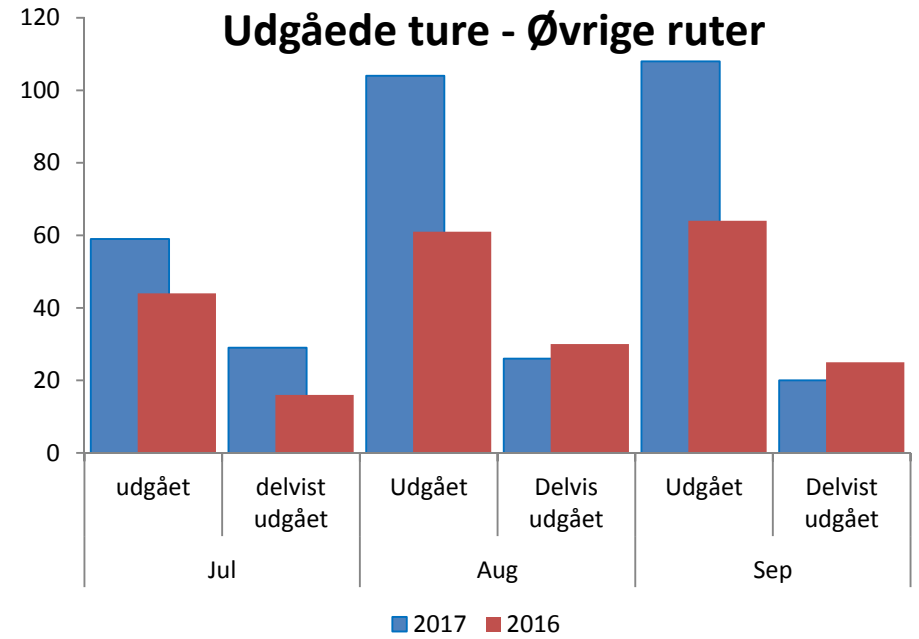
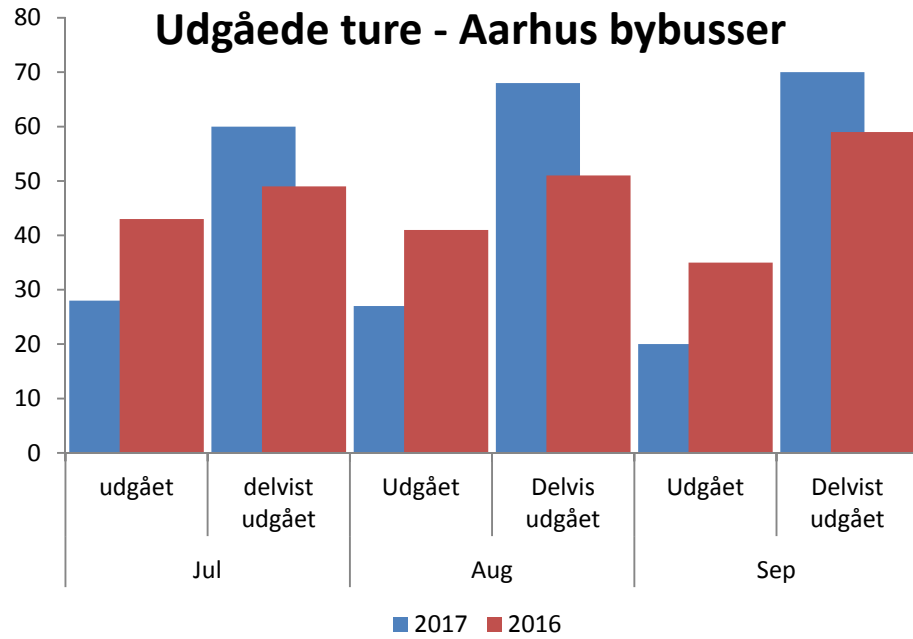
Bus:

Antallet af ansøgninger til rejsegaranti har været stigende gennem 2017, hvilket kunne skyldes, at der internt har været fokus på at informere kunderne om rejsegaranti.

Flextrafik:

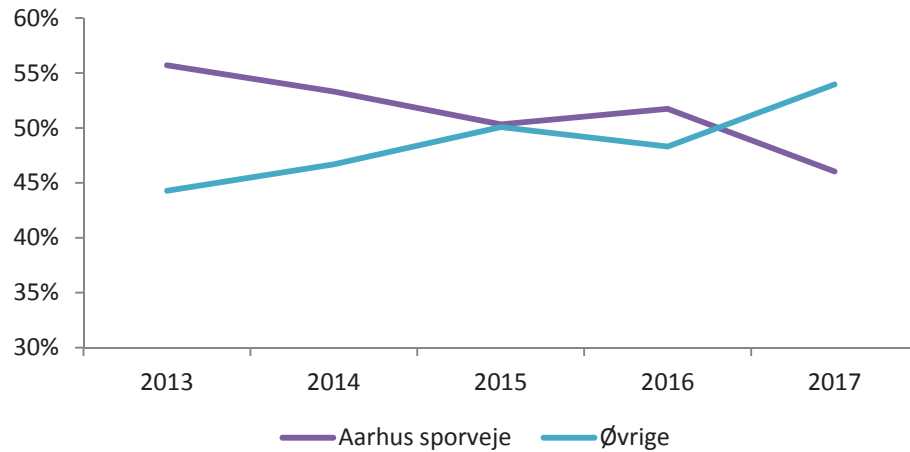
Antallet af ansøgninger har været meget stabilt i 3. kvartal sammenlignet med resten af året.

UDGÅEDE TURE

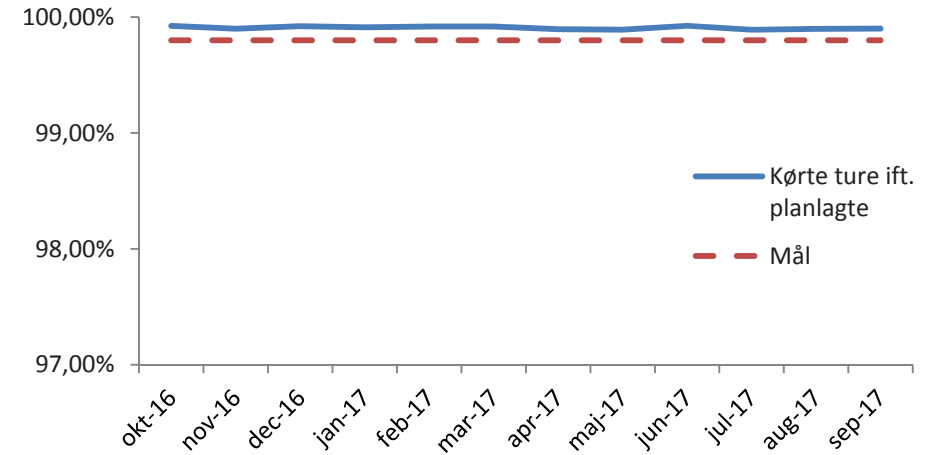


UDGÅEDE TURE

Gns. udgåede/delvist udgåede ture



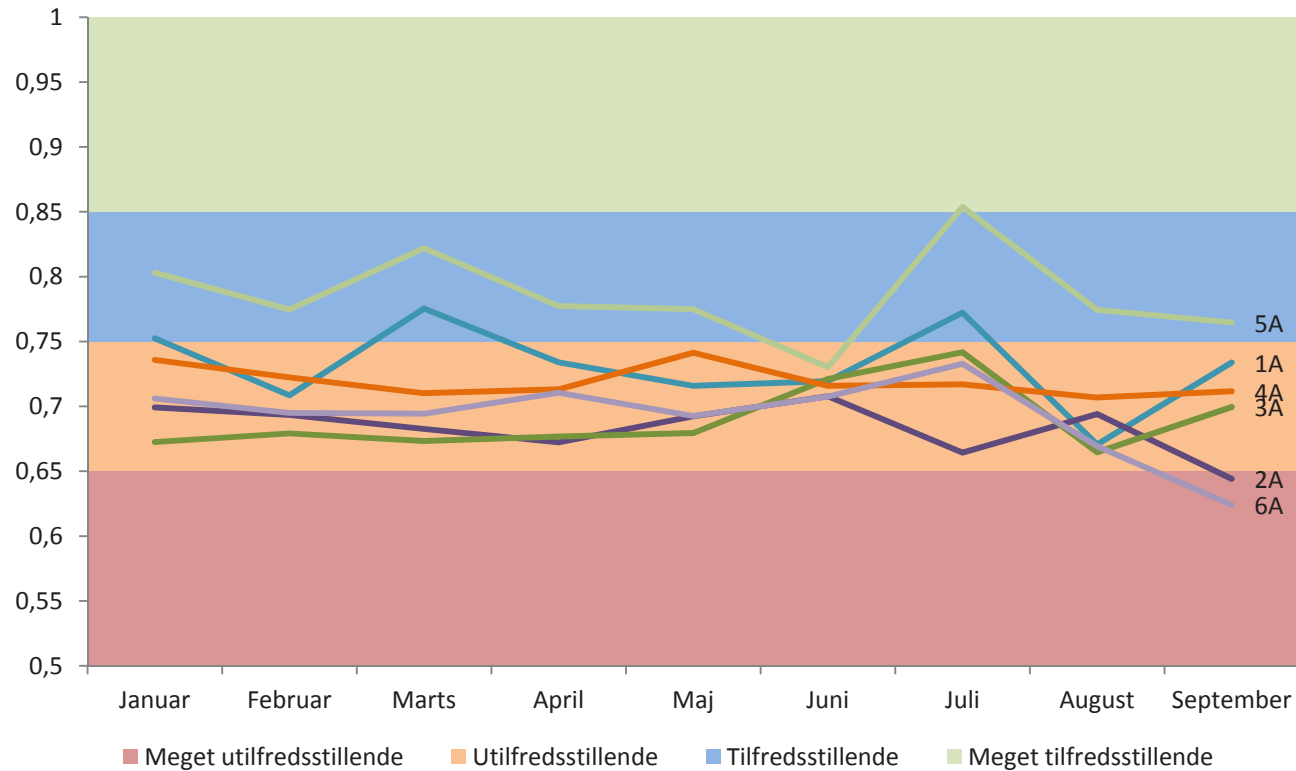
Kørte ture ift. planlagte



Udgåede ture:

