



Aarhus, 5. december 2014

**Bilagssamling til Åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 12. december kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Bilag 1 – Oversigt over reklamebestemmelser i trafikskaber

	Midttrafik	NT	Fynbus	Movia (gældende for A- og S- linjebusser)	Sydtrafik
Langside	Ja, der tillades reklamer på langsider (ikke nærmere defineret størrelse)	Ja, der tillades 1 lang reklame på venstre langsider, og to små reklamer på højre langside	Ja, der tillades 1 lang reklamer på begge langsider	Ja, der tillades 1 lang reklame på venstre langsider, og to små reklamer på højre langside	Ja, der tilladelse reklame på den ene langside
Bagende	Bagsmæk	Bagsmæk og bagrude	Bagsmæk og bagrude	Der tilladelse helt og delvist foliering	Bagsmæk
Helfoliering	Nej	Kun efter tilladelse fra NT*	Kun efter tilladelse fra Fynbus	Ikke defineret	Kun efter tilladelse fra Sydtrafik **

*Heldekorering kan anvendes, når der er tale om enten NTs egne produkter eller når der er tale om generelle almengyldige formål – særligt reklame der – ligesom NT - understøtter regionen som helhed. Som et eksempel kan nævnes en reklame for Aalborg Universitet, større lokale turistmål, et bibliotek og lignende. Det er desuden besluttet, at der administrativt er begrænsninger på antallet af heldekorerede busser. Indtil videre betyder det at der maximalt må køre 10 heldekorerede busser ad gangen – heraf max. 5 i Aalborg bybusser.

** Sydtrafik har i få situationer tilladt en heldækkende bagende reklame. Bl.a. en reklame for Odense Zoo i sommeren 2012 på 4 bybusser i Kolding og en reklame for Naturfonden på en bybus i Aabenraa. Sydtrafik påpeger, at det reklames formål har betydning. Således gives hellere reklame for fx Zoo og Naturfonden, end fx McDonald's eller Coca Cola-reklamer.

Bilag 2 – eksempel på helfoliering af bagende på bybus

Billeder fjernet pga. rettighedsmæssige årsager.

Statsforvaltningen Afdeling Ringkøbing
St. Blichers Vej 6
6950 Ringkøbing

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
Telefax 87 40 82 01

www.midttrafik.dk

Dato

26. februar 2014

Journalnummer

1-00-1-14

Kontaktperson

Birgitte Ø. Lykke

Mail

bol@midttrafik.dk

Direkte telefon

87 40 82 15

Ændring af vederlag for formanden for Bestyrelsen for Midttrafik

Statsforvaltningen godkendte i brev af 12. marts 2008 (journalnr. 2007/614-15) Midttrafiks retningslinjer for vederlag til medlemmerne af Bestyrelsen for Midttrafik.

Det blev ved den lejlighed godkendt, at bestyrelsesmedlemmerne får vederlag svarende til nedenstående årlige timeantal ganget med en timeløn svarende til et folketingsmedlems grundløn:

- Bestyrelsesformanden – 660 timer årligt.
- Hver af to næstformænd – 165 timer årligt, svarende til 25 % af bestyrelsesformanden.
- Hvert menigt medlem – 82,50 timer årligt, svarende til 12½ % af bestyrelsesformanden.

Midttrafik har siden da anvendt disse timetal og alene reguleret vederlaget i takt med udviklingen i et folketingsmedlems grundløn.

Den nytiltrådte bestyrelse har drøftet vederlagsniveauet. Baseret på arbejdsopgaverne i de seneste år, og det aftalte mødeomfang fremadrettet, er det Bestyrelsens opfattelse, at ovenstående arbejdsmængde fortsat er passende for næstformænd og menige medlemmer. Det vurderes samtidig, at bestyrelsesformandens arbejdsindsats er mindre end ved Midttrafiks dannelse, bl.a. på grund af, at en række problemstillinger i forbindelse med etableringen og udviklingen af Midttrafik nu har fundet et naturligt leje efter fusionen.

Bestyrelsen for Midttrafik har derfor på sit bestyrelsesmøde 25. februar 2014 besluttet, at Bestyrelsesformandens vederlag reduceres med 25 %, mens de øvrige medlemmers vederlag fastholdes. De øvrige medlemmer vederlag udgør således fremover en større andel af formandens vederlag:

- Bestyrelsesformanden – 495 timer årligt.
- Hver af to næstformænd – 165 timer årligt, svarende til 33 % af bestyrelsesformanden.
- Hvert menigt medlem – 82,50 timer årligt, svarende til 16½ % af bestyrelsesformanden.

Bestyrelsen finder, at det må være inden for Bestyrelsens kompetence at beslutte, at man ikke udnytter den ramme for vederlag, som Statsforvaltningen oprindeligt har besluttet, selvom det betyder, at den relative fordeling mellem formand, næstformænd og menige medlemmer bliver ændret.

Jeg skal for en god ordens skyld bede Statsforvaltningen bekræfte modtagelsen af dette brev, og at Statsforvaltningen er enig i, at Bestyrelsen for Midttrafik kan nedsætte vederlaget til bestyrelsesformanden uden, at det påvirker øvrige bestyrelsesmedlemmers vederlag.

Venlig hilsen
Midttrafik


Jens Erik Sørensen
Direktør

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

23-09-2014

Tilsynet

Vedrørende ændring af vederlag i Midttrafik

Midttrafik har ved brev af 26. februar 2014 henvendt sig vedrørende ændringer i vederlag i forhold til Statsforvaltningen Midtjyllands tidligere godkendelse af 12. marts 2008 om faste vederlag til medlemmerne af bestyrelsen.

Statsforvaltningen Midtjyllands afgørelse fra 2008

Statsforvaltningen Midtjylland godkendte den 12. marts 2008 faste vederlag til formanden, de to næstformænd og de menige bestyrelsesmedlemmer.

Der havde været korrespondance forud for den meddelte godkendelse i 2008. Statsforvaltningen havde således i 2007 meddelt Midttrafik, at den ikke kunne godkende timetaksten, der lå til grund for beregningen af formandens vederlag og ikke kunne godkende fast vederlag til de to næstformænd, da arbejdsopgaverne blandt andet ikke var nærmere konkretiserede. Endelig kunne Statsforvaltningen heller ikke godkende fast vederlag til de menige bestyrelsesmedlemmer.

Om vederlag til formanden fremgår det af godkendelsen fra 2008 blandt andet, at Midttrafik i brev af 9. november 2007 accepterede Statsforvaltningens opfattelse for så vidt angår beregningen af timesatsen for formandens vederlag.

Midttrafik havde til brug for Statsforvaltningens godkendelse fremsendt en uddybende beskrivelse af vederlagene til de to næstformænd og de menige bestyrelsesmedlemmer. Statsforvaltningen godkendte vederlagene.

Midttrafiks henvendelse af 26. februar 2014

Statsforvaltningen
Storetorv 10
6200 Aabenraa

JOURNAL NR.: 2014-613/1678
SAGSBEHANDLER: SUJEST
DIREKTE TELEFON: 7256 7618

Telefon: 7256 7000
EAN-Nr. 5798000362222
tilsynet@statsforvaltningen.dk
www.statsforvaltningen.dk

EKSPEDITIONS- OG TELEFONTIDER
findes på
www.statsforvaltningen.dk/tider

Trafikselskabet oplyser, at bestyrelsen på møde den 25. februar 2014 har besluttet, at bestyrelsesformandens vederlag reduceres med 25%, mens de øvrige medlemmers vederlag fastholdes. De øvrige medlemmers vederlag vil således udgøre en større andel af formandens vederlag.

Midttrafik oplyser, at bestyrelsen finder, at det må være inden for bestyrelsens kompetence at beslutte, at man ikke udnytter den ramme for vederlag, som Statsforvaltningen oprindeligt har besluttet, selvom det betyder, at den relative fordeling mellem formand, næstformænd og menige medlemmer bliver ændret.

Midttrafik beder Statsforvaltningen bekræfte, at bestyrelsen for Midttrafik kan nedsætte vederlaget til bestyrelsesformanden uden, at det påvirker øvrige bestyrelsesmedlemmers vederlag.

Statsforvaltningens bemærkninger og afgørelse

1. Bemærkninger til det anførte om en ramme for vederlag

Det fremgår af § 19 i bilag 1 til bekendtgørelse nr. 1008 af 9. oktober 2006 om vedtægter for organisering af trafikelskaber (standardvedtægt for trafikelskaber vest for Storebælt), at:

§ 19. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter reglerne i § 16 a i den kommunale styrelseslov. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.

Bestemmelsen kan ikke fraviges.

Statsforvaltningens godkendelse af vederlag m.v. for kommunale fællesskaber omfatter både en legalitets- og hensigtsmæssighedsprøvelse.

Statsforvaltningen udøver ved sin behandling af sager om godkendelse af vederlag i kommunale fællesskaber et konkret skøn. I dette skøn indgår en afvejning af flere kriterier.

Det er vores opfattelse, at alle faste vederlag, der er fastsat ud fra en vurdering af arbejdsopgaverne i det enkelte selskab, skal godkendes, herunder ændringer af godkendte vederlag. Der er således efter Statsforvaltningens opfattelse ikke tale om en ramme, som kan ændres uden Statsforvaltningens godkendelse.

Vi henviser også til standardvedtægtens § 19, hvorefter Statsforvaltningens prøvelse omfatter arbejdsbyrden ved det enkelte bestyrelseshverv, hvortil der ønskes godkendt fast vederlag.

Statsforvaltningen skal derfor konkret godkende ændringerne af vederlag i Midttrafik.

2. Kriterier, der indgår i skønnet

De principper, som fremgår af det tidligere Indenrigsministeriums cirkulæreskrivelse af 4. marts 1991 om vederlæggelse af hverv som medlem af bestyrelsen for selskaber, som helt eller delvist er i offentlig eje, finder fortsat anvendelse ved Statsforvaltningens vurdering af, om der skal ske godkendelse af vederlag.

I de tilfælde, hvor forberedelsen til møderne går ud over, hvad der normalt kan forventes, eller hvor der foreligger en betydelig arbejdsindsats, der ikke direkte er knyttet til mødevirksomhed, f.eks. forberedelsesarbejde, deltagelse i møder, forhandlinger, besigtigelser og lignende kan en fast vederlagsordning være berettiget.

Et fast vederlag fastsættes i givet fald på grundlag af en opgørelse over den tid, der anvendes eller forventes anvendt. Vederlaget beregnes sædvanligvis ud fra den timeløn, som et folketingsmedlem oppebærer, medmindre hvervets karakter taler for, at der tages udgangspunkt i en højere lønramme.

Det fremgår af Folketingets hjemmeside, at grundvederlaget pr. 1. oktober 2013 for et folketingsmedlem er 600.998 kr. Beregnet ud fra et anslået timeforbrug på 1924 timer, svarer det til en timesats på ca. 312 kr.

Et højt tidsforbrug kan ikke i sig selv begrunde et fast vederlag. Karakteren og omfanget af det kommunale fællesskabs virksomhed skal tillige indgå i vurderingen. Udover tidsforbruget indgår det således blandt andet i vurderingen af, om et fast vederlag er berettiget, at fællesskabet har en omsætning af en vis størrelse.

3. Midttrafiks konkrete ændring af vederlaget og Statsforvaltningens vurdering heraf

Trafikselskabet henviser til godkendelsen i 2008, hvorefter bestyrelsesmedlemmerne får vederlag svarende til nedenstående årlige timeantal ganget med en timeløn svarende til et folketingsmedlems grundløn:

- Bestyrelsesformanden – 660 timer årligt.
- Hver af de to næstformænd – 165 timer årligt, svarende til 25% af bestyrelsesformanden.
- Hvert menigt medlem – 82,50 timer årligt, svarende til 12,5% af bestyrelsesformanden.

Midttrafik oplyser, at arbejdsmængden fortsat er passende for næstformænd og menige medlemmer og henviser til arbejdsopgaverne i de seneste år og det aftalte mødeomfang fremadrettet.

Samtidig er det vurderingen, at bestyrelsesformandens arbejdsindsats er mindre end ved Midttrafiks dannelse blandt andet på grund af, at en række problemstillinger i forbindelse med etableringen og udviklingen af Midttrafik nu har fundet et naturligt leje efter fusionen.

Bestyrelsen har derfor på møde den 25. februar 2014 besluttet, at bestyrelsesformandens vederlag reduceres med 25%, mens de øvrige medlemmers vederlag fastholdes. De øvrige medlemmers vederlag vil således udgøre en større andel af formandens vederlag:

- Bestyrelsesformanden – 495 timer årligt.
- Hver af de to næstformænd – 165 timer årligt, svarende til 33% af bestyrelsesformanden.
- Hvert menigt medlem – 82,50 timer årligt, svarende til 16,5% af bestyrelsesformanden.

Vedrørende formanden

Statsforvaltningen godkender det nedsatte vederlag til formanden. Vi lægger herved vægt på den tidligere Statsforvaltning Midtjyllands konkrete vurdering i brev af 22. marts 2003 sammenholdt med Midttrafiks oplysninger i brev af 26. februar 2014 og de oplysninger om baggrunden for det lavere vederlag, som nærmere fremgår af punkt 7 på dagsordenen for bestyrelsesmøde i trafikskabet den 25. februar 2014. Således fremgår det blandt andet, at bestyrelsen i oktober 2013 besluttede at reducere antallet af bestyrelsesmøder, og at bestyrelsesformanden foreslår, at hans vederlag reduceres med 25% på grund af det lavere antal møder og det forhold, at Midttrafik nu fungerer som en virksomhed.

Vedrørende næstformænd og menige bestyrelsesmedlemmer

Som beskrevet ovenfor kan en fast vederlagsordning være berettiget i de tilfælde, hvor forberedelsen til møderne går ud over, hvad der normalt kan forventes, eller hvor der foreligger en betydelig arbejdsindsats, der ikke direkte er knyttet til mødevirksomhed.

I Statsforvaltningen Midtjyllands tidligere godkendelse af vederlag indgik således blandt det forhold, at forberedelsen til møderne gik ud over, hvad der normalt kunne forventes. Det fremgår blandt andet af afgørelsen, at der blev afholdt 11 bestyrelsesmøder om året, og at de første syv møder i 2007 i gennemsnit havde haft ca. 100 siders materiale til forberedelse, hvoraf ca. 25 sider er dagsorden med sagsfremstilling og indstillinger og 75 sider bilag. Der er henvist til, at Midttrafiks oprindelige ansøgning lød på forberedelse og deltagelse i møder ville være 7,5 timer pr. møde, hvilket Statsforvaltningen ikke anfægtede.

I godkendelsen indgik også det forhold, at næstformændene deltog i formandsskabsmøder med formanden og direktionen ca. 12 gange om året med en varighed på minimum to timer.

Endvidere indgik den arbejdsindsats, der ikke direkte var knyttet til mødevirksomhed. For så vidt angår næstformændene indgik blandt andet stedfortrædende funktioner, udadvendte funktioner som fx Letbaneprojektet, indlæg på konferencer, udtalelser til pressen, og for så vidt angår de menige bestyrelsesmedlemmer blandt andet koordinering af det trafikpolitiske arbejde med flere kommuner, kontakt til borgere og virksomheder, borgermøder og pressehenvendelser.

Statsforvaltningen kan på det foreliggende grundlag ikke godkende ændringen af den relative forskel, således at de to næstformænd og de menige bestyrelsesmedlemmer fortsat oppebærer de af Statsforvaltningen Midtjylland godkendte vederlag af 12. marts 2008.

Henset til at formandens vederlag er nedsat med 25% på grund af det lavere antal bestyrelsesmøder og med henvisning til, at en række problemstillinger i forbindelse med etableringen og udviklingen af Midttrafik nu har fundet et naturligt leje efter fusionen, giver det Statsforvaltningen anledning til at undersøge, om arbejdsbyrden for de to næstformænd og de menige bestyrelsesmedlemmer i lighed med formandens er blevet mindre.

Statsforvaltningen skal på den baggrund anmode om at få oplyst, hvilke ændringer der måtte være i henholdsvis arbejdsopgaverne for næstformændene og for de menige bestyrelsesmedlemmer i forhold til de oplysninger fra Midttrafik, der lå til grund for Statsforvaltningen Midtjyllands godkendelse den 12. marts 2008, herunder det forventede timeforbrug.

Når Statsforvaltningen har modtaget disse oplysninger, vil vi vurdere, om de den 12. marts 2008 godkendte vederlag til henholdsvis næstformænd og de menige bestyrelsesmedlemmer kan fortsætte uændret.

Med venlig hilsen



Hanne Villumsen
Kontorchef



Susann Starzet

Midttrafik

København · 28. oktober 2014

Johan Weihe
Partner

T +45 72 27 34 53
jhw@bechbruun.com

Sagsnr. 056992-0024 jhw/jhw/liz
Dok.nr. 12553259.1

UDKAST · 28. oktober 2014

Notat

Vederlag til bestyrelsesmedlemmer

1. Indledning

Bestyrelsen for Midttrafik besluttede den 25. februar 2014, at bestyrelsesformandens vederlag skulle reduceres med 25 %, mens de øvrige bestyrelsesmedlemmers vederlag, der i 2008 blev godkendt af Statsforvaltningen Midtjylland, fastholdes.

Midttrafik anmodede ved brev af 26. februar 2014 Statsforvaltningen om at godkende nedsættelsen af bestyrelsesformandens vederlag. Statsforvaltningen godkendte den 23. september 2014 nedsættelsen af formandens vederlag. Statsforvaltningen besluttede samtidig, på baggrund af oplysningerne i Midttrafiks brev, at undersøge, om de øvrige bestyrelsesmedlemmers vederlag ligeledes bør nedsættes. Statsforvaltningen anmodede derfor Midttrafik om at få oplyst, hvilke ændringer der måtte være i arbejdsopgaverne for bestyrelsesmedlemmerne.

Midttrafik har anmodet os om at gennemgå sagen og anføre vores bemærkninger hertil.

