

Aarhus, 14. juni 2018

**Bilagssamling til Åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
den 22. juni 2018 kl. 09.30
Bredgade 12
6920 Videbæk**

Bilag 1

Forventet regnskab 1. kvartal 2018

Beløb i 1.000 kr.

Alle bestillere	Budget 2018	Forbrug	forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Difference
Busdrift						
Kørselsudgifter	1.386.459	351.241	25%	1.403.351	1.413.338	26.879
Bus IT og øvrige udgifter	18.488	3.771	20%	17.822	24.706	6.218
Rejsekort busser	51.000	10.063	20%	51.111	49.152	-1.848
Indtægter	-683.000	-181.321	27%	-684.500	-690.575	-7.575
Regionalt tilskud	0	0	0%	0	0	0
I alt	772.947	183.754	24%	787.784	796.621	23.674
Flextrafik (excl. administration)						
Handicapkørsel	36.140	6.632	18%	36.140	34.583	-1.557
Flexture	11.810	2.727	23%	12.085	12.249	439
Flexbus	2.343	493	21%	2.105	2.476	133
Kommunal kørsel	172.682	43.749	25%	173.472	173.076	394
I alt	222.975	53.600	24%	223.802	222.383	-592
Letbane						
Buserstatningskørsel	3.800	4.043	106%	9.910	21.512	17.712
Letbanedrift	142.700	-2.342	-2%	96.580	94.715	-47.985
Rejsekort - Letbanen	6.004	1.038	17%	5.992	5.882	-122
Letbanesekretariatet	915	229	25%	915	915	0
I alt	153.419	2.968	2%	113.397	123.024	-30.395
Togdrift						
Togdrift	19.852	5.879	30%	19.852	20.052	200
Administration						
Trafikskabet inkl. handicap adm	118.694	29.674	25%	118.694	118.694	0
Billetkontrol	9.250	3.647	39%	9.250	10.597	1.347
Tjenestemandspensioner	1.722	336	20%	1.700	1.700	-22
Øvrige områder						
Flexkørsel - Sydtrafik og Fynbus	293.949	70.992	46%	293.949	293.949	0
Total - netto	1.592.808	350.850	22%	1.568.428	1.587.020	-5.788

Regnskab 2017 til afregning i 2019 **	-42.928
---------------------------------------	---------

** Positiv = skyldigt beløb - negativ = tilgodehavende

Forventet regnskab efter 1. kvartal sammenfattet

Sammenligningsgrundlaget for forventet regnskab 2018 efter 1. kvartal, er det godkendte budget for 2018 samt forventet regnskab efter 0. kvartal.

For kørselsudgifter er forventningen øget med 26,9 mio. kr. i forhold til budget 2018. Dette merforbrug skyldes hovedsagligt et stigende indeks samt merudgifter primært hos Horsens Kommune, Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

For Aarhus Letbane er udgiftsforventningen reduceret med 48 mio. kr. i forhold til budget 2018, da betaling for køb af letbanetraffic hos Aarhus Letbane I/S først begynder den 1. juni 2018.

Grundet Letbanens udskudte opstart på strækninger mellem Aarhus-Odder og Aarhus-Grenaa, køres der fortsat med erstatningskørsel. Udgiftsforventningen til erstatningskørsel er forøget med 17,7 mio. kr. i forhold til budget 2018.

Inklusive mindre ændringer på de øvrige forretningsområder, er der samlet set et forventet mindreforbrug på ca. 5,8 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget for 2018.

Bemærk, at resultatet for 2018 afregnes primo regnskabsåret 2020.

Nedenfor er en kort, introducerende gennemgang af økonomien for de forskellige forretningsområder:

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet merforbrug i forhold til budgettet for 2018 på 26,9 mio. kr.

I forhold til budget 2018 er det særligt udgifter i Aarhus Kommune, Horsens Kommune og Region Midtjylland, som driver merforbruget. For Aarhus Kommune skyldes merudgiften mere erstatningskørsel, da åbning af den fulde indre strækning af Aarhus Letbane er udsat, og derudover er der stigende chaufføromkostninger efter indførelse af den nye trafikplan. For Horsens Kommune er der merudgifter som følge af ny trafikplan, hvor bybus- og lokalkørslen bliver udvidet. For Region Midtjylland skyldes merudgifterne blandt andet behov for flere dubleringer, da kapaciteten visse steder har været udfordret. Derudover medfører stigende indeks merudgifter på 9,3 mio. kr.

I forhold til forventet regnskab efter 0. kvartal forventes en merudgift på 10 mio. kr. Dette skyldes i høj grad stigende indeks, der bevirker en forøgelse af forventning på 5,6 mio. kr. Derudover er der kørselsjusteringer vedrørende de enkelte kommuner/region med en nettoeffekt på 4,4 mio. kr. Den største stigning er i Aarhus Kommune, hvor der er mere kørsel på bybusserne samt midlertidig rute 86 mod Hjortshøj, der kører indtil den fulde indre strækning af Aarhus Letbane indvies.

Det forventede regnskab efter 1. kvartal 2018 er baseret på en budgetberegning af køreplanen fra sommer 2017. Budgetberegningen foretages i Midttrafiks køreplanssystem for regional-, lokal- og bybusruter, og er opdateret med kørselsændringer for køreplansskiftet 2017 (K17). Justeringer i løbet af køreplanåret samt ændringer fra køreplansskiftet sommeren 2018 er ligeledes medtaget i opgørelsen.

Rabatruterne er opdateret med aktuelle køreplaner fra køreplansskiftet i sommeren 2017. I det forventede regnskab er der indregnet effekter af udbud til og med det 50. udbud vedrørende bybus-, lokal- og rabatruter i Østjylland (Djursland, Randers og Horsens).

På kørselsudgiftssiden er der anvendt tre typer indeksregulering. De fleste busruter, der har været i udbud fra og med Midttrafiks 15. udbud (januar 2010), reguleres efter et månedligt omkostningsindeks. Derudover er der i de senere udbud indført kørsel med gasbusser, og disse reguleres enten efter et gasindeks eller et omkostningsindeks uden diesel.

Der observeres følgende udvikling for de tre typer indeks for 2018 i forhold til det anvendte i budget 2018 (Trafikselskaberne i Danmarks indeks for juni 2018 er anvendt for forventet regnskab efter 1. kvartal (FR1)):

Indeks	År	Udvikling ift. B2018	
		FR0	FR1
Omkostningsindeks	2018	+0,3 %	+0,7 %
Omkostningsindeks u/diesel	2018	+0,0 %	+0,2 %
Gasindeks	2018	+1,0 %	+1,3 %

I forhold til budgettet har der været vækst i alle indeks, hvilket skyldes stigende lønindeks og højere diesel- og gaspriser. Dieselprisen er fortsat med at stige efter opgørelsen af seneste indeks fra Trafiksekskaberne i Danmark (juni-indekset benytter april-priser på diesel), og fortsætter dieselprisen på nuværende høje niveau kan omkostningerne i 2018 tænkes at blive ca. 4-8 mio. kr. højere.

Forventet regnskab 1. kvartal 2018 - Kørselsudgifter

Bestillere	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Difference
Kørselsudgifter	1.386.459.000	351.240.738	25%	1.403.351.000	1.413.338.000	26.879.000
I alt	1.386.459.000	351.240.738	25%	1.403.351.000	1.413.338.000	26.879.000

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et samlet merforbrug i forhold til budgettet på 6,2 mio. kr. Det er en kraftig forøgelse af udgifterne i forhold til forventningerne efter 0. kvartal, der var et mindreforbrug på 0,7 mio. kr.

Hovedparten af stigningen vedrører Aarhus Kommune.

Der er indgået en aftale med Busselskabet Aarhus Sporveje om compensation i forbindelse med flytning af busudstyr, hvilket koster 1,5 mio. kr. i 2018. Desuden har kommunen besluttet at udskifte tælleudstyret til Midttrafiks standard-løsning, hvilket fører til en kraftig reduktion af de årlige driftsudgifter. Udgifterne til investering samt leverandørskifte forventes i 2018 at medføre en ekstraudgift på 5,2 mio. kr. for Aarhus Kommune, men vil med tiden være selvfinansierende, da Midttrafiks aftale er mere fordelagtig.

Endvidere forventes ikke længere et mindreforbrug på drift af Aarhus Kommunes stationære billetautomater samt billetautomaterne i kommunens bybusser for 2018. Forventningen efter 0. kvartal var et mindreforbrug på 0,2 mio. kr.

Der forventes højere udgifter på drift af bus-IT på 0,4 mio. kr., hvilket modsvarer af lavere udgifter til flytning af bus-IT på 0,5 mio. kr. Desuden forventes højere udgifter til Viborg Rutebilstation på 0,2 mio. kr. samt øgede udgifter til rejsegarantien på 0,1 mio. kr.

På billettering forventes lavere udgifter på 0,7 mio. kr. til gebyrer, blandt andet til Midttrafik app.

Forventet regnskab 1. kvartal 2018 - Bus IT og øvrige udgifter

Bus IT og øvrige udgifter	Budget 2018	Forbrug	forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Difference
Bus-IT, herunder Realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	6.578.000	1.714.683	26%	6.658.000	13.193.000	6.615.000
Billettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer	8.434.000	1.542.915	18%	7.428.000	7.768.000	-666.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	2.927.000	359.610	12%	3.187.000	3.130.000	203.000
Rejsegaranti	549.000	153.796	28%	549.000	615.000	66.000
Total	18.488.000	3.771.004	20%	17.822.000	24.706.000	6.218.000

Rejsekort – busser og Letbanen

Der forventes et samlet mindreforbrug i forhold til budgettet på 2,0 mio. kr. Det er en forbedring i forhold til forventningerne efter 0. kvartal, der var et merforbrug på 0,1 mio. kr.

Hovedårsagen til faldet er lavere udgifter til drift og vedligehold af udstyr i busser på 1,9 mio. kr. Desuden er der lavere udgifter til leasing af udstyr, da der i slutningen af 2016 er købt ekstraudstyr til at håndtere busudskiftninger.

Tilsvarende forventes lavere udgifter på 0,1 mio. kr. til udstyrsdrift på Letbanen.

Forventet regnskab 1. kvartal 2018 - Rejsekort, busser og Aarhus Letbane samlet
--

Rejsekort	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Difference
Rejsekort, busser	51.000.000	10.062.723	20%	51.111.000	49.152.000	-1.848.000
Rejsekort, Letbanen	6.004.000	1.038.011	17%	5.992.000	5.882.000	-122.000
Rejsekort i alt	57.004.000	11.100.734	19%	57.103.000	55.034.000	-1.970.000

Indtægter

De forventede indtægter efter 1. kvartal udgør 690,6 mio. kr., imod budgetterede indtægter på 683 mio. kr. Der forventes således merindtægter i størrelsesorden 7,6 mio. kr. svarende til 1,1 %.

Passagerindtægterne vurderes til 475,3 mio. kr., hvor der er budgetteret med 467,6 mio. kr. Dette er vurderet ud fra omsætningen af kort og billetter i 1. kvartal af 2018. Der er tale om en fremgang i passagerindtægter på 1,6 %.

Fremgangen kan henføres til flere forskellige forhold. Dels tyder det på, at frafaldet af buskunder som følge af indførelse af letbane i Aarhus og de deraf følgende kørselsreduktioner ikke har været så store, som der har været budgetteret med. Af andre forhold kan nævnes merindtægter på flybussen til Billund, hvor kørslen i 2016 blev udvidet betydeligt og med en underskudsgaranti fra Billund Lufthavn. Udvidelsen viste så positive indtægtsmæssige effekter, at underskudsgarantien ikke er kommet til udløsning.

I det seneste år er der ligeledes sket en betydelig omfordeling af indtægtskilderne. Der sker en markant omflytning fra gamle billetmedier i form af pap-klippekort og pap-periodkort solgt på Midttrafiks salgssteder, til nye og elektroniske billetformer i form af mobilapp og rejsekort. Med periodekortets indførelse på både rejsekort og mobilapp forventes denne udvikling at fortsætte. Der blev i 1. kvartal omsat for ca. 44 mio. kr. på mobilapp'en hvilket er godt 15 mio. kr. mere end i samme periode i 2017. Omsætningen på rejsekort var i 1. kvartal på godt 40 mio. kr., hvilket er en stigning på ca. 6 mio. kr. i forhold til 1. kvartal 2017. Til sammenligning blev der i 1. kvartal omsat for omkring 20 mio. kr. på Midttrafiks salgssteder, hvilket er en nedgang på ca. 7 mio. kr. Også salget af kontantbilletter er generelt faldende.

Der forventes ligeledes merindtægter på statens compensation for off-peak-rejser. Der er budgetteret med indtægter på 12 mio. kr. i 2018, men på baggrund af afregning for 1. kvartal samt regnskabsresultatet for 2017 er dette nu opskrevet til 16 mio. kr.

På erhvervskort forventes mindreindtægter på 3,1 mio. kr. Det er en konsekvens af, at salget af erhvervskort ophører efter 1. kvartal som følge af Takst Vest. Salget er forventet overflyttet til almindelige periodekort, der indgår som en del af passagerindtægterne.

På ungdomskort forventes indtægter på 89,3 mio. kr., hvilket er ca. 3,9 mio. kr. under budgettet. Dette vurderes ud fra salget i 1. kvartal samt regnskabsresultatet for 2017.

Ligeledes forventes mindreindtægter på skolekort på 4,1 mio. kr. Det skyldes faldende børnetakster – og dermed faldende takster på skolekort – i forbindelse med Takst Vest. Kommunerne skal være opmærksomme på, at de faldende indtægter på skolekort modsvares af en tilsvarende mindreudgift til køb af dem.

Kontiene "Billetindtægter DSB/Arriva" og "Betaling DSB/ Arriva" vedrører indtægter hhv. udgifter i forbindelse med takstsamarbejde med togoperatørerne indenfor Midttrafiks 4 takstområder. Midttrafik modtager indtægter for DSB/Arriva's salg af kort og billetter og betaler tilsvarende DSB/Arriva for kørsel med tog på Midttrafiks kort og billetter. Da DSB og Arriva efter Takst Vest sælger egne kort og billetter til togrejser inden for Trafikselskabsrejser forventes hverken indtægter eller udgifter på disse konti fremadrettet, bortset fra afregning fra tidligere år. Derfor er der i det foreløbige regnskab indlagt det reelt fakturerede i 1. kvartal, ligesom der er indlagt merindtægter på ca. 6 mio. kr., som en foreløbig forventning til slutafregning med DSB vedr. 2016 og 2017. Midttrafik er i dialog med DSB om afregning, og forventer på nuværende tidspunkt at modtage indtægter retur, som følge af ukorrekt håndtering af lukningen af Grenaa-banen i den foreløbige afregning. Det skal bemærkes, at der mangler endelig afregning med Arriva for perioden 2014-2017. Der pågår forhandlinger om dette, men resultatet er ikke kendt på nuværende tidspunkt. Dette medfører en usikkerhed om betaling til DSB/Arriva for togrejser. Forholdet vedrører udelukkende Region Midtjyllands indtægter.

Indtægtsfordelingen mellem bestillerne er udarbejdet på baggrund af Bestyrelsens beslutning om overgangsordning gældende indtil 2020. Det medfører, at alle kommuner udenfor Aarhus tilføres de budgetterede indtægter, med mindre der er gennemført særlige tiltag som forventes at påvirke indtægten, og som ikke var kendt ved budgetlægningen. Det samme gør sig gældende for Region Midtjyllands kørsel udenfor Aarhus-området. I det forventede regnskab er der sket modregning af indtægter i Horsens og Struer som følge af indførelse af billige pensionistkort, og i Holstebro Kommune som følge af indførelse af gratis kørsel på udvalgte ruter samt billige pensionistkort. Ligeledes er der tilført merindtægter til Region Midtjylland som følge af positiv indtægtsudvikling på flybussen til Billund.

Restindtægten fordeles mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Dette skyldes at langt den største usikkerhed i indtægtsbudgettet vedrører konsekvenser af indførelse af Letbanen i Aarhus samt implementering af den nye Trafikplan i Aarhus. For Aarhus Kommune forventes merindtægter på knap 1 mio. kr., mens der for Region Midtjylland forventes merindtægter på knap 8 mio. kr., som dels dækker over en positiv udvikling i Aarhus-området, øgede indtægter på flybussen samt forventet tilbagebetaling fra DSB i forbindelse med bus-tog-afregning for 2016 og 2017.

Indtægtsfordelingen mellem bestillerne fremgår af bilag 2.

Forventet regnskab 1. kvartal 2018 - Busindtægter

Indtægtsfordeling :	Budget 2018	Forbrug	forbrug i % af budget	Forventet regnskab 0. kvartal 2018	Forventet regnskab 1. kvartal 2018	Difference
Hovedkategorier:						
Passagerindtægter	467.600.000	137.239.868	29%	469.100.000	475.275.000	7.675.000
Refusion - off peak rabat	12.000.000	0	0%	12.000.000	16.000.000	4.000.000
Erhvervs kort	3.600.000	526.650	15%	3.600.000	500.000	-3.100.000
Omsætning Ungdomskort	93.200.000	14.176.368	15%	93.200.000	89.300.000	-3.900.000
Ungdomskort - kompensation fritidsrejser	9.000.000	-276.000	-3%	9.000.000	9.000.000	0
Omsætning skolekort	32.100.000	14.284.672	45%	32.100.000	28.000.000	-4.100.000
Kompensation - Fælles børneregler	36.600.000	9.328.573	25%	36.600.000	36.600.000	0
Fribefordring Værnepligtige	1.800.000	289.787	16%	1.800.000	1.800.000	0
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	100.000	0	0%	100.000	100.000	0
Billettindtægter - Togrejser DSB og Arriva	67.000.000	13.637.361	20%	67.000.000	13.800.000	-53.200.000
Billettindtægter - Tog omstigningsrejser	27.000.000	7.919.634	29%	27.000.000	28.000.000	1.000.000
Indtægter Busdrift	750.000.000	197.126.913	26%	751.500.000	698.375.000	-51.625.000
						0
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	-67.000.000	-15.806.250	24%	-67.000.000	-7.800.000	59.200.000
Passagerindtægter total	683.000.000	181.320.663	27%	684.500.000	690.575.000	7.575.000

Regionalt tilskud

Region Midtjylland giver årligt flere kommuner et tilskud til transport af elever til ungdomsuddannelser. Tilskuddet blev givet første gang i 2011, og har siden været fremskrevet med Danske Regioners pris- og lønskøn for regional udvikling. I forhold til budgettet er det regionale tilskud justeret med seneste skøn for 2018, hvilket er på 2,4 %, mens der i budgettet var antaget fremskrivning med 1 %. Dette medfører en merudgift på ca. 0,1 mio. kr. til Region Midtjylland, som fordeles til de øvrige kommuner.

Flextrafik

Handicapkørsel

Der forventes samlet set udgifter for 34,6 mio. kr., hvilket er et mindreforbrug i forhold til budgettet på 1,6 mio. kr., og en tilsvarende nedskrivning i forhold til forventningerne efter 0. kvartal. Årsagen til korrektionen er hovedsageligt, at der ved budgetlægningen var en forventning om fortsat stigning i kørselsaktiviteten på handicapområdet. Denne forventning ser efter 1. kvartal ikke ud til at holde.

Der er samlet budgetteret med administrationsomkostninger på 13,9 mio. kr. som administreres under Trafikselskabets budget. Administrationsomkostningerne på handicap er et fast beløb som ikke korrigeres henover året, uanset ændringer i antal kørte ture.

Forventet regnskab 1. kvartal 2018 - Handicapkørsel

Samlet	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Difference
Handicapkørsel						
Udgifter	45.469.000	8.603.269	19%	45.469.000	43.661.000	-1.808.000
Indtægter	-9.329.000	-1.984.867	21%	-9.329.000	-9.078.000	251.000
Netto	36.140.000	6.618.402	18%	36.140.000	34.583.000	-1.557.000

Flexiture

Der er budgetteret med omkostninger på 11,8 mio. kr. hvoraf de 8,7 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling mens de resterende 3,1 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Forventningen for 2018 er efter 1. kvartal et merforbrug på 0,4 mio. kr., hvoraf de 0,3 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling og de resterende 0,1 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger. Forventningen efter 0. kvartal var et merforbrug på 0,3 mio. kr.

Årsagen er en justering af forventningen om antallet af kørsler i enkelte kommuner. Størstedelen af kommunerne forventes på nuværende tidspunkt at overholde budgetterne.

Forventet regnskab 1. kvartal 2018 - Flexiture

Samlet	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Difference
Flexiture						
Vognmandsbetaling	15.459.500	3.935.539	25%	15.630.500	15.956.500	497.000
Indtægter	-6.772.000	-1.780.924	26%	-6.759.000	-6.966.000	-194.000
Kommunens vognmandsbetaling	8.687.500	2.154.615	25%	8.871.500	8.990.500	303.000
Administrationsomkostninger	3.122.000	572.171	18%	3.213.000	3.258.000	136.000
Kommunens samlede udgift	11.809.500	2.726.786	23%	12.084.500	12.248.500	439.000

Flexbus

Samlet er der budgetteret med omkostninger på 2,3 mio. kr. hvoraf de 1,9 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling mens de resterende 0,4 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Forventningen for 2018 er efter 1. kvartal et merforbrug på 0,1 mio. kr., som hovedsageligt vedrører vognmandsbetaling. Forventningen efter 0. kvartal var et mindreforbrug på 0,2 mio. kr.

Det skyldes hovedsageligt, at der er tilføjet ekstra Flexbusruter i blandt andet Norddjurs og Randers Kommune.