For Aarhus Sporveje har der i 3. kvartal været færre udgåede og flere delvist udgåede ture sammenlignet med samme periode sidste år. Generelt har Aarhus Sporveje, i forhold til de senere år, haft færre udgåede og delvist udgåede ture. Det modsatte billede viser sig for de øvrige ruter, hvor der har været en stigning. Årsagen hertil er ukendt. Gennemsnittet for antal udgåede/delvist udgåede ture i 3. kvartal ligger på 206,3. Resultatet er acceptabelt, eftersom antallet af kørte ture ift. planlagte ture ligger over målsætningen på 99,8 %.

Rettidige afgang 2017 (Linje 1A, 2A, 3A, 4A, 5A og 6A)

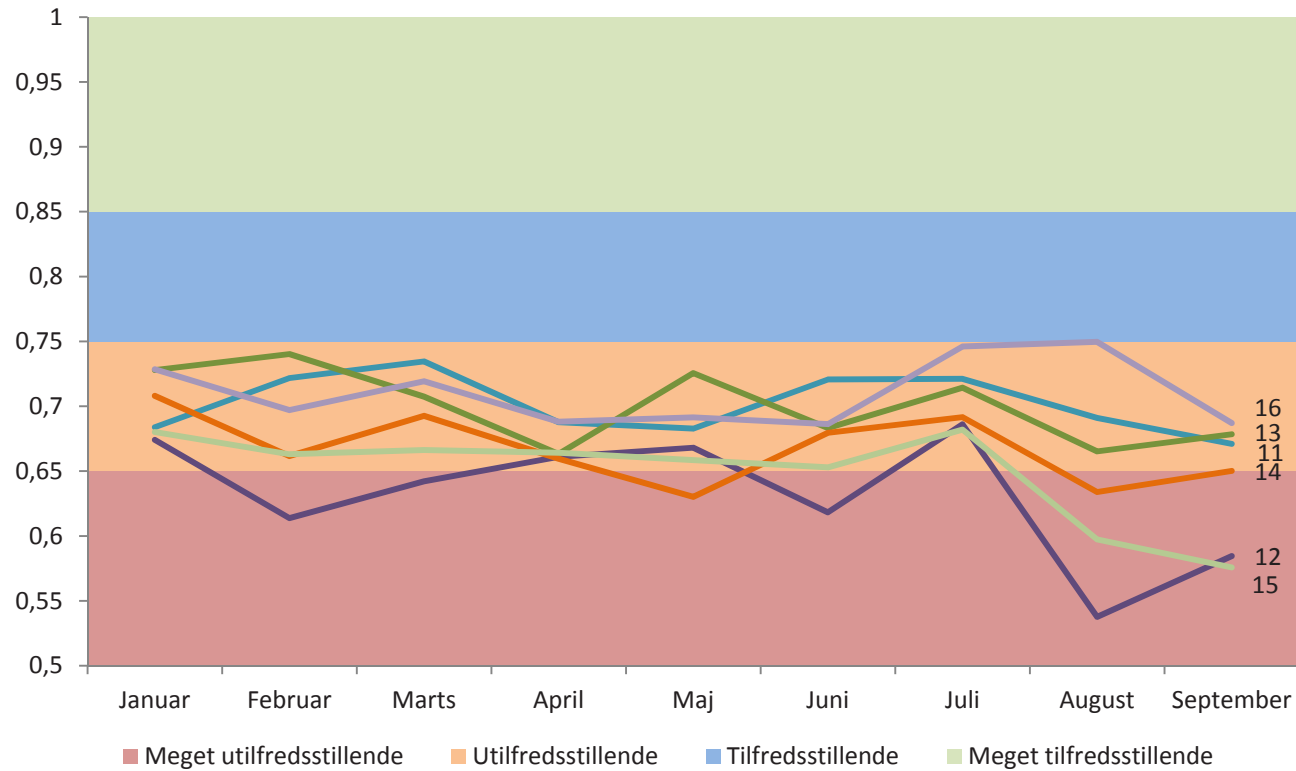


Rettidighed:

Rettidighedsintervallet går fra 0 sekunder for tidligt til 240 sekunder for sent.

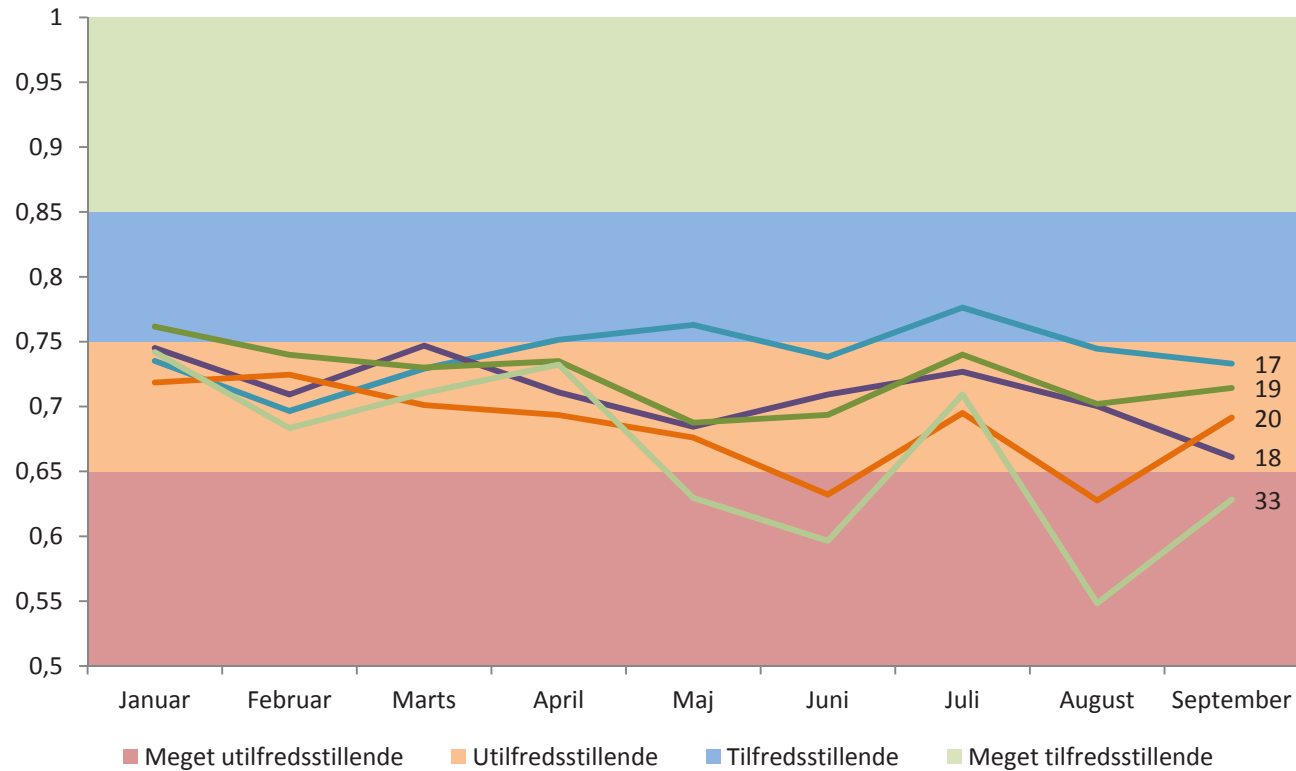
Denne tabel viser udviklingen i andelen af busser (på linjeniveau), der kører til tiden.

Rettidige afgang 2017 (Linje 11, 12, 13, 14, 15 og 16)



Rettidighed:
Rettidighedsintervallet går fra 0 sekunder for tidligt til 240 sekunder for sent. Denne tabel viser udviklingen i andelen af busser (på linjeniveau), der kører til tiden.