2. Konklusion og anbefaling

Det er vores vurdering, at det er i tråd med praksis på området, når Statsforvaltningen på baggrund af sagen beslutter sig for at vurdere, om bestyrelsesmedlemmerne fortsat har en sådan arbejdsbyrde, at deres vederlag kan opretholdes.

Vi vurderer dog, at Statsforvaltningens argument om, at det kan udledes af bestyrelsesformandens nedsatte arbejdsbyrde, at de øvrige bestyrelsesmedlemmer ligeledes har fået en mindre arbejdsbyrde, er helt uden grundlag.

Vi anbefaler, at Midttrafik indsender oplysninger til Statsforvaltningen, som redegør for arbejdet og nøje dokumenterer næstformændene og de menige bestyrelsesmedlemmers arbejdsbyrde.

Vi anbefaler endvidere, at Midttrafiks bestyrelse drøfter forventningerne til bestyrelsesmedlemmernes arbejdsindsat. Der kan på denne baggrund tages en ny dialog med Statsforvaltningen om fastsættelse af vederlag til bestyrelsen.

3. Regler og praksis

3.1 Cirkulæreskrivelse nr. 9231 af 4. marts 1981 og kommunestyrelseslovens § 16 a

Det følger af det tidligere Indenrigsministeriums cirkulæreskrivelse nr. 9231 af 4. marts 1981¹, at udgangspunktet for vederlæggelsen af de af cirkulæret omhandlede hverv, skal tages i de regler, der gælder for mødediæter efter den kommunale styrelseslovs § 16. Selvom cirkulæreskrivelsen omhandler amtsråds- og kommunalbestyrelsesmedlemmers hverv, finder den tilsvarende anvendelse for bestyrelsesmedlemmer af kommunale fællesskaber, jf. det tidligere Indenrigsministeriums afgørelse nr. 9102 af 8. december 1995.

Kommunestyrelseslovens regler om mødediæter findes nu i lovens § 16 a. I medfør af § 16 a, stk. 2, fastsætter Økonomi- og Indenrigsministeren størrelsen af diæterne. Dette er gjort ved bekendtgørelse nr. 1461 af 19. december 2005 om vederlag, diæter, pension m.v. for varetagelsen af kommunale hverv.

Diæterne udgør 365 kr. pr. dag. For hver dag, hvor hvervet beslaglægges mere end 4 timer, ydes det dobbelte. Diætsatsen forhøjes hvert år den 1. januar med 5 kr., første gang den 1. januar 2008, jf. bekendtgørelsens § 4, stk. 2.

Det følger endvidere af cirkulæreskrivelsen, at der i særlige tilfælde kan være anledning til at overveje en egentlig vederlagsordning. Det drejer sig om tilfælde, hvor forberedelsen til møderne går ud over, hvad der normalt kan forventes, eller hvor der foreligger en betydelig arbejdsindsats, der ikke direkte er knyttet til mødevirksomhed. Det vil i de fleste tilfælde være formanden, eventuelt også næstformanden, der har en sådan merbelastning i form af forberedelsesarbejde, deltagelse i drøftelser, forhandlinger, besigtigelser o.lign.

Vederlagets størrelse må fastsætte på grundlag af en opgørelse over den tid, der anvendes/forventes anvendt, og en betaling pr. time, som svarer til den, der anvendes ved statens fastsættelse af tilsvarende vederlag. Et tilsvarende vederlag er beregnet med udgangspunkt i den årsløn, som oppebæres af folketingsmedlemmer. Ifølge Folketingets

¹ Cirkulæreskrivelse nr. 9231 af 4. marts 1981 vedrørende vederlæggelse af amtsråds- og kommunalbestyrelsesmedlemmer for hverv som medlem af bestyrelserne for selskaber, der helt eller delvis er i offentlig eje.

hjemmeside udgjorde det årlige grundvederlag pr. 1. oktober 2014 til folketingsmedlemmer 616.295 kr., svarende til en timesats på cirka 320 kr. Som et særligt holdepunkt for at fravige denne timesats kan anføres tilfælde, hvor hvervet er af en sådan karakter, at det med rimelighed kan henføres til et højere løntrin.

Det følger ligeledes af bekendtgørelse nr. 1008 af 9. oktober 2006 om vedtægter for organisering af trafikelskaber, bilag 2, § 9, at der ydes bestyrelsesmedlemmerne i trafikelskaber vest for Storebælt diæter m.v. efter reglerne i kommunalstyrelseslovens § 16 a. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv. Bestemmelsen er ufravigelig, jf. bekendtgørelsens § 1, stk. 2.

3.2 Praksis vedrørende vederlag til bestyrelsesmedlemmer

Det følger af det tidligere Indenrigsministeriums afgørelse nr. 9102 af 8. december 1995, at Statsforvaltningens godkendelse af vedtægter m.v. for kommunale fællesskaber omfatter både en legalitets- og en hensigtsmæssighedsprøvelse af eventuelle bestemmelser om vederlæggelse af medlemmer af bestyrelsen for de pågældende selskaber.

Indenrigsministeriet udtalte endvidere i afgørelsen, at principperne i ministeriets cirkulæreskrivelse nr. 9231 af 4. marts 1981 finder anvendelse ved denne prøvelse. Vederlæggelsen bør derfor som udgangspunkt ske på grundlag af reglerne om mødediæter i kommunestyrelsesloven. Kun i de tilfælde, hvor forberedelsen til møderne går ud over, hvad der normalt kan forventes, eller hvor der foreligger en betydelig arbejdsindsats, der ikke direkte er knyttet til mødevirksomhed, vil der være anledning til at overveje en egentlig vederlagsordning.

Ministeriet udtalte yderligere, at oplysninger om et forholdsvis højt tidsforbrug for et bestyrelsesmedlem ikke i sig selv kan begrunde, at der godkendes et fast vederlag til vedkommende. Karakteren og omfanget af det pågældende kommunale fællesskabs virksomhed må tillige indgå i tilsynsmyndighedens (Statsforvaltningens) vurdering af, hvorvidt der er grundlag for at fravige de almindelige principper i cirkulæreskrivelsen.

Disse principper er udtryk for en fast praksis, der genfindes i flere afgørelser, herunder bl.a. Tilsynets udtalelse af 17. februar 2005 om vederlag til bestyrelsen i et kommunalt fællesskab, Statsforvaltningens brev af 30. september 2009 til Trafikelskabet Sydtrafik samt Statsforvaltningens brev af 22. november 2012 til I/S Amagerforbrænding.

4. Vurdering

Midttrafik har kompetence til at regulere vederlæggelsen af bestyrelsesmedlemmerne inden for den af Statsforvaltningen godkendte ramme. Ændringen af bestyrelsesformandens

vederlag medfører derfor i sig selv ikke, at Statsforvaltningen kan nedsætte vederlaget for de øvrige bestyrelsesmedlemmer.

Det følger imidlertid af Statsforvaltningens brev af 23. september 2014, at grundene bag nedsættelsen af bestyrelsesformandens vederlag skaber tilstrækkelig tvivl om de andre bestyrelsesmedlemmers arbejdsbyrde til, at Statsforvaltningen vil undersøge, om disses vederlag ligeledes bør nedsættes.

Som det fremgår af den ovenstående redegørelse for de relevante regler og praksis på området, skal bestyrelsesmedlemmers vederlag som udgangspunkt fastsættes efter reglerne om mødediæter i kommunalstyrelseslovens § 16 a. Kun i de tilfælde, hvor forberedelsen til møderne går ud over, hvad der normalt kan forventes, eller hvor der foreligger en betydelig arbejdsindsats, der ikke direkte er knyttet til mødevirksomhed, vil der være anledning til at overveje en egentlig vederlagsordning. Vederlagets størrelse må som udgangspunkt fastsættes på grundlag af en opgørelse over den tid, der anvendes/forventes anvendt, og en betaling pr. time beregnet med udgangspunkt i den årsløn, som oppebæres af folketingsmedlemmer (svarende til en timesats på 320 kr.)

Det er vores vurdering, at det er i tråd med praksis på området, når Statsforvaltningen beslutter sig for at vurdere, om bestyrelsesmedlemmerne fortsat har en sådan arbejdsbyrde, at deres vederlag kan opretholdes.

Vi vurderer dog, at Statsforvaltningens argument om, at det kan udledes af bestyrelsesformandens nedsatte arbejdsbyrde, at de øvrige bestyrelsesmedlemmer ligeledes har fået en mindre arbejdsbyrde, er helt uden grundlag. Bestyrelsesformanden vil ofte - især i forbindelse med en ny organisering eller lignende - varetage en række opgaver, som de andre bestyrelsesmedlemmer ikke deltager i. Hvis disse arbejdsopgaver reduceres for bestyrelsesformanden, vil det ikke påvirke arbejdsmængden for de øvrige bestyrelsesmedlemmer.

Vi anbefaler, at Midttrafik indsender oplysninger til Statsforvaltningen, som redegør for arbejdet og nøje dokumenterer næstformændene og de menige bestyrelsesmedlemmers arbejdsbyrde.

Vi anbefaler endvidere, at Midttrafiks bestyrelse drøfter forventningerne til bestyrelsesmedlemmernes arbejdsindsat. Der kan på denne baggrund tages en ny dialog med Statsforvaltningen om fastsættelse af vederlag til bestyrelsen.

Datagrundlag:	Kilde:
Antal medarbejdere	CVR og trafiksekskabets hjemmeside
Honorarer	Statsforvaltningen
Indekspris oktober 2014	Danmarks Statistik

Selskab / Bestyrelsespost	Antal medarbejdere	Formand	Indekseret til i dag*	Næstformand	Indekseret til i dag*	Øvrige medlemmer	Indekseret til i dag*	Basisbeløb	Godkendt den
Movia	ca. 300	225.000,00	254.925,00	90.000,00	101.970,00	45.000,00	50.985,00	1. april 2007	20. august 2007
Fynbus	100 - 199	118.000,00	128.148,00	29.500,00	32.037,00	14.750,00	16.018,50	1. oktober 1997	2. juli 2010
Sydtrafik	50 - 99	118.000,00	130.744,00	29.500,00	32.686,00	14.750,00	16.343,00	1. oktober 1997	30. september 2009
Midttrafik	500 - 1.000	200.171,40	226.794,20	50.042,85	56.698,55	25.021,43	28.349,27	1. april 2006	12. marts 2008
Nordjyllands trafik	50 - 99	60.000,00	70.320,00	40.000,00	46.880,00	30.000,00	35.160,00	1. januar 2007	6. august 2007

* Talindekseret. Ikke nødvendigvis udbetalt beløb.

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
20. november 2014	1-25-1-14	Henning Nielsen	hni@midttrafik.dk	8740 8268

Fakta om natbusser

Indledning

Dette notat indeholder en beskrivelse af det eksisterende natbussystem i Midttrafik – samt en beskrivelse af takster og brugen af natbusserne.

Nuværende natbusser

Midttrafiks nuværende natbusnet består af:

7 natbusruter i Aarhus Kommune – med egne rutenumre, der kører året rundt natten efter fredag og lørdag.

7 regionalruter i Østjylland, hvor der på de ordinære ruter er indsat natbuskørsel natten efter fredag og lørdag.

1 regionalrute i Syd – administreret af Sydtrafik (Vejle – Hedensted), hvor der er natbuskørsel efter fredag og lørdag.

De permanente natbusser kører ikke i sommerferieperioden.

Julenatbusser i Silkeborg, Randers, Herning, Viborg samt i øvrigt på udvalgte regionale og lokale ruter.

Særlige natbusser der indsætter på anmodning fra bestillere – f.eks. regionale natbusser i forbindelse med Aarhus Festuge og særlige natbusser i forbindelse med Randers Ugen.

Der er både natbuskørsel der har karakter af lokalkørsel og kørsel der har karakter af regional-kørsel.

Nuværende takster

De nuværende takster medfører at der betales dobbelt-takst for natbuskørsel. Dvs. at kunden skal have 2 billetter, klippe 2 gange etc. Har kunden et periodekort er en ekstra billet eller et ekstra klip tilstrækkeligt. Kunder på ungdomskort kan nøjes med at købe en ekstra børnebillet.

Off-peak klippekort kan anvendes i natbusser, og på Rejsekort-rejser er Off-peak rabat fratrukket automatisk.

Brug af nuværende natbusser

Anvendelsen af natbusserne er opgjort ud fra det automatiske tællesystem i bybusserne i Aarhus, suppleret med manuelle stikprøvetællinger i de øvrige busser.

Antal kunder i natbusserne om året er således:

Bybusser Aarhus	120.000
Permanente natbusser udenfor Aarhus	52.000
Julenatbusser udenfor Aarhus	11.000
I alt	183.000

Økonomisk effekt af dobbelttakst

Det nuværende system med dobbeltbetaling medfører merindtægter på natbusserne, i forhold til anvendelse af almindelige takster.

Midttrafik har vurderet denne merindtægt på baggrund af passagertallet og på baggrund af en vurdering af merindtægten pr. kunde. Vurderingen fremgår af nedenstående tabel, men er usikker da Midttrafik ikke råder over præcise tal for hvor lange natbusrejser typisk er – og hvilket billet kunderne typisk anvender som ekstra-billet. Nedenstående beregning er lavet ud fra en forudsætning om at en regionalbusrejse i gennemsnit er 4 zoner og en bybusrejse 3 zoner – mens ekstra-billetten fordeles 50/50 mellem kontantbillet og et klip på et klippekort.

Under disse forudsætninger, ser merindtægten for "dobbelttakst" for de nuværende kunder således ud:

	Kunder	Merindtægt/kunde	Merindtægter
Bybusser Aarhus	120.000	kr. 24	kr. 2.880.000
Permanente natbusser udenfor Aarhus	52.000	kr. 31	kr. 1.612.000
Julenatbusser udenfor Aarhus	11.000	kr. 31	kr. 341.000
I alt			kr. 4.833.000



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
25. november 2014	1-23-4-8-11	Thomas D. Mikkelsen	tdm@midttrafik.dk	8740 8364

Bestillerfordelt økonomi ved indkøb og installation af sikkerhedsudstyr med videoovervågning

Bestiller	Engangsudgift ex. moms
Herning	kr. 21.200
Holstebro	kr. 5.300
Ikast-Brande	kr. 5.300
Norddjurs	kr. 26.500
Odder	kr. 5.300
Randers	kr. 180.200
Regionen	kr. 1.197.800
Skanderborg	kr. 5.300
Struer	kr. 5.300
	<u>kr. 1.452.200</u>

RESUMÈ AF LEVERANDØRUNDERSØGELSE 2014

Undersøgelsens design

Undersøgelsen er gennemført som en kvantitativ spørgeskemaundersøgelse blandt busselskaber og leverandører til flextrafik.

Data er indsamlet gennem en kombination af telefon- og webinterview. Spørgeskemaet er udviklet af Midttrafik i samarbejde med Epinion. Interviewene er indsamlet i perioden 15. september – 29. september 2014.

I alt 115 leverandører har besvaret spørgeskemaet med en samlet svarprocent på 82:

- Busselskaber - 19 interview og svarprocent på 79
- Leverandører til flextrafik - 96 interview og svarprocent på 83

Leverandørerne er informeret om, at besvarelsene ikke er anonyme, og at Midttrafik eventuelt vil kontakte leverandørerne for at få svarene uddybet. Det er ikke Epinions indtryk, at dette har påvirket besvarelsene.

Udvalgte nøgleresultater

- Leverandørerne udviser høj tilfredshed med samarbejdet med Midttrafik – det gælder både for busselskaber og leverandører til flextrafik
 - Busselskaber: 100 % er alt i alt tilfredse med det daglige samarbejde med Midttrafik
 - Leverandører til flextrafik: 90 % er alt i alt tilfredse med det daglige samarbejde med Midttrafik
- Dog er der tale om en statistisk signifikant tilbagegang for leverandører til flextrafik siden 2010-undersøgelsen på 8 procentpoint, mens busselskaber fastholder en flot høj score
- Analyser af data viser, at der er en række områder, hvor en stigning i tilfredsheden kan forventes at øge den samlede tilfredshed med det daglige samarbejde med Midttrafik:
 - Busselskaber: 1) tidspunkt for hvornår leverandørerne modtager **køreplanerne** ift. kontrakten; 2) leverandørernes inddragelse og indflydelse i forbindelse med **køreplanlægning**; 3) tidsplanen for **køreplanlægningen** og busselskabernes muligheder for at komme med bemærkninger; 4) **udbudsmaterialets** kvalitet; 5) Midttrafiks information om hvor **driftsforstyrrelser** skal indberettes; 6) Mulighederne for indberetning af **driftsforstyrrelser**; 7) Midttrafiks **kvalitetskontrol**; 8) Midttrafiks opfølgning på **kvalitetsbrister** samt 9) leverandørernes mulighed for at finde frem til rette **kontaktperson**
 - Leverandører til flextrafik: 1) **kontrakternes** overskuelighed; 2) kvalitet af **nyhedsbrev**; 3) leverandørernes inddragelse ift. **kundehenvendelser**; 4) **medarbejdernes** venlighed når leverandørerne retter henvendelse til Midttrafik; 5) leverandørernes mulighed for at finde frem til rette **kontaktperson** samt 6) Midttrafiks **svartid** på leverandørernes henvendelser

LEVERANDØRUNDERSØGELSEN 2014

MIDTTRAFIK



INDHOLD

Indledning	2
Køreplanlægning	5
Udbud og kontrakter	10
Økonomi	18
Rejseregler, takster og billeteringsudstyr	25
Kommunikation	34
Drift	42
Billet- og kvalitetskontrol	54
Kundeservice	62
Generelt	70
Leverandørernes forslag til indsatsområder	83
Driveranalyser og indsatskort	85
Bilag - spørgeskema	93



BAGGRUND OG DESIGN

Om undersøgelsen

Baggrund og formål

Epinion har for Midttrafik gennemført en tilfredshedsundersøgelse med Midttrafiks leverandører af bus- og flextrafik.

