

Bilagsoversigt

- Pkt. Dagsordenoverskrift og bilagstitler (klik på bilagstitlen)**
- 1 Rejsekort og rabatruter
 1. [Status for takster - gratis kørsel i Midttrafiks område 2013](#)
 2. [Effekt af hhv. 0-takst og billettering](#)
 3. [Responsum vedr. rejsekort og rabatruter](#)
 - 2 Billige busbilletter til Djurs Sommerland for kunder med sæsonkort til Djurs Sommerland
 - 3 Rejseregler vedr. e-cigaretter
 - 4 Undersøgelse om brug af pensionistkort i Randers Kommune
 - 5 Bestillertilfredshedsundersøgelse 2013
 1. [Notat om resultater af bestillertilfredshedsundersøgelsen 2013](#)
 - 6 Forventet regnskab 2013 efter 3. kvartal
 1. [Forventet regnskab 2013 efter 3 kvartal](#)
 - 7 Orientering om udviklingen i indtægter i Aarhus-området 2013
 - 8 Orientering om passagerudvikling på Odderbanen
 - 9 Orientering om nøgletal for trafiksekskabernes udgifter til administration og indtægter
 1. [Udkast til rapport med Trafikstyrelsens nøgletal for offentlig buskørsel regnskab 2012](#)
 2. [notat om sammenligning af trafiksekskabernes administrationsudgifter og indtægter 2012](#)
 - 10 Orientering om indførelse af nyt zonesystem i Midttrafik
 1. [Nye zonekort](#)
 - 11 Orientering om analyse af X-busser på tværs til Nordjyllands Trafiksekskab
 1. [Rapport vedrørende analyse af X-buskørsel i 4 korridorer](#)
 - 12 Orientering om timepriser for flextrafik gældende fra 1. marts 2014
 1. [Oversigt over timepriser for flextrafik gældende fra 1. marts 2014](#)
 - 13 Orientering om betænkning fra udvalg om erhvervsmæssig befordring i personbiler
 1. [Sammenfatning og anbefalinger fra betænkning fra udvalg om erhvervsmæssig befordring i personbiler](#)
 - 14 Orientering om svar fra Transportministeren om takstudvikling i København, Odense og Aarhus
 1. [Transportministerens svar af 26. november 2013 på spørgsmål 141-143 fra Transportudvalget](#)
 - 15 Orientering om evaluering af samarbejdet i Midttrafiks MED-udvalg
 1. [Evaluering af den lokale MED-aftale for Midttrafik](#)
 - 16 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
 - 17 Eventuelt

Aarhus, 6. december 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. december 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 1
Bilag nr. 1**

Bilag 1.

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
6. december 2013	1-25-01-813-4-13	Michael Steinberg	msg@midttrafik.dk	87 40 82 22

**Status for takster - gratis kørsel i Midttrafiks område
november 2013**

Kommune	Bybus rute	Lokal rute	Rabatruter / åbne Skolebus rute	Bemærkning
Favrskov	-	Midttrafik	Gratis	
Hedensted	-	Midttrafik	Midttrafik	
Herning	Midttrafik	Midttrafik	Midttrafik	
Holstebro	Midttrafik	Midttrafik	Midttrafik	Julenatbus = gratis. Forsøg m/gratis institutioner.
Horsens	Midttrafik	Midttrafik	Midttrafik	
Ikast-Brande	Gratis	Gratis	Gratis	
Lemvig	-	Gratis	Gratis	
Norddjurs	Midttrafik	Gratis	Gratis	
Odder	Midttrafik	Midttrafik	Midttrafik	2 gratis ture ugentlig – svømmekørsel
Randers	Midttrafik	Midttrafik	Gratis	Billige årskort til pensionister
Ringkjøbing- Skjern	-	Midttrafik	Gratis (*)	* Gratis på rute 573 i 2014 Skolekort er gratis
Samsø	-	Midttrafik	-	
Silkeborg	Midttrafik	Midttrafik	Midttrafik	
Skanderborg	Midttrafik	Midttrafik	Gratis	
Skive	Midttrafik	Midttrafik	-	
Struer	Midttrafik	Midttrafik	Midttrafik	Gratis i lokal- og bybusrute for skoleelever + friskole elever op til 10. klasse.
Syddjurs	-	Midttrafik	Gratis	
Viborg	Midttrafik	Midttrafik	-	10 kr. billet – kun gyldig i bybusser og lokalruter
Århus	Midttrafik	-	-	

Midttrafik = Midttrafiks takster

Gratis = Gratis kørsel eller 0-takst

Aarhus, 6. december 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. december 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 1
Bilag nr. 2**

Bilag 2 Økonomiske effekter af rejsekort af indførelse af rejsekort på nuværende rabatruter

Overslag for ét budget år med B2014 som udgangspunkt og med nuværende rutestruktur

	Hedensted 12	Herning 27	Holstebro 20 (2)	Horsens 14	Odder 8	Silkeborg 8	Struer 6
Indtægter							
Passagerindtægter fra Rabatruterne (1)	200.000	105.424	111.026	220.000	277.000	5.000	100.000
<i>Gennemsnit indtægter pr. rute</i>	16.667	3.905	5.551	15.714	34.625	625	16.667
<i>Samlede passagerindtægter for ALLE kommunens ruter</i>	865.264	9.925.593	3.921.000	13.538.152	385.834	15.455.426	427.503
Rejsekort - pr. år i projektperioden							
Afdrag vedr. udstyr (check ind mini) og drift (3)	-46.000	-126.000	-88.666	-65.333	-41.066	-37.333	-28.000
Drift af udstyr	-12.500	-33.750	-23.750	-17.500	-10.000	-10.000	-7.500
Øget administrationsbidrag	-169.000	-365.000	-368.000	-238.000	-192.000	-181.000	-105.000
I alt	-227.500	-524.750	-480.416	-320.833	-243.066	-228.333	-140.500

Resultat af billettering (4)

	-27.500	-419.326	-397.486	-100.833	33.934	-223.333	-40.500
--	----------------	-----------------	-----------------	-----------------	---------------	-----------------	----------------

Årets priser

- (1) Fra R2012. Indtægter fra salg af billetter i busserne. Beløb for Hedensted, Horsens og Struer er anslået.
- (2) Fra K14 øges antallet af rabatruter fra 20 til 23, med rute 253, 260 og 270. Som følge heraf forventes øgede indtægter på rabatruterne.
- (3) Anslåede udgifter. Opgørelsen tager højde for, at dele af check ind mini skal refunderes mindst én gang i løbet af projektperioden (2014-2028).
- (4) Beregningen viser, om de direkte passagerindtægter kan dække merudgifterne ved ibrugtagning af rejsekort og øget administrationsbidrag, hvis ruterne ændres til lokalruter. Et negativt beløb indikerer, at det ikke kan svare sig økonomisk, mens et positivt beløb indikerer, at indtægterne fortsat vil overstige merudgifterne.

Aarhus, 6. december 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. december 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 1
Bilag nr. 3**

Erik Jensen
Partner

eje@holst-law.com
T +45 8934 1114

J.nr. 040337-0020 EJE/MGL

Responsum vedrørende Midttrafiks indførelse af rejsekort og åbne skolebusruter (rabatruter)

3. december 2013

1. Indledning og baggrund

1.1 Nærværende responsum er udarbejdet efter aftale med Midttrafiks direktion, som har anmodet om en juridisk vurdering af følgende spørgsmål:

- Hvorvidt Midttrafik er berettiget til at træffe beslutning om ikke at indføre rejsekort på de åbne skolebusruter (rabatruter).
- Hvorvidt kommunerne kan vælge at indføre 0-takst på de åbne skolebusruter (rabatruter).

1.2 Som baggrund for spørgsmålene er det oplyst, at der i Midttrafik er truffet beslutning om indførelse af rejsekort i Midttrafik i løbet af 2014-2015, men at det ikke er praktisk muligt at indføre rejsekort på rabatruterne, idet de nødvendige forudsætninger i relation til opsamling, vedligeholdelse og eksport af data ikke kan opfyldes som følge af, at rabatruternes planlægning varetages af kommunerne. Det er endvidere oplyst, at udgifterne ved indførelse af rejsekort på rabatruterne ikke står mål med indtægterne fra salg af billetter og kort på disse ruter.

Midttrafiks direktion ønsker på denne baggrund at indstille til bestyrelsen, at der ikke indføres rejsekort på de åbne skolebusruter (rabatruter) med den virkning, at det ikke længere vil være muligt at opretholde billettering og billet salg på disse ruter, og har i denne forbindelse anmodet om en juridisk vurdering af, hvorvidt Midttrafik er berettiget til at træffe en sådan beslutning.

Det er oplyst, at nogle kommuner i dag gennemfører billet salg og billettering på rabatruterne i forhold til andre kundegrupper end skoleeleverne, mens andre kommuner har indført en såkaldt 0-takst på ruterne, dvs. at det er gratis for alle at køre med skolebusserne. Hvad angår de rabatruter, som vil blive berørt af indførelsen af rejsekort og den dermed forbundne afskaffelse af den hidtil anvendte billettering og billet salg, har Midttrafiks direktion anmodet om

en juridisk vurdering af, hvorvidt kommunerne er berettiget til at indføre 0-takst på disse ruter.

- 1.3 Nedenfor under pkt. 2 er behandlet spørgsmålet om, hvorvidt Midttrafik er berettiget til at træffe beslutning om ikke at indføre rejsekort på rabatruter. Under pkt. 3 er behandlet spørgsmålet om, hvorvidt kommunerne er berettiget til at indføre 0-takst på disse ruter.

2. Kan Midttrafik beslutte ikke at indføre rejsekort på rabatruter?

- 2.1 Af lov om trafikkselskaber, § 5, stk. 1, nr. 2, fremgår, at et trafikkselskab inden for selskabets geografiske område bl.a. har til opgave at fastsætte takster og billetteringssystemer. Midttrafiks beslutning om indførelse af rejsekort er således truffet med hjemmel i loven.

I forhold til de deltagende kommuner og regioner er Midttrafik som led i varetagelsen af selskabets virksomhed berettiget til at fastsætte *generelle*, saglige vilkår for selskabets udførelse af dets opgaver med henblik på at sikre en hensigtsmæssig tilrettelæggelse heraf.

Det følger heraf, at Midttrafik i konsekvens af beslutningen om at indføre rejsekort som billetteringssystem er berettiget til at fastsætte generelle, saglige vilkår, som måtte være nødvendige af hensyn til at sikre en i såvel økonomisk som praktisk henseende hensigtsmæssig implementering af rejsekortet.

Det er min vurdering, at Midttrafik i denne forbindelse er berettiget til at fastsætte vilkår om, at al offentlig servicetrafik, som udføres af Midttrafik, skal omfattes af rejsekortet som billetteringssystem, og i forbindelse hermed nedlægge de nuværende billetteringssystemer, ligesom Midttrafik må anses for berettiget til at fastsætte de systemmæssige krav, som måtte være nødvendige i forbindelse hermed, herunder f. eks.

- at der i busserne installeres det nødvendige, tekniske rejsekortudstyr,
- at busserne har adgang til dagligt at aflevere og modtage rejsedata på de særlige, trådløse netværk, som forventes installeret på garageanlæggene, og
- at planlægningen af ruterne varetages af Midttrafik, såfremt dette måtte være nødvendigt af hensyn til opsamling, vedligeholdelse og eksport af data vedrørende rejsekortet.

- 2.2 De åbne skolebusruter (rabatruterne) er efter det oplyste i dag kendetegnet ved, at kommunerne selv står for planlægning og ændringer af ruterne, mens

Midttrafik kun løser en begrænset opgave, bl.a. vedrørende udbud og afregning. Som følge af, at kommunerne selv står for planlægningen af ruterne, betales et lavere administrationsbidrag til Midttrafik sammenlignet med andre ruter.

Efter Midttrafiks vurdering er det ikke praktisk muligt at indføre rejsekort på de pågældende rabatruter, medmindre der i busserne installeres det nødvendige tekniske udstyr og planlægningen af ruterne overgår til Midttrafik (hvilket i givet fald vil indebære, at der ikke længere vil være tale om "rabatruter").

Som ovenfor anført må Midttrafik anses for berettiget til at fastsætte generelle vilkår for indførelsen af rejsekort, herunder vilkår om at planlægning af ruterne varetages af Midttrafik, med den virkning, at Midttrafik er berettiget til at træffe beslutning om *ikke* at indføre rejsekort, såfremt disse vilkår ikke opfyldes.

Det ændrer ikke herved, at opfyldelse af de generelle vilkår vil indebære, at de åbne skolebusruter i så fald ikke længere vil have karakter af rabatruter (idet administration og planlægning varetages af Midttrafik), og at kommunerne derfor må betale fuldt administrationsbidrag til Midttrafik, idet de af Midttrafik fastsatte generelle vilkår må anses for fastsat ud fra saglige kriterier.

Såfremt en kommune ikke ønsker at lade planlægningen af de åbne skolebusruter (rabatruterne) overgå til Midttrafik, er Midttrafik således efter min vurdering berettiget til at træffe beslutning om *ikke* at indføre rejsekort på rabatruterne. Tilsvarende er gældende, såfremt en kommune ikke ønsker at afholde udgifterne til installation og drift af det nødvendige tekniske udstyr.

Omvendt må Midttrafik anses for forpligtet til at indføre rejsekort på ruter, herunder åbne skolebusruter, såfremt de bestillende kommuner accepterer at opfylde de af Midttrafik fastsatte, generelle vilkår herfor, herunder i relation til afholdelse af de dermed forbundne udgifter.

3. Fastsættelse af 0-takst på rabatruter

- 3.1 Som anført ovenfor under pkt. 1.2 er det oplyst, at visse kommuner i dag har indført såkaldt 0-takst på rabatruterne, dvs. at det er gratis for alle (og ikke kun skoleeleverne) at køre med skolebusserne.

Vedrørende de åbne skolebusruter (rabatruter), hvor der i dag gennemføres billettering og billet salg, har Midttrafiks direktion derfor anmodet om en juridisk vurdering af, hvorvidt kommunerne er berettiget til at indføre 0-takst på disse ruter som alternativ til indførelse af rejsekortsystemet.

- 3.2 Indledningsvis bemærkes, at der ikke er noget til hinder for, at kommunerne giver mulighed for, at andre end skoleelever kan benytte skolebusserne, dvs. at der træffes beslutning om indførelse af "åbne" skolebusruter. Åbne skolebusruter er således forudsat i bemærkningerne til § 5, stk. 3 i forslag til lov om trafikskaber, hvor det anføres:

»Kommunernes forpligtelse til at tilbyde deres borgere trafik i henhold til anden lovgivning, fx folkeskoleloven, berøres ikke af forslaget, men bestemmelsen giver kommunerne mulighed for at vælge at aftale med trafikskabet, at trafikskabet på kommunernes vegne står om trafikfører for sådan trafik. Bestemmelsen giver endvidere regionerne mulighed for at bruge trafikskaberne som trafikførere for trafik, som regionerne er forpligtet til i henhold til anden lovgivning, fx patientbefordring i henhold til sundhedsloven. Kommunerne eller regionerne har selv finansieringsansvaret for sådan trafik.

En sådan koordinering af trafikken vil kunne give visse stordriftsfordele, idet busserne på den måde både kan bruges til fx kørsel med folkeskoleelever og samtidig fungere som almindelig offentlig servicetrafik« (min understregning)¹.

- 3.3 Hvad angår muligheden for at indføre 0-takst på åbne skolebusruter (rabatruter) foreligger der så vidt ses hverken tilsyns- eller retspraksis, som direkte behandler spørgsmålet².

Spørgsmålet om lovligheden af ydelse af rabat på buskørsel er derimod behandlet i tilsynets udtalelse i j. nr. 2007-613/263. Den konkrete sag vedrører en forespørgsel fra Randers Kommune til statsforvaltningen om lovligheden af indførelse af rabat til pensionistbuskort, evt. således at kortene blev gratis. Tilsynets udtalelse indeholder imidlertid en helt generel redegørelse for kommunernes mulighed for at yde rabat på eller tilbyde gratis buskørsel, som derfor også må antages at finde anvendelse på tilsynets eventuelle vurdering af indførelsen af 0-takst på skolebusruter (rabatruter).

I tilsynets vejledende udtalelse anføres således:

»Lov om trafikskaber (lov nr. 582 af 24. juni 2005 om trafikskaber med senere ændringer) regulerer organiseringen og finansieringen af den kollektive trafik. Der kan rejses det spørgsmål, om denne lov afskærer en kommune fra at yde støtte til kollektiv trafik til kommunens borgere eller grupper af borgere i yderligere omfang end fastsat af trafikskabet i medfør af § 3, stk. 2. Herom har transportministeren i forbindelse med et spørgsmål om, hvorvidt kommunerne fortsat må have lov til at tilbyde gratis kørsel i kommunerne, svaret Folketingets trafikudvalg, den 2. juni 2005:

¹ Jf. tilsvarende i den af Transportministeriet udgivne rapport: Evaluering af lov om trafikskaber (marts 2013), s. 39.

² I Syddjurs Kommune har spørgsmålet om, hvorvidt det udgjorde ulovlig forskelsbehandling, at nogle skolebørn på skolebusruter med 0-takst kunne køre gratis uden at opfylde folkeskolelovens afstandskrav, mens andre skolebørn skulle opfylde afstandskravet for at få udstedt skolebuskort til sædvanlige takstruter, været forelagt Statsforvaltningen (j. nr. 2011-613/1050). Statsforvaltningens udtalelse i sagen indeholder imidlertid ikke nogen egentlig stillingtagen til lovligheden af 0-takst, idet det blot - under henvisning til, at kommunen havde igangsat en analyse af den kollektive trafik- og billetstruktur bl.a. med henblik på en vurdering af, om der kunne opnås større lighed i tilbuddet af transport for skoleelever - anføres, at Statsforvaltningen ikke fandt anledning til at foretage sig yderligere.

”at der i bestemmelserne i lovforslaget om trafikskaber ikke er noget til hinder for at kommunerne kan udstede frikort til borgere eller grupper af borgere. Kommunerne skal naturligvis selv betale, ligesom man i sådanne tilfælde gør det i dag. Det vil være trafikskaberne der skal fastlægge reglerne for hvordan kommunerne kan indkøbe den gratis kørsel”.

Transportministeriet har i brev af 8. maj til Statsforvaltningen Midtjylland hertil tilføjet, at det er den enkelte kommune, der bestemmer såvel omfang og serviceniveau for den lokale offentlige servicetrafik i kommunen.

Det er således efter statsforvaltningens opfattelse ikke i den skrevne lovgivning reguleret, hvorvidt en kommune kan give rabat til pensionistbuskort.

Det må herefter afgøres efter kommunalfuldmagtsreglerne.

Det er i den juridiske litteratur antaget, at en kommunes adgang til efter kommunalfuldmagtsreglerne at gennemføre foranstaltninger blandt andet er begrænset af, hvad der traditionelt er betegnet som almennytteskriterium. Se således Jens Garde og Karsten Revsbech, Kommunalret, 2. udgave, 2005, side 17 f samt Hans Gammeltoft-Hansen, Forvaltningsret, 2. udgave 2002, side 691 f.

Almennytteskriteriet indebærer, at en kommune som udgangspunkt kan gennemføre foranstaltninger, som har sammenhæng med det kommunale fællesskabs behov, og som kommer alle kommunens borgere eller en sagligt afgrænset kreds af kommunens borgere, f.eks. unge eller ældre, til gode.

Dette udgangspunkt indebærer, at en kommune normalt ikke kan gennemføre foranstaltninger, der udelukkende eller i det væsentligste er begrundet i varetagelse af individuelle interesser hos enkeltpersoner eller enkelte virksomheder. Det er endvidere antaget, at en kommune ikke uden lovhjemmel kan tildele ydelser til en kreds af enkeltpersoner, der er afgrænset efter økonomiske eller andre sociale kriterier.

Der skal som udgangspunkt være fri og lige adgang for kommunens borgere til at modtage kommunens ydelser. Hvis ydelsen ikke stilles til rådighed for alle kommunens borgere, skal udvælgelsen af hvem der får del deri være sagligt begrundet, ligesom alle der opfylder de saglige kriterier, skal have adgang til ydelsen.

Yderligere en afgrænsning af kommunalfuldmagten følger af det såkaldte lokalitetsprincip, som indebærer, at en kommune kun kan varetage opgaver eller støtte udførelse af opgaver, som interesse-mæssigt er knyttet til kommunen.

Karsten Revsbech skriver i Kommunernes opgaver, Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 2005, 1. udgave, side 283, følgende om problemstillingen:

”Kommunerne har også mulighed for at gøre forskel på egne borgere i henseende til takster. Det må blot ikke ske med henblik på at begunstige enkeltpersoner eller grupper af personer ud fra sociale kriterier eller med henblik på at nedsætte disses leveomkostninger (og dermed hæve deres levestandard). Kan der imidlertid påvises saglige trafikøkonomiske fordele ved en takstdifferentiering, er en sådan lovlig inden for rammerne af kommunalfuldmagtsreglerne. Eksempelvis er det lovligt at nedsætte taksten for pensionister, der benytter bybusserne uden for myldretiden. Dette indebærer trafikøkonomiske fordele, idet der sker en lettelse af presset på busserne på de belastede tidspunkter og behovet for indkøb af nye busser bliver mindre, samtidig med at buskapaciteten generelt udnyttes bedre. I praksis er det blevet accepteret, at der kan gives rabat til pensionister, også selvom rabatten ikke er bundet til transport til bestemte tidspunkter, idet der mere generelt kan være (trafik-) økonomiske fordele ved at tiltrække pensionisterne som kunder”.« (mine understregninger).

Vurderingen af, om det vil være lovligt at indføre 0-takst på de åbne skolebusruter (rabatruter), hvor der i dag gennemføres billettering og billetsalg, mens der opretholdes billettering på den almindelige rutekørsel i kommunen, må antages at skulle ske efter de retningslinjer, som er anført i tilsynets redegørelse.

Afgørende for lovligheden er således,

- Om indførelse af 0-takst på de åbne skolebusruter (rabatruterne) opfylder almenytttekriteriet, dvs. har sammenhæng med det kommunale fællesskabs behov og kommer alle kommunens eller en sagligt afgrænset kreds af borgere til gode.
- Om der kan påvises saglige trafikøkonomiske fordele ved indførelsen af 0-takst.

Vurderingen må antages at skulle foretages konkret for hver enkelt rute for sig.

3.4 For en række af de nuværende rabatruters vedkommende gør der sig efter det oplyste allerede i dag gældende, at billetindtægterne ikke står i rimeligt forhold til udgifterne til administration af billetteringen.

Idet Midttrafik som anført under pkt. 2.2 som led i implementeringen af rejsekortet må anses for berettiget til at nedlægge de nuværende billetteringssystemer samt fastsætte generelle vilkår for billettering via rejsekortet (krav til planlægning, systemkrav mv.), er fastsættelse af 0-takst for kommunerne det eneste alternativ til ruternes overgang til billettering via rejsekortsystemet, såfremt ruterne fortsat skal varetages af Midttrafik i henhold til lov om trafikskaber § 5. stk. 3.

Overgang til billettering via rejsekortet indebærer som ovenfor anført betydelige udgifter til investering i teknisk udstyr, ligesom det er en forudsætning, at planlægningen og administrationen i givet fald overgår til Midttrafik (dvs. at ruterne ikke længere kan opretholdes som rabatruter, hvor der alene betales et reduceret administrationsbidrag til Midttrafik).

Efter det oplyste vil overgang af administration og planlægning af skolebusruterne til Midttrafik indebære en række uhensigtsmæssigheder. Kommunerne har således efter det oplyste i dag mulighed for at gennemføre en meget fleksibel planlægning af buskørslen i samarbejde med de berørte skoler, således at der sikres fastlæggelse af den mest hensigtsmæssige befordring af de skoleelever, som benytter ruten. Det vil efter det oplyste ikke være muligt for Midttrafik at gennemføre en tilsvarende, fleksibel planlægning af skolebusruterne.

På baggrund af det anførte vil det efter min vurdering være muligt for kommunerne at indføre 0-takst på åbne skolebusruter (rabatruter), såfremt det konkret vurderes, at indførelsen af rejsekort på de pågældende ruter vil medføre (1) udgifter, som ikke står i rimeligt forhold til indtægterne og/eller (2) væsentlige planlægningsmæssige uhensigtsmæssigheder som følge af planlægningens overgang fra kommunen til Midttrafik.

Såfremt disse betingelser er opfyldt, vil indførelse af 0-takst efter min vurdering være i overensstemmelse med almennyttetekriteriet.

For det første vil 0-takst ruterne principielt stå til rådighed for alle kommunens borgere (uanset hvor i kommunen disse måtte have bopæl).

For det andet er der tale om ruter, som i udgangspunktet er etableret med henblik på kommunens opfyldelse af forpligtelsen til at sikre befordring til elever, som opfylder folkeskolelovens afstandskrav, men hvor buskapaciteten udnyttes optimalt ved også at give andre borgere mulighed for at benytte ruten (og typisk i områder, hvor transportbehovet ikke kan dækkes af den øvrige, kollektive trafik)³. At det ikke er i strid med kommunalfuldmagtsreglerne at give andre borgere mulighed for gratis at benytte skolebusserne, er også forudsat i Transportministeriets rapport: Evaluering af lov om trafikskelskaber (marts 2013), s. 40, hvor der for kommunalt drevne skolebusruter (lukkede skolebusruter) fremsættes følgende forslag:

»Det foreslås, at alle kommuner får mulighed for at åbne skolebuskørslen for andre grupper af passagerer. Kommunen kan således selv bestemme, hvem der må køre med kommunalt drevne skolebusser. Kørslen skal være gratis for alle passagerer«.

For det tredje må indførelse af 0-takst i tilfælde, hvor udgifterne til indførelse af rejsekort ikke står mål med indtægterne og/eller medfører væsentlige planlægningsmæssige u hensigtsmæssigheder i forhold til elevbefordringen, anses for et sagligt (trafikøkonomisk) hensyn.

Det er dog i ovenstående vurdering forudsat, at der er tale om åbne skolebusruter, som er etableret (og i praksis i det væsentligste planlægges) ud fra hensynet til at befordre skoleelever, og at der således ikke er tale om ruter, som reelt er at betragte som almindelig rutebuskørsel.

³ Jf. herved det af Syddjurs Kommune i brev af 20. december 2011 til Statsforvaltningen Midtjylland anførte i j. nr. 2011-613/1050, hvor det bl.a. anføres, at »...0-ruterne understøtter bl.a. det planpolitiske hensyn at tiltrække børnefamilier til at bosætte sig også uden for hovedbyerne«.

4. Sammenfattende konklusion

4.1 Sammenfattende er det min juridiske vurdering, at

- Midttrafik er berettiget til at træffe beslutningen om ikke at indføre rejsekort på ruter, som ønskes opretholdt som rabatruter,
- indførelse af 0-takst på rabatruter ikke er i strid med kommunalfuldmagten, forudsat af indførelsen efter en konkret vurdering opfylder det kommunalretlige almennytteskriterium.

Aarhus, den 3. december 2013



Erik Jensen

Aarhus, 6. december 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. december 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 5



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
2. december 2013	1-15-0-77-3-10	Sarah Mandrup	sm@midttrafik.dk	+45 87 40 82 31

Resultater af bestillertilfredshedsundersøgelsen 2013

Undersøgelsens gennemførelse

Et af Midttrafiks overordnede mål i Strategiplan 2013-2016 er tilfredse bestillere. Bestillertilfredsheden måles ved en undersøgelse. I 2009 blev der gennemført den første bestillertilfredshedsundersøgelse. Undersøgelsen er blevet gentaget i november 2011 og nu igen i november 2013. Undersøgelsen belyser de 19 kommuners og regionens tilfredshed med Midttrafik. Fra 2011 og 2013, indgår de tekniske direktører, samt direktører for de områder der dækker flextrafik/handicapkørsel, foruden sagsbehandlere, også i undersøgelsen.

Undersøgelsen blev udført af et analysebureau, som foretog telefoninterviews. Undersøgelsen behandlede både bestillertilfredshed på buskørsel og på flexkørsel/handicapkørsel. Tilfredsheden med øvrige opgaver, som fx letbanen og Rejsekort, er ikke blevet belyst. Telefoninterviewene blev foretaget med en person fra hver kommune beskæftiget med buskørsel og en person fra hver kommune beskæftiget med handicapkørsel, samt en direktør fra hvert område. Deltagerne blev i telefoninterviewene bedt om at angive deres tilfredshed med en række spørgsmål, på følgende skala:

- Meget tilfreds
- Tilfreds
- Utilfreds
- Meget utilfreds
- Ved ikke

Deltagerne havde til sidst i interviewet mulighed for at komme med forslag til fremtidige indsatsområder og generelle kommentarer. Der kom i alt 5 forslag vedrørende buskørsel og 8 forslag vedrørende handicapkørsel på sagsbehandlerniveau. På direktørniveau er der kommet 7 forslag vedrørende buskørsel og 8 forslag vedrørende handicapkørsel.

Deltagerne for buskørsel er ikke en entydig medarbejdergruppe. Gruppen består af kommunale medarbejdere på forskellige niveauer fra afdelingsledere til daglige sagsbehandlere. Fælles for gruppen er, at flertallet har det daglige samarbejde med Midttrafik.

For handicapkørsel var det de daglige sagsbehandlere, der deltog i undersøgelsen.

På direktørniveau for henholdsvis buskørsel og handicapkørsel, var det ikke en entydig gruppe. Hos flere af bestillerne (10), er det afdelingschefer eller ledere, der har deltaget.

Forud for undersøgelsen blev kontaktpersonerne orienteret om undersøgelsen, og de havde mulighed for at pege på andre kontaktpersoner. Et par uger efter blev de ringet op af analysebureauet. Svarprocenten var på 81,3. 65 ud af 80 mulige respondenter har deltaget i undersøgelsen. Heraf 19 ud af 20 på buskørsel sagsbehandlerniveau, 16 ud af 20 på direktørniveau buskørsel. For handicapkørsel har 15 ud af 20 deltaget på sagsbehandlerniveau og 14 ud af 19 mulige på direktørniveau.

Resultat af undersøgelsen

Den overordnede konklusion af bestillertilfredshedsundersøgelsen er, at de 19 deltagende respondenter på sagsbehandlerniveau vedrørende buskørsel er tilfredse eller meget tilfredse samlet set med det daglige samarbejde, hvilket giver en tilfredshed på 100 %.

I handicapkørsel er de 15 deltagende respondenter på sagsbehandlerniveau tilfredse eller meget tilfredse samlet set med det daglige samarbejde med Midttrafik, hvilket giver en samlet tilfredshed på 94 %.

På direktionsniveau buskørsel er 69 % tilfredse med Midttrafiks omdømme, på direktionsniveau handicapkørsel er 78 % tilfredse eller meget tilfredse med Midttrafiks omdømme.

På langt de fleste emner, der spørges til i tilfredshedsundersøgelsen, er det et fåtal af bestillerne, der er utilfredse eller meget utilfredse. Der er dog nogle besvarelser, der viser, at Midttrafik skal gøre det bedre. Både på sagsbehandler og direktørniveau er der plads til forbedring på følgende områder:

Økonomi:

- Rådgivning om takster på buskørsel
- Rådgivning om økonomi på flextur/telekørsel
- Oplysning til handicapkørsel om informationer på extranettet

Generelt: Der ønskes faglig rådgivning på disse områder, samt oplysning om, at der kan findes relevante informationer på extranettet.

Køreplanlægning:

- Utilfredshed hos 3 bestillere med køreplanprocessen (Lemvig, Norddjurs, Struer)
- Oplysning om service overfor buskunder
- Håndtering af bestillernes ønsker til flexkørsel/handicapkørsel

Generelt: Der ønskes rådgivning om køreplanprocessen samt, hvilket serviceniveau/tilbud kunderne kan tilbydes indenfor den økonomiske ramme, bestillerne stiller til rådighed.

Udbud:

- Rådgivning om udbud, buskørsel

Generelt: Der ønskes faglig rådgivning om udbud, herunder hvilke økonomiske konsekvenser der er forbundet med udbuddets resultat.

Markedsføring:

- Produktmarkedsføring flexkørsel/handicapkørsel
- Markedsføring af nye produkter, buskørsel

Generelt: Der ønskes rådgivning om markedsføring herunder, hvordan nye produkter bedst markedsføres.

Andet:

- Fremskaffe dokumentation på bestillernes ønsker

Generelt: Det er et ønske, at dokumentation i forhold til bestillernes ønsker og behov, kan fremskaffes, når det efterspørges.

På flere af spørgsmålene både på sagsbehandler- og direktørniveau, er andelen af "ved ikke" høj. Dette kan skyldes flere ting, heriblandt at respondenterne ikke har kendskab til de omtalte muligheder og tilbud hos Midttrafik; at respondenterne har kendskab til disse, men ikke benytter sig af dem; at spørgsmålene ikke er relevant i forhold til respondentens primære arbejdsområde.

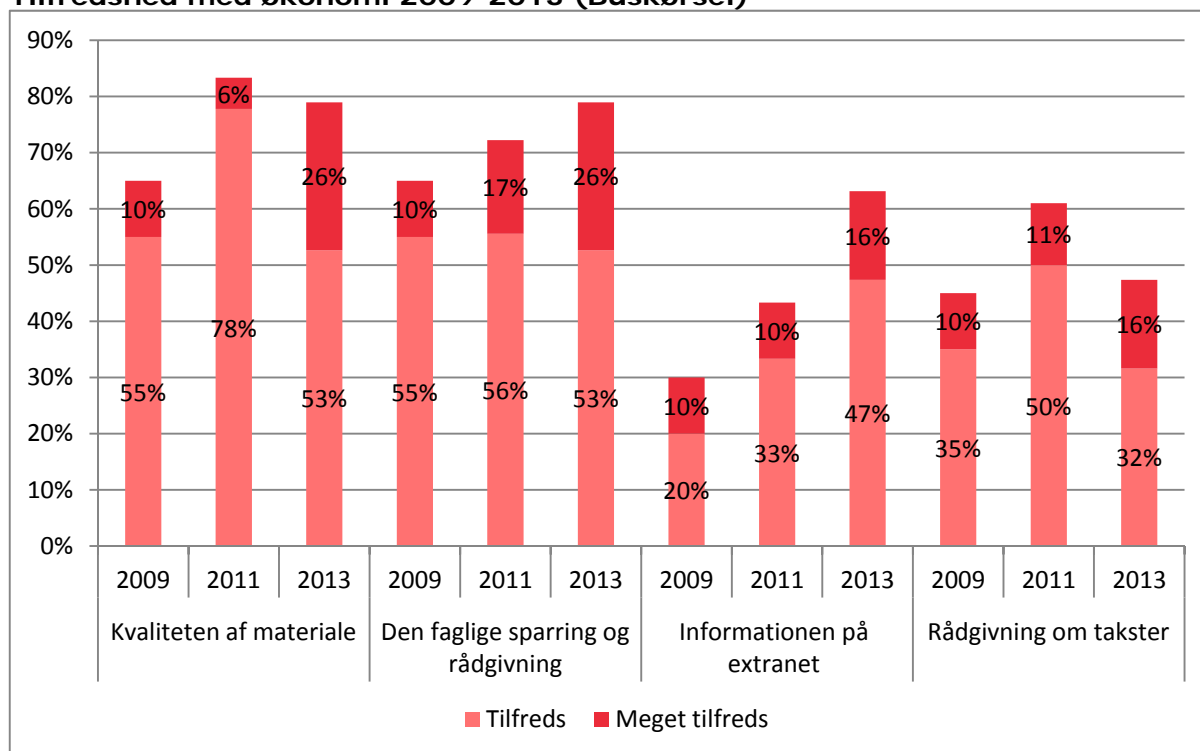
For enkelte emners vedkommende, er der nogle besvarelser, der giver anledning til, at Midttrafik kan pege på forbedringsmuligheder. Besvarelserne vil i det følgende blive gennemgået.

Spørgeskemaet er på de fleste punkter identisk med spørgeskemaet fra 2009 og 2011. Enkelte spørgsmål er udgået, enkelte er tilføjet. Flere af emnerne, der spørges til, er identiske med de områder, Movia spørger til i deres bestillertilfredshedsundersøgelse. Dette er valgt med henblik på en evt. fremtidig benchmarking med Movia.

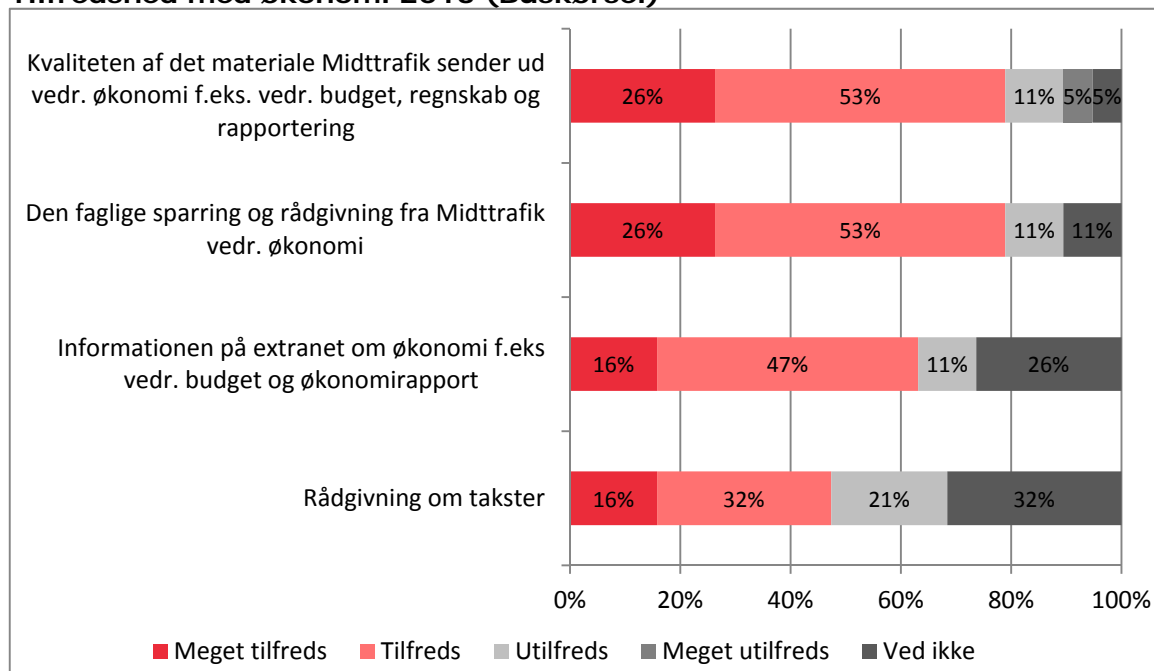
Spørgsmålene på direktørniveau blev indført i 2011, og er også sammenholdt med Movias bestillertilfredshedsundersøgelse.