Forventet regnskab 1. kvartal 2018 - Flexbus

Samlet	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Difference
Flexbus						
Vognmandsbetaling	2.130.000	441.797	21%	1.908.000	2.260.000	130.000
Indtægter	-228.000	-38.945	17%	-195.000	-232.000	-4.000
Kommunens vognmandsbetaling	1.902.000	402.852	21%	1.713.000	2.028.000	126.000
Administrationsomkostninger	441.000	89.814	20%	392.000	448.000	7.000
Kommunens samlede udgift	2.343.000	492.666	21%	2.105.000	2.476.000	133.000

Kommunal kørsel

Samlet er der budgetteret med omkostninger på 172,7 mio. kr., hvoraf de 158,1 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling, mens de resterende 14,6 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Forventningen for 2018 er efter 1. kvartal et merforbrug på 0,4 mio. kr., hvilket skyldes højere udgifter på 0,6 mio. kr. vedrørende vognmandsbetaling, og en nedskrivning af de

administrative omkostninger på 0,2 mio. kr. Forventningen efter 0. kvartal var et merforbrug på 0,8 mio. kr.

Årsagen til merforbruget er en justering i de forventede antal kørsler i enkelte kommuner. Størstedelen af kommunerne forventes på nuværende tidspunkt at overholde budgetterne.

Forventet regnskab 1. kvartal 2018 - Kommunal kørsel

Samlet	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Difference
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	158.119.500	40.152.864	25%	158.879.500	158.694.500	575.000
Indtægter	-31.000	-5.100	16%	-31.000	-21.000	10.000
Kommunens vognmandsbetaling	158.088.500	40.147.764	25%	158.848.500	158.673.500	585.000
Administrationsomkostninger	14.593.500	3.600.960	25%	14.623.800	14.402.000	-191.500
Kommunens samlede udgift	172.682.000	43.748.724	25%	173.472.300	173.075.500	393.500

Buserstatningskørsel

Der forventes et stort merforbrug i forhold til budgettet på 17,7 mio. kr. I forhold til forventningen efter 0. kvartal, er der merudgifter på ca. 8,0 mio. kr.

Driftsstart på Aarhus Letbane til Odder og til Grenaa er forsinket i forhold til de oprindelige idriftsættelsesdatoer. Det betyder en længere periode med buserstatningskørslen på Odderbanen og Grenaabanen end forventet. Udgifterne til buserstatningskørsel forventes derfor markant højere end budgetteret.

Det er på nuværende tidspunkt estimeret, at opstart på Odderbanen kan ske i løbet af sommeren 2018. Der er endnu stor usikkerhed om opstart på Grenaabanen. I det forventede regnskab for 2018 er det forudsat, at der vil være buserstatningskørsel på Grenaabanen frem til 1. jan. 2019.

Forventet regnskab 1. kvartal 2018 - Buserstatningskørsel

Buserstatningskørsel	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Difference
Udgifter Grenåbanen	5.700.000	3.544.292	62%	10.790.000	22.420.000	16.720.000
Udgifter Odderbanen	0	0	0%	4.580.000	11.920.000	11.920.000
Teletaxaordning	500.000	484.740	97%	1.000.000	2.300.000	1.800.000
Indtægter Grenåbanen	-3.400.000	0	0%	-6.100.000	-12.200.000	-8.800.000
Indtægter Odderbanen	0	0	0%	-1.360.000	-3.628.000	-3.628.000
Informations- og kommunikationskampagne	500.000	0	0%	500.000	200.000	-300.000
Leasingudgift rejsekortudstyr	500.000	13.981	3%	500.000	500.000	0
I alt buserstatningskørsel, Region Midtjylland	3.800.000	4.043.013	106%	9.910.000	21.512.000	17.712.000

Letbanedrift

Der forventes på nuværende tidspunkt et stort mindreforbrug på ca. 47,9 mio. kr. sammenholdt med budgettet. I forhold til skønnet efter 0. kvartal er det et fald på ca. 1,8

Region Midtjylland og Aarhus Kommune har meddelt Midttrafik, at betalingerne for køb af letbanetraffic hos Aarhus Letbane I/S, skal starte 1. juni 2018. I det forventede regnskab er derfor indregnet udgifter til køb af letbanetraffic i 7 måneder. I budgettet for 2018 var forudsat udgifter til køb af letbanetraffic i 11 måneder. Samlet set for både Aarhus Kommune og for Region Midtjylland forventes på nuværende tidspunkt et mindreforbrug på ca. 47,9 mio. kr.

Forventet regnskab 1. kvartal 2018 - Aarhus Letbane Drift

Letbane drift	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Difference
Trafikkøb og drift Aarhus Letbane	212.500.000	0	0%	141.380.000	139.730.000	-72.770.000
Heraf letbanekørsel på Grenaa-banen	91.800.000	0	0%	40.900.000	40.900.000	-50.900.000
Øvrige letbanerelaterede udgifter	1.000.000	487.687	49%	1.200.000	1.726.000	726.000
Passagerindtægter	-70.800.000	-2.829.414	4%	-46.000.000	-46.741.000	24.059.000
Driftstilskud	142.700.000	-2.341.727	-2%	96.580.000	94.715.000	-47.985.000
Netto driftstilskud	142.700.000	-2.341.727	-2%	96.580.000	94.715.000	-47.985.000

Letbanesekretariatet

Udgifter til letbanesekretariatet forventes at overholde budgettet.

Forventet regnskab 1. kvartal 2018 - Letbanesekretariat

Samlet	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Difference
Bestillere	915.000	228.750	25%	915.000	915.000	0
Midttrafik	101.000	25.250	25%	101.000	101.000	0
Samlet	1.016.000	254.000	25%	1.016.000	1.016.000	0

Togdrift

I det forventede regnskab efter 1. kvartal forventes på nuværende tidspunkt et merforbrug på 0,2 mio. kr. ift. budgettet, hvilket skyldes at der i 1. kvartal har været færre passagerer på Lemvigbanen ift. samme periode 2017. Udgifterne til drift og infrastruktur forventes at følge budgettet. Togdrift vedrører kun Region Midtjylland og omfatter udgifter til drift af Lemvigbanen og vedligeholdelse af infrastrukturen.

Forventet regnskab 1. kvartal 2018 - Togdrift i Region Midtjylland

Togdrift	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Difference
Driftstilskud						
Udgifter	19.228.000	6.118.000	32%	19.228.000	19.228.000	0
Indtægter	-2.900.000	-239.223	8%	-2.900.000	-2.700.000	200.000
I alt driftstilskud	16.328.000	5.878.777	36%	16.328.000	16.528.000	200.000
Anlæg						
Ordinært investeringstilskud	3.524.000	0	0%	3.524.000	3.524.000	0
I alt togdrift, Region Midtjylland	19.852.000	5.878.777	30%	19.852.000	20.052.000	200.000

Trafikselskabet

Trafikselskabet har i 2018 et samlet budget på 118,7 mio. kr. Det kan inddeles i tre dele, hvor 101,1 mio. kr. vedrører busadministration, 3,6 mio. kr. vedrører letbaneadministration og 13,9 mio. kr. vedrører handicapadministration.

Udgifter til Trafikselskabet forventes at overholde budgettet i 2018.

Tabel 9: Forventet regnskab 1. kvartal 2018 - Trafikselskabet

Samlet	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Difference
Bus administration	101.107.053	25.276.763	25%	101.107.053	101.107.053	0
Letbane administration	3.645.947	911.487	25%	3.645.947	3.645.947	0
Handicap administration	13.941.000	3.485.250	25%	13.941.000	13.941.000	0
Samlet	118.694.000	29.673.500	25%	118.694.000	118.694.000	0

Billetkontrol

Sammenholdt med budget 2018 og forventet regnskab 0. kvartal så forventes der efter 1. kvartal en samlet merudgift på ca. 1,3 mio. kr.

Denne afvigelse består primært af et fald i forventede indtægter fra udstedte kontrolafgifter på 1,1 mio. kr., som følge af at der har været udskrevet færre afgifter end forventet i 1. kvartal.

Yderligere har der været en stigende andel af kunder i 1. kvartal, som har valgt ikke at betale deres afgift. Der forventes derfor en merudgift på 0,2 mio. kr. grundet en stigning i andelen af afgifter, som overføres til inddrivelse ved SKAT.

Det skal bemærkes, at de forventede udgifter til dækning af advokatombudsninger i forbindelse med igangværende sager i billetkontrollen vil holde sig inden for budgettet, og udgifterne ventes at udgøre ca. 1 mio. kr. i 2018.

Forventet regnskab 1. kvartal 2018 - Kontrolafgifter

Samlet	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Difference
Kontrolafgifter	-13.106.000	-2.746.025	21%	-13.106.000	-12.000.000	1.106.000
Billetkontrol administration	14.197.000	3.947.119	28%	14.197.000	14.197.000	0
Overførsel af kontrolafgifter*	8.159.000	2.446.377	30%	8.159.000	8.400.000	241.000
I alt	9.250.000	3.647.471	39%	9.250.000	10.597.000	1.347.000

*Ubetalte afgifter i Aarhus bybusser overføres til Aarhus til inddrivelse via SKAT. Øvrige ubetalte afgifter forbliver i Midttrafik.

Tjenestemandspensioner

I 2018 er budgettet for tjenestemandspensioner på 1,7 mio. kr. Der forventes et marginalt mindreforbrug på tjenestemandspensioner i 2018 i forhold til budgettet.

Forslag til budget 2019 - Tjenestemandspensioner (rejsekortfinansiering)

Samlet	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Difference
Tjenestemandspensioner	1.722.000	335.963	20%	1.700.000	1.700.000	-22.000
I alt	1.722.000	335.963	20%	1.700.000	1.700.000	-22.000

Bilag 2

Forventet regnskab 1. kvartal 2018

Bestillerfordelte fordelinger per driftsområde

Indholdsfortegnelse

Samlet oversigt.....	2
Kørselsudgifter.....	2
Bus-IT og øvrige udgifter.....	3
Rejsekort.....	3
Indtægter.....	4
Regionalt tilskud.....	4
Handicapkørsel.....	5
Flexture.....	5
Flexbus.....	6
Kommunal kørsel.....	6
Buserstatningskørsel.....	7
Letbanedrift.....	7
Letbanesekretariat.....	8
Togdrift.....	8
Trafikselskabet.....	9
Billetkontrol.....	9
Tjenestemandspensioner.....	10

Samlet oversigt

Nedenstående tabel angiver en samlet oversigt over budget og forventet regnskab 2018:

Samlet oversigt					
Bestillere	Budget 2018	Forbrug	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Difference
Favrskov	21.624.500	5.444.059	21.812.113	21.878.400	253.900
Hedensted	4.658.000	1.190.652	4.549.202	4.795.000	137.000
Herning	40.677.000	10.599.036	40.469.877	40.596.000	-81.000
Holstebro	26.925.900	7.494.121	27.578.961	27.656.400	730.500
Horsens	37.057.600	10.317.332	39.389.142	40.369.400	3.311.800
Ikast-Brande	15.460.000	4.045.337	15.438.459	15.450.000	-10.000
Lemvig	9.468.900	2.314.678	9.419.447	9.441.900	-27.000
Norddjurs	24.002.100	5.516.290	23.757.739	21.462.800	-2.539.300
Odder	6.895.000	1.862.733	6.901.495	7.050.000	155.000
Randers	74.980.300	19.936.138	75.466.863	75.942.700	962.400
Ringkøbing-Skjern	24.643.000	4.990.390	24.879.379	25.009.000	366.000
Samsø	54.000	9.949	54.000	78.000	24.000
Silkeborg	42.819.100	11.288.388	43.274.896	41.525.400	-1.293.700
Skanderborg	24.553.900	6.505.431	24.630.145	24.871.900	318.000
Skive	32.756.900	8.547.079	33.232.649	32.662.000	-94.900
Struer	6.944.500	2.048.356	6.845.421	6.718.500	-226.000
Syddjurs	18.513.600	4.460.267	17.694.277	17.714.600	-799.000
Viborg	37.307.000	9.726.924	37.114.954	37.228.000	-79.000
Aarhus	318.658.200	71.598.736	309.003.622	321.415.500	2.757.300
Regionen	529.881.000	91.755.481	511.988.069	520.227.500	-9.653.500
I alt vedr. Midttrafiks bestillere	1.297.880.500	279.651.375	1.273.500.710	1.292.093.000	-5.787.500
Sydtrafik	235.246.000	58.259.048	235.246.000	235.246.000	0
NT	340.000	33.262	340.000	340.000	0
Fynbus	59.341.000	12.892.735	59.341.000	59.341.000	0
Movia		13.568			
Midttrafik	101.000	25.250	101.000	101.000	0
I alt vedr. øvrige	295.028.000	71.223.863	295.028.000	295.028.000	0
Total Midttrafik	1.592.908.500	350.875.238	1.568.528.710	1.587.121.000	-5.787.500

Kørselsudgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af kørselsudgifter:

Oversigt over kørselsudgifter					
Bestilleroversigt					
Bestillere	Budget 2018	Forbrug	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Difference
Favrskov	13.962.000	3.603.970	13.900.790	14.035.000	73.000
Hedensted	4.216.000	1.204.841	4.257.266	4.304.000	88.000
Herning	47.460.000	12.665.716	47.257.516	47.443.000	-17.000
Holstebro	26.634.000	7.382.086	27.267.457	27.352.000	718.000
Horsens	46.718.000	13.064.084	49.066.245	48.790.000	2.072.000
Ikast-Brande	13.286.000	3.596.265	13.272.574	13.391.000	105.000
Lemvig	7.778.000	1.944.145	7.732.598	7.697.000	-81.000
Norddjurs	16.910.000	4.393.826	16.676.703	16.648.000	-262.000
Odder	6.218.000	1.751.818	6.224.508	6.367.000	149.000
Randers	90.796.000	24.543.343	91.305.815	91.259.000	463.000
Ringkøbing-Skjern	24.648.000	5.268.664	24.938.673	25.271.000	623.000
Samsø	0	0	0	0	0
Silkeborg	53.581.000	14.761.427	54.063.741	54.110.000	529.000
Skanderborg	25.502.000	6.879.340	25.341.424	25.407.000	-95.000
Skive	26.996.000	7.503.355	27.515.260	27.570.000	574.000
Struer	6.494.000	1.973.545	6.397.036	6.238.000	-256.000
Syddjurs	15.610.000	3.952.030	14.794.830	14.853.000	-757.000
Viborg	46.101.000	12.625.810	45.992.848	46.058.000	-43.000
Aarhus	423.334.000	118.069.734	431.469.512	438.908.000	15.574.000
Region Midtjylland	490.215.000	106.056.738	495.876.114	497.637.000	7.422.000
I alt	1.386.459.000	351.240.738	1.403.350.910	1.413.338.000	26.879.000

Bus-IT og øvrige udgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af bus-IT og øvrige udgifter:

Oversigt over bus-IT og øvrige udgifter

Bestilleroversigt					
Bestillere	Budget 2018	Forbrug	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Difference
Favrskov	18.000	4.198	16.000	16.000	-2.000
Hedensted	47.000	12.812	40.000	42.000	-5.000
Herning	219.000	56.985	207.000	203.000	-16.000
Holstebro	97.000	11.827	81.000	83.000	-14.000
Horsens	373.000	76.454	363.000	359.000	-14.000
Ikast-Brande	28.000	7.950	27.000	26.000	-2.000
Lemvig	0	0	0	0	0
Norddjurs	30.000	7.725	29.000	26.000	-4.000
Odder	18.000	3.786	17.000	17.000	-1.000
Randers	1.138.000	283.251	1.124.000	1.102.000	-36.000
Ringkøbing-Skjern	221.000	55.784	200.000	192.000	-29.000
Samsø	0	0	0	0	0
Silkeborg	412.000	93.332	385.000	393.000	-19.000
Skanderborg	67.000	18.402	59.000	62.000	-5.000
Skive	150.000	39.437	133.000	136.000	-14.000
Struer	40.000	11.507	40.000	37.000	-3.000
Syddjurs	57.000	16.823	58.000	54.000	-3.000
Viborg	892.000	82.572	972.000	944.000	52.000
Aarhus	8.949.000	1.823.492	8.525.000	15.428.000	6.479.000
Region Midtjylland	5.732.000	1.164.665	5.546.000	5.586.000	-146.000
I alt	18.488.000	3.771.004	17.822.000	24.706.000	6.218.000

Rejsekort

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til rejsekort:

Oversigt over rejsekort

Bestilleroversigt					
Bestillere	Budget 2018	Forbrug	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Difference
Favrskov	122.000	21.044	123.000	116.000	-6.000
Hedensted	189.000	33.173	193.000	184.000	-5.000
Herning	1.207.000	219.203	1.215.000	1.160.000	-47.000
Holstebro	600.000	101.381	601.000	553.000	-47.000
Horsens	1.141.000	287.762	1.140.000	1.093.000	-48.000
Ikast-Brande	16.000	1.580	9.000	7.000	-9.000
Lemvig	9.000	797	5.000	4.000	-5.000
Norddjurs	123.000	22.618	120.000	114.000	-9.000
Odder	123.000	23.211	124.000	115.000	-8.000
Randers	2.723.000	498.233	2.725.000	2.692.000	-31.000
Ringkøbing-Skjern	514.000	83.082	505.000	455.000	-59.000
Samsø	0	0	0	0	0
Silkeborg	1.326.000	340.095	1.327.000	1.270.000	-56.000
Skanderborg	478.000	86.901	483.000	488.000	10.000
Skive	852.000	147.740	836.000	942.000	90.000
Struer	110.000	17.422	108.000	98.000	-12.000
Syddjurs	244.000	47.004	239.000	228.000	-16.000
Viborg	1.518.000	264.684	1.502.000	1.578.000	60.000
Aarhus	20.417.000	4.190.077	20.460.000	19.835.000	-521.000
Region Midtjylland	25.292.000	4.714.727	25.388.000	24.102.000	-1.129.000
I alt	57.004.000	11.100.734	57.103.000	55.034.000	-1.848.000

Indtægter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af busindtægter:

Oversigt over busindtægter					
Bestilleroversigt					
Bestillere	Budget 2018	Forbrug	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Difference
Favrskov	-1.207.000	-316.916	-1.207.000	-1.207.000	0
Hedensted	-1.929.000	-506.487	-1.929.000	-1.929.000	0
Herning	-14.030.000	-3.683.784	-14.030.000	-14.030.000	0
Holstebro	-5.755.000	-1.471.676	-5.755.000	-5.605.000	150.000
Horsens	-20.406.000	-5.069.075	-20.406.000	-19.306.000	1.100.000
Ikast-Brande	0	0	0	0	0
Lemvig	0	0	0	0	0
Norddjurs	-1.294.000	-339.759	-1.294.000	-1.294.000	0
Odder	-1.494.000	-392.272	-1.494.000	-1.494.000	0
Randers	-31.258.000	-8.207.249	-31.258.000	-31.258.000	0
Ringkøbing-Skjern	-3.683.000	-967.026	-3.683.000	-3.683.000	0
Samsø	0	0	0	0	0
Silkeborg	-24.064.000	-6.318.359	-24.064.000	-24.064.000	0
Skanderborg	-5.571.000	-1.462.748	-5.571.000	-5.571.000	0
Skive	-8.467.000	-2.223.136	-8.467.000	-8.467.000	0
Struer	-952.000	-230.269	-952.000	-877.000	75.000
Syddjurs	-3.248.000	-852.810	-3.248.000	-3.248.000	0
Viborg	-15.808.000	-4.150.624	-15.808.000	-15.808.000	0
Aarhus	-256.931.000	-67.712.827	-256.931.000	-257.890.000	-959.000
Region Midtjylland	-286.903.000	-77.415.646	-288.403.000	-294.844.000	-7.941.000
I alt	-683.000.000	-181.320.663	-684.500.000	-690.575.000	-7.575.000

Regionalt tilskud

Nedenstående tabel angiver en oversigt over fordeling af regionalt tilskud:

Oversigt over regionalt tilskud					
Bestillere	Budget 2018	Forbrug	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Difference
Favrskov	0	0	0	0	0
Hedensted	-1.000.000	-253.500	-1.014.000	-1.014.000	-14.000
Herning	-5.000	-1.250	-5.000	-5.000	0
Holstebro	0	0	0	0	0
Horsens	-341.000	-86.500	-346.000	-346.000	-5.000
Ikast-Brande	0	0	0	0	0
Lemvig	0	0	0	0	0
Norddjurs	-512.000	-129.750	-519.000	-519.000	-7.000
Odder	0	0	0	0	0
Randers	-747.000	-189.250	-757.000	-757.000	-10.000
Ringkøbing-Skjern	-1.715.000	-434.750	-1.739.000	-1.739.000	-24.000
Samsø	0	0	0	0	0
Silkeborg	0	0	0	0	0
Skanderborg	0	0	0	0	0
Skive	-692.000	-175.500	-702.000	-702.000	-10.000
Struer	0	0	0	0	0
Syddjurs	0	0	0	0	0
Viborg	-3.065.000	-776.750	-3.107.000	-3.107.000	-42.000
Aarhus	0	0	0	0	0
Regionen	8.077.000	2.047.250	8.189.000	8.189.000	112.000
I alt	0	0	0	0	0

Handicapkørsel

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til handicapkørsel:

Oversigt over handicapkørsel

Bestilleroversigt					
Bestillere	Budget 2018	Forbrug	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Difference
Favrskov	1.276.000	190.316	1.276.000	1.102.000	-174.000
Hedensted	984.000	191.557	984.000	984.000	0
Herning	2.017.000	390.932	2.017.000	2.017.000	0
Holstebro	1.188.000	219.329	1.188.000	1.188.000	0
Horsens	2.030.000	397.429	2.030.000	2.030.000	0
Ikast-Brande	871.000	133.167	871.000	767.000	-104.000
Lemvig	565.000	136.696	565.000	624.000	59.000
Norddjurs	702.000	100.412	702.000	413.000	-289.000
Odder	944.000	208.748	944.000	944.000	0
Randers	2.749.000	519.380	2.749.000	2.749.000	0
Ringkøbing-Skjern	1.300.000	213.570	1.300.000	1.300.000	0
Samsø	39.000	1.028	39.000	39.000	0
Silkeborg	2.461.000	403.460	2.461.000	1.644.000	-817.000
Skanderborg	1.067.000	142.940	1.067.000	884.000	-183.000
Skive	1.114.000	259.747	1.114.000	1.261.000	147.000
Struer	476.000	92.837	476.000	476.000	0
Syddjurs	605.000	138.592	605.000	605.000	0
Viborg	2.278.000	400.172	2.278.000	2.278.000	0
Aarhus	13.474.000	2.478.091	13.474.000	13.278.000	-196.000
Movia, NT		13.568			
I alt	36.140.000	6.631.970	36.140.000	34.583.000	-1.557.000

Flexiture

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til flexiture:

Oversigt over flexiture

Bestilleroversigt					
Bestillere	Budget 2018	Forbrug	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Difference
Favrskov	810.000	209.022	810.000	923.000	113.000
Hedensted	1.043.000	286.393	1.043.000	1.267.000	224.000
Herning	0	0	0	0	0
Holstebro	183.000	49.520	218.000	218.000	35.000
Horsens	452.000	100.086	452.000	452.000	0
Ikast-Brande	155.000	30.869	155.000	155.000	0
Lemvig	512.000	106.424	512.000	512.000	0
Norddjurs	1.893.000	413.281	1.893.000	1.893.000	0
Odder	84.000	17.567	84.000	99.000	15.000
Randers	338.000	76.700	338.000	338.000	0
Ringkøbing-Skjern	1.542.000	317.690	1.542.000	1.397.000	-145.000
Samsø	0	0	0	0	0
Silkeborg	518.000	100.214	518.000	518.000	0
Skanderborg	1.021.000	315.389	1.261.000	1.392.000	371.000
Skive	259.000	21.400	259.000	85.000	-174.000
Struer	68.500	13.670	68.500	68.500	0
Syddjurs	1.704.000	387.049	1.704.000	1.704.000	0
Viborg	244.000	44.857	244.000	244.000	0
Aarhus	983.000	236.655	983.000	983.000	0
Region Midtjylland	0	0	0	0	0
I alt	11.809.500	2.726.786	12.084.500	12.248.500	439.000

Flexbus

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til flexbus:

Oversigt over flexbus

Bestilleroversigt					
Bestillere	Budget 2018	Forbrug	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Difference
Favrskov	12.000	545	12.000	12.000	0
Hedensted	516.000	77.999	383.000	383.000	-133.000
Herning	11.000	1.173	11.000	11.000	0
Holstebro	210.000	46.881	210.000	210.000	0
Horsens	40.000	11.292	40.000	40.000	0
Ikast-Brande	0	0	0	0	0
Lemvig	0	0	0	0	0
Norddjurs	0	0	0	33.000	33.000
Odder	186.000	45.291	186.000	186.000	0
Randers	0	0	0	273.000	273.000
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0
Samsø	0	0	0	0	0
Silkeborg	264.000	61.147	264.000	264.000	0
Skanderborg	149.000	55.770	149.000	244.000	95.000
Skive	87.000	29.565	87.000	87.000	0
Struer	30.000	0	30.000	0	-30.000
Syddjurs	0	0	0	0	0
Viborg	638.000	108.658	533.000	533.000	-105.000
Aarhus	0	0	0	0	0
Region Midtjylland	200.000	54.346	200.000	200.000	0
I alt	2.343.000	492.666	2.105.000	2.476.000	133.000

Kommunal kørsel

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til kommunal kørsel:

Oversigt over kommunal kørsel

Bestilleroversigt					
Bestillere	Budget 2018	Forbrug	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Difference
Favrskov	5.478.500	1.443.321	5.728.400	5.728.400	249.900
Hedensted	18.000	0	18.000	0	-18.000
Herning	0	0	0	0	0
Holstebro	1.297.900	537.835	1.297.900	1.186.400	-111.500
Horsens	2.793.600	470.781	2.793.600	3.001.400	207.800
Ikast-Brande	0	0	0	0	0
Lemvig	199.900	25.586	199.900	199.900	0
Norddjurs	5.085.100	781.323	5.085.100	3.083.800	-2.001.300
Odder	0	0	0	0	0
Randers	2.066.300	615.822	2.066.300	2.370.700	304.400
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0
Samsø	0	5.171	0	24.000	24.000
Silkeborg	2.952.100	504.244	2.952.100	2.080.400	-871.700
Skanderborg	164.900	50.122	164.900	231.900	67.000
Skive	10.026.900	2.336.520	10.026.900	9.320.000	-706.900
Struer	0	0	0	0	0
Syddjurs	2.495.600	509.964	2.495.600	2.472.600	-23.000
Viborg	0	0	0	0	0
Aarhus	5.013.200	1.052.788	4.499.600	4.232.000	-781.200
Regionen	134.112.000	35.222.483	135.166.000	138.166.000	4.054.000
NT	340.000	33.262	340.000	340.000	0
Fynbus	59.341.000	12.892.735	59.341.000	59.341.000	0
Sydtrafik	235.246.000	58.259.048	235.246.000	235.246.000	0
I alt	466.631.000	114.741.005	467.421.300	467.024.500	393.500

Buserstatningskørsel

Nedenstående tabel angiver en oversigt over nettoudgifter til buserstatningskørsel:

Oversigt over buserstatningskørsel

Buserstatningskørsel	Budget 2018	Forbrug	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Difference
Udgifter Grenåbanen	5.700.000	3.544.292	10.790.000	22.420.000	16.720.000
Udgifter Odderbanen	0	0	4.580.000	11.920.000	11.920.000
Teletaxaordning	500.000	484.740	1.000.000	2.300.000	1.800.000
Indtægter Grenåbanen	-3.400.000	0	-6.100.000	-12.200.000	-8.800.000
Indtægter Odderbanen	0	0	-1.360.000	-3.628.000	-3.628.000
Informations- og kommunikationskampagne	500.000	0	500.000	200.000	-300.000
Leasingudgift rejsekortudstyr	500.000	13.981	500.000	500.000	0
I alt buserstatningskørsel, Region Midtjylland	3.800.000	4.043.013	9.910.000	21.512.000	17.712.000

Letbanedrift

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til letbanedrift:

Oversigt over letbanedrift

Letbane drift	Budget 2018	Forbrug	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Difference
Trafikkøb - Drift Aarhus Letbane	212.500.000	0	141.380.000	139.730.000	-72.770.000
<i>Heraf letbanekørsel på Grenåbanen</i>	91.800.000	0	40.900.000	40.900.000	-50.900.000
Øvrige letbanerelaterede udgifter	1.000.000	487.687	1.200.000	1.726.000	726.000
Passagerindtægter	-70.800.000	-2.829.414	-46.000.000	-46.741.000	24.059.000
Driftstilskud	142.700.000	-2.341.727	96.580.000	94.715.000	-47.985.000
Netto driftstilskud	142.700.000	-2.341.727	96.580.000	94.715.000	-47.985.000
Finansiering Region Midtjylland					
Bestillerbidrag jf. Principaftalen	28.000.000	0	16.333.000	16.333.000	-11.667.000
Statsligt bidrag for trafikdrift Grenåbanen	42.800.000	0	24.967.000	24.967.000	-17.833.000
Ekstra bestillerbidrag driftsunderskud	14.000.000	0	14.269.000	13.361.500	-638.500
I alt Region Midtjylland	84.800.000	-1.405.036	55.569.000	54.661.500	-30.138.500
Finansiering Aarhus Kommune					
Bestillerbidrag jf. Principaftalen	41.300.000	0	24.092.000	24.092.000	-17.208.000
Ekstra bestillerbidrag driftsunderskud	16.600.000	0	16.919.000	15.961.500	-638.500
I alt Aarhus Kommune	57.900.000	-936.691	41.011.000	40.053.500	-17.846.500

Letbanesekretariat

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til letbanesekretariatet:

Oversigt over letbanesekretariatet					
Bestilleroversigt					
Bestillere	Budget 2018	Forbrug	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Difference
Favrskov	41.000	10.250	41.000	41.000	0
Hedensted	0	0	0	0	0
Herning	0	0	0	0	0
Holstebro	0	0	0	0	0
Horsens	0	0	0	0	0
Ikast-Brande	0	0	0	0	0
Lemvig	0	0	0	0	0
Norddjurs	41.000	10.250	41.000	41.000	0
Odder	41.000	10.250	41.000	41.000	0
Randers	41.000	10.250	41.000	41.000	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0
Samsø	0	0	0	0	0
Silkeborg	41.000	10.250	41.000	41.000	0
Skanderborg	41.000	10.250	41.000	41.000	0
Skive	0	0	0	0	0
Struer	0	0	0	0	0
Syddjurs	41.000	10.250	41.000	41.000	0
Viborg	0	0	0	0	0
Aarhus	223.000	55.750	223.000	223.000	0
Regionen	405.000	101.250	405.000	405.000	0
I alt	915.000	228.750	915.000	915.000	0

Togdrift

Nedenstående tabel angiver en oversigt over nettoudgifter til togdrift:

Oversigt over togdrift i Region Midtjylland					
Togdrift	Budget 2018	Forbrug	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Difference
Driftstilskud					
Udgifter	19.228.000	6.118.000	19.228.000	19.228.000	0
Indtægter	-2.900.000	-239.223	-2.900.000	-2.700.000	200.000
I alt driftstilskud	16.328.000	5.878.777	16.328.000	16.528.000	200.000
Anlæg					
Ordinært investeringstilskud	3.524.000	0	3.524.000	3.524.000	0
I alt anlæg	3.524.000	0	3.524.000	3.524.000	0
I alt togdrift, Region Midtjylland	19.852.000	5.878.777	19.852.000	20.052.000	200.000

Trafikselskabet

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til trafikselskabet:

Oversigt over trafikselskabet						
Bestilleroversigt						
Bestillere	Budget 2018 Bus	Budget 2018 Handicap	Forbrug	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Difference
Favrskov	640.000	457.000	274.250	1.097.000	1.097.000	0
Hedensted	256.000	304.000	140.000	560.000	560.000	0
Herning	3.021.000	685.000	926.500	3.706.000	3.706.000	0
Holstebro	1.893.000	533.000	606.500	2.426.000	2.426.000	0
Horsens	3.239.000	913.000	1.038.000	4.152.000	4.152.000	0
Ikast-Brande	791.000	304.000	273.750	1.095.000	1.095.000	0
Lemvig	249.000	152.000	100.250	401.000	401.000	0
Norddjurs	782.000	228.000	252.500	1.010.000	1.010.000	0
Odder	461.000	304.000	191.250	765.000	765.000	0
Randers	5.875.000	1.065.000	1.735.000	6.940.000	6.940.000	0
Ringkøbing-Skjern	1.404.000	380.000	446.000	1.784.000	1.784.000	0
Samsø	0	15.000	3.750	15.000	15.000	0
Silkeborg	4.202.000	989.000	1.297.750	5.191.000	5.191.000	0
Skanderborg	1.151.000	457.000	402.000	1.608.000	1.608.000	0
Skive	1.982.000	380.000	590.500	2.362.000	2.362.000	0
Struer	508.000	152.000	165.000	660.000	660.000	0
Syddjurs	830.000	152.000	245.500	982.000	982.000	0
Viborg	3.622.000	761.000	1.095.750	4.383.000	4.383.000	0
Aarhus	30.889.000	5.710.000	9.149.750	36.599.000	36.599.000	0
Regionen	42.958.000	0	10.739.500	42.958.000	42.958.000	0
I alt	104.753.000	13.941.000	29.673.500	118.694.000	118.694.000	0

Billetkontrol

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til billetkontrol:

Oversigt over billetkontrol					
Bestilleroversigt					
Bestillere	Budget 2018	Forbrug	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Difference
Favrskov	9.000	2.888	9.000	9.000	0
Hedensted	9.000	2.888	9.000	9.000	0
Herning	42.000	13.805	42.000	42.000	0
Holstebro	14.000	4.390	14.000	14.000	0
Horsens	50.000	16.289	50.000	50.000	0
Ikast-Brande	-	-	-	-	0
Lemvig	-	-	-	-	0
Norddjurs	9.000	2.888	9.000	9.000	0
Odder	9.000	2.888	9.000	9.000	0
Randers	96.000	31.539	96.000	96.000	0
Ringkøbing-Skjern	9.000	2.888	9.000	9.000	0
Samsø	-	-	-	-	0
Silkeborg	63.000	20.390	63.000	63.000	0
Skanderborg	13.000	4.332	13.000	13.000	0
Skive	29.000	9.646	29.000	29.000	0
Struer	9.000	2.888	9.000	9.000	0
Syddjurs	11.000	3.524	11.000	11.000	0
Viborg	56.000	18.138	56.000	56.000	0
Aarhus	8.189.000	3.092.805	8.189.000	9.264.000	1.075.000
Region Midtjylland	633.000	415.283	633.000	905.000	272.000
I alt	9.250.000	3.647.471	9.250.000	10.597.000	1.347.000

Tjenestemandspensioner

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til tjenestemandspensioner:

Oversigt over tjenestemandspensioner					
Bestilleroversigt					
Bestillere	Budget 2018	Forbrug	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Difference
Favrskov	6.000	1.171	5.923	6.000	0
Hedensted	5.000	976	4.936	5.000	0
Herning	50.000	9.755	49.361	49.000	-1.000
Holstebro	31.000	6.048	30.604	31.000	0
Horsens	55.000	10.731	54.297	54.000	-1.000
Ikast-Brande	9.000	1.756	8.885	9.000	0
Lemvig	4.000	780	3.949	4.000	0
Norddjurs	5.000	976	4.936	5.000	0
Odder	1.000	195	987	1.000	0
Randers	98.000	19.120	96.748	97.000	-1.000
Ringkøbing-Skjern	23.000	4.487	22.706	23.000	0
Samsø	0	0	0	0	0
Silkeborg	74.000	14.437	73.055	73.000	-1.000
Skanderborg	14.000	2.731	13.821	14.000	0
Skive	40.000	7.804	39.489	39.000	-1.000
Struer	9.000	1.756	8.885	9.000	0
Syddjurs	12.000	2.341	11.847	12.000	0
Viborg	70.000	13.657	69.106	69.000	-1.000
Aarhus	508.000	99.111	501.510	502.000	-6.000
Regionen	708.000	138.131	698.955	698.000	-10.000
I alt	1.722.000	335.963	1.700.000	1.700.000	-22.000

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
16. maj 2018	1-3-1-18	Niels-Jørgen Danielsen	njd@midttrafik.dk	87408238

Investeringsplan 2020 - 2030

Midtjyske Jernbaner

En arbejdsgruppe med deltagere fra Region Midtjylland, Midtjyske Jernbaner og Midttrafik har udarbejdet et forslag til ny investeringsplan for Lemvigbanen for perioden 2020 – 2030.

Den nugældende investeringsplan blev udarbejdet i 2007 og løber frem til 2020. Oprindelig indgik Odderbanen også i investeringsplanen. I 2016 blev Odderbanen overdraget til Aarhus Letbane I/S, hvorefter fremtidige investeringer på banen og vedligeholdelse af infrastrukturen afholdes i regi af Aarhus Letbane I/S. Denne investeringsplan omfatter således kun forslag til fremtidige investeringer på Lemvigbanen.

Arbejdsgruppen har valgt at afgrænse investeringsplanens tidsperiode til 11 år. Investeringsplanen indebærer anskaffelse af nyt materiel og øget vedligeholdelse af banens infrastruktur.

Investeringsplanen skal forelægges for bestyrelserne for Midtjyske Jernbaner A/S og Midttrafik og for Regionsrådet for Region Midtjylland.

Lemvigbanen

Lemvigbanen er enkeltsporet men med flere krydsningsstationer. Banen består af en sydbane for strækningen fra Vemb til Lemvig og af en nordbane for strækningen fra Lemvig til Thyborøn.

Togrejser til/fra andre landsdele foregår med skifte i Vemb, hvor banen har forbindelse til Banemarks jernbanenet. Alle stationer på Lemvigbanen ejes af Midtjyske Jernbaner med undtagelse af Vemb station.

Passagerkørsel på banen foretages med ældre Y-tog, primært som 2-vognssæt. Midtjyske Jernbaner er den eneste jernbaneoperatør i Danmark, der anvender denne togtype.

Nøgletal for Lemvigbanen

Lemvigbanen	
Længde, km.	58
Stationer og trinbræt	20
Rejser pr år (2017)	203.000
Indtægter pr år mio. kr. (2017)	2,5
Udgifter pr år mio. kr. (2017)	19,0
Køreplantimer pr år	6.685
Kørte togkm. pr år.	410.000

Fremtidigt investeringsbehov

Arbejdsgruppen har koncentreret sig om nedenstående 3 hovedpunkter ved udarbejdelse af investeringsplanen for Midtjyske Jernbaner for perioden 2020-2030.

1. Det er nødvendigt at anskaffe nyt togmateriel. Nuværende Y-tog er grundet den høje alder nedslidte, og det er blevet vanskeligt at indkøbe reservedele til at holde togene kørende. Det er ikke en økonomisk fornuftig løsning at levetidsforlænge det nuværende materiel.
2. Der er behov for et forøget tilskud til løbende investeringer og renoveringer i Lemvigbanens infrastruktur.
3. Stillingtagen til en omfattende investering i en total sporfornyelse på hele Lemvigbanens længde på 58 km. foreslås udskudt til et senere tidspunkt.

Arbejdsgruppens anbefaling til investeringsplan 2020-2030 er vist nedenfor.

Investeringsplan 2020 – 2030

mio.kr.(p/l 2018)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Nuværende tilskud til "mindre investeringer" vedtaget i investeringsplan 2007	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	38,8
Løft af mindre investeringer	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	5,4
Ydelser på køb af tog ¹⁾	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	63,4
Ydelser på spormodernisering Thyborøn-Rønland ²⁾							2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	11,5
Løft ialt efter ny investeringsplan	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6	80,3
Saml. investeringstilskud ialt efter ny investeringsplan	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8	12,1	12,1	12,1	12,1	12,1	119,1

Noter:

1) Der forudsættes optaget et 25 årigt annuitetslån til køb af tog i 2019 på 112,5 mio.kr. til 2,0% rente med første årlige afdrag i 2020.

2) Der forudsættes optaget et 25 årigt annuitetslån på 45,045 mio.kr. til sporumbygningen i 2015 til 2,0% rente med første årlige afdrag i 2026.

Indkøb af tog skal ske ved et udbud og gerne efter en forudgående prækvalifikation af mulige leverandører. Prisniveauet for køb af 3 tog til Lemvigbanen er vanskeligt at vurdere. Baseret på erfaringerne fra andre privatbaners indkøb, vurderer arbejdsgruppen en udgift til 3 togsæt til ca. 112,5 mio. kr. inkl. en "reservedelspakke" samt ombygning af værkstedet i Lemvig.

I tabellen ovenfor er den finansierede pris for tog køb og spormodernisering baseret på et 25 årigt annuitetslån med en rente på 2 % og et årligt afdrag.

Materiel til Lemvigbanen

Midtjyske Jernbaners nuværende materiel på Lemvigbanen består af 4 Y-togsæt. Alle togsættene indgår i den ordinære drift på banen, men der er kun 2 togsæt i drift på samme tid. Gennemsnitsalderen for de 4 Y-tog er 35 år. Midtjyske Jernbaner er eneste togoperatør i Danmark, som stadig kører med Y-tog. Alle øvrige lokalbaner har foretaget udskiftninger til nyere driftsmateriel.

Midtjyske Jernbaner har i mange år foretaget renoveringer på banens Y-tog for at opretholde den hidtidige stabile drift. Inden for de senere år er dette blevet ekstra vanskeligt. En egentlig levetidsforlængelse af togene vurderes ikke at være økonomisk fornuftig.

Y-tog er udfaset overalt i Europa, og da mulighederne for indkøb af reservedele bliver stadig mere kritiske, kan Midtjyske Jernbaner ikke fuldstændigt garantere, at løbende renoveringer er tilstrækkeligt til at holde togene intakte. Mange firmaer forpligter sig til kun at fremstille reservedele i 5-10 år efter at en vare er udgået af produktion. Midtjyske Jernbaner må i dag få specialfremstillet de reservedele, der ikke længere er i produktion.

Som eksempler på stærkt øgede vedligeholdelsesomkostninger og mangel på reservedele kan nævnes at Midtjyske Jernbaner har renoveret en gearkasse til en udgift på 85.000 kr., hvor udgiften for mindre end 2 år siden var 40.000 kr. De pumpeelementer, der bruges til brændstofpumper i motorerne, forefindes der nu kun 6 stk. tilbage af i korrekt original version på verdensplan.

For at opretholde den nuværende stabile drift på Lemvigbanen vil det være nødvendigt at anskaffe nye eller brugte tog. Der er behov for 3 togsæt. I daglig drift anvendes 2 togsæt, og der skal være minimum ét reservetog.

Det er arbejdsgruppens anbefaling, at der anskaffes en togtype, der er pålidelig i drift og med en gennemprøvet teknologi og funktionalitet i Danmark. Det vil reducere godkendelsesomkostningerne og give lettere adgang til reservedele, vedligeholdelse mm.