Hovedformålet med undersøgelsen er at afdække status for leverandørernes vurdering af samarbejdet med Midttrafik, og herunder en vurdering af organisationens stærke og svage sider. Undersøgelsen dækker både busselskaber og leverandører til flextrafik. Resultaterne anvendes til:

- ❑ at målrette indsatsen for yderligere udvikling af samarbejdet
- ❑ at fastsætte nye mål for Midttrafik
- ❑ at vurdere hvor indsatsområderne ligger
- ❑ at vurdere udviklingen siden sidste måling foretaget i 2010

Denne rapport indeholder resultaterne af undersøgelsen. Overskrifter og underoverskrifter på de enkelte sider er udformet, så de opsummerer og konkluderer på sidens vigtigste resultater.

Læsevejledning

Spørgsmålsformuleringer fremgår som hovedregel af figuroverskrifterne. Figurene viser resultaterne som procenttal; det vil sige andele af leverandørerne. I rapporteringen er procentfordelingerne opgjort særskilt for busselskaber (rød farve) og leverandører til flextrafik (grå farve), og leverandørernes kommentarer til deres tilfredshedsvurderinger fremgår løbende på de enkelte sider. Det er enten opført som lister eller som figurer alt efter antallet af kommentarer. Procentbasis er i disse tilfælde antallet af kommentarer (se f.eks. slide 84 med indsatsområder). På enkelte spørgsmål er der dog ingen kommentarer, hvorfor der følgelig ikke fremgår oversigter over kommentarer.

Undersøgelsens design

Undersøgelsen er gennemført som en kvantitativ spørgeskemaundersøgelse blandt busselskaber og leverandører til flextrafik.

Data er indsamlet gennem en kombination af telefon- og webinterview. Spørgeskemaet er udviklet af Midttrafik i samarbejde med Epinion. Interviewene er indsamlet i perioden 15. september – 29. september 2014.

I alt 115 leverandører har besvaret spørgeskemaet med en samlet svarprocent på 82:

- ❑ Busselskaber - 19 interview og svarprocent på 79
- ❑ Leverandører til flextrafik - 96 interview og svarprocent på 83

Leverandørerne er informeret om, at besvarelserne ikke er anonyme, og at Midttrafik eventuelt vil kontakte leverandørerne for at få svarene uddybet. Det er ikke Epinions indtryk, at dette har påvirket besvarelserne.

RESULTATER

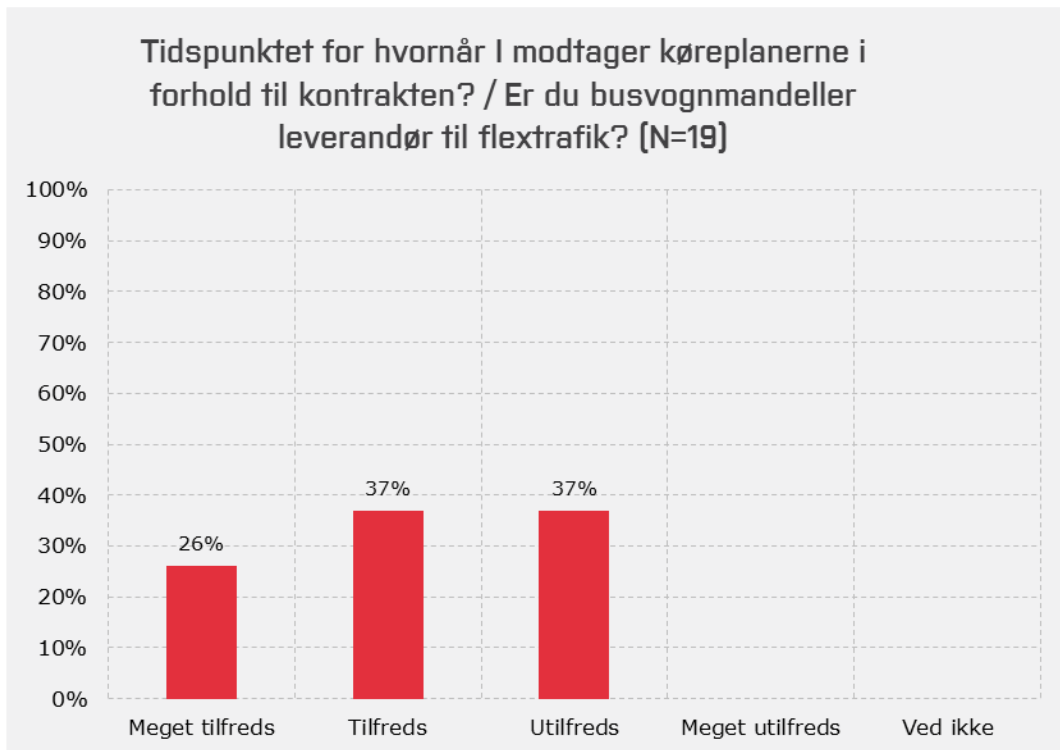
Udvalgte nøgleresultater

- Leverandørerne udviser høj tilfredshed med samarbejdet med Midttrafik – det gælder både for busselskaber og leverandører til flextrafik
 - Busselskaber: 100 % er alt i alt tilfredse med det daglige samarbejde med Midttrafik
 - Leverandører til flextrafik: 90 % er alt i alt tilfredse med det daglige samarbejde med Midttrafik
- Dog er der tale om en statistisk signifikant tilbagegang for leverandører til flextrafik siden 2010-undersøgelsen på 8 procentpoint, mens busselskaber fastholder en flot høj score
- Analyser af data viser, at der er en række områder, hvor en stigning i tilfredsheden kan forventes at øge den samlede tilfredshed med det daglige samarbejde med Midttrafik:
 - Busselskaber: 1) tidspunkt for hvornår leverandørerne modtager **køreplanerne** ift. kontrakten; 2) leverandørernes inddragelse og indflydelse i forbindelse med **køreplanlægning**; 3) tidsplanen for **køreplanlægningen** og busselskabernes muligheder for at komme med bemærkninger; 4) **udbudsmaterialets** kvalitet; 5) Midttrafiks information om hvor **driftsforstyrrelser** skal indberettes; 6) Mulighederne for indberetning af **driftsforstyrrelser**; 7) Midttrafiks **kvalitetskontrol**; 8) Midttrafiks opfølgning på **kvalitetsbrister** samt 9) leverandørernes mulighed for at finde frem til rette **kontaktperson**
 - Leverandører til flextrafik: 1) **kontrakternes** overskuelighed; 2) kvalitet af **nyhedsbrev**; 3) leverandørernes inddragelse ift. **kundehenvendelser**; 4) **medarbejdernes** venlighed når leverandørerne retter henvendelse til Midttrafik; 5) leverandørernes mulighed for at finde frem til rette **kontaktperson** samt 6) Midttrafiks **svartid** på leverandørernes henvendelser
- Leverandørerne har også selv afgivet mange gode forslag til indsatsområder, der kan være med til at løfte tilfredsheden. De efterlyser generelt bedre samarbejde og kommunikation, men mere fleksible køre- og afgangstider er også efterspurgt af leverandører af flextrafik

KØREPLANLÆGNING



4 UD AF 10 BUSSELSKABER ER UTILFREDSE MED TIDSPUNKTET FOR MODTAGELSE AF KØREPLANERNE

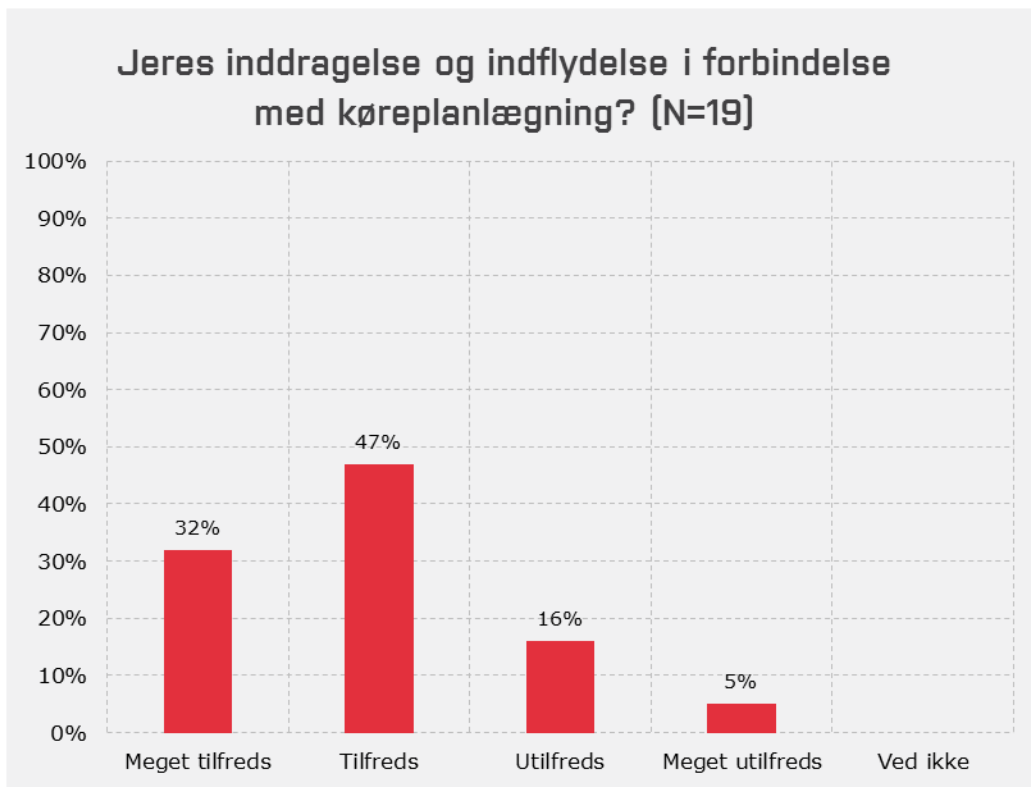


Kommentarer

For sent tidspunkt (n=3)

Note: Der er 33 pct. point færre tilfredse/meget tilfredse i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen er statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

8 UD AF 10 BUSSELSKABER ER TILFREDSE MED DERES INDDRAGELSE I KØREPLANLÆGNING

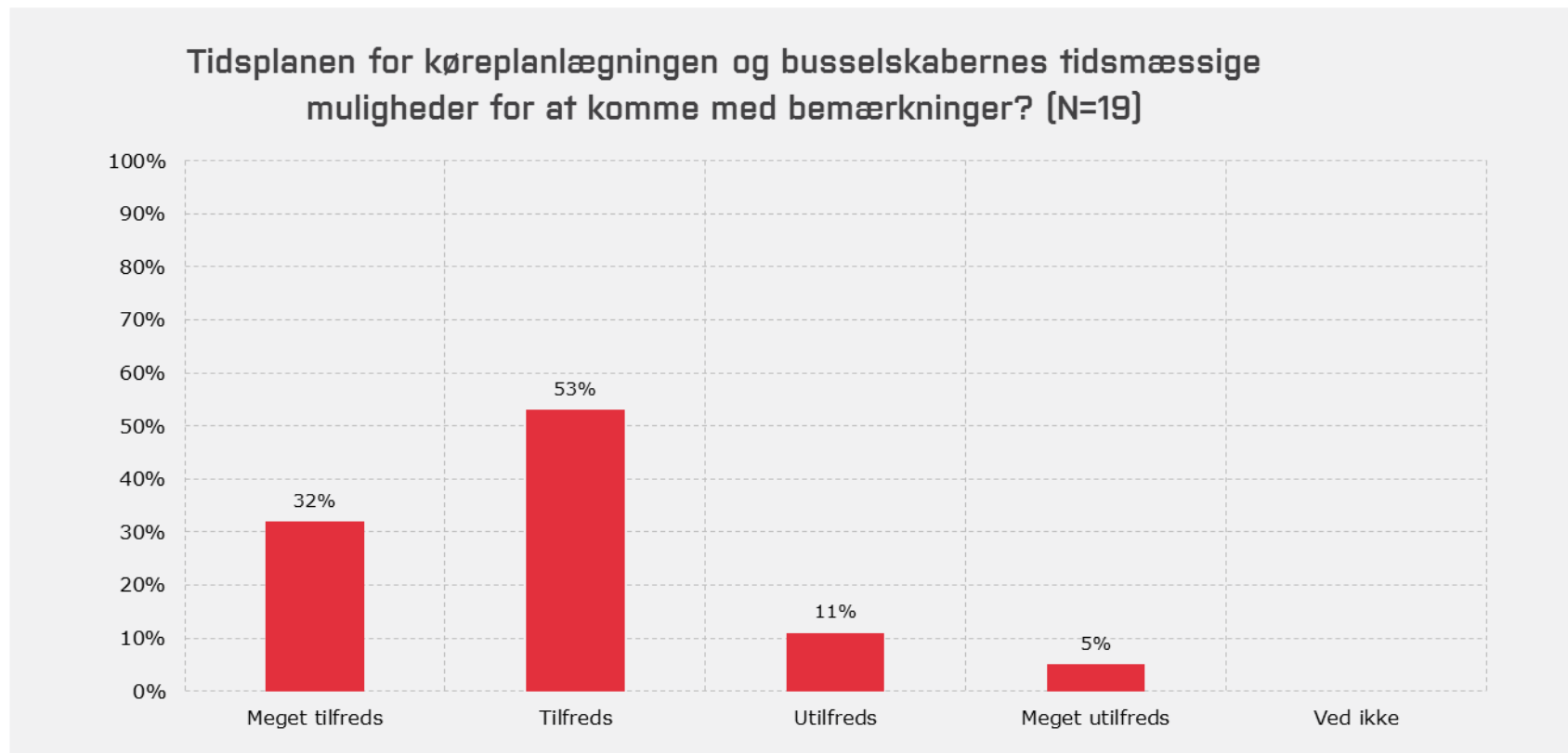


Kommentarer

- Vi bliver ikke altid inddraget (n=1)
- Vi bliver ikke altid hørt (n=1)

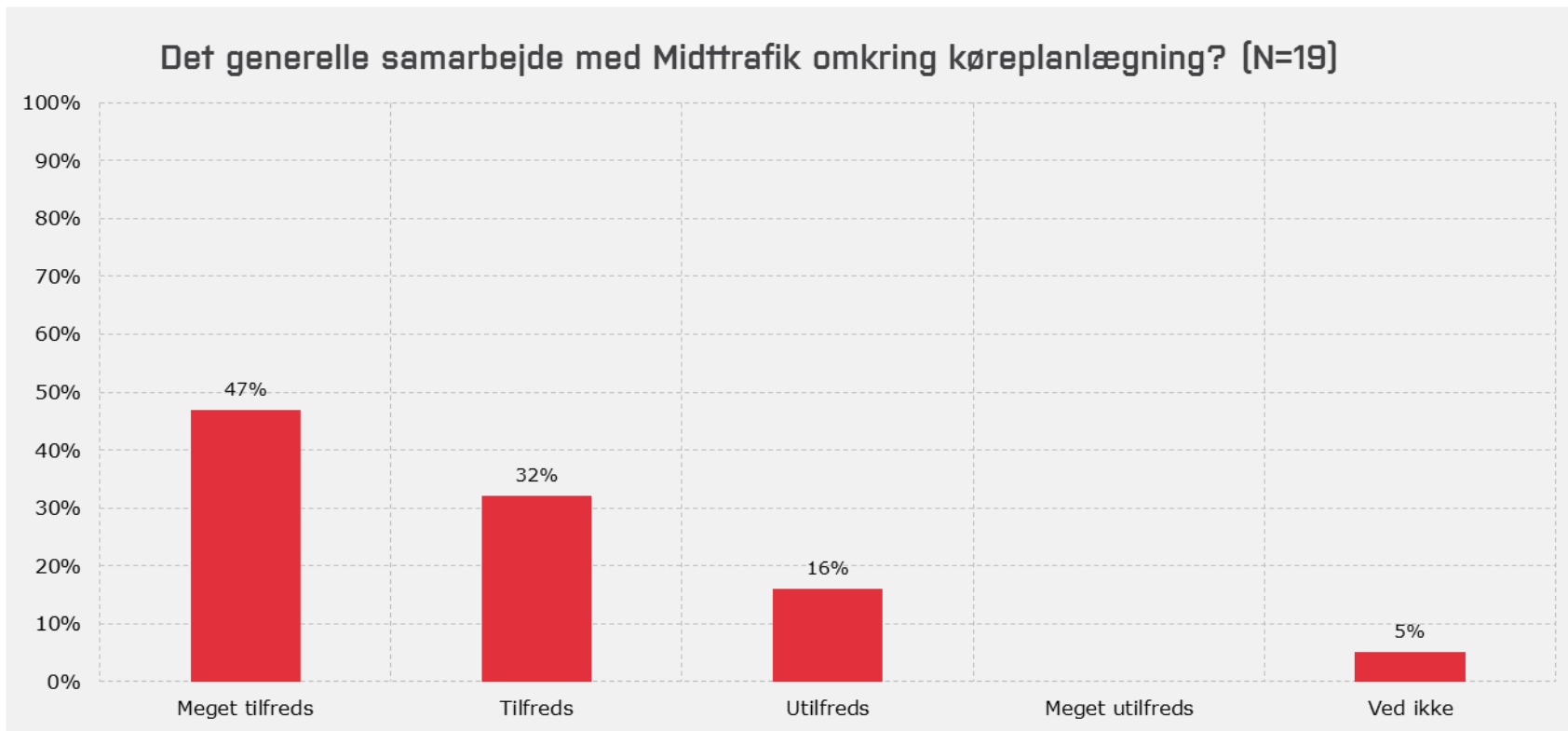
Note: Der er 9 pct. point færre tilfredse/meget tilfredse i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen er ikke statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

OVER 8 UD AF 10 BUSSELSKABER ER TILFREDSE MED TIDSPLANEN



Note: Der er 8 pct. point færre tilfredse/meget tilfredse i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen er ikke statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