Resultater sagsbehandlere:

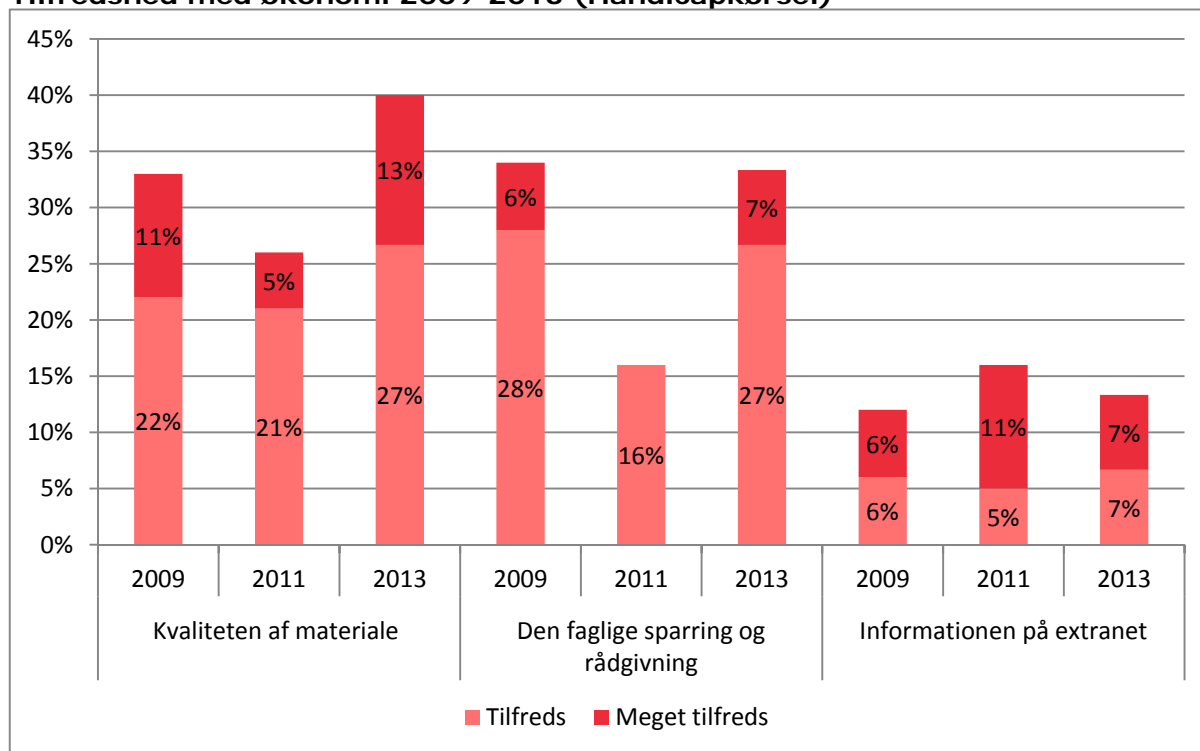
Tilfredshed med økonomi 2009-2013 (Buskørsel)



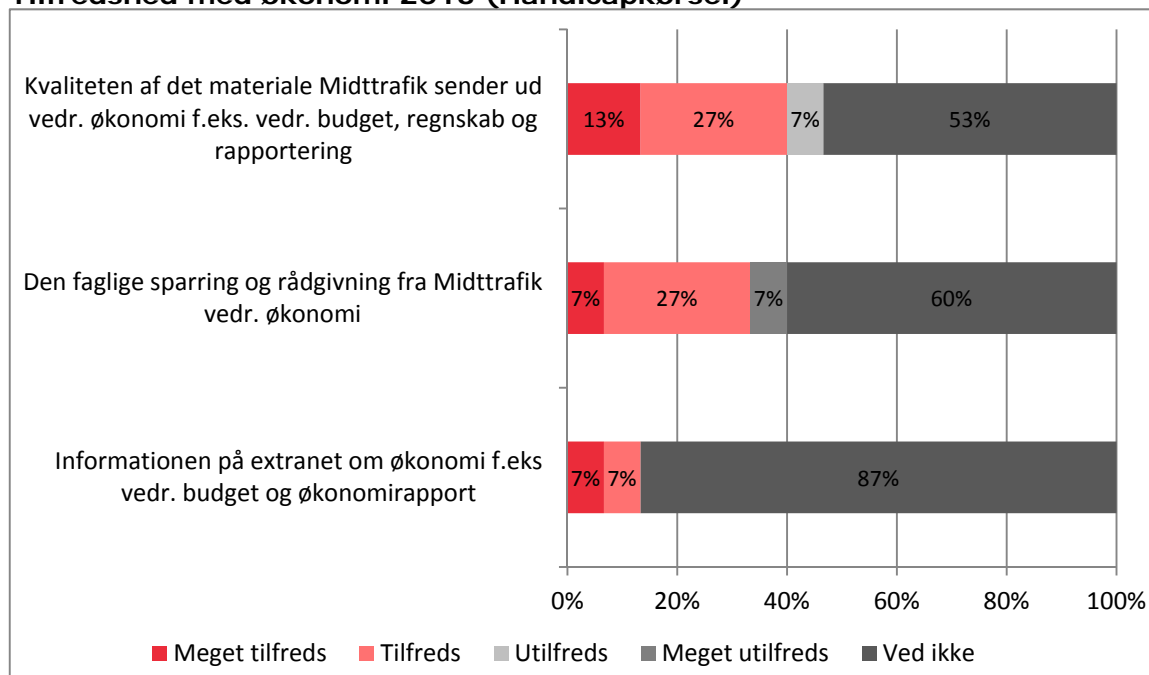
Tilfredshed med økonomi 2013 (Buskørsel)



Tilfredshed med økonomi 2009-2013 (Handicapkørsel)



Tilfredshed med økonomi 2013 (Handicapkørsel)



Direktionens bemærkninger

Midttrafik har ansvaret for at sikre god økonomistyring af både buskørsel og handicapkørsel, herunder at sikre bestillerne materiale vedrørende økonomi af en god kvalitet. Andelen af meget tilfredse på dette område er for buskørsel steget markant siden 2011 med 20 %-point. For handicapkørsel er der ligeledes sket en fremgang af andelen af meget tilfredse. Her er stigningen på 8 %-point. Midttrafik skal kunne give bestillerne sparring og rådgivning og stille fornøden information til rådighed. Tilfredsheden på dette område er både for buskørsel og handicapkørsel steget markant.

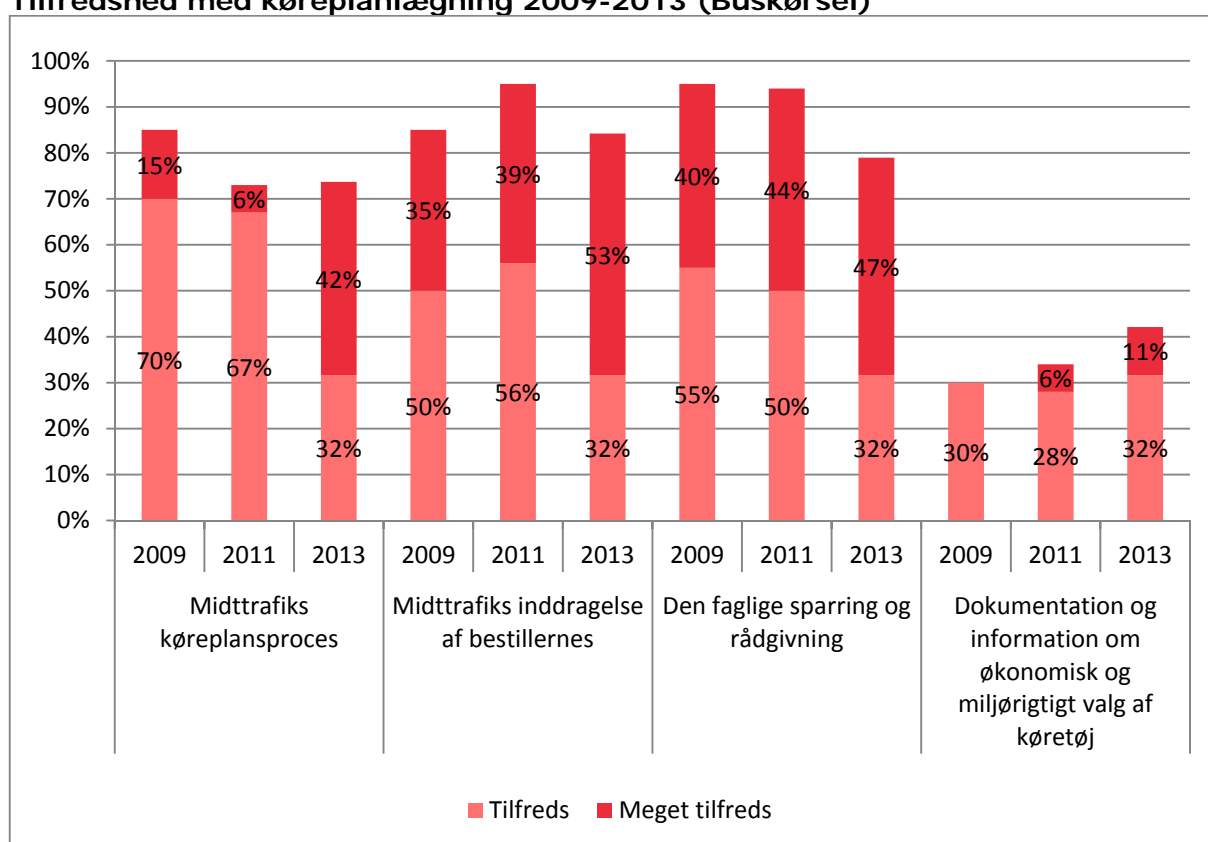
I forhold til information på extranettet er andelen af tilfredse og meget tilfredse på buskørsel steget markant fra 43 % i 2011 til 63 % i 2013. Hos handicapkørsel er tilfredsheden til gengæld faldet fra 16 % til 14 %. Andelen der svarer "ved ikke" er dog på hele 87 %, hvilket kunne tyde på, at denne service ikke anvendes aktivt hos bestillerne eller ikke er kendt.

Resultatet af bestillerundersøgelsen viser klart, at Midttrafik især vedrørende den faglige sparring og rådgivning både på buskørsel og handicapkørsel har oplevet en stigende tilfredshed fra bestillerne.

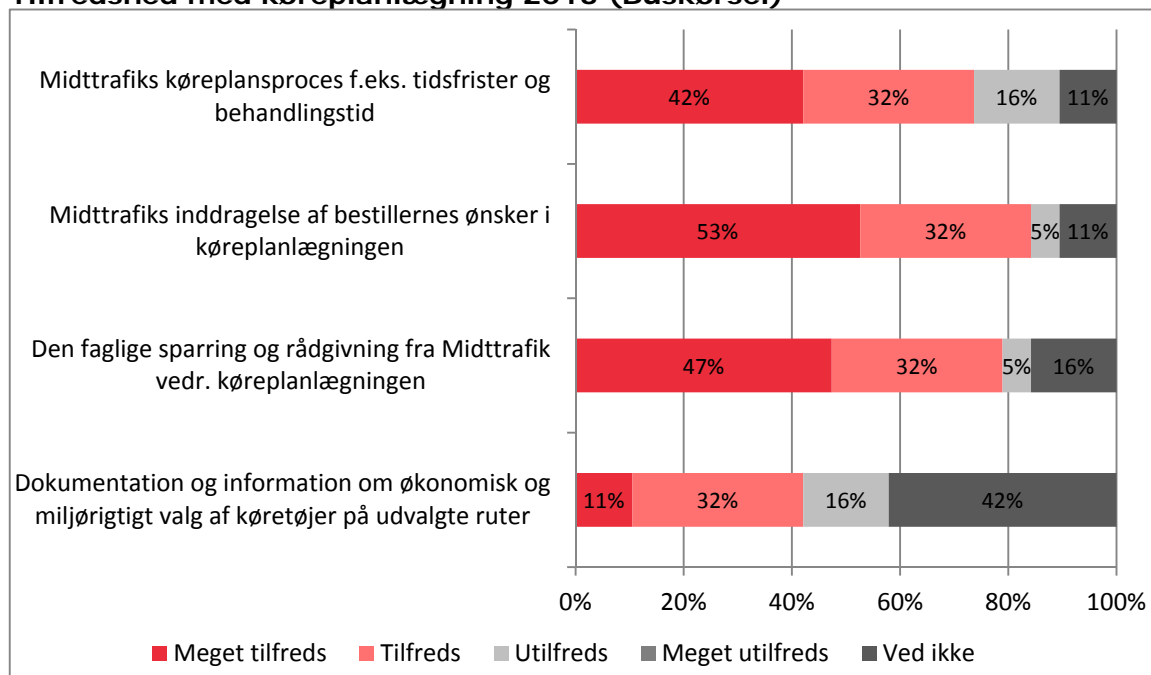
Der er dog sket et væsentligt fald i tilfredsheden om rådgivning om takster på buskørsel. Således er tilfredsheden faldet fra 61 % i 2011 til 48 % i 2013 og utilfredsheden er på 21 %.

Der vil blive set nærmere på dette, selvom bestillerens råderum på dette område er meget begrænset.

Tilfredshed med køreplanlægning 2009-2013 (Buskørsel)



Tilfredshed med køreplanlægning 2013 (Buskørsel)



Direktionens bemærkninger

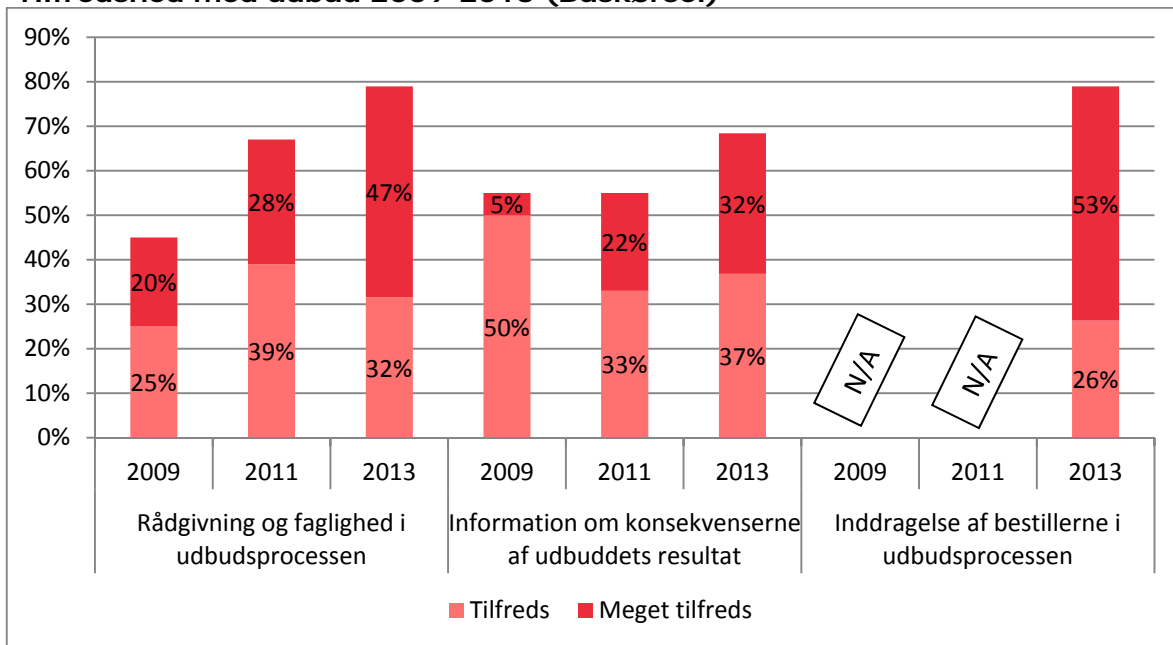
Midttrafik har ansvaret for at rådgive bestillerne om forhold vedrørende kollektiv trafik, så bestillerne kan træffe beslutning om serviceniveau, og Midttrafik kan lave køreplanlægningen (undtaget Aarhus Kommune). Midttrafik har ansvaret for at sikre sammenhæng i den kollektive trafik på tværs af bestillerne.

Resultaterne viser, at der generelt er høj tilfredshed. Især er andelen af meget tilfredse steget markant. Således er der sket en stigning fra 2011 i andelen af meget tilfredse med køreplanprocessen på 36 %-point, ligesom andelen af meget tilfredse i forhold til inddragelse af bestillerens ønsker er steget med 14 %. Det skal dog bemærkes, at 3 ud af 19 bestillere er utilfredse med køreplanprocessen (Lemvig, Norddjurs og Struer). Der vil blive indgået dialog med de 3 bestillere i forhold til at få konkrete forslag til bedre tilrettelæggelse af tidsfrister.

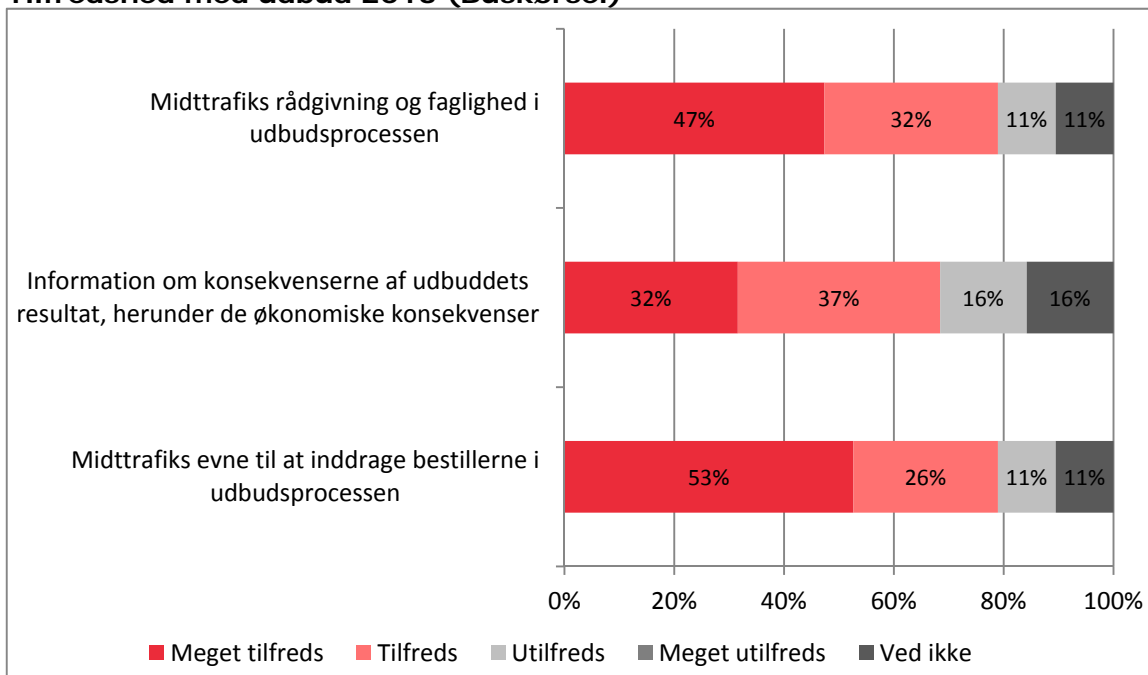
Emnerne om økonomisk/miljørigtige valg kan en stor del af bestillerne ikke svare på. Dog er tilfredsheden stødt stigende. Således er den samlede tilfredshed på 41 %.

Midttrafik vurderer, at dette er et aktuelt indsatsområde. Midttrafik skal blive klart bedre til at dokumentere økonomiske og miljørigtige valg.

Tilfredshed med udbud 2009-2013 (Buskørsel)



Tilfredshed med udbud 2013 (Buskørsel)

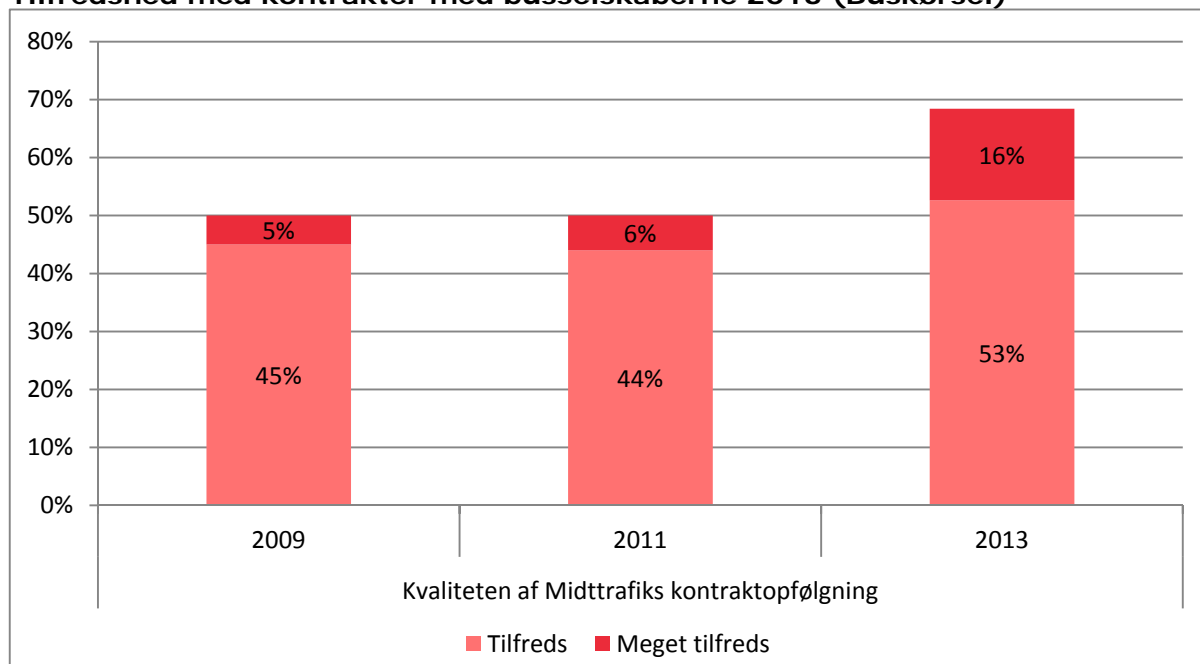


Direktionens bemærkninger

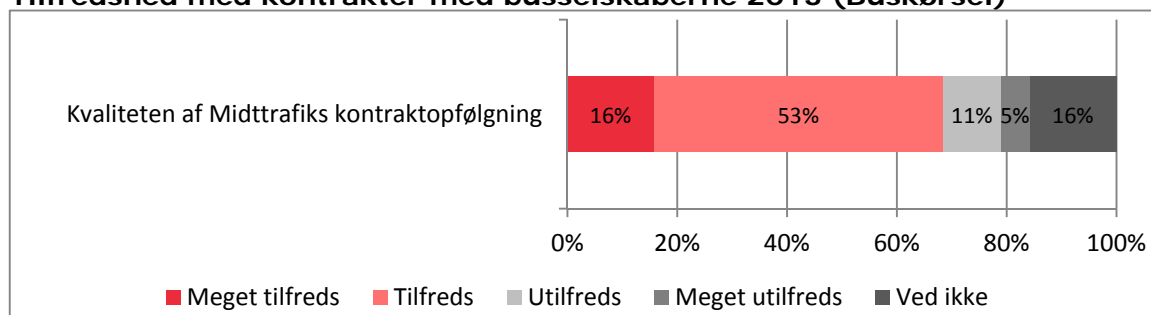
Midttrafik har ansvaret for at rådgive og inddrage bestillerne i udbudsprocessen, så det sikres at bestillerne får det ønskede produkt.

Generelt er der en høj tilfredshed både med rådgivning og information om konsekvenserne af udbuddets resultater. Andelen af meget tilfredse er steget markant vedrørende rådgivning og faglighed. Ligeledes er andelen af meget tilfredse med information om udbuddets konsekvenser steget. 79 % er samlet set tilfredse med inddragelsen i udbudsprocessen.

Tilfredshed med kontrakter med busselskaberne 2013 (Buskørsel)



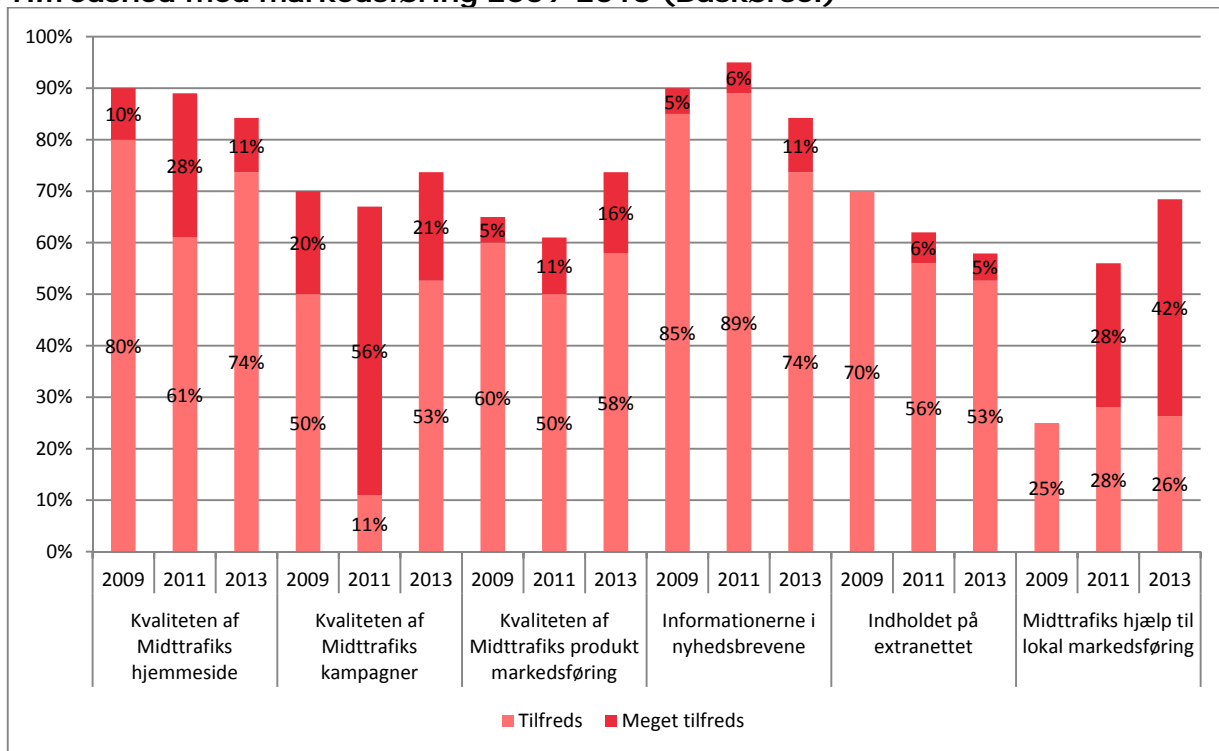
Tilfredshed med kontrakter med busselskaberne 2013 (Buskørsel)



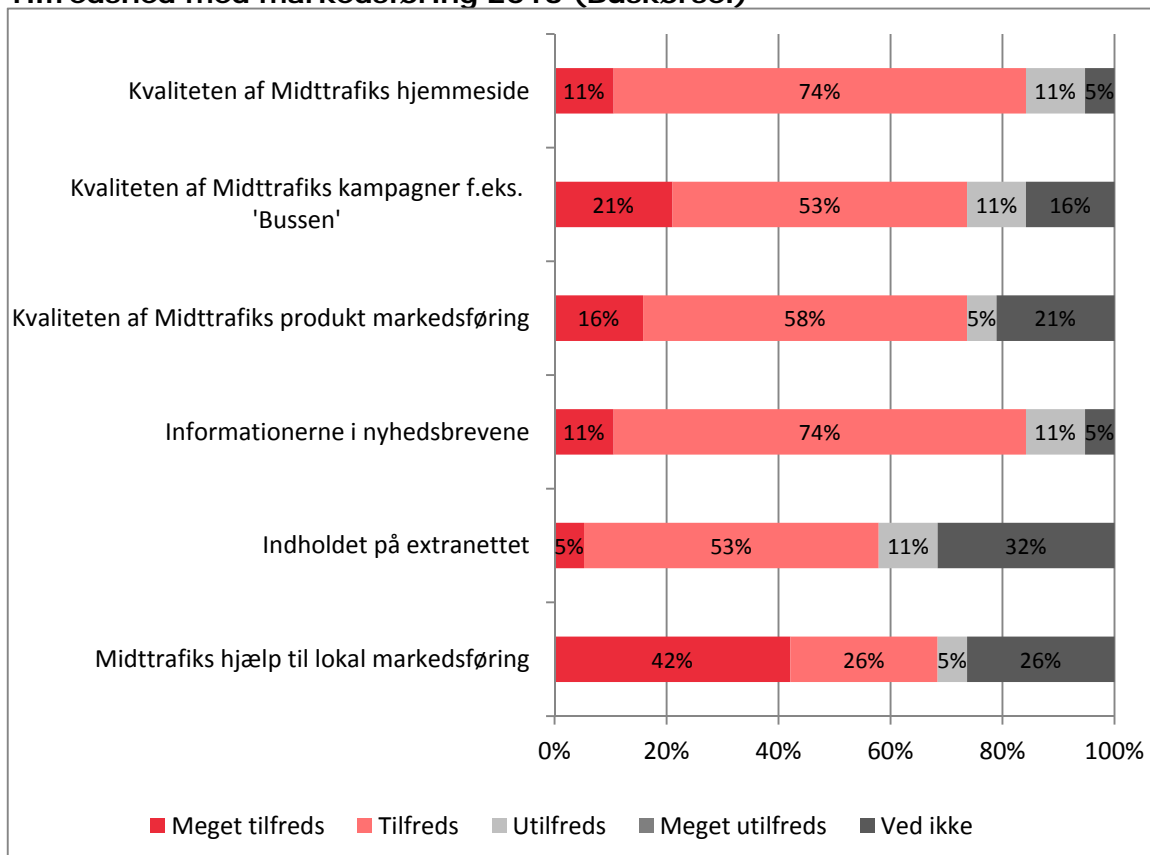
Direktionens bemærkninger

69 % er tilfredse eller meget tilfredse med kontraktopfølgningen. Generelt er der sket en stigning i tilfredsheden over de sidste år. To bestillere (Herning og Aarhus) er utilfredse. Der vil være dialog med de to bestillere for at se, hvad utilfredsheden skyldes.

Tilfredshed med markedsføring 2009-2013 (Buskørsel)



Tilfredshed med markedsføring 2013 (Buskørsel)

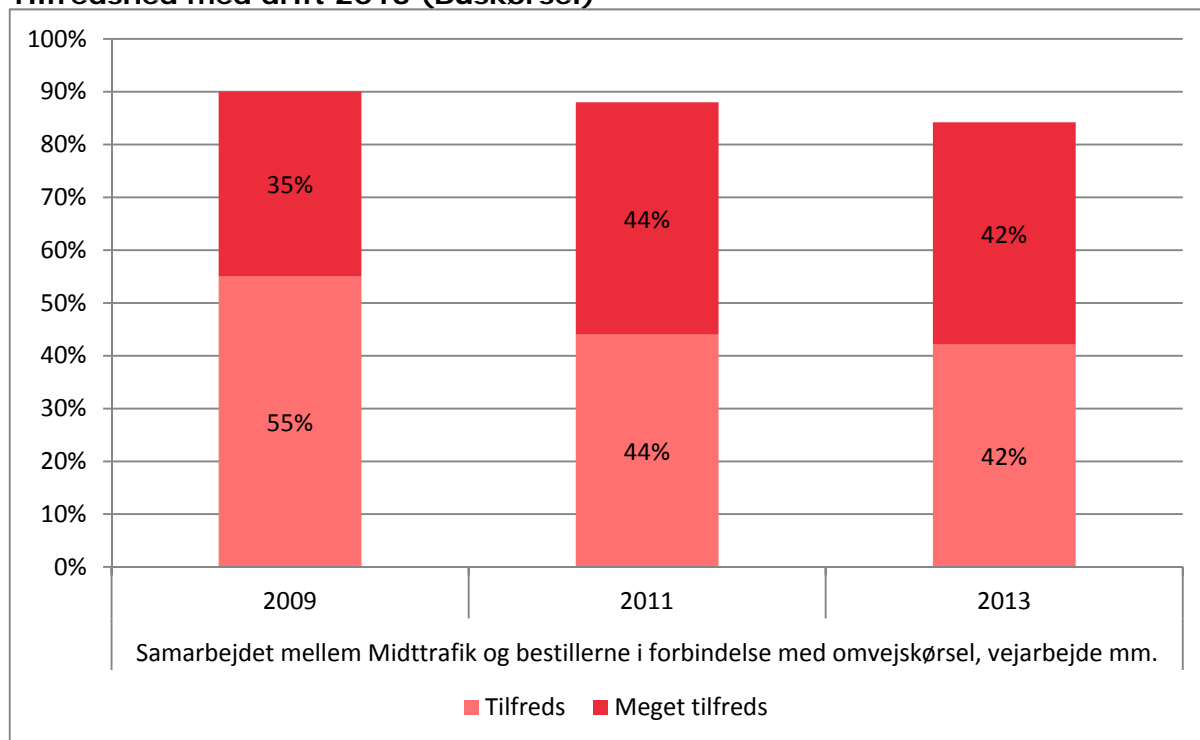


Direktionens bemærkninger

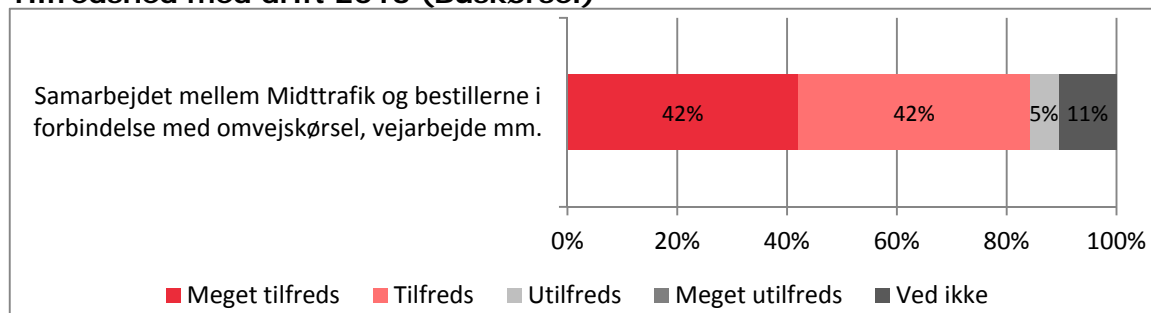
85 % er tilfredse eller meget tilfredse med kvaliteten af Midttrafiks hjemmeside. 2 bestillere (Herning og Silkeborg) er utilfredse med kvaliteten af Midttrafiks hjemmeside.

Andelen af bestillere, der er meget tilfredse med Midttrafiks hjælp til lokal markedsføring er steget med 14 %-point. 2 ud af 19 bestillere (Silkeborg og Aarhus) er utilfredse med informationerne i Midttrafiks nyhedsbreve og samme to bestillere er utilfredse med indholdet på extranettet. Midttrafik vil indgå i dialog med disse to bestillere for at afdække forventninger til nyhedsbreve og extranet.

Tilfredshed med drift 2013 (Buskørsel)



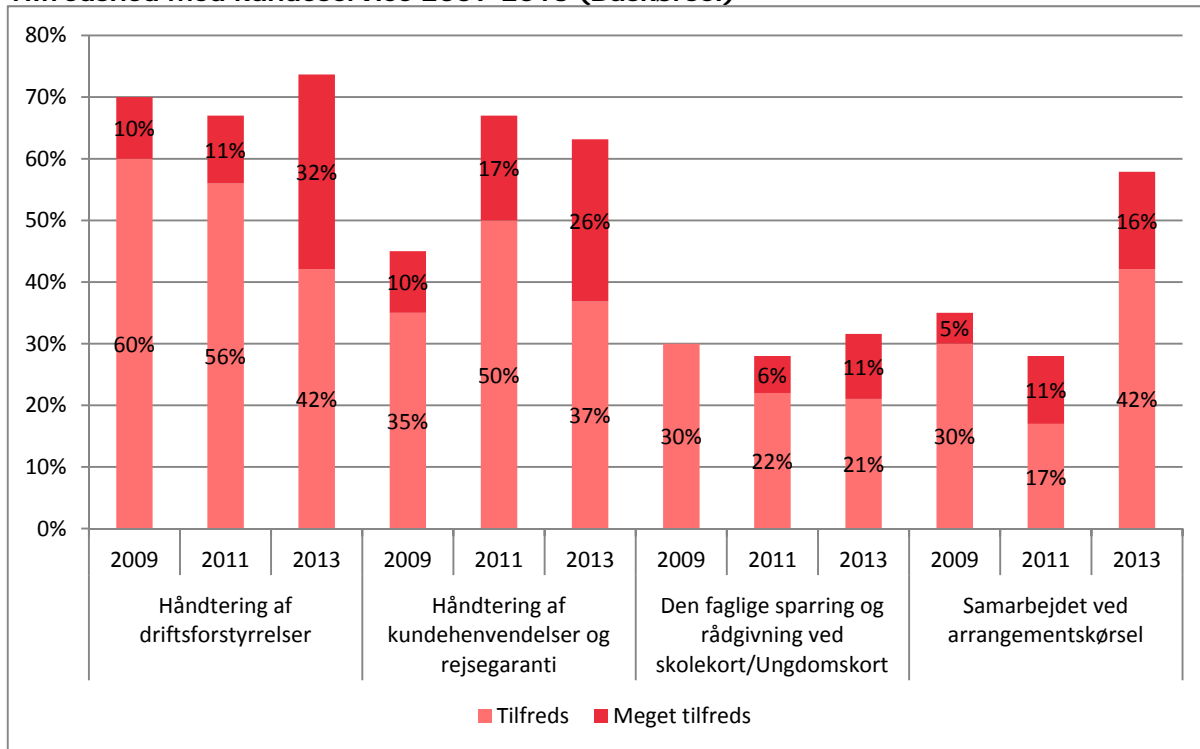
Tilfredshed med drift 2013 (Buskørsel)



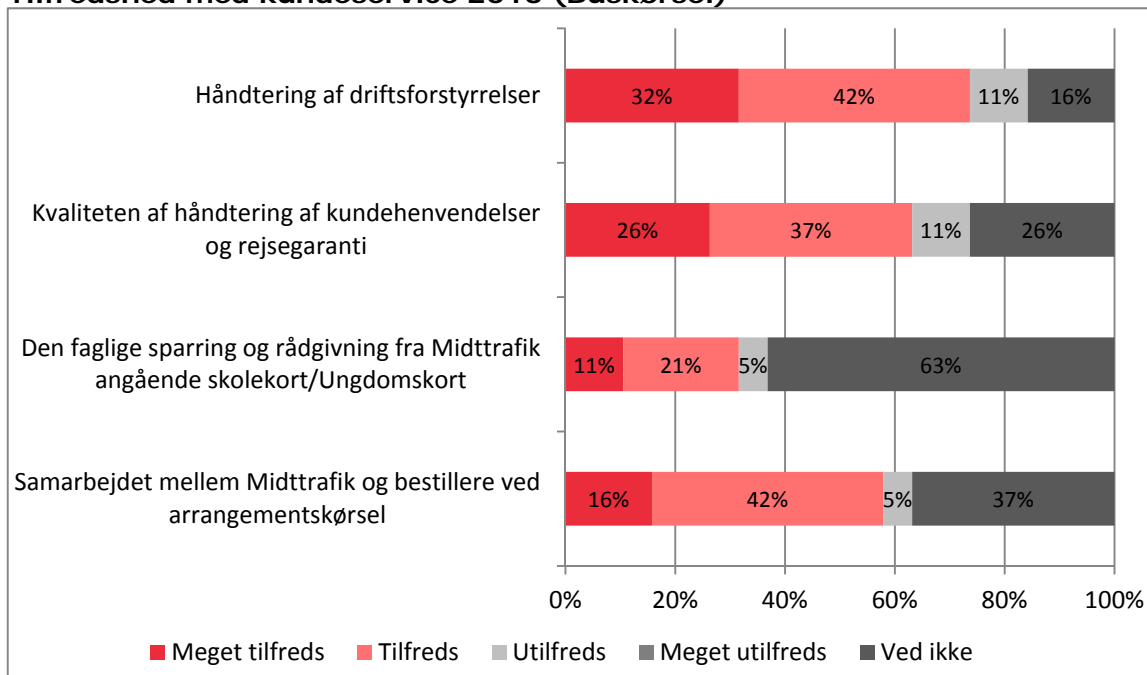
Direktionens bemærkninger

Midttrafik har ansvaret for at sikre, at den kørsel, som bestillerne betaler for, også gennemføres, og at kunderne får den ønskede service, herunder at de informeres, når kørslen ikke gennemføres som planlagt. Silkeborg Kommune er utilfreds med samarbejdet med Midttrafik i forbindelse med omvejskørsel og vejarbejde. Kommunen vil blive kontaktet for at få konkrete forslag til forbedringer.

Tilfredshed med kundeservice 2009-2013 (Buskørsel)



Tilfredshed med kundeservice 2013 (Buskørsel)

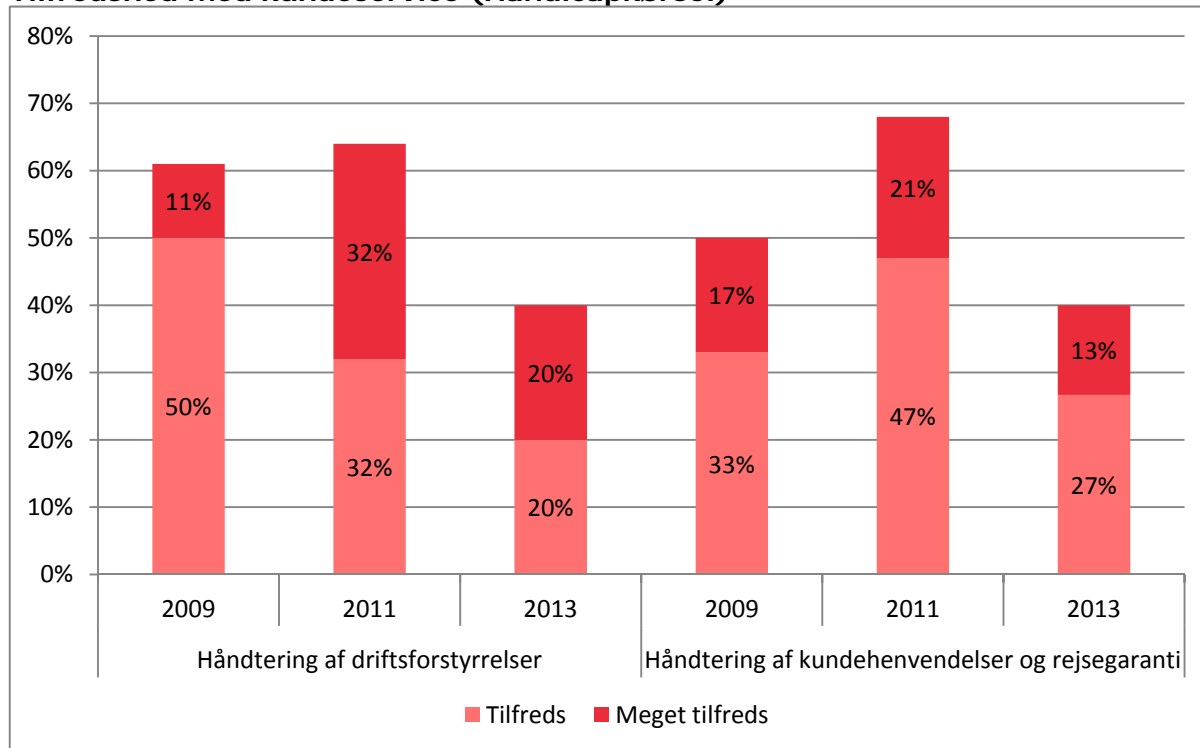


Direktionens bemærkninger

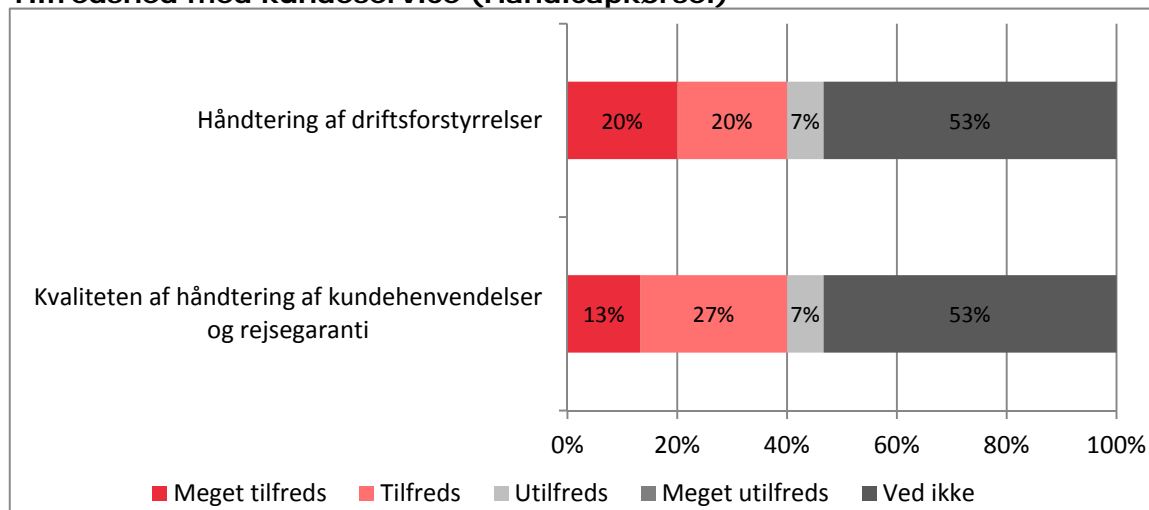
Midttrafik er ansvarlig for at håndtere driftsforstyrrelser og kundehenvendelser, således at bestillere og kunder får, hvad de betaler for. Desuden udfører Midttrafik nogle serviceopgaver for nogle bestillere fx ved at udstede skolekort og ungdomskort og lave særlig kørsel ved arrangementer (store koncerter osv.). Generelt er der sket en stigning af meget tilfredse i alle kategorierne. Mest markant ses der en stigning i tilfredsheden på samarbejdet ved arrangementskørsel på 30 %-point fra 2011 til 2013.