Screening af markedet for brugt tog

Arbejdsgruppen har bedt konsulentfirmaet Rambøll om at foretage en screening af markedet for togmateriel i Danmark.

Rambølls konklusion er, at udvalget af mulige nye tog til Midtjyske Jernbaner er meget begrænset. Udover DSB's og Nordjyske Jernbaners togmateriel anvendes i Danmark kun Linttog, som bl.a. benyttes af Arriva. Muligheden for at skaffe brugt materiel på det europæiske marked vurderes som meget begrænsede. Vurderingen er, at en togtype som Linttog vil være bedst egnet til Lemvigbanen. Køb af tog er omfattet af de generelle udbudsregler.

Notat fra Rambøll vedlægges.

Andre togtyper end diesel materiel

Der har tidligere været udtrykt lokale ønsker om indsættelse af togmateriel af ny type teknologi, baseret på enten brint (brændselscelleteknologi) eller batteriteknologi.

På nuværende tidspunkt må disse togtyper anses for teknologisk umodne. Anskaffelse af sådanne tog indebærer derfor et væsentligt udviklingselement, med en teknologisk og økonomisk risiko, som det vil være vanskelig at løfte i en lille driftsorienteret organisation som Midtjyske Jernbaner.

Alternativer til køb af materiel

Som et alternativ til indkøb af tog til Lemvigbanen kan nyt materiel også skaffes ved leasing eller ved gennemførelse af et udbud af driften på Lemvigbanen, hvor der stilles krav om, at byderen skal stille med nyt materiel.

Arbejdsgruppen har fravalgt leasing af togmateriel af 2 grunde.

For det første er leasing oftest en løsning for en kort investeringshorisont. Leasing vurderes kun som en attraktiv løsning i forhold til et indkøb, hvis forudsætningen er, at driften på Lemvigbanen kun skal opretholdes for en kortere periode. Det har været arbejdsgruppens grundlæggende forudsætning, at Lemvigbanen drives videre på ubestemt tid. Det skyldes forventningen om, at de nuværende bloktilskudskriterier til Region Midtjylland opretholdes.

For det andet har arbejdsgruppen fravalgt leasing på grund af de særlige momsregler, der gælder for kollektiv trafik. Kollektiv trafik er momsfritaget, hvad der i princippet betyder, at en virksomhed der udfører kollektiv trafik ikke har nogen udgående moms, og derfor er slutbruger i momslovens forstand. Dermed kan indgående moms ikke trækkes fra. Leasingudgifterne til togmateriel skal derfor beregnes inkl. moms og bliver en dyrere løsning.

Ved køb af tog eksisterer der en etableret model som muliggør, at momsen på anskaffelsesudgiften kan trækkes fra. Modellen har været benyttet ved samtlige nye indkøb til de danske privatbaner de sidste ca. 10 år og er anvendt i en variant hos Aarhus Letbane I/S ved anskaffelse af letbanetog.

Ved indkøb af nyt tog oprettes et særskilt materielselskab, der registreres som ejer af materiellet. Togene udlejes derefter til et driftsselskab, der betaler en pris inkl. moms for leje af materiellet. Denne konstruktion er godkendt af Skatterådet og sikrer, at der vil være fradrag for købsmoms på anskaffelsesudgifterne til materiellet.

Principielt er det muligt at udbyde driften af Lemvigbanen til en ekstern operatør med et krav i udbudsbetingelserne om, at operatøren/byderen selv tilvejebringer materiel.

Arbejdsgruppen har undladt at vurdere dette alternativ af følgende grunde:

- En sammenligning af omkostningerne på de ikke-udbudte danske lokalbaner og den af staten udbudte kontrakt for togtrafik i Midt- og Vestjylland, viser ingen væsentlige besparelser ved et udbud.
- Et udbud omfatter kun drift af operatørdelen. Der vil fortsat være behov for en organisation til drift og vedligeholdelse af infrastrukturen.
- Nuværende synergier mellem infrastruktur og trafikdrift kan blive udfordret.
- De opnåelige priser i et udbud inkl. materiel vil være uforudsigelige.
- Udbud vil føre til et tab af egne kompetencer, hvad der vil have konsekvenser ved efterfølgende udbud.

Arbejdsgruppen lægger endvidere til grund, at en traditionel privatbanes driftsorganisation oftest er i stand til at drive banerne med forenklede fleksible løsninger og forholdsmæssigt lave omkostninger, og dermed kan afvikle operatørdelen billigere end en stor kommerciel operatør. Denne vurdering bekræftes også i en rapport om Privatbanernes infrastruktur udarbejdet af Rambøll og Struensee & Co. Rapporten er udarbejdet i 2017 for Transport- Bygnings- og Boligministeriet.

Selv om arbejdsgruppen anbefaler indkøb af nyt materiel til Lemvigbanen, udelukker det ikke, at der på et senere tidspunkt kan gennemføres et udbud på driftsdelen af Lemvigbanen. I både det nuværende statslige 3. udbud af Midt- og Vestjyske togdrift, og i forbindelse med udbud af operatørdelen til driften af Aarhus Letbane i 2015, er det en forudsætning, at byderen benytter det materiel, der er stillet til rådighed af udbyderen.

Finansieringsmodel

Køb af nyt togmateriel er så stor en udgiftspost, at den må lånefinansieres.

Efter lånebekendtgørelsen har regionen fri låneadgang til at optage lån til jernbaneformål med en maksimal løbetid på 25 år. Det betyder, at der kan opnås lånefinansiering gennem Kommunekredit såfremt, at regionen optager lånet for Midtjyske Jernbaner, eller at Midtjyske Jernbaner selv optager lånet mod, at regionen stiller garanti for lånet. Optagelse af lån, eller garanti af lån til jernbaneformål, vil ikke påvirke regionens låneramme, men kræver endelig godkendelse i Regionsrådet.

Arbejdsgruppen har vurderet to modeller:

1. Lånet kan optages direkte af Region Midtjylland og derefter formidles som et tilskud til Midtjyske Jernbaner via Midttrafik. I dette tilfælde ligger gældsforpligtigelsen i regionen, og de årlige ydelser på lånet afholdes af regionen.
2. Lånet kan optages af Midtjyske Jernbaner mod, at Region Midtjylland stiller en lånegaranti. I dette eksempel vil gældsforpligtigelsen ligge i Midtjyske Jernbaner, som afholder ydelserne på lånet.

Arbejdsgruppen anbefaler model 2. Midtjyske Jernbaner optager lån i Kommunekredit mod garantistillelse fra regionen. Denne model sikrer entydig sammenhæng mellem placering af gæld og aktiver. Da det er Region Midtjylland, der ifølge lov om trafikskaber finansierer Lemvigbanen, betyder det, at regionens årlige bestillerbidrag til Lemvigbanen vil blive forøget svarende til ydelsen på lånet.

Paradoksalt nok vil nye tog til Lemvigbanen betyde øgede årlige driftsudgifter, da nye tog både er dyrere i vedligeholdelse, forsikringer mm., og da deres betydelig større vægt er mindre brændstoføkonomisk end Y-tog. Arbejdsgruppen vurderer, på baggrund af erfaringer fra andre privatbaner, at nye tog til Lemvigbanen vil betyde årlige merudgifter på 2-3 mio. kr. i driftstilskuddet til banen.

Øget tilskud til infrastrukturvedligeholdelse.

Det anbefales, at investeringsplanen omfatter de nedenfor beskrevne reinvesteringer på Lemvigbanens infrastruktur.

Det er arbejdsgruppens forventning, at med afholdelse af disse investeringer vil Lemvigbanens funktionalitet kunne opretholdes på samme niveau som hidtil, og der må påregnes sikkerhed for, at banen fortsat er kørende i en 11-årig periode frem til 2030.

Det er arbejdsgruppens vurdering, at der samlet set skal afsættes 9,4 mio. kr. over de næste 11 år. Disse investeringer foreslås finansieret fra en udisponeret pulje, hvor midlerne i puljen ikke er forudsat disponeret til konkrete formål, men kan af Midtjyske Jernbaner anvendes til nødvendige investeringer efter egen prioritering.

Arbejdsgruppen har fokuseret på nedenstående indsatsområder.

1. Afvanding

Flere af Lemvigbanens grøfter trænger til at blive rensat og gravet op på grund af bl.a. stigende vandmængder i de senere år. Afhængig af de lokale forhold, vil der visse steder sættes nye brønde og lægges nye dræn.

2. Ballastrensning

Det er Midtjyske Jernbaners vurdering, at der ikke er behov for ballastrensning set i forhold til en senere ombygning af sporet.

3. Broer

Broerne på Lemvigbanen er generelt i en god stand. De ligger alle i et løbende vedligeholdelsesprogram ud fra en gennemgang med fagekspertes.

4. Underbygning/dæmninger/skrånninger

Det er Midtjyske Jernbaners vurdering, at underbygning, dæmninger og skrånninger er stabile og i god stand.

5. Nedlæggelse af usikrede overkørsler

Lemvigbanen er en af de privatbaner, der stadig har flest usikrede overkørsler tilbage. Der er igennem tiden blevet sikret eller nedlagt mange overkørsler, men der resterer stadig 33. De tilbageværende giver både teknisk og økonomisk udfordringer at lukke. Midtjyske Jernbaner arbejder kontinuerligt med at nedlægge så mange overkørsler som muligt, da disse udgør en sikkerhedsmæssig risiko.

6. Perroner

De fleste af Lemvigbanens perroner er i en fornuftig stand. Enkelte af Lemvigbanens perroner er ikke oppe i standardhøjde, og enkelte har ikke fast belægning eller grus.

7. Signaler

Der vurderes ikke behov for nævneværdige investeringer indenfor dette område.

8. Skinneudveksling

Lemvigbanen kører på skinnetype DSB 37, som er en forholdsvis lille skinne. For nuværende er der ikke nævneværdigt skinneslid, da Lemvigbanen benytter Y-tog, som er en relativ let togtype. En anden togtype til Lemvigbanen må forventes at være noget tungere end Y-tog, med øget skinneslid som konsekvens. Det kan på sigt give en stor udfordring, da der ikke findes flere skinner tilbage på lager, og de ikke fremstilles mere.

9. Sporombygning

Som udgangspunkt er det Midtjyske Jernbaners forventning, at der tidligst vil være behov for en total udskiftning af sporet i 2030, hvis sporet vedligeholdes på minimum samme niveau som nu. Banens alder vil dog kræve et øget vedligehold i de kommende år, for ikke at fremskynde en sporombygning. Arbejdsgruppen foreslår en evaluering af investeringsplanen midtvejs i perioden, med henblik på vurdering af sporets stand til den tid.

Det skal dog nævnes, at der er ca. 6,3 km spor imellem Rønland og Thyborøn, som Midtjyske Jernbaner vurderer skal sporombygges i perioden mellem 2020 og 2030. Det er ud fra en betragtning om, at dette spor har det mest forurenede ballast, og der er rillesætning i sporet, som betyder at toget "hopper" og ligger meget dårligt i sporet. Fordelen ved at ombygge denne strækning er, at der ligger meget anvendeligt DSB 37 skinne, som vil kunne anvendes, når der opstår behov for skinneudveksling pga. slid andre steder på strækningen.

10. Sporskifter

Lemvigbanens sporskifter er for de flestes vedkommende i god stand.

11. Svelleudveksling

Det er normalt at skifte ca. 2 % af skinnerne pr. år, når svellerne er 30-40 år gamle, men behovet er stigende.

Alle ovenfor beskrevne områder indgår i en analyse af de danske privatbaners infrastruktur som Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har fremlagt i 2017. Baggrunden for analysen af privatbanernes infrastruktur var ønsket om klarhed over konsekvenserne ved en eventuel overdragelse af ansvaret for privatbanernes infrastruktur til Banedanmark.

Det er rapportens konklusion, at der ikke er alternative organiseringer af privatbanernes infrastruktur, som er mere hensigtsmæssige end den nuværende, hvorfor analysen anbefaler, at den nuværende organisering fastholdes.

Sporfornyelse på Lemvigbanen.

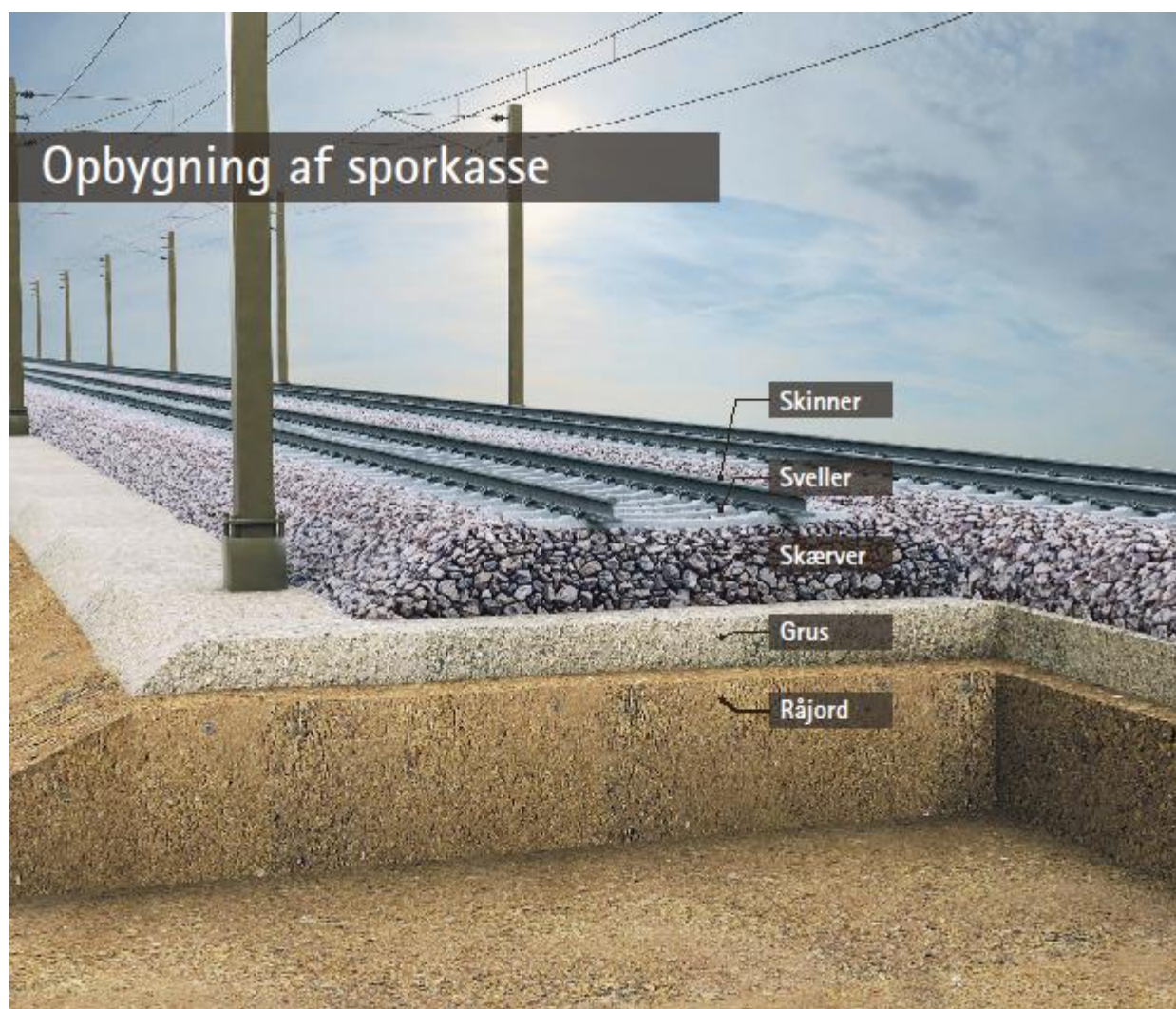
Arbejdsgruppen anbefaler at udskyde en egentlig stillingtagen til fornyelse af sporet på Lemvigbanen, da investeringerne først skal foretages efter 2030.

Lemvigbanens spor er sidst fornyet i 80'erne og efter ca. 40 år anses sporets tekniske levetid for at være nået. Der er lavet 2 eksterne rapporter over banens tilstand og investeringsbehov. Cowi har i 2014 udarbejdet en tilstandsrapport for Midtjyske Jernbaner, og Rambøll har i 2017 analyseret infrastrukturen for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Cowi forudsatte en gennemgående spormodernisering omkring 2025 til minimum 300 mio. kr. Rambøll anslår en spormodernisering kan udskydes til umiddelbart efter 2030. Ingen af de to rapporter har karakter som konkrete gennemarbejdede fornyelsesprojekter, men de indikerer, at opretholdelsen af Lemvigbanen vil kræve betydelige investeringer i en sporfornyelse indenfor en overskuelig periode.

Midtjyske Jernbaner vurderer, at sporet er i en rimelig god tilstand og ved øget forebyggende vedligeholdelse er det vurderingen at sporet kan holdes i forsvarlig stand i en periode, således at en egentlig sporfornyelse kan udskydes til omkring 2030. Herefter vil fornyelse være umiddelbart forestående. Midtjyske Jernbaner kan dog ikke garantere en fuld funktionsperiode for de næste 11 år og peger på konkrete problemer med udskiftningsmodne sveller, erstatningsskinner og behov for sikkerhedsforanstaltninger overfor vejtrafikken. Det er vurderingen, at en ballastrensning i perioden ikke er nødvendig, da den ikke bidrager til en øget restlevetid af sporet.

På den baggrund anbefaler arbejdsgruppen, at der i investeringsplanens periode indarbejdes en sporombygning mellem Rønland og Thyborøn. Det er forudsat at denne fornyelse foretages i 2026. Arbejdsgruppen anbefaler dog, at der først på et senere tidspunkt tages endelig stilling til yderligere fremtidige investeringer i sporfornyelser på Lemvigbanen.



Sådan skal en dæmning bygges

For at stabilitet og funktionalitet af jernbanesporet kan opretholdes, bliver alle dæmninger konstrueret i henhold til en banenorm.

1 DÆMNINGEN

Dæmningen er bygget op af komprimeret jord. Den bygges i "trappetrin", og når den står færdig, bliver trinene skåret af, så dæmningen får den rette hældning.

2 VÆK MED VANDET

For at undgå et dæmningskred, er det vigtigt at få vandet ledt væk. Vandet ledes fra sporet og ned i de grøfter, der løber langs dæmningen. Der er drænrør i grøfterne, som leder vandet væk.

Der føres inspektion med både langsgående og tværgående dræn i sporearealer og skråninger. Inspektionen indbefatter afløb fra drænene.

Drænrør

3 SPORKASSE

Som på den øvrige jernbane ligger der på dæmningen en sporkasse med grus, skærver, sveller og skinner.

Skærver (ballast)

Grus (underballast)

Komprimeret jord

Gennemløbsrør hælder mindst 3 grader,

4 GENNEMLØB:

Ligger terrænen på den ene side af dæmningen højere end på den anden, er der gennemløb på tværs af dæmningen. Det er for at undgå, at vandet ikke siver ind i dæmningen og på sigt underminerer den.

Kommer der grundvand ud af skråningerne, som medfører en risiko for skråningernes stabilitet, skal der foretages en dræning af skråningen.

Kort over Lemvigbanens forløb.



Ordforklaringer:

Afvanding: Er drænanlæg udformet som grøfter, rørlagte grøfter og dræn

Ballastrensning: Ballasten består jf. bilag 2 af en underballast, som er lagt i grus, samt en ballast som er det øverste skærvelag. Hvis det sker, at støv, jord, og plantematerialer lejrer sig i sporet, så bl.a. sporets isoleringsevne bliver væsentligt forringet, skal ballasten renses.

Underbygning/dæmning/skrånninger: Underbygningen er det der bærer banelegemet – det er så at sige jernbanens fundament. Dæmninger og skrånninger er det yderste af underbygningen, som er med til at stabilisere det areal, hvorpå banelegemet ligger.

Nedlæggelse af usikrede overkørsler: En jernbaneoverkørsel, er et sted hvor jernbanen krydser en anden vej, markvej eller sti i niveau. Hvis en overkørsel ikke er forsynet med bom- eller advarselssignalanlæg, kaldes den en usikret overkørsel.

Skinneudveksling: Hvis en jernbaneskinne bliver meget slidt, kan man skifte en del af skinnen lokalt eller over en længere strækning.

Sporombygning: En sporombygning er en gennemgående fornyelse af et stykke jernbane, hvor man udskifter såvel sporkasse, underballast som overballast.

Sporskifter: Et sporskifte er en opbygning af jernbaneskinner, der gør det muligt for jernbanevogne at tage forskellige ruter i spornettet.

Svellerudveksling: På Lemvigbanen anvendes der træsveller. Når disse med årene bliver dårlige skal de udskiftes til nye sveller, for at sikre stabilitet i sporet.

NOTAT

Projekt **Screening for materiel til Lemvig-Thyborøn banen (LVTJ)**
Kunde **Midtjyske Jernbaner**
Notat nr. **1.7**
Dato **2017-01-25** **Opdateret udgave 2018-04-13**
Til **Martha Vrist**
Fra **Ove Dahl Kristensen**
Kopi til **Alex Landex**

Screening for materiel til Lemvig-Thyborøn banen (LVTJ)

0. Indhold

1. Overordnet baggrundsbeskrivelse
2. Rammerne for den danske jernbanetrafik aktuelt
3. Tog på det danske marked
4. Det primære spor: Nye Lint tog
5. Det sekundære spor: Brugte Lint eller Desirotog
6. Samlet konklusion og forslag til videre skridt

1. Overordnet baggrundsbeskrivelse.

Midtjyske Jernbaner (MJ) er den sidste danske jernbaneoperatør der anvender Y-tog. Togene er grundet deres høje alder nedslidte, og det er blevet vanskeligt at skaffe reservedele til at holde togene kørende. Derudover lever togene ikke op til de moderne miljønormer.