8 UD AF 10 BUSSELSKABER ER TILFREDSE MED SAMARBEJDET OMKRING KØREPLANLÆGNING

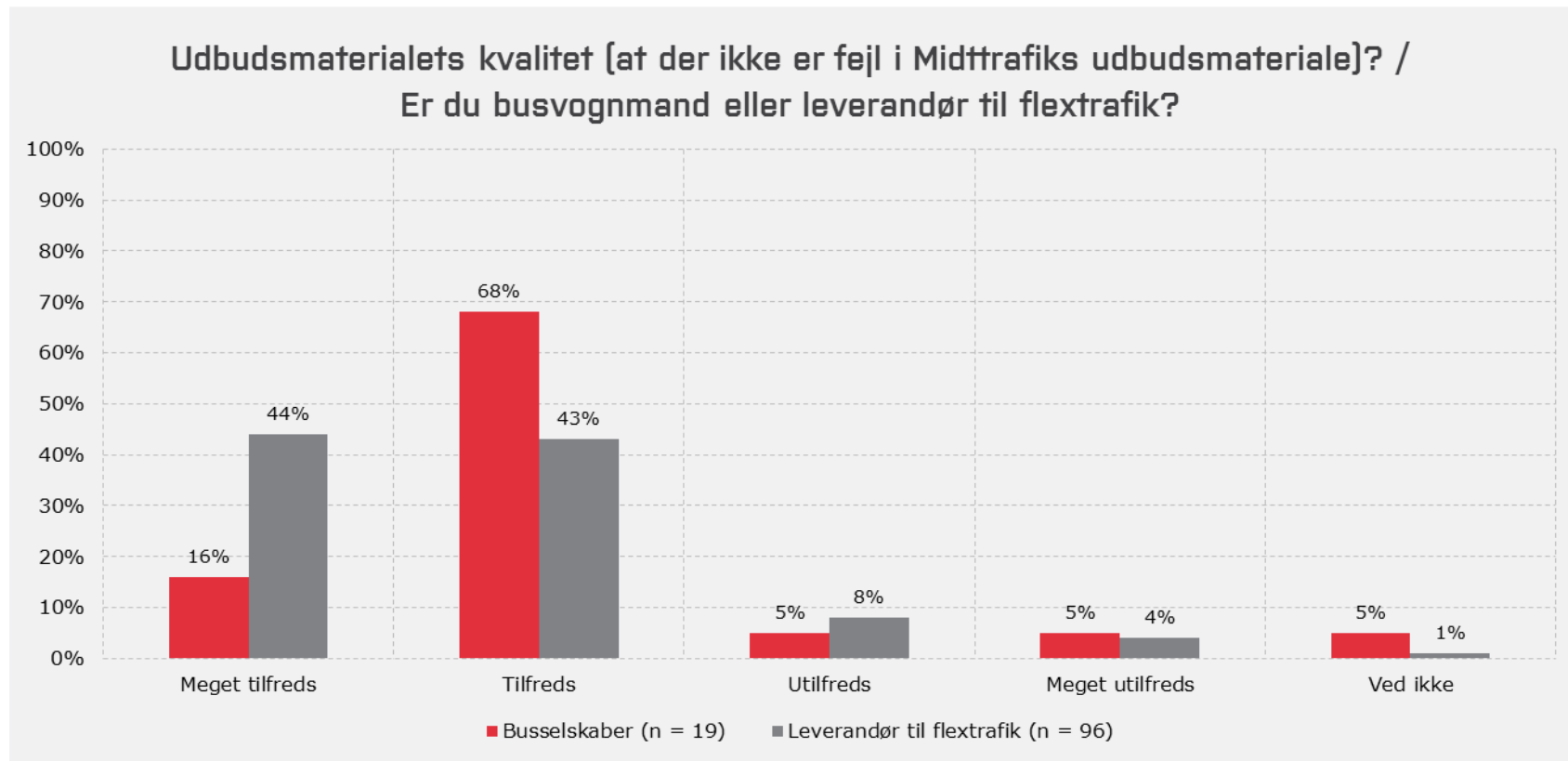


Note: Der er ikke foretaget sammenligning af andel tilfredse/meget tilfredse mellem 2014 og 2010, da der ikke er et sammenligneligt spørgsmål i 2010-undersøgelsen.

UDBUD OG KONTRAKTER

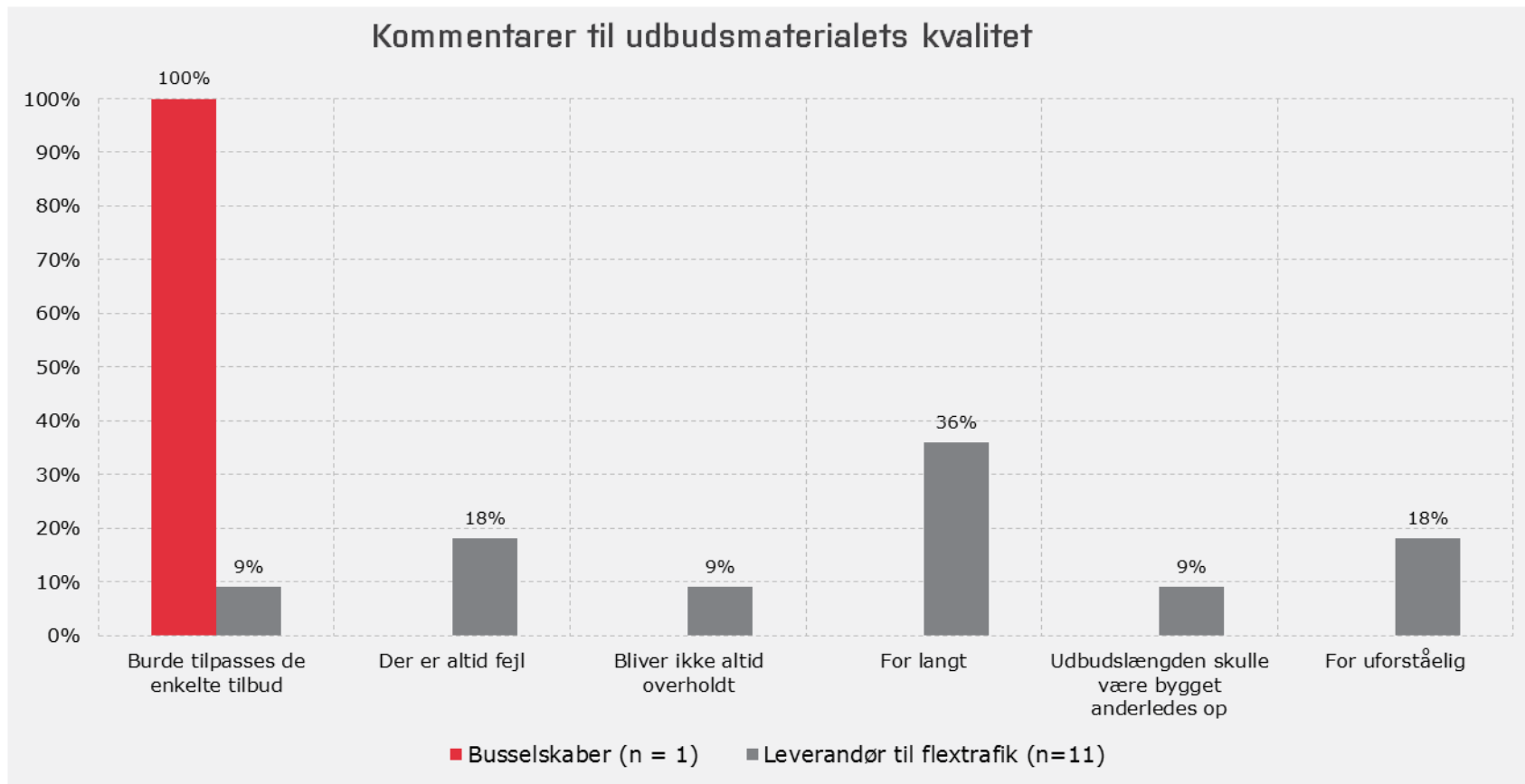


OVER 8 UD AF 10 LEVERANDØRER ER TILFREDSE MED UDBUDSMATERIALETS KVALITET

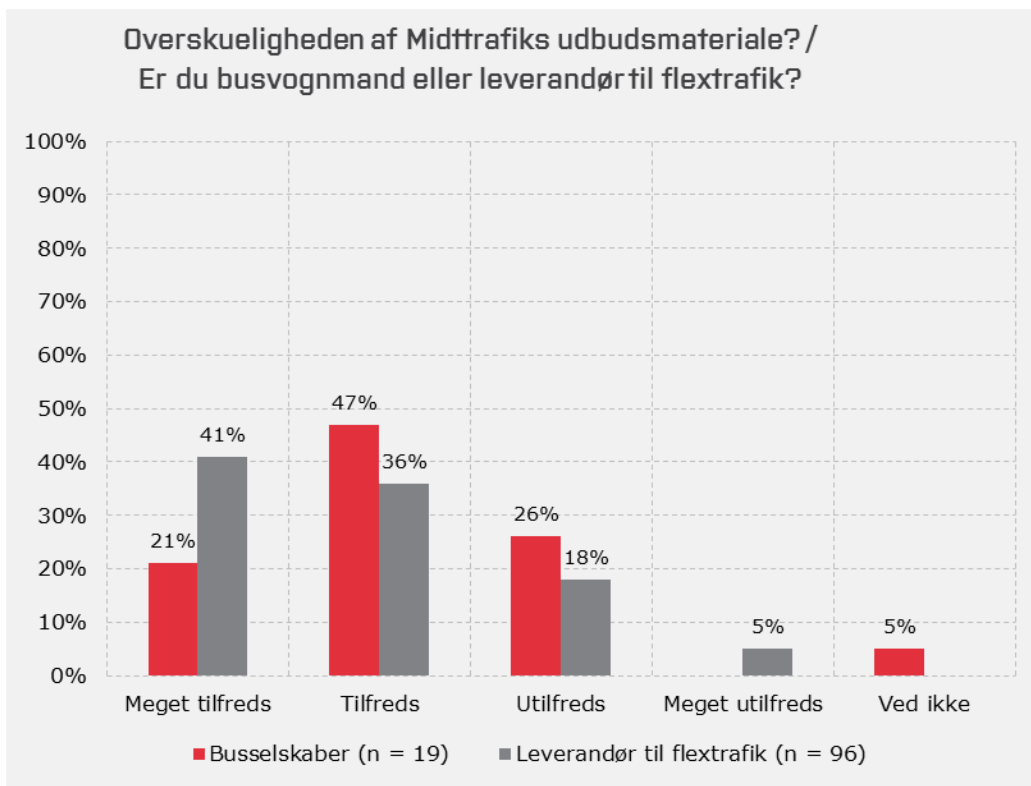


Note: Der er hhv. 4 og 4 pct. point færre og flere tilfredse/meget tilfredse busselskaber og leverandører til flextrafik i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen for førstnævnte er ikke statistisk signifikant, og forskellen for sidstnævnte er ikke statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

UDBUDSMATERIALET ER FOR LANGT, UFORSTÅELIGT OG FEJLBETONET IFØLGE LEVERANDØRER TIL FLEXTRAFIK



NÆSTEN 3 UD AF 10 LEVERANDØRER ER UTILFREDSE MED OVERSKUELIGHEDEN AF UDBUDSMATERIALET



Kommentarer

Busselskaber

For rodet (n=1)

Leverandører til flextrafik

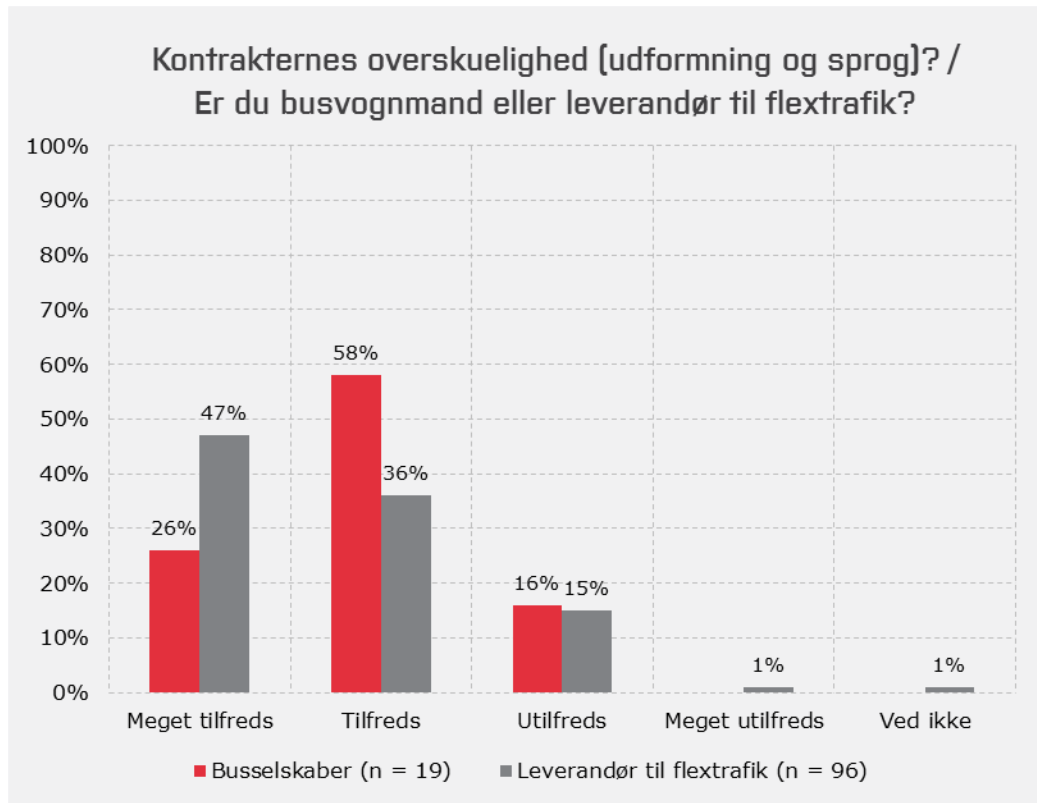
For langt (n=6)

For rodet (n=3)

For uforståelig (n=1)

Note: Der er hhv. 20 og 6 pct. point færre og flere tilfredse/meget tilfredse busselskaber og leverandører til flextrafik i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen for førstnævnte er statistisk signifikant, og forskellen for sidstnævnte er statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

OVER 8 UD AF 10 LEVERANDØRER ER TILFREDSE MED KONTRAKTERNES OVERSKUELIGHED



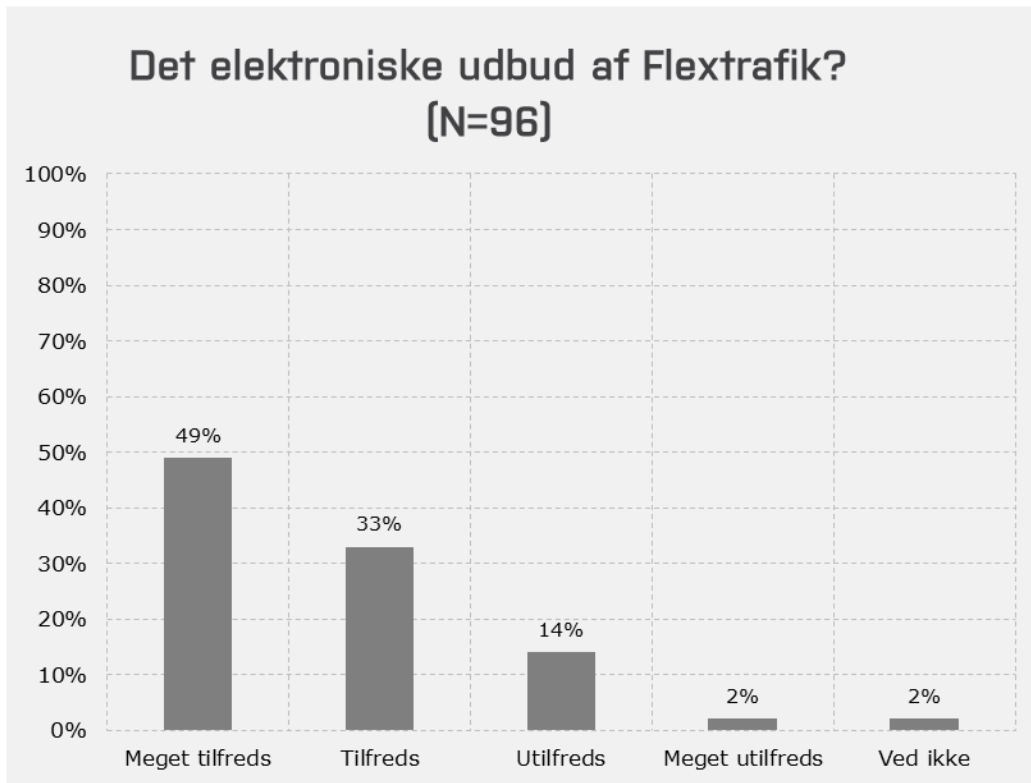
Kommentarer

Leverandører til flextrafik

- Der er kun én elektronisk underskrift (n=1)
- Der er mangler (n=1)
- For uforståeligt sprog (n=1)
- Kunne være bedre (n=1)

Note: Der er hhv. 1 og 1 pct. point flere og færre tilfredse/meget tilfredse busselskaber og leverandører til flextrafik i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen for førstnævnte er ikke statistisk signifikant, og forskellen for sidstnævnte er ikke statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

OVER 8 UD AF 10 LEVERANDØRER TIL FLEXTRAFIK ER TILFREDSE MED DET ELEKTRONISKE UDBUD AF FLEXTRAFIK

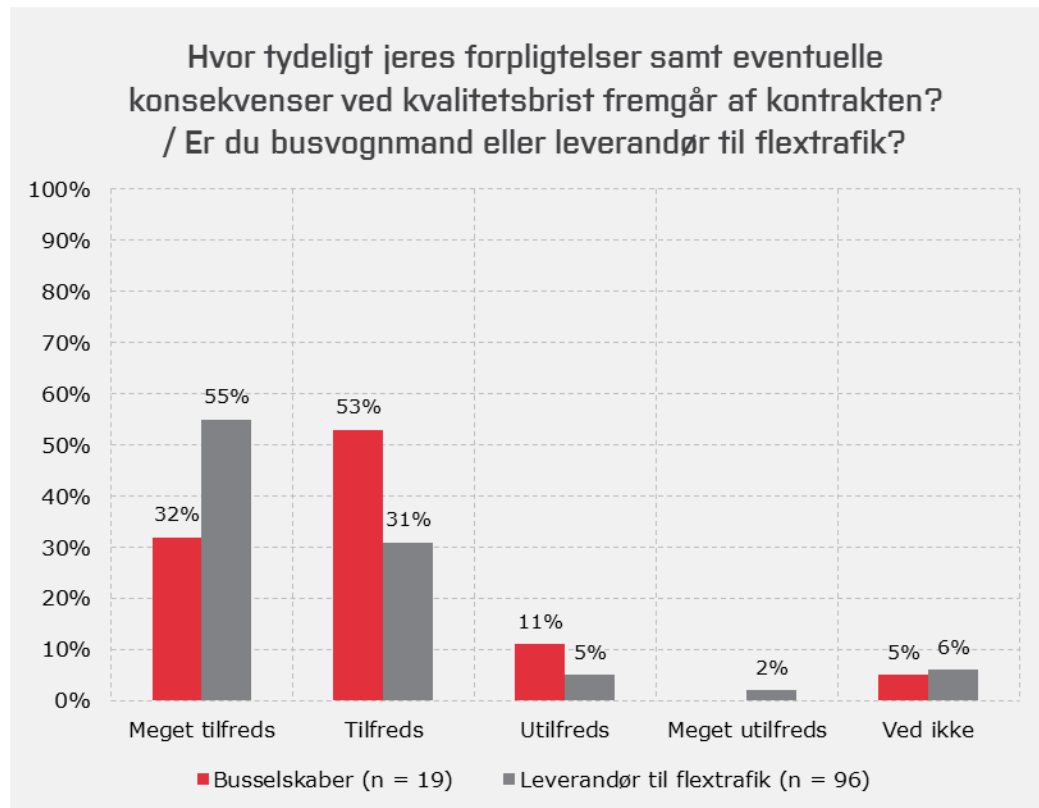


Kommentarer

- Den elektroniske del er for svær (n=3)
- Der er kun én elektronisk underskrift (n=1)
- Enkelt (n=1)
- For fejlbetonet (n=2)
- For uforståeligt (n=1)

Note: Der er ikke foretaget sammenligning af andel tilfredse/meget tilfredse mellem 2014 og 2010, da der ikke er et sammenligneligt spørgsmål i 2010-undersøgelsen.