Rettidige afgange 2017 (Linje 17, 18, 19, 20 og 33)

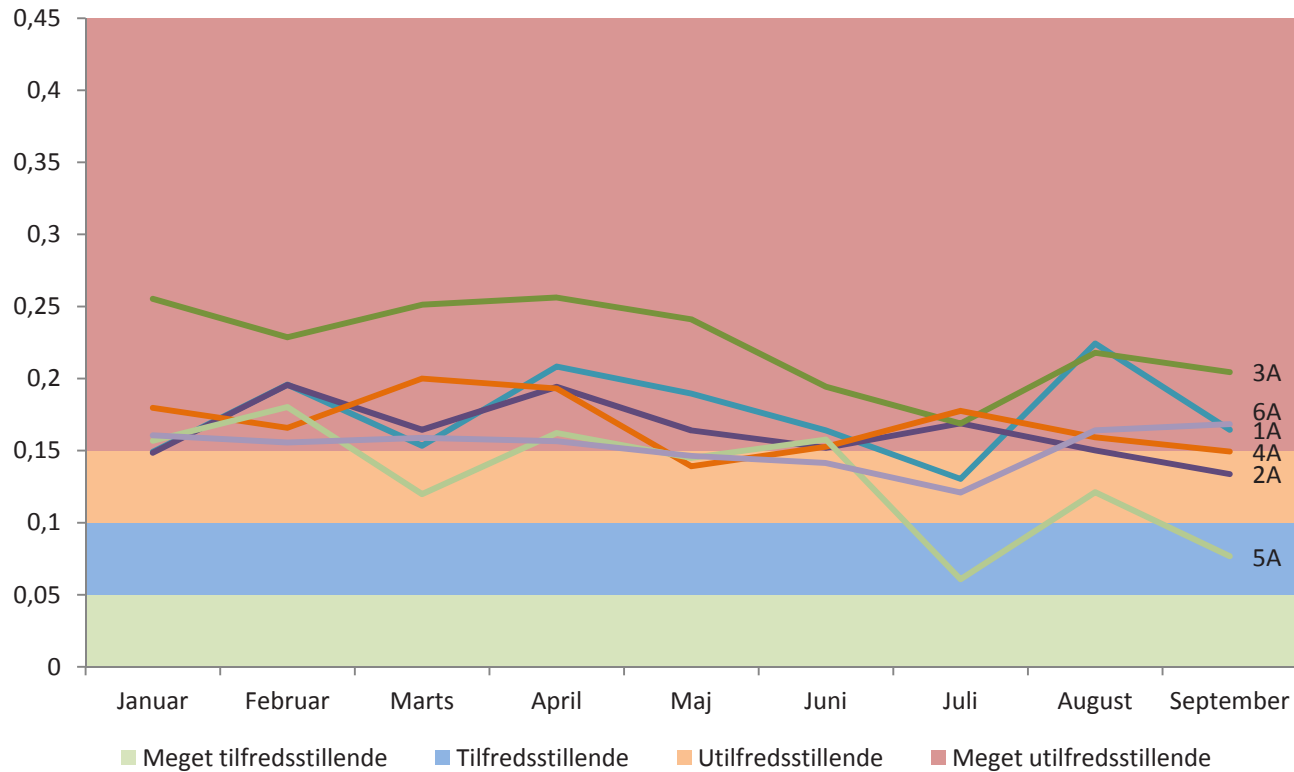


Rettidighed:

Rettidighedsintervallet går fra 0 sekunder for tidligt til 240 sekunder for sent.

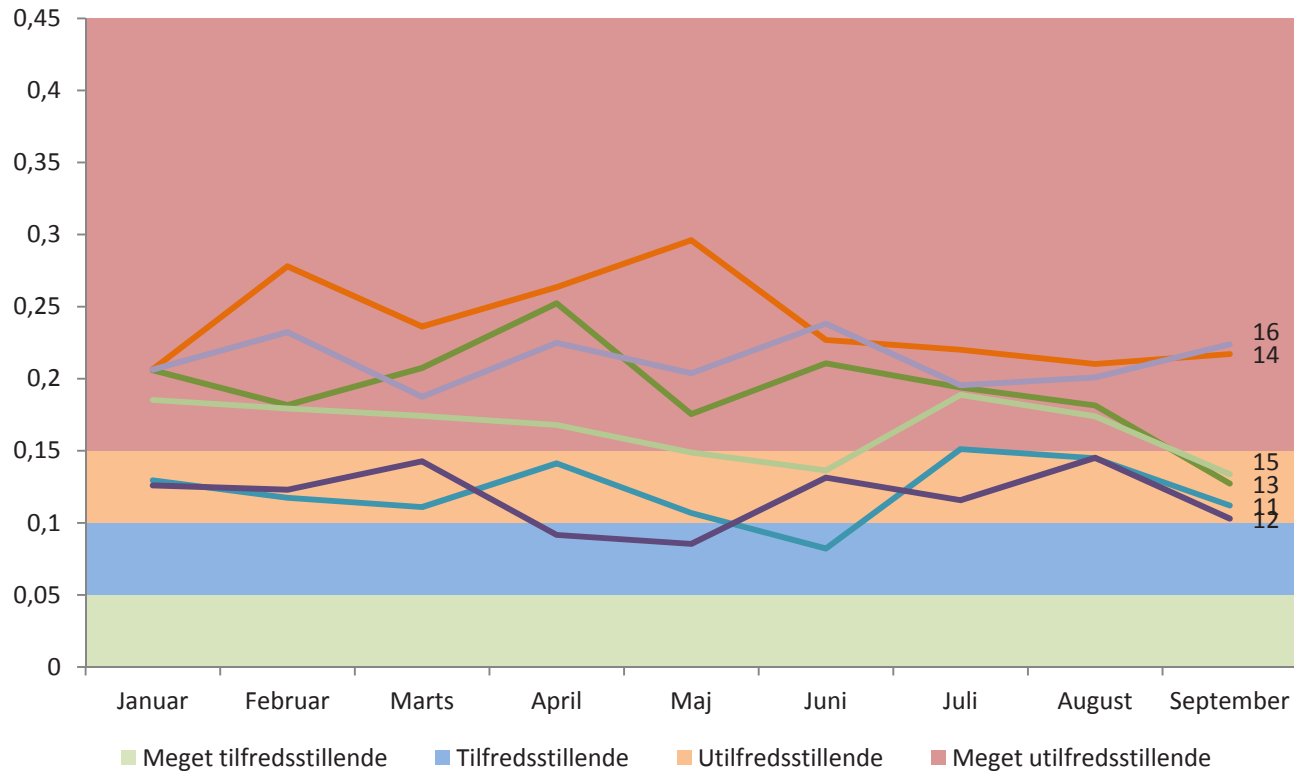
Denne tabel viser udviklingen i andelen af busser (på linjeniveau), der kører til tiden.

**For tidlige kørsler 2017
(Linje 1A, 2A, 3A, 4A, 5A og 6A)**



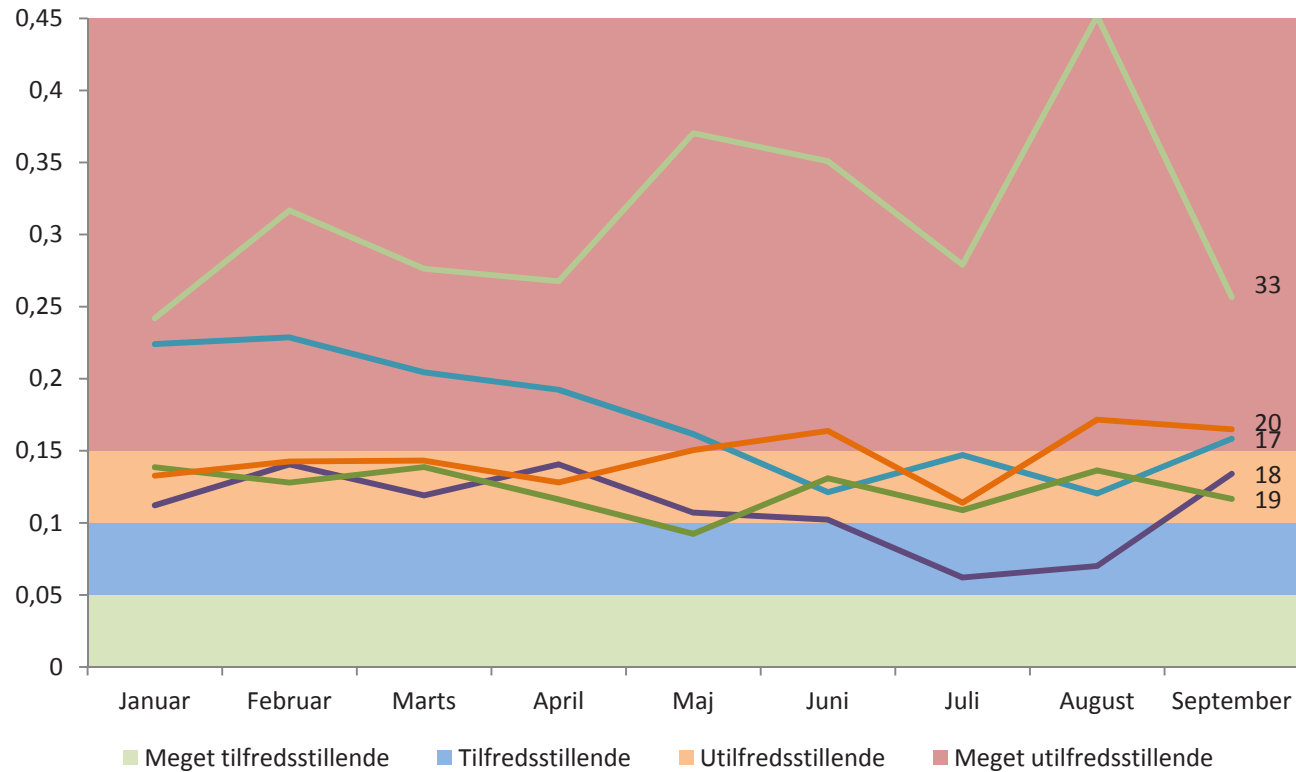
Rettidighed:
 Rettidighedsintervallet går fra 0 sekunder for tidligt til 240 sekunder for sent.
 Denne tabel viser udviklingen i andelen af busser (på linjeniveau), der kører for tidligt.