For at kunne sikre en stabil passagerdrift på Lemvigbanen er det nødvendigt at anskaffe nye eller eventuelt nyere dieseltog. Eftersom der kun er behov for anskaffelse af få tog (3-4 stk.), er det en forudsætning for MJ, at der anskaffes en togtype, der allerede kører i Danmark. Ellers bliver godkendelsesomkostningerne i forbindelse med kørsel i Danmark forholdsvist for høje, og med en kendt togtype kan der etableres et samarbejde om reservedele og vedligeholdelse med andre.

Togene skal være udrustet-, eller kunne udrustes med ERTMS, og togene skal have lavgulv.

Det er 1. prioritet at anskaffe helt nye tog, men også markedet for let brugt materiel kortlægges.

Til ovenstående kan efter samtaler med MJ tilføjes, at den planlagte udskiftning af

Banedanmarks signalsystem i Vestjylland anses for seneste mulige tidspunkt at ud-rangere Y-togene og dermed også for at kunne ibrugtage de nye tog.

2. Rammerne for den danske jernbanetrafik aktuelt

DSB har fået godkendt at gå videre med projekt Fremtidens Tog, som helt vil omkal-fatre DSB's togflåde. Dog er det også besluttet at overføre en række DSB-strækning-er til trafikale udbud i sammenhæng med genudbuddet af trafikken i Midt- og Vestjylland, samt overføre en enkelt strækning på Sjælland til Lokaltog. Dermed vil DSB ikke længere have diesel-baserede strækninger når de besluttede elektrificerin-ger er gennemført. DSB's Desiro tog vil overgå til de udbudte og regionale strækning-er.

Endelig er der en afklaring i gang omkring MJ's eventuelle overtagelse af trafikken Holstebro-Skjern, som ellers har været en del af den udbudte trafik i Midt- og Vestjylland.

Der hersker fortsat en vis usikkerhed omkring Banedanmarks Signalprogram, men det er besluttet at prioritere de midt- og vestjyske strækninger blandt de første, og indenfor de tidligere fastlagte tidsrammer. I den seneste opdatering der er Rambøll bekendt sigtes der på etablering af ERTMS på strækningen Esbjerg-Holstebro i 2023.

3. Tog på det danske marked

For nærværende kører der følgende mindre dieseltog på det danske banenet:



Coradia Lint, 2-vognstog. Produceret af Alstom. Benyttes både af lokalbanerne på Sjælland, af Arriva i Midt- og Vestjylland og senest også af de Nordjyske Jernbaner

NJ. NJ har option på yderligere tog, som altså fortsat kan leveres, om end i en ny variant/generation som er godkendt til de nye nu gældende europæiske TSI-normer.

Lint er den primære togtype på de baner der ikke driftes af DSB. Togene er grundlæggende ens og baseret på samme platform, men det findes dog i flere varianter/generationer, som ikke alle kan samkøre. Der er i alt 99 af denne togtype i Danmark, hvoraf de 13 er leveret i 2017.



Desiro, 2-vognstog. Produceret af Siemens. Anvendes frem til og med 2019 af DSB i to forskellige generationer, og af NJ svarende til DSB's første generation. Dette tog produceres imidlertid ikke mere, og vil altså kun kunne anskaffes som brugte tog. Der er i alt 28 af denne togtype i Danmark, fordelt med 20 hos DSB og 8 hos NJ. De nyeste er 8 tog leveret til DSB i 2010 til brug for Grenåbanen. DSB har senere solgt 4 af disse til Transportministeriet, men de opereres fortsat alle af DSB.





Derudover findes der to ældre togtyper, nemlig DSB's MR tog, og Lokalbansens IC2, også begge er 2-vogns. DSB har tidligere taget alle tog ud af drift, og solgt en del, men har dog aktuelt genindsat enkelte tog i forbindelse med en akut opstået materielmangel. Lokaltog har ikke aktuelle planer om salg af IC2, men togtyperne så gamle, at de ikke vurderes relevante for indsættelse hos MJ.



Endeligt er der DSB's stort set ubrugte 2-vogns IC2 fra Ansaldo Breda. DSB har udfaset dem og har solgt de første, og andre bliver adskilt til reservedele til IC4. Der er fortsat 12 usolgte togsæt. IC2 er ikke færdigudviklet, og kan derfor ikke anses for ikke at være en mulighed i denne sammenhæng.

Samlet vurdering af forholdene på det danske marked og de videre muligheder:

Udvalget af mulige nye tog til MJ, som i forvejen kører i Danmark, er meget begrænset, idet der alene findes Lint-toget. At der kun er ét produkt, er i udgangspunktet uheldigt konkurrencemæssigt, men der kan alligevel vise sig fornuftige muligheder ud fra de informationer der i øvrigt foreligger jf nedenfor. Denne løsning udgør derfor det primære spor.

Sekundære løsningsmuligheder, nemlig anskaffelse af nyere brugte tog, er undersøgt i den forstand, at det er undersøgt om det umiddelbart kunne være muligt at erhverve tog der allerede kører i Danmark, og om der annonceres nyere brugte tog i øvrigt i Europa.

Det primære spor: Nye Lint tog

Der er set på følgende 3 måder at anskaffe nye Lint tog på:

- ved direkte køb hos Alstom
- ved at gøre brug af NJs option
- ved køb i sammenhæng med et evt. kommende køb til andre danske operatører.

men uanset hvordan, vil et køb være omfattet af de generelle udbudsregler.

Da et sædvanligt udbud ikke nødvendigvis er hensigtsmæssigt ved en så begrænset ordrestørrelse er det relevant at se på reglernes undtagelsesmuligheder. Sydtrafik, har således oplyst, at de i en tilsvarende situation kunne undgå et egentligt udbud, ved at argumentere for at samdrift nødvendigvis netop én bestemt slags tog, og en meget lille ordrestørrelse, sådan som reglerne åbner op for.

Det ligger i øvrigt udenfor opgaven her at vurdere, om- og hvordan der kunne argumenteres tilsvarende for MJ, men reglerne er blevet strammet siden, så det alt andet lige er det blevet sværere at kunne bruge undtagelsesbestemmelserne. Rambøll har mulighed for at foretage sådanne vurderinger, men det skal i givet fald aftales.

Alstom har tidligere oplyst, at den næste generation af tog er under godkendelse til anvendelse i Tyskland hos EBA (den tyske sikkerhedsmyndighed), og at dette anses for en forudsætning for en indførsel til Danmark. Alstom oplyser, at denne generation vil kunne samkøre med de netop leverede tog.

NJ har tidligere oplyst, at de ikke anså det for sandsynligt, at de fik brug for deres option på 3-4 nye tog, og at de umiddelbart ville være positive overfor drøftelse med MJ og Alstom om at videregive optionen, men at det ville i alle tilfælde også skulle igennem en politisk afklaring inden.

Det vil desuden kræve en nærmere juridisk vurdering, om det er muligt at anvende en anden parts option.

Situationen omkring den nordjyske trafik har imidlertid udviklet sig siden, og NJ kan ikke for nærværende give tilsagn om at kunne afgive optionen.

Uanset om denne mulighed skulle foreligge eller ej, vil MJ kunne gøre brug af NJ's gode erfaringer med den netop afsluttede anskaffelse, fx med indbygning af ERTMS, uddannelse og andre tilpasninger.

Hvis man ellers kan finde vej til at kunne forhandle direkte med Alstom, kan det ikke afvises at man kan få en pris tilsvarende den der er i NJs option, hvis man kan være meget fleksibel i forhold til leveringstidspunktet, således at Alstom har de bedste muligheder for én effektiv produktionstilrettelæggelse. Den mellem Alstom og NJBA aftalte pris for udnyttelsen af optionen indeholder en klausul omkring meromkostninger som følge af de nye normkrav, men ligger ellers fast.

Med kravet om en levering senest i 2021 kan der således være en betydelig fleksibilitet leveringsmæssigt, som i alle tilfælde kan komme MJ til gode, og uanset at ovennævnte optionsudnyttelse skal ske senest i 2019.

Den tredje mulighed, - at koble sig på andre operatørers køb af flere Lint tog, så er der så vidt vi tidligere har kunnet sondere, ingen der har konkrete planer. Spørgsmålet kunne dog efter Rambølls vurdering blive relevant både i forhold til Lokaltog, i forbindelse med den forestående overtagelse af betjeningen af strækningen Roskilde-Køge, samt i Midt- og Vestjylland i forbindelse med det igangværende udbud af Vejle-Struer banen integreret i genudbuddet af trafikken i Midt- og Vestjylland.

Alstom har udtrykt åbenhed overfor alle de nævnte anskaffelsesmåder.

Det er TRM, der har råderetten over de Lint tog Arriva opererer, når den nuværende trafikkontrakt udløber, således at TRM kan sikre, at disse kan overdrages til vinderen af det kommende udbud. Det er tilsvarende TRM, der har råderetten over DSB's Desiro tog, den dag DSB ikke længere anvender dem, alt sammen fra 2020.

4. Det sekundære spor: brugte Lint eller Desiro tog

Nyere brugte relevante tog kunne både være at typen Lint og Desiro. Umiddelbart vil Lint være attraktiv idet det er disse der i forvejen anvendes af Arriva i samme område. Både af hensyn til eventuelle samdriftsmuligheder, og mulighederne for en større eller mindre grad af fælles vedligeholdelse uden for megen transport.

Der er ikke ledige brugte Lint tog på det danske marked, men Alstom har tidligere tilbudt at undersøge om der er ledige tog andre steder i Europa, men mente umiddelbart at markedet er ret støvsuget. Der har været sat nogle ældre Lint til salg i 2012 i Holland, men de skulle gennem et refurbishment, og anses derfor ikke for relevante i forhold til opgaven her.

Brugte Desiro vil kun være interessante såfremt de i forvejen kører i Danmark, således at de ikke skal ombygges til danske forhold, men situationen omkring det igangværende udbud af trafikken i Midt- og Vestjylland, gør at materielsituationen formentlig er ret fastlåst.

Det er ikke søgt afklaret, hvorvidt der er brugte Desiro andre steder i Europa, og det anses som nævnt ikke for at være attraktivt.

5. Samlet konklusion og forslag til de næste skridt.

Med baggrund i ønsket om at købe nye tog, der i forvejen kører i Danmark, er det kun muligt med nye Lint tog fra Alstom.

Der er aktuelt næppe andre veje at gå end at gå end at lade det være et sædvanligt køb efter gældende udbudsregler, idet en tidligere overvejelse om at kunne anvende NJs option, næppe længere er realistisk.

Den dag en beslutning om køb står for endeligt at skulle træffes, vil det dog både være relevant igen at afklare om andre operatører i Danmark påtænker tilsvarende anskaffelser, og alternativt at få foretaget en juridisk vurdering af mulighederne for at anvende udbudsreglernes bestemmelse om direkte køb, ud fra MJ's situation og den meget lille ordrestørrelse.

Der har været talt med følgende i forbindelse med den første udgave af notatet:

Chefkonsulent Bastian Zibrandtsen i Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (TRM)
 Direktør Røsli Gisselman, Lokalbanen
 Direktør Christian Ahlgreen-Ussing, Alstom Danmark
 Direktør Peter Hvilshøj, Nordjyske Jernbaner
 Salgschef Bent Olsen, DSB
 Afdelingsleder Jørgen Præst, Sydtrafik
 Projekt- og sikkerhedschef Steen Laustsen, Midtjyske Jernbaner
 Vedligeholdelseschef Bjarne K Christensen, Midtjyske Jernbaner
 Senior juridisk konsulent Claus Adamsen, Rambøll Management

Og igen med

Direktør Peter Hvilshøj, Nordjyske Jernbaner
 Salgschef Bent Olsen, DSB
 Chefkonsulent Bastian Zibrandtsen

i forbindelse med den opdaterede udgave.

Dato 23-02-2018

Claus Meldgaard

Tel. +4521582485

Claus.Meldgaard@RU.RM.DK

1-30-75-3-09

Notat:

Privatbanekriteriets betydnings for Region Midtjyllands bloktilskud:

Ved dannelsen af regionerne i 2007 blev finansieringsmodellen for Regional Udvikling fastlagt i "Lov om regioners finansiering". Regional Udvikling finansieres af et bloktilskud fra Staten suppleret af et kommunalt udviklingsbidrag.

Det statslige bloktilskud fordeles efter en nøgle der inddrager indbyggertal som vægter 20% og 8 strukturelle kriterier som vægter 80% Kriterierne og deres vægt fremgår af tabel 1.

Side 1

Tabel 1: Strukturelle kriterier i bloktilskudsmodellen

Kriterie:	Vægt i pct.
Indbyggere udenfor bymæssig bebyggelse:	5,0
Rejsetid til 18.000 indbyggere:	5,0
Antal ledige 20-59 årige:	7,5
Antal pers. uden videregående uddannelse:	7,5
Antal 20-59-årige lønmodtagere m. færdigheder på grundniveau:	7,5
Antal biler pr. kilometer vej:	17,5
Antal personer med mere end 12 km. mellem arb.sted og bosted	22,5
Antal km. privatbanespor:	27,5

Kriterierne er upåvirkelige, eller meget svært påvirkelige af beslutninger foretaget i de enkelte regioner, bortset fra "km. privatbanespor", der samtidigt er det tungeste vægtede kriterie med 27,5%

Da Odderbanen efter den politiske aftale bag lov om Aarhus Letbane i bloktilskudssammen-hæng fortsat regnes som en privatbane indgår to der privatbanestrækninger i beregning for Region Midtjylland. Lemvigbanen med 57 km. og Odderbanen med 29 km.

Konsekvenserne af en hypotetisk nedlæggelse af Lemvigbanen fremgår af tabel 2:

På baggrund af finansieringsudvalgets anbefalinger beslutter regeringen i 2011 ikke at fremsætte et forslag til ændring af kriterierne.

Danske Regioner tager sagen op igen ved økonomiforhandlingerne for 2015 som et hovedkrav, hvad der fører til nedsættelse af en arbejdsgruppe under Økonomi- og Indenrigsministeriet med deltagelse af Danske Regioner om revision af kriteriet for antal km. privatbanespor. Af arbejdsgruppens rapport fra marts 2015 fremgår det opsamlende:

"Kriteriet om antal kilometer privatbanespor har en mere direkte reference til et konkret opgaveområde (privatbanerne) hos regionerne end de andre strukturelle kriterier.

Påvirkeligheden skyldes den delvise direkte kobling til et konkret udgiftsområde. Generelt tilstræbes det ved udformningen af bloktilskudskriterier, at disse ikke er påvirkelige.

Bloktilskudskriteriet for antal kilometer privatbanespor vurderes som påvirkeligt, og at have en konserverende effekt på opretholdelse af privatbaner, som ikke findes ved busløsninger. Den konserverende effekt af kriteriet kan isoleret set betyde, at en region ved at have incitamenter til at fortsætte privatbanedrift ikke vil kunne overvælte udgifter på kommunen (kommunalt finansieret busdrift). I en situation, hvor en region har økonomiske udfordringer i forhold til at finansiere ønskede eller nødvendige investeringer i en privatbane, vil der til gengæld kunne opstå en situation, hvor busruter inden for regionen, som regionen er ansvarlig for, vil blive nedprioritet for at kunne finansiere opretholdt banedrift".²

² Rapport fra arbejdsgruppen om kriteriet for antal kilometer privatbanespor, OIM marts 2015, s. 54

MIDTTRAFIKS BEDSTE BUSSELSKAB 2017/2018

RAPPORT
MAJ 2018



INDHOLD

BAGGRUND

BAGGRUND OG FORMÅL 3

STATISTISK USIKKERHED 4

BEDSTE
BUSSELSKAB

KÅRING AF VINDEREN –
PULJEN MED SMÅ RUTER 6

KÅRING AF VINDEREN –
PULJEN MED STORE RUTER 12

BUSSELSKAB
MED HØJESTE
CHAUFFØR-
TILFREDSHED

KÅRING AF VINDEREN –
PULJEN MED SMÅ RUTER 18

KÅRING AF VINDEREN –
PULJEN MED STORE RUTER 22

MIDTTRAFIKS BEDSTE
BUSSELSKAB

2017/2018

BAGGRUND

BAGGRUND OG FORMÅL

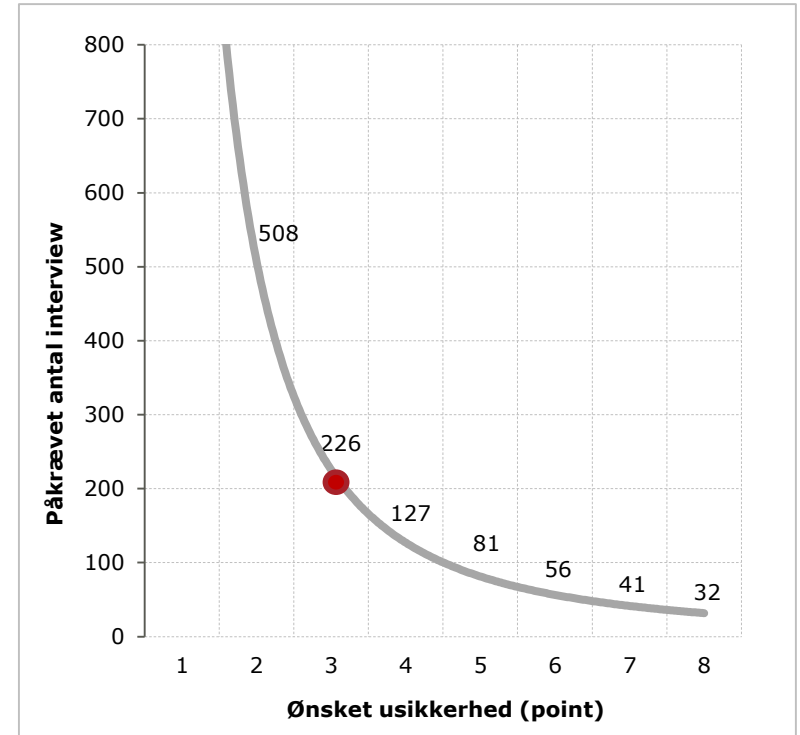
- ❑ Formålet med undersøgelsen er at finde frem til Midttrafiks bedste busselskab 2017/2018, som blev kåret for første gang i 2015. Det er Midttrafiks kunder, som er med til at afgøre, hvilke busselskaber, der er de bedste og derved yder den ekstra indsats for at få glade og tilfredse kunder i busserne.
- ❑ Tilfredshedsundersøgelsen tager derfor udgangspunkt i kundernes oplevelse af deres rejse med busselskabet og gør dermed kundens oplevelse af rejsen til omdrejningspunktet i undersøgelsen.
- ❑ Ligesom i 2016 er der i år to kåringspuljer:
 1. Puljen med små ruter
 2. Puljen med store ruter
- ❑ Opdelingen er sket på baggrund af de enkelte busselskabers størrelse samt de enkelte linjers køreplanstimer (volumen).
- ❑ Busselskabet som opnår den højeste tilfredshedsscore inden for puljen med små ruter modtager en bonus, og busselskabet som opnår den højeste tilfredshedsscore inden for puljen med store ruter modtager også en bonus.
- ❑ Foruden kåringen af bedste busselskab er der i år tilføjet en ny kåring: Busselskabet med den højeste tilfredshed med chaufførernes service og kørsel. Også i denne kåring er der to kåringspuljer hhv. puljen med små og store ruter.
- ❑ Læs evt. mere om kåringerne i metodenotatet.

UNDERSØGELSENS DESIGN

- ❑ Dataindsamlingen er forløbet med uddeling og indsamling af papirspørgeskemaer på udvalgte busser opereret af busselskaber i Region Midtjylland på A-kontrakter. Dataindsamlingen er ligesom sidste år gennemført over to uger; én kendt uge (uge 40 2017) og én ukendt uge (uge 4 2018).
- ❑ Pr. A-kontrakt er uddelt og indsamlet minimum 200 spørgeskemaer i de to uger. Det betyder for selskaber, der indgår i både puljen med store og små ruter, at der er blevet indsamlet i alt 400 spørgeskemaer.
 - Indsamlet antal (total): 6303 skemaer
- ❑ Indsamlet data er vægtet efter følgende model ved kåringen:
 1. *Hvor tilfreds er du overordnet med den busrejse, du foretager dig lige nu? (Vægtning 2)*
 2. *Hvor tilfreds er du med chaufførens service? (Vægtning 2)*
 3. *Hvor tilfreds er du med chaufførens kørsel? (Vægtning 2)*
 4. *Hvor tilfreds er du med rengøringen i bussen (Vægtning 1)*
 5. *Hvor tilfreds er du med det indvendige vedligehold af bussens sæder, gulve mv.? (Vægtning 1)*
- ❑ Bedste busselskab 2017/2018 afgøres ikke alene på baggrund af kundernes tilfredshed. Der indgår også følgende parametre:
 - ❑ Indberettede kundeklager med årsagerne: Håndholdt mobil, chaufførens kørsel, chaufførens opførsel og rygning.
 - ❑ Deltagelse på Fly High.
- ❑ Kvalitetsmodellen er således baseret på udvalgte forhold som busselskaberne og chaufførerne selv har indflydelse på.
- ❑ Der kan forekomme en reduktion på op mod 1,0 point, hvis selskabet klarer sig dårligt på begge parametre (op mod 0,5 reduktion på hver).