OVER 8 UD AF 10 LEVERANDØRER ER TILFREDSE MED TYDELIGHEDEN AF FORPLIGTELSE OG KONSEKVENSERNE VED KVALITETSBRIST



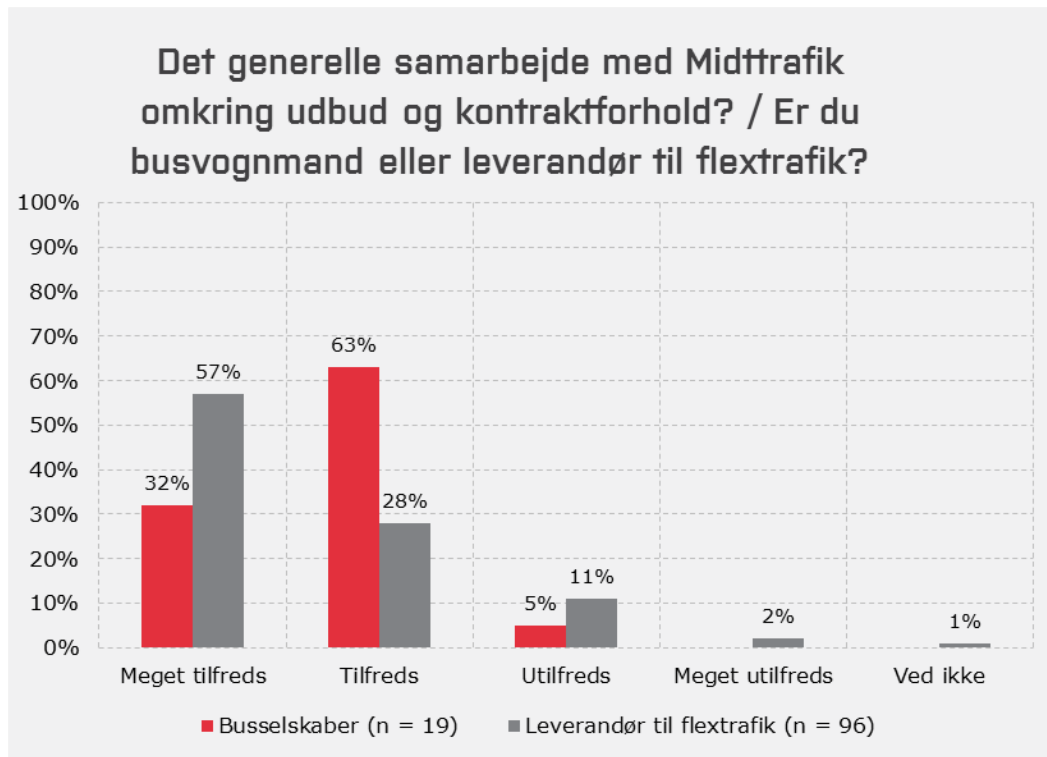
Kommentarer

Leverandører til flextrafik

- Den er fin nok (n=1)
- Den skal håndhæves noget mere (n=1)
- Er blevet offer for principalsager (n=1)
- Forstår ikke spørgsmålet (n=1)

Note: Der er hhv. 4 og 17 pct. point færre og flere tilfredse/meget tilfredse busselskaber og leverandører til flextrafik i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen for førstnævnte er ikke statistisk signifikant, og forskellen for sidstnævnte er statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

OMKRING 9 UD AF 10 LEVERANDØRER ER TILFREDSE MED SAMARBEJDET OMKRING UDBUD OG KONTRAKTFORHOLD



Kommentarer

Leverandører til flextrafik

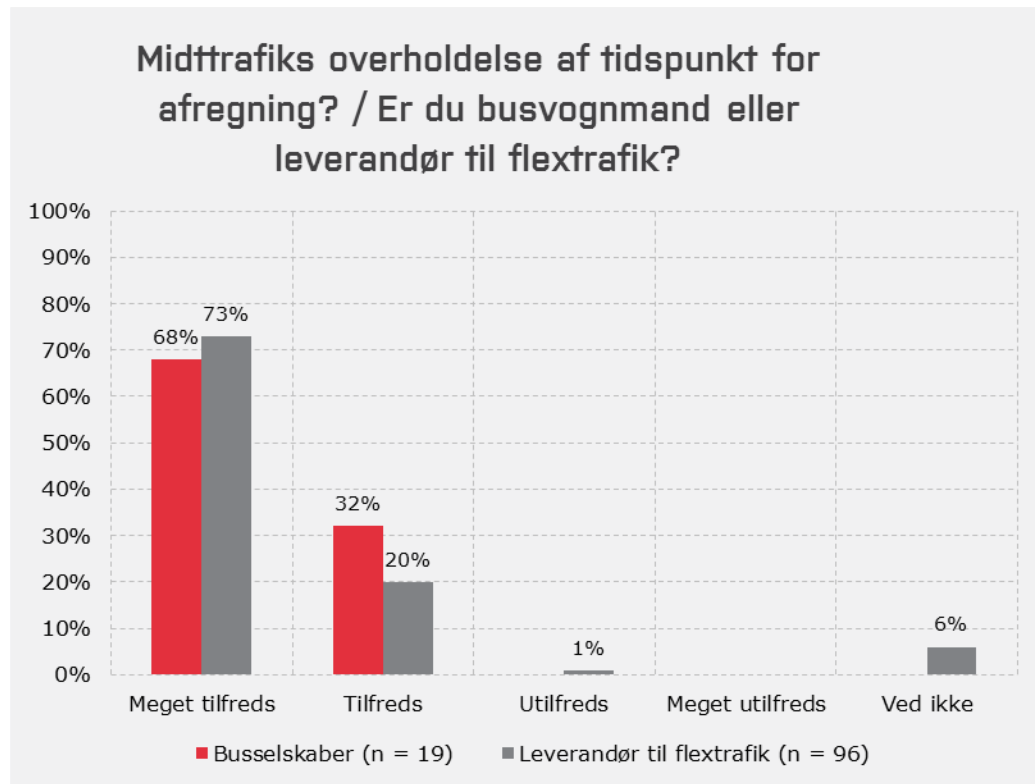
- Det er generelt skidt i forhold til skolekørsel (n=1)

Note: Der er 0 pct. point forskel i tilfredse/meget tilfredse i 2014 sammenlignet med 2010 for leverandører til flextrafik. Forskellen er ikke statistisk signifikant [sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen]. Der er ikke foretaget sammenligning af andel tilfredse/meget tilfredse mellem 2014 og 2010 for busselskaber, da der ikke er et sammenligneligt spørgsmål i 2010-undersøgelsen.

ØKONOMI



NÆSTEN ALLE LEVERANDØRER ER TILFREDSE MED MIDTTRAFIKS OVERHOLDELSE AF AFREGNINGSTIDSPUNKT



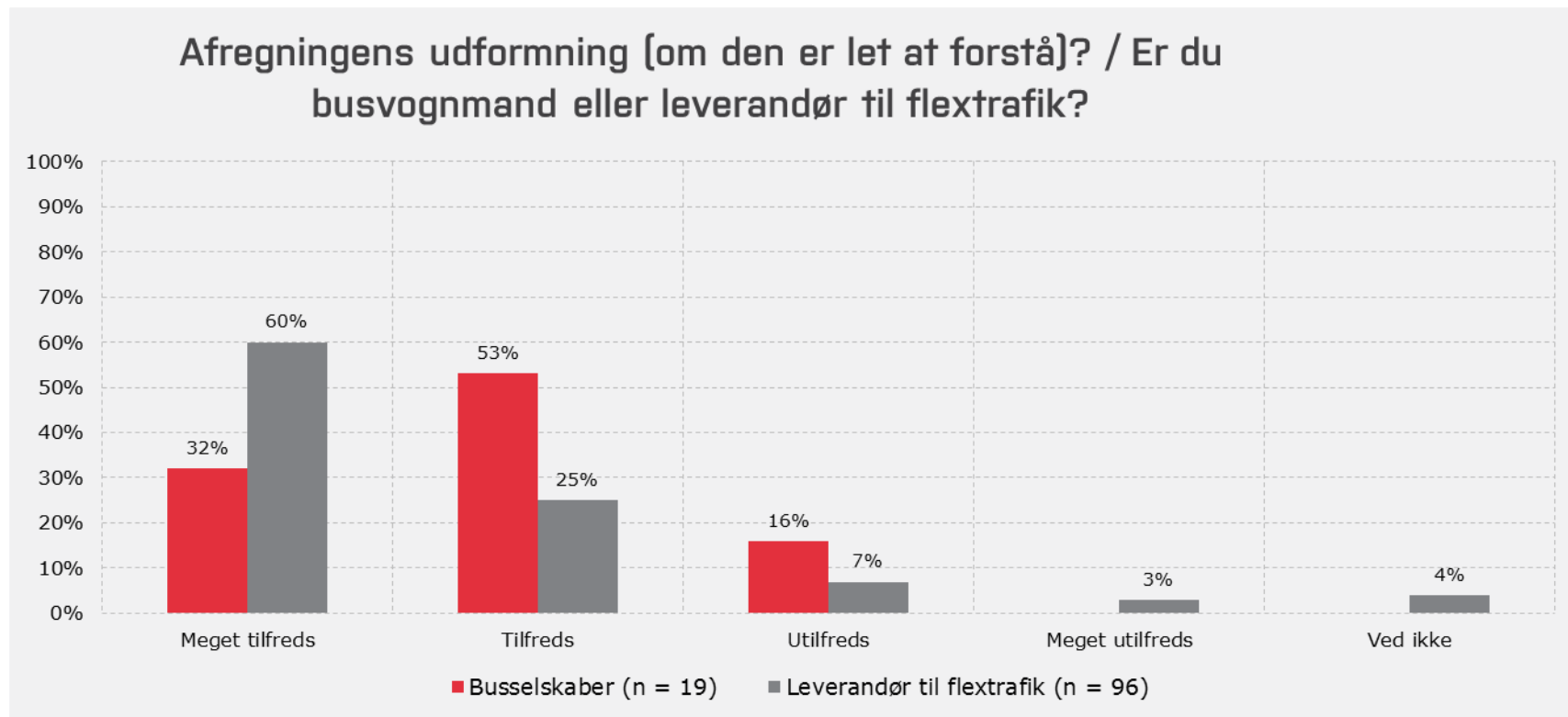
Kommentarer

Leverandører til flextrafik

- Min arbejdsgiver modtager afregningerne (n=1)
- Send gerne afregningerne til administrationen i stedet for de enkelte chauffører (n=1)
- Vil gerne modtage afregninger hurtigere (n=1)
- Ville gerne af afregningerne fra d. 1. frem for d. 15 (n=1)
- Ville ønske at der blev udbetalt 2 gange om måneden (n=1)

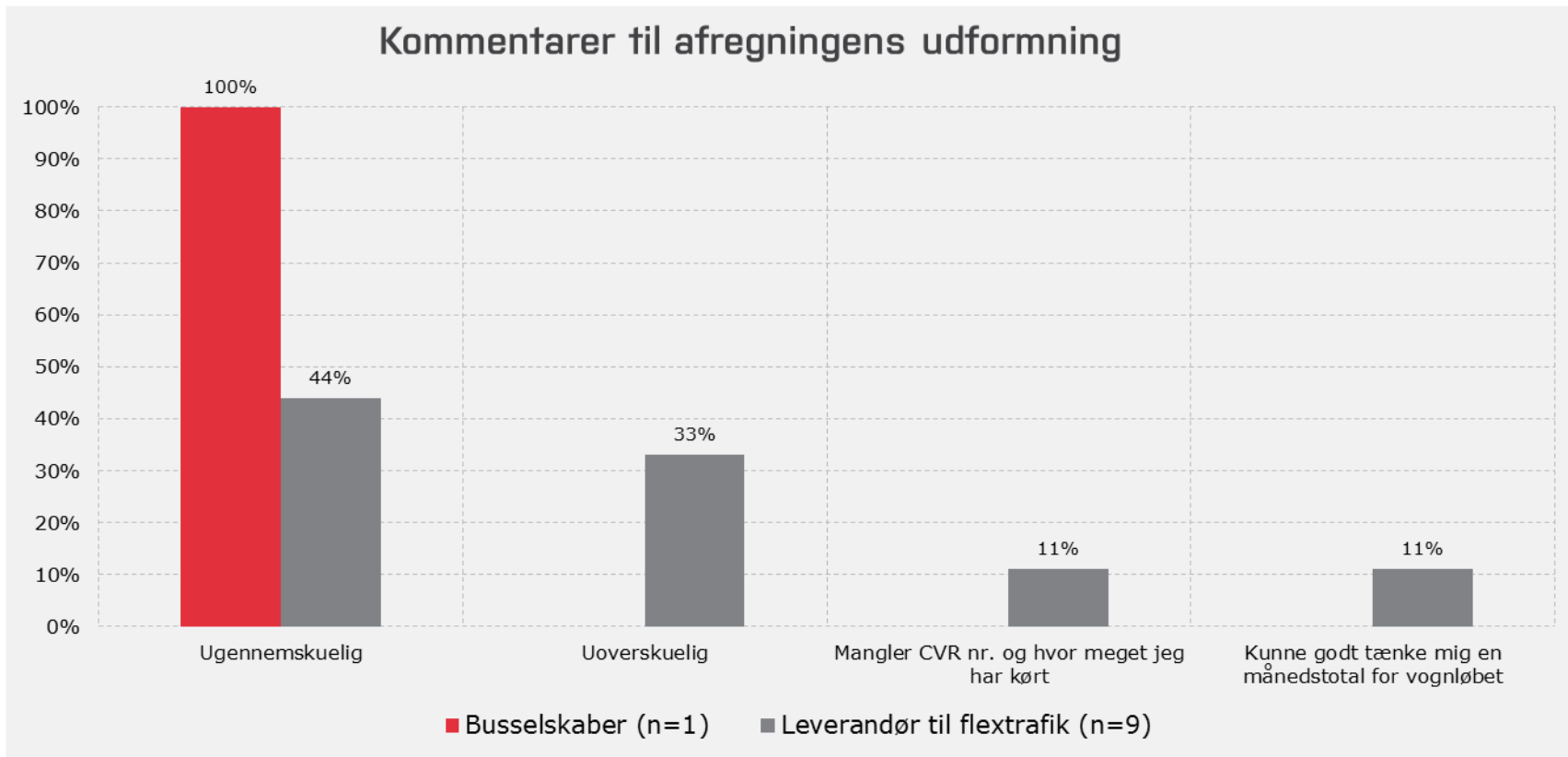
Note: Der er hhv. 4 og 3 pct. point flere og færre tilfredse/meget tilfredse busselskaber og leverandører til flextrafik i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen for førstnævnte er statistisk signifikant, og forskellen for sidstnævnte er statistisk signifikant [sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen].