For tidlige kørsler 2017
(Linje 11, 12, 13, 14, 15 og 16)



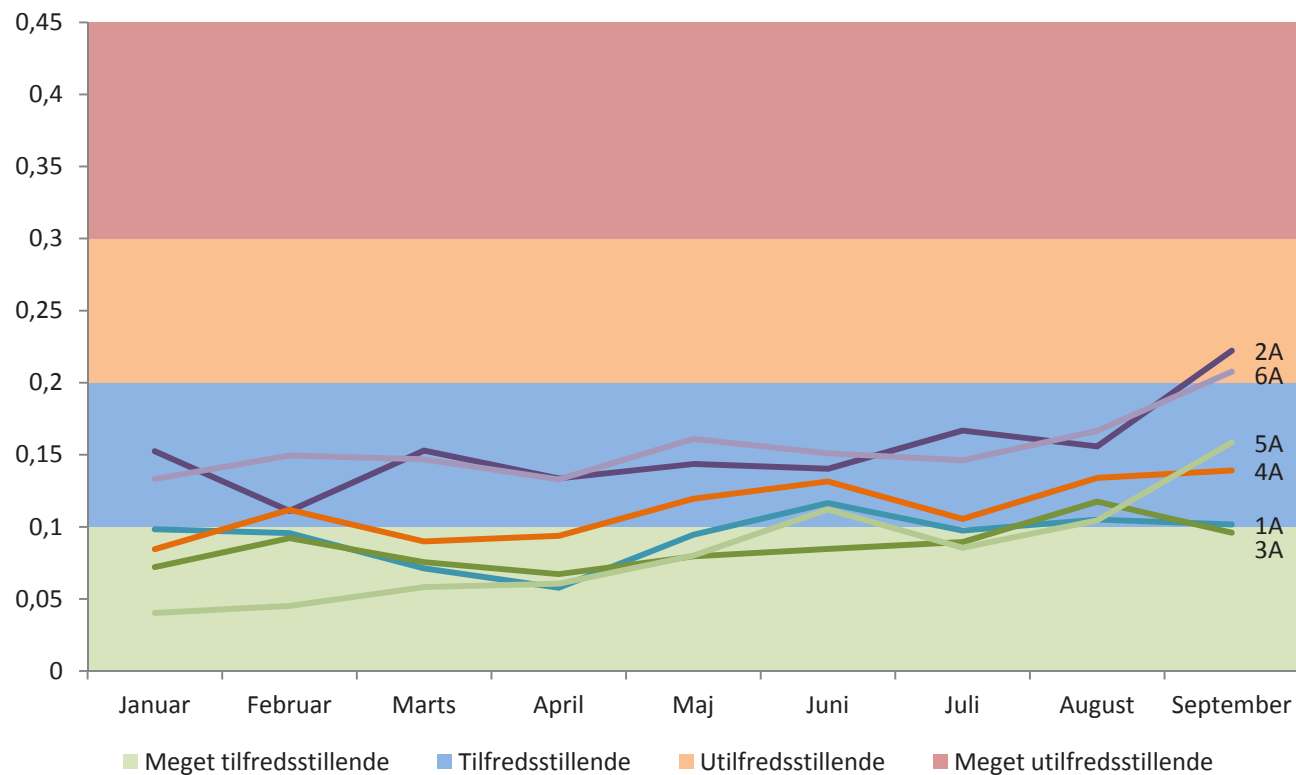
Rettidighed:
Rettidighedsintervallet går fra 0 sekunder for tidligt til 240 sekunder for sent. Denne tabel viser udviklingen i andelen af busser (på linjeniveau), der kører for tidligt.

**For tidlige kørsler 2017
(Linje 17, 18, 19, 20 og 33)**



Rettidighed:
 Rettidighedsintervallet går fra 0 sekunder for tidligt til 240 sekunder for sent.
 Denne tabel viser udviklingen i andelen af busser (på linjeniveau), der kører for tidligt.

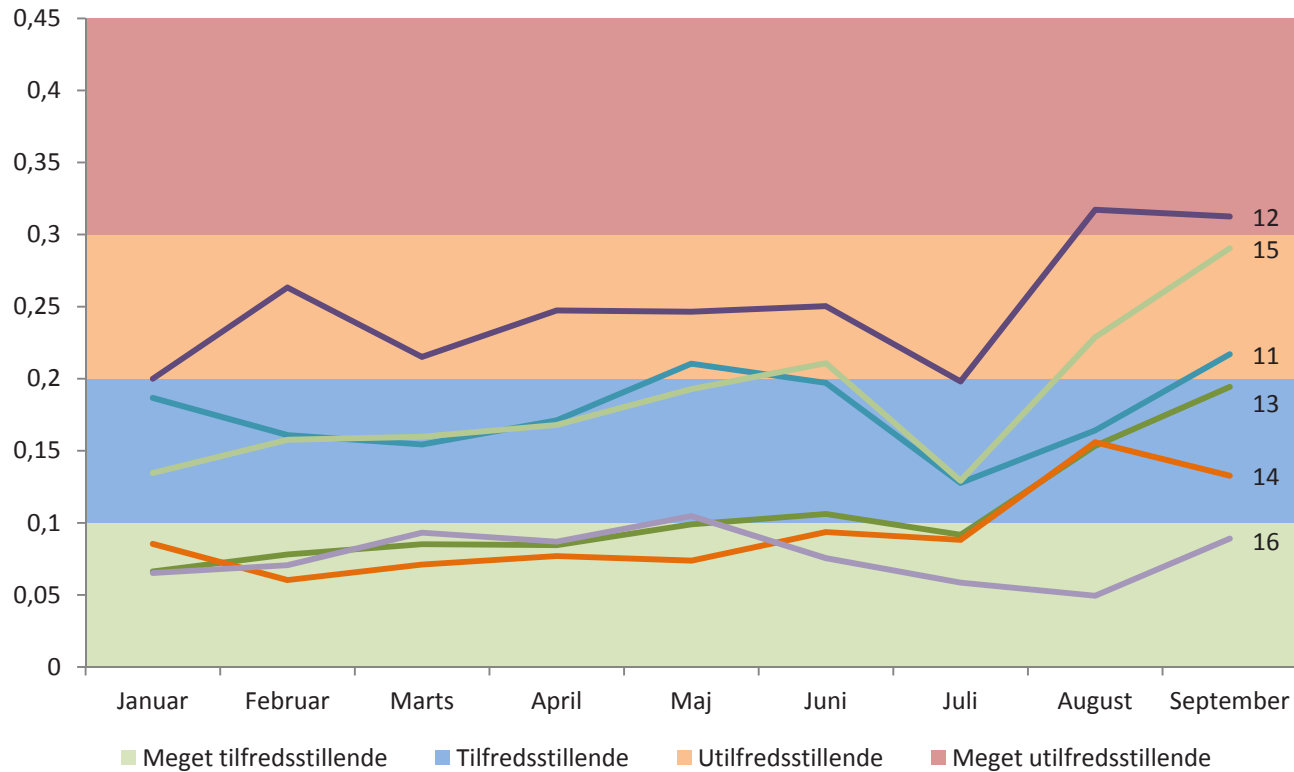
Forsinkede kørsler 2017 (Linje 1A, 2A, 3A, 4A, 5A og 6A)



Rettidighed:

Rettidighedsintervallet går fra 0 sekunder for tidligt til 240 sekunder for sent. Denne tabel viser udviklingen i andelen af busser (på linjeniveau), der kører for sent.