STATISTISK SIKKERHED

- ❑ Den statistiske sikkerhed afhænger af, hvor mange interviews der indsamles per busselskab. For at sikre en højere statistisk sikkerhed i undersøgelsen bliver der gennemført minimum 200 interviews per busselskab (100 i hver uge). For at imødekomme tilføjelsen af den nye kårning med fokus på chaufførerne udvides dataindsamlingen, så den statistiske usikkerhed reduceres. Der gennemføres i gennemsnit 230 interviews per busselskab per kåringspulje og den statistiske usikkerhed ligger således maksimalt på +/- 3 point på et 95 % konfidensinterval.
- ❑ Forskellen i resultaterne er ikke nødvendigvis statistisk signifikant forskellige fra hinanden. Resultaterne viser således stadig et øjebliksbillede af respondentenes tilfredshed, men dog med en væsentlig lavere statistisk usikkerhed end i 2015 og 2016.
- ❑ Til højre illustreres det, hvordan den statistiske sikkerhed ændres i takt med antal indsamlede spørgeskemaer. Den røde prik i figuren illustrerer, hvor den statistiske sikkerhed for denne undersøgelse ligger.
- ❑ Rent praktisk betyder det, at to busselskaber med tilfredshedsscorer på eksempelvis:
 - Busselskab A: 89,3 %
 - Busselskab B: 87,9 %
- ❑ ... *ikke* er forskellige med en statistisk signifikant forskel, men tallene viser dog, at busselskab A har mere tilfredse rejsende end busselskab B, da undersøgelsen blev gennemført. Det giver altså ikke mulighed for at generalisere resultaterne, men giver et øjebliksbillede af forskellen mellem busselskaberne.





KÅRING AF BEDSTE BUSSELSKAB 2017/2018

VINDEREN AF BEDSTE BUSSELSKAB 2017/2018

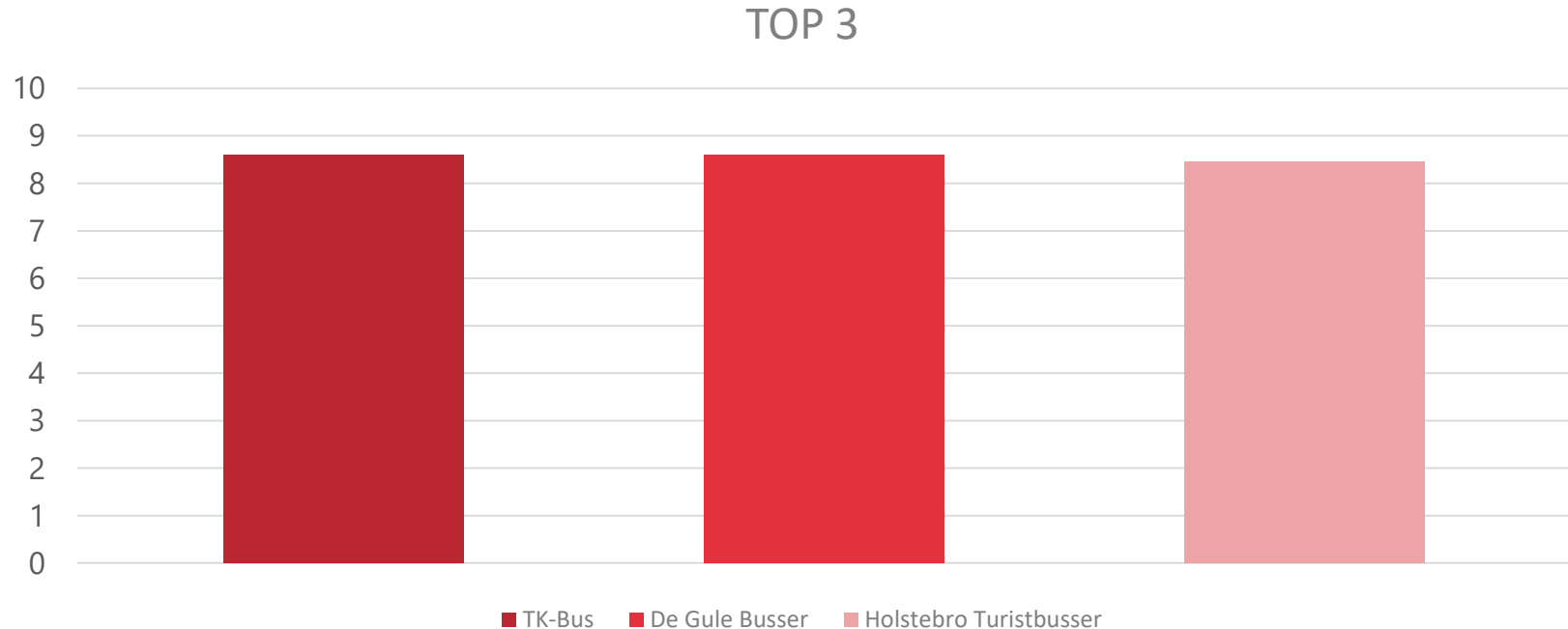
I PULJEN MED SMÅ
RUTER ...

2017/2018



TK-BUS ER MIDTTRAFIKS BEDSTE BUSSELSKAB 2017/2018 I PULJEN MED SMÅ RUTER

TOP 3 – DE BEDSTE BUSSELSKABER I PULJEN MED SMÅ RUTER



TK-Bus klarer sig flot på alle fem parametre, og scorer højest på tre ud af fem parametre. Desuden har selskabet heller ikke modtaget nogle kundeklager, hvilket tilsammen resulterer i en samlet førsteplads.

De Gule Busser indtager andenpladsen lige bag TK-Bus. De Gule Busser scorer højest på parametrene for overordnet tilfredshed samt tilfredshed med chaufførens kørsel. Holstebro Turistbusser kommer ind på en flot tredjeplads.

KUNDERNES SAMLEDE VÆGTEDE TILFREDSHED I PULJEN MED SMÅ RUTER

INKLUSIV REDUKTION FRA KVALITETSMODELLEN

SAMLET VÆGTET TILFREDSHED	
TK-Bus	8,60
De Gule Busser	8,59
Holstebro Turistbusser	8,45
Venø Bussen	8,31
Todbjerg City	8,30
Silkebus	8,15
Skave Turistfart	8,00
Tidebus Danmark	7,92
Arriva	7,91
Umove	7,75
Keolis	7,74
De Blå busser	7,73
Fårup Rute- & Turistbusser	7,68
Malling Turistbusser	7,55
Midtbus Jylland	7,43
Brande Buslinier/Herning Turist	7,30
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,27
Mørups Turistfart	7,07
Nobina Danmark	6,89
De Grønne Busser	6,75

KUNDERNES TILFREDSHED MED BUSREJSEN OG CHAUFFØRENS SERVICE I PULJEN MED SMÅ RUTER

OVERORDNET TILFREDSHED MED BUSREJSEN (UVÆGTET)

De Gule Busser	8,56
De Blå busser	8,47
Tidebus Danmark	8,46
TK-Bus	8,46
Holstebro Turistbusser	8,40
Malling Turistbusser	8,38
Fårup Rute- & Turistfart	8,35
Arriva	8,30
Umove	8,28
Silkebus	8,27
Todbjerg City	8,26
Venø Bussen	8,24
Keolis	8,18
Brande Buslinier/Herning Turist	8,10
Nobina Danmark	8,00
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,98
Skave Turistfart	7,94
Midtbus Jylland	7,83
Mørups Turistfart	7,69
De Grønne Busser	7,15

TILFREDSHED MED CHAUFFØRENS SERVICE (UVÆGTET)

TK-Bus	8,74
De Gule Busser	8,73
Holstebro Turistbusser	8,63
Venø Bussen	8,56
De Blå busser	8,54
Todbjerg City	8,49
Silkebus	8,47
Arriva	8,44
Tidebus Danmark	8,34
Malling Turistbusser	8,33
Fårup Rute- & Turistfart	8,31
Umove	8,25
Brande Buslinier/Herning Turist	8,18
Keolis	8,09
Midtbus Jylland	8,07
Nobina Danmark	8,05
Skave Turistfart	7,88
Mørups Turistfart	7,75
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,72
De Grønne Busser	7,18

KUNDERNES TILFREDSHED MED CHAUFFØRENS KØRSEL OG RENGØRING I PULJEN MED SMÅ RUTER

TILFREDSHED MED CHAUFFØRENS KØRSEL (UVÆGTET)

De Gule Busser	8,69
Holstebro Turistbusser	8,67
De Blå busser	8,61
TK-Bus	8,57
Malling Turistbusser	8,55
Arriva	8,51
Todbjerg City	8,44
Venø Bussen	8,43
Brande Buslinier/Herning Turist	8,42
Keolis	8,42
Fårup Rute- & Turistfart	8,40
Silkebus	8,39
Umove	8,35
Tidebus Danmark	8,28
Skave Turistfart	8,13
Busselskabet Aarhus Sporveje	8,04
Midtbus Jylland	7,84
Nobina Danmark	7,80
Mørups Turistfart	7,64
De Grønne Busser	7,06

TILFREDSHED MED BUSSENS RENGØRING (UVÆGTET)

Holstebro Turistbusser	8,70
TK-Bus	8,70
Fårup Rute- & Turistfart	8,63
De Gule Busser	8,62
Skave Turistfart	8,57
De Blå busser	8,55
Brande Buslinier/Herning Turist	8,52
Malling Turistbusser	8,50
Keolis	8,45
Todbjerg City	8,45
Venø Bussen	8,43
Silkebus	8,33
Tidebus Danmark	8,18
Umove	8,16
Arriva	8,06
Midtbus Jylland	7,89
Nobina Danmark	7,46
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,35
Mørups Turistfart	7,24
De Grønne Busser	6,45

KUNDERNES TILFREDSHED MED INDVENDIG VEDLIGEHOOLD I PULJEN MED SMÅ RUTER

TILFREDSHED MED INDVENDIG VEDLIGEHOOLD (UVÆGTET)	
TK-Bus	8,65
Malling Turistbusser	8,53
De Gule Busser	8,52
Todbjerg City	8,49
Brande Buslinier/Herning Turist	8,48
De Blå busser	8,47
Keolis	8,43
Venø Bussen	8,39
Skave Turistfart	8,34
Holstebro Turistbusser	8,31
Fårup Rute- & Turistfart	8,29
Silkebus	8,29
Tidebus Danmark	8,25
Umove	8,23
Midtbus Jylland	8,05
Arriva	8,02
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,26
Mørups Turistfart	7,17
Nobina Danmark	7,14
De Grønne Busser	6,37

VINDEREN AF BEDSTE BUSSELSKAB 2017/2018

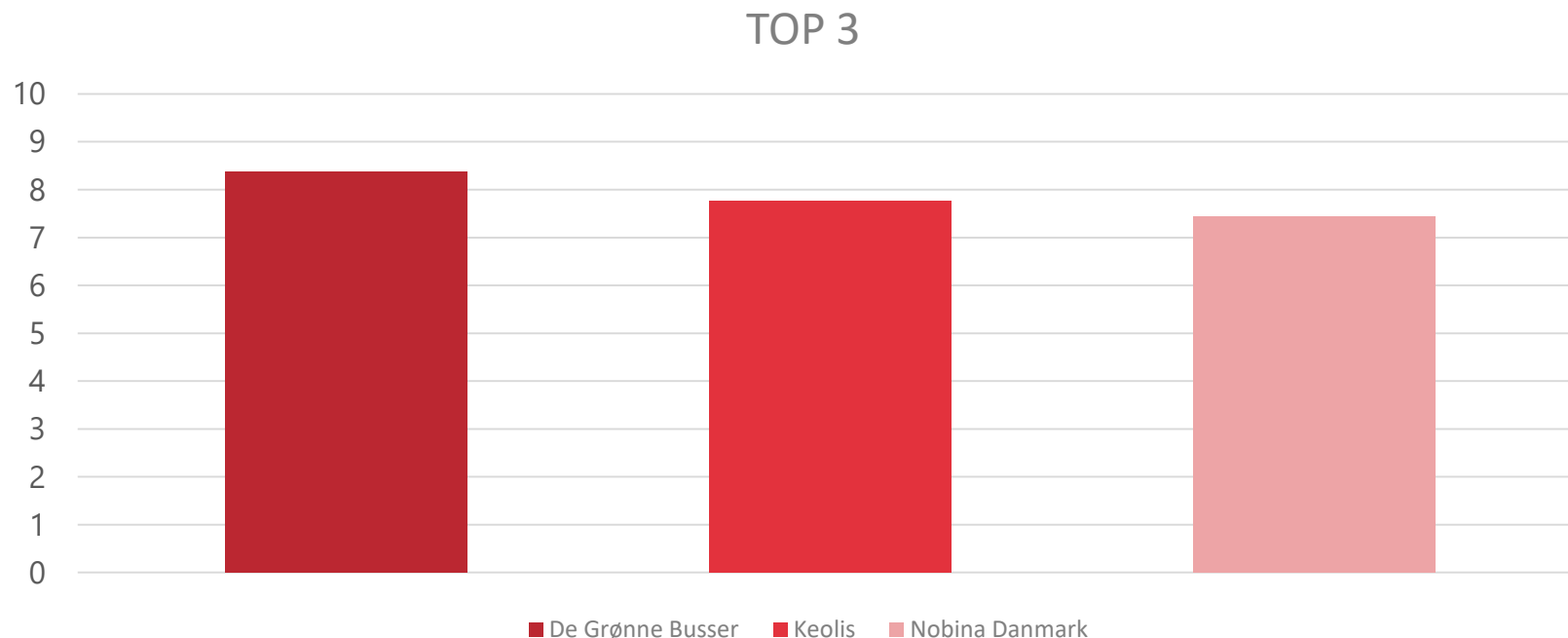
I PULJEN MED STORE
RUTER ...

2017/2018



DE GRØNNE BUSSE ER MIDTTRAFIKS BEDSTE BUSSELSKAB 2017/2018 I PULJEN MED STORE RUTER

TOP 3 – DE BEDSTE BUSSELSKABER I PULJEN MED STORE RUTER



De Grønne Busser klarer sig bedst på parametrene for chaufførens kørsel og service i puljen med store ruter. Et lavt niveau af kundeklager og deltagelse i Fly High-uddannelsen bidrager ligeledes til den samlede førsteplads, som selskabet indtager.

Keolis ligger nr. 2 på flere parametre – både chaufførens kørsel, bussens rengøring samt den indvendige vedligeholdelse. Dertil har de en lav reduktionsscore grundet få klager og gennemførelse af Fly High-uddannelsen. Nobina Danmark indtager tredjepladsen.

KUNDERNES SAMLEDE VÆGTEDE TILFREDSHED I PULJEN MED STORE RUTER

INKLUSIV REDUKTION FRA KVALITETSMODELLEN

SAMLET VÆGTET TILFREDSHED	
De Grønne Busser	8,37
Keolis	7,77
Nobina Danmark	7,44
Arriva	7,41
Brande Buslinier/Herning Turist	7,3
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,14

KUNDERNES TILFREDSHED PÅ BUSREJSEN, CHAUFFØRENS SERVICE OG KØRSEL SAMT BUSSENS RENGØRING I PULJEN MED STORE RUTER

OVERORDNET TILFREDSHED MED BUSREJSEN (UVÆGTET)

Nobina Danmark	8,81
De Grønne Busser	8,72
Keolis	8,26
Brande Buslinier/Herning Turist	8,23
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,89
Arriva	7,79

TILFREDSHED MED CHAUFFØRENS KØRSEL (UVÆGTET)

De Grønne Busser	8,74
Keolis	8,45
Nobina Danmark	8,39
Brande Buslinier/Herning Turist	8,21
Arriva	7,97
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,90

TILFREDSHED MED CHAUFFØRENS SERVICE (UVÆGTET)

De Grønne Busser	8,72
Nobina Danmark	8,59
Brande Buslinier/Herning Turist	8,31
Keolis	8,09
Arriva	7,89
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,80

TILFREDSHED MED BUSSENS RENGØRING (UVÆGTET)

Brande Buslinier/Herning Turist	8,45
Keolis	8,41
De Grønne Busser	8,29
Nobina Danmark	7,76
Arriva	7,70
Busselskabet Aarhus Sporveje	6,97

KUNDERNES TILFREDSHED MED INDVENDIG VEDLIGEHOEDElse I PULJEN MED STORE RUTER

OVERORDNET TILFREDSHED MED INDVENDIG VEDLIGEHOEDElse (UVÆGTET)	
Brande Buslinier/Herning Turist	8,45
Keolis	8,38
De Grønne Busser	7,91
Arriva	7,71
Nobina Danmark	7,65
Busselskabet Aarhus Sporveje	6,98



**KÅRING AF BUSSELSKABET MED DEN
HØJESTE TILFREDSHED MED
CHAUFFØRERNES KØRSEL OG SERVICE
2017/2018**

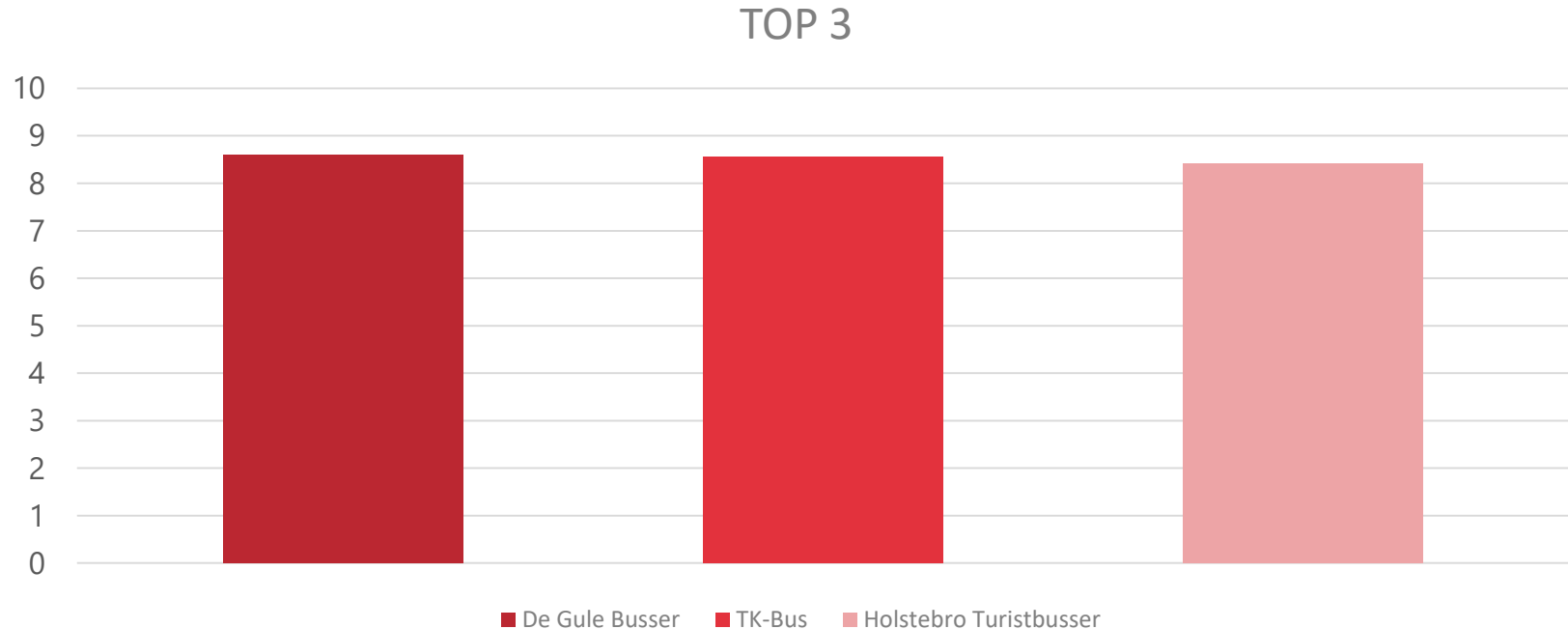
VINDEREN AF BUSSELSKAB MED DEN HØJESTE
TILFREDSHED MED CHAUFFØRERNES KØRSEL OG SERVICE

I PULJEN MED SMÅ

RUTER... 2017/2018



DE GULE BUSSEER HAR DEN HØJESTE TILFREDSHED MED CHAUFFØRERNES KØRSEL OG SERVICE 2017/2018 I PULJEN MED SMÅ RUTER



De Gule Busser klarer sig bedst af alle selskaber på begge parametre for den højeste tilfredshed med chaufførerne og indtager dermed førstepladsen i kategorien for den højeste tilfredshed med chaufførernes kørsel og service i puljen med små ruter.

TK-Bus og Holstebro Turistbusser indtager henholdsvis anden- og tredjepladsen.