OVER 8 UD AF 10 LEVERANDØRER ER TILFREDSE MED AFREGNINGENS UDFORMNING

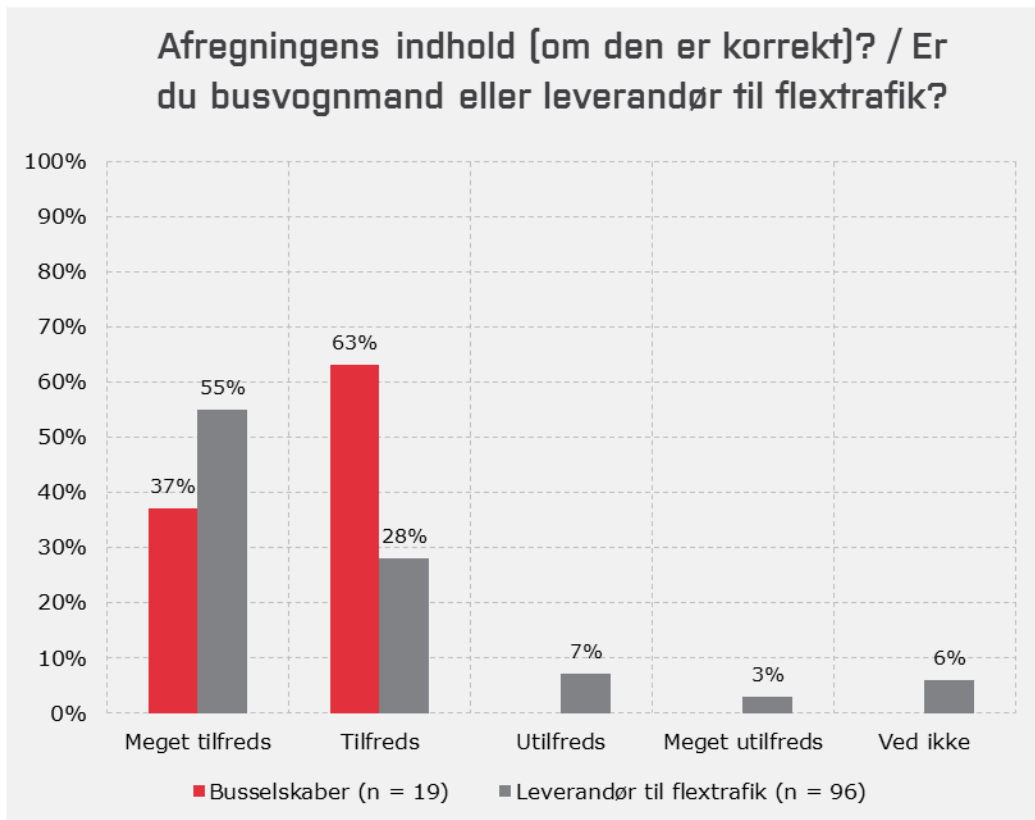


Note: Der er hhv. 3 og 7 pct. point færre og flere tilfredse/meget tilfredse busselskaber og leverandører til flextrafik i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen for førstnævnte er ikke statistisk signifikant, og forskellen for sidstnævnte er ikke statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

UTILFREDSHEDEN MED AFREGNINGENS UDFORMNING SKYLDES PRIMÆRT UGENNEMSKUELIGHED



NÆSTEN ALLE LEVERANDØRER ER TILFREDSE MED AFREGNINGENS INDHOLD



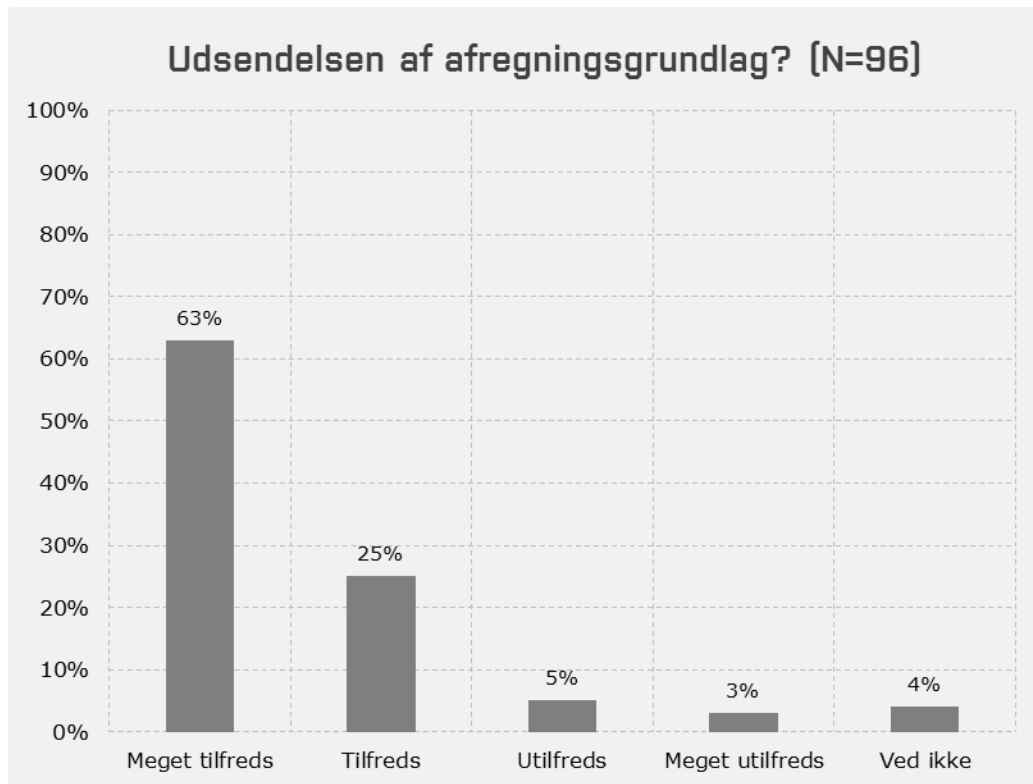
Kommentarer

Leverandører til flextrafik

- Aconto-afregninger modtages lang tid efter køreplansskifte (n=1)
- Er ikke altid korrekt (n=1)
- Økonomikvinde vil ikke hjælpe (n=1)
- Ugennemskueligt om det er korrekt (n=2)
- Uoverskueligt (n=1)

Note: Der er hhv. 4 og 1 pct. point flere tilfredse/meget tilfredse busselskaber og leverandører til flextrafik i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen for førstnævnte er statistisk signifikant, og forskellen for sidstnævnte er ikke statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

NÆSTEN 9 UD AF 10 LEVERANDØRER TIL FLEXTRAFIK ER TILFREDSE MED UDSENDELSEN AF AFREGNINGENS GRUNDLAG

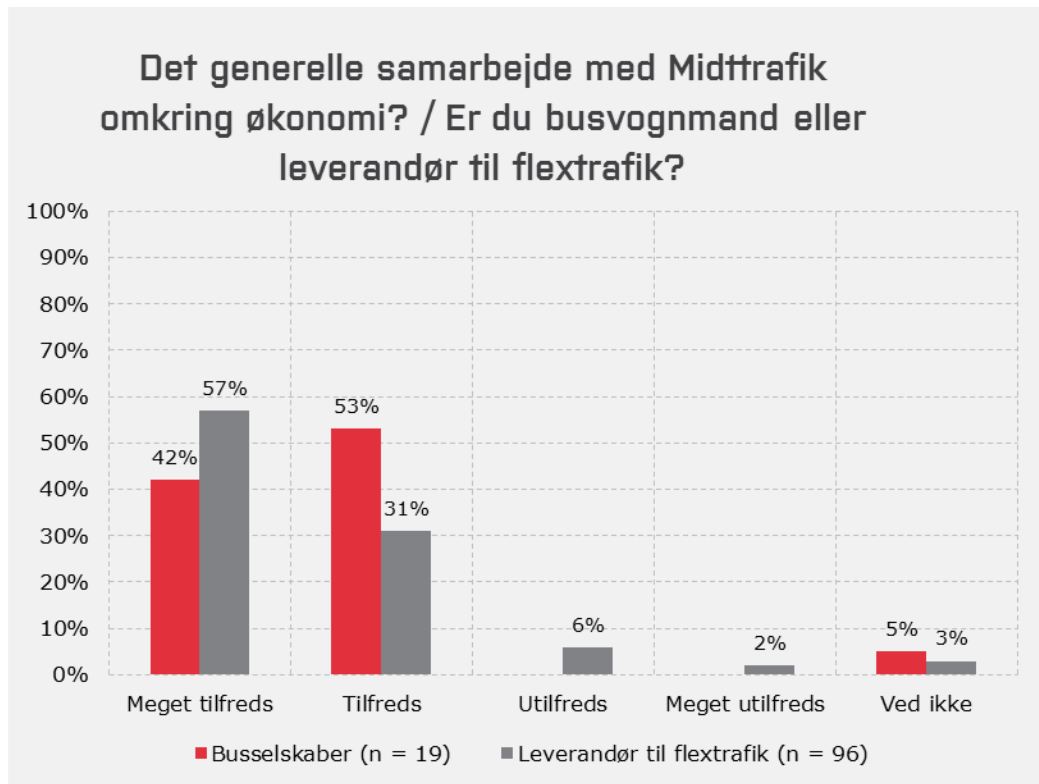


Kommentarer

- Der er nogle mangler og uoverskueligt (n=1)
- Det er rodet (n=1)
- Man får ikke noget ekstra, hvis man bruger 10 minutter ekstra på en tur (n=1)

Note: Der er ikke foretaget sammenligning af andel tilfredse/meget tilfredse mellem 2014 og 2010, da der ikke er et sammenligneligt spørgsmål i 2010-undersøgelsen.

NÆSTEN ALLE LEVERANDØRER ER TILFREDSE MED SAMARBEJDET OMKRING ØKONOMI



Note: Der er hhv. 5 og 0 pct. point færre tilfredse/meget tilfredse busselskaber og leverandører til flextrafik i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen for førstnævnte er statistisk signifikant, og forskellen for sidstnævnte er ikke statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

Kommentarer

Busselskaber

- Det er svært at svare på, da jeg har fået en ny (n=1)

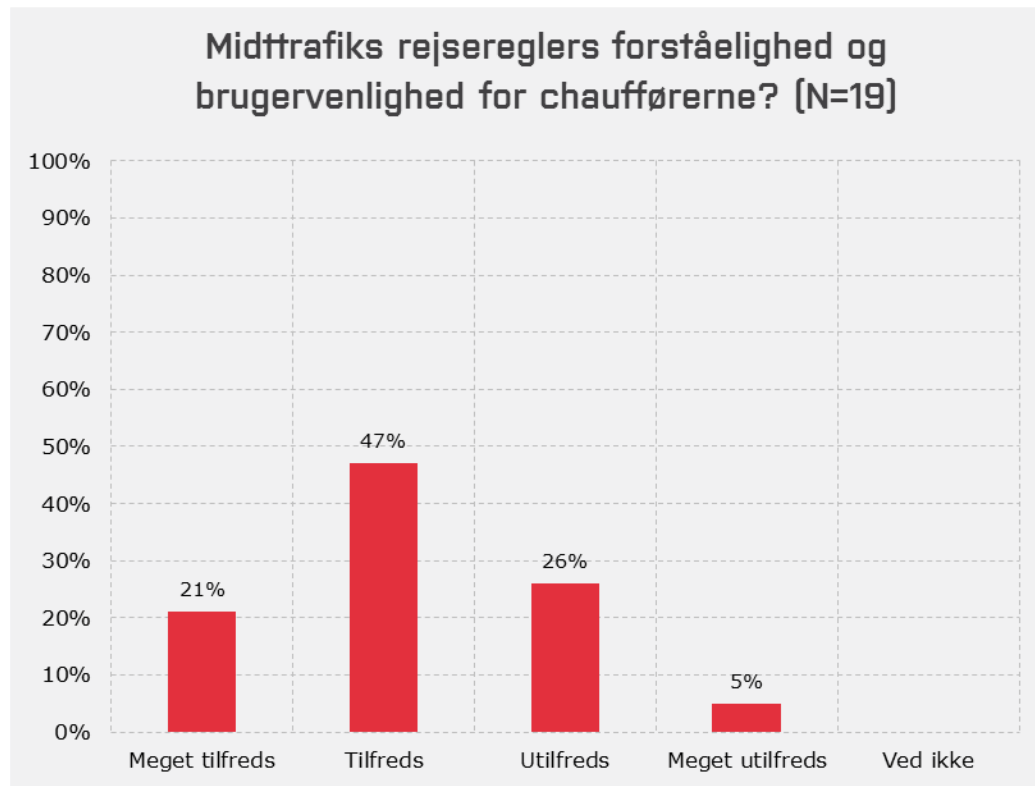
Leverandører til flextrafik

- Der er altid lang ventetid, hvis man ringer ind (n=1)
- Det er svært at få rettet fejl (n=2)
- Man skal vente 45 dage på første afregning som nystartet vognmand (n=1)
- Vi har ikke så meget indflydelse på samarbejdet (n=1)

REJSEREGLER, TAKSTER OG BILLETERINGSUDSTYR



OVER 3 UD AF 10 BUSSELSKABER ER UTILFREDSE MED REJSEREGLERNES FORSTÅELIGHED OG BRUGERVENLIGHED

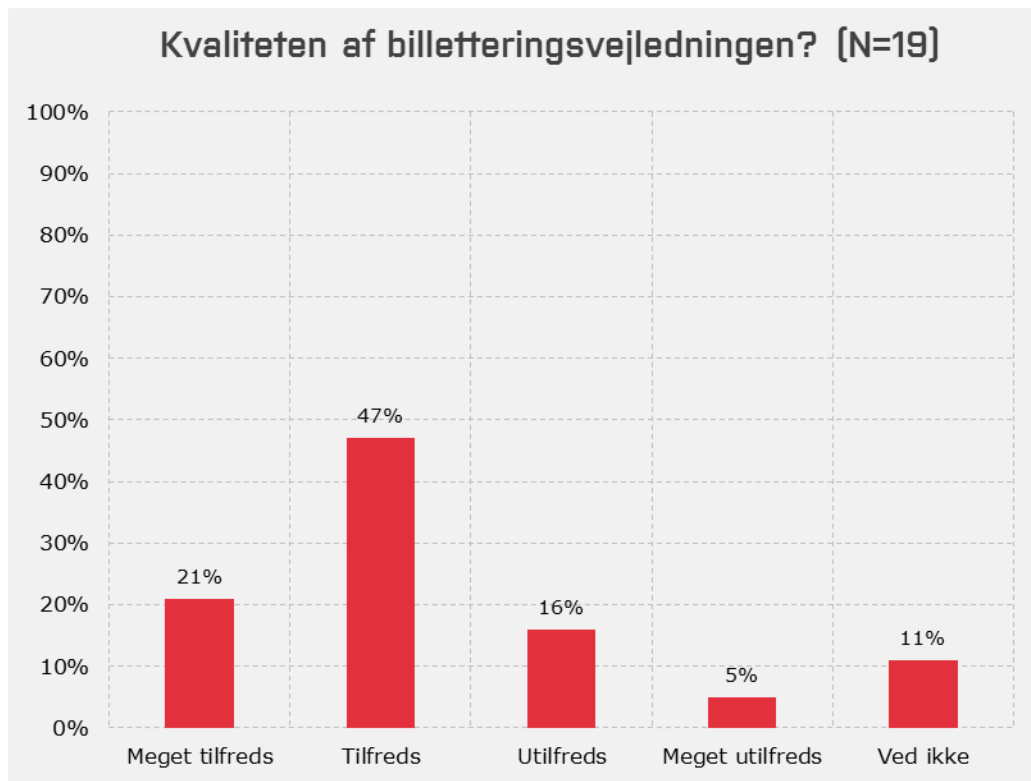


Kommentarer

- ☐ For komplicerede (n=1)
- ☐ For mange regler (n=1)
- ☐ Uforståelige (n=1)

Note: Der er 3 pct. point færre tilfredse/meget tilfredse i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen er ikke statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

2 UD AF 10 BUSSELSKABER ER UTILFREDSE MED BILLETTERINGS-VEJLEDNINGEN

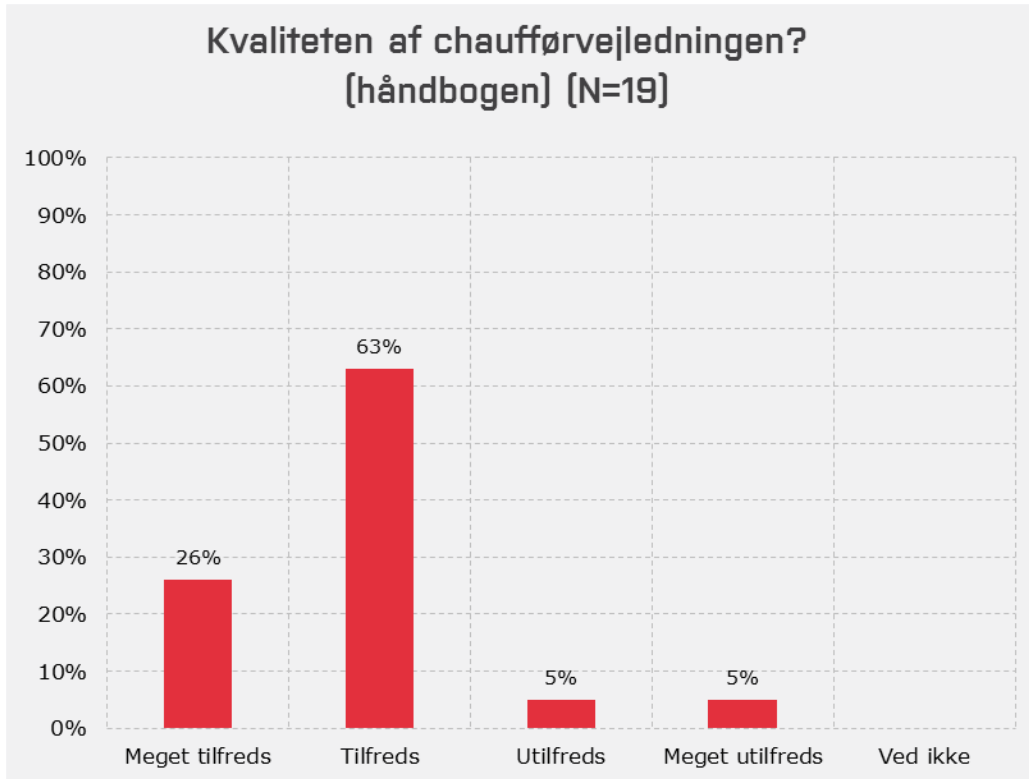


Kommentarer

- Svær at finde rundt i (n=1)

Note: Der er 15 pct. point færre tilfredse/meget tilfredse i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen er statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