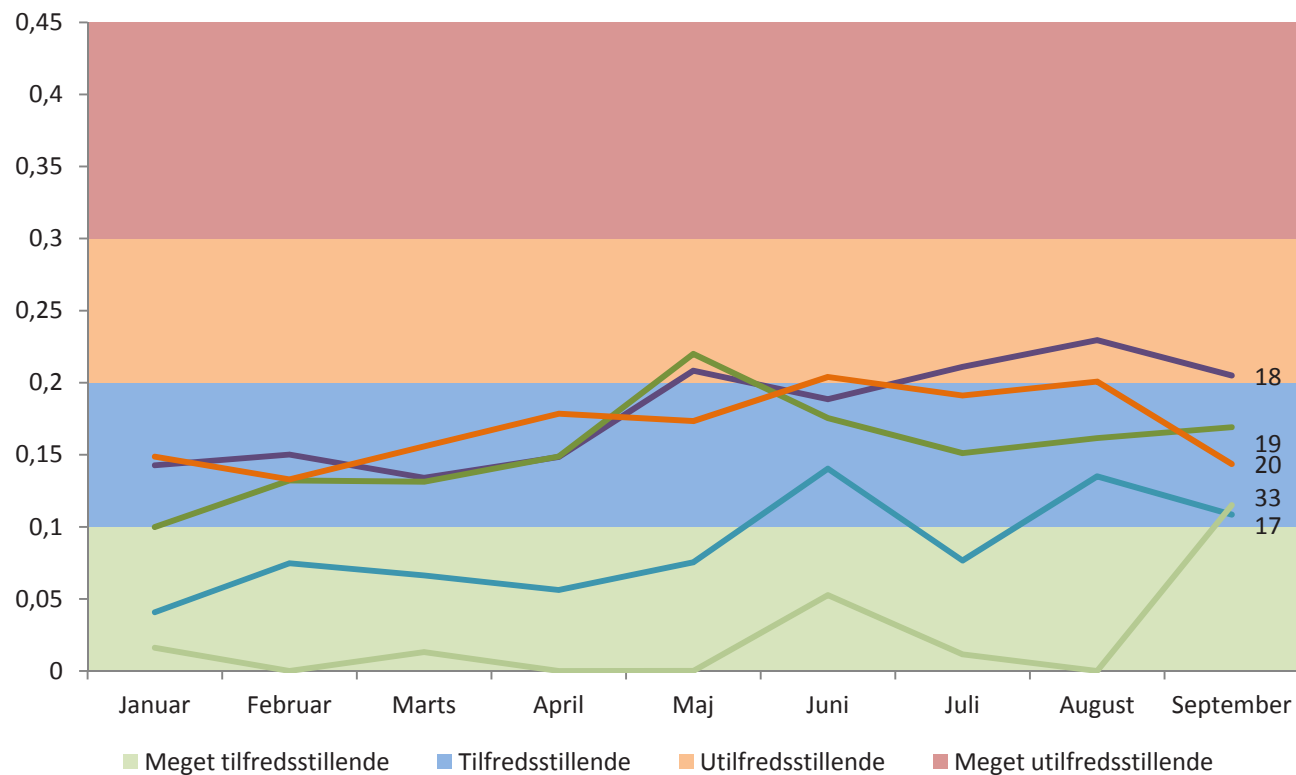
Forsinkede kørsler 2017 (Linje 11, 12, 13, 14, 15 og 16)



Rettidighed:

Rettidighedsintervallet går fra 0 sekunder for tidligt til 240 sekunder for sent. Denne tabel viser udviklingen i andelen af busser (på linjeniveau), der kører for sent.

Forsinkede kørsler 2017 (Linje 17, 18, 19, 20 og 33)

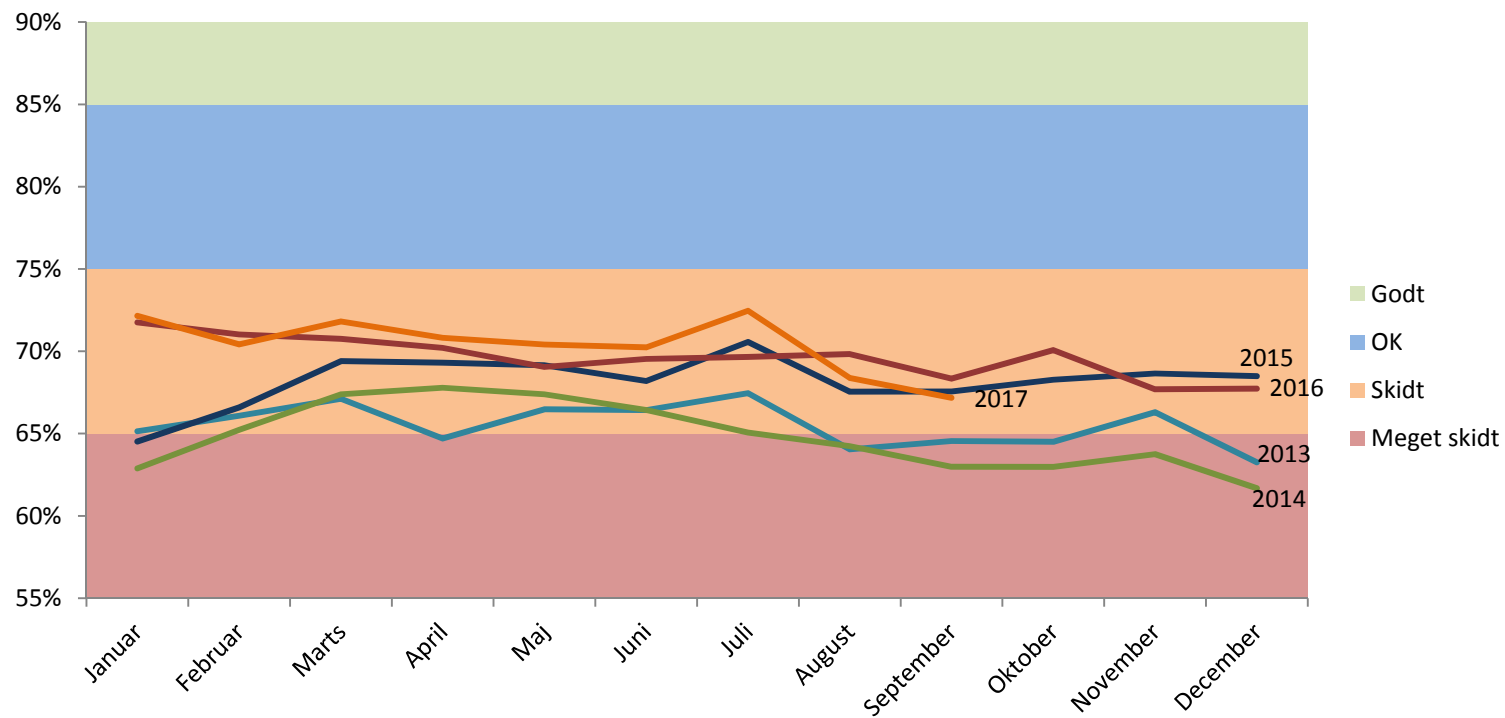


Rettidighed:

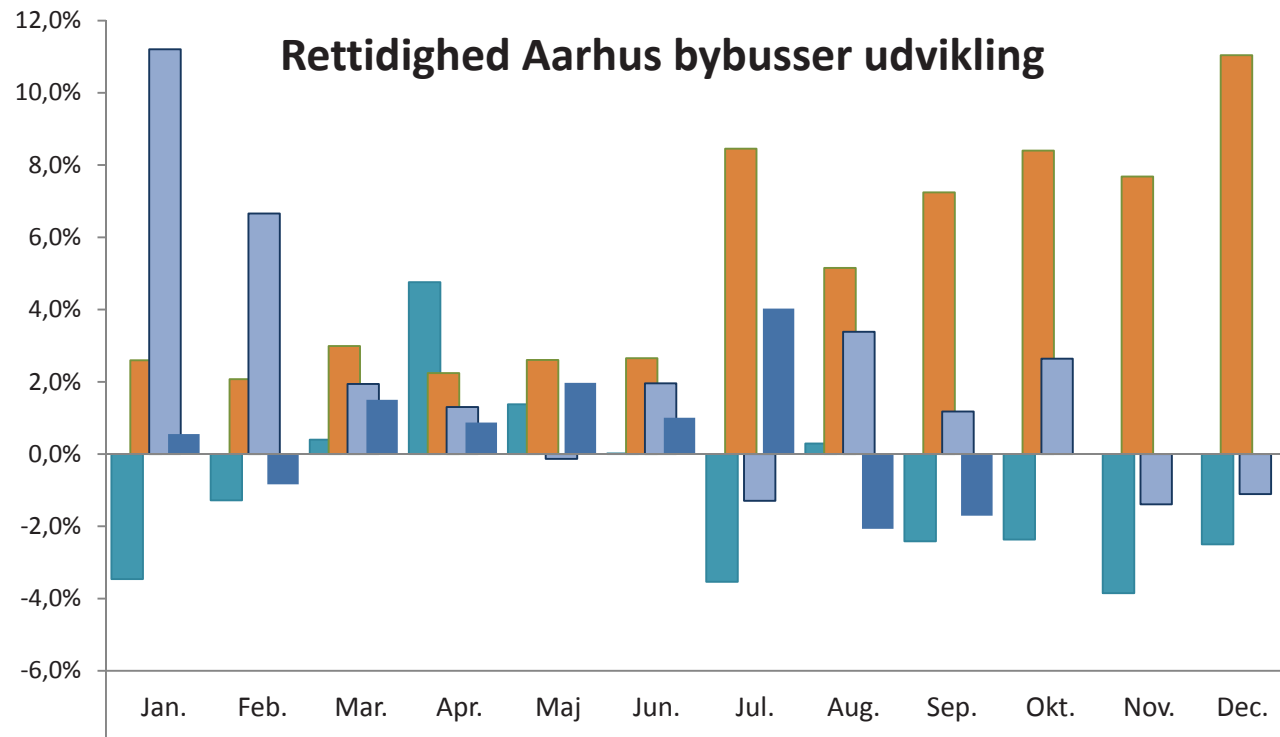
Rettidighedsintervallet går fra 0 sekunder for tidligt til 240 sekunder for sent.