KUNDERNES SAMLEDE VÆGTEDE TILFREDSHED I PULJEN MED SMÅ RUTER

INKLUSIV REDUKTION FRA KVALITETSMODELLEN

SAMLET VÆGTET TILFREDSHED	
De Gule Busser	8,60
TK-Bus	8,57
Holstebro Turistbusser	8,41
Todbjerg City	8,29
Venø Bussen	8,20
Silkebus	8,14
Skave Turistfart	7,86
Tidebus Danmark	7,85
Arriva	7,81
De Blå busser	7,74
Umove	7,59
Fårup Rute- & Turistfart	7,52
Keolis	7,44
Malling Turistbusser	7,44
Midtbus Jylland	7,43
Brande Buslinier/Herning Turist	7,19
Mørups Turistfart	6,98
Nobina Danmark	6,97
Busselskabet Aarhus Sporveje	6,56
De Grønne Busser	6,35

KUNDERNES TILFREDSHED MED CHAUFFØRENS SERVICE OG KØRSEL I PULJEN MED SMÅ RUTER

TILFREDSHED MED CHAUFFØRENS SERVICE (UVÆGTET)	
De Gule Busser	8,75
TK-Bus	8,74
Holstebro Turistbusser	8,65
Venø Bussen	8,58
De Blå busser	8,56
Todbjerg City	8,50
Silkebus	8,48
Arriva	8,45
Tidebus Danmark	8,35
Malling Turistbusser	8,33
Fårup Rute- & Turistfart	8,32
Umove	8,27
Brande Buslinier/Herning Turist	8,19
Midtbus Jylland	8,07
Keolis	8,06
Nobina Danmark	8,05
Skave Turistfart	7,89
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,79
Mørups Turistfart	7,77
De Grønne Busser	7,19

TILFREDSHED MED CHAUFFØRENS KØRSEL (UVÆGTET)	
De Gule Busser	8,69
Holstebro Turistbusser	8,68
De Blå busser	8,61
TK-Bus	8,56
Malling Turistbusser	8,55
Arriva	8,51
Todbjerg City	8,44
Keolis	8,43
Venø Bussen	8,43
Brande Buslinier/Herning Turist	8,42
Fårup Rute- & Turistfart	8,39
Silkebus	8,39
Umove	8,37
Tidebus Danmark	8,28
Skave Turistfart	8,12
Busselskabet Aarhus Sporveje	8,07
Midtbus Jylland	7,84
Nobina Danmark	7,79
Mørups Turistfart	7,62
De Grønne Busser	7,05

VINDEREN AF BUSSELSKAB MED DEN HØJESTE
TILFREDSHED MED CHAUFFØRERNES KØRSEL OG SERVICE

I PULJEN MED STORE
RUTER...

2017/2018

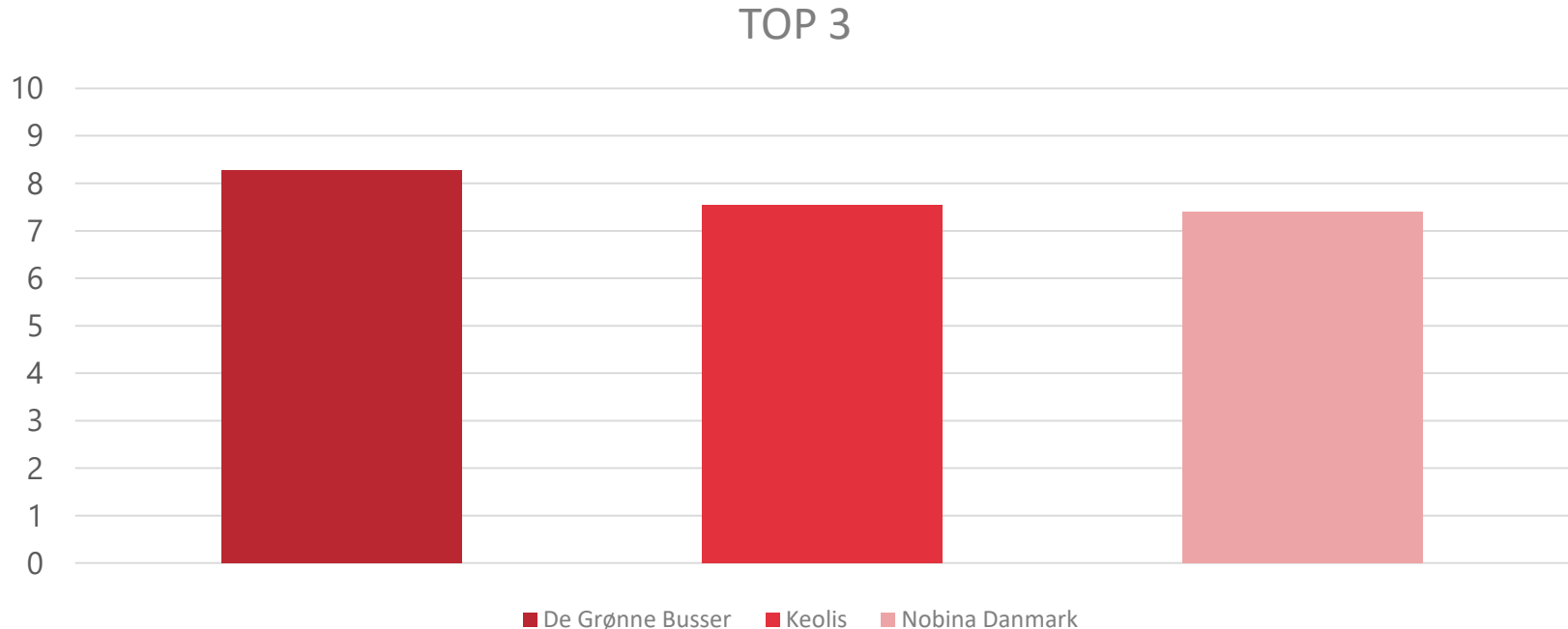


midtrafik

SOLARIS

VZ 91 087

DE GRØNNE BUSSE HAR DEN HØJESTE TILFREDSHED MED CHAUFFØRERNES KØRSEL OG SERVICE 2017/2018 I PULJEN MED STORE RUTER



De Grønne Busser er klart bedst af alle selskaber i puljen med store ruter, når det kommer til både chaufførernes kørsel og deres service. De Grønne Busser vinder således kategorien for højeste tilfredshed med chaufførernes kørsel og service i denne pulje.

Keolis og Nobina Danmark indtager henholdsvis anden- og tredjepladsen.

KUNDERNES SAMLEDE VÆGTEDE TILFREDSHED I PULJEN MED STORE RUTER

INKLUSIV REDUKTION FRA KVALITETSMODELLEN

SAMLET VÆGTET TILFREDSHED	
De Grønne Busser	8,28
Keolis	7,54
Nobina Danmark	7,41
Arriva	7,36
Brande Buslinier/Herning Turist	7,17
Busselskabet Aarhus Sporveje	6,62

KUNDERNES TILFREDSHED MED CHAUFFØRENS SERVICE OG KØRSEL I PULJEN MED STORE RUTER

TILFREDSHED MED CHAUFFØRENS SERVICE (UVÆGTET)	
De Grønne Busser	8,78
Nobina Danmark	8,62
Brande Buslinier/Herning Turist	8,31
Keolis	8,07
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,91
Arriva	7,88

TILFREDSHED MED CHAUFFØRENS KØRSEL (UVÆGTET)	
De Grønne Busser	8,76
Keolis	8,45
Nobina Danmark	8,44
Brande Buslinier/Herning Turist	8,2
Arriva	7,96
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,91

EPINION AARHUS

Hack Kampmanns Plads 1-3
8000 Aarhus C , Denmark
T: +45 87 30 95 00
E: aarhus@epinion.dk

www.epinionglobal.com

EPINION KØBENHAVN

Ryesgade 3F
2200 Copenhagen N, Denmark
T: +45 87 30 95 00
E: copenhagen@epinion.dk

Bilag 1: Midttrafiks årstælling 2017

Tællemetode og beregning

Passagertællingen 2017 er baseret på tællinger fra et automatisk tællesystem. Tællesystemet er installeret i 25-30 % af alle bybusserne samt regionalruter i regionen. Lokalruter er i udgangspunktet talt manuelt af chaufføren via digitale tællinger på realtidsskærmen.

Med introduktionen af det automatiske tællesystem vil Midttrafik foretage tælling af passagerer året rundt. Busselskaberne er blevet bedt om at cirkulere tællebusserne på forskellige ruter og ture, så alt bliver talt mindst én gang på en periode på 6 uger. Reelt set kan alle ture på alle ugedage tælles indenfor en 4 ugers periode, men lokale forhold kan dog vanskeliggøre dette, og oftest vil nogle ture blive talt væsentligt oftere end andre.

Til opregning af denne årstælling er de fleste passagertal hentet fra perioden 1. oktober – 16. december 2017 (11 uger). I denne udtræksperiode er der også medtaget tællinger fra efterårsferien, hvor der traditionelt er færre passagerer end på normale skoledage. Enkelte ture er dog ikke talt i perioden, hvor det i de fleste tilfælde har været muligt at hente tal fra perioden 7. august – 30. september 2017, alternativt fra starten af 2018. I de ganske få tilfælde, hvor der stadig ikke har været tællinger, har vi været nødt til at indarbejde tal fra tællinger før sommeren 2017. Ruter med køreplaner for skoledage og ikke-skoledage er overordnet set talt i samme perioder, dog med udtræk begrænset fx før og efter efterårsferien.

Til opregningen er der foretaget en gennemsnitsberegning på hver dagtype (hverdage, skoledage, ikke-skoledage, lørdag, søndag- og helligdage), som ganges op med antal kørselsdage på ruten, og samles til en årstotal. Dubleringsture indgår også i tællingen (oftest manuelt talt). I årstællingen er tællinger af natbusser, festivalbusser eller særlige køreplaner under fx Randers Ugen, ikke medtaget.

Benyttelsen af busserne stiger og falder hen over året. Særligt skolernes ferieperioder har stor indflydelse på passagertallene i busserne, men også skolernes læseferie og det faktum, at godt vejr vil betyde at flere vælger at cykle, vil påvirke passagertallet. Da der i flere år har været automatiske tællinger i Aarhus bybusser er det de eneste steder Midttrafik har tællinger over hele året. Derfor er indekstallet for Aarhus bybusser overført til samtlige ruter i Midttrafik. Indekstallet passer givetvis godt til andre bybusbyer, men der må forventes nogle variationer i forhold til lokal- og regionalruter. Fx for udtræksperioden 1. oktober – 16. december 2017 har vi benyttet indeks 108.

Årstal	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
2015	110,7	103,5	106,5	99,4	99,4	94,0	67,1	89,0	111,2	107,5	112,0	99,8
2016	107,0	104,3	99,6	109,3	101,8	93,3	66,5	91,9	107,6	103,9	115,4	99,3
Gnm	108,9	103,9	103,1	104,4	100,6	93,6	66,8	90,4	109,4	105,7	113,7	99,5

Valg af ny fremtidig opgørelsesmetode

Antallet af rejsende i Midttrafiks ruter opgøres som antallet af påstigere på de enkelte ruter og bybuslinjer. Særligt for bybussystemet, som typisk består af enkelt- og/eller dobbeltradiale linjer, er der behov for at træffe et valg om fremtidigt opgørelsesmetode.

Midttrafiks bybussystemer er alle strukturelt bygget op omkring et trafikalt knudepunkt - bybusterminal. I nogle bybusbyer er der dobbeltradiale linjer, hvor samme linje kører igennem knudepunktet, mens andre har enkeltradiale linjer. I sidstnævnte situation kan der både være tale om at busserne kun kører på én linje, men oftest er de driftsmæssigt bundet sammen, så busserne på én linje fortsætter på en anden linje. Nogle gange er dette offentliggjort i

køreplanen - at bussen fortsætter som en anden linje eller også bliver det annonceret i højtalere. I alle Midttrafiks tidligere opgørelser for enkeltradiale linjer er der forsøgt at tage højde for at nogle passagerer vælger at blive siddende i bussen og fortsætte på tværs af linjer. De kunder er blevet talt med i opgørelserne som "overførte passagerer" på næste tur/rute og figurerer således igen, som passagerer på næste tur. Det kan dog være problematisk at behandle disse "driftsmæssige dobbeltradiale" anderledes end egentlige dobbeltradiale. For ved de egentlige dobbeltradiale vil gennemrejsende passagerer ikke blive behandlet som "overførte passagerer", da ruten er den samme. Ved den tidligere opgørelsesmetode vil bybusser med driftsmæssige dobbeltradiale linjer således have et kunstigt højere tal end bybusser med dobbeltradiale linjer.

Med tællingen fra 2017 og ved de fremtidige årstællinger vælger vi nu at ensrette opgørelsesmetoden ved kun at opgøre antallet af passagerer, som antallet af påstigere på ruten/linjen - uanset hvilken rute/linje der er tale om.

Sammenligning med tidligere tællinger:

Tællingen 2016 var første gang Midttrafik talte med automatisk passagertællingsystem. Systemet har siden da været under udvikling – primært for at sikre en højere datakvalitet. Datakvaliteten i tællingerne er i høj grad afhængig af at chaufførerne betjener realtidssystemet korrekt. Det vil sige, at chaufførerne logger korrekt på turen, logger korrekt af turen og følger korrekt stoppestedsforløb. En væsentlig indsats frem til tællingen 2017 har været at kunne fravælge tælldata, som ikke opfylder disse kvalitetskriterier. Til forskel fra tællingen i 2016/17 bygger nyeste tælling fra 2017/18 på langt flere og langt bedre data. I udtrækkene af passagertal medtager vi i udgangspunktet nu kun ture der er startet og sluttet korrekt. På de fleste ruter fjerner det 10-30% af data, men på enkelte ruter fjerner det næsten alt i perioder. Typisk enten pga. vejarbejde og herefter manglende efterfølgende login, eller fordi chauffører logger af mere end et stop før endestationen, eller aldrig ankommer til endestationen. I de tilfælde har vi været nødt til at acceptere en lavere datakvalitet (svarende til sidste år).

I tællingen 2016 medtog vi overførte passagerer som nye passagerer på næste tur. Jævnfør ovenstående har vi valgt ikke at medtage overførte passagerer. Dels for at kunne sammenligne mere reelt mellem dobbeltradiale systemer og systemer med enkeltradiale, som reelt fungerer som driftsmæssige dobbeltradiale systemer. Dels skyldes det ønsket om større datasikkerhed. Hvis systemet tæller lidt forkert ved den endelige opgørelse af- og påstigning/afstigning vil afvigelsen figurere som overførte passagerer, og medføre en større fejlkilde ved opregning til årsniveau.

Med henblik på en større datasikkerhed, og bedre sammenligningsgrundlag på tværs af bybussystemer, ensretter vi opgørelsesmetoden fremadrettet, så opgørelsen af antal passagerer beregnes som antallet af påstigere på de enkelte ruter/linjer. Det valg vil naturligt betyde, at passagertallet for nogle bybussystemer vil falde i forhold til tidligere opgørelser. Faldet vil i al væsentlighed kunne henføres til ændringen i opgørelsesmetoden, og derfor ikke være sammenligning.

Resultatet af tælling 2017/18

Påstigere	Total
Bybus	43.621.919
Lokal	3.145.026
Regional	13.833.210
Total	60.600.154

Rækkenavne	Bybus	Lokal	Regional	X-Bus	Hovedtotal
Favrskov Kommune		109.914			109.914
Hedensted Kommune		164.397			164.397
Herning Kommune	1.054.216	110.459			1.164.676
Holstebro Kommune	387.113	91.229			478.342
Horsens Kommune	1.493.293	116.063			1.609.355
Ikast Kommune	34.065	193.664			227.730
Norddjurs Kommune	20.519				20.519
Odder Kommune	16.893				16.893
Randers Kommune	3.470.521	314.789			3.785.310
Regionen			12.626.458	1.206.751	13.833.210
Ringkøbing-Skjern Kommune		385.253			385.253
Silkeborg Kommune	1.295.105	231.027			1.526.132
Skanderborg Kommune	230.985	202.076			433.061
Skive Kommune		493.254			493.254
Stuer Kommune	65.949	106.261			172.210
Syddjurs Kommune		199.115			199.115
Viborg Kommune	977.629	427.525			1.405.153
Aarhus Kommune	34.575.631				34.575.631
Hovedtotal	43.621.919	3.145.026	12.626.458	1.206.751	60.600.154

System under fortsat udvikling

Midttrafiks tællesystem er fortsat under udvikling, og i takt med at uhensigtsmæssigheder i betjeningen af systemet minimeres, og i takt med et stigende antal tællinger gennemføres året rundt, vil Midttrafiks passagertal blive mere og mere retningsvise.

En tællebus kan køre på flere ruter/linjer på en dag. Kvaliteten af Midttrafiks tællinger er i høj grad afhængig af chaufførernes adfærd i benyttelse af systemet. Tællesystemet er knyttet op på rejsekort/realtidssystemet. Hvis chauffører ikke logger korrekt på og af rejsekort/realtidssystemet, så vil det have konsekvenser for kvaliteten af tællinger. Alle på- og afstigere vil blive talt på bussen, men der kan være tale om at på- og afstigere ikke bliver fordelt korrekt på de enkelte ruter og linjer. Et konkret eksempel kunne være, at en chauffør på linje 7 i Randers ikke får logget korrekt på efterfølgende tur på linje 3 efter ophold på busterminalen. På afgang fra busterminalen tælles på- og afstigere, men systemet vil henføre disse til foregående tur (linje 7) selvom de burde være registreret på den næste tur på linje 3. Desværre vil systemet ikke kunne henføre dem korrekt, da der er sket en fejl i pålogging af systemet. Denne type eksempler på uhensigtsmæssig chaufførhåndtering af systemet er den overvejende årsag til at Midttrafik igennem det seneste år har arbejdet på at kunne fravælge data som ikke opfylder den korrekte kvalitet. Indsatsen med at sikre korrekt chaufføradfærd, så datakvaliteten bliver så høj som muligt fortsætter løbende.

Midttrafiks tællesystem registrerer alle ind/udstigninger. I opholdet på en endestation indtil næste afgang vil chaufførernes ind- og udstigning også tælle med. Midttrafik arbejder på, at opstille regler sammen med leverandøren, der kan minimere antallet af uhensigtsmæssige registreringer. For i det hele taget at kunne tage bedst mulig højde for de faktiske omstændigheder omkring tællinger i driften, så har Midttrafik udviklet en række regler for fordeling af passagerer til de korrekte afgange, så påstigere og afstigere fordeles korrekt på henholdsvis sidste stop og første stop på turene.

Det er alt afgørende, at alle ture tælles så ofte som muligt hele året rundt. Det kræver en god og systematisk rotation af tællebusser. Midttrafik arbejder fortsat på at sikre en endnu bedre cirkulation og tælling, og dermed øge datasikkerheden yderligere.

Mulige fejlkilder:

- Unøjagtigheder i det automatiske passagertællesystem. Af 1000 påstigere og afstigere, har tællesystemet en nøjagtighed på mindst 95 %. De fleste busser er omkring 98 %.
- Chauffør ind- og udstigning. På terminaler stiger chaufføren ofte ud af bussen, og ind igen senere. Nogle gange flere gange. Det kan vi pt. ikke sortere fra.
- Ture der er talt få gange. En udflugt fra en institution, børnefødselsdag eller lign. har stor indflydelse på ture talt få gange.
- Manglende tælling af specialdage/ture (Randers og Aarhus festuge, rute 400, 925X mm)
- Køreplansskifte på ruter. En del ruter har haft køreplansskifte i december 2017 / januar 2018. Vi har så vidt det var muligt kun tællinger med fra ældste køreplan. Ideelt set havde vi tællinger fra både ny og gammel køreplan, og lavede opregning i forhold til antal kørselsdage.
- Manglende tællinger på ikke-skoledages køreplaner. Vi har langt de fleste ture talt, men enkelte mangler. Her har vi ikke historiske data tilgængeligt, så et manuelt skøn har været nødvendigt.
- Ingen natbustællinger er medtaget. Det har de heller ikke været i tidligere tællinger, men vi arbejder på at få dem med i kommende tællinger.
- Ingen tællinger af arrangementskørsel.
- Ingen tællinger på specialkøreplaner, fx rute 400 (Djurs Sommerland) og Flybus 925X

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
24. april 2018	1-35-4-17	Poul Masud	pom@midttrafik.dk	87 40 82 25

Notat om automatisk tælleudstyr

Nærværende notat omhandler forudsætninger og vilkår for det automatiske tællesystem i Midttrafiks busser samt det løbende arbejde med at udvikle systemet og sikre højere kvalitet i tælledata.

Det automatiske tællesystem

Beslutningen om at indføre et automatisk tællesystem blev truffet i 2014, hvor formålet var at sikre mere valide tælledata - primært ved at flytte tælleopgaven fra den manuelle årlige tælling via chaufføren til IT i bussen, som løbende og hele tiden kunne tælle passagerer i busserne.

Tællingen af passagerer sker via kamera installeret ved busserne ind- og udgange, hvor alle bevægelser (påstigere/afstigere) registreres sammen med GPS-positionen. For at systemet skal kunne henføre påstigere og afstigere til ruter og ture er systemet integreret med realtid/rejsekort. Det er således påkrævet, at chaufføren logger på realtid/rejsekort for at systemet kan henføre til korrekte ruter og ture.

Installationen af tælleudstyr er sket i ca. 25-30 % af driftsbusserne, hvor alle planlagte ture kunne tælles igennem en løbende og systematisk rotation af tællebusser over en 6 ugers periode. Det automatiske tællesystem er installeret i regionalruter og i bybusser i de større bybussystemer. På lokale ruter bliver tællinger gennemført via manuelle tællinger, hvor chaufføren indtaster på realtidsskærmen. For alle øvrige tællinger, fx dubleringsture, gennemføres tællinger manuelt via tælleskemaer på papir.

Siden beslutningen om indførelsen af det automatiske tælleudstyr har Midttrafik arbejdet med både implementeringen af systematiske rotationsplaner i dialog med busselskaber og udviklingen af tællesystemet og udtræksprogrammer, så data kunne trækkes ud til behandling (tælleskema og årsrapport) samt en løbende indsats for at sikre en fortsat højere datakvalitet. Det skal bemærkes, at tællesystemet oprindeligt stammer fra tællinger af kunder i butikker. Tælling i busser har en del yderligere udfordringer og komplicerende forhold, blandt andet med baggrund i vognløb, passagerer der bliver siddende mellem ture, vinkestrækninger mm, og derfor krævede systemet udvikling og tilpasning i forhold til tælling af passagerer i bustrafikken.