9 UD AF 10 BUSSELSKABER ER TILFREDSE MED CHAUFFØRVEJLEDNINGEN

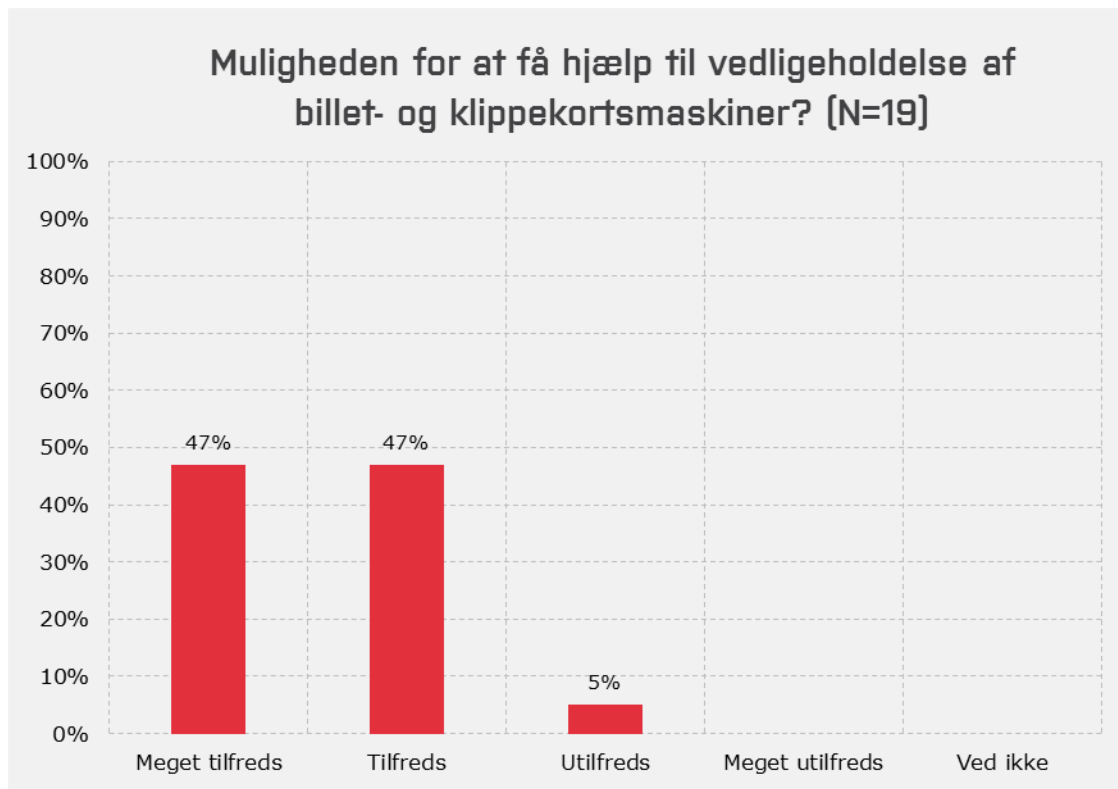


Kommentarer

- Svær at finde rundt i (n=1)
- Vil gerne have nye håndbøger (n=1)

Note: Der er 11 pct. point færre tilfredse/meget tilfredse i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen er statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

NÆSTEN ALLE BUSSELSKABER ER TILFREDSE MED HJÆLP TIL VEDLIGEHOJDELSE AF BILLET- OG KLIPPEKORTSMASKINER

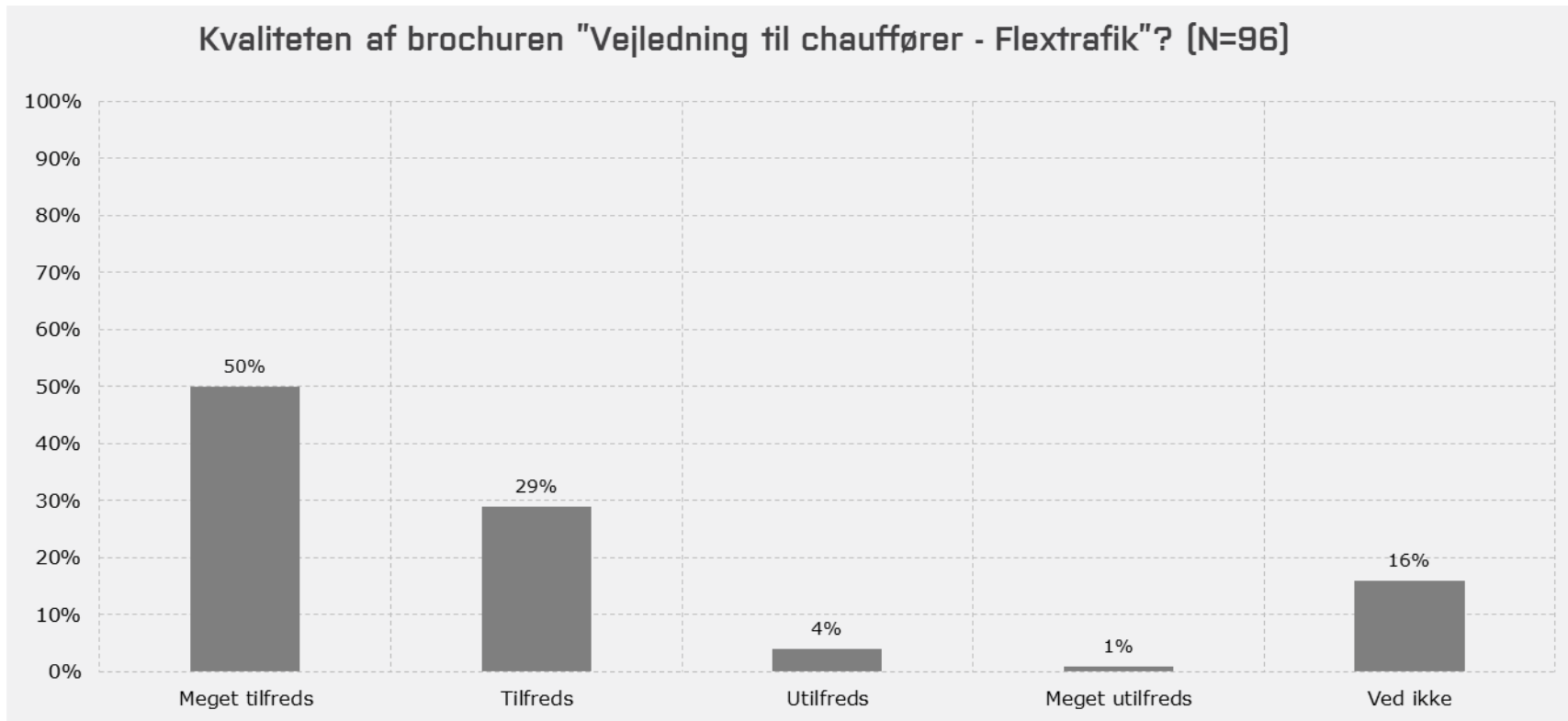


Kommentarer

- Vedligeholdelsen er klart forbedret (n=1)

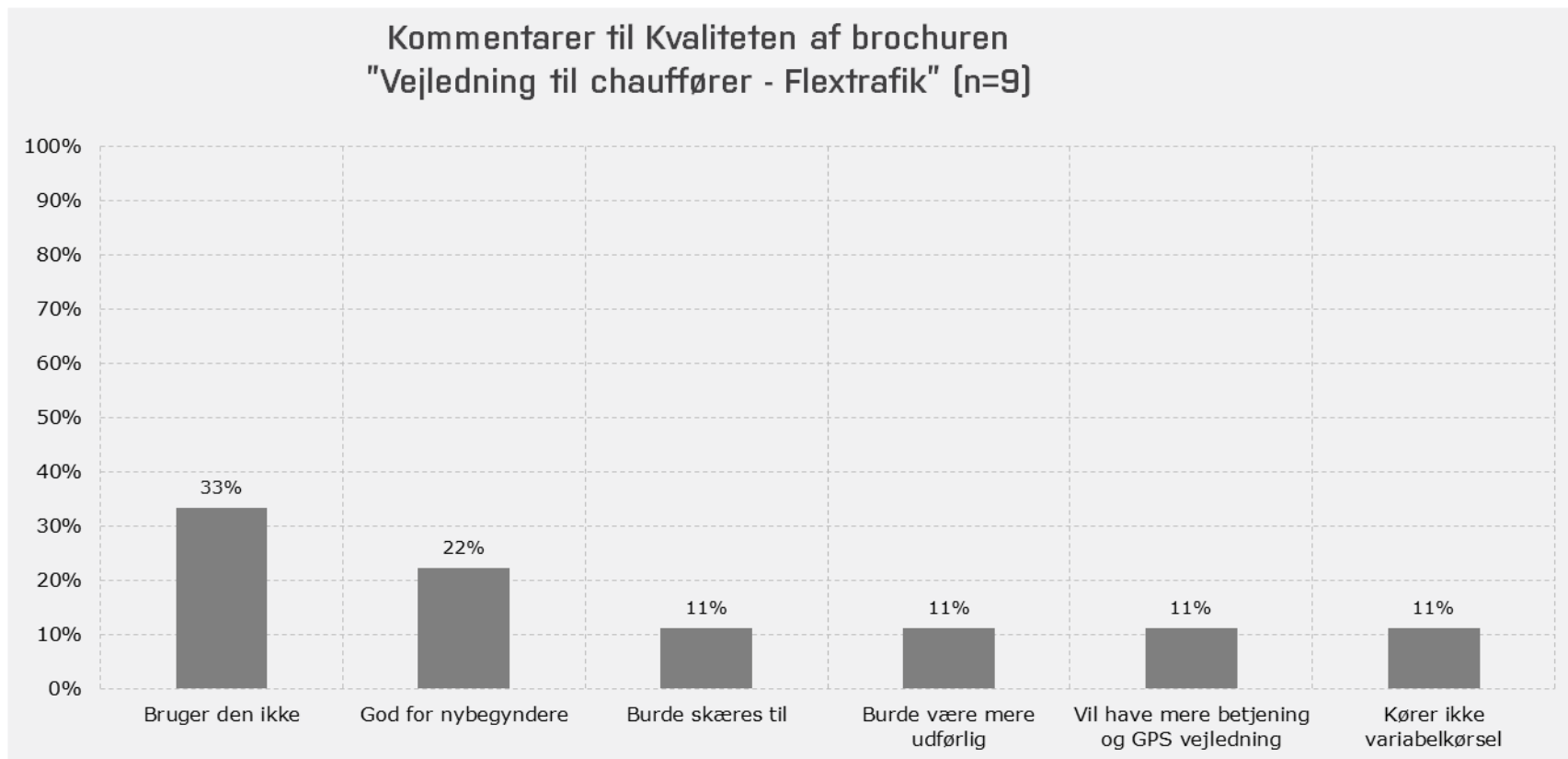
Note: Der er 12 pct. point flere tilfredse/meget tilfredse i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen er statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

OMKRING 8 UD AF 10 LEVERANDØRER TIL FLEXTRAFIK ER TILFREDSE MED KVALITETEN AF BROCHUREN "VEJLEDNING TIL CHAUFFØRER"

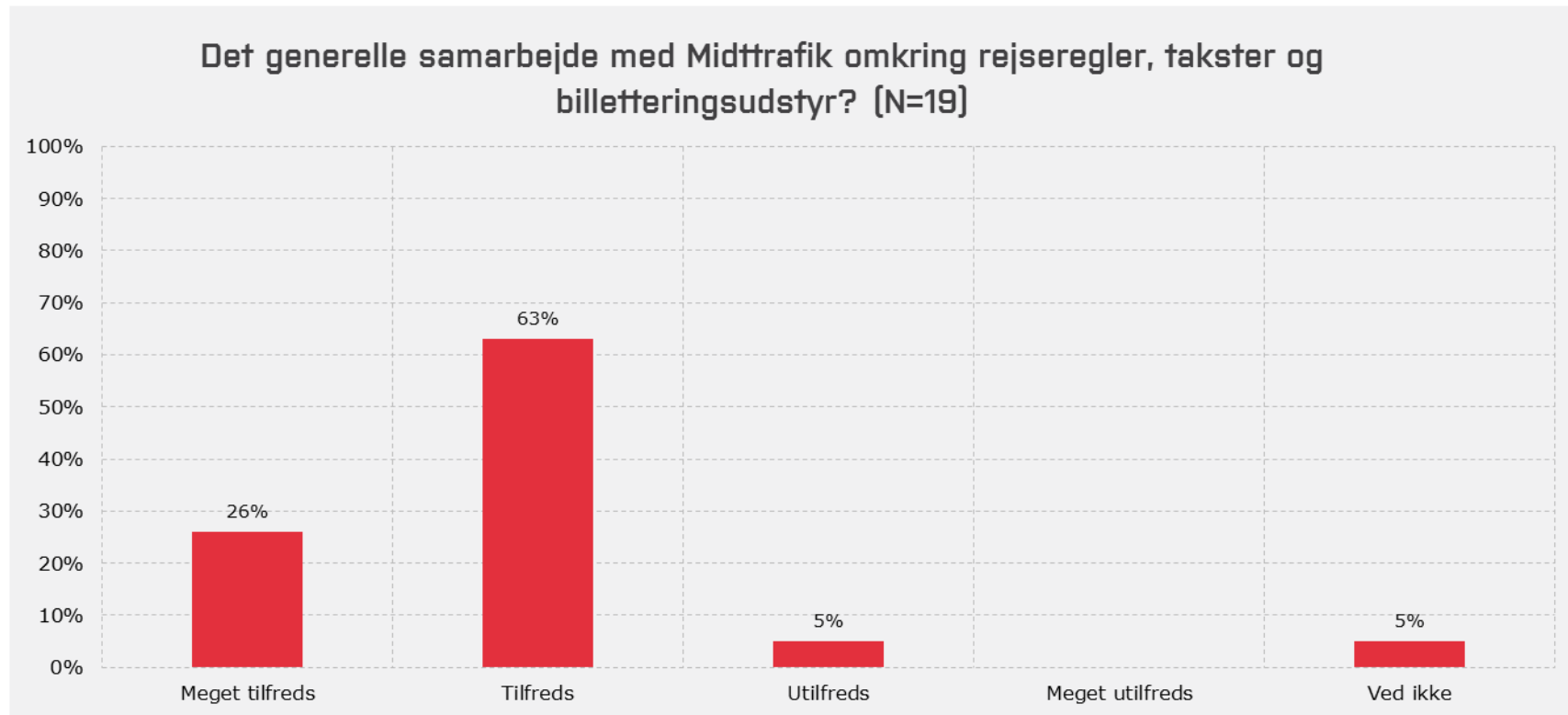


Note: Der er 8 pct. point flere tilfredse/meget tilfredse i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen er statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

DE MANGE "VED IKKE"-SVAR SKYLDES BLANDT ANDET, AT IKKE ALLE LEVERANDØRER TIL FLEXTRAFIK ANVENDER BROCHUREN

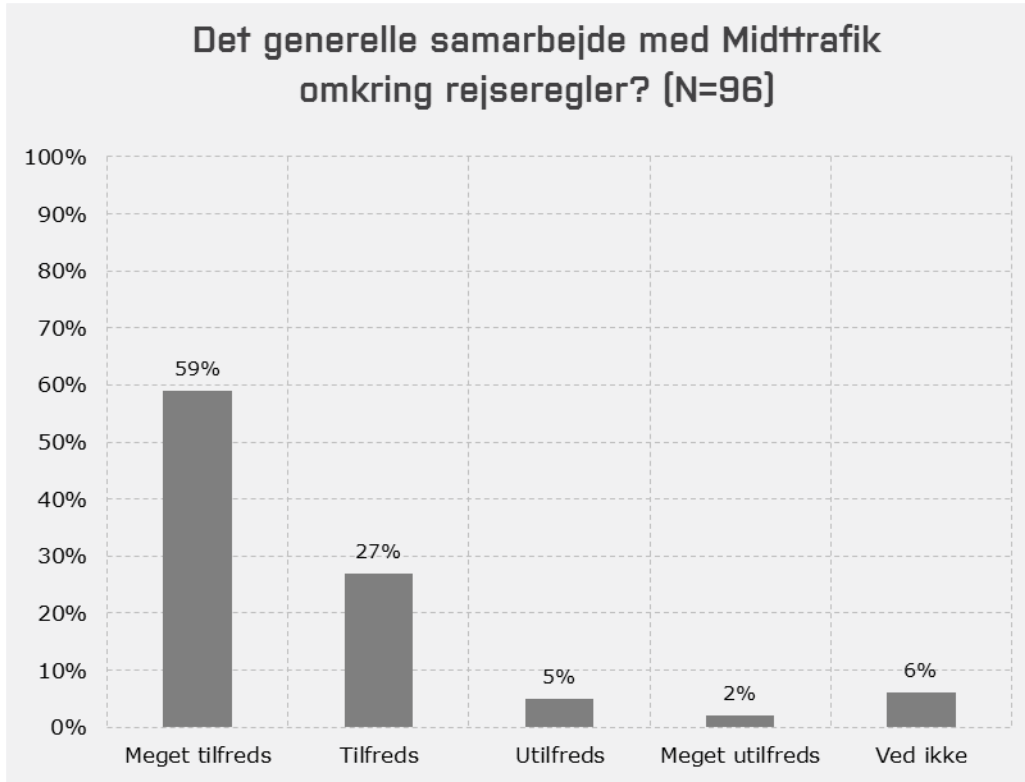


OMKRING 9 UD AF 10 BUSSELSKABER ER TILFREDSE MED DET GENERELLE SAMARBEJDE OM REJSEREGLER, TAKSTER OG BILLETTERINGSUDSTYR



Note: Der er 1 pct. point flere tilfredse/meget tilfredse i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen er ikke statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