To bestillere er dog utilfredse med håndtering af driftsforstyrrelser (Silkeborg og Aarhus), ligesom to bestillere (Holstebro og Aarhus) er utilfredse med håndtering af kundehenvendelser og Rejsegaranti. Der vil blive indgået dialog med de utilfredse bestillere med henblik på at få klarlagt, hvad utilfredsheden konkret skyldes.

Tilfredshed med kundeservice (Handicapørsel)



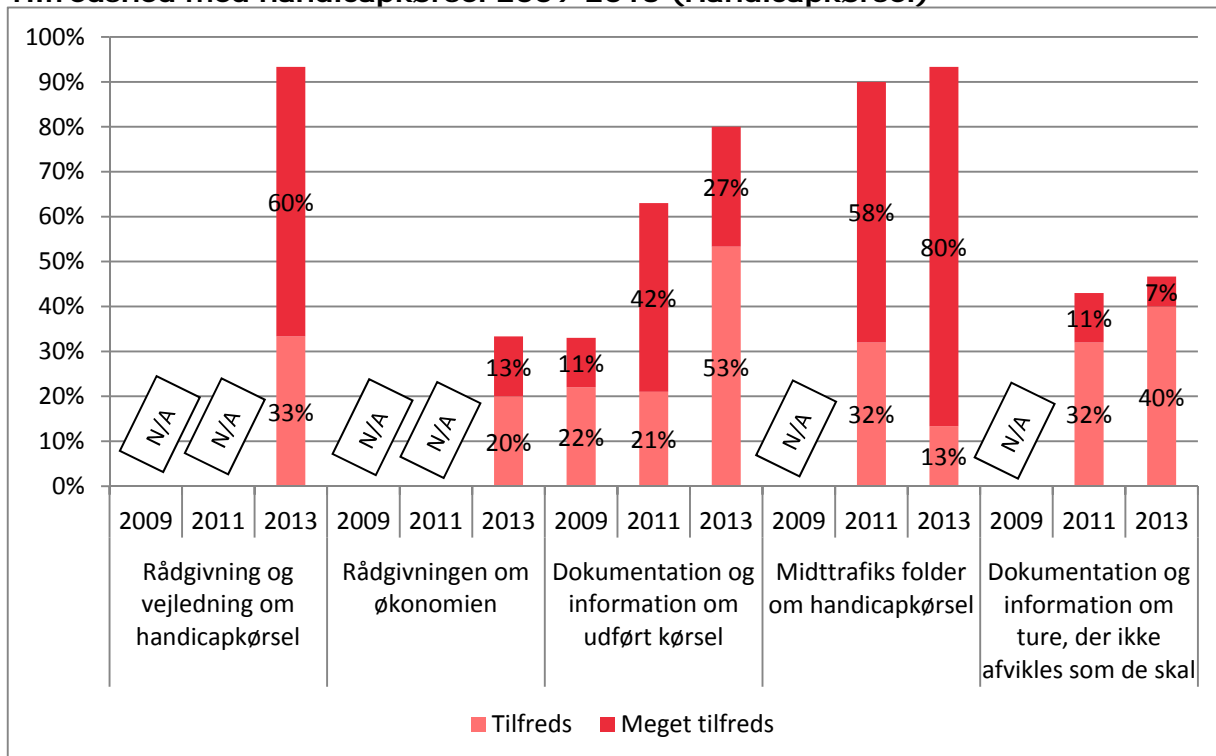
Tilfredshed med kundeservice (Handicapørsel)



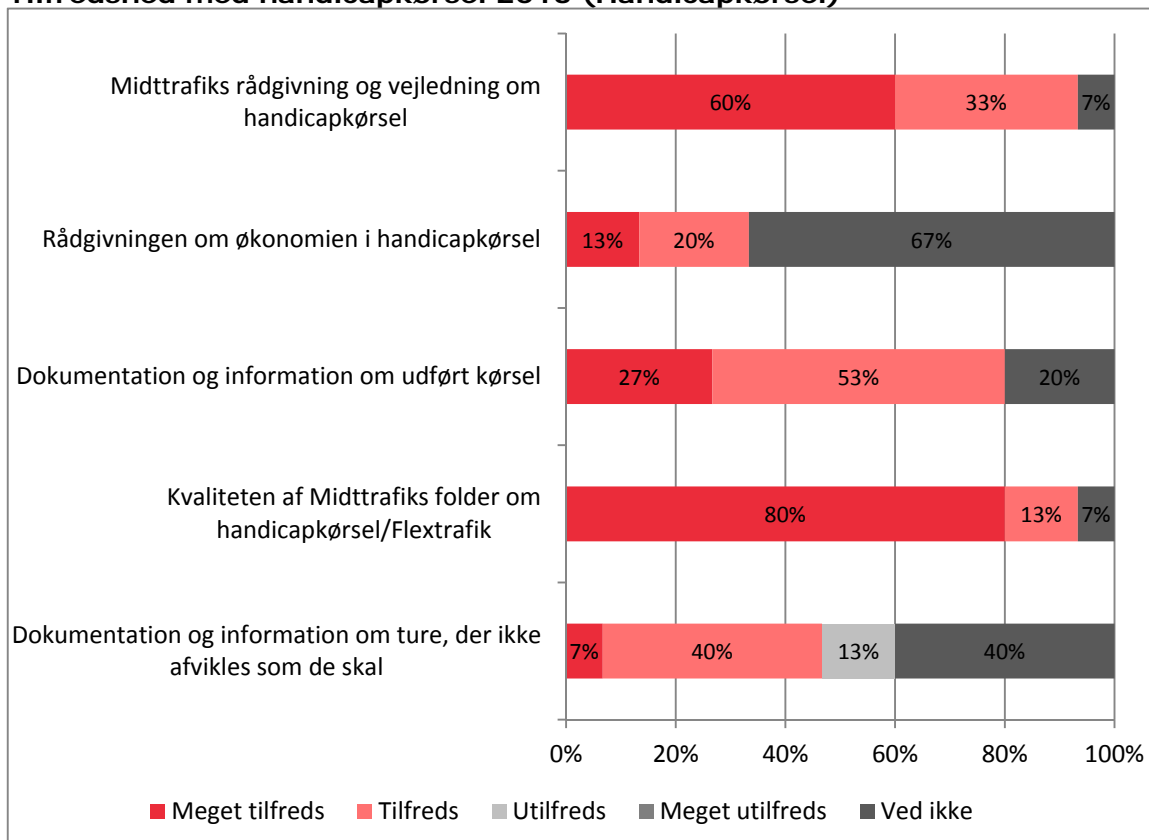
Direktionens bemærkninger

Tilfredsheden vedrørende dokumentation og information om kvalitetsbrist i handicapørsel er faldet, samtidig med, at flere svarer "ved ikke". Dette er et indsatsområde, og der vil fremadrettet blive sat fokus på at løse skal-opgaverne til bestillernes tilfredshed.

Tilfredshed med handicapkørsel 2009-2013 (Handicapkørsel)



Tilfredshed med handicapkørsel 2013 (Handicapkørsel)

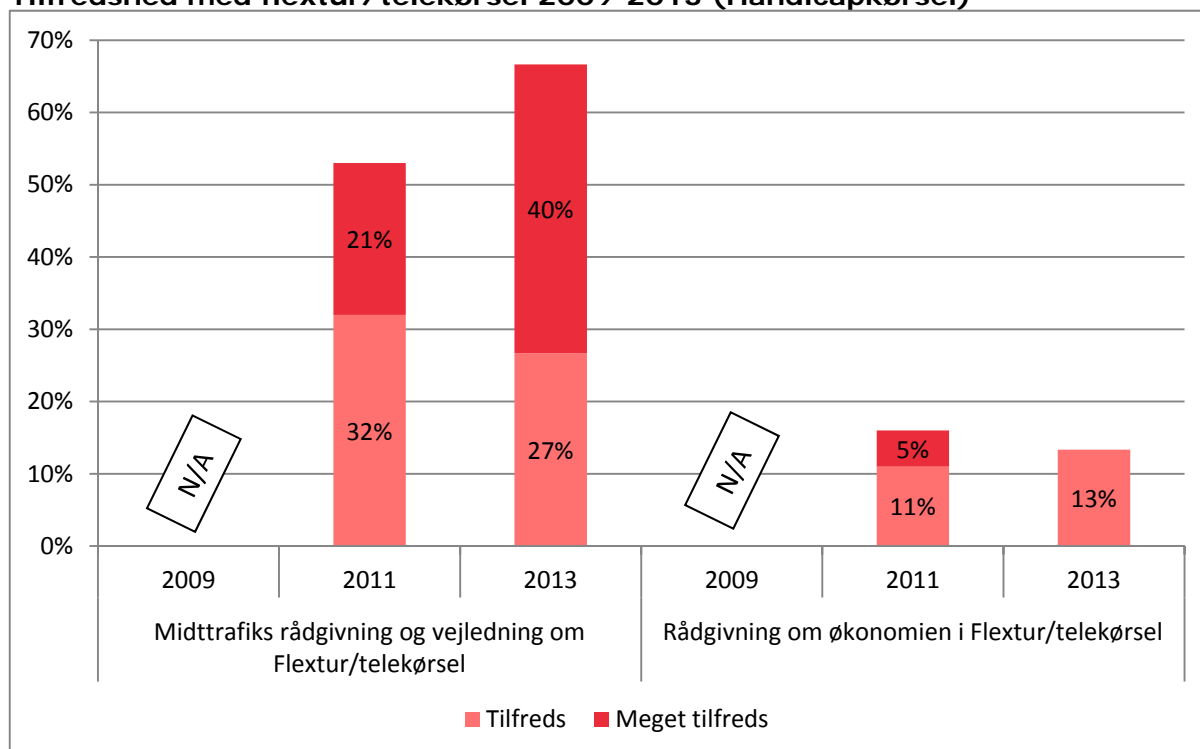


Direktionens bemærkninger

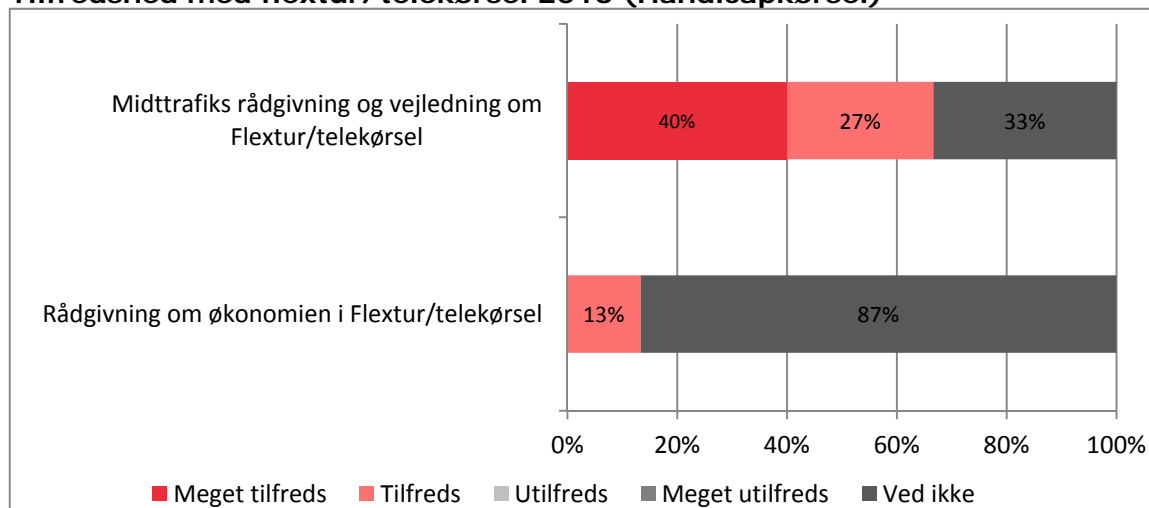
Der er høj tilfredshed med rådgivning og vejledning om handicapkørsel. Således er tilfredsheden på 93 %. Andelen af meget tilfredse med Midttrafiks folder om handicapkørsel er steget med 22 %-point fra 2011 til 2013. En stor andel, 67 %, svarer "ved ikke", til tilfredsheden med rådgivning

om økonomien i handicapkørsel. Det er et indsatsområde at tydeliggøre, hvad bestillerne kan forvente vedrørende rådgivning om økonomi.

Tilfredshed med flextur/telekørsel 2009-2013 (Handicapkørsel)



Tilfredshed med flextur/telekørsel 2013 (Handicapkørsel)



Patientkørsel:

Sagsbehandleren hos regionen, der er ansvarlig for handicapkørsel er i undersøgelsen blevet spurgt om følgende:

- Hvor tilfreds er du med Midttrafiks rådgivning og vejledning om patientkørsel?
- Hvor tilfreds er du med samarbejdet med Midttrafik om patientkørsel?

Til de to spørgsmål svarer kontaktpersonen "meget tilfreds".

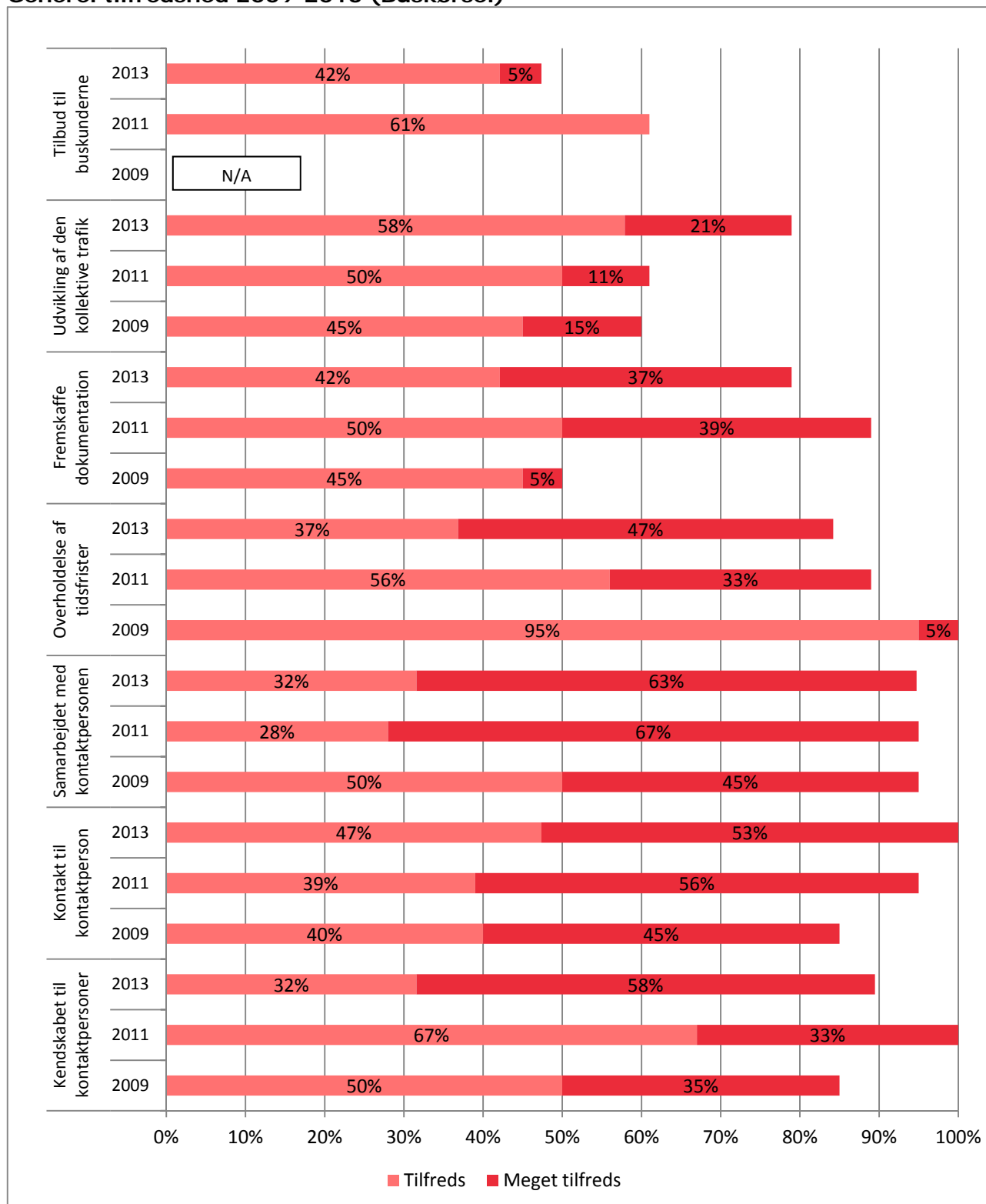
I 2011 svarede kontaktpersonen også "meget tilfreds" til begge spørgsmål.

Direktionens bemærkninger

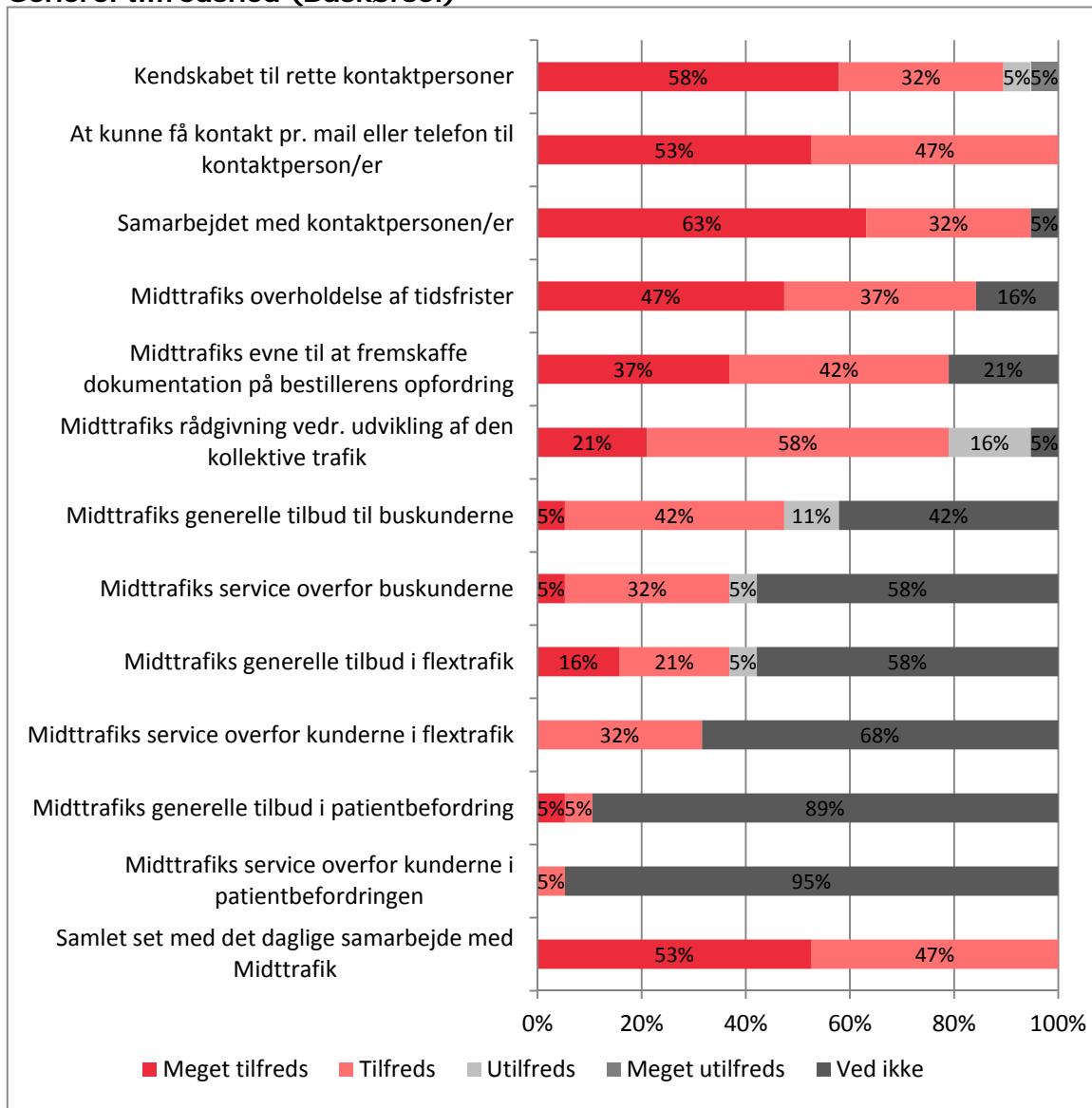
Sagsbehandlerne har særligt haft svært ved at placere sig på tilfredshedsskalaen, når spørgsmålet omhandler rådgivningen om økonomien i flextur/telekørsel. 87 % svarer "ved ikke" til dette punkt.

Samme andel udgør 33 %, når spørgsmålet omhandler Midttrafiks rådgivning og vejledning om flextur/telekørsel. Der er dog sket en markant stigning i andelen der er meget tilfredse med rådgivningen om flextur/teletaxa. Det er et indsatsområde, at forbedre rådgivningen på dette område.

Generel tilfredshed 2009-2013 (Buskørsel)



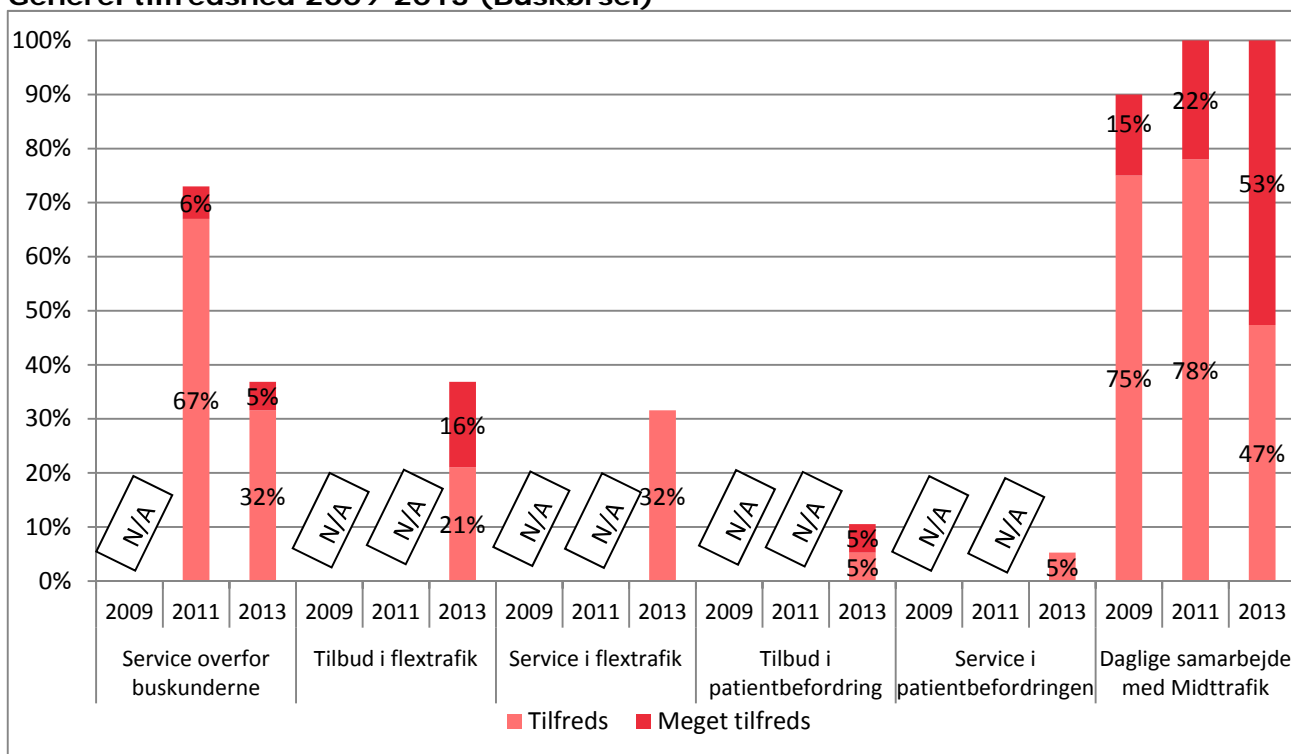
Generel tilfredshed (Buskørsel)



Direktionens bemærkninger

Tilfredsheden med kontakten til kontaktpersonen er stigende. Det samme er tilfældet med tilfredsheden med Midttrafiks rolle i udviklingen af den kollektive trafik. Tilfredsheden med samarbejdet med kontaktpersonen er på 95 %, hvilket er samme høje niveau som de seneste år. Tilfredsheden med overholdelsen af tidsfrister er faldet med 5 %-point fra 2011 til 2013. Faldet i tilfredshed skyldes dog ikke utilfredshed, men at flere svarer "ved ikke".

Generel tilfredshed 2009-2013 (Buskørsel)

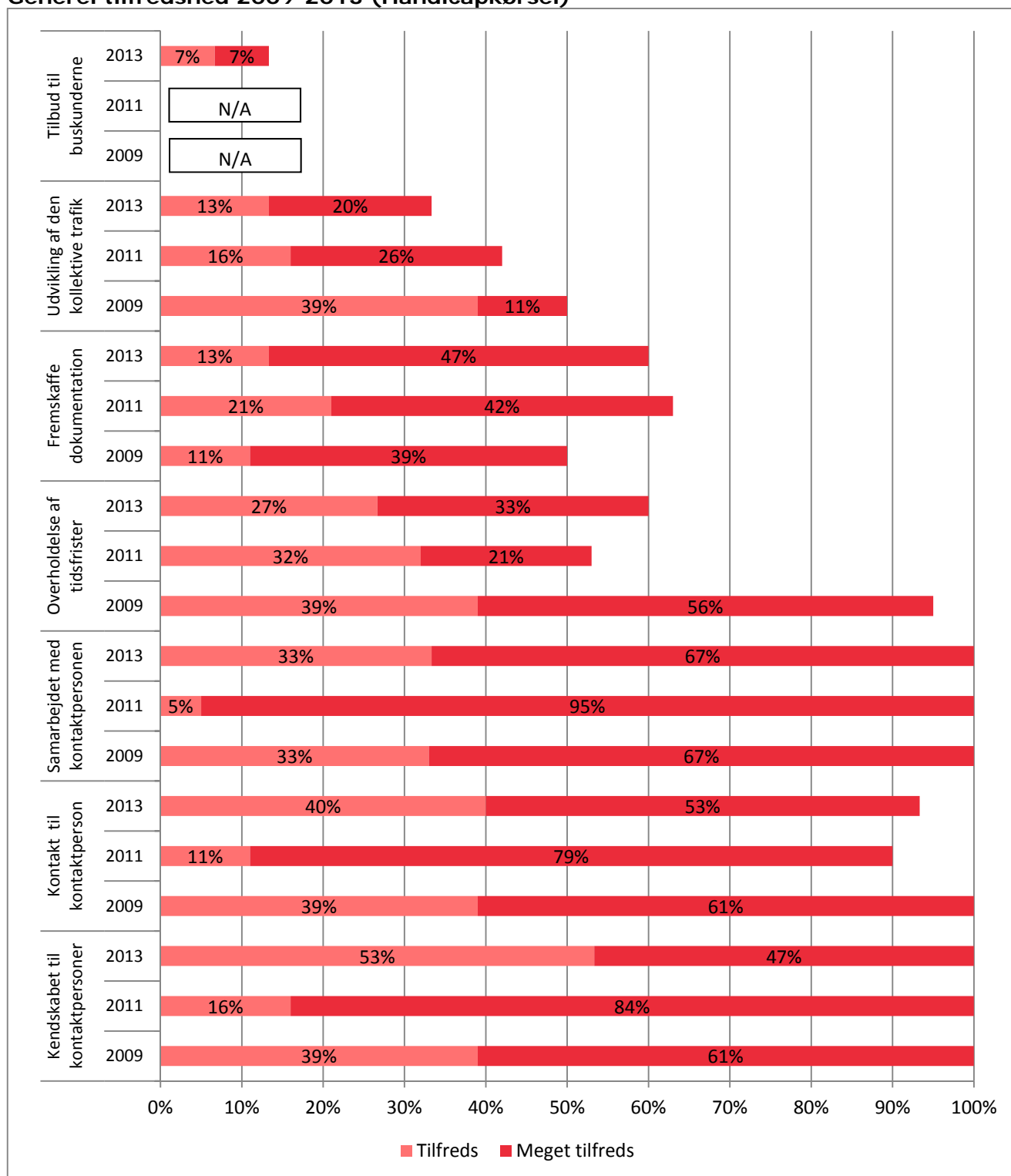


Direktionens bemærkninger

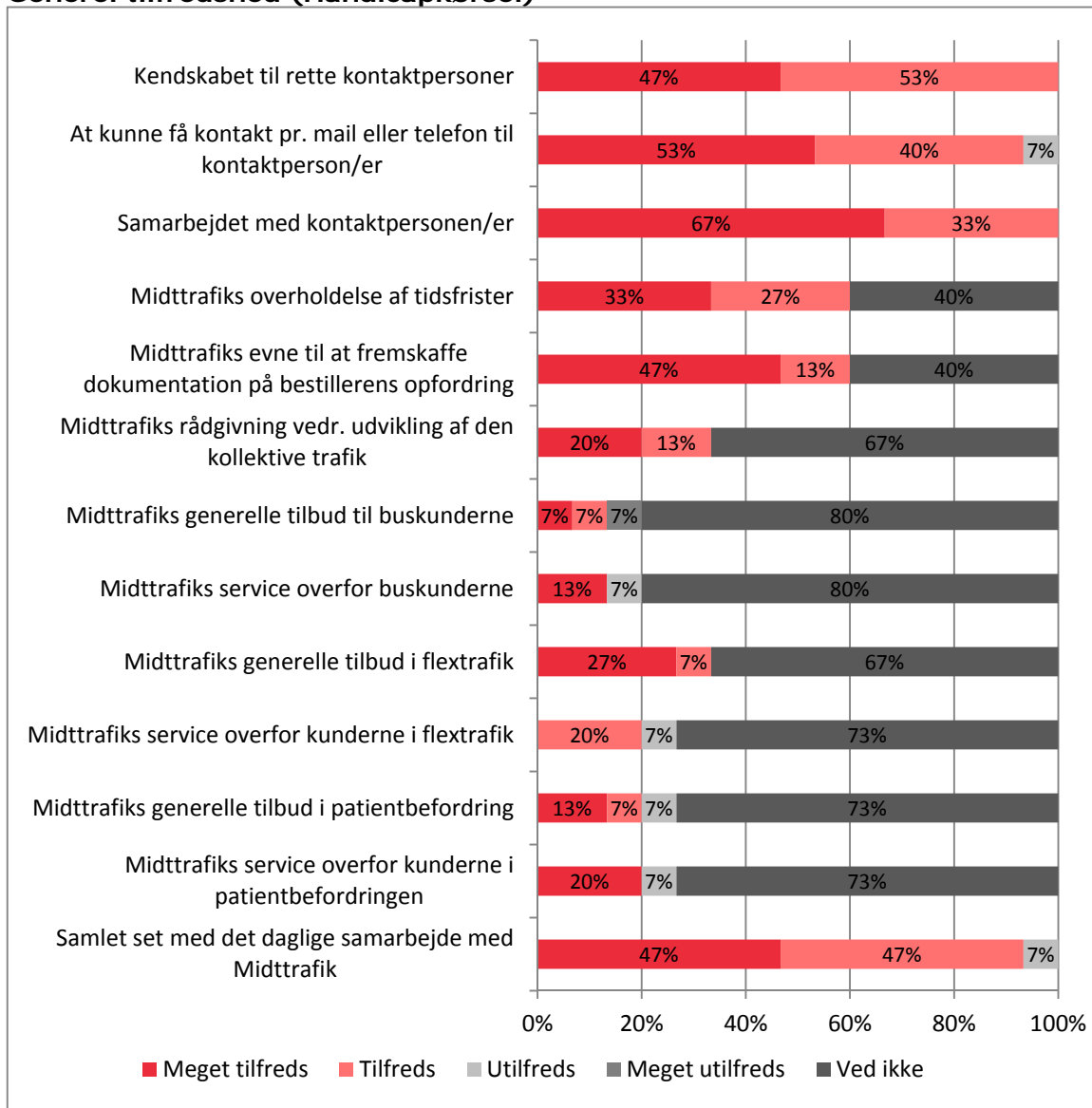
Der er sket et væsentligt fald i tilfredsheden med service overfor buskunderne. Den samlede tilfredshed er her faldet med 36 %-point fra 2011 til 2013. Dette skyldes i høj grad at 58 % svarer "ved ikke" til dette spørgsmål. Der vil blive set nærmere på konkrete initiativer til at indgå dialog med bestillerne om service overfor buskunderne, som hovedsagligt handler om serviceniveau, der afgøres af bestillerne.

Den samlede tilfredshed med samarbejdet med Midttrafik ligger, som i 2011, på 100 %. Heraf er der sket en markant stigning på 31 %-point på andelen af meget tilfredse.

Generel tilfredshed 2009-2013 (Handicapkørsel)



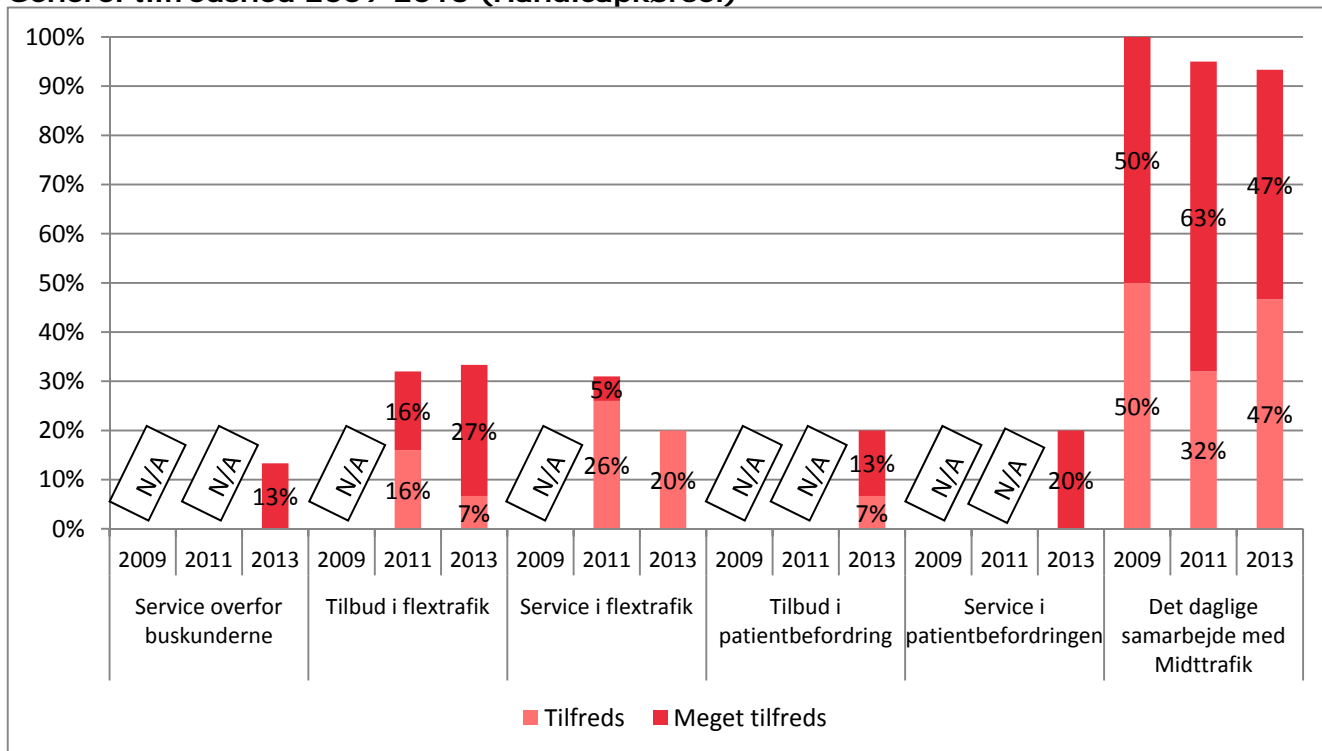
Generel tilfredshed (Handicapkørsel)



Direktionens bemærkninger

Generelt er der mange sagsbehandlere indenfor handicapkørsel, der svarer ved ikke. Det er dog positivt at 100 % er tilfredse eller meget tilfredse med samarbejdet med kontaktperson og således holdes det høje niveau fra de seneste år.

Generel tilfredshed 2009-2013 (Handicapkørsel)



Direktionens bemærkninger

Tilfredsheden med tilbuddet i flextrafik/handicapkørsel er svagt stigende, hertil skal ses, at andelen af meget tilfredse er steget med 11 %-point fra 2011.

Den samlede tilfredshed med samarbejdet med Midttrafik ligger på 94 %. I 2011 var tilfredsheden på 95 %. Der er sket et fald i andelen af meget tilfredse fra 2011 til 2013 på 16 %-point. En tilfredshed på 94 % er dog stadig meget høj.