Denne tabel viser udviklingen i andelen af busser (på linjeniveau), der kører for sent.

Rettidighed Aarhus bybusser



RETTIDIGHED - AARHUS BYBUSSE - UDVIKLING

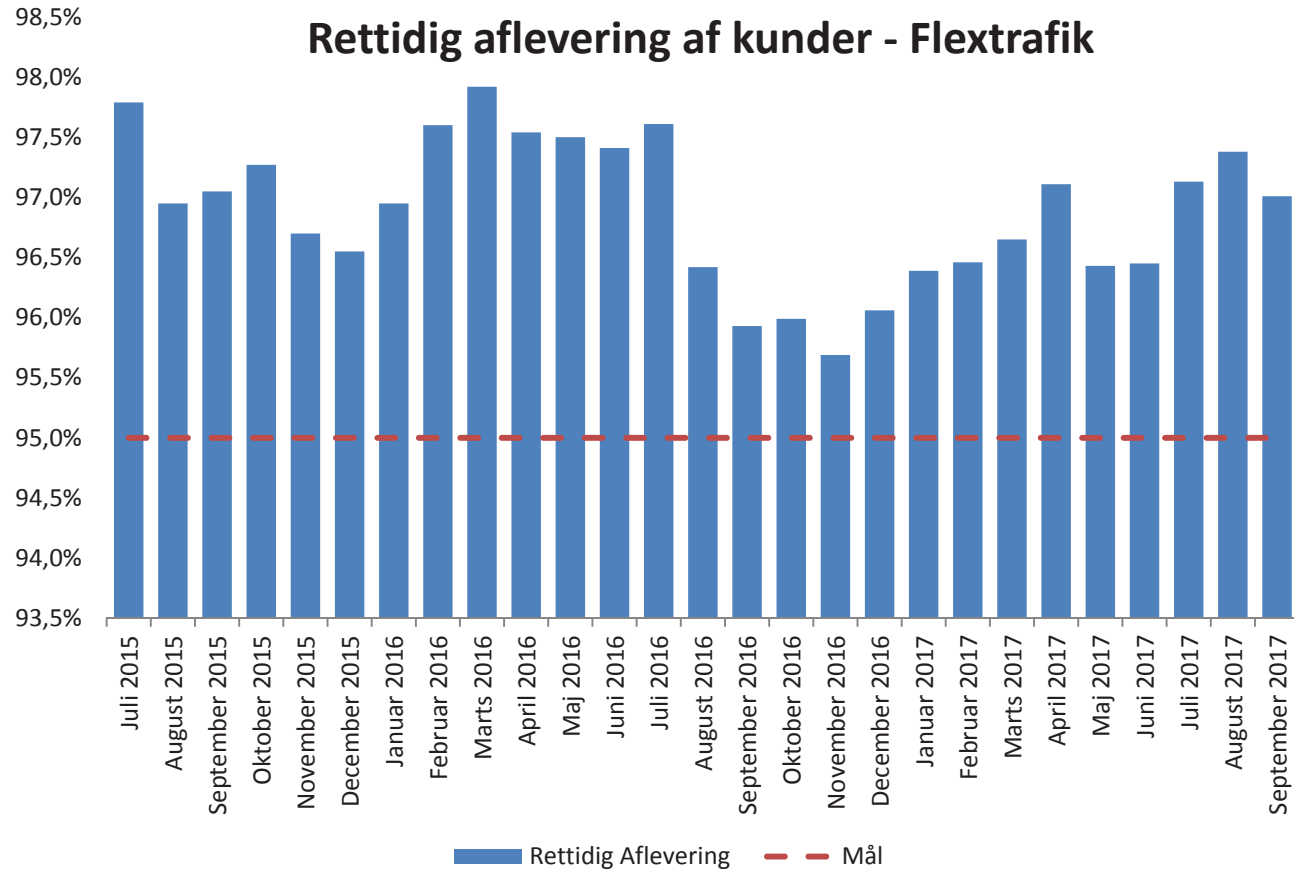


Rettidighed

Der er en negativ udvikling i rettidigheden, sammenlignet med tilsvarende periode sidste år. Særligt linje 12 og 15 har været meget hårdt presset med forsinkelser i august og september.

De større forsinkelser skyldes igangsættelsen af prøvekørsler for Aarhus Letbane, og den nødvendige regulering af trafikale signaler. Begge dele medfører store forsinkelser for både den almindelige trafik samt bustrafikken i Aarhus. Konsekvenserne breder sig udover Letbanens linjeføring, da øvrige trafikanter finder andre veje, og dermed belaster vejnettet anderledes end normalt.

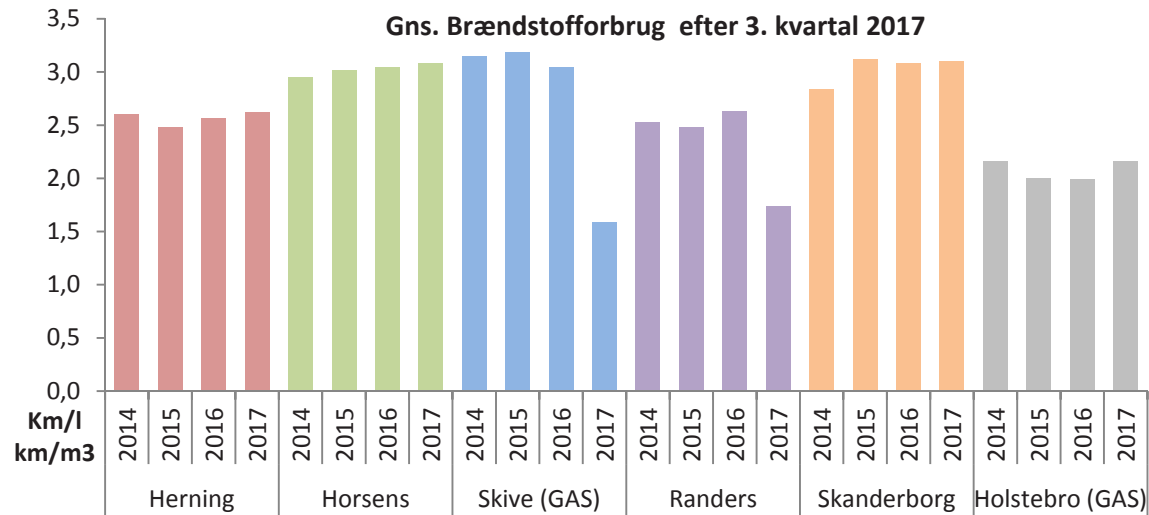
Der er forsat generelle problemer ift. for tidlige kørsler.



Rettidighed:

Rettidigheden i 3. kvartal 2017 ligger over målsætningen, og dermed er rettidigheden på et meget tilfredsstillende niveau.

BRÆNDSTOFFORBRUG OG EURONORM



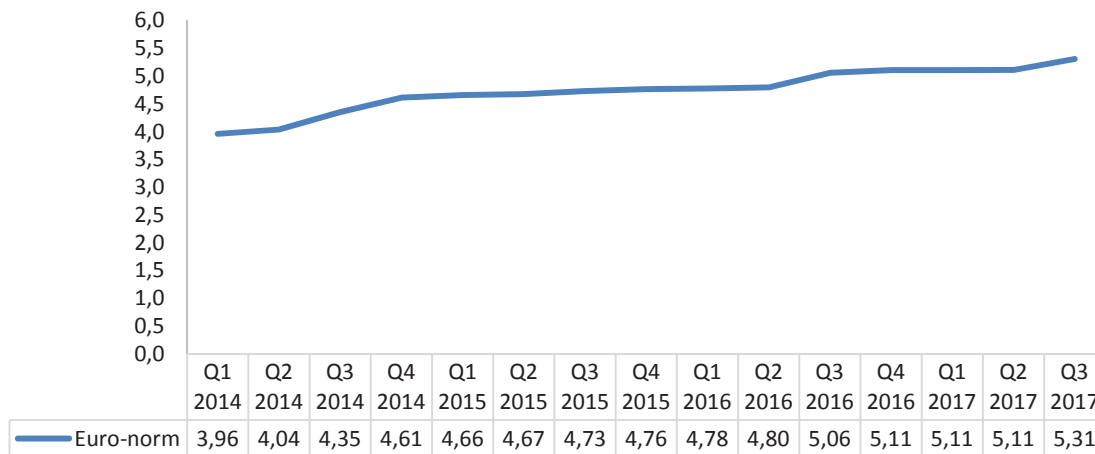
Gns. Brændstofforbrug:

Note: Midttrafik udbetaler bonus for sparet brændstof i følgende byer: Horsens, Herning, Randers, Skive, Skanderborg og Holstebro.