Det I efterfølgende afsnit fokuseres på udviklingen af tællesystemet set i forhold til datakvaliteten – fra implementeringen af systemet til de første erfaringer med tællinger i 2016 og frem til erfaringerne ved seneste passagertælling i 2017. Der er fokuseret på nogle af de væsentligste tilretninger i det løbende arbejde med datakvalitet.

De første tilretninger inden indsamlingen af data til 2016 tællingen

I løbet af sommeren og starten på efteråret i 2016 er Midttrafik så langt i dialogen med busselskaberne omkring rotation af tælleudstyr, hvor også de første versioner af udtræksmulighederne er udviklet, så data kan trækkes ud. Hermed kan de første erfaringer med systemet og datakvaliteten i forhold til den virkelige drift drages.

Den lovede datakvalitet

Med tællesystemet er der garanteret en basiskvalitet der betyder, at systemet tæller 95 % korrekt på/afstigere ved tællinger på mindst 1000 passagerer. Denne basiskvalitet er verificeret via flere test og kontrol af videogennemgang.

I de første udtræk måtte det dog konstateres, at ved de enkelte ture (som langt fra indeholder 1000 passagerer) kunne afvigelserne mellem påstigere og afstigere være forholdsvis store og uacceptable. Der var derfor behov for at indføre et særligt regelsæt, som skulle sikre at større afvigelser på de enkelte ture blev deaktiveret, og ikke ville indgå videre i behandlingen af tælldata, og dermed kunne medføre større fejl ved opregning til årstal.

Reglen betyder, at hvis der er 5 eller flere passagerer i forskel på turens samlede på- og afstigere og/eller hvis forskellen er mindst 15 % af summen af på- og afstigere på turen, så deaktiveres turens tælldata.

Automatisk deaktivering af tælldata

I nogle af de første udtræk blev det afdækket, at nogle ture fremstod, som talt flere gange end de reelt var blevet talt og dermed fik turene et fejlagtigt og lavere gennemsnit i passagerudtrækkene. Årsagen var chaufførfejl ved betjening af realtid/rejsekort. Fx kunne en chauffør ved en fejl have valgt en forkert tur, logget på og logget af igen. Samtidig har en anden chauffør valgt den rigtige og samme tælletur og gennemført den korrekt. Dermed har systemet registreret 2 talte tur, men kun den ene havde reelt tælldata.

For at kunne imødekomme denne problemstilling blev det valgt at indføre endnu et regelsæt, som betød, at tælldata indsamlet på ture, som er dobbelt pålogget, vil blive deaktiveret. Konsekvensen er naturligvis, at mængden af tælldata i første omgang vil indskrænkes, og det vil være nødvendigt med en systematisk opfølgning/oplæring hos busselskaber og chauffør for at sikre en større kvalitet i håndtering af realtid/rejsekort systemerne.

Bevægelser ved endestationer

For at undgå fejl i placeringen af passagerer på ture og ruter, var det allerede ved de første udtræk åbenlyst, at der var behov for at fastlægge regler for bevægelser ved endestationer – altså hvordan skulle af- og påstigere behandles i tidsrummet mellem to ture.

Fx når bussen ankommer til endestationen som tur 1 og skal afgang som tur 2 og der er 20 minutters ophold mellem ankomst og afgang:

I situationen hvor tur 1 fortsat er valgt af chaufføren vil reglerne betyde at afstigere ved sidste stop henføres som afstigere på tur 1 sidste stop. Påstigere ved sidste stop henføres som påstigere på tur 2 første stop.

I situationen hvor tur 2 er valgt af chaufføren vil reglerne betyde at afstigere på første stop på tur 2 henføres som afstigere på sidste stop på tur 1. Påstigere på første stop på tur 2 er OK.

I begge situationer vil chaufførens ind- og udstigning tælle med i tidsrummet for opholdet i maksimalt 30 min. Med det valgte system vil det ikke kunne undgås, at chaufføren, der går ind og ud, måske rengøre bussen osv. vil påvirke tallene for påstigere/afstigere.

Erfaringen med data i 2016 tællingen

Med en større indsats i forhold til at sikre god rotation af tællebusser hos busselskaberne fra efteråret 2016 påbegyndtes indsamlingen af tælledata som grundlag for årstællingen 2016. Udtrækkene skete henover 1. kvartal 2017, som den primære udtræksperiode, men grundet manglende rotation og dermed manglende tælledata blev en del data hentet fra tidligere perioder i 2016 og i nogle situationer hentet fra endnu tidligere (manuelle) tællinger i 2015 og endda fra 2013.

Erfaringerne med tælledata, som blev anvendt i grundlaget for 2016 tælling, medførte behov for at indføre nye og forfinede regler for mere korrekt placering af kunder på ture og ruter samt et behov for at kassere endnu flere data som følge af chaufførernes fejlhåndtering af realtid og rejsekortsystemerne.

Chaufførernes korrekte håndtering af realtid og rejsekortsystemerne

Nogle udtræk af data i 2016 tællingen viste et utroværdigt mønster i afstigere og påstigere på rute og linjeniveau. Ved nærmere undersøgelse i tællebussernes aktivitet viste det sig, at når chauffører vælger at logge af en tur i rejsekortet før tid, fx 2 stop før endestationen, så kan systemet ikke placere eventuelle efterfølgende aktiviteter på den korrekte måde. Der var forsøgt at tage højde for, at chaufførerne kunne logge af for tidligt ved at indføre begrebet "Flying start", men den kan kun være aktiv, hvis der logges af efter næstsidste stoppested. I denne situation kan systemet derfor kun samle alle af/påstigere og fordele dem efter førnævnte regler, når den næste tur på et tidspunkt bliver valgt. Konsekvensen er naturligvis at placeringen af passagerer bliver forkert. Summen er korrekt, men passagererne bliver fordelt forkert på ruter og ture. Særligt på bybussystemer, hvor driftsbusserne fortsætter på forskellige linjer, havde det udslag i ikke utroværdige fordelinger på linjeniveau.

For at imødekomme problemstillingen besluttede Midttrafik at få indført regler der giver muligheden for at skille de potentielt fejlagtige data fra. Kvalitetskriteriet hedder "true-true-true", og betyder, at der gives mulighed for kun at vælge data som opfylder ét eller flere af de 3 kriterier:

- Korrekt pålogning
- Korrekt afslutning
- Alle stoppesteder i turforløbet er fulgt korrekt

Kvalitetskravene bliver indført i januar 2018 og bliver en mulighed for tællingen i 2017. I udgangspunktet er de to første kriterier (korrekt pålogning og korrekt afslutning) benyttet til årstællingen 2017. Det giver mulighed for, at et enkelt stoppested ikke nødvendigvis skal betjenes, fx i forbindelse med vejarbejde, men start og slut skal være korrekt. På ruter med meget vejarbejde og Arrivas Mermaid udstyr har det været nødvendigt, at nøjes med korrekt start som eneste kriterie, da datamængden ellers ville falde drastisk – fx på rute 100 hvor datamængden ville falde med fx 90 %, hvis kriteriet om korrekt afslutning aktiveres.

Konsekvensen ved indførelse af kvalitetskriterierne betyder, at mængden af tælledata i første omgang vil indskrænkes, og det vil være nødvendigt med en systematisk opfølgning/oplæring hos busselskaber og chauffør for at sikre en større kvalitet i håndtering af realtid/rejsekort systemerne.

Forfinede regler for bevægelser ved endestationer

Erfaringen med data fra 2016 tællingen viste et behov for at korrigere og forfine de valgte regler for korrekt placering af bevægelser ved endestationer.

Chaufførens bevægelser ved endestationer (ind/ud) kan ikke undgås i systemet, men der var et behov for at minimere påvirkningen så meget som mulig. Derfor blev der indført overordnet set to væsentlige tillæg til reglerne:

1. Der blev indført en tidsgrænse for registreringerne, så der kun blev registreret bevægelser i 3 minutter efter ankomst til endestationen, og 10 minutter før afgang. Alle bevægelser udenfor dette tidsrum fjernes fra tællingen, og dermed vil chaufførernes bevægelser i et vist omfang blive minimeret. Tidsintervallerne kan indstilles på ruteniveau, så der fx tillades længere tid til påstigning på rute 912X, lufthavnslinjen til Billund.
2. Herudover indførte vi regler for at modregne chaufførernes bevægelser. Det betyder at påstigere ved sidste stop modregnes afstigere på sidste stop, og afstigere på 1. stop modregnes i påstigere på 1. stop.

Eksempel:

En rute har 10 min ophold mellem tur 1 og 2. Kunderne stiger ud af bussen med det samme. Chaufføren går herefter ind og ud af bussen et par gange for at snakke med kollegaer og ind for at billettere. Han tæller fx som både 3 påstigere og 3 afstigere. Da afstigningerne sker efter de 3 min efter ankomst til endestationen, fratrækkes de i stedet påstigertallet på tur 2. Dermed vil chaufførens bevægelser ikke påvirke passagertallet.

3. Der blev indført en regel om, at når "overførte passagerer" er aktivt valgt på tællingen, så nulstilles tallene automatisk ved planlagte ophold på mindst 15 minutter. Tiden kan indstilles på ruteniveau.

Kvalitetskravene bliver indført som en mulighed for tællingen i 2017, og konsekvensen er at chaufførens påvirkning bliver mindre og fordelingen af passagerer på linje/turniveau bliver mere troværdigt, men samtidig bevirker reglerne også, at passagertallet for 2017 alt andet lige vil blive lavere end i 2016.

Forfinede regler om deaktivering

Erfaringen med data i 2016 tællingen viser, at de indførte regler om deaktivering af tælledata, grundet primært chaufførens fejlbetjening af realtid og rejsekortsystemerne, betød at en rigtig stor del af de talte ture blev deaktiveret. Når chaufførerne ikke håndterer systemerne korrekt bliver tælledata sat i karantæne for at undgå fejl i tællingen, og da der fortsat ikke er sat systematisk ind overfor chaufførernes adfærd viste grundlaget i 2016 ikke at være tilstrækkeligt.

For derfor at kunne imødekomme denne udfordring med henblik på faktisk at have tilstrækkelig tælledata blev det besluttet at korrigere og forfine reglerne om deaktivering.

Reglerne omfattede:

1. Ture der er pålogget i mindre end 3 minutter deaktiveres som fejllogin
2. Dobbelt pålogging bliver kun deaktiveret, hvis der er påstigere / afstigere på begge ture – dvs. nul ture har ingen indflydelse.
3. Hvis en chauffør ved en fejl logger af en tur og så på samme tur igen indenfor 3 minutter (i samme bus) – forsættes på den oprindelige tur.

4. Hvis passageroverførsel er aktiv, så fjernes kontrollen af om på- og afstigere stemmer indenfor 5 personer og 15%.

De forfinede regler bliver indført som en mulighed for 2017 tællingen, dog bliver regel nr. 2 først implementeret under tællingen, hvor en nødvendig rettelse desværre har medført at reglen først er trådt 100 % igennem her i slut april / start maj 2018. Konsekvensen ved de forfinede regler vil betyde, at vi får tilbageført en del tælledata, som ellers ville blive deaktiveret.

Erfaringen med data i 2017 tællingen

Med indførelsen af de forfinede regler for placering af passagerer på ture og ruter/linjer er grundlaget for 2017 tællingen bedre og giver alt andet lige mere retningsvisende fordelinger på rute/linje niveau. Samtidig betyder de forfinede regler for deaktivering af ture en større datamængde og benyttelsen af "true-true-true" kriteriet har betydet, at vi har haft mulighed for at kun at medtage den bedste datakvalitet.

Erfaringen fra 2017 tællingen viser dog fortsat at chaufførernes korrekte håndtering af rejsekort/realtidssystemerne er af afgørende betydning for mængden af gode data. Det er fortsat et indsatsområde at overvåge systematisk og proaktivt tage en dialog med busselskaber, som ikke håndterer systemerne korrekt. Denne indsats er endnu ikke fuldt implementeret, så i enkelte tilfælde har det været nødvendigt at acceptere data, som ikke opfylder true-true-true kriteriet.

Erfaringerne fra data i 2017 tællingen har også vist, at dataopbygningen i Midttrafiks planlægningssystem kan have en betydning for tællingen. Det drejer sig særligt om ruter med sløjfekørsel i enden, hvor det rent publikumsvendt er valgt at oplyse tider i slutstrækningen i den ene retning, som tider i startstrækningen i den anden retning. Den tekniske måde at bygge køreplanen op i Trapeze har vist sig uheldigt, da data ikke kommer korrekt ind i Adibus systemet via rejseplanen. Konsekvensen er, at chaufførerne ikke får mulighed for at vælge de korrekte ture. Problemstillingen løses ved overgang til nyt planlægningssystem fra juli 2018, hvor der bedre kan skelnes mellem reel kørsel, som skal leveres til rejseplanen/Adibus, og publikumsoplysninger, som blot skal fremgå af den trykte køreplan.

Muligheden for udtræksperioder har været langt større i 2017 tællingen i forhold til 2016 tællingen. Den primære udtræksperiode har været fra perioden 1. oktober – 16. december 2017 (11 uger). I denne udtræksperiode er der også medtaget tællinger fra efterårsferien, hvor der traditionelt er færre passagerer end på normale skoledage. Til årstællingen korrigeres tællingen med et indeks for at sikre de mest præcise årstal uanset hvornår på året der tælles. Enkelte ture er dog ikke talt i perioden, hvor det i de fleste tilfælde har været muligt at hente tal fra tidligere perioder i 2017.

Udfordring med overførte passagerer

En af de væsentligste udfordringer i data fra 2017 tællingen har vist sig at være overførte passagerer. Særligt i bybussystemer med enkelte radiale, hvor de enkelte busser driftsmæssigt forsætter mellem de enkelte radiale linjer, kan kunder vælge at blive siddende i bussen. Overførte passagerer er nødvendige at medtage, når man ønsker at betragte den aktuelle belastning i bussen, men erfaringen fra tællingen i 2017 viste i nogle tilfælde en usandsynlig stor mængde overførte passagerer, hvor baggrunden for dette desværre fortsat ikke er helt afklaret.

Kommende indsatser i udviklingen

Særligt erfaringerne fra seneste tælling i 2017 har betydet et behov for fortsat udvikling af systemet, hvor der prioriteres at fokusere på nedenstående fokusområder.

Overførte passagerer – grundlag for opgørelse af passagerkilometer.

I tillæg til opgørelsen af antallet af påstigere på ruter (antal passagerer) har Midttrafik et ønske om at kunne opgøre antallet af passagerkilometer pr. rute. En opgørelse af hvor langt passagerer rejser på de enkelte ruter/bybuslinjer vil være en værdifuld faktisk oplysning i vurderingen af passagerbenyttelsen på Midttrafiks ruter og bybussystemer. Det vil samtidig være det bedste mål for det faktiske transportarbejde, der udføres i de enkelte bybussystemer og ruter.

Problematikken omkring overførte passagerer skal løses. Det er en forudsætning for at kunne opgøre passagerkilometer på ruter. Særligt i bybussystemer med enkeltradiale linjer, hvor driftsbusserne på én linje fortsætter på en anden linje, vil det være helt naturligt at passagerer vælger at blive siddende i bussen fra den ene linje og rejse videre på den anden linje. For at kunne opgøre antallet af passagerkilometer korrekt vil det være nødvendigt at kunne identificere antallet af passagerer der overføres fra én tur/linje til den næste tur/linje. Der skal arbejdes på at kunne "nulstille" belastningen på ruterne. Ellers vil de små marginale afvigelser i påstigere/afstigere, enten ved fejl i tællingen eller chaufførens påvirkning, kunne tolkes som overførte passagerer som reelt ikke er der, og hvor denne henover dagen vil akkumulere sig til en forholdsvis stor fejlkilde. Indsatsen skal ske konkret på de forskellige bybuslinjer, hvor nulstillingspunkter og regler omkring dette skal fastlægges konkret og individuelt.

Systematisk overvågning og opfølgning på chaufførernes brug af realtid og rejsekort

Da tællesystemet grundlæggende er integreret med realtid- og rejsekortsystemerne for at kunne identificere ruter og ture er det helt afgørende for kvaliteten, at chaufførerne logger korrekt på og af systemerne. Det er vurderingen at chaufførernes håndtering af systemerne er en meget stor fejlkilde og hindring for at vi modtager korrekt data. En stor del af data må kasseres i den henseende.

Bilag 3: Opgradering af antal tælleudstyr

Det automatiske tælleudstyr er installeret i de større bybussystemer og i regionalruter. Nedenfor vises en oversigt over behovet for antal ekstra installationer for at opnå 100 % installation fordelt på bestillere. Hvor enkelte bestillere i nedenstående tabel er nævnt uden antal til opgradering, skyldes alene at bestillerne kun har lokale ruter, hvor tællingen foregår via manuelle chaufførtællinger på realtidsskærmen.

Bemærk: Aarhus Kommune har allerede truffet beslutning om at opgradere til 100 % installation og fremgår derfor ikke af oversigten.

Bestiller	I alt	Investering 298 busser	Investering i alt
Favrskov	2	66.000	66.000
Hedensted	-	-	-
Herning	11	361.000	361.000
Holstebro	7	229.000	229.000
Horsens	13	426.000	426.000
Ikast-Brande	-	-	-
Lemvig	-	-	-
Norddjurs	2	66.000	66.000
Odder	-	-	-
Randers	25	819.000	819.000
Ringkøbing-Skjern	-	-	-
Silkeborg	14	459.000	459.000
Skanderborg	2	66.000	66.000
Skive	3	98.000	98.000
Struer	-	-	-
Syddjurs	-	-	-
Viborg	11	361.000	361.000
Regionen	208	6.818.000	7.318.000
Hovedtotal	298	9.769.000	10.269.000

Til transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen

Kopi til forligskredsen bag aftale om genudbud af togtrafik i Midt- og Vestjylland



Dato 22-03-2018

Sagsbehandler Per Tankred Holm

Per.Holm@RU.RM.DK

Tel. +4578411818

Sagsnr. 1-30-75-3-09

Kære Ole Birk Olesen

Regionsrådet har på møde den 20. marts 2018 besluttet, at Region Midtjylland accepterer at overtage trafikføberansvaret på togstrækningen Holstebro-Vemb-Skjern. Forudsætningen er dog, at togdriften udføres med Linttog.

Beslutningen er truffet på baggrund af Midtjyske Jernbaners anbefaling om, at driften udføres med Linttog - den samme togtype, som Arriva i dag benytter på togstrækningen. For Lemvigbanen vil det økonomisk og driftsmæssigt være u hensigtsmæssigt med anvendelse af flere togtyper. Midttrafik anbefaler ligeledes Linttog.

I politisk aftale om genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland tilkendegives det, at staten stiller Desirotog eller Linttog til rådighed for regionen, og ministeriet har i tidligere drøftelser givet udtryk for, at togsættene ikke nødvendigvis skulle være Desiro.

Region Midtjylland er således indstillet på at overtage togstrækningen Holstebro-Vemb-Skjern, hvis regionen får stillet Linttog til rådighed.

Venlig hilsen

Anders Kühnau
Regionsrådsformand

MINISTEREN

Regionsrådsformand Anders Kühnau
Region Midtjylland

Dato 23. maj 2018
J. nr. 2017-4044

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Kære Anders Kühnau

Tak for dit brev af 22. marts 2018 angående Region Midtjyllands beslutning vedrørende strækningen Skjern - Holstebro.

Jeg noterer mig, at Region Midtjylland er indstillet på at overtage trafikføreransvaret på strækningen Holstebro – Vemb – Skjern, hvis regionen får stillet Lint-tog til rådighed.

På den baggrund vil Transport-, Bygnings- og Boligministeriet arbejde for at fremskaffe tre Lint-togsæt til regionens drift af strækningen.

Staten ejer imidlertid ikke Lint-togsæt, hvorfor der kan blive tale om, at ministeriets kompensation til Region Midtjylland på i alt 30 mio. kr. årligt i stedet øges med omkostningerne til regionens indkøb af Lint-togsæt i stedet for tilrådighedsstillelse af statsligt ejet materiel.

I aftaleudkastet om overdragelse af togtrafikføreransvar fremsendt til Region Midtjylland den 5. februar 2018 opdateres pkt. 3.1 angående materiel samt eventuelt pkt. 4 om økonomi, når den endelige konstruktion er fastlagt.

Det tidligere fremsendte udkast til aftale om tilrådighedsstillelse for tre Desiro-togsæt bortfalder, idet det ikke længere er relevant.

Jeg skal bede Region Midtjylland bekræfte, at regionen på det foreliggende grundlag er indstillet på at overtage trafikføreransvaret på strækningen Skjern – Holstebro.

Regionens endelige svar skal være ministeriet i hænde senest den 15. juni 2018 kl. 12.00 af hensyn til ministeriets frist for at kunne ændre i betingelserne for udbuddet af togtrafik i Midt- og Vestjylland samt på Svendborgbanen.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen

Til transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen



Dato 04-06-2018

Sagsbehandler Per Tankred Holm

Per.Holm@RU.RM.DK

Tel. +4578411818

Sagsnr. 1-30-75-3-09

Kære Ole Birk Olesen

Tak for dit brev den 23. maj 2018 med tilkendegivelse af, at regionsrådets betingelse for overtagelse af togstrækningen Holstebro-Skjern kan imødekommes.

Jeg skal derfor hermed bekræfte, at Region Midtjylland er indstillet på at overtage trafikføberansvaret på strækningen Skjern-Holstebro, hvis regionen får stillet Linttog til rådighed eller kompenseres for udgifterne til køb af tog.

Jeg ser frem til at modtage et aftaleudkast, når ministeriet har afklaret muligheden for at fremskaffe Linttog.

Venlig hilsen

Anders Kühnau
Regionsrådsformand