Kommentarer fra sagsbehandlere:

Der er kommet følgende kommentarer vedrørende buskørsel:

- Én personlig kommune kontakt, så man ved hvem man skal henvende sig til (Lemvig)
- Vedkommende kan sende spørgsmålet videre til de rigtige personer (Skive)
- Prøv at lokke pendlerne over i busserne i stedet for i bilerne (Horsens)
- Udviklingen skal ske hurtigere i de nye busser (Viborg)
- Bedre annoncering om flexture til unge, app hvor man kan bestille ture (Ringkøbing-Skjern)

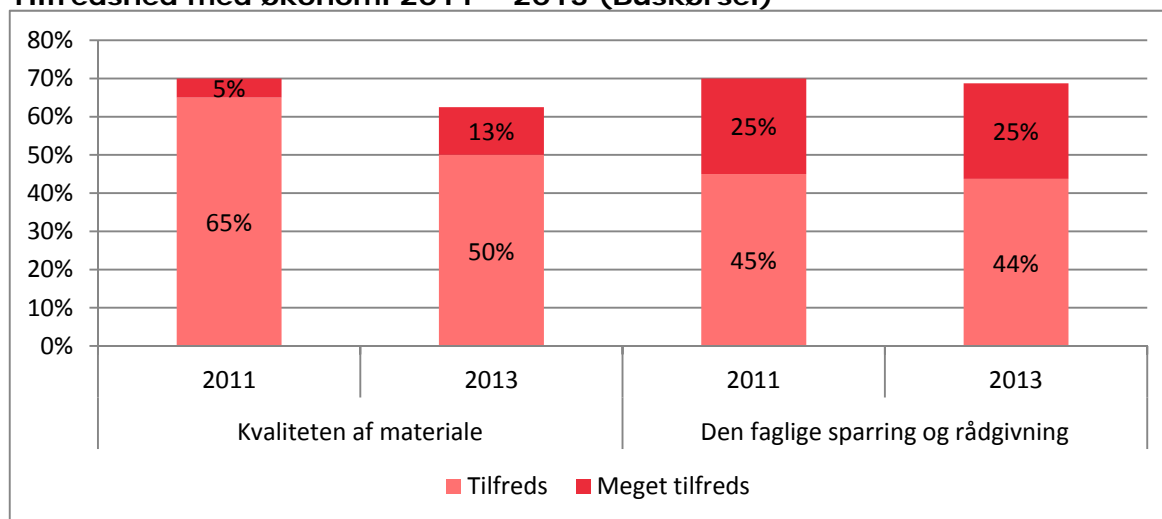
Der er kommet følgende kommentarer vedrørende flextrafik/handicapkørsel:

- Det halter lidt i koordinationen mellem Midttrafik og kommunen (Norrdjurs)
- Indfør dankortsystem i selve handicapkørslen (Ikast-Brande)
- Det ville være skønt at få dankortbetalingsmuligheder (Silkeborg)
- Gøre generelt software nyere indenfor flextrafik (Favrskov)
- Udvid servicen så borgeren bliver hentet ved døren (Favrskov)
- Bedre information og statistik - Lav faste rapportkørsler og lignende aktiviteter (Regionen)
- Generelt opleves lange ventetider ved genoptræningskørsel (Holstebro)
- Bliv ved med at øge den gode service (Skive)
- Samarbejdet fungerer generelt godt

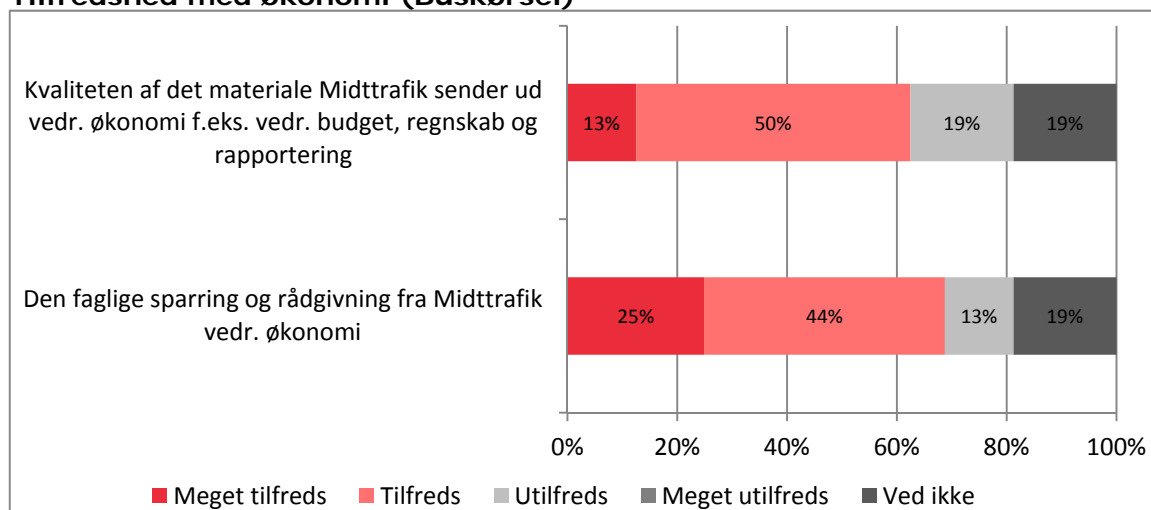
Disse bemærkninger vil indgå i dialog med bestillerne.

Resultater direktørniveau:

Tilfredshed med økonomi 2011 – 2013 (Buskørsel)



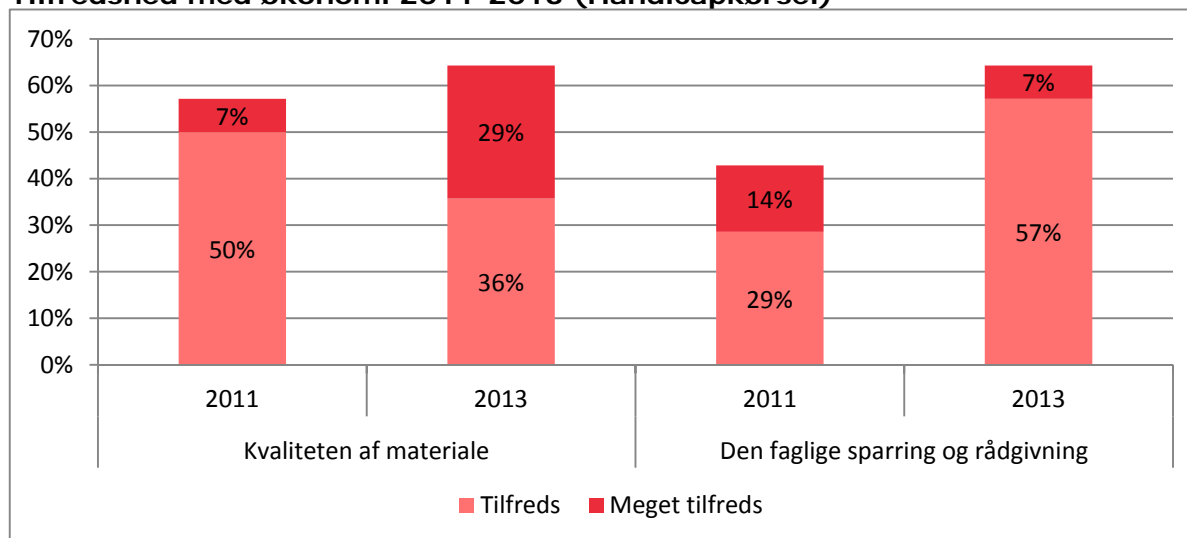
Tilfredshed med økonomi (Buskørsel)



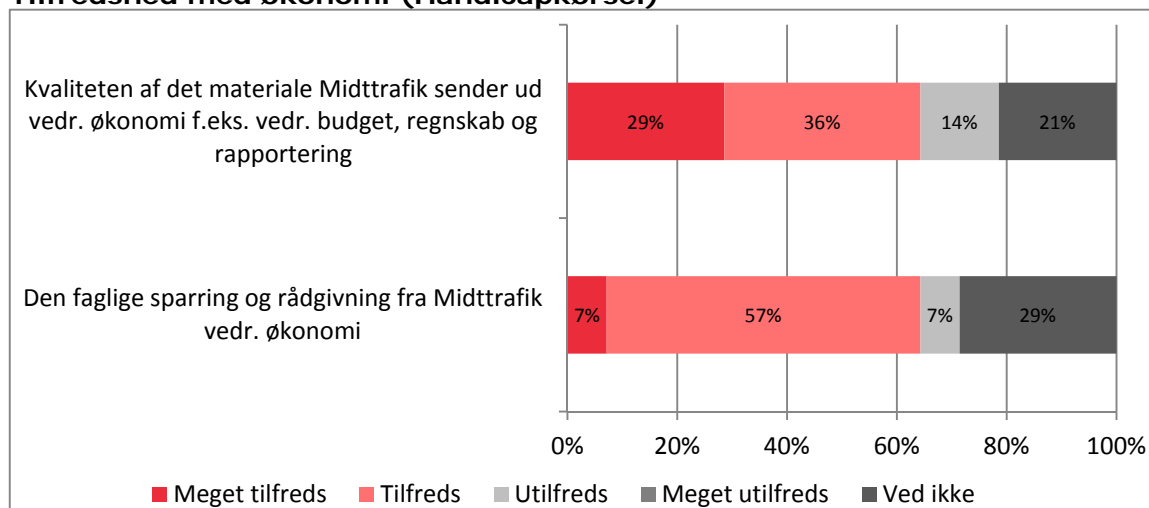
Direktionens bemærkninger

Der er sket et lille fald i tilfredsheden med kvaliteten af det materiale, Midttrafik sender ud vedrørende økonomi. Tilfredsheden med den faglige sparring og rådgivning om økonomi er på 69 % og dermed næsten uændret fra 2011, hvor tilfredsheden var på 70 %.

Tilfredshed med økonomi 2011-2013 (Handicapkørsel)



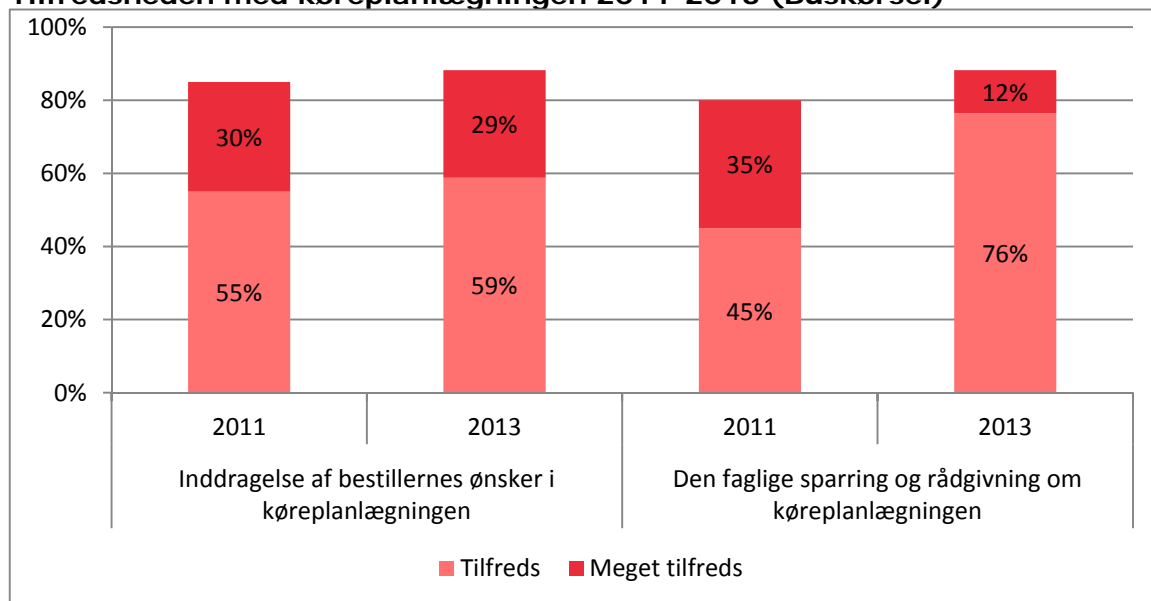
Tilfredshed med økonomi (Handicapkørsel)



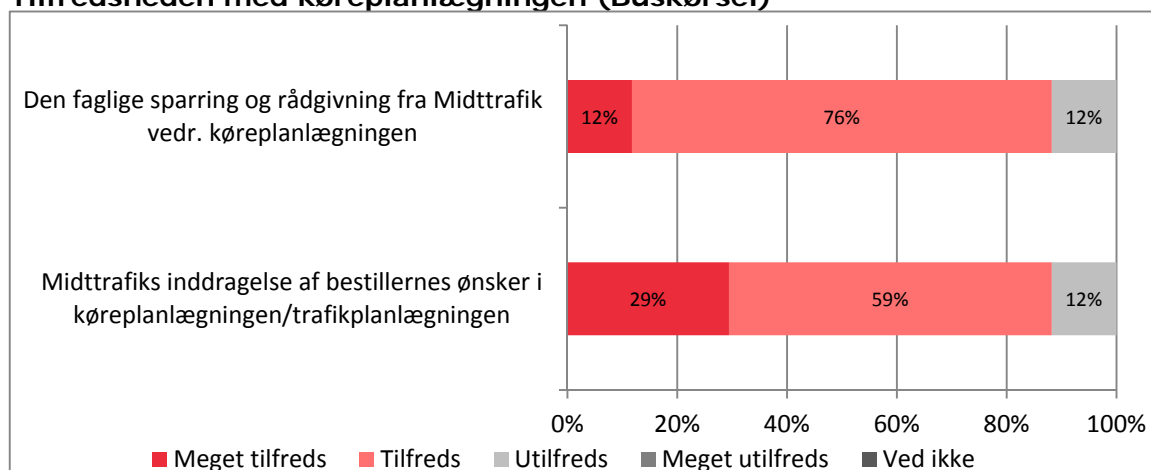
Direktionens bemærkninger

Der er sket en stigning i tilfredsheden med kvaliteten af det materiale Midttrafik sender ud vedrørende økonomi om handicapkørsel. Stigningen er på 8 %-point. Tilfredsheden med den faglige sparring og rådgivning om økonomi er steget med 21 %-point.

Tilfredsheden med køreplanlægningen 2011-2013 (Buskørsel)



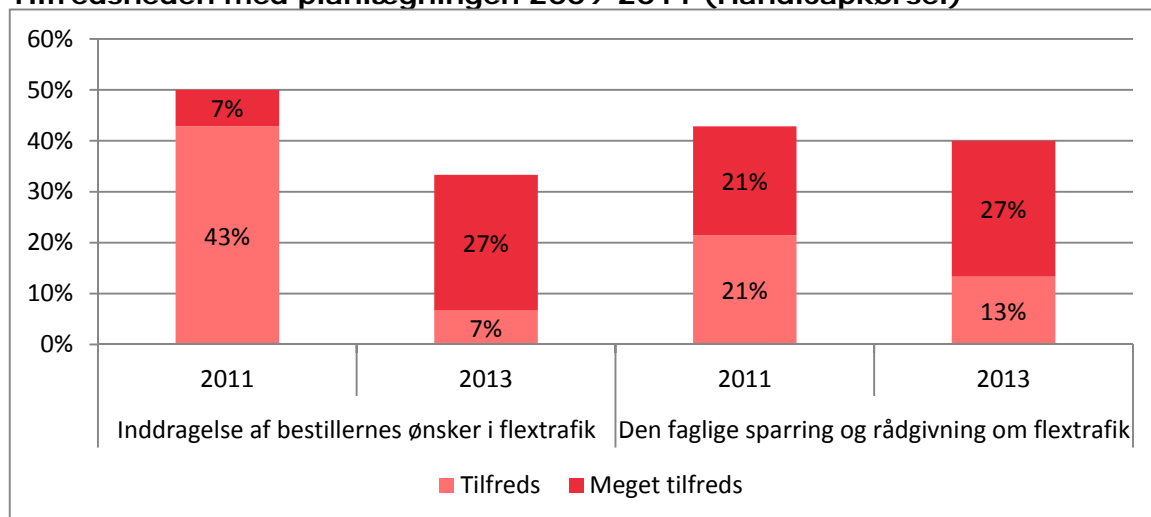
Tilfredsheden med køreplanlægningen (Buskørsel)



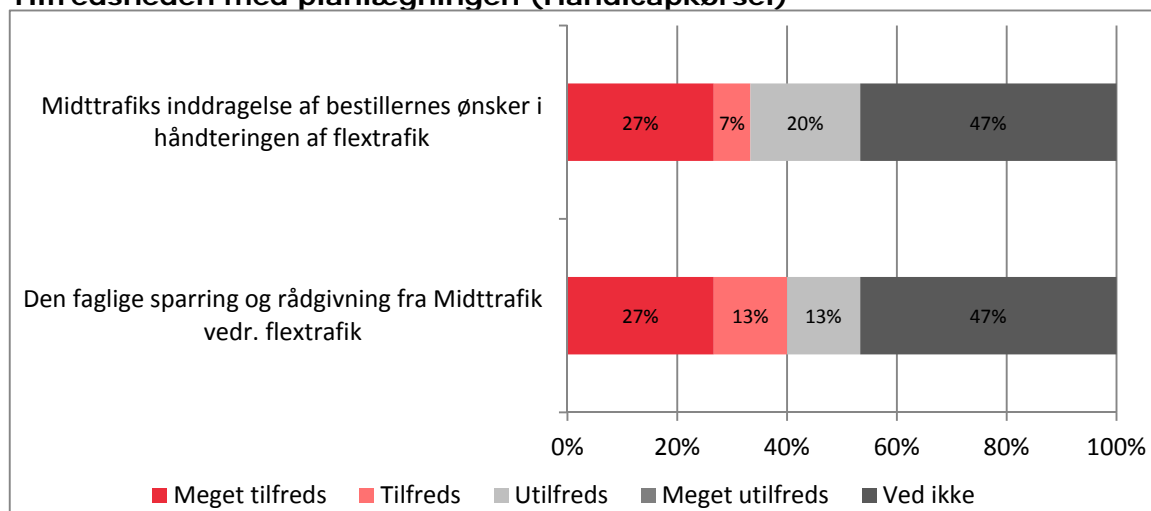
Direktionens bemærkninger

Den samlede tilfredshed med inddragelse af bestillerens ønsker i køreplanlægning er på 88 %, hvilket er 3 %-point højere end i 2011. Den samlede tilfredshed med den faglige rådgivning og sparring om køreplanlægning er på 88 %, hvilket er 8 %-point højere end i 2011. Der er således en positiv udvikling på dette område.

Tilfredsheden med planlægningen 2009-2011 (Handicapkørsel)



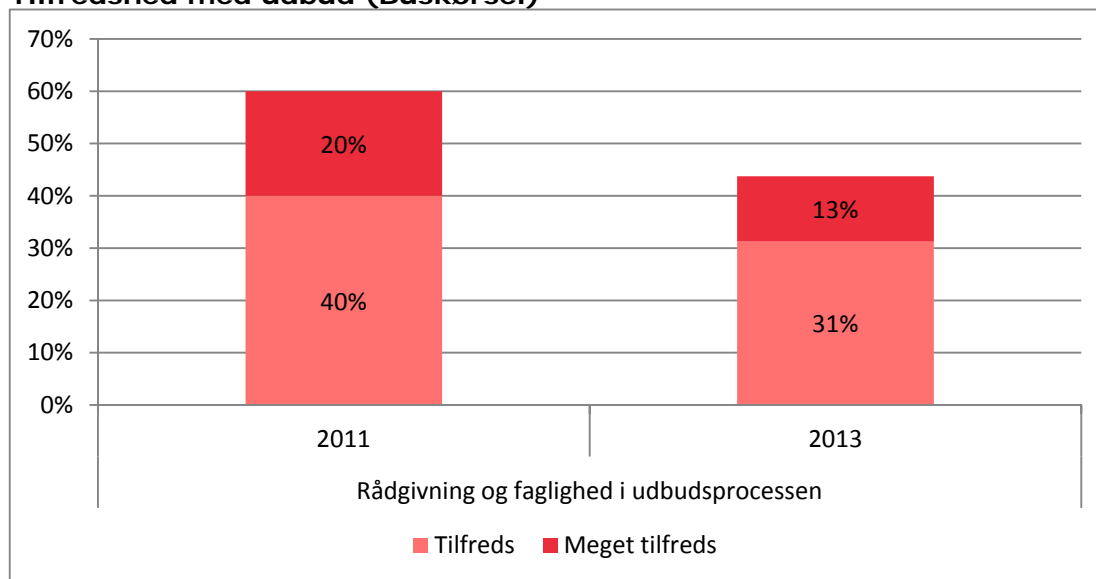
Tilfredsheden med planlægningen (Handicapkørsel)



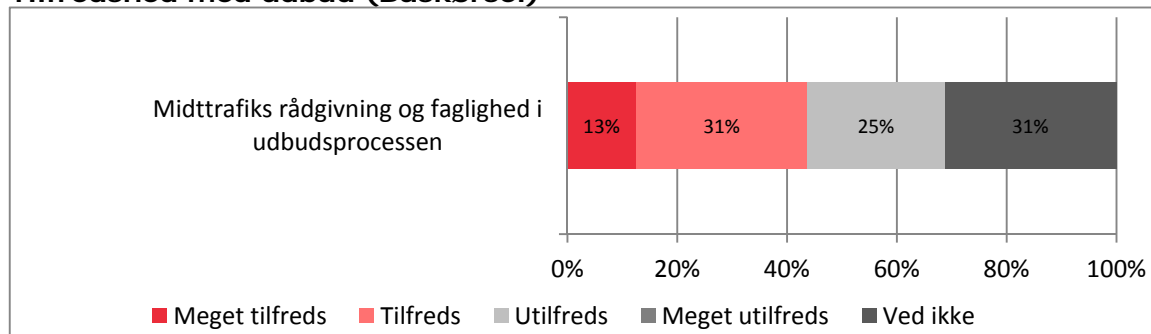
Direktionens bemærkninger

Den samlede tilfredshed med Midttrafiks inddragelse af bestillernes ønsker i håndteringen af flextrafik/handicapkørsel er faldet fra 50 % til 34 %. Heraf svarer 47 % "ved ikke", og tre bestillere (Hedensted, Ringkøbing-Skjern og Samsø) er utilfredse. Der vil blive indgået dialog med de 3 bestillere for at undersøge, hvad utilfredsheden konkret skyldes.

Tilfredshed med udbud (Buskørsel)



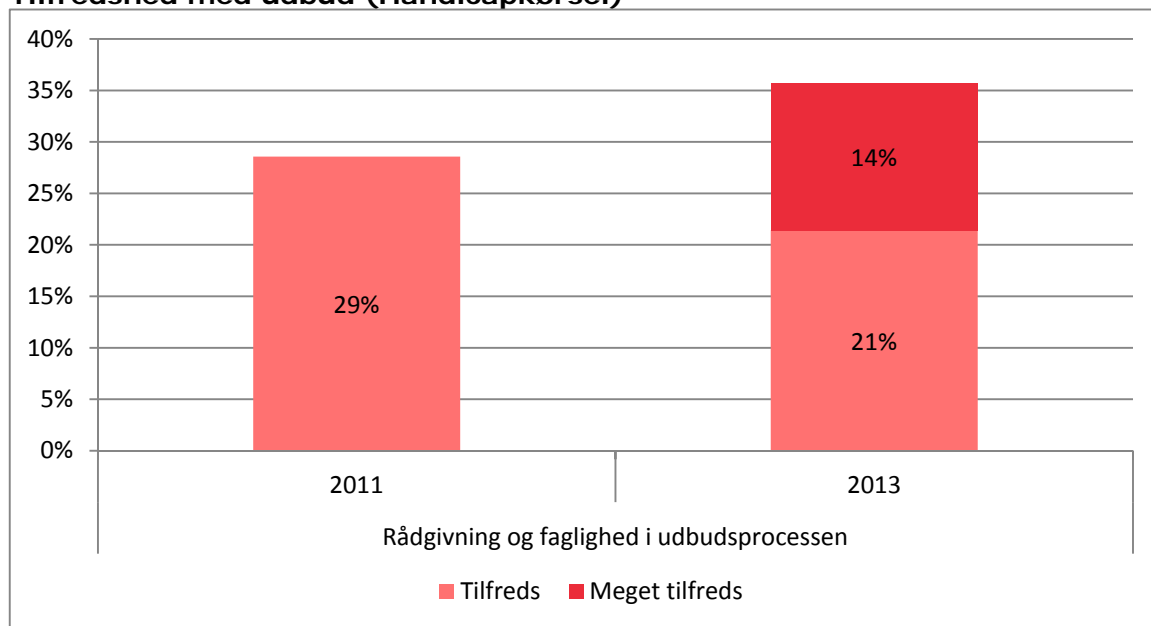
Tilfredshed med udbud (Buskørsel)



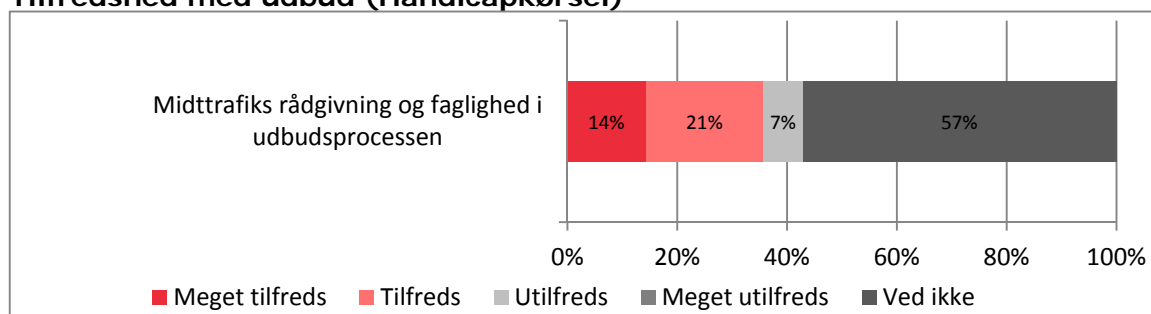
Direktionens bemærkninger

Der er sket et fald i tilfredsheden med rådgivning og faglighed i udbudsprocessen fra 60 % til 44 %. Heraf er 4 bestillere utilfredse (Lemvig, Holstebro, Norddjurs og Samsø). Af de 4 utilfredse bestillere er det kun Holstebro, der er i gang med et udbud. Der vil blive indgået dialog med de 4 bestillere for at undersøge konkret, hvad utilfredsheden skyldes.

Tilfredshed med udbud (Handicapkørsel)



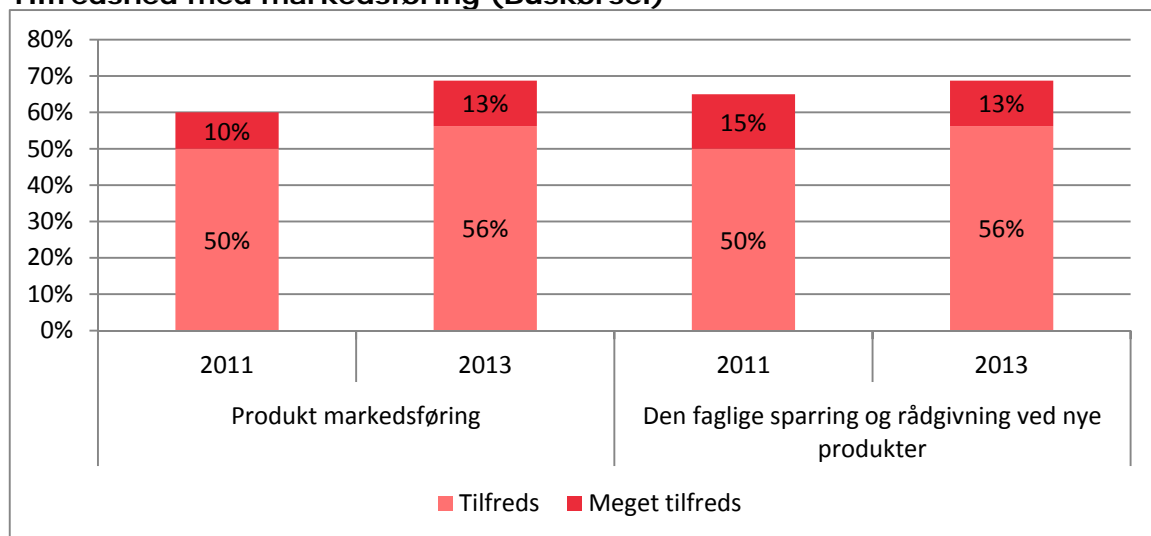
Tilfredshed med udbud (Handicapkørsel)



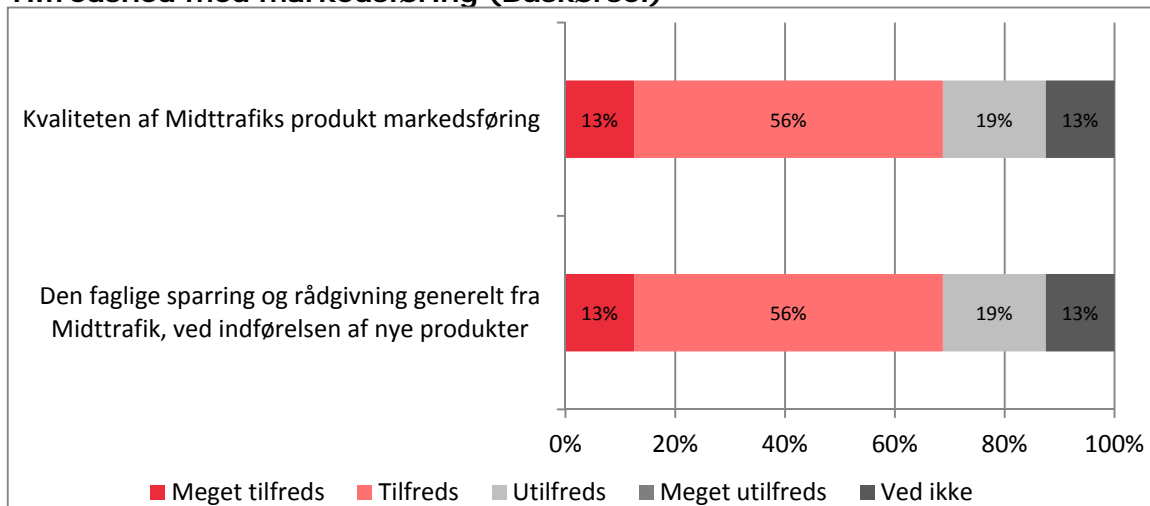
Direktionens bemærkninger

Tilfredsheden med rådgivningen og fagligheden indenfor handicapkørsel er steget fra 29 % i 2011 til 35 % i 2013. Den forholdsvis lave tilfredshed, skyldes bl.a. at 57 % har svaret "ved ikke".

Tilfredshed med markedsføring (Buskørsel)



Tilfredshed med markedsføring (Buskørsel)

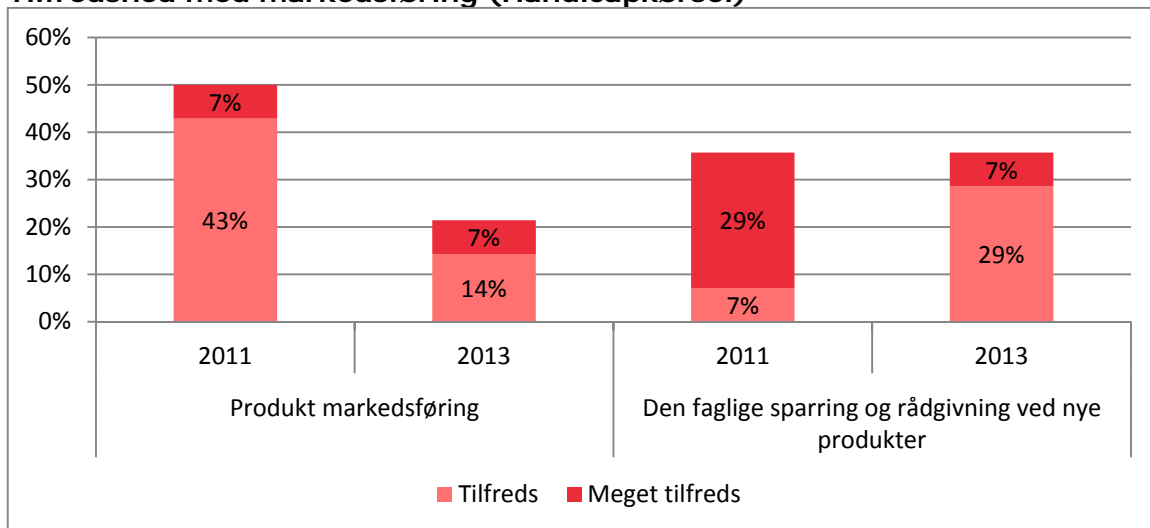


Direktionens bemærkninger

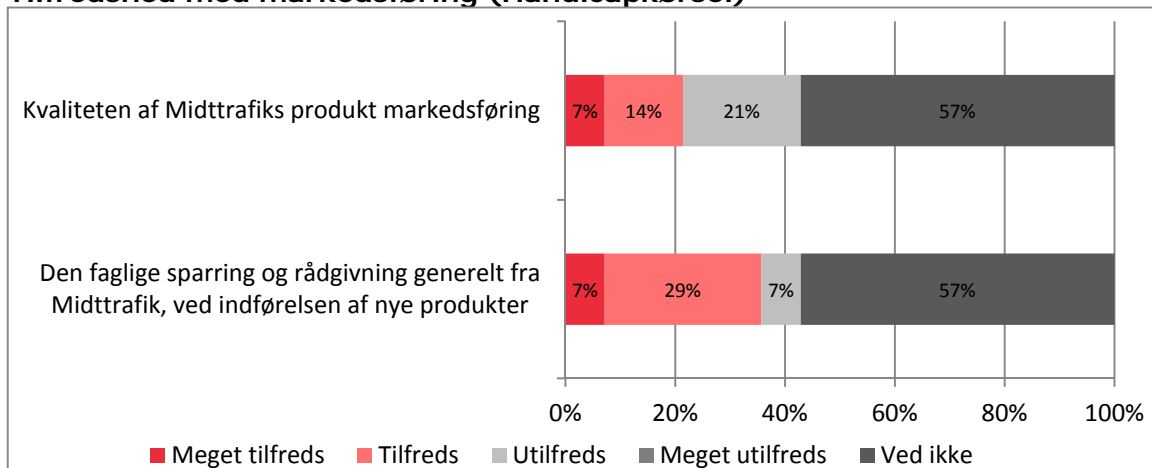
Der er sket en mindre stigning i tilfredsheden med kvaliteten af produktmarkedsføringen samt sparring og rådgivning om nye produkter.

Tre bestillere (Herning, Randers og Syddjurs) er utilfredse med kvaliteten af markedsføringen. To bestillere (Herning og Holstebro) er utilfredse med rådgivningen om nye produkter. Over halvdelen af markedsføringsbudgettet bruges til produktion og tryk af køreplaner, vedligeholdelse og udvikling af hjemmeside, kuverter samt information til busselskaber. Der er således under halvdelen af budgettet til reel markedsføring, og det sætter dermed grænser for aktiviteterne på dette område. De utilfredse bestillere vil blive kontaktet med henblik på at få konkrete eksempler på, hvor rådgivningen har været utilfredsstillende, og hvordan den kan forbedres.

Tilfredshed med markedsføring (Handicapkørsel)



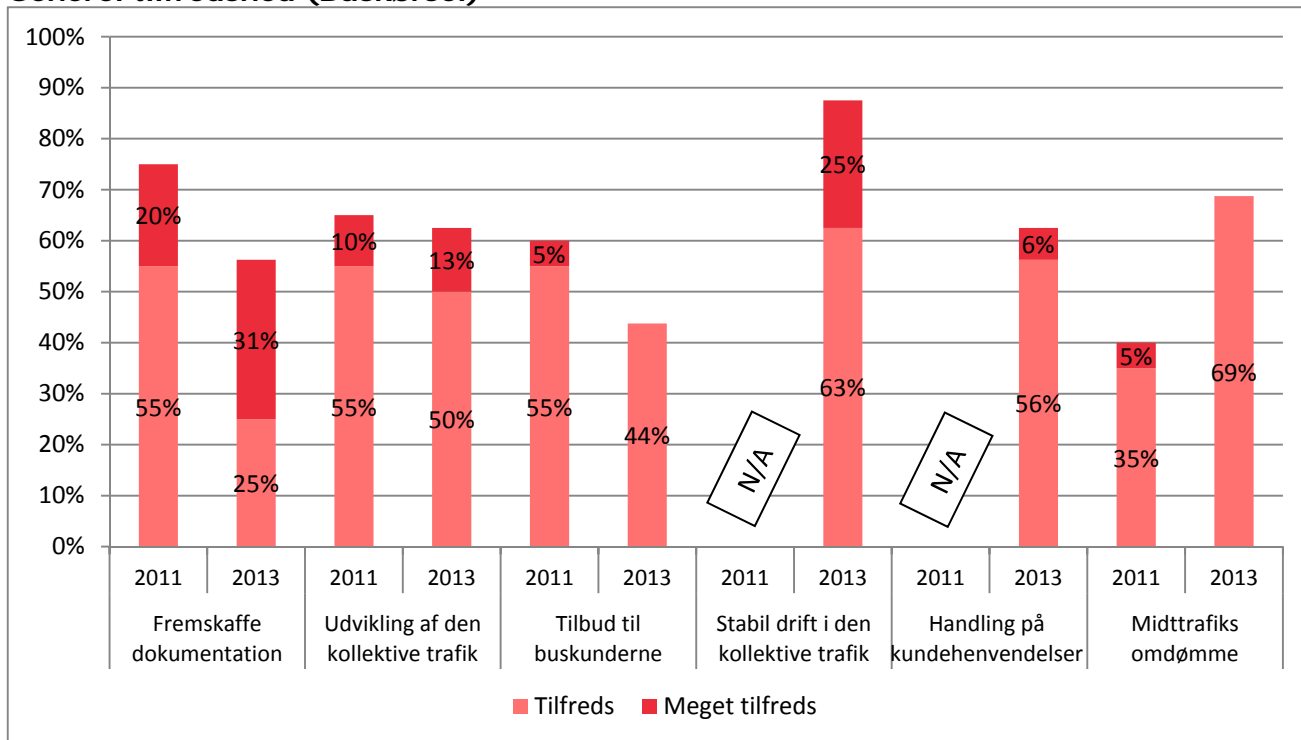
Tilfredshed med markedsføring (Handicapkørsel)



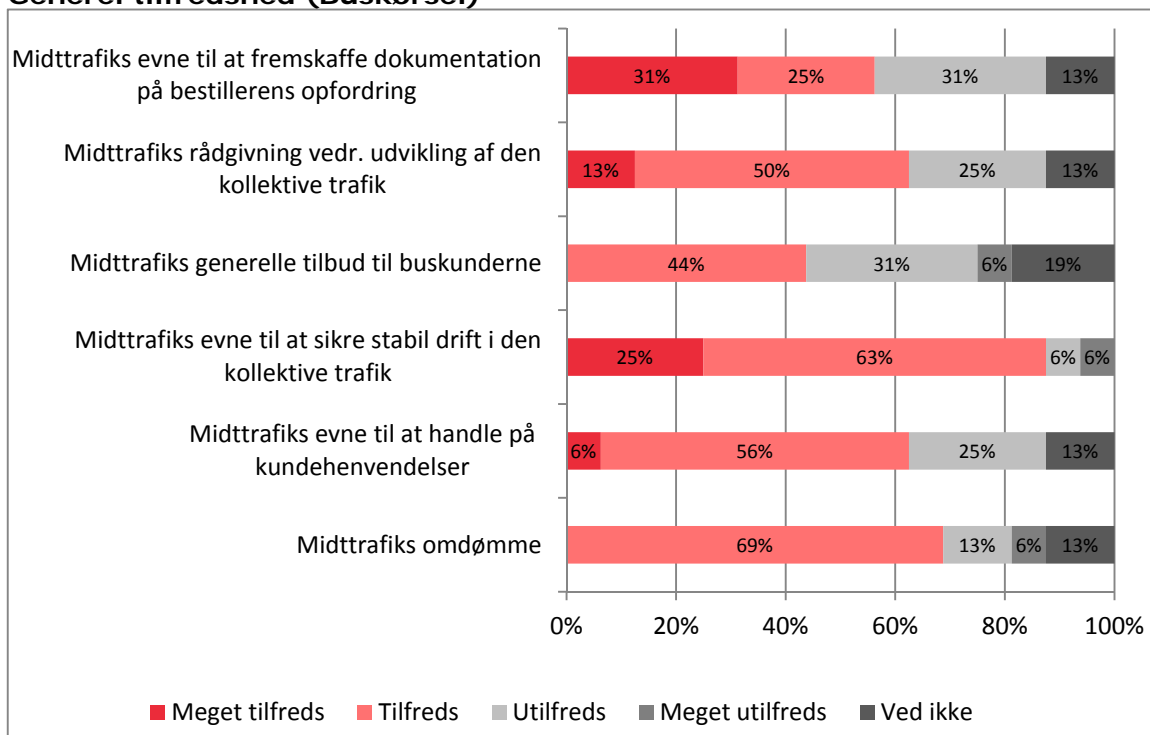
Direktionens bemærkninger

Der er sket et markant fald i andelen af tilfredse eller meget tilfredse med produkt markedsføringen. Andelen, der er meget tilfredse med den faglige sparring og rådgivning ved nye produkter, er ligeledes faldet markant. 3 bestillere (Hedensted, Horsens og Syddjurs) er utilfredse med kvaliteten af produktmarkedsføringen. De utilfredse bestillere vil blive kontaktet med henblik på at få konkrete eksempler på, hvor rådgivningen har været utilfredsstillende og, hvordan den kan forbedres.