Forbruget er forholdsvis stabilt i alle kontrakter. Nobinas brændstofforbrug i Randers har i 1. halvår været underlagt revision for at sikre korrekt indberetning. Dette har medført et mindreforbrug i 2017.

Bemærk, at Skive bybusser er skiftet fra dieselbusser til gasbusser i 2. kvartal 2016. Brændstofforbruget kan således ikke sammenlignes direkte med foregående år.

Udvikling i gennemsnitlig euronorm for Midttrafiks A-kontraktbusser fra 2014 - 2017

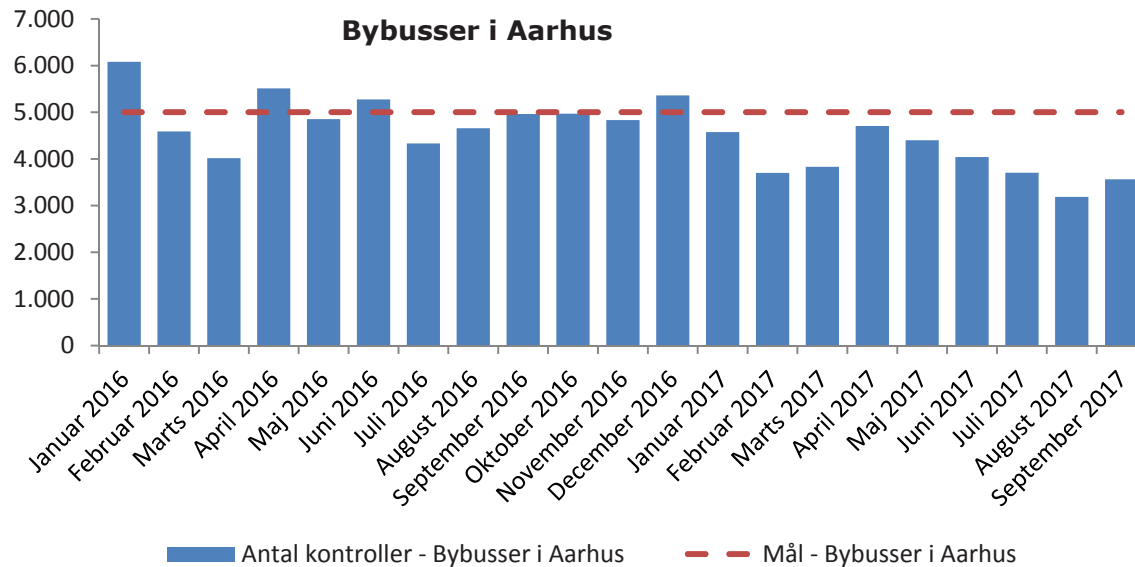


Euronorm:

Note: Euronormen fastlægger grænseværdierne for, hvor meget kulilte, nitrogenoxider, kulbrinte og partikler en bus udleder.

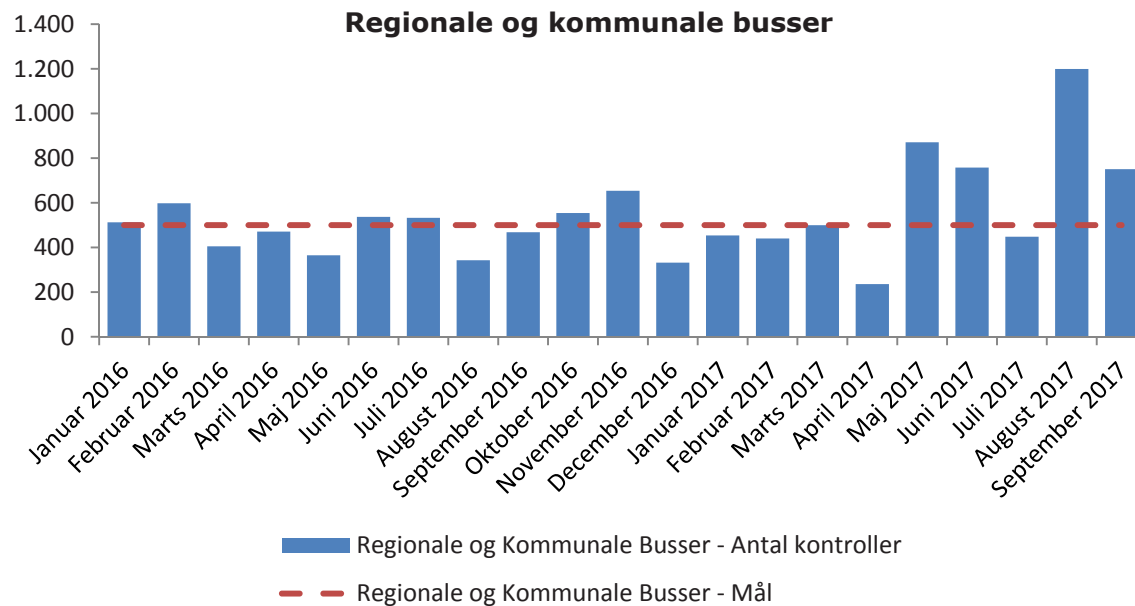
3. kvartal 2017: Den gennemsnitlige euronorm er steget til 5,31. Stigningen i euronorm skyldes hovedsagelig kontraktskifte (49 + 50. udbud) samt 21 busudskiftninger hos Arriva.

BILLETKONTROL



Billetkontrol i Aarhus:

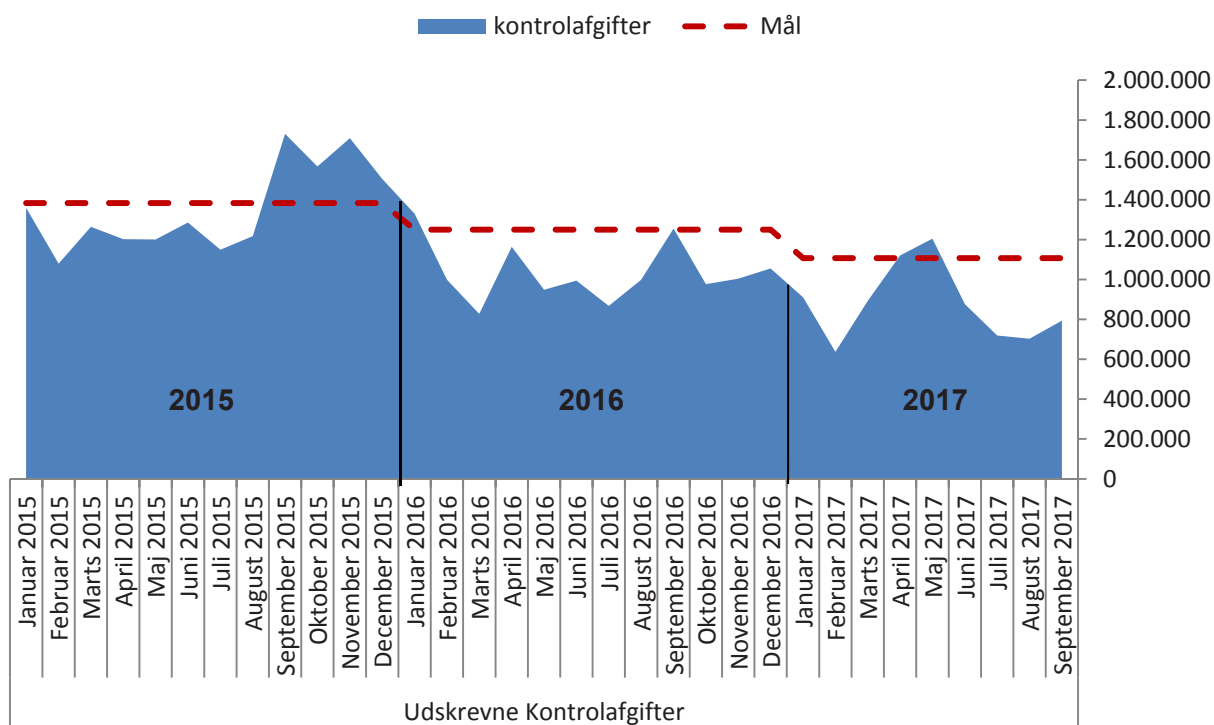
I 3. kvartal er der gennemført 10.451 kontrolafgifter. Dette er 4.549 færre end målsætningen på 15.000 for perioden. Generelt har Securitas ikke levereret det antal kontroller de skulle i løbet af de første tre kvartaler. Der bliver løbende fulgt op med Securitas ved Trafikservice. Der er indgået en aftale om levering af de manglende kontroller.