Generel tilfredshed (Buskørsel)



Generel tilfredshed (Buskørsel)

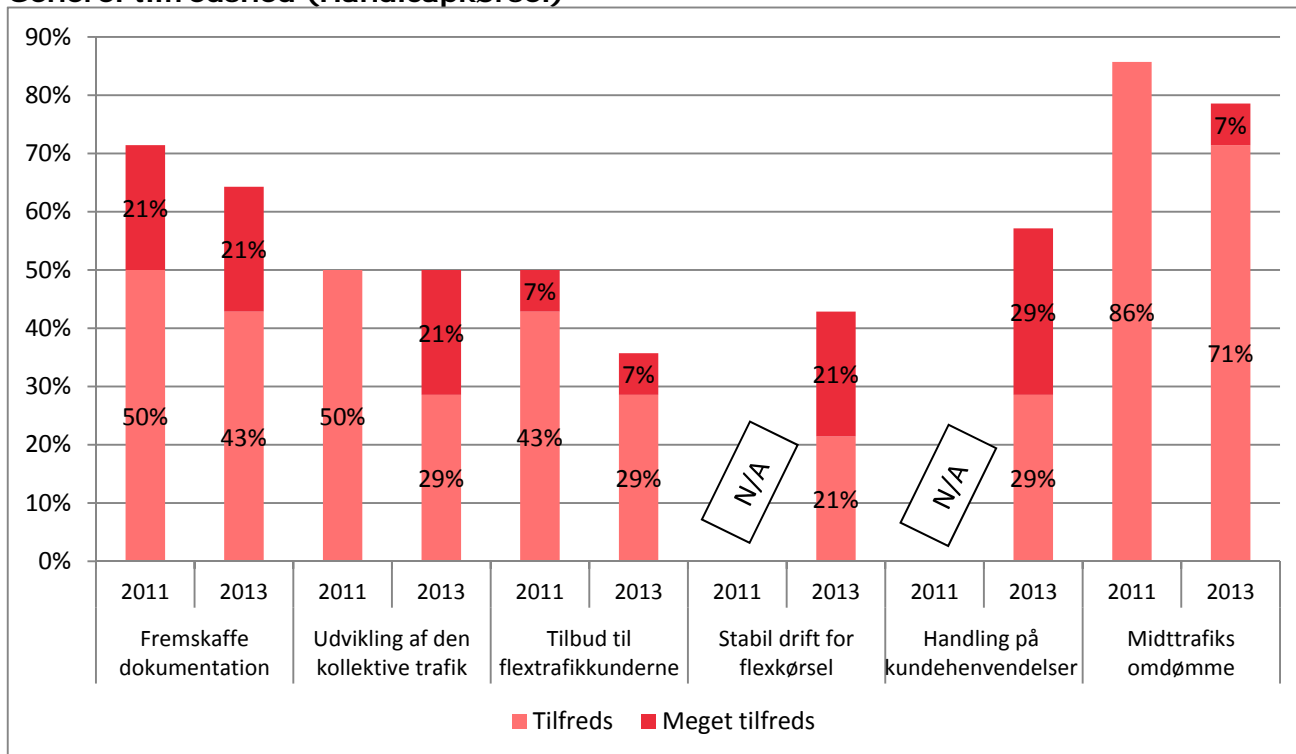


Direktionens bemærkninger

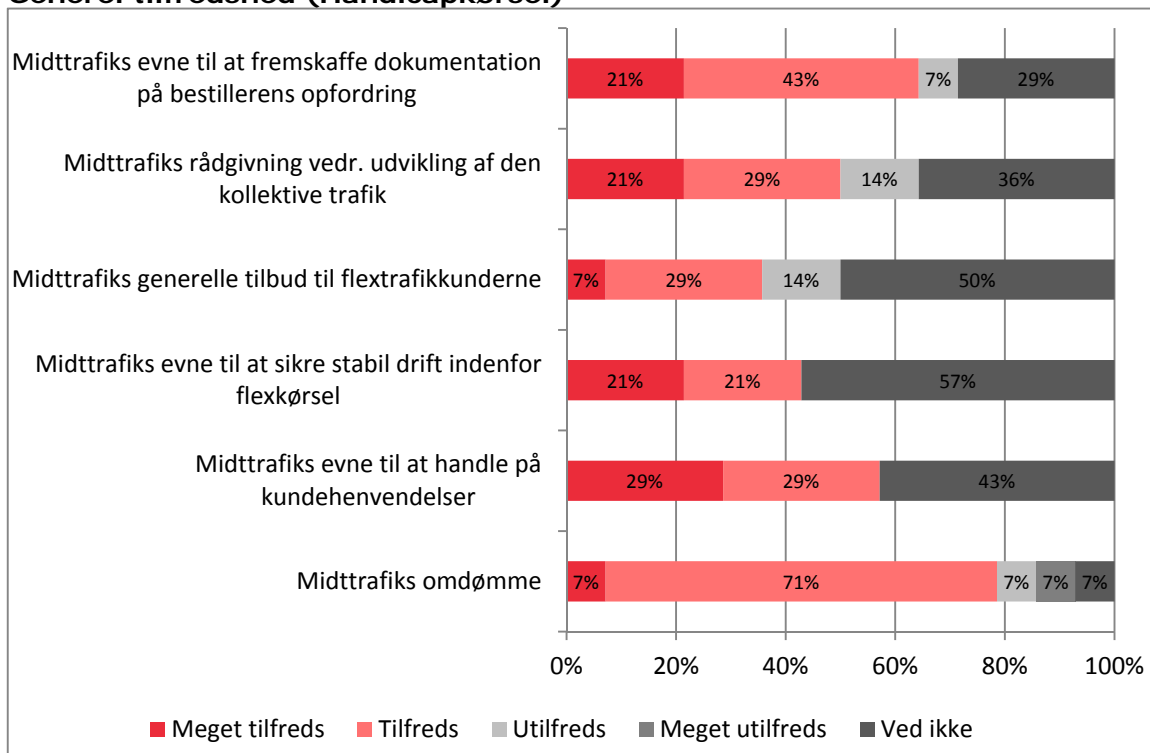
Der er sket et fald i tilfredsheden med at skaffe dokumentation på bestillerens opfordring. Her er den samlede tilfredshed faldet fra 75 % til 56 %. Der er 5 bestillere (Skanderborg, Lemvig, Holstebro, Norddjurs, Skive,), der er utilfredse med Midttrafiks evne til at skaffe dokumentation. De utilfredse bestillere vil blive kontaktet for at undersøge, hvad utilfredsheden konkret skyldes.

Desuden er der sket et fald i tilfredsheden med tilbuddet til buskunderne fra 60 % til 44 %. Der er 6 bestillere der er utilfredse med tilbuddet til buskunderne (Hedensted, Aarhus, Lemvig (meget utilfreds), Syddjurs, Holstebro, Norddjurs). Det er dog bestillerne der bestemmer serviceniveauet. De utilfredse bestillere vil blive kontaktet for at undersøge, hvad utilfredsheden konkret skyldes. Der er sket en markant stigning i tilfredsheden med Midttrafiks omdømme fra 40 % til 69 %.

Generel tilfredshed (Handicapkørsel)



Generel tilfredshed (Handicapkørsel)



Direktionens bemærkninger

Der er sket et fald i tilfredsheden med at skaffe dokumentation på bestillerens opfordring. Der er sket et fald i tilfredsheden med tilbuddet til flextrafik kunderne fra 50 % i 2011 til 36 % i 2013. To bestillere (Ringkøbing-Skjern og Silkeborg) er utilfredse med tilbuddet i flextrafik/handicapkørsel. Der vil blive indgået dialog med de to bestillere for at undersøge, hvad utilfredsheden konkret skyldes. Tilfredsheden med Midttrafik omdømme er faldet fra 86 % i 2011 til 78 % i 2013.

Kommentarer fra direktører:

Der er kommet følgende kommentarer vedrørende buskørsel:

- Midttrafik skal være hurtigere og det vil være en god ide at Midttrafik får en kopi af vores årskalender så vi bedre kan koordinere (Skive)
- Bedre kommunikation vedrørende nye produkter - Lave ordentlig kommunikation og generelt bedre kontakt til kommunen (Syddjurs)
- Tilbyde mere i mellemstore byer i Østjylland (Horsens)
- Arbejde med bustrafik i de tyndt befolkede områder (Holstebro)
- Trafikplanlægning i ydre områderne (Ringkøbing-Skjern)
- Hvad er i følge loven rigtigt og forkert angående gratis kørsel (Herning)

Der er kommet følgende kommentarer vedrørende flextrafik/ handicapkørsel:

- Nemmere planlægning, når de unge planlægger samkørsel (Hedensted)
- Når borgerne skal hentes til træning både hjemme og på træningscenteret går der alt for lang tid, så de gamle vil hellere springe træningen over end at vente så længe. Det var bedre med taxa-systemet (Samsø)
- Markedsføring til diverse ordninger (Horsens)
- Markedsføre sig selv mere som et trafikselskab. Fx taxi som kører for Midttrafik (Randers)
- Hjemmesiden er forvirrende og svær at finde ud af (Hostebro)
- Mere grøn kørsel, energibesparelse og mål for udvikling af den grønne kørsel (Viborg)
- Uddannelse af bestillere indenfor de forskellige områder (Samsø)
- Flextrafik efter den enkelte kommune (Ringkøbing-Skjern)

Disse bemærkninger vil indgå i dialog med bestillerne.

Aarhus, 6. december 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. december 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 6

Dato 29. november 2013 Journalnr 1-22-1-13 Sagsbehandler Tine Jørgensen e-mail tij@midttrafik.dk Telefon 8740 8205

Forventet regnskab 3. kvartal 2013

Det samlede forventede regnskabsresultat for Midttrafik er gengivet nedenfor.

Samlet oversigt, forventet regnskab efter 3. kvartal

I mio. kr.	Budget 2013	Regnskab januar-september 2013	Prognose for oktober-december 2013	Forventet regnskab 3. kvartal 2013	Forventet regnskab 2. kvartal 2013	Difference (budget minus 3. kvartal)	Difference (forventet regnskab 2. kvartal minus regnskab 3. kvartal)
Busdrift							
Udgifter	1.420,3	1.047,8	379,8	1.427,5	1.436,0	-7,2	8,4
Indtægter	-688,8	-531,0	-181,7	-712,8	-703,6	24,0	9,2
Regional tilskud	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Netto	731,5	516,7	198,0	714,8	732,3	16,7	17,6
Flextrafik - Handicapkørsel							
Udgifter	40,9	27,8	7,9	35,7	35,4	5,2	-0,3
Indtægter	-8,9	-6,9	-0,6	-7,5	-7,9	-1,4	-0,4
Netto	32,0	20,9	7,3	28,2	27,4	3,8	-0,7
Flextrafik - Kan-kørsel							
Udgifter	371,0	283,3	101,7	385,0	383,5	-14,0	-1,4
Indtægter							
Netto	371,0	283,3	101,7	385,0	383,5	-14,0	-1,4
Togdrift							
Udgifter	60,2	45,7	12,0	57,7	60,2	2,5	2,5
Indtægter	-15,9	-5,3	-10,8	-16,1	-16,1	0,2	0,0
Drift netto	44,3	40,4	1,2	41,6	44,1	2,7	2,5
Anlæg	14,7	4,6	10,2	14,7	14,7	0,0	0,0
I alt netto	59,0	45,0	11,3	56,3	58,8	2,7	2,5
Trafikselskabet							
Busadministration	106,2	83,5	22,8	106,2	106,2	0,0	0,0
Handicap administration	13,6	0,0	13,6	13,6	13,6	0,0	0,0
Kan-kørsel administration	10,9	8,5	1,6	10,1	9,6	0,8	-0,5
Kan-kørsel administration indtægter	-10,9	-8,5	-1,6	-10,1	-9,6	-0,8	0,5
Trafikselskabet nettoudgifter	119,9	83,5	36,4	119,9	119,9	0,0	0,0
Kontrolafgifter							
Netto	6,2	5,2	3,0	8,2	6,2	-1,9	-1,9
Letbanen							
Letbanen IS	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Letbane operatørudbud	1,5	1,2	-1,2	0,0	1,5	1,5	1,5
Letbanesekretariatet	0,9	0,7	0,2	0,9	0,9	0,0	0,0
Rejekortet							
Horsens og Regionen (gamle VAT-aftale)	4,8	0,0	0,0	0,0	0,0	4,8	0,0
Rejekortprojektet i Midttrafik	0,0	43,9	-31,0	12,9	13,0	-12,9	0,1
Puljer og specialt aftalt kørsel							
Netto	0,0	1,2	-1,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Renteindtægter							
Netto	0,0	-0,2	-0,2	-0,4	0,0	0,4	0,4
Midttrafik i alt (Midttrafiks bestillere)							
Netto	1.337,7	1.006,5	329,2	1.335,7	1.362,9	2,0	17,5

Sammenligningsgrundlaget er de vedtagne budgetter.

Bestyrelsen vedtog på sit møde 14. september 2012 forslag til budget for 2013. Budgetterne for busdrift, handicapkørsel, kan-kørsel, togdrift samt Trafikselskabet er efterfølgende revideret og godkendt på bestyrelsens møde 25. januar 2013.

Som det fremgår i det følgende, er der tale om forventede udsving på de enkelte forretningsområder, og større afvigelser for den enkelte bestiller.

Økonomien i de enkelte hovedområder

Busområdet

Busdriften forventes samlet set at udvise et netto mindreforbrug i forhold til det samlede budget for Midttrafik på 16,7 mio. kr. På udgiftssiden forventes regnskabet for 2013 at udvise et merforbrug på knap 7,2 mio. kroner. På indtægtssiden forventes der merindtægter på 24,0 mio. kr.

Set i forhold til det forventede regnskab efter 2. kvartal er udgiftsestimatet lavere og forventninger til indtægterne steget, hvorved de samlede nettoudgifter er 17,6 mio. kr. lavere.

Sidst i rapporteringen er der en samlet oversigt over udgifter og indtægter vedrørende busdriften fordelt på de enkelte bestillere med eventuelle afvigelser i forhold til både budget og det tidligere forventede regnskab.

Busudgifter

Det forventede regnskab efter 3. kvartal for 2013 er baseret på bogførte udgifter pr. 30. september 2013. Perioden fra 1. oktober frem til årets udgang er budgetteret i Midttrafiks køreplanssystem for regional-, lokal- og bybusruter, og i en regnearksmodel baseret på aktuelle køreplaner for rabatruterne. Teletaxakørslen er budgetteret på baggrund af forbruget i september måned og viden om forventede aktivitetsændringer.

I forbindelse med de regionale effektiviseringer i 2011 har en del kommuner overtaget tidligere regionale ruter og får tilskud til minimumsbetjeningen af uddannelsessøgende af regionen. Tilskuddene afregnes via Midttrafik og er indregnet i busbudgettet og fremgår af det detaljerede busbudget i tabel 3.

I budget og forventet regnskab er der på udgiftssiden anvendt to typer indeksregulering. Alle busruter, der har været i udbud fra og med Midttrafiks 15. udbud (januar 2010) reguleres efter et månedligt omkostningsindeks, mens øvrige ruter reguleres efter det gamle halvårslige reguleringsindeks.

Der er anvendt følgende indeksskøn for de to typer indeks:

	Budget	Forventet regnskab
Omkostningsindeks:	2012-13: 0,7 %	2012-13: 0,6 %
Reguleringsindeks:	2012-13: 1,8 %	2012-13: 2,1 %

Som det fremgår, er omkostningsindekset faldet 0,1 %, mens reguleringsindekset steget 0,3 % fra det vedtagne budget til det forventede regnskab. Den samlede effekt af ændrede indekssatser er på 0,1 mio. kr. Indeksene er nedjusteret i forhold til forventet regnskab efter 2. kvartal.

Der er afvigelser mellem budget og forventet regnskab hos næsten alle bestillere. På næste side er der en oversigt over ændringerne og det er vist hvor stor en del, der kan tilskrives det ændrede indeks.

Sammenligning mellem budget 2013, forventet regnskab efter 2. kvartal og 3. kvartal

Bestiller	Budget 2013	Forventet regnskab 2013 2. kv.	Forventet regnskab 2013 3. kv.	Budget i forhold til forventet regnskab efter 3. kvartal		
				Ændring: budget minus forventet regnskab 3. kv.	Heraf ændrede priser	Øvrige ændringer
Favrskov	15.582.000	16.027.000	15.636.000	-54.000	-34.000	-20.000
Hedensted	12.231.000	11.777.000	11.597.000	634.000	-34.000	668.000
Herning	45.596.000	46.614.000	46.718.000	-1.122.000	-27.000	-1.095.000
Holstebro	33.433.000	33.683.000	33.387.000	46.000	-94.000	140.000
Horsens	45.906.000	45.546.000	45.077.000	829.000	-11.000	840.000
Ikast-Brande	14.936.000	15.022.000	14.729.000	207.000	-41.000	248.000
Lemvig	8.318.000	7.994.000	7.685.000	633.000	5.000	628.000
Norddjurs	15.003.000	15.036.000	14.972.000	31.000	14.000	17.000
Odder	6.286.000	6.469.000	6.359.000	-73.000	6.000	-79.000
Randers	90.224.000	90.923.000	90.580.000	-356.000	-204.000	-152.000
Ringkøbing-Skjern	24.802.000	25.729.000	25.863.000	-1.061.000	15.000	-1.076.000
Samsø	5.522.000	5.575.000	5.401.000	121.000	5.000	116.000
Silkeborg	54.053.000	54.946.000	55.088.000	-1.035.000	-105.000	-930.000
Skanderborg	21.530.000	21.883.000	21.874.000	-344.000	-10.000	-334.000
Skive	28.693.000	28.658.000	28.734.000	-41.000	17.000	-58.000
Struer	7.584.000	8.077.000	7.914.000	-330.000	5.000	-335.000
Syddjurs	19.905.000	19.067.000	18.636.000	1.269.000	17.000	1.252.000
Viborg	47.716.000	48.786.000	48.811.000	-1.095.000	-4.000	-1.091.000
Aarhus	455.427.000	457.646.000	455.864.000	-437.000	461.000	-898.000
Regionen	467.535.000	476.495.000	472.605.000	-5.070.000	-119.000	-4.951.000
I alt	1.420.282.000	1.435.953.000	1.427.530.000	-7.248.000	-138.000	-7.110.000

Nedenfor er alle ændringerne beskrevet:

Favrskov Kommune

Ingen forventet afvigelse udover konsekvens af ændret indeksregulering.

Hedensted Kommune

Forventede mindreudgifter på 0,6 mio. kr. som skyldes mindre buskørsel, blandt andet som følge af at kommunen hjemtager 2 rabatruter i 2013. Herudover er der mindreudgifter til teletaxa.

Herning Kommune

Forventede merudgifter på 1,1 mio. kr.

Der er i 2013 udbetalt ikke-budgetteret passagerbonus for flere passagerer for både 2011 og 2013. Der er flere udgifter end budgetteret på uddannelsesruterne i bybussystemet samt merudgifter vedrørende rabatruterne.

Holstebro Kommune

Forventede mindreudgifter til driften på 0,1 mio. kr. I forhold til forventet regnskab efter 2. kvartal er der færre udgifter til rabatrutekørslen.

Horsens Kommune

Forventede mindreudgifter på 0,8 mio. kr., hvoraf 0,3 mio. kr. skyldes forventninger om mindre brug af teletaxa end budgetteret. Herudover er der forventede mindreudgifter til både bonus for brændstof forbrug og dublinger. Der var i budgettet for 2013 afsat en pulje til dublinger, som kun bliver delvist forbrugt.

Ikast-Brande Kommune

Forventede mindreudgifter på 0,2 mio. kr. der skyldes mindreudgifter til bybus- og lokalkørsel.

Lemvig Kommune

Forventede mindreudgifter på 0,6 mio. kr., der er en kombination af mindreudgifter på 0,5 mio. kr. på lokalruter og 0,2 mio. kr. på rabatruiter samt en ikke-budgetteret udgift på 0,1 mio. kr. til stoppestedstavler.

Norddjurs Kommune

Ingen forventet afvigelse.

Odder Kommune

Forventede merudgifter på 0,1 mio. kr. på rabatruiterne.

Randers Kommune

Forventede merudgifter på 0,4 mio. kr. Indeksreguleringen medfører merudgifter på 0,2 mio. kr. hvorved de reelle kørsesmerudgifter er på 0,2 mio. kr.

Der er en større afvigelse til det forventede regnskab efter 2. kvartal hvor der var forventede merudgifter. Årsagen hertil er færre udgifter til rabatruiter, bonus samt at det ikke ser ud til at der bliver behov for afsat pulje til ekstra dublinger.

Ringkøbing-Skjern Kommune

Forventede merudgifter på 1,1 mio. kr., hvoraf 0,7 mio. kr. vedrører lokalruterne. Det drejer sig hovedsagligt om ruterne 515, 567, 580 og 590. Sidstnævnte har tidligere kørt i Sydtrafik-regi og indgik i busregnskabet som en nettoudgift. Ruten afregnes fra sommeren 2013 i Midttrafik og indgår nu som en bruttoudgift i budgettet. Tilsvarende er der fortaget en opskrivning i indtægtsbudgettet.

De resterende 0,3 mio. kr. af merudgiften vedrører rabatruiterne.

Samsø Kommune

Forventede mindreudgift på 0,1 mio. kr., som er en kombination af ekstraudgifter til buskørsel, blandt andet dublering, og mindreudgifter til teletaxa.

Silkeborg Kommune

Forventede merudgift på 1,0 mio. kr., hvoraf 0,1 mio. kr. skyldes stigning i indeks og 0,9 mio. kr. skyldes ikke-budgetteret dubleringskørsel i bybussystemet.

Skanderborg Kommune

Forventede merudgift på 0,3 mio. kr. som primært vedrører rabatruitekørslen, der har været budgetteret for lavt efter udbuddet i 2012.

Skive Kommune

Ingen forventet afvigelse.

Struer Kommune

Forventede merudgift på 0,3 mio. kr. som vedrører kørslen på flere rabatruiter.

Syddjurs Kommune

Forventede mindreudgifter på 1,3 mio. kr. som er en kombination af mindreudgifter på 1,3 mio. kr. til teletaxa, idet kommunen hjemtager kørslen ved kontraktudløb i 2013 samt mindreudgifter til rabatruitekørsel og merudgifter til lokalrute 361 efter 34. udbud.

Der er tale om en større afvigelse i forhold til det tidligere forventede regnskab, hvor de nye køreplaner for rabatruiter med færre køreplantimer endnu ikke var blevet indarbejdet.

Viborg Kommune

Forventede merudgifter på 1,1 mio. kr.

Der er merudgifter på 1,3 mio. kr. til bybusdriften hvoraf 0,3 mio. kr. vedrører Lane Management systemet, 0,1 vedrører chaufførlokaler og de resterende 0,9 mio. kr. skyldes flere køreplantimer og indsættelse af en ekstra bus.

Der er mindreudgifter på 0,2 mio. kr. til lokalrutedriften.

Aarhus Kommune

Forventede merudgift på 0,4 mio. kr. Indekset er faldet, hvorfor den reelle stigning, når der ses bort fra indeksændring er på 0,9 mio. kr.

Merudgiften er affødt af ændret kørsel samt merudgifter til tømning af billetautomater efter indgåelse af ny aftale med leverandør.

Region Midtjylland

Forventede merudgifter på 5,1 mio. kr. hvoraf 0,1 mio. kr. skyldes stigning i indeks.

Merudgifterne som følge af 34. udbud er nu indregnet. I 2013 er der en halvårseffekt som følge af 34. udbud, nye dublinger og øvrige køreplanændringer på ruter, der indgår i 34. udbud, på i alt 5,8 mio. kr.

Etableringsudgifter til Lane Management system i Viborg By på 0,5 mio. kr. I budgettet var det forudsat at hele udgiften blev afholdt i 2012, men en del er rykket til 2013.

Endelig er der øvrige ikke-budgetlagte ændringer, der beløber sig til mindreudgifter på 1,3 mio. kr.

Busindtægter

Indtægtsskønnet i det forventede regnskab tager udgangspunkt i busselskabernes indtægtsoplysninger for perioden januar – septembe 2013 samt øvrige registrerede indtægter i 1. og 2. kvartal. Der forventes merindtægter i forhold til budgettet på ca. 23,9 mio. kr.

Forventede indtægter ved busdrift 2013.

Mio. kr.	Forventet Regnskab 2013 (3. kv.)	Forventet Regnskab 2013 (2. kv.)	Budget 2013	Ændring ift. budget	Regnskab 2012
Hovedkategorier:					
Passagerindtægter	494.543.000	486.585.000	482.000.000	2,6%	491.849.016
Refusion for rabat på off peak klippekort	4.600.000	5.100.000	16.000.000	-71,3%	
Erhvervs kort	3.500.000	3.900.000	3.500.000	0,0%	3.834.379
Salg af Ungdomskort U	96.000.000	93.500.000	83.800.000	14,6%	90.367.835
Ungdomskort U - kompensation fritidsrejser	7.000.000	7.500.000	7.800.000	-10,3%	12.370.599
Salg af Skolekort	39.316.000	39.813.000	39.000.000	0,8%	38.644.398
Refusion for fælles børneregler	35.656.000	34.800.000	34.800.000	2,5%	34.736.000
Fragt, Gods mm.	400.000	800.000	1.400.000	-71,4%	799.911
Fribefordring Værnepligtige	1.600.000	1.500.000	2.000.000	-20,0%	1.926.984
Andre indtægter (bl.a. indtægtsdæk. kørsel)	200.000	200.000	300.000	-33,3%	139.459
Telebus / Teletaxa	245.000	350.000	400.000	-38,8%	290.415
Kontrolafgifter uden for Aarhus kommune	392.000	252.000	300.000	30,7%	239.567
Billetindtægter - Togrejser DSB og Arriva	113.000.000	113.000.000	102.500.000	10,2%	108.004.667
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	29.100.000	29.100.000	20.000.000	45,5%	30.854.548
Indtægter Busdrift	825.552.000	816.400.000	793.800.000	4,0%	814.057.778
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	(113.000.000)	(113.000.000)	(105.000.000)		(119.168.004)
Passagerindtægter total	712.552.000	703.400.000	688.800.000	3,4%	694.889.774
Tilskud "puljemidler" (regionen)	210.000	210.000			
Total	712.762.000	703.610.000	688.800.000	3,5%	694.889.774

Indtægtsfremgangen forklares hovedsageligt ved følgende 3 forhold:

- Flere passagerindtægter end forventet.
- Stigning i salg af Ungdomskortet.
- Flere indtægter ved Bus/Tog omstigning.

Passagerindtægter

Fra januar 2013 blev takstnedsættelsen i Midttrafik gennemført ved indførelse af et særligt off peak klippekort. Omsætningen af disse kort har været lavere end forventet. Midttrafik modtager refusion for takstnedsættelsen. Refusionen er budgetteret til 16,0 mio. kr. På baggrund af salget af off peak klippekort i 1. halvår, forventes den samlede kompensation kun at blive 4,6 mio. kr. De samlede passagerindtægter (inkl. refusionen for off peak kort) skønnes på nuværende tidspunkt at blive ca. 1,1 mio. kr. højere end budgetteret.

HyperCard/Ungdomskort

Fra 1. august er HyperCard erstattet med Ungdomskortet. Administrationen forventer, at efterspørgslen efter Ungdomskortet vil overstige 2012-niveauet, fordi Ungdomskortet nu også kan købes af alle 16-19 årige, dvs. også de unge som ikke går på en ungdomsuddannelse. Der er udstedt 13,9 % flere HyperCard i 1. halvår 2013 i forhold til sidste år. Administrationen har endnu ikke opgørelser over salg af Ungdomskort for 3. og 4. kvartal.

Et Ungdomskort giver ret til gratis kollektiv inden for hele det prisområde, den uddannelsessøgende bor i. Midttrafik modtager kompensation for mistede billetindtægter ved disse gratis rejser. Midttrafik skal afregne en andel af kompensationen til DSB og Arriva, når Ungdomskortet bruges til togrejser. På nuværende tidspunkt skønner administrationen en nettoindtægt på ca. 7,5 mio. kr.

Bus/Tog omstigere

I 2013 skønnes på nuværende tidspunkt merindtægter fra Bus/Tog omstigere på ca. 9,0 mio. kr. i forhold til budgettet. Dog skal det bemærkes, at der endnu ikke er foretaget afregninger med DSB og Arriva.

I budgettet for 2013 var der forventet færre indtægter fra Bus/tog omstigere, fordi DSB og Arriva Tog indførte rejsekortet i 2012 og indtægterne fra disse rejser fordeles direkte til DSB og Arriva, udenom Midttrafik. De foreløbige opgørelser i Bus&Tog samarbejdet tyder på, at Midttrafiks indtægtsandel ikke nedsættes i så stort et omfang.

Indtægtsfordeling

Indtægterne i det forventede regnskab, er fordelt mellem kommunerne og regionen på et foreløbigt grundlag, som blandt andet tager udgangspunkt i tidligere fordelinger. Det skal derfor bemærkes, at der kan forekomme usikkerheder omkring den indtægtsandel, der er henført til kommunerne og regionen.

I det følgende er der for udvalgte kommuner og for regionen givet forklaringer for de største afvigelser i skønnet over de forventede indtægter.

Hedensted Kommune

Flere skolekortsindtægter fra privatskoler i Hedensted kommune.

Herning Kommune

Flere skolekortsindtægter og stigende indtægter fra Ungdomskortet.

Norrdjurs Kommune

Passagerindtægterne i budgettet er overvurderede. Det skyldes blandt andet en fejl i indtægtsfordelingen for 2011 og 2012. Midttrafik har orienteret Norrdjurs Kommune herom og kommunen har godkendt efterreguleringen. I indtægtsskønnet for 2013 forventes færre passagerindtægter.

Randers Kommune

Indtægter i budgettet fra refusion af off peak klippekort er overvurderet. Det modsvares delvis af højere passagerindtægter. Fremgang i indtægter fra Bus & Tog omstigere.

Aarhus Kommune

Indtægtsudviklingen i 1. halvår viser faldende billetsalg i automaterne i bybusserne. Det modsvares af en stor stigning på indtægter fra klippekort og periodekort. Der er stigende passagerindtæg-

ter i 3. kvartal, hvilket sandsynligvis skyldes den øgede kontrolindsats, der er iværksat med kontrakten med G4S.

Der er færre indtægter fra refusion af off peak klippekort end forventet, men flere indtægter fra HyperCard/Ungdomskort og væsentligt flere indtægter fra Bus & Tog omstigere.

Region Midtjylland

Færre indtægter fra refusion af off peak klippekort end forventet. Flere indtægter fra Ungdomskort/HyperCard og merindtægter fra Bus & Tog omstigere.

Handicapkørsel

Samlet set forventer Midttrafik en netto mindreudgift på ca. 3,8 mio. kr. Besparelsen kan fordeles med 3,0 mio. kr. til Aarhus kommune og 0,8 mio. kr. til Midttrafiks øvrige bestillere.

Aarhus Kommune

På baggrund af regnskabet baseret på de faktiske regnskabstal til og med 31. oktober 2013 forventes turantallet i Aarhus Kommune at falde med ca. 18 % i forhold til budgettet, hvilket medfører en nettobesparelse på ca. 3,0 mio. kr. for Aarhus Kommune. Nedgangen på turantal skyldes bl.a. højere egenbetaling.

Hedensted, Herning, Horsens, Odder, Randers og Silkeborg kommuner

Ud over Aarhus Kommune er der grundet lavere turantal end forventet en væsentlig besparelse på bl.a. Hedensted, Herning, Horsens, Randers og Silkeborg kommuner. Odder Kommune har derimod kørt flere ture end forventet og dermed forventes her en overskridelse af budgettet på ca. 0,1 mio. kr.

Generelt viser prognosen efter 3. kvartal, at der har været en forventning om flere kørte ture end der reelt er forekommet.

Kan-kørsel

På kan-kørsel området forventer Midttrafik et merforbrug på 14,0 mio. kr. i forhold til det budgetterede.

Den primære årsag til merforbruget er, at omkostningerne specielt ved kørsel for Fynbus og Sydtrafik ligger over det forventede. Alene Fynbus og Sydtrafik tegner sig for et forventet merforbrug på 11,2 mio. kr.

Den resterende afvigelse er 2,9 mio. kr. fordelt på kommunalkørsel, patientbefordring og Flextur.

Udgifterne til den regionale patienttransport forventes at overstige budgettet med 9,0 mio. kr. Modsat forventes der hovedsagligt mindre udgifter for Horsens Kommune, Norddjurs Kommune, Syddjurs Kommune og Aarhus Kommune, som forventes at få et mindre forbrug på 1,3 mio. kr. i 2013.

Vedrørende mindre forbruget for Horsens Kommune skal hovedårsagen findes ved omlægningen af skolekørslen i kommunen.

Togdrift

Togdrift vedrører kun Region Midtjylland.

Administrationen forventer på nuværende tidspunkt et mindreforbrug på togdrift på ca. 2,7 mio. kr. Det er sammensat af flere indtægter på 0,2 mio. kr. og færre driftsudgifter på 2,5 mio. kr.

Der skønnes en mindre indtægtsfremgang på 0,2 mio. kr. i forhold til budgettet. Det skyldes passagerfremgang i 1. og 2. kvartal 2013. Passagerudviklingen i disse kvartaler viser en fremgang på 6,5 %. Passagertællingen for 3. kvartal er desværre mangelfuld og fejlbehæftet, og kan ikke anvendes som grundlag for skøn for 2013.

Udgifterne til drift af togtrafik omfatter kontraktbetaling til DSB for togkørsel på Odderbanen og underskudsdekning til Midtjyske Jernbaner til drift- og infrastrukturudgifter.

Staten har i trafikaftalen fra 12. juni 2012 stillet 4 Desirotog gratis til rådighed for Region Midtjylland. I Operatørkontrakten med DSB er det aftalt, at kontraktbetalingen til DSB nedsættes, når disse tog indsættes i fuld samdrift og når DSB kan udtage egne eller lejede togsæt.

Region Midtjylland og DSB har aftalt indsættelse af disse tog fra 1. september 2013. Det medfører en reduktion i udgifterne i operatørkontrakten til DSB.

Udgifterne til anlægstilskuddet til Midtjyske Jernbaner forventes disponeret i overensstemmelse med budgettet.

Trafikselskabet (administration og fællesaktiviteter)

Administrationen forventer et mindreforbrug i Trafikselskabet på ca. 13,0 mio. kr., som ved regnskabs afslutning vil blive foreslået overført til 2014, hvor det vil blive anvendt til rejsekortprojektet.

I oversigterne balancerer nettoudgiften til Trafikselskabet med budgettet, idet de er udarbejdet under forudsætning om, at mindreforbruget overføres til rejsekortprojektet i 2014 og dermed ikke udbetales til bestillerne.

Billetkontrollen – kontrolafgifter

Billetkontrol og kontrolafgifterne vedrører udelukkende Aarhus Kommune. I billetkontrollen inkl. kontrolafgifter er der forventede nettomerudgifter på 1,9 mio. kr.

Merindtægter for billetkontrollen i form af kontrolafgifter forventes i 2013 at blive 3,8 mio. kr. Merudgifter til administration og kontrol forventes ligeledes at stige med 3,8 mio. kr. på grund af den indgåede kontrakt med G4S. Der er således merindtægter svarende til merudgifterne.

Sammenlignes overførslerne til Aarhus Kommune med nettoresultatet, balancerer driften, da merudgifterne modtages som ekstra indtægter i Aarhus kommune.

Letbanen

Udgifterne til Letbanesekretariatet forventes at balancere i 2013.

Ultimo 2013 forventes det, at Midttrafik indgår aftale med det kommende driftsselskab for Aarhus Letbane om, at Midttrafik varetager selskabets administration. Dette medfører at omfanget af opgaver, som Midttrafik løser for driftsselskabet øges.

Der har i første halvdel af 2013 været nedsat en styregruppe med overordnede embedsmænd fra Aarhus Kommune, Region Midtjylland og med deltagelse af Midttrafik, til at tilvejebringe et beslutningsgrundlag for etablering af Driftsselskabet Aarhus Letbane.

Driftsselskabet Aarhus Letbane blev oprettet 30. september 2013, og Midttrafik vil i den forbindelse overføre samtlige forpligtelser til Driftsselskabet.

Forventet regnskab for operatørbudgettet forventes derfor at blive 0 kr. i 2013

Selskabet vil blive organiseret på en måde, der reducerer de fremtidige driftsomkostninger mest muligt under hensyntagen til de nødvendige kompetencer, som selskabet skal have rådighed over for at varetage sine opgaver.

Midttrafik vil varetage opgaverne i tilknytning til letbanedriften, således at Driftsselskabet ikke behøver at opbygge en administration med parallelle kompetencer.

Rejsekortet

Rejsekortet er i det forventede regnskab opdelt i 2 udgiftsposter.

Det gamle VAT-projektet med Horsens Kommune og Region Midtjylland lukkes og indbetalte bidrag overføres til det nye rejsekortprojekt, hvor de indgår som en del af betalingen for de to bestillere.

Det nye rejsekortprojekt er implementering og driften af rejsekortet i Midttrafik. De store udgiftsposter til rejsekortprojektet i 2013 finansieres dels af det optagne lån, dels af Midttrafiks opsavede midler fra regnskabet for 2012. Herved sker der ingen indbetaling i 2013 fra bestillerne, idet bestillernes finansieringsbidrag først kommer til betaling fra og med 2014. Undtaget herfra er Silkeborg Kommune og Horsens Kommune, som har valgt at indskyde i alt 12,9 mio. kr. allerede i 2013. Derved vil disse kommuner undgå at deltage i forrentning og afdrag på finansieringslånet, optaget af Midttrafik i 2013.

Detailopgørelser

I det følgende er der en samlet oversigt over budget og forventet regnskab (netto) for hovedområderne med regnskabstal efter 2. og 3. kvartal 2013.

Herudover er der detailoplysninger (brutto) om det forventede regnskab opgjort for den enkelte bestiller.