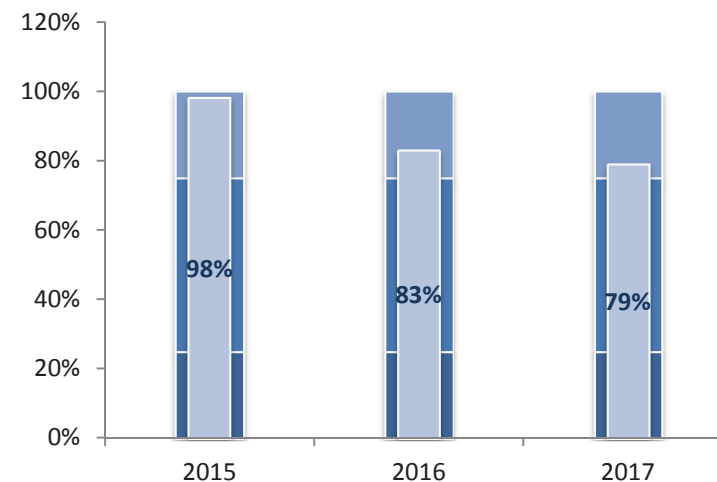
Billetkontrol uden for Aarhus:

I 3. kvartal er der gennemført 2.398 kontroller, hvoraf Securitas har lavet 1.423 kontroller. Antallet af kontroller er flere end målsætningen for perioden på 1.500.

VÆRDI AF UDSKREVNE KONTROLAFGIFTER (BYBUSSE I AARHUS)



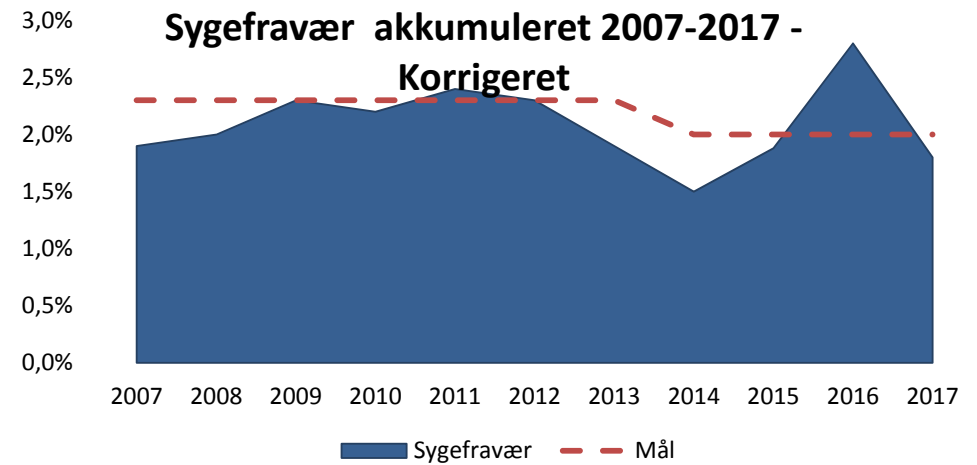
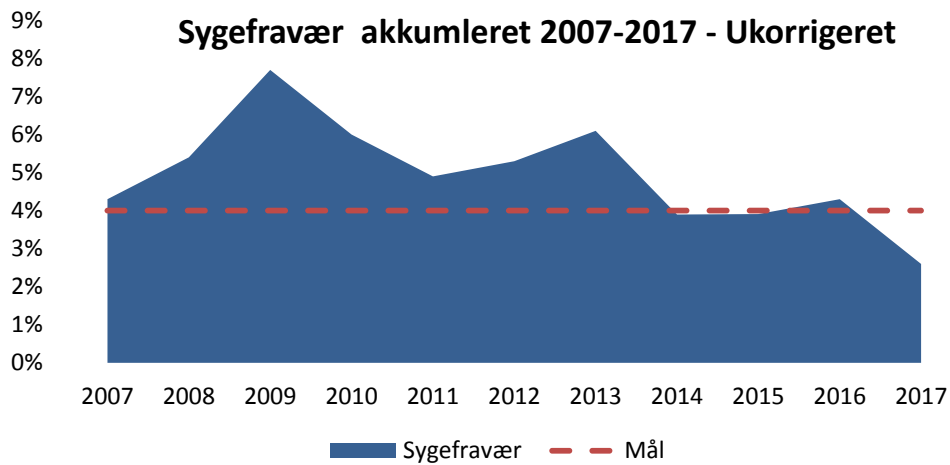
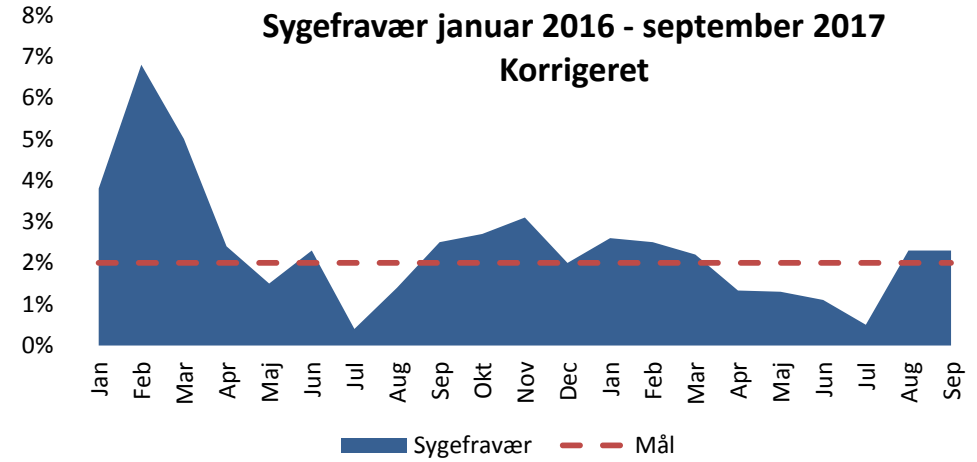
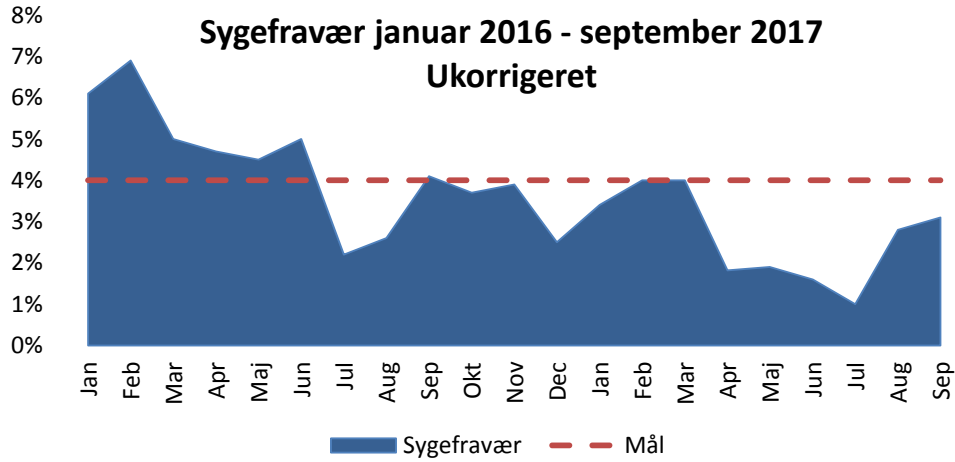
Andel af udskrevne afgifter ift. måltal



Kontrolafgifter:

I 2017 har der været budgetteret med en indtægt fra kontrolafgifter på 13,3 mio. kr. Dette er en nedjustering ift. budget 2016, hvor budgettet var på 15 mio. kr. Nedjusteringen sker som følge af, at udviklingen i snydeprocenten har været faldende. Værdien af de udskrevne kontrolafgifter efter 3. kvartal 2017 beløber sig til 7,9 mio. kr., hvilket svarer til en andel på 79 % ift. måltallet for samme periode. Efter 2. kvartal var andelen 84 %. Det skal dog bemærkes, at der har været foretaget færre kontrollen end det antal, der fremgår af kontrakten med Securitas.

SYGEFRAVÆR



Ukorrigeret sygefravær:

Sygefraværet i Midttrafik er på 3,1 %, målt i september måned 2017. Det ligger under Midttrafiks målsætning om et langtidssygefravær på maksimalt 4 %. I forhold til samme måned i 2016 er der tale om et fald på 1,0 procentpoint.

Korrigeret sygefravær:

Det korrigerede sygefravær er 2,3 % målt i september måned 2017. Det ligger således lidt over Midttrafiks målsætning om maksimalt 2 % korrigeret sygefravær. Det korrigerede sygefravær lå i samme måned sidste år på 2,5 %.

Ukorrigeret fravær – Akkumuleret ÅTD:

Det totale sygefravær i Midttrafik for 3. kvartal 2017 ligger på 2,6 %, hvilket er pænt under Midttrafiks målsætning på 4 %. I forhold til 2016 er antallet af langtidssyge faldet fra 4,3 % til 2,6 %.

Korrigeret fravær – Akkumuleret ÅTD:

Det korrigerede og akkumulerede sygefravær er for 3. kvartal 2017 på 1,8 %, hvilket betyder, at Midttrafiks målsætning om maksimalt 2 % korrigeret fravær er opfyldt. Det korrigerede akkumulerede fravær var i 3. kvartal 2016 på 1,9 %, altså et lille fald på 0,1 procentpoint.