Table 1: Midttrafik, forventet regnskab efter 3. kvartal 2013

	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto
	Busdrift	Handicap kørsel	Kan-kørsel	Kan-adm	Togdrift	Billetkontrollen Kontrolafgifter	Letbane-sekretariat	Letbane-operatørudbud	Rejsekortet (gamle VAT-aftale)	Rejsekort-projektet	Renteindtægter	I alt			
Favrskov	14.489.000	781.000	319.000	147.000			37.000	0				15.773.000			
Hedensted	7.292.000	933.000	59.000	38.000								8.322.000			
Hemming	30.222.000	1.375.000	0	0								31.597.000			
Holstebro	24.476.000	784.000	860.000	111.000								26.231.000			
Horsens	25.260.000	1.668.000	8.029.000	291.000					0	4.460.000		39.708.000			
Ikast-Brande	14.729.000	607.000	37.000	30.000								15.403.000			
Lemvig	7.685.000	451.000	270.000	33.000								8.439.000			
Norddjurs	13.248.000	500.000	1.912.000	424.000			37.000	0				16.121.000			
Odder	5.010.000	654.000	0	0			37.000	0				5.701.000			
Randers	59.646.000	1.815.000	1.144.000	335.000				0				62.977.000			
Ringkøbing-Skjern	20.377.000	1.200.000	393.000	109.000				0				22.079.000			
Samsø	4.201.000	186.000	254.000	68.000								4.709.000			
Silkeborg	30.211.000	1.624.000	2.899.000	413.000			37.000	0	8.418.000			43.602.000			
Skanderborg	16.980.000	623.000	0	0			37.000	0				17.640.000			
Skive	19.648.000	634.000	9.937.000	504.000								30.723.000			
Struer	6.782.000	402.000	14.000	14.000								7.212.000			
Syddjurs	15.425.000	524.000	1.853.000	309.000			37.000	0				18.148.000			
Viborg	30.460.000	1.600.000	1.332.000	335.000								33.727.000			
Aarhus	175.176.000	11.804.000	3.847.000	615.000		8.166.000	492.000	0		0		200.100.000			
Regionen	193.451.000		109.019.000	4.983.000	56.312.000		164.000	0		0		363.929.000			
Ikke-bestillerfordelt												-415.000			
I alt vedr. Midttrafiks bestillere	714.768.000	28.165.000	142.178.000	8.759.000	56.312.000	8.166.000	915.000	0	0	12.878.000	-415.000	971.726.000			
Syddtrafik			188.416.000	956.000								189.372.000			
NT			0	0								0			
Fynbus			54.368.000	363.000								54.731.000			
I alt vedr. øvrige	0	0	242.784.000	1.319.000	0	0	0	0	0	0	0	244.103.000			
Total Midttrafik	714.768.000	28.165.000	384.962.000	10.078.000	56.312.000	8.166.000	915.000	0	0	12.878.000	-415.000	1.215.829.000			

Tabel 1 (fortsat): Midttrafik, regnskab 2012

	Budget	Netto/budget
	Trafik-selskabet	Samlet bestiller mellemværende
Favrskov	886.000	16.659.000
Hedensted	992.000	9.314.000
Herning	3.404.000	35.001.000
Holstebro	2.253.000	28.484.000
Horsens	3.984.000	43.692.000
Ikast-Brande	967.000	16.370.000
Lemvig	763.000	9.202.000
Norddjurs	755.000	16.876.000
Odder	493.000	6.194.000
Randers	7.663.000	70.640.000
Ringkøbing-Skjern	2.052.000	24.131.000
Samsø	532.000	5.241.000
Silkeborg	4.791.000	48.393.000
Skanderborg	1.399.000	19.039.000
Skive	2.372.000	33.095.000
Struer	720.000	7.932.000
Syddjurs	1.319.000	19.467.000
Viborg	4.484.000	38.211.000
Aarhus	36.877.000	236.977.000
Regionen	43.174.000	407.103.000
		-415.000
I alt vedr. Midttrafiks bestillere	119.880.000	1.091.606.000
Sydtrafik		189.372.000
NT		0
Fynbus		54.731.000
I alt vedr. øvrige	0	244.103.000
Total Midttrafik	119.880.000	1.335.709.000

Tabel 2: Busdrift, forventet regnskab 2013 efter 3. kvartal

	Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Tilskud		Tilskud		
	Budget 2013	Forventet regnskab 3. kvartal 2013	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2013	Forventet regnskab 3. kvartal 2013	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2013	Forventet regnskab 3. kvartal 2013	Budget 2013	Forventet regnskab 3. kvartal 2013	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2013	Forventet regnskab 3. kvartal 2013
Favskov	15.582.000	15.636.000	-54.000	-1.272.000	-1.147.000	-125.000	0	0	0	0	0	0	0
Hedensted	12.231.000	11.597.000	634.000	-2.647.000	-3.392.000	745.000	-913.000	-913.000	-913.000	-913.000	0	-913.000	0
Herning	45.596.000	46.718.000	-1.122.000	-16.076.000	-16.491.000	415.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	0	-5.000	0
Holstebro	33.433.000	33.387.000	46.000	-8.868.000	-8.911.000	43.000	0	0	0	0	0	0	0
Horsens	45.906.000	45.077.000	829.000	-19.342.000	-19.505.000	163.000	-312.000	-312.000	-312.000	-312.000	0	-312.000	0
Ikast-Brande	14.936.000	14.729.000	207.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	8.318.000	7.685.000	633.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Norddjurs	15.003.000	14.972.000	31.000	-2.015.000	-1.257.000	-758.000	-467.000	-467.000	-467.000	-467.000	0	-467.000	0
Odder	6.286.000	6.359.000	-73.000	-1.217.000	-1.349.000	132.000	0	0	0	0	0	0	0
Randers	90.224.000	90.580.000	-356.000	-30.074.000	-30.252.000	178.000	-682.000	-682.000	-682.000	-682.000	0	-682.000	0
Ringkøbing-Skjern	24.802.000	25.863.000	-1.061.000	-3.755.000	-3.921.000	166.000	-1.565.000	-1.565.000	-1.565.000	-1.565.000	0	-1.565.000	0
Samsø	5.522.000	5.401.000	121.000	-1.384.000	-1.200.000	-184.000	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	54.053.000	55.088.000	-1.035.000	-24.667.000	-24.877.000	210.000	0	0	0	0	0	0	0
Skanderborg	21.530.000	21.874.000	-344.000	-4.893.000	-4.894.000	1.000	0	0	0	0	0	0	0
Skive	28.693.000	28.734.000	-41.000	-8.831.000	-8.454.000	-377.000	-632.000	-632.000	-632.000	-632.000	0	-632.000	0
Struer	7.584.000	7.914.000	-330.000	-1.131.000	-1.132.000	1.000	0	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	19.905.000	18.636.000	1.269.000	-3.648.000	-3.211.000	-437.000	0	0	0	0	0	0	0
Viborg	47.716.000	48.811.000	-1.095.000	-15.394.000	-15.552.000	158.000	-2.799.000	-2.799.000	-2.799.000	-2.799.000	0	-2.799.000	0
Aarhus	455.427.000	455.864.000	-437.000	-264.345.000	-280.688.000	16.343.000	0	0	0	0	0	0	0
Regionen	467.535.000	472.605.000	-5.070.000	-279.241.000	-286.529.000	7.288.000	7.375.000	7.375.000	7.375.000	7.375.000	0	7.375.000	0
I alt	1.420.282.000	1.427.530.000	-7.248.000	-688.800.000	-712.762.000	23.962.000	0	0	0	0	0	0	0

Tabel 2: Busdrift, forventet regnskab 2013 efter 3. kvartal (fortsat)

	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto
	Budget 2013	Forventet regnskab 3. kvartal 2013	Forventet regnskab 2. kvartal 2013	Difference (budget minus FR 3. kvartal)	Difference (FR 2. kvartal minus FR 3. kvartal)
Favrskov	14.310.000	14.489.000	14.871.000	-179.000	382.000
Hedensted	8.671.000	7.292.000	7.666.000	1.379.000	374.000
Herning	29.515.000	30.222.000	29.518.000	-707.000	-704.000
Holstebro	24.565.000	24.476.000	25.071.000	89.000	595.000
Horsens	26.252.000	25.260.000	25.912.000	992.000	652.000
Ikast-Brande	14.936.000	14.729.000	15.022.000	207.000	293.000
Lemvig	8.318.000	7.685.000	7.994.000	633.000	309.000
Norddjurs	12.521.000	13.248.000	13.231.000	-727.000	-17.000
Odder	5.069.000	5.010.000	5.194.000	59.000	184.000
Randers	59.468.000	59.646.000	59.323.000	-178.000	-323.000
Ringkøbing-Skjern	19.482.000	20.377.000	20.106.000	-895.000	-271.000
Samsø	4.138.000	4.201.000	4.294.000	-63.000	93.000
Silkeborg	29.386.000	30.211.000	30.282.000	-825.000	71.000
Skanderborg	16.637.000	16.980.000	16.891.000	-343.000	-89.000
Skive	19.230.000	19.648.000	19.466.000	-418.000	-182.000
Srurø	6.453.000	6.782.000	6.956.000	-329.000	174.000
Syddjurs	16.257.000	15.425.000	15.516.000	832.000	91.000
Viborg	29.523.000	30.460.000	30.327.000	-937.000	-133.000
Aarhus	191.082.000	175.176.000	184.148.000	15.906.000	8.972.000
Regionen	195.669.000	193.451.000	200.555.000	2.218.000	7.104.000
I alt	731.482.000	714.768.000	732.343.000	16.714.000	17.575.000

Tabel 3: Handicapkørsel, forventet regnskab 2013 efter 3. kvartal

	Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto		Netto	
	Budget 2013	Forventet regnskab 3. kvartal 2013	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2013	Forventet regnskab 3. kvartal 2013	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2013	Forventet regnskab 3. kvartal 2013	Netto	Forventet regnskab 2. kvartal 2013	Difference (budget minus FR 3. kvartal)	Netto	Forventet regnskab 2. kvartal 2013	Difference (FR 2. kvartal minus FR 3. kvartal)
Favrskov	1.010.000	1.013.000	-3.000	-228.000	-232.000	4.000	782.000	781.000	742.000	1.000	-39.000	986.000	986.000	33.000
Hedensted	1.395.000	1.181.000	214.000	-284.000	-248.000	-36.000	1.111.000	933.000	1.376.000	178.000	1.000	1.376.000	1.376.000	1.000
Herning	1.914.000	1.743.000	171.000	-414.000	-368.000	-46.000	1.500.000	1.375.000	1.376.000	125.000	1.000	1.376.000	1.376.000	1.000
Holstebro	1.037.000	1.074.000	-37.000	-275.000	-290.000	15.000	762.000	784.000	702.000	-22.000	-82.000	702.000	702.000	-82.000
Horsens	2.353.000	2.213.000	140.000	-547.000	-545.000	-2.000	1.806.000	1.668.000	1.678.000	138.000	10.000	1.678.000	1.678.000	10.000
Ikast-Brande	826.000	807.000	19.000	-206.000	-200.000	-6.000	620.000	607.000	563.000	13.000	-44.000	563.000	563.000	-44.000
Lemvig	584.000	595.000	-11.000	-148.000	-144.000	-4.000	436.000	451.000	470.000	-15.000	19.000	470.000	470.000	19.000
Norddjurs	673.000	652.000	21.000	-153.000	-152.000	-1.000	520.000	500.000	481.000	20.000	-19.000	481.000	481.000	-19.000
Odder	688.000	839.000	-151.000	-141.000	-185.000	44.000	547.000	654.000	638.000	-107.000	-16.000	638.000	638.000	-16.000
Randers	2.463.000	2.285.000	178.000	-506.000	-470.000	-36.000	1.957.000	1.815.000	1.805.000	142.000	-10.000	1.805.000	1.805.000	-10.000
Ringkøbing-Skjern	1.607.000	1.544.000	63.000	-381.000	-344.000	-37.000	1.226.000	1.200.000	1.056.000	26.000	-144.000	1.056.000	1.056.000	-144.000
Samsø	209.000	227.000	-18.000	-38.000	-41.000	3.000	171.000	186.000	160.000	-15.000	-26.000	160.000	160.000	-26.000
Silkeborg	2.306.000	2.117.000	189.000	-538.000	-493.000	-45.000	1.768.000	1.624.000	1.525.000	144.000	-99.000	1.525.000	1.525.000	-99.000
Skanderborg	873.000	816.000	57.000	-210.000	-193.000	-17.000	663.000	623.000	607.000	40.000	-16.000	607.000	607.000	-16.000
Skive	883.000	831.000	52.000	-224.000	-197.000	-27.000	659.000	634.000	614.000	25.000	-20.000	614.000	614.000	-20.000
Struer	560.000	556.000	4.000	-152.000	-154.000	2.000	408.000	402.000	399.000	6.000	-3.000	399.000	399.000	-3.000
Syddjurs	799.000	667.000	132.000	-187.000	-143.000	-44.000	612.000	524.000	500.000	88.000	-24.000	500.000	500.000	-24.000
Viborg	2.124.000	2.106.000	18.000	-480.000	-506.000	26.000	1.644.000	1.600.000	1.588.000	44.000	-12.000	1.588.000	1.588.000	-12.000
Aarhus	18.602.000	14.424.000	4.178.000	-3.797.000	-2.620.000	-1.177.000	14.805.000	11.804.000	11.544.000	3.001.000	-260.000	11.544.000	11.544.000	-260.000
Regionen	0		0											
I alt	40.906.000	35.690.000	5.216.000	-8.909.000	-7.525.000	-1.384.000	31.997.000	28.165.000	27.414.000	3.832.000	-751.000	27.414.000	27.414.000	-751.000

Table 4: Kan-kørsel, forventet regnskab 2013 efter 3. kvartal

	Budget 2013 Kan-kørsel	Budget 2013 Kan-adm	Budget 2013 Samlet	Forventet regnskab 2013 3. kvartal Kan-kørsel	Forventet regnskab 2013 3. kvartal Kan-adm	Forventet regnskab 2013 3. kvartal Samlet	Forventet regnskab 2013 2. kvartal Kan-kørsel	Forventet regnskab 2013 2. kvartal Kan-adm	Forventet regnskab 2013 2. kvartal Samlet	Difference (budget minus regnskab)	Difference (FR 2. kvartal minus regnskab)
Favrskov	605.000	194.000	799.000	319.000	147.000	467.000	576.000	143.000	719.000	332.000	252.000
Hedensted	61.000	21.000	82.000	59.000	38.000	97.000	122.000	28.000	148.000	-15.000	51.000
Herring	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	900.000	132.000	1.032.000	860.000	111.000	971.000	826.000	110.000	936.000	61.000	-35.000
Horsens	10.119.000	402.000	10.521.000	8.029.000	291.000	8.320.000	8.439.000	337.000	8.776.000	2.201.000	456.000
Ikast-Brande	33.000	17.000	50.000	37.000	30.000	67.000	81.000	21.000	102.000	-17.000	35.000
Lemvig	282.000	24.000	306.000	270.000	33.000	304.000	298.000	28.000	326.000	2.000	22.000
Norddjurs	3.069.000	658.000	3.727.000	1.912.000	424.000	2.337.000	2.749.000	437.000	3.186.000	1.390.000	849.000
Odder	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Randers	1.270.000	345.000	1.615.000	1.144.000	335.000	1.479.000	1.522.000	312.000	1.833.000	136.000	354.000
Ringkøbing-Skjern	529.000	124.000	653.000	393.000	109.000	502.000	604.000	106.000	710.000	151.000	208.000
Samsø	242.000	66.000	308.000	254.000	68.000	322.000	255.000	75.000	331.000	-14.000	9.000
Silkeborg	2.645.000	383.000	3.028.000	2.899.000	413.000	3.312.000	2.720.000	368.000	3.088.000	-284.000	-224.000
Skanderborg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Skive	9.996.000	569.000	10.565.000	9.937.000	504.000	10.441.000	8.898.000	480.000	9.378.000	124.000	-1.063.000
Struer	18.000	9.000	27.000	14.000	14.000	27.000	49.000	14.000	63.000	0	36.000
Syddjurs	2.971.000	503.000	3.474.000	1.853.000	309.000	2.162.000	2.177.000	302.000	2.480.000	1.312.000	318.000
Viborg	1.632.000	371.000	2.003.000	1.332.000	335.000	1.667.000	1.872.000	328.000	2.200.000	336.000	533.000
Aarhus	4.998.000	764.000	5.762.000	3.847.000	615.000	4.462.000	4.433.000	596.000	5.029.000	1.300.000	567.000
Regionen	100.004.000	4.982.000	104.986.000	109.019.000	4.983.000	114.002.000	105.035.000	4.982.000	110.018.000	-9.016.000	-3.984.000
I alt vedr. bestillere	139.374.000	9.564.000	148.938.000	142.178.000	8.759.000	150.939.000	140.656.000	8.665.000	149.323.000	-2.001.000	-1.616.000
Morsø	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	179.849.000	1.319.000	181.168.000	188.416.000	956.000	189.372.000	188.929.000	666.000	189.595.000	-8.204.000	223.000
NT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fynbus	51.760.000	-	51.760.000	54.368.000	363.000	54.730.000	53.957.000	290.000	54.247.000	-2.970.000	-483.000
I alt vedr. øvrige	231.609.000	1.319.000	232.928.000	242.784.000	1.319.000	244.102.000	242.886.000	956.000	243.842.000	-11.174.000	-260.000
I alt	370.983.000	10.883.000	381.866.000	384.962.000	10.078.000	395.041.000	383.542.000	9.621.000	393.165.000	-13.175.000	-1.876.000

Note: "Kan-kørsel" omfatter den del af flexkørsel, hvor bestillere kan indgå aftaler med Midttrafik, men ikke er forpligtet hertil jf. lovgivningen. Det drejer sig om patientkørsel, specialskolekørsel og lign. ordninger. I beløbene er indeholdt overheadbetaling til dækning af administration.

Table 5: Togdrift, forventet regnskab 2013 efter 3. kvartal

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto		Netto	
	Forventet regnskab 3. kvartal 2013	Budget 2013	Forventet regnskab 3. kvartal 2013	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2013	Forventet regnskab 3. kvartal 2013	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2013	Forventet regnskab 3. kvartal 2013	Forventet regnskab 3. kvartal 2013	Forventet regnskab 2. kvartal 2013	Difference (budget minus FR 3. kvartal)	Forventet regnskab 2. kvartal 2013	Difference (FR 2. kvartal minus FR 3. kvartal)		
Regionen																
Driftstilskud	60.213.800	60.213.800	57.700.000	2.513.800	-15.900.000	-16.100.000	200.000	44.313.800	41.600.000	44.113.800	2.713.800	44.113.800	2.513.800			
Anlægstilskud *	14.712.000	14.712.000	14.712.000	0				14.712.000	14.712.000	14.712.000	0	14.712.000	0			
- heraf ordinære anlægsinvesteringer	4.558.000	4.558.000	4.558.000	0												
- heraf ydelse vedr. spor på Odderbanen	10.154.000	10.154.000	10.154.000	0												
I alt	74.925.800	74.925.800	72.412.000	2.513.800	-15.900.000	-16.100.000	200.000	59.025.800	56.312.000	58.825.800	2.713.800	58.825.800	2.513.800			

* Region Midtjylland finansierer anlægstilskuddene til Midtjyske Jernbaner. Midttrafik's udbetalinger af anlægstilskud til Midtjyske Jernbaner, modsvares af Region Midtjyllands indbetalinger til Midttrafik.

Note: Midttrafik har afholdt afdrag på gældsbrøvet til Region Midtjylland på kr. 10.154.000,-. Gældsbrøvet til Region Midtjylland angår et anlægstilskud til sporombygningen på Odderbanen. Region Midtjylland har optaget lån til finansiering af sporombygningen og Regionen yder et tilskud til Midttrafik, svarende afdraget på gældsbrøvet.

Tabel 7: Trafikskelskabet, forventet regnskab 2013 efter 3. kvartal

	Budget 2013				Forventet regnskab 2013, 3. kvartal 2013				Forventet regnskab 2013, 2. kvartal 2013				Difference, budget 2013 minus FR 3. kvartal 2013				Difference, FR 2. minus FR 3. kvartal 2013			
	Bus-adm.		Handicap-adm		Bus-adm.		Handicap-adm		Bus-adm.		Handicap-adm		Bus-adm.		Handicap		Bus-adm.		Handicap	
		I alt		I alt		I alt		I alt		I alt		I alt		I alt		I alt		I alt		I alt
Favrskov	600.000	286.000	886.000	886.000	600.000	286.000	886.000	886.000	600.000	286.000	886.000	886.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Hedensted	602.000	390.000	992.000	992.000	602.000	390.000	992.000	992.000	602.000	390.000	992.000	992.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Herning	2.889.000	515.000	3.404.000	3.404.000	2.889.000	515.000	3.404.000	3.404.000	2.889.000	515.000	3.404.000	3.404.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	1.910.000	343.000	2.253.000	2.253.000	1.910.000	343.000	2.253.000	2.253.000	1.910.000	343.000	2.253.000	2.253.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Horsens	3.126.000	858.000	3.984.000	3.984.000	3.126.000	858.000	3.984.000	3.984.000	3.126.000	858.000	3.984.000	3.984.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Ikast-Brande	716.000	251.000	967.000	967.000	716.000	251.000	967.000	967.000	716.000	251.000	967.000	967.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	605.000	158.000	763.000	763.000	605.000	158.000	763.000	763.000	605.000	158.000	763.000	763.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Norddjurs	593.000	162.000	755.000	755.000	593.000	162.000	755.000	755.000	593.000	162.000	755.000	755.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Odder	295.000	198.000	493.000	493.000	295.000	198.000	493.000	493.000	295.000	198.000	493.000	493.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Randers	6.845.000	818.000	7.663.000	7.663.000	6.845.000	818.000	7.663.000	7.663.000	6.845.000	818.000	7.663.000	7.663.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Ringkøbing-Skjern	1.602.000	450.000	2.052.000	2.052.000	1.602.000	450.000	2.052.000	2.052.000	1.602.000	450.000	2.052.000	2.052.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Samsø	452.000	80.000	532.000	532.000	452.000	80.000	532.000	532.000	452.000	80.000	532.000	532.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	3.990.000	801.000	4.791.000	4.791.000	3.990.000	801.000	4.791.000	4.791.000	3.990.000	801.000	4.791.000	4.791.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Skanderborg	1.083.000	316.000	1.399.000	1.399.000	1.083.000	316.000	1.399.000	1.399.000	1.083.000	316.000	1.399.000	1.399.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Skive	2.084.000	288.000	2.372.000	2.372.000	2.084.000	288.000	2.372.000	2.372.000	2.084.000	288.000	2.372.000	2.372.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Struer	552.000	168.000	720.000	720.000	552.000	168.000	720.000	720.000	552.000	168.000	720.000	720.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	1.091.000	228.000	1.319.000	1.319.000	1.091.000	228.000	1.319.000	1.319.000	1.091.000	228.000	1.319.000	1.319.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Viborg	3.862.000	622.000	4.484.000	4.484.000	3.862.000	622.000	4.484.000	4.484.000	3.862.000	622.000	4.484.000	4.484.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Aarhus	30.167.000	6.710.000	36.877.000	36.877.000	30.167.000	6.710.000	36.877.000	36.877.000	30.167.000	6.710.000	36.877.000	36.877.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Regionen	43.174.000		43.174.000	43.174.000	43.174.000		43.174.000	43.174.000	43.174.000		43.174.000	43.174.000								
I alt	106.238.000	13.642.000	119.880.000	119.880.000	106.238.000	13.642.000	119.880.000	119.880.000	106.238.000	13.642.000	119.880.000	119.880.000	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel 7: Kontrolafgifter Aarhus Kommune, forventet regnskab 2013 efter 3. kvartal

	Budget 2013	Forventet regnskab efter 3. kvartal 2013	Forventet regnskab efter 2. kvartal 2013	Difference (budget minus regnskab)	Difference (FR 2. kvartal minus regnskab)
Kontrolafgifter	-12.541.000	-16.301.000	-12.541.000	3.760.000	3.760.000
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus kommune	7.261.000	9.129.000	7.261.000	-1.868.000	-1.868.000
Billetkontroladministration, kontrollører og G4S	11.499.000	15.338.000	11.499.000	-3.839.000	-3.839.000
I alt	6.219.000	8.166.000	6.219.000	-1.947.000	-1.947.000

Tabel 7: Letbane, forventet regnskab 2013 efter 3. kvartal

Tabel 7a: Letbanesekretariat

	Budget 2013	Forventet regnskab efter 3. kvartal 2013	Forventet regnskab efter 2. kvartal 2013	Difference (budget minus regnskab)	Difference (FR 2. kvartal minus FR 3. kvartal)
Favskov	37.000	37.000	37.000	0	0
Hedensted					
Herning					
Holstebro					
Horsens					
Ikast-Brande					
Lemvig					
Norddjurs	37.000	37.000	37.000	0	0
Odder	37.000	37.000	37.000	0	0
Randers	37.000	37.000	37.000	0	0
Ringkøbing-Skjern					
Samsø					
Silkeborg	37.000	37.000	37.000	0	0
Skanderborg	37.000	37.000	37.000	0	0
Skive					
Struer					
Syddjurs	37.000	37.000	37.000	0	0
Viborg					
Aarhus	492.000	492.000	492.000	0	0
Regionen	164.000	164.000	164.000	0	0
I alt	915.000	915.000	915.000	0	0

Tabel 7b: Letbane operatørbud

	Budget 2013	Forventet regnskab efter 3. kvartal 2013	Forventet regnskab efter 2. kvartal 2013	Difference (budget minus regnskab)	Difference (FR 2. kvartal minus FR 3. kvartal)
Aarhus	750.000	0	750.000	750.000	750.000
Regionen	750.000	0	750.000	750.000	0
I alt	1.500.000	0	1.500.000	1.500.000	750.000

Driftsselskabet Aarhus Letbane blev oprettet 30. september 2013, og Midttrafik vil i den forbindelse overføre samtlige forpligtelser til Driftsselskabet.

Forventet regnskab for operatørbudgettet forventes derfor at blive 0 kr. i 2013

Table 8a: Rejsekort (Horsens og Regionen (gamle VAT-afale), forventet regnskab 2013 efter 3. kvar

	Budget 2013	Forventet regnskab efter 3. kvartal 2013	Forventet regnskab efter 2. kvartal 2013	Difference (budget minus regnskab)	Difference (FR 2. kvartal minus FR 3. kvartal)
Favskov					
Hedensted					
Herning					
Holstebro					
Horsens	1.198.000	0	1.198.000	1.198.000	1.198.000
Ikast-Brande					
Lemvig					
Norddjurs					
Odder					
Randers					
Ringkøbing-Skjern					
Samsø					
Silkeborg					
Skanderborg					
Skive					
Struer					
Syddjurs					
Viborg					
Aarhus					
Regionen	3.593.000	0	3.593.000	3.593.000	3.593.000
I alt	4.791.000	0	4.791.000	4.791.000	4.791.000

Table 8b: Rejsekortprojektet i Midttrafik, forventet regnskab 2013 efter 3. kvartal

	Budget 2013	Forventet regnskab efter 3. kvartal 2013	Forventet regnskab efter 2. kvartal 2013	Difference (budget minus regnskab)	Difference (FR 2. kvartal minus FR 3. kvartal)
Favskov					
Hedensted					
Herning					
Holstebro					
Horsens	0	4.460.000	4.460.000	-4.460.000	0
Ikast-Brande					
Lemvig					
Norddjurs					
Odder					
Randers					
Ringkøbing-Skjern					
Samsø					
Silkeborg	0	8.418.000	8.512.000	-8.418.000	94.000
Skanderborg					
Skive					
Struer					
Syddjurs					
Viborg					
Aarhus					
Regionen					
I alt	0	12.878.000	12.972.000	-12.878.000	94.000

Horsens og Silkeborg kommune har valgt at kontantfinansiere investeringsudgifterne på rejsekortet og skal dermed betale allerede fra 2013. De andre kommuner samt regionen er lånefinansieret og derfor udskydes udgifterne i 2013 til 2014. Silkeborg kommune ønsker at betale en investeringssum på 8,418 mio. kr. i 2013 svarende til budgetpostene i 2013-2015. Dermed øges forventet regnskab tilsvarende.

Aarhus, 6. december 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. december 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 9
Bilag nr. 1**

**Nøgletal for offentlig
buskørsel, ekskl.
handicapkørsel**
Regnskab 2012

Indhold

Udvikling i den offentlige buskørsel	5
Offentlig buskørsel, regnskab 2012	5
Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel	9
Økonomiske nøgletal vedr. offentlig buskørsel	9
Øvrige nøgletal vedr. offentlig buskørsel	12

UDKAST

Udvikling i den offentlige buskørsel

Offentlig buskørsel, regnskab 2012

Trafikselskaberne indberetter årligt data til Trafikstyrelsen.

De indberettede data – offentlig buskørsel, regnskab 2012 – vedrører kun driften af offentlig buskørsel og er eksklusiv trafikselskabernes drift af individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og privatbanetrafik. (Disse indberettes særskilt).

Dette betyder, at der vil forekomme afvigelser mellem disse af Trafikstyrelsen offentliggjorte nøgletal for offentlig buskørsel og de enkelte trafikselskabers regnskabsresultat. Afvigelserne forekommer fordi trafikselskabernes regnskaber inkluderer både handicapkørsel og privatbanetrafik.

I nedenstående tabel ses overordnede nøgletal for offentlig buskørsel på landsplan for årene 2007-2012 i 2007-priser.

Nøgletal for offentlig buskørsel i Danmark, 2007-2012 (faste 2007-priser)

Nøgletal	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Samlede udgifter (mio. kr., -priser)	5.372,9	5.691,8	5.960,3	6.168,5	6.183,5	6.198,4
Samlede passagerindtægter (mio. kr., -priser)	2.792,8	2.684,8	2.673,4	2.787,9	2.721,6	2.750,7
Samlet tilskud (mio. kr., -priser)	2.570,1	3.022,6	3.287,0	3.380,6	3.461,9	3.447,7
Køreplantimer (tusinde)	9.463,7	9.459,0	9.381,3	9.294,3	9.068,2	8.874,0
Påstigere (mio.)	362,5	361,6	346,3	357,4	351,3	354,2

Kilde: Tal indberettet af trafikselskaber. 2008-, 2009-, 2010-, 2011 og 2012-priserne er deflateret med nettoprisindekset jf. Danmark statistik nettoprisindeks.

I perioden 2007-2010 har trafikselskaberne haft en række merudgifter på grund af ændret lovgivning. Kommuner og regioner er blevet kompenseret for disse ændringer med ca 910 mio. kr. (årets priser). Det omfatter bl.a.

- 500 mio. kr. som kompensation for bortfald af den kollektive bustrafiks fritagelse for betaling af energiafgifter. Heraf vedrører ca. 14 mio. kr. privatbanetrafikken, og er derfor udeladt af denne statistik
- 335 mio. kr. som kompensation for ændring af EU's regler vedr. leasing. Heraf vedrører ca. 10 mio. kr. privatbanetrafikken, og er derfor udeladt af denne statistik
- 105 mio. kr. som kompensationen for indførelse af lønsumsafgiftspligt for trafikselskaberne. Heraf vedrører ca. 7 mio. kr. privatbanetrafikken, og er derfor udeladt af denne statistik

I nedenstående tabel fremgår trafikselskabernes samlede udgifter samt tilskud i faste 2007-priser rensset for merudgifter grundet ændret lovgivning.

Sammenlignelige udgifter for offentlig buskørsel i Danmark 2007-2010 i faste 2007-priser

Nøgletal	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Samlede udgifter (mio. kr., 2007-priser)	5372,9	5694,1	5960,0	6167,2	6180,7	6198,4
Merudgifter grundet ændret lovgivning	0,0	154,0	403,8	352,5	0,0	0,0
Sammenlignelige udgifter (mio. kr., 2007-priser)	5372,9	5540,1	5402,2	5256,9	5270,4	5288,1

Som det fremgår, har udgifterne være forholdsvis konstante i perioden, når der renses for merudgifterne grundet ændret lovgivning.

Udgifter, passagerindtægter og tilskud

Trafikselskaberne har traditionelt to finansieringskilder – tilskud og passagerindtægter. Ved indberetning af trafikselskabernes udgifter, indtægter og tilskud er udgangspunktet i denne indberetning, at trafikselskabets samlede udgifter for offentlig buskørsel for det pågældende år er lig summen af samlede passagerindtægter plus samlede regionale og kommunale tilskud.

For at få et overblik over trafikselskabernes aktuelle økonomiske situation for året – om der er underskud eller overskud – indberettes endvidere tilskudsbeløb for efterregulering. Dvs. det beløb ejerne (regioner og kommuner) skal betale mere, hvis de i året skulle dække trafikselskabets underskud (ved f.eks. stigning i udgifter eller fald i passagerindtægter) eller det beløb, der er i overskud, og som tilbagebetales til ejerne de efterfølgende år.

De samlede udgifter til offentlig buskørsel på landsplan er i 2012 opgjort til 6,9 mia. kr. (jf. tabel 1, side 9). Dette svarer til en stigning på 143,7 mio. kr. fra året før (14,9 mio. kr. i faste 2007-priser¹). De samlede passagerindtægter nåede på landsplan 3,1 mia. kr. i 2012 (jf. tabel 1). Dette er en stigning på 88,7 mio. kr. (løbende priser) i forhold til 2011 (et stigning på 29,1 mio. kr. i faste 2007-priser).

De samlede regionale og kommunale tilskud var i 2012 på 3,8 mia. kr. (jf. tabel 1), hvilket svarer til en stigning i løbende priser på 54,9 mio. kr. (fald på 14,2 mio. kr. i faste 2007-priser) i forhold til 2011.

Regionale og kommunale tilskud udbetales aconto på baggrund af det forventede tilskudsbehov til et givent aktivitetsniveau. Denne acontoudbetaling efterreguleres med 1-2 års efterslæb, hvor trafikselskabernes reelle tilskudsbehov er opgjort. I 2012 var der et tilskudsbehov, der var 125,9 mio. kr. mindre end acontoudbetalingerne (jf. tabel 2).

Fordeling af udgifter

I foråret 2008 udarbejdede trafikselskaberne i fællesskab et forslag til en standardiseret opdeling af udgiftsposterne i forbindelse med offentlig buskørsel. Dette muliggør sammenligning af udgiftsfordelingen trafikselskaberne imellem. (Jf. tabel 3 og tabel 4).

Driftsudgifter på landsplan omfatter omkring 90 % af de samlede udgifter for offentlig buskørsel, med en spredning trafikselskaberne imellem på 89 % og 93 %.

Landsgennemsnittet for salgsudgifter er 5 % af samlede udgifter – med variation mellem 2 % og 6 %.

Gennemsnittet for andelen af samlede udgifter der går til administrationsudgifter er på 5%, varierende mellem 4% og 6 %.

Indtægtsfinansiering

Trafikselskaberne har traditionelt to finansieringskilder – tilskud og passagerindtægter.

Fordeling af finansieringen af offentlig buskørsel kan opdeles i følgende fire kategorier:

- Ren brugerbetaling lig passagerbetaling (billetter/kort, cykel, gods, pakker/post, mv., og kontrolafgift);
- Kommunal finansiering som inkluderer (a) kommunale tilskud og (b) de af kommunen finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (førtids- og pensionistrabatter og køb af skolekort);
- Regional finansiering som udgøres af regionale tilskud til trafikselskabets offentlige buskørsel; og
- Statslig finansiering som inkluderer de passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger, der finansieres af staten (uddannelseskort, hypercard, blinde/svagtseende, børnerabatter, og værnepligtskort).

Udgifterne til trafikselskabernes offentlige buskørsel er på landsplan finansieret via passager-/brugerbetaling (38%), kommunal finansiering (43%), regionale tilskud (15%) og statslig finansiering (5%). (Jf. tabel 10).

Passagerfinansiering og passagerindtægtsfordeling

Passagerfinansieringsgraden beregnes som samlede passagerindtægters andel af samlede udgifter. For 2012 varierer passagerfinansieringsgraden fra 40-57%, med et landsgennemsnit på 44 %. (Jf. tabel 7). Dette er samme landsgennemsnit som i 2011.

Samlede passagerindtægter kan opdeles i tre kategorier:

- Passagerbetaling (billetter/kort, cykel, post, mv. og opkrævet kontrolafgift);
- Indtægter fra staten som udgøres af de af staten finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (uddannelseskort, tilskud for blinde og svagtseende, børne- og efterlønsrabatter og værnepligtskort); og
- Indtægter fra kommuner som udgøres af de af kommunen finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (førtids-/pensionist-rabatter, og køb af skolekort).

Den landsgennemsnitlige fordeling mellem disse tre kategorier var i 2012 således, at 86 % finansieredes via passagerbetaling, 10 % via indtægter fra staten og 4% fra kommunerne. (Jf. tabel 6).

Dette landsgennemsnit dækker dog over udsving trafikselskaberne imellem. Hvor Movia har en passagerbetaling på 93 %, mens passagererne blot dækker 65 % af passagerindtægterne i BAT.

Andelen af passagerindtægter som finansieres af staten varierer trafikselskaberne imellem. I 2012 svingede andelen mellem 6% og 25 % med henholdsvis Movia og BAT som endepunkterne.

Kommunernes finansieringsandel af passagerindtægterne varierede i 2012 mellem 1-11 % trafikselskaberne imellem.

Tilskudsfordeling

På landsplan udgjorde regionale tilskud i 2012 26 % af det samlede tilskud til trafikelskaberne, mens kommunernes andel udgjorde 74 % (jf. tabel 9 og tabel 10). Dette er uændret i forhold til 2010. Regionernes og kommunernes tilskudsfordeling svinger trafikelskaberne imellem.

Regioner og kommuner yder tilskud til trafikelskabernes busdrift så vel som til fællesudgifter. I Movia dækkes fællesudgifterne dog 97 % af regionerne, og kommunerne yder kun et meget lille tilskud på 3%. For de øvrige trafikelskaber yder regioner og kommuner begge tilskud til både busdrift og fællesudgifter.

Køreplantimer og køreplankm

Antallet af køreplantimer i 2012 er på 8.874 tusinde timer. Dette svarer til et fald i antal køreplantimer på 2,4% i forhold til det foregående år (jf. tabel 12 og tabel 14). I de enkelte trafikelskaber ses et fald på ca. 1-3%.

Movia er i gang med at ændre opgørelsesmetode af antallet af køreplantimer i hovedstadsområdet, så der benyttes samme metode i hele landet. Ændringen sker trinvis i takt med at nye kontrakter træder i kraft. Ændringen betyder at antallet af køreplantimer falder marginalt over en årrække uden at kørselsomfanget af den grund mindskes.

Tilskuddet pr. køreplantime er steget 15 kr. fra 2011 til 2012 i faste 2007-priser.

Antal påstigninger er steget med 0,5% fra 2011 til 2012 (jf. tabel 14)

Fra og med regnskab 2010 opgøres antal køreplankm. I 2012 blev der kørt ca. 277 mio. km kollektiv bustrafik fordelt på 3.321 busser – en stigning i antal køreplankm fra 2011-2012 på 3 mio. svarende til 1%.

Gennemsnitshastigheden for busserne er på landsplan på 31,3 km/t – langsomst i Movia med 26,2 km/t og hurtigst i Midttrafik med 38,0 km/t. Særligt i Midttrafik og Movia ses en stigning i den gennemsnitlige hastighed. Gennemsnitshastigheden er fra 2010 til 2012 steget fra 30,1 til 31,3.

Påstigere, rejser og personkm

Antallet af påstigere på landsplan var i 2012 på 354,2 mio. (jf. tabel 13 og tabel 14). Dette er en lille stigning i antal påstigere sammenlignet med 2011.

Trafikelskaberne indberetter også data for antal rejser. Movia udfører som eneste trafikelskab rejsehjemmelsundersøgelser. For de øvrige fem trafikelskaber er antallet af rejser estimeret på baggrund af en påstigningsfaktor. Påstigningsfaktor er beregnet på baggrund af DTU's Transportvaneundersøgelse. Den gennemsnitlige påstigningsfaktor udenfor hovedstadsområdet er – af Trafikstyrelsen - beregnet til 1,12 for 2011, dvs. at hver rejse i gennemsnit udgøres af 1,12 påstigning. (Jf. tabel 13).

Fra og med regnskab 2010 opgøres transportarbejdet (antallet af personkm) i trafikelskabsstatistikken. I 2012 er der kørt 2357 mio. personkm med kollektiv bustrafik i Danmark, svarende til gennemsnitligt 420,7 km pr. indbygger om året. Dette tal dækker over markante forskelle landsdelene imellem. Således kører hver indbygger i gennemsnit 299 km i kollektiv bustrafik i Sydtrafik, mens hver indbygger i Midttrafik i gennemsnit kører 573,5 km om året i kollektiv bustrafik.

Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel

I det følgende præsenteres nøgletal for den offentlige buskørsel. I tabel 1-10 præsenteres de økonomiske nøgletal, mens de øvrige data vises i tabel 11-14

Økonomiske nøgletal vedr. offentlig buskørsel

Tabel 1. Udgifter, indtægter og tilskud pr. trafikselskab, regnskab 2012 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fvnbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Udgifter							
Driftsudgifter (inkl. løn)	3.085,4	49,1	509,9	593,7	1.431,1	653,5	6.322,7
Salgsudgifter (inkl. løn)	213,0	1,1	15,0	25,8	51,2	46,8	352,8
Administration (inkl. løn)	172,0	2,9	30,4	25,3	58,3	27,7	316,6
Samlede udgifter (1)	3.470,3	53,1	555,3	644,8	1.540,6	728,0	6.992,1
Indtægter							
<i>Passagerindtægter</i>							
Billetter/kort	1.464,8	19,3	170,4	192,6	564,7	233,0	2.644,7
Offentlige instanser	110,6	10,6	57,0	67,0	133,9	67,2	446,2
Andre inkl. kontrolafg.	9,7	0,1	0,2	0,6	1,0	0,4	12,0
Samlede passagerindt.	1.585,0	30,0	227,5	260,2	699,7	300,6	3.102,9
<i>Tilskud (1)</i>							
Tilskud fra regioner (2)	486,2	0,0	91,3	76,1	237,9	133,7	1.025,2
Tilskud fra kommuner (2)	1.399,1	23,1	236,5	308,6	603,1	293,6	2.863,9
Samlede tilskud	1.885,3	23,1	327,8	384,7	841,0	427,4	3.889,1
Samlede indtægter (1)	3.470,3	53,1	555,3	644,8	1.540,6	728,0	6.992,1

(1) Samlede indtægter er lig summen af samlede passagerindtægter og samlede tilskud.

(2) Tilskud er et udtryk for trafikselskabets tilskudsbehov i året, og er derfor ikke det beløb regioner og kommuner i praksis har betalt til trafikselskaberne i året. Kommuner og regioner efterregulerer efterfølgende i deres betalinger til trafikselskabet for at udligne forskellen mellem tilskudsbehovet og de faktiske betalinger i året. Dette sker 1 eller 2 år efter (se tabel 2)

Tabel 2. Efterregulering af tilskud pr. trafikselskab, regnskab 2012 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Efterregulering af tilskud							
Efterregulering fra/til regioner (1)	18,1	0,0	2,7	3,9	0,0	3,1	27,8
Efterregulering fra/til kommuner (1)	96,6	0,0	6,0	0,7	0,0	-5,1	98,1
Samlet efterregulering	114,6	0,0	8,7	4,6	0,0	-2,0	125,9

(1) Efterregulering af tilskud er forskellen mellem trafikselskabernes tilskudsbehov og det beløb regioner og kommuner i praksis har betalt til trafikselskaberne i året. Efterreguleringen bliver betalt af regioner/kommuner (negativt tal) eller af trafikselskabet (positivt tal) 1 eller 2 år efter.

Tabel 5. Passagerindtægter pr. trafikselvskab, regnskab 2012 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Passagerbetaling							
Billetter/kort	1.464,8	19,3	170,4	192,6	564,7	233,0	2.644,7
Andre (cykel, post mv.)	0,2	0,1	0,0	0,5	0,8	0,4	2,0
Kontrolafgifter (1)	9,4	0,0	0,2	0,1	0,2	0,0	10,1
Passagerbetaling i alt	1.474,4	19,4	170,6	193,2	565,8	233,4	2.656,7
Indtægter fra staten							
Uddannelseskort	47,5	5,4	29,3	23,3	54,2	25,9	185,7
Hypercard	19,5	0,1	2,3	0,6	5,6	2,9	31,0
Blinde og svagtseende	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,2	0,5
Efterlønsrabatter (2)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Børnerabatordningen	23,5	1,6	11,8	14,1	34,7	13,8	99,6
Værnepligtskort	2,4	0,2	0,3	1,2	0,7	1,4	6,2
Indt. fra staten i alt	92,9	7,5	43,8	39,4	95,2	44,2	323,0
Indtægter fra kommune							
(Førtids)pensionistrabatter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Køb af skolekort	17,7	3,1	13,1	27,6	38,6	13,1	113,2
Indtæg. fra komm. i alt	17,7	3,1	13,1	27,6	38,6	13,1	113,3
Samlede passagerindt.	1.585,0	30,0	227,5	260,2	699,7	290,7	3.093,0

(1) Midttrafik: Kontrolafgifter er ekskl. Aarhus kommune. Alle kontrolafgifter i Aarhus afregnes direkte m/kommunen og indgår ikke i Midttrafik regnskab.

(2) Statsfinansieret rabat til efterlønskort er afskaffet.

Tabel 6. Passagerindtægter pr. trafikselvskab, regnskab 2012 (pct.)

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Passagerbetaling	93%	65%	75%	74%	81%	80%	86%
Indtægter fra staten	6%	25%	19%	15%	14%	15%	10%
Indtægter fra kommune	1%	10%	6%	11%	6%	5%	4%
Samlede passagerindt.	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 7. Passagerfinansieringsgrad pr. trafikselvskab, regnskab 2012 (pct.) (1)

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Passagerfinansieringsgrad	46%	57%	41%	40%	45%	41%	44%

(1) Passagerfinansieringsgraden er beregnet som samlede passagerindtægters andel af samlede udgifter.

Tabel 8. Tilskud pr. trafikselvskab, regnskab 2012 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Regionale tilskud							
Busdrift	179,6	0,0	65,6	58,1	192,5	117,1	612,9
Fællesudgifter	306,6	0,0	25,7	18,0	45,4	16,7	412,3
Regionale tilskud i alt	486,2	0,0	91,3	76,1	237,9	133,7	1.025,2
Kommunale tilskud							
Busdrift	1.356,5	23,1	202,8	263,3	524,2	265,8	2.635,6
Fællesudgifter	42,6	0,0	33,8	45,3	78,9	27,8	228,4
Kommunale tilskud i alt	1.399,1	23,1	236,5	308,6	603,1	293,6	2.863,9
Samlet tilskud	1.885,3	23,1	327,8	384,7	841,0	427,4	3.889,1

Tabel 9. Tilskud pr. trafikselvskab, regnskab 2012 (pct.)

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Regionale tilskud							
Busdrift	37%	0%	72%	76%	81%	88%	60%
Fællesudgifter	63%	0%	28%	24%	19%	12%	40%
Regionale tilskud i alt	100%	0%	100%	100%	100%	100%	100%
Kommunale tilskud							
Busdrift	97%	100%	86%	85%	87%	91%	92%
Fællesudgifter	3%	0%	14%	15%	13%	9%	8%
Kommunale tilskud i alt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tilskud							
Regionale tilskud	26%	0%	28%	20%	28%	31%	26%
Kommunale tilskud	74%	100%	72%	80%	72%	69%	74%
Samlet tilskud	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 10. Finansieringsfordeling pr. trafikselvskab, regnskab 2012 (pct.) (1)

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Finansiering via passagerbetaling (2)	42%	37%	31%	30%	37%	32%	38%
Kommunal finansiering (3)	41%	49%	45%	52%	42%	42%	43%
Regional finansiering	14%	0%	16%	12%	15%	18%	15%
Statens finansiering	3%	14%	8%	6%	6%	6%	5%
I alt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

(1) Finansiering er beregnet som indtægts-/tilskudsandelen af samlede udgifter.

(2) Passagerbetaling inkluderer betaling fra billetter/kort, andre (cykle, post mv.) og kontrolafgift. Eksklusiv passagerindtægter fra offentlige instanser.

(3) Kommunal finansiering inkluderer både kommunale tilskud og passagerrelaterede indtægter dækket af kommuner.

Øvrige nøgletal vedr. offentlig buskørsel

Tabel 11. Årsværk opdelt på personalekategori, regnskab 2012

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Trafikkontrollører	73,0	1,0	4,6	5,5	33,7	7,0	124,8
Administration	216,0	4,0	75,7	47,6	94,3	30,5	468,2
Medarb. adm. indt. virks.	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	15,5	16,5
Andre	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	2,5	3,1
Samlet antal årsværk	289,0	6,0	80,3	53,8	128,0	55,5	612,6

Movia: trafikkontrollører omfatter hele trafiktjenesten.

NT: Medarb. Administration af indtægtsdækket virksomhed omfatter også Rejsekort m.v.

Tabel 12. Busser, køreplankm, køreplantimer og gennemsnitshastighed, regnskab 2012

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Antal driftsbusser	1.273,4	33,0	321,5	411,0	877,8	404,5	3.321,2
Tusinde køreplankm	112.750,9	3.270,0	19.063,5	32.807,3	77.780,4	32.243,6	277.915,7
Køreplankm pr. bus	88.543,2	99.089,5	59.292,4	79.823,2	88.608,3	79.712,3	83.678,9
Tusinde køreplantimer	4.304	86	611	881	2.048	944	8.874,0
Gennemsnitshastighed (km/t)	26,2	37,9	31,2	37,2	38,0	34,2	31,3
Køreplantimer pr. bus	3.379,8	2.613,5	1.899,2	2.143,8	2.333,1	2.334,1	2.671,9
Pr. køreplantime (kr./time):							
Passagerindtægter (1)	368,3	347,6	372,6	295,3	341,6	318,4	349,7
Tilskud	438,0	267,5	536,8	436,6	410,6	452,6	438,3

(1) Samlede passagerindtægter bestående af indtægter fra billetter/kort, passagerindtægter fra offentlige instanser (staten og kommune), andre passagerrelaterede indtægter og kontrolafgift.

Tabel 13. Køreplantimer, påstigninger, rejser og tilskud pr. indbygger, regnskab 2012

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Antal 1.000 indbyggere (1)	2.507,6	40,8	485,7	715,7	1.272,5	580,3	5.602,6
Antal påstignere (i mio.)	207,6	1,7	17,5	22,5	76,0	29,0	354,2
Antal rejser (i mio.) (2)	178,3	1,7	15,5	19,9	67,9	25,4	308,6
Transportarb. (i mio personkm) (3)	951,9	15,9	168,0	214,5	729,8	277,0	2.357,0
<i>Pr. indbygger</i>							
Køreplantimer	1,7	2,1	1,3	1,2	1,6	1,6	1,6
Køreplankm	45,0	80,1	39,3	45,8	61,1	55,6	49,6
Påstigninger	82,8	40,5	36,0	31,4	59,7	49,9	63,2
Rejser	71,1	40,9	31,9	27,9	53,3	43,8	55,1
Personkm	379,6	389,1	345,8	299,6	573,5	477,3	420,7
<i>Tilskud pr. indbygger (kr.)</i>							
Regionalt tilskud	193,9	0,0	187,9	106,3	186,9	230,5	183,0
Kommunalt tilskud	557,9	565,4	487,0	431,1	473,9	506,0	511,2
Samlet tilskud pr. indb.	751,8	565,4	674,9	537,4	660,9	736,5	694,2

(1) Indbyggertal pr. 1. januar 2013.

(2) Movia (vest og hovedstaden) udfører rejsehjemmelsundersøgelser hvor antal rejser estimeres. De øvrige trafikelskaber udfører ikke rejsehjemmelsundersøgelser og antallet er rejser er skønnet på basis af antal påstignere og en påstigningsfaktor som er udregnet på basis af Transportvane Undersøgelsen, DTU. For 2011 er påstigningsfaktorer udenfor hovedstadsområdet estimeret til 1,12 påstigning/rejse.

(3) Movia i hovedstaden udfører rejsehjemmelsundersøgelser hvor transportarbejdet estimeres. De øvrige trafikelskaber udfører ikke rejsehjemmelsundersøgelser og antallet er rejser er skønnet på basis af antal påstignere og en påstigningsfaktor som er udregnet på basis af Transportvane Undersøgelsen, DTU. For 2011 er påstigningsfaktorer udenfor hovedstadsområdet estimeret til 9,6 km/påstigning.

Tabel 14. Påstignere og køreplantimer pr. rutekategori, regnskab 2012

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Tusinde påstignere							
Regionalruter	20.542,0	0,0	8.428,1	4.768,1	18.638,5	7.107,1	59.483,8
Lokalruter	8.155,1	1.385,0	2.230,1	6.065,8	4.904,9	5.430,3	28.171,2
Bybusruter	177.411,3	111,4	6.811,7	11.628,4	52.479,0	16.303,1	264.745,0
Åbne skolebusruter	693,4	157,5	0,0	0,0	0,0	0,0	850,9
Telebusruter og lign.	773,2	0,0	9,8	0,0	0,0	127,6	910,6
Tusinde påstignere i alt	207.575,0	1.654,0	17.479,7	22.462,2	76.022,5	28.968,1	354.161,5
Køreplantimer							
Regionalruter	562,2	0,0	298,8	250,2	750,6	317,7	2.179,5
Lokalruter	418,8	72,4	113,5	301,7	215,0	252,6	1.374,0
Bybusruter	3.227,7	5,9	194,4	329,2	896,6	358,2	5.012,0
Åbne skolebusruter	31,5	7,9	0,0	0,0	175,9	0,0	215,4
Telebusruter og lign.	63,6	0,0	3,9	0,0	9,9	15,7	93,1
Køreplantimer i alt	4.303,8	86,2	610,6	881,1	2.048,0	944,2	8.874,0
Køreplankm							
Regionalruter	19.978,6	0,0	11.043,0	12.509,8	36.777,4	14.298,7	94.607,5
Lokalruter	17.127,2	2.895,9	3.700,5	12.067,5	7.530,4	8.466,1	51.787,6
Bybusruter	71.976,9	136,0	4.196,7	8.230,0	26.897,7	8.953,9	120.391,3
Åbne skolebusruter	1.301,4	238,0	0,0	0,0	6.228,6	0,0	7.768,0
Telebusruter og lign.	2.366,8	0,0	123,3	0,0	346,3	524,9	3.361,3
Køreplankm i alt	112.750,9	3.270,0	19.063,5	32.807,3	77.780,4	32.243,6	277.915,7

UDK

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens vej 14
DK-2300 København S

www.trafikstyrelsen.dk
**Nøgletal for offentlig
buskørsel, R2012 ekskl.
handicapkørsel**

Aarhus, 6. december 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. december 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 9
Bilag nr. 2**

Dato 27. november 2013 **Journalnr** 1-22-1-13 **Sagsbehandler** Niels-Jørgen Danielsen **e-mail** njd@midttrafik.dk **Telefon** 87 40 82 38

**Sammenligning af trafiksekskabernes
administrationsudgifter og indtægter 2012**

Trafikstyrelsen offentliggør hvert år en rapport med sammenligning af nøgletallene fra de danske trafiksekskaber. Rapporten findes på www.trafikstyrelsen.dk (under fanebladet "Kollektiv Trafik", underpunktet "Statistik fra regionale trafiksekskaber").

Udkast til rapport med nøgletallene for regnskab 2012 er nu offentliggjort. Et uddrag af nøgletallene ses nedenfor. De nøgletal der er indeholdt i rammen, er tal taget direkte fra Trafikstyrelsens rapport. Nøgletal under rammen er en udregning på baggrund af tallene. Desuden er vist en sammenligning med væsentlige driftstal for indtægterne.

Trafikstyrelsens nøgletal for buskørsel 2012							
	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands Trafiksekskab	Alle
Driftsudgifter (mio. kr.)	3.085,4	49,1	509,9	593,7	1.431,1	653,5	6.322,7
Salgsudgifter (mio. kr.)	213,0	1,1	15,0	25,8	51,2	46,8	352,9
Administration/personale (mio. kr)	172,0	2,9	30,4	25,3	58,3	27,7	316,6
Bruttoudgifter (mio. kr)	3.470,4	53,1	555,3	644,8	1.540,6	728,0	6.992,2
Antal køreplantimer i alt (afrundet)	4.304.000	86.000	611.000	881.000	2.048.000	944.000	8.874.000
Driftsudgifter %	89%	92%	92%	92%	93%	90%	90%
Salgsudgifter %	6%	2%	3%	4%	3%	6%	5%
Administration/personale %	5%	5%	5%	4%	4%	4%	5%
Bruttoudgifter %	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Driftsudgifter pr. køreplantime	717	571	835	674	699	692	712
Salgsudgifter pr. køreplantime	49	13	25	29	25	50	40
Adm/personale pr. kpltime	40	34	50	29	28	29	36
Bruttoudgift pr. køreplantime	806	617	909	732	752	771	788

Tabellen viser, at Midttrafik og NT samt Sydtrafik i 2012 bruger den mindste andel af sine samlede udgifter til administration/personale, sammenlignet med øvrige trafiksekskaber.

Midttrafiks udgifter til administration/personale set i forhold til aktiviteterne (målt i køreplantimer) det laveste blandt sekskaberne i Danmark. Midttrafik bruger 28 kr. pr. køreplantime (i 2011 25 kr. pr. køreplantime) på administration/personale og kr. 25 pr. køreplantime til salgsudgifter.

Nøgletal for indtægter v/busdrift.

Trafikstyrelsens nøgletal for buskørsel 2012							
	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands Trafiksekskab	Alle
Selvfinansieringsgrad	46%	57%	41%	40%	45%	41%	44%
Indtægt pr. kpl. time (kr./tim.)	368,3	347,6	372,6	295,3	341,6	318,4	349,7
Indtægt pr. indbygger (kr./indb)	632,1	735,3	468,6	363,6	549,8	518,0	553,8
Tilskud pr. indbygger (kr./indb.)	751,8	565,4	674,9	537,4	660,9	736,5	694,2

Aarhus, 6. december 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. december 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 10



Dato

Journalnr

Sagsbehandler

e-mail

Telefon

29. november 2013 1-25-1-13

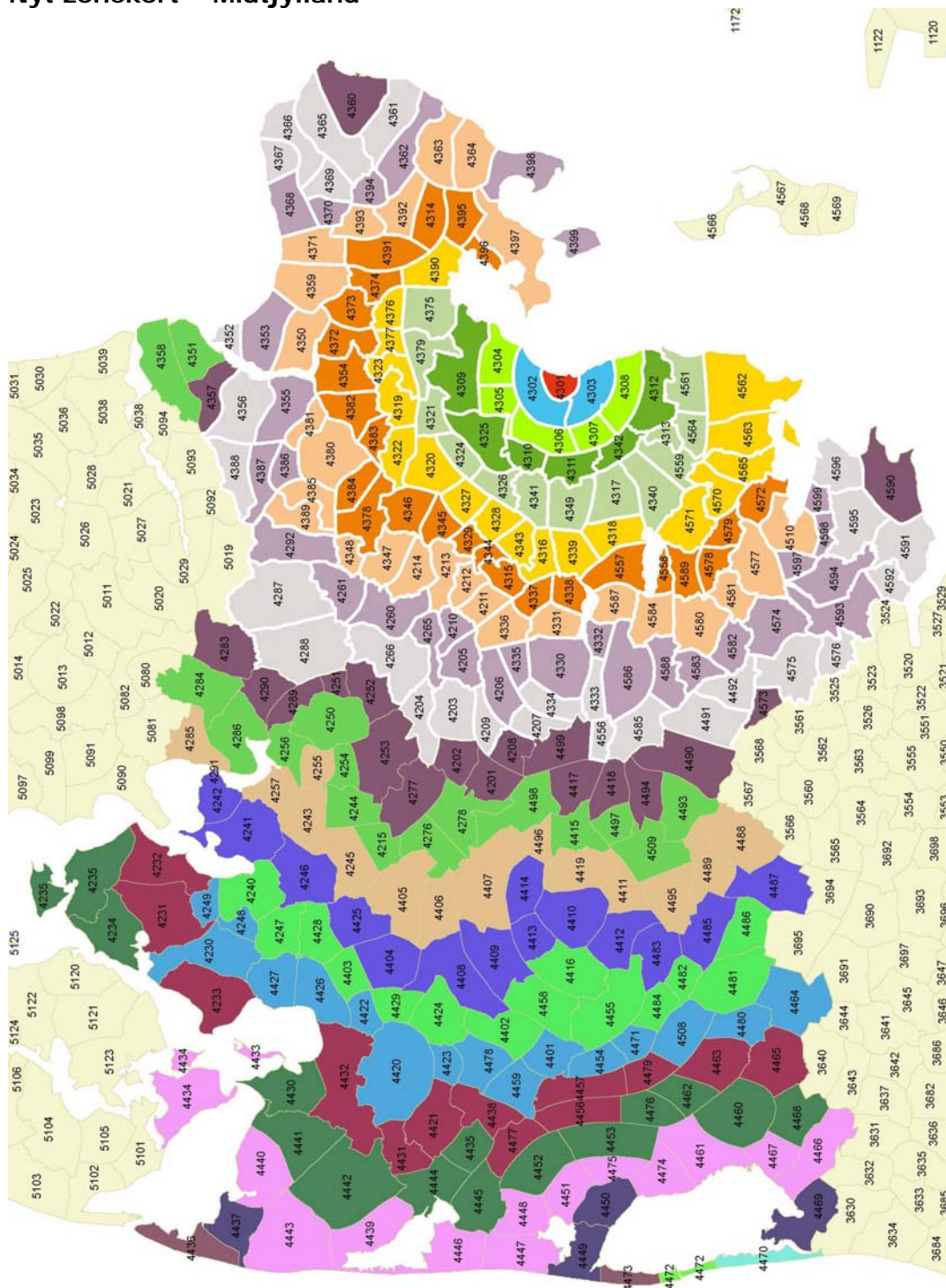
Henning Nielsen

hni@midttrafik.dk

87 40 82 68

Nye zonekort

Nyt zonekort – Midtjylland



Nyt zonekort – Aarhus



Aarhus, 6. december 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. december 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 11

Kundeanalyse af X-buskørsel i 4 korridorer mellem Midtjylland og Nordjylland.

Opdragsgivere:

Region Midtjylland

Region Nordjylland

Midttrafik

Nordjyllands Trafikselskab

November 2013

Indholdsfortegnelse

0.	Indledning.....	3
1.	Formål med analysen	3
2.	Karakteristika for de 4 X-bus ruter	3
3.	X-bus ruternes konkurrencesituation.....	6
4.	Sammenligning af det økonomiske indtægtsgrundlag for X-bus ruterne	7
5.	Rute 918X: Aarhus-Randers-Hadsund-Aalborg	8
6.	Rute 940X: Thisted-Nykøbing M-Skive- Viborg	10
7.	Rute 951X: Aalborg- Aars-Farsø-Skive-Holstebro	11
8.	Rute 960X: Aalborg-Viborg-Silkeborg	13
9.	Afslutning.....	15

0. Indledning

Region Midtjylland, Region Nordjylland, Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab har anmodet JA Rådgivning om at udføre en kundeanalyse af de 4 X-buskorridorer der forbinder de 2 regioner.

De 4 korridorer er følgende:

- Aarhus-Randers-Hadsund-Aalborg
- Thisted-Nykøbing M-Skive-Viborg
- Silkeborg-Viborg-Aalborg
- Holstebro-Skive-Aalborg

Opgaven er udført i samarbejde med de 4 opdragsgivere, som bl.a. har bistået med indhentning af data.

Denne rapport er en tekst version af en power point version fra Maj 2013.

1. Formål med analysen

Formålet med analysen er at undersøge det nuværende kundeunderlag for de 4 korridorer og at analysere et forventet fremtidigt kundeunderlag med henblik på at give anbefalinger af fremtidige frekvenser for ruterne i de 4 korridorer. Analysen omfatter:

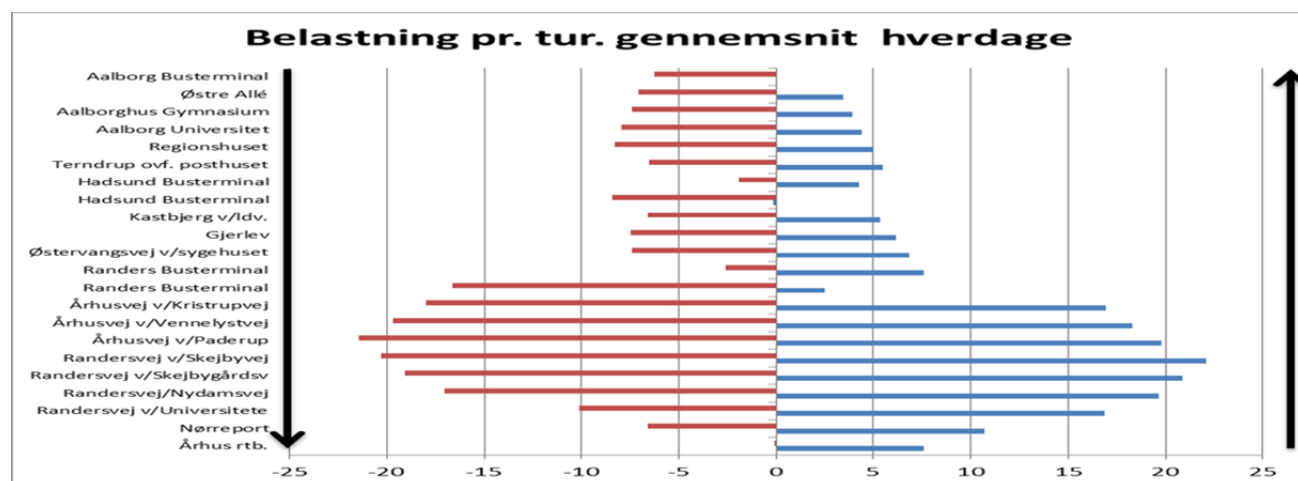
- En kortlægning af parternes mål og strategi for udbygning af X-bus nettet og hvilke regionale udviklingspotentialer man gerne vil understøtte med X-bus nettet
- En vurdering af nuværende og fremtidigt pendlingsgrundlag i korridorerne
- En vurdering af nuværende og fremtidigt fritidsrejsemønster i korridorerne
- En analyse af X-bussernes konkurrencemæssige status i forhold til bil og tog på relevante strækninger inden for korridorerne
- En samlet analyse af forventet kundeunderlag for X-bus betjening i korridorerne baseret på ovenstående samt undersøgelser af kundernes præferencer for X-bus kørsel i forhold til andre transportløsninger
- En samlet vurdering af den nuværende betjening med X-busser i korridorerne med forslag til ændringer af frekvens, linjeføring og konkrete forslag til ændringer af tidspunkter for kørsel. Ligeledes er der stillet forslag om evt. finansiering af visse udbygningsforslag

2. Karakteristika for de 4 X-bus ruter

Alle 4 ruter er sammenlignet med normale regionalruter meget lange. Den korteste rute Thisted-Viborg er ca. 94 km. lang mens den længste rute Aalborg- Hadsund-Randers-Aarhus er hele 147 km. lang. Det giver specielle udfordringer i forhold til køreplanlægning. Ruterne betjener især i endepunkterne store bysamfund; men 3 af ruterne gennemkører midt på ruterne meget tyndt

befolkede områder. De byer der ligger midt på ruterne er i forhold til byerne i ruternes endepunkter af begrænset størrelse. Det giver den udfordring at passagerunderlaget undervejs er begrænset, og det faktum at de store byer i endepunkterne ligger så langt fra hinanden betyder at antallet af gennemkørende passagerer er forholdsvis lavt, da rejseintensiteten falder med rejseafstanden. På tre af ruterne er der i den ene ende af ruten to store byer der ligger inden for 45-60 minutters kørsel (Aarhus-Randers, Holstebro-Skive og Viborg-Silkeborg). Det betyder til gengæld, at der er en større passagerudveksling mellem disse byer, og som en konsekvens af dette er der løbende tilføjet ekstra ture på disse strækninger. Strækningerne Aarhus-Randers og Viborg-Silkeborg er i høj grad præget af mange pendlings- og uddannelsesrejser på hverdage.

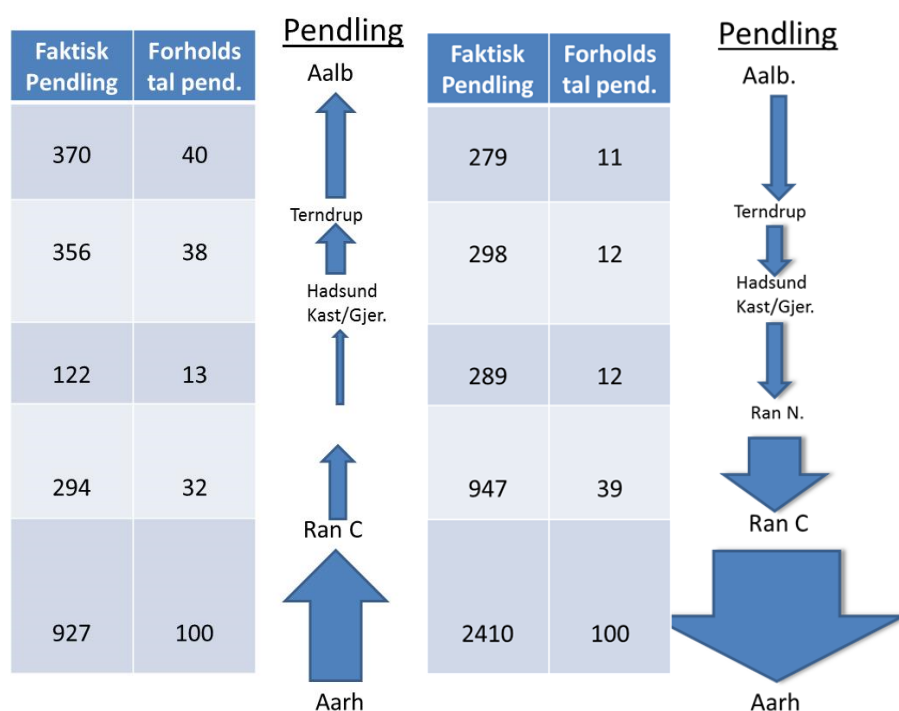
Et eksempel på virkningerne af denne struktur ses i figur 1, der viser hvor mange der i snit pr. tur sidder i bussen på de forskellige strækninger undervejs. I figur 1 er vist rute 918X.



Figur 1: Gennemsnitligt antal passagerer i bussen pr. tur på de enkelte strækninger på ruten mellem Aalborg-Hadsund-Aarhus (918X).

Figur 1 viser, at der er meget få passagerer, der i snit passerer igennem Hadsund og Randers. Det betyder at der er ret få passagerer, der rejser mellem Aarhus og Hadsund og endnu færre mellem Aarhus/Randers og Aalborg. Det store passagerunderlag mellem Aarhus og Randers fremgår tydeligt. Et lignende mønster kan ses på Aalborg-Silkeborg, hvor der er ret få gennemrejsende passagerer i Viborg. På Holstebro-Aalborg er der meget få gennemrejsende passagerer på strækningen Farsø-Skive.

Ovenstående er ikke kun et mønster i forhold til de faktiske passagerstrømme. Ser man i stedet på den potentielle efterspørgsel efter transport i form af pendlingen langs ruterne, viser det samme rejsemønster sig. På figur 2 er vist pendlingens størrelse på strækninger på ruten mellem Aarhus-Hadsund-Aalborg, og tykkelsen af pilene illustrerer pendlingens størrelse på delstrækninger. Forholdstallet mellem Aarhus og Randers er sat til 100 mens forholdstallet mellem Randers og Hadsund bliver 12.



Figur 2. Størrelsen af pendlingen i begge retninger på enkeltstrækninger og den forholdsmæssige størrelse af pendlingen

Samme tendens kan man se på Aalborg-Skive- Holstebro (951X) og i mindre udstrækning på Aalborg-Viborg-Silkeborg (960X)

Ruten mellem Thisted-Nykøbing M-Skive-Viborg har en anderledes struktur, idet der er 4 byer af en hvis størrelse fordelt over ruteforløbet. Thisted og Nykøbing er noget mindre end de andre; men til gengæld er ruten på strækningen Thisted – Skive den dominerende kollektive forbindelse, idet der ikke er jernbane på denne strækning. Det er derfor en mere jævn fordeling af passagerbelastningen over hele strækningen. At passagerbelastningen på delstrækningen Skive-Viborg er den laveste skyldes også, at denne strækning betjenes af en ret højfrekvent togforbindelse.

I takt med at X-busserne i højere grad er planlagt til at understøtte pendlingstrafikken, så har man ændret på de oprindelige principper for standsningsmønster. Tidligere har man kørt fra centrum til centrum uden stop. Ved de fleste af de større byer er der åbnet op for afsætning af passagerer på indfaldsvejene og optagning af passagerer på udfaldsvejene, hvilket har betydet en stigning i passagetallet. Der er dog visse af byerne, hvor man ikke standser på denne måde. Der er derfor i analysen en række forslag til ændring af standsningsmønstret.

På visse strækninger i korridorerne kører X-busserne parallelt med nogle regionalruter. Disse har et standsningsmønster med flere stop og kører et mindre direkte forløb. På de strækninger, hvor der er et pendlingspotentiale, vil der være fornuftigt at flytte ture over på X-bussen fra regionalruten.

Det vil give en mere attraktiv betjening mellem de større byer såsom Viborg-Silkeborg, Skive-Holstebro og ligeledes vil lidt større mellemliggende byer, hvor X-bussen vil holde, få flere hurtige forbindelser. (Kjellerup, Vinderup, Hadsund og Terndrup). Det vil samlet styrke passagertilstrømningen. Til gengæld vil nogle små bysamfund få lidt færre forbindelser fordi regionalruternes ture udtyndes. Der vil under de enkelte ruteændringer være sådanne forslag.

Transportbehovene i weekender er væsentlig forskellige fra hverdage, idet det her primært er fritidsrejser der gennemføres. Disse er ikke så tidskritiske som pendlingsrejser, og dermed kan man betjene behovene med en lavere turfrekvens. Rejsemønstrene er forskellige, idet fritidsrejserne gennemsnitligt er væsentlig længere. Det betyder, at der er flere der rejser mellem endepunkterne på ruterne. Der er i weekenderne et større behov for lange tværgående rejser mellem byer, der ikke er direkte forbundet med jernbane, og dermed er der et større behov for at X-bus ruterne føres hele vejen igennem mellem de store byer især i korridorerne Aalborg-Holstebro, Aalborg-Silkeborg, Thisted-Viborg.

3. X-bus ruterne konkurrencesituation

Som et led i analysen er de 4 ruters konkurrencesituation blevet undersøgt.

Konkurrencesituationen er sammenholdt med henholdsvis privatbilkørsel og med kørsel med tog.

Der er beregnet rejsetidskvotienter mellem X-bus og bil og mellem X-bus og tog. En rejsetidskvotient beregnes f.eks. som køretiden mellem 2 byer med X-bus divideret med køretiden med tog mellem de samme byer. Køretiden mellem Aalborg og Holstebro er med X-bus 147 min. og med tog er køretiden 185 min. Rejsetidskvotienten bliver dermed $147/185 \approx 0,8$.

Der opereres her med tre grupper:

- Meget konkurrencedygtig: ≤ 1
- Rimelig konkurrencedygtig: >1 og $<1,5$
- Ikke konkurrencedygtig: $>1,5$

I forhold til privatbilen er X-busserne bortset fra nogle enkelte strækninger enten rimelig konkurrencedygtige eller ikke konkurrencedygtige. I forholdet mellem X-bus og tog er forholdet væsentligt mere positivt for X-busserne, idet busserne er meget konkurrencedygtige på et stort antal strækninger. Der er dog 2 strækninger, hvor X-bussen ikke er konkurrencedygtig med toget og det er: Viborg-Skive og Aarhus/Randers–Aalborg. I figur 3 er konkurrencesituationen illustreret ved hjælp af farvede pile.

Den gode konkurrencesituation på de fleste strækninger er et vægtigt argument for at opretholde en X-bus betjening på de tidspunkter, hvor der er et rejsebehov i de 4 korridorer. Mange af de viste strækninger har ingen direkte jernbaneforbindelse, hvilket gør X-busserne til et tidsmæssigt attraktivt alternativ.



Figur 3: Konkurrencesituationen mellem X-bus og tog

4. Sammenligning af det økonomiske indtægtsgrundlag for X-bus ruterne

Når man skal sammenligne indtægtsgrundlaget for X-bus ruterne, der for disse ruters vedkommende alle er lange ruter, skal man være varsom med kun at sammenligne passagertal, idet der er mange lange rejser, som indtægtsmæssigt er meget givtige. Der anvendes derfor til denne sammenligning antallet af solgte zoner pr. hverdag og antal solgte zoner pr. turtime. Det sidste nøgletal sætter solgte zoner i relation til hvor stort et udbud af køreplanter, der tilbydes på den enkelte rute. I tabel 1 er de nævnte der vist de nævnte nøgletal. Der er yderligere inkluderet 2 NT X-bus ruter som sammenligningsruter.

Rute	Ruteforløb	Antal solgte zoner pr. turtime	Antal solgte zoner pr. hverdag	Gen. Rejselængde i zoner pr. hverdag
918X	Aalborg- Hadsund - Aarhus	136,1	5.390	8,1
940X	Thisted - Skive- Viborg	80,1	2.524	6,4
951X	Aalborg- Farsø -Holstebro	87,9	3.811	5,7
960X	Aalborg - Viborg - Silkeborg	144,2	4.499	9,4
	<i>Sammenligningsruter</i>			
971X	Aalborg - Løkken	111,3	2.818	5,3
974X	Aalborg - Asaa	132,6	2.651	5,2

Tabel 1: Sammenligning af det økonomiske indtægtsgrundlag for ruterne

Det er ruterne 918X og 960X som har de absolut bedste indtægtsgrundlag. Når man ser på nøgletallet: antal solgte zoner pr. turtid er det rute 960X som har det højeste antal. Siden analysen er gennemført, er der sket en række udvidelser på rute 918X, så tallene for denne rute vurderes at være forbedret. En meget stor andel af salget ligger på strækningen mellem Randers og Aarhus, og det er formentlig også på denne strækning forbedringen er sket. Det er også værd at bemærke at de to indtægtsmæssigt bedste ruter, også er de ruter med den største gennemsnitlige rejselængde. For rute 951X's vedkommende indtjenes hovedparten på strækningen Aalborg-Farsø.

Alle 4 ruter har dog et fornuftigt indtjeningsgrundlag. Af passagertallene fremgår det imidlertid, at der er delstrækninger på nogle af ruterne, som præsterer et lav indtjening.

5. Rute 918X: Aarhus-Randers-Hadsund-Aalborg

Vurdering af den nuværende betjening:

Den 147 km. lange X-bus rute består af 3 meget forskellige strækninger:

- Aalborg-Hadsund
- Hadsund-Randers
- Randers-Aarhus

918X er den hurtige forbindelse for Hadsund og Terndrup til Aalborg Øst og det øvrige Aalborg. Udover Terndrup (ca. 1.500 indbyggere) og Hadsund (ca. 5.000 indbyggere) er kundeunderlaget meget begrænset. Korridoren betjenes af en regionalrute, der også varetager betjeningen af en række mindre bysamfund, så forbindelsen er langsommere. Da der ikke er togforbindelser på strækningen har rute 918X stor betydning for Terndrup og Hadsund især i forhold til pendling og fritidsture til Aalborg. Der er en pendling til Aalborg fra de to byer i størrelsesordenen 370 og i modsat retning ca. 280. Mellem de to byer (begge retninger) er pendlingen på ca. 190. Derimod er der meget begrænset pendling på tværs af Hadsund, når der ses bort fra pendlingen mellem Randers og Aalborg, som for hovedpartens vedkommende bedst ville kunne anvende den direkte jernbaneforbindelse. Passagerundersøgelserne viser også at det er få passagerer, der rejser på tværs af Hadsund rutebilstation på hverdage. I weekenden er der lidt flere passagerer, der rejser på tværs.

Kundeunderlaget mellem Hadsund og Randers er særdeles begrænset, da der kun ligger to mindre landsbyer langs landevejen; men mellem Hadsund by og Randers/Aarhus er der en vis pendling (ca. 125 pendlere). Med 7 daglige dobbeltture er det kun visse af de daglige transportbehov, der kan opfyldes, og tællingerne viser få passagerer på strækningen (mindre end ¼ zonepassager sammenlignet med Randers-Aarhus strækningen).

Strækningen Randers-Aarhus er en af de største pendlerrelationer til/fra Aarhus. Der er ca. 2.700 pendlere fra Randers til Aarhus og ca. 1.000 den modsatte vej. Strækningen har en stor

passagertilstrømning og betjeningen er de senere år opgraderet til 28 dobbeltture, og der er ligeledes indført betjening af Randers Nord på typiske pendlerture. Der er satset på stoppesteder på indfalds- og udfaldsvejene og disse stoppesteder tiltrækker en væsentlig andel af passagererne. Der er også en højfrekvent regionalrute der betjener Aarhus-Randers og som varetager betjeningen af mellemliggende bysamfund. 918X har ingen aften betjening, så det varetages af rute 118, ligeledes 118 varetager hovedparten af betjeningen i weekenden.

Potentiale:

Hvis strækningen betjenes af en tilnærmet timedrift forventes det, at det vil tiltrække væsentlig flere passagerer til/fra især Terndrup og Hadsund, idet en transporttid på 50 min. mellem Aalborg C og Hadsund vil være attraktiv også for passagerer, der rejser dagligt. En større satsning på X-busserne på bekostning af de parallelle regionalruter andre steder i Nordjylland har vist at der er potentiale i en sådan omlægning.

En større udvidelse af frekvensen mellem Hadsund og Randers på nuværende linjeføring vil kunne tiltrække lidt flere kunder; men det kan ikke stå mål med de betydelige ekstra ressourcer der skulle indsættes.

Denne undersøgelse har ikke kunnet måle effekten af de udvidelser, som er foretaget på Randers Nord-Aarhus strækningen; men foreløbige undersøgelser Midttrafik har udarbejdet tyder på en væsentlig stigning i passagertallene mellem Randers og Aarhus som resultat af udvidelserne, og normalt vil en stigende tendens fortsætte i flere år, efter udvidelserne er foretaget. Med det nuværende betjeningsomfang er ruten et reelt alternativ til biltransport.

Hovedkonklusioner:

Undersøgelsen viser at der er et meget begrænset behov for transport mellem Aalborg/Randers og Aalborg via Hadsund. Derimod ville Hadsund og Terndrup kunne drage fordel af en højere frekvens på den hurtige X-bus forbindelse til Aalborg.

Der er ikke et markant behov for en forøgelse af frekvensen mellem Hadsund og Randers med den nuværende linjeføring. Kundeunderlaget undervejs på strækningen er for lille.

De udvidelser, der i mellemtiden er foretaget på strækningen Randers Nord-Aarhus, har vist, at der var et betydeligt potentiale, som man kunne udnytte. Nærmere undersøgelser vil kunne vise om der er et yderligere potentiale.

Forslag til ændringer:

Prioriteringen i planlægningen må lægges på en optimering af de to strækninger Aalborg-Hadsund og Randers-Aarhus og mindre vægt på fortsat at etablere gennemgående ture mellem Aarhus og Aalborg.

Det foreslås at der etableres en udtyndet timedrift på Aalborg-Hadsund, og at der til gengæld bliver udtyndet drift på den parallelle regionalrute. Der etableres andre løsninger for visse mindre byer hvor betjeningen formindskes.

Den nuværende linjeføring mellem Hadsund og Randers nedlægges. I stedet føres ruten over Assens, Mariager og Spentrup til Randers (rute 235 linjeføringen). I stedet for at en række ture starter i Randers Nord ændres det til at de starter i Hadsund, hvilket vil betyde at de nævnte byer vil få direkte forbindelser til Randers syd og til Aarhus. Ligeledes vil Spentrup, Mariager og Assens få forbedrede forbindelser til Hadsund. Føres nogle af turene igennem til Aalborg vil de førnævnte byer få direkte forbindelser til Aalborg. Hadsund vil få flere forbindelser til Randers; men vil få en længere køretid. Kundeunderlaget på den foreslåede linjeføring er væsentlig højere end på den hidtidige linjeføring.

6. Rute 940X: Thisted-Nykøbing M-Skive- Viborg

Vurdering af nuværende betjening:

Ruten betjener de 4 byer mens den mellem byerne kører på de direkte landeveje uden stop. Landsbyerne mellem byerne bliver betjent af parallelle regionalruter.

Der er en lidt begrænset passagerunderlag til ruten qua at indbyggertallet i Thisted og Nykøbing M er henholdsvis 13.000 og 9.000 og at de to større byer Skive og Viborg indbyrdes er betjent af en relativ hurtig togforbindelse med ca. timedrift. Til gengæld er X-bus ruten vigtig for Thisted, Mors og Salling, idet der er deres direkte forbindelse til tog i Skive og Viborg og X-bus forbindelser i Thisted og Viborg. Det er ligeledes en vigtig forbindelse for Nykøbing Mors i forhold til uddannelsesrejser især til Thisted.

Ruten er ikke konkurrencedygtig med tog og bil på delstrækningen Skive-Viborg; men mellem Thisted-Skive og Thisted-Viborg er ruten konkurrencedygtig med toget.

Potentiale:

Det vurderes ikke at ruten overordnet har et større uudnyttet potentiale. Betjeningen af hele strækningen er en balance mellem den indbyrdes betjening af de 4 større byer (centrum til centrum) og betjeningen af landbyerne indimellem til nærmeste større by, som trafikeres af parallelle regionalruter. Disse landsbyer har samlet et væsentligt befolkningsunderlag. Der er ét uudnyttet potentiale omkring Skive, hvor industri og uddannelsesområdet bliver dårlig dækket med den nuværende linjeføring. Et mindre uudnyttet potentiale er der også på stoppestederne på indfaldsvejen til Viborg, idet det vurderes at lidt bedre dækning af morgentimerne kunne tiltrække flere passagerer fra Skivesiden, idet X-bus forbindelsen til disse stoppesteder er tidmæssig konkurrencedygtig med toget.

Hovedkonklusioner:

Der vurderes ikke at der er basis for en udvidelse af frekvensen på rute 940X fra de nuværende 9 dobbeltture. Den nuværende balance mellem betjeningen af 940X og de parallelle regionalruter bevares. Forbindelser til fjerntrafikken dækkes rimeligt med 9 ture på hverdage, ligesom dækningen i weekenden forekommer rimelig.

Betjeningen af Thisted, Nykøbing Mors og Skive ift. pendlings- og fritidstrafik med 940X er ikke perfekt; men betjening suppleres af de parallelle regionalruter, som dog er lidt langsommere.

Det er afgørende at der i forbindelse med kommende planændringer sørges for at bevare gode korrespondancer med X-bus ruter i Thisted (970X mod/fra Aalborg) og i Viborg (926X mod/fra Vejle og 960X mod/fra Aalborg) og med tog fra henholdsvis Skive og Viborg til/fra Aarhus.

Forslag til ændringer:

Der ændres ruteføring omkring Skive, således at der stoppes i Dommerby og at linjeføringen ændres til: Ringvej Syd og Sdr. Boulevard, hvorved man direkte kan betjene:

- Kaserneområde
- Industriområde syd for Ringvej Syd
- Industriområde vest for Sdr. Boulevard
- Uddannelsesområde vest for Sdr. Boulevard

Samlet vurderes ændringen at have en positiv virkning på indtægtsgrundlaget for ruten.

7. Rute 951X: Aalborg- Aars-Farsø-Skive-Holstebro

Vurdering af nuværende betjening:

Der er meget stor forskel på den service der tilbydes på rute 951X forskellige delstrækninger. Mellem Aalborg og Farsø indgår ruten i NT's normale overordnede X-bus koncept. Strækningen betjenes med 20 dobbeltture på hverdage, og ruten har en rimelig passagerbelægning. Der er ikke basis for en forøget betjening, idet byerne Aars og Farsø har et begrænset befolkningsunderlag; men der er dog en ret betydelig pendling især rettet mod Aalborg, og bussen er den bedste kollektive forbindelse fra Aars og Farsø til Aalborg. Regionalruten mellem Aars og Aalborg er ikke tidsmæssigt et reelt alternativ. På hverdage er der på den anden delstrækning: Farsø-Holstebro kun indsat 4 dobbeltture, hvilket ikke er tilstrækkeligt til at give en reel transportmulighed for de der rejser dagligt. Mellem Farsø og Skive er der både et lille befolkningsunderlag og det økonomiske og øvrige samkvem mellem områderne er meget begrænset. Der er derfor ikke basis for en høj turfrekvens mellem Farsø og Skive. For strækningen mellem Skive og Holstebro er

befolkningsunderlaget for de 2 byer plus Vinderup og mellemliggende landsbyer på omkring 60.000 indbyggere. De tre byer er udover 951X betjent af tog via Struer og af regional rute 72. Rent frekvensmæssigt er der en udmærket betjening mellem de tre byer; men tidsmæssigt er hverken toget eller regionalruten attraktive alternativer. Togforbindelsen kræver yderligere en omstigning i

Struer. X-bus forbindelsen tilbyder en transporttid på 45 min. mens regionalruten tager mellem 67 og 77 min. Man kan konkludere at strækningen Holstebro-Skive er dårligt forsynet med direkte og hurtige kollektive forbindelser.

Transportmønstret i weekendtrafikken er helt forskellig, idet der er en efterspørgsel efter transport mellem Holstebro/Skive og Aalborg fredag eftermiddag og søndag eftermiddag og aften. Det er svært at udlede noget om efterspørgslen om lørdagen, idet der kun tilbydes én dobbelttur, hvilket ikke kan siges at være en reel betjening af strækningen.

Potentiale:

Pendlingsanalysen viser at der er en meget begrænset pendling mellem Farsø og Skive, hvorimod der er en rimelig stor pendling fra Skive og Vinderup til Holstebro (264 daglige pendlere plus et lignende antal uddannelsespendlere) og fra Holstebro til Vinderup og Skive er der 343 daglige pendlere plus et mindre antal uddannelsesrejsende. Dertil kommer andre typer rejser mellem Skive, Vinderup og Holstebro. Med en rute som 951X, der kan tilbagelægge strækningen på 45min., bør der være et potentiale til en væsentlig højere frekvens end i dag. For de ture der føres videre mod Farsø vil det opfylde flere behov, hvis ruten føres via Sdr. Boulevard og Ringvej Syd forbi uddannelsesområdet, industriområdet og kasernen.

På strækningen Farsø-Aars-Aalborg vurderes det, at man qua den frekvente betjening har udnyttet hovedparten af potentialet.

Hovedkonklusioner:

Der knytter sig vidt forskellige problemstillinger til de 3 delstrækninger på ruten. På Farsø-Aars-Aalborg er 951X den dominerende kollektive forbindelse. Med 20 dobbeltture vurderes det at den stort set opfylder behovene i forhold til både pendling og fritidskørsel. Aftenkørslen fra Aalborg stopper dog allerede ved 20-tiden; men for passagerer til og med Aars er der dog en mulighed for senere transport med regionalrute 52 og til Farsø med rute 100. I weekenden er der 5-6 daglige dobbeltture som suppleres med de førnævnte regionalruter.

Mellem Farsø og Skive er passagertilstrømningen meget begrænset; men 4 dobbeltture kan næppe opfylde de faste rejsendes behov. Potentialet er heller ikke stort på hverdage, så det er et dilemma, hvad man skal gøre med betjeningen. Derimod er der i weekenden en del rejsende som skal transporteres på hele strækningen mellem Holstebro/Skive - Aalborg.

Strækningen Skive-Vinderup-Holstebro er betjent af både tog og to busruter; men samlet set bliver der ikke leveret en hensigtsmæssig betjening af strækningen, idet togforbindelsen og regional rute 72 er langsomme forbindelser og den hurtige X-bus forbindelse har kun 4 dobbeltture på hverdage. Der bør derfor gennemføres en omlægning af den samlede betjening.

Forslag til ændringer:

Rute 951X gøres til den væsentligste direkte forbindelse mellem Skive, Vinderup og Holstebro ved at flytte en række ture fra rute 72 over på 951X, således at 951X kan forestå betjeningen af pendlingen og uddannelsespendlingen mellem de tre byer, ligesom fritidstrafikken i dagtimerne varetages af X-bus ruten. Den eventuelt manglende betjening på en udtyndet rute 72 foreslås varetaget af en skolebus/flexitur. Ruteføringen ved Skive bør på linje med rute 940X omfatte Sdr. Boulevard og Ringvej Syd for at betjene uddannelsesinstitutioner, industri og kaserne. Hvis 951X bliver den vigtigste forbindelse mellem de tre byer bør det også overvejes at omlægge ruteføringen gennem Holstebro, så man kommer i nærheden af det primære industriområde og de store uddannelsesinstitutioner.

Det foreslås at der i planlægningen af ruten prioriteres således at rejsebehovene på de to delstrækninger Aalborg-Farsø og Skive-Holstebro har første prioritet. Betjeningen af den mellemliggende strækning Farsø-Skive må indrette sig efter de øvrige behov, da efterspørgslen på denne strækning er ret beskeden. En betjening med 4 dobbeltture på hverdage giver dog ikke megen mening for de faste rejsende, så enten bør man:

- øge betjeningen til f.eks. 6 dobbelture
- eller mandag til torsdag udelukkende betjene strækningerne Aalborg - Farsø og Skive-Holstebro

I weekenden fredag til søndag bør ruten betjene hele strækningen Holstebro-Aalborg. Skal betjeningen om lørdagen have nogen mening bør man øge frekvensen på de gennemgående ture til 2 dobbeltture, så det er muligt at rejse frem og tilbage på samme dag. Det er dog betænkeligt at tilbyde hele forskellig linjeføring på hverdage og i weekenden.

8. Rute 960X: Aalborg-Viborg-Silkeborg

Vurdering af nuværende betjening:

De to delstrækninger, som ruten består af: Aalborg-Viborg og Viborg-Silkeborg - er vidt forskellige i struktur. Afstanden mellem Aalborg og Viborg er over 80 km., hvilket bl.a. betyder at pendlingen mellem de to byer på trods af deres størrelse kun er omkring 150-200 i hver retning. Dertil kommer pendlingen fra/til Aalestrup til de to respektive byer; men derudover er der et betydeligt antal rejser med andre rejseformål end pendling. Indtægtsgrundlaget på strækningen er betydeligt, fordi

passagererne i snit rejser langt. Ruten betjenes af 2 busruter. Udover 960X trafikeres rute 980X: Frederikshavn-Aalborg-Viborg-Herning-Esbjerg strækningen. Samlet set er frekvensen på hverdage 13 dobbeltture, hvilket forekommer rimeligt i forhold til markedsunderlaget. Der er dog på hverdage (man-tors) ingen forbindelser mellem de to byer efter kl. 18., og sammenlignet med byer i samme størrelsesorden, som har direkte togforbindelser, er betjeningsomfanget noget dårligere på rute 960X/980X.

Strækningen Viborg-Silkeborg kan betjenes inden for ca. 45 minutter og med to store kommunebyer plus Kjellerup med 5.000 indbyggere, som ligger midt mellem de to kommunebyer, er der en betydelig pendling (ca. 500 mod Silkeborg og ca. 650 mod Viborg). Da der ikke er nogen direkte togforbindelse mellem de to byer, er der også et betydeligt antal andre rejser. Strækningen mellem Viborg og Silkeborg betjenes også af regionalrute 60, som betjener en række af de mindre bysamfund undervejs og har dermed 10-15 min. længere køretid. Tidligere var der langt flere ture på regionalruten end på 960X. Efter denne analyse er gennemført, er turantallet på ruten øget fra 8 til 13 dobbeltture i forbindelsen med den sidste køreplanlægning, som anbefalet i denne analyse. Betjeningen suppleres om aftenen af nogle på rute 60. Alt i alt bedømmes betjeningen på nuværende tidspunkt at være passende, i hvert fald indtil man ser, hvad virkningen på passagertilstrømningen har været af de nye tiltag.

Potentiale:

Sammenligner man strækningen Aalborg-Viborg med Aalborg-Randers som betjenes af direkte tog, så transporteres der dobbelt så mange passagerer mellem Aalborg og Randers. Qua togforbindelsen er der kortere transporttid mellem Aalborg og Randers og der tales ofte om en togfaktor; men at de to forhold skulle betyde, at man kan tiltrække dobbelt så mange passagerer lyder ikke logisk. Ved en udbygget betjening mellem Aalborg og Viborg bør der derfor ligge et yderligere passagerpotentiale.

Samme ræsonnement kan man bruge for strækningen Viborg-Silkeborg som kun har 2/3 af de passagerer, som der er mellem Silkeborg og Herning. Der bør være et potentiale for en væsentlig passagerøgning. Den første indikation vil vise sig ved 2013 tællingen.

Der er et stort antal butikker og butikcentre og et godt kulturudbud i begge byer, hvilket giver et godt underlag for fritidsrejser. I og omkring Silkeborg er der en række efter- og højskoler, som giver et godt underlag for weekendtrafikken.

Der er i forbindelse med denne analyse lavet en særlig undersøgelse af, om man skulle omlægge ruten, således at den skulle gå til Herning i stedet for til Silkeborg. Der var ikke nogen forhold, der pegede på, at det ville være mere fordelagtigt i forhold til kundegrundlaget.

Hovedkonklusion:

Efter omlægningerne på strækningen Viborg-Silkeborg synes betjeningsomfanget pt. at være fornuftigt på hele ruten. En lidt bedre tidsmæssig koordinering mellem rute 980X og 960X kunne være ønskelig; men det kan være vanskeligt, fordi der på en lang rute som 980X kan være korrespondancer og mødetider andre steder, som er vigtige.

Forslag til ændringer:

Det foreslås at der etableres aftenbetjening på strækningen mellem Viborg og Aalborg. I første omgang med en enkelt dobbelttur. På sigt foreslås det at betjeningsomfanget tilnærmer sig det der er på jyske byrelationer af tilsvarende størrelse med direkte togforbindelse. Det kan ske ved en gradvis udbygning i takt med kundeunderlaget viser sig.

9. Afslutning

Problemstillingerne i de 4 korridorer er vidt forskellige, der er derfor også forskellige løsninger der er foreslået på de 4 X-bus ruter. Forslagene omfatter følgende typer omlægninger: Ændring af stoppestedsmønster og ruteføring på indfaldsveje, nedprioritering af gennemgående ture, opprioritering af X-bus forbindelse i forhold til parallelle regionalruter og ændring af linjeføring på delstrækning.

Aarhus, 6. december 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. december 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 12

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
6. december 2013	1-23-4-3-13	Jesper S. Thomsen	jst@midttrafik.dk	87 40 83 55

Timepriser for flextrafik gældende fra 1. marts 2014

Midttrafik, Fynbus og Sydtrafik har i november 2013 modtaget tilbud på den kommende kontrakt for variabel flexkørsel omfattende i alt 2.945 biler. Den gennemsnitlige timepris for bilerne er 344 kr.

I oktober modtog trafikkselskaberne tilbud på garantibiler omfattende 117 biler. Den gennemsnitlige timepris er 276 kr.

Variabel kørsel tildeles fra dag til dag efter behov. Garantivogne har kontrakt på en fast omsætning, og ofte en kontraktlængde på 2 år. Den gennemsnitlige timepris er derfor lavere på garantivogne. Kontrakterne træder i kraft 1. marts 2014.

Variabel kørsel

Variabel kørsel kan udføres enten af enkeltvogne, hvor turbestillingen leveres fra trafikkselskabet direkte til bilen, eller af vogngrupper, hvor bestillingen leveres til et taxiselskab som derefter finder den nærmeste ledige bil.

Tilbudspriserne for enkeltvogne (i alt 1.619 biler) fremgår af tabel 1.

Tabel 1: Timepriser for variabel kørsel, enkeltvogne. Gældende fra 1. marts 2014

Enkeltvogne Kr. pr. time	Type 1	Type 2	Type 3	Type 4	Type 5	Type 6	Total
1. kvartil	303	256	284	325	395	300	311
Gns.	322	279	308	362	326	325	320
3. kvartil	350	290	340	394	350	325	342

Tilbudspriserne for biler i vogngrupper (i alt 1.326 biler) fremgår af tabel 2.

Tabel 2: Timepriser for variabel kørsel, vogngrupper. Gældende fra 1. marts 2014

Vogngrupper Kr. pr. time	Type 1	Type 2	Type 3	Type 4	Type 5	Type 6	Total
1. kvartil	312	290	305	378	324	442	342
Gns.	324	317	322	405	355	486	368
3. kvartil	347	326	329	425	385	529	390

Det ses, at gennemsnitsprisen for såvel enkeltbiler som biler i vogngrupper ligger langt over de priser, som taxibranchen har fremført i medierne, som argument for at trafikkselskaberne accepterer løndumping.

Det ses også at de 25 % billigste priser (1. kvartil) ikke ligger langt under gennemsnitsprisen. De laveste priser fremgår af tabel 3.

Tabel 3: Laveste tilbudspriser for variabel kørsel

Laveste pris Kr. pr. time	Type 1	Type 2	Type 3	Type 4	Type 5	Type 6
Enkelte vogne	220	228	250	265	269	288
Vogngrupper	238	255	245	290	285	442

Det ses at de laveste priser for 9 ud af 12 priser ligger omkring det niveau på 250 kr. pr time, som taxibranchen og 3F betegner som smertegrænsen for, hvornår man kan drive en lønsom virksomhed og samtidig overholde de gængse rammer for løn- og ansættelsesvilkår.

De laveste priser påvirker kun i begrænset omfang gennemsnitsprisen for de 25 % billigste biler, hvilket er udtryk for at det er et meget lille antal biler det drejer sig om.

De tre trafikelskaber har på den baggrund bedt de relevante myndigheder om at kontrollere om de virksomheder, der har de laveste bud, overholder lovens krav med hensyn til løn- og arbejds-vilkår.

Garantibiler (fast omsætning)

De tilbudte timepriser for garantibiler, som træder i kraft pr. 1 marts 2014 (i alt 117 biler) fremgår af tabel 4.

Tabel 4: Timepriser for garantibiler

Kr. pr. time	Type 2	Type 5	Type 6	Total
1. kvartil	229	279	293	267
Gns.	241	284	302	276
3. kvartil	254	287	308	283
laveste pris	209	249	288	

Gennemsnitsprisen for garantibiler er lavere end for variabel kørsel.

De tre trafikelskaber har bedt Trafikstyrelsen om at undersøge 17 taxivognmænd, og kommuner om at undersøge 6 taxivognmænd. Der mangler fortsat svar fra myndighederne, bortset fra Skive Kommune og Randers Kommune som har vurderet at, de to selskaber som de har undersøgt, overholder lovens krav.

Der findes 6 forskellige vogntyper:

- Vogntype 1: Sedan med plads til mindst 4 passagerer. Plads til minimum en sammenklappelig kørestol.
- Vogntype 2: Samme som type 1, dog plads til minimum to sammenklappelige kørestole.
- Vogntype 3: Plads til mindst 5 passagerer. Firehjulstrækker og MPV er i denne vogntype. Plads til minimum en sammenklappelig kørestol.
- Vogntype 4: Bil med motordrevet lift. Plads til kørestol og tre passagerer yderligere. Loftshøjde skal være minimum 180 cm.
- Vogntype 5: Bil med motordrevet lift. Plads til mindst 2 kørestole og fem passagerer yderligere. Loftshøjde skal være minimum 180 cm. Der skal medbringe transportstol.
- Vogntype 6: Krav som ved vogntype 5. Derudover skal bilen være udstyret med en trap-pemaskine.

Prisudvikling fra 2012 til 2013

Tabel 5 viser den gennemsnitlige pris på tværs af vogngrupper for henholdsvis variabel kørsel og garantivogne. Det fremgår af tabellen, at gennemsnitsprisen er steget med mellem 0,5 og 0,9 % fra 2012 til 2013.

Tabel 5: prisudvikling fra 2012 til 2013

Gennemsnitspris Kr. pr. time	2012	2013	%-afvigelse
Variabel kørsel			
Enkelte vogne	317	320	0,9
Vogngrupper	366	368	0,5
Fast kørsel	274	276	0,7

Aarhus, 6. december 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. december 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 13

Kapitel 0 Sammenfatning og anbefalinger

Udvalget om erhvervmæssig personbefordring har gennemgået og analyseret den erhvervmæssige persontransport med køretøjer med mindre end 9 personer, dvs. taxilovens område, der omfatter almindelig taxikørsel, offentlig service-tilladelser, sygetransport og limousinekørsel.

Den omfattende udredning viser, at den almindelige taxi er en central del af det samlede transportsystem. Taxien løser således en lang række vigtige transportopgaver for både privatpersoner, virksomheder og offentlige serviceinstitutioner. For nogle mennesker er taxien i praksis helt afgørende for, at man kan deltage i almindelige dagligdags aktiviteter.

Samfundsøkonomisk og miljømæssigt er den almindelige taxi også en hensigtsmæssig transportform i de rejserelationer og på de tidspunkter af døgnet, hvor der ikke er grundlag for f.eks. kollektiv transport i form af busser eller tog. Sygetransporter og offentlig service trafik løser ligeledes vigtige samfundsmæssige opgaver, der har stor betydning for den enkelte borger.

Det er derfor vigtigt, at den samlede sektor får mulighed for fortsat at udvikle sig i forhold til de mange behov, den opfylder i samfundet. Sektoren står imidlertid overfor en række udfordringer.

Der er i dag tale om en usædvanligt omfattende og kompleks regulering på området med komplicerede tilladelsessystemer, og for den almindelige taxi geografiske begrænsninger for den enkelte vognmand og adgangsbegrænsninger, som kan gøre det svært for nye virksomheder at komme ind på markedet, og som hindrer, at dygtige vognmandsvirksomheder kan vokse. Reguleringen er oprindeligt udformet for at sikre en vis tilgængelighed til taxier i hele landet og forbrugerbeskyttelse.

Reguleringen bidrager i dag til at begrænse fleksibiliteten på det samlede marked for erhvervmæssig personbefordring og sætter begrænsninger for sektorens udvikling og den dygtige vognmands mulighed for at betjene kunderne og udvikle forretningen. Der er derfor behov for at skabe en større dynamik på markedet, li-

gesom det vil være en fordel generelt at forenkle reguleringen i lighed med udviklingen i andre dele af transportområdet som helhed. Der er således grundlæggende behov for en modernisering af den omfattende regulering.

Gennemgangen viser imidlertid også, at de enkelte elementer i den komplekse regulering ikke kan ses isoleret fra hinanden. Hvis man ændrer ét element i reguleringen, vil det kunne få konsekvenser for effekten af andre dele af reguleringen. En reform af området kræver derfor varsomhed og omtanke. Svaret på udfordringerne er ikke blot at afskaffe hele den eksisterende regulering uden videre. Det viser også erfaringerne fra udlandet. Konklusionen er, at der er behov for at gå til den fremtidige regulering med helt nye og gennemtænkte vinkler, der ikke hverken blot justerer de eksisterende regler eller er en blind liberalisering, der ikke tager højde for de særlige forhold, der gør sig gældende på taxiområdet.

Sektoren er under forandring. Nye teknologier får stadig større betydning og miljøkrav har gjort vognparken mere grøn. Samtidig har udviklingen i den kollektive trafik og det stigende bilejerskab i Danmark betydning for markedet. Dertil kommer, at mange vognmænd har været økonomisk udfordrede i de senere år under finanskrisen.

Kundekredsen er stadig mere opdelt, og den ”traditionelle” taxikørsel, hvor en kunde prajer en vogn på gaden eller bestiller en tur hos bestillingskontoret, betyder relativt mindre for mange vognmænd. I store dele af landet er kommuner, regioner og trafikelskaber storkunder i tilknytning til den offentlige velfærds-service, og de udgør for mange vognmænd halvdelen af den samlede omsætning. Samtidig har større private virksomheder ofte faste betjeningsaftaler med bestillingskontorene. Dette bør afspejles i en fremtidig taxilov.

Hensynet til brugerne, herunder også brugere med særlige behov, spiller en central rolle i forhold til reguleringen af branchen.

Gennemgangen af området har på den baggrund givet anledning til følgende overvejelser og konklusioner:

- Der er behov for en forenkling og modernisering af hele taxilovgivningen i lighed med de moderniseringstiltag, der er gennemført indenfor andre dele af transportsektoren i de seneste par årtier. Taxisektoren skal have bedre rammer for at kunne udvikle sig og løse de mange vigtige opgaver.

- Det foreslås at indføre en tidssvarende *universaltilladelse*, som erstatter det nuværende komplicerede tilladelsessystem med separate tilladelser til henholdsvis almindelig taxikørsel, sygetransporter, limousinekørsel og offentlig service trafik.
- En universaltilladelse vil kunne medføre en reel regelforenkling og være en naturlig ramme for at løse den samlede regulering, herunder for en afskaffelse af antalsbegrænsningen og en lempelse af de geografiske begrænsninger, som den enkelte vognmand oplever. En universaltilladelse kan udformes på flere måder, og der skal tages stilling til, hvor vidtgående den skal være. Udvalget har udarbejdet en række modeller til belysning af mulighederne.
- Samtidig kan sektorens udvikling som helhed styrkes ved at give en anderledes og stærkere rolle til *bestillingskontorerne*. Ved at tage udgangspunkt i bestillingskontorerne kan de blive en central og stærk aktør i en fremtidig regulering, som blandt andet kan være med til at sikre implementeringen af nye teknologier, en rimelig betjening i hele landet, og at et mindre reguleret marked ikke fører til uholdbare tilstande på markedet. Samtidig skal adgangen til at oprette og drive et bestillingskontor ændres.
- Indførelsen af en egentlig universaltilladelse og tildelingen af en stærkere rolle til bestillingskontorerne vil tilsammen være en nøgle til at modernisere regulering af taxibranchen. Udvalget har opstillet og beskrevet forskellige konkrete modeller for både universaltilladelsen og bestillingskontorenes rolle, og foreslår, at der på den baggrund udarbejdes en grundig beskrivelse af en eller flere robuste modeller, som kan drøftes politisk.
- Virksomhedsformen på taxiområdet skal gøres fleksibel, så den ikke som i dag begrænses til kun at bestå af personligt ejede virksomheder. Det vil, sammen med afskaffelsen af antalsbegrænsningen, give et bedre grundlag for vækst og innovation hos den enkelte virksomhed.
- Der er betydelig fokus på taxibetjeningen i tyndt befolkede områder. Udvalget har derfor haft grundige drøftelser af problemstillingen og forskellige modeller til håndtering af udfordringerne.
- Det kan ikke dokumenteres, at der er et generelt problem med betjening af tyndt befolkede områder i landet som helhed, men der synes at være udfordringer med tilgængeligheden af taxier i visse områder. Der er derfor behov for øget opmærksomhed om de muligheder, der findes indenfor den eksisterende lovgivning, men der er også grundlag for implementering af nye målrettede instrumenter.

10. | Betænkning fra udvalg om erhvervsmæssig befordring i personbiler

Der findes ikke én samlet model, som indenfor realistiske økonomiske rammer kan garantere et bestemt niveau for taxibetjeningen i alle dele af landet på alle tidspunkter af døgnet. Men der er en række instrumenter, som kan tages i anvendelse for at forbedre forholdene lokalt i de områder, hvor der er særlige udfordringer og problemer.

Udvalget skal herefter pege på følgende:

- Øget anvendelse af takstinstrumentet, således at takstfastsættelsen i kommuner med særlige udfordringer i højere grad tilgodeser betjeningen af tyndt befolkede områder. Der findes allerede i dag en række muligheder inden for lovgivningen, men der kan være behov for f.eks. bedre rammer for lokale forsøgsordninger, som er tilpasset de lokale behov for udfordringer.
- Nye stærkere kørselskontorer skal kunne bidrage til at sikre en rimelig service i det område, de betjener. Udvalget foreslår adgang til oprettelse af såkaldte kørselskontorer, der kan drives i selskabsform, selv kan være indehavere af tilladelser og selv kan byde på adgang til kørsel inden for bestemte geografiske rammer. Kontoret forpligter sig derigennem også til at betjene området indenfor på forhånd fastsatte rammer.
- I særlige tilfælde, hvor en kommune eller dele af kommunen ikke taxibetjenes, kan der – undtagelsesvist - åbnes mulighed for en koncessionsmodel, hvor kommunen får mulighed for at tilbyde en lokal koncession til vognmænd eller bestillingskontorer, som vil betjene området, hvis markedet ikke selv kan løse opgaven. Det skal sikres, at en sådan model ikke er hindrende for konkurrencen, og den bør derfor godkendes af Trafikstyrelsen først.
- En væsentlig del af branchens forretningsområde består af kørsel for offentlige myndigheder. Det er vigtigt, af bl.a. udgiftspolitiske hensyn, at en ændring i lovgivningen ikke fører til en svækkelse af konkurrencen om de offentlige kørselsopgaver.
- Der er flere eksempler på gode samarbejdsmodeller mellem den enkelte kommune og de lokale vognmænd. Det er vigtigt, at der i de enkelte kommuner er opmærksomhed på taxiernes betydning for det lokale transportsystem, herunder en systemiseret dialog mellem kommunen og vognmændene.
- Det er vigtigt, at der i en fremtidig regulering sikres en god forbrugerbeskyttelse med klar klageadgang og effektive sanktionsmuligheder, der kan omfatte en styrkelse af adgangen til f.eks. at suspendere føreres mulighed for at udføre kørsel i en kortere eller længere periode, en forbedring af de eksisterende

klagemuligheder, en landsdækkende klagemulighed eller ved oprettelse af et egentligt klagenævn.

- Det er et vigtigt hensyn, at mennesker med et handicap med en ny regulering ikke får forringet deres muligheder for at få opfyldt deres særlige transportbehov. En ændret regulering bør eksempelvis ikke medføre en u hensigtsmæssig indskrænkning af adgangen til køretøjer med lift, mv. Det gælder både i forhold til de lovpligtige kørselsordninger og i forhold til at skabe en høj tilgængelighed i øvrigt som almindelige kunder på taxiområdet.
- Det er vigtigt at sikre gode arbejdsvilkår for medarbejdere i branchen – herunder i forhold til lønvilkår, hvor det skal stå helt klart, hvilke regler der gælder, herunder at typen af kørsel er afgørende for aflønningsformen og ikke tilladelsesformen. Det anbefales derfor bl.a. som følge af den seneste dom på området, at reglerne præciseres i lovgivningen.
- Der er en markant teknologisk udvikling i taxibranchen, og der er ingen tvivl om, at dette får stadigt større betydning for sektoren, herunder både kundebetjeningen og de tekniske krav til taxierne. Det er vigtigt, at lovgivningen, herunder ny lovgivning, ikke er en barriere for den teknologiske udvikling i branchen. Udvalget foreslår, at der nedsættes en teknisk arbejdsgruppe om branchens teknologi med deltagelse af branchen, myndighederne og forbrugerne.
- I forbindelse med en fremtidig ændring af reguleringen bør spørgsmålet om den skatte- og afgiftsmæssige behandling af køretøjer indgå som et element. Det anbefales tillige, at uddannelseskravene i forbindelse med indførelsen af en universaltilladelse i videst muligt omfang harmoniseres på tværs af kørselstyper.
- Det skal afklares, hvorledes der efter en lovændring kan følges op på, om det nye lovgrundlag opfylder de målsætninger, der var formålet med ændringen af reguleringen.
- Der er i forbindelse med indførelse af en ny regulering behov for en rimelig overgangsordning. Alle nye tilladelser vil blive udstedt som universaltilladelser. Ved udløb af allerede udstedte tilladelser udstedes universaltilladelser, hvis vognmanden opfylder kravene herfor.

Aarhus, 6. december 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. december 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 14

MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 26. november 2013
J. nr. 2013 - 4594

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 14. november 2013 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Martin Geertsen (V).

Spørgsmål nr. 141:

Vil ministeren udarbejde en oversigt, hvor billetpriserne i den kollektive trafik i København, Aarhus og Odense set under ét henholdsvis hver for sig sammenlignes for de to år 2010 henholdsvis 2013 ud fra følgende parametre:

- Afstand: Sammenligningen ønskes baseret på en standardrejse på 5 km.
- Taksttype: Sammenligningen ønskes baseret på almindelig voksentakst.
- Vægtet gennemsnitspris, hvor klippekort og enkeltbilletter tildeles 3 gange så meget vægt som periodekort og rejsekort, og hvor det lægges til grund, at en periodekortindehaver og en rejsekortindehaver foretager 10 kollektive rejser om ugen.

Spørgsmålet har været stillet i folketingsåret 2012, jf. TRU alm. del - spm. 765.

Svar:

Tabel 1 og 2 nedenfor viser priserne på enkeltbillet, klippekort, rejsekort samt periodekort pr. rejse ved 10 rejser om ugen i henholdsvis 2010 og 2013 i København, Odense og Aarhus. I Odense kan man rejse på det såkaldte KVIKkort, som svarer til rejsekortet.

Gennemsnitstaksten for de tre byer er – som ønsket af spørgeren – beregnet ved at prisen for en rejse på klippekort og enkeltbilletter tildeles 3 gange så meget vægt som prisen for en rejse på periodekort og rejsekort. Jeg skal imidlertid gøre opmærksom på, at den ønskede beregningsmetode ikke giver et korrekt billede.

Der er indført en såkaldt "off peak" rabat fra 2013, hvor der gives rabat på lokale rejser uden for myldretiden på rejser med rejsekort. I tabel 2 er beregningen foretages dels, hvor alle rejser foretages i myldretiden, og dels, hvor alle rejser foretages uden for myldretiden. For Aarhus(Midtrafik) er beregningen foretaget for "off peak" klippekort. "Off peak" rabatten ydes på "Off peak" klippekort, da der ikke er indført rejsekort.



I tabel 2 i beregningen af det vægtede gennemsnit er det antaget, at halvdelen af rejsekort rejserne foretages ”off peak”, hvor der gives 20 pct. rabat. Det samme gælder i tabel 3 for 2013 beregningen.

Tabel 1. Takster i København, Aarhus og Odense for en voksenbillet til 2 zoner, 2010

2010	København	Aarhus	Odense
Enkeltbillet	23,00	19,00	20,00
Klippekort	13,50	12,00	16,00
Periodekort ved 10 rejser om ugen	7,47	8,05	8,26
”Vægtet gennemsnit”*	16,71	14,44	16,61

* Vægtet gennemsnit beregnet som ønsket af spørgeren ved at prisen for en rejse på klippekort og enkeltbilletter tildeles 3 gange så meget vægt som prisen for en rejse på periodekort og rejsekort.

Tabel 2. Takster i København, Aarhus og Odense for en voksenbillet til 2 zoner, 2013

2013	København	Aarhus	Odense
Enkeltbillet	24,00	20,00	24,00
Klippekort	15,00	14,00/11,00*	16,50
Rejsekort/KVIKkort ved 10 rejser om ugen	15,00/12,00*	-	12,60/10,80*
Periodekort ved 10 rejser om ugen	8,17	8,40	8,66
”Vægtet gennemsnit”**	17,33	15,13	17,69

* Sidstnævnte pris er inkl. ”off peak” rabat. ** Vægtet gennemsnit beregnet som ønsket af spørgeren ved at prisen for en rejse på klippekort og enkeltbilletter tildeles 3 gange så meget vægt som prisen for en rejse på periodekort og rejsekort.

Note: I det vægtede gennemsnit i tabel 2 er det forudsat, at halvdelen af rejserne med mulighed for ”off peak” rabat foretages ”off peak”, hvor der gives 20 pct. rabat i 2013.

I tabel 3 er beregningen af gennemsnitsprisen i de tre byer baseret på mere korrekte vægte i henhold til rejsehjemfordelingen, og giver derfor et væsentligt mere retvisende billede af gennemsnitspriserne i de tre byer end tabel 1 og 2.



Tabel 3. Gennemsnitspris for en voksenbillet til 2 zoner i København, Odense og Aarhus vægtet efter rejsehjemmelfordeling

Side 3/3

Gennemsnitspris vægtet efter rejsehjemmelfordelingen i 2012	København	Aarhus	Odense
2010	11,17	11,51	12,14
2013	12,20	12,04	12,21

Kilde: Rejsehjemmelfordelinger for Midttrafik, FynBus og Hovedstaden, som selskaberne har benyttet til at dokumentere overholdelse af takststigningsloftet for 2013. Der er set bort fra andre mindre rejsehjemler og kun medtaget fordelingen af voksenrejser.

Note: I tabellen er det forudsat, at halvdelen af rejserne med mulighed for "off peak" foretages "off peak".

Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr

MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 26. november 2013
J. nr. 2013 - 2991

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 14. november 2013 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Martin Geertsen (V).

Spørgsmål nr. 142:

Vil ministeren udarbejde en sammenligning af prisudviklingerne på kollektive billetter i de 3 byer København, Aarhus og Odense under ét henholdsvis hver for sig, hvor der er korrigeret for inflation fra 2007 til 2013?
Spørgsmålet har været stillet i folketingsåret 2012, jf. TRU alm. del - spm. 766.

Svar:

I tabel 1 fremgår udviklingen af gennemsnitstaksterne i de tre største byer deflateret med forbrugerprisindekset. Tallene viser den gennemsnitlige takstudvikling for henholdsvis Aarhus Amt, Fyns Amt samt HT/HUR frem til og med 2006 og herefter for trafiksselskaberne Midttrafik, FynBus samt takstområde Movia Hovedstaden.

Tabel 1. Gennemsnitlig takstudvikling i København, Odense og Århus 2001-2013 deflateret med forbrugerprisindekset

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013*
København	100	104	109	121	122	123	124	123	125	126	125	126	129
Aarhus	100	101	102	106	110	115	116	116	118	119	118	118	117
Odense	100	105	110	115	118	120	121	121	123	124	123	123	123
Samlet**	100	103	107	115	118	120	121	121	123	123	122	123	124

* Det er forudsat for 2013, at halvdelen af rejserne med mulighed for "off peak" rabat foretages "off peak", hvor der gives 20 pct. rabat, jf. svar til TRU 765.

** Vægtet med befolkningstallet i de tre kommuner.

Kilde: Tal indberettet af trafiksselskaberne til Trafikstyrelsen i fm takststigningsloftet samt regnskabsindberetninger.

Takstudviklingen fra 2003 til 2004 er påvirket af bortfald af det særlige stats-tilskud til takstnedsættelser.

Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at den gennemsnitlige takst år for år ikke stiger med mere end det såkaldte takststigningsloft. Takststigningsloftet har været gældende siden takstskiftet til 2008 og har medført, at taksterne rundt i landet udvikler sig meget ensartet, jf. tabel 1. Takstloftet forhindrer ikke, at



enkelte rejsehjemler kan stige mere end loftet. Det indeks, som fastsætter takststigningsloftet, afspejler omkostningsudviklingen i branchen, og afviger derfor fra forbrugerprisindekset. Takststigningerne kan derfor afvige fra forbrugerpriserne, hvilket eksempelvis kan skyldes svingninger i brændstofpriserne.

Side 2/2

Det skal bemærkes, at effekten af ”off peak” rabatten vil vokse i takt med at rejsekortet bliver udrullet og øvrige rejsehjemler evt. afskaffes.

Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr

MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 26. november 2013
J. nr. 2013 - 2991

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 14. november 2013 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Martin Geertsen (V).

Spørgsmål nr. 143:

Det ønskes oplyst, hvor meget taksterne i den kollektive trafik er steget år for år siden 2001. Svaret bedes opdelt på den regionalt og kommunalt styrede del af den kollektive trafik. Endvidere ønskes om muligt en opdeling på kontantpris, klippekortspris, abonnementskort pris og hvor muligt rejsekortpris. Spørgsmålet har været stillet i folketingsåret 2012, jf. TRU alm. del - spm. 767.

Svar:

Siden 2001 er taksterne i den kollektive trafik gennemsnitligt steget med 58 pct., svarende til en gennemsnitlig årlig takststigning på 4,2 pct. De årlige vægtede takststigninger fremgår af tabellen nedenfor.

Trafikstyrelsen har ikke data for takstudviklingen siden 2001 opdelt på produkttyper.

Trafikselskaberne i Danmark er ejet i fællesskab af regioner og kommuner, så det er ikke umiddelbart muligt at opdele takststigningen på hhv. en regional og kommunal styret del.

År	2001- 2002	02- 03	03- 04	04- 05	05- 06	06- 07	07- 08	08- 09	09- 10	10- 11	11- 12	2012- 2013
Gns. takst- stigning, pct.*	4,8	6,3	9,4	3,1	3,1	2,9	3,0	2,9	3,1	1,5	3,2	3,5

*Det vægtede landsgennemsnit for trafikselskabernes takster. Dvs. ekskl. de takster, som fastsættes af DSB og Arriva.

Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr

Aarhus, 6. december 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. december 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 15

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
29. november 2013	1-13-7-13	Birgitte Ø. Lykke	bol@midttrafik.dk	8740 8215

Evaluering af den lokale MED-aftale for Midttrafik

Baggrund for evalueringen

På et møde 15. april 2013 blev det besluttet i HovedMEDudvalget for Midttrafik, at den lokale MED-aftale for Midttrafik skal justeres og opdateres. På samme møde blev der truffet beslutning om, at der, inden en sådan opdatering af aftalen blev foretaget, skulle ske en evaluering af samarbejdet i henholdsvis HMU, LMU i Busselskabet Aarhus Sporveje og LMU i Midttrafiks administration.

Metode

Evalueringen blev foretaget via et elektronisk spørgeskema, hvor spørgsmålene var udarbejdet af en arbejdsgruppe, nedsat under HMU.

Undersøgelsen bestod af 5 overordnede spørgsmål, der er stillet til alle i udvalget:

- Hvem repræsenterer du i HMU?
- Hvor tilfreds er du med følgende delelementer i HMU organisationen?
- (Informationsniveauet, Drøftelserne, Indflydelsen, Samarbejdet)
- Har du forslag til, hvad der kan gøre de enkelte områder mere effektive / mere velfungerende? (Informationsniveauet, Drøftelserne, Indflydelsen, Samarbejdet)
- Har du læst teksten i Midttrafiks MED-aftale?
- Har du været på MED-uddannelse?

Herudover har de to grupper af repræsentanter (Ledelsesrepræsentanter/ Medarbejderrepræsentanter) modtaget separate spørgsmål omkring deres virke og brug af HMU.

Medarbejderrepræsentanter:

- Har du tid til arbejdet i HMU/LMU (herunder forberedelse og mødedeltagelse)?
- Bakker dine kolleger op om dit arbejde i HMU/LMU?
- Har du kommentarer til dine ovenstående besvarelser?

Ledelsesrepræsentanter:

- Bruger du aktivt HMU/LMU i dine ledelsesbeslutninger?
- Hænger ledelsesgrundlaget (ledelsesværdierne) sammen med kravene om, at du skal drøfte en række ledelsesmæssige spørgsmål med medarbejderrepræsentanterne i HMU/LMU, før du kan træffe en beslutning?
- Har du kommentarer til dine ovenstående besvarelser?

Undersøgelsen har været udsendt til i alt 40 respondenter, der har været anonyme på brugerniveau.

Resultatet af evalueringen

Evalueringen viser tre meget forskellige resultater.

LMU - Midttrafik

Der er gennemgående stor tilfredshed med udvalget både på medarbejder og ledersiden, og på alle 4 overordnede parametre: Informationsniveau, Drøftelser, Indflydelse og samarbejde.

De fleste af medlemmerne har læst materialet vedrørende MED-aftalen, men en stor del af både medarbejder og leder repræsentanterne har ikke været på MED-uddannelse.

LMU - Busselskabet Aarhus Sporveje (BAAS)

Løjnefaldende for Busselskabet Aarhus Sporveje undersøgelsen er, at der er stor forskel på tilfredsheden blandt ledelsesrepræsentanter og medarbejderrepræsentanterne.

Mens tilfredsheden ved ledelsesrepræsentanterne er 100 % på alle 4 parametre, er medarbejder-tilfredsheden markant lavere ved medarbejderrepræsentanterne. Med undtagelse af informations-niveauet, hvor 80 % er tilfredse, er over 50 % utilfredse med de øvrige parametre.

Ligesom i Midttrafik har størstedelen af medlemmerne læst MED aftalen, men også her, har størstedelen ikke været på med uddannelse.

HovedMED-udvalget (HMU)

HMU udskiller sig fra begge de to ovenstående undersøgelser ved at Medarbejder- og Ledelsesrepræsentanter er meget enige om deres utilfredshed.

På informationsniveauet og indflydelsesniveauet er der lidt større tendens til tilfredshed blandt lederne, end blandt medarbejderne, men ellers er der ret stor enighed om utilfredshed.

Her har alle medlemmer læst MED-aftalen, og størstedelen (75 %) har været på Med-uddannelse. De resterende 25 % begrundet dette med, at de ikke er blevet tilbudt nogen uddannelse.

Grafisk gengivelse af rapportens resultat