OVER 8 UD AF 10 LEVERANDØRER TIL FLEXTRAFIK ER TILFREDSE MED DET GENERELLE SAMARBEJDE OM REJSEREGLER



Kommentarer

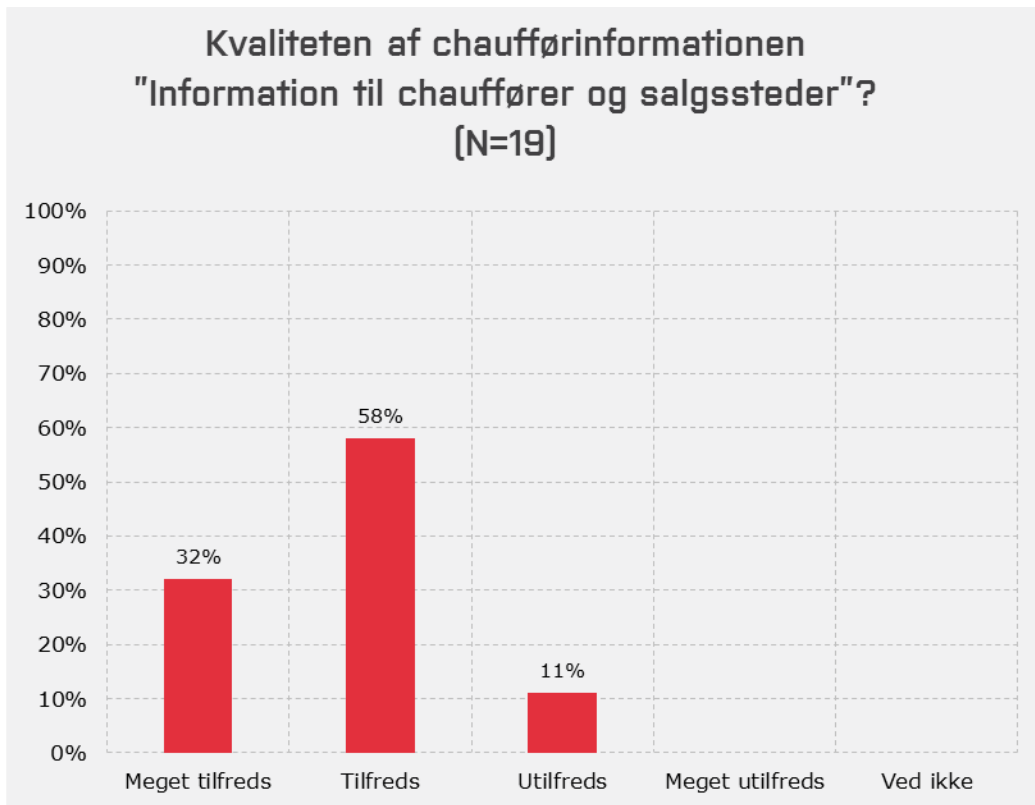
- ☐ De er uklare (n=1)
- ☐ Ved ikke hvordan de fungerer (n=1)

Note: Der er 10 pct. point flere tilfredse/meget tilfredse i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen er statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

KOMMUNIKATION



9 UD AF 10 BUSSELSKABER ER TILFREDSE MED CHAUFFØRINFORMATIONEN

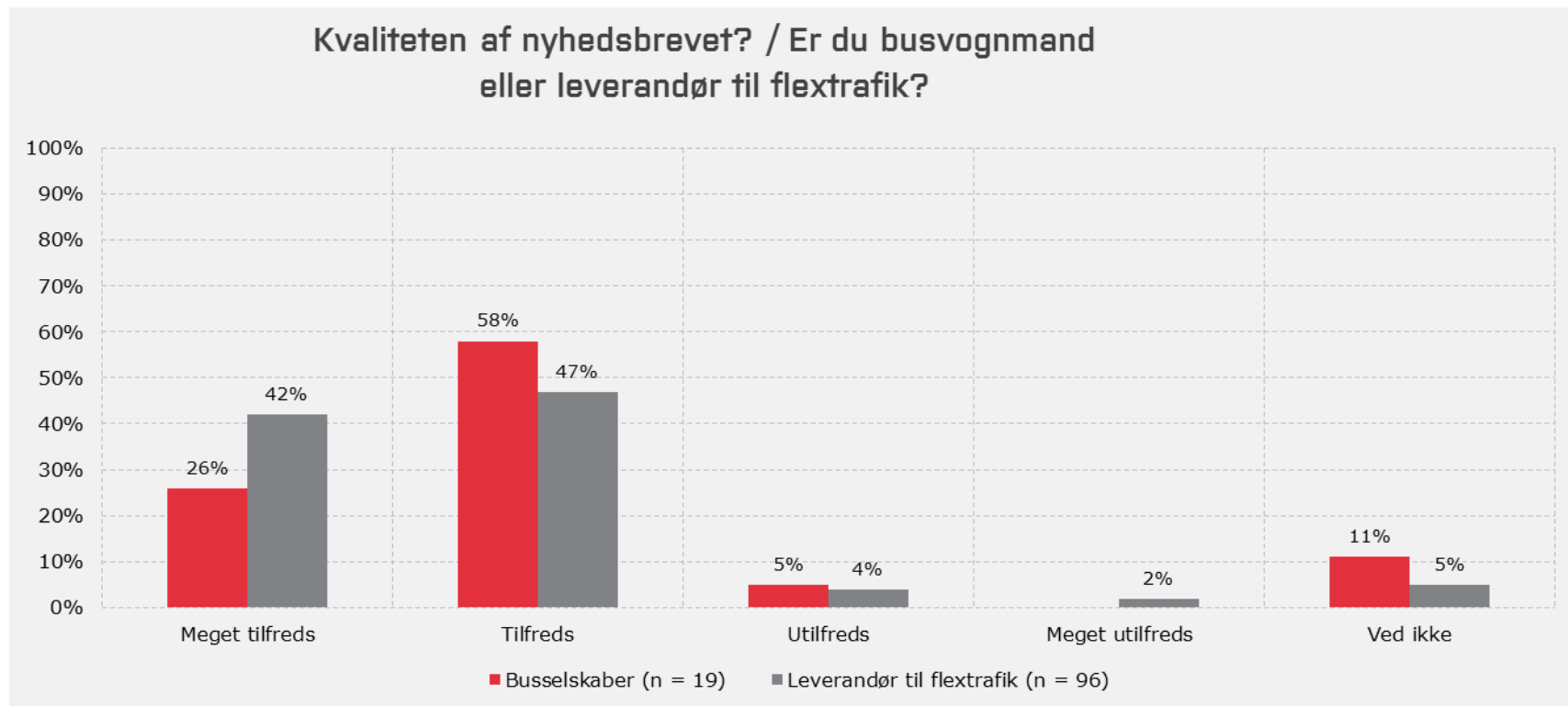


Kommentarer

- For fyldigt (n=1)
- Ønsker lidt bedre informationer (n=1)

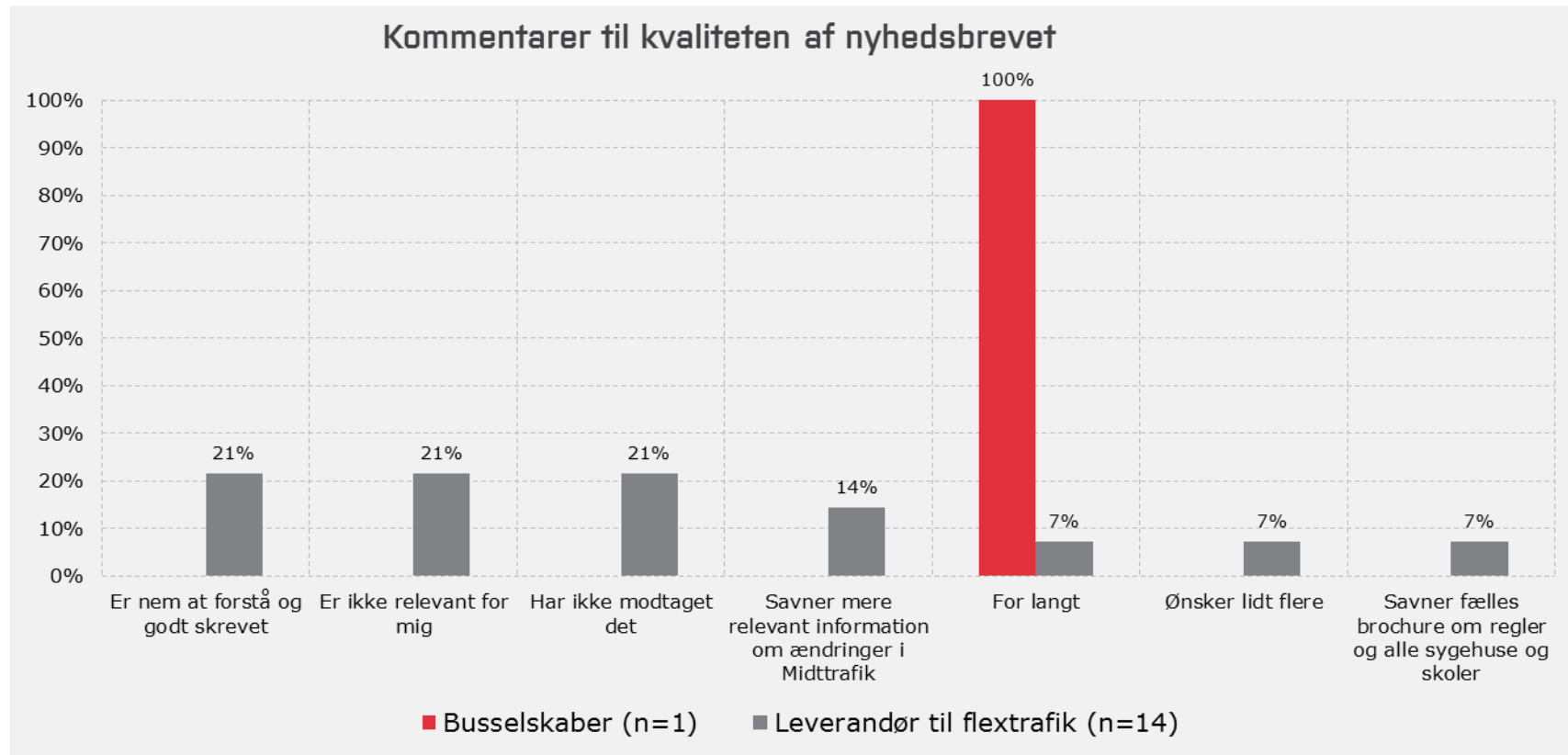
Note: Der er 11 pct. point færre tilfredse/meget tilfredse i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen er statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

OMKRING 8 UD AF 10 AF ALLE LEVERANDØRER ER TILFREDSE MED KVALITETEN AF NYHEDSBREVET

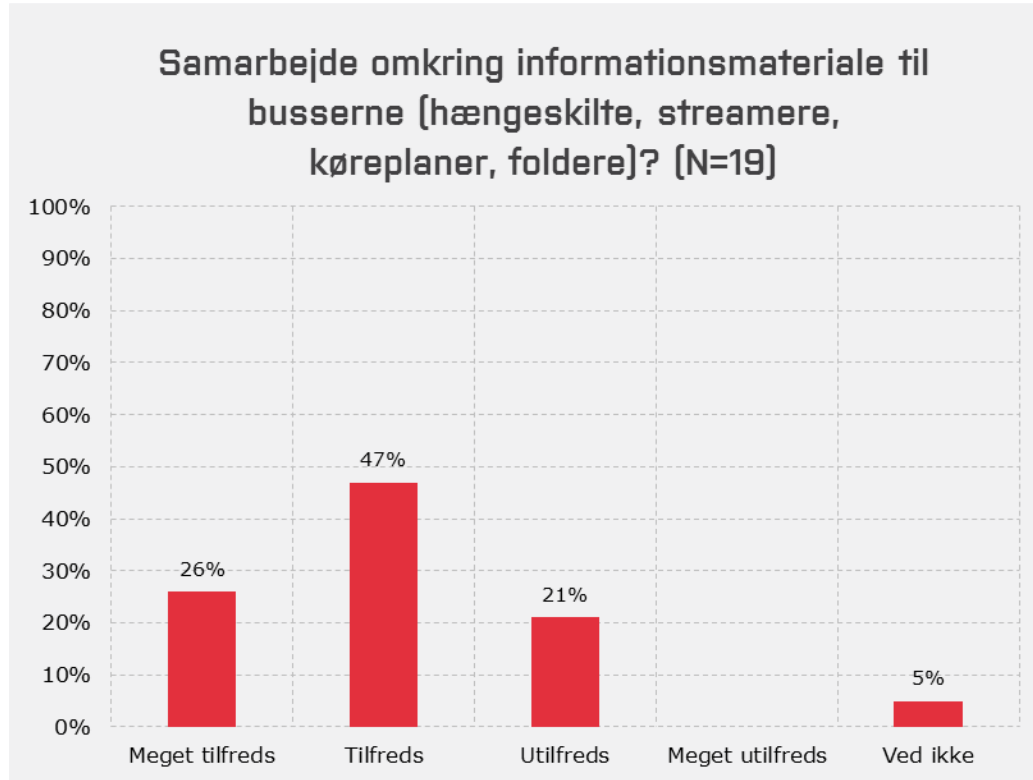


Note: Der er hhv. 12 og 7 pct. point færre og flere tilfredse/meget tilfredse busselskaber og leverandører til flextrafik i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen for førstnævnte er statistisk signifikant, og forskellen for sidstnævnte er statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

IFØLGE FLERE LEVERANDØRER TIL FLEXTRAFIK KUNNE NYHEDSBREVET FX GIVE MERE INFORMATION OM ÆNDRINGER I MIDTTRAFIK



OVER 7 UD AF 10 BUSSELSKABER ER TILFREDSE MED SAMARBEJDET OMKRING INFORMATIONSMATERIALE TIL BUSSENE

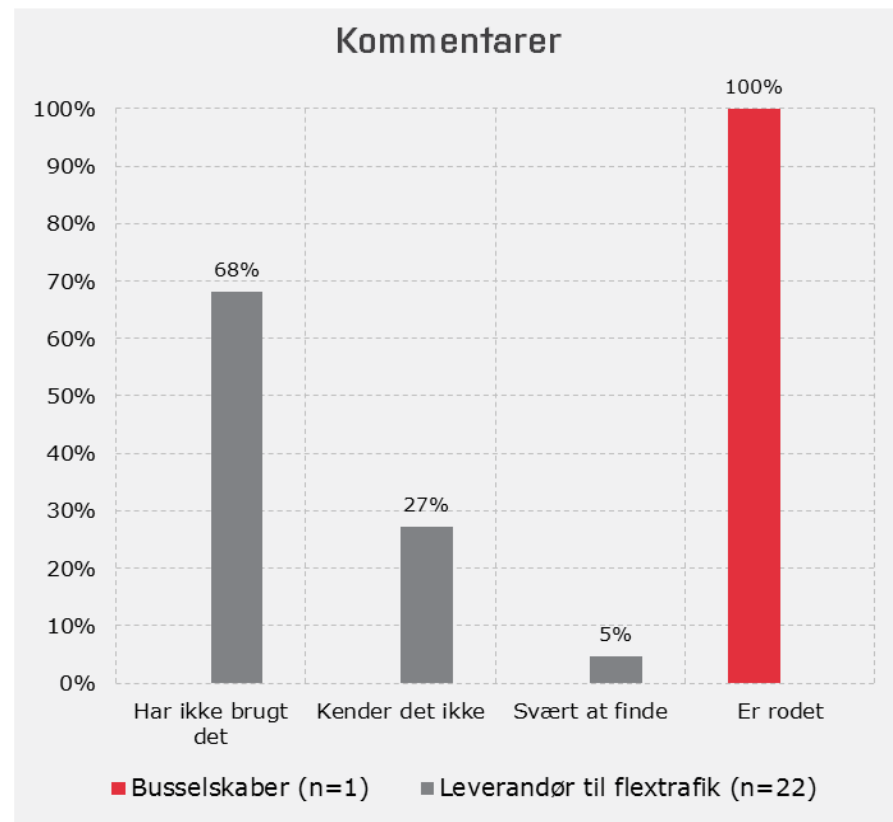
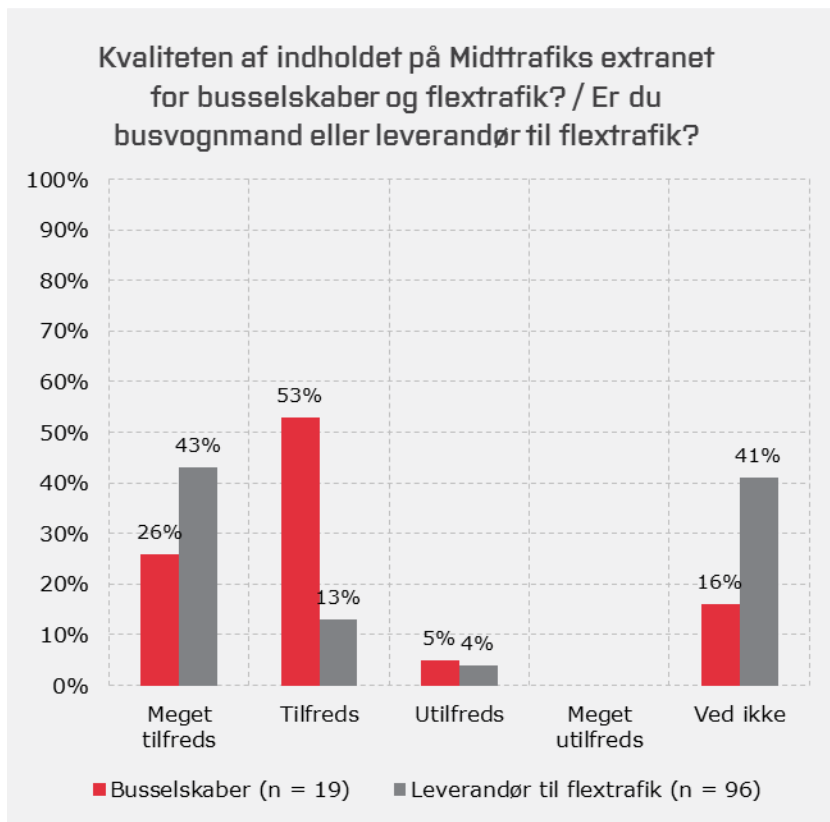


Kommentarer

- Er ikke et samarbejde (n=1)
- Indeholder ofte fejl (n=1)
- Materiale sendes for sent ud (n=1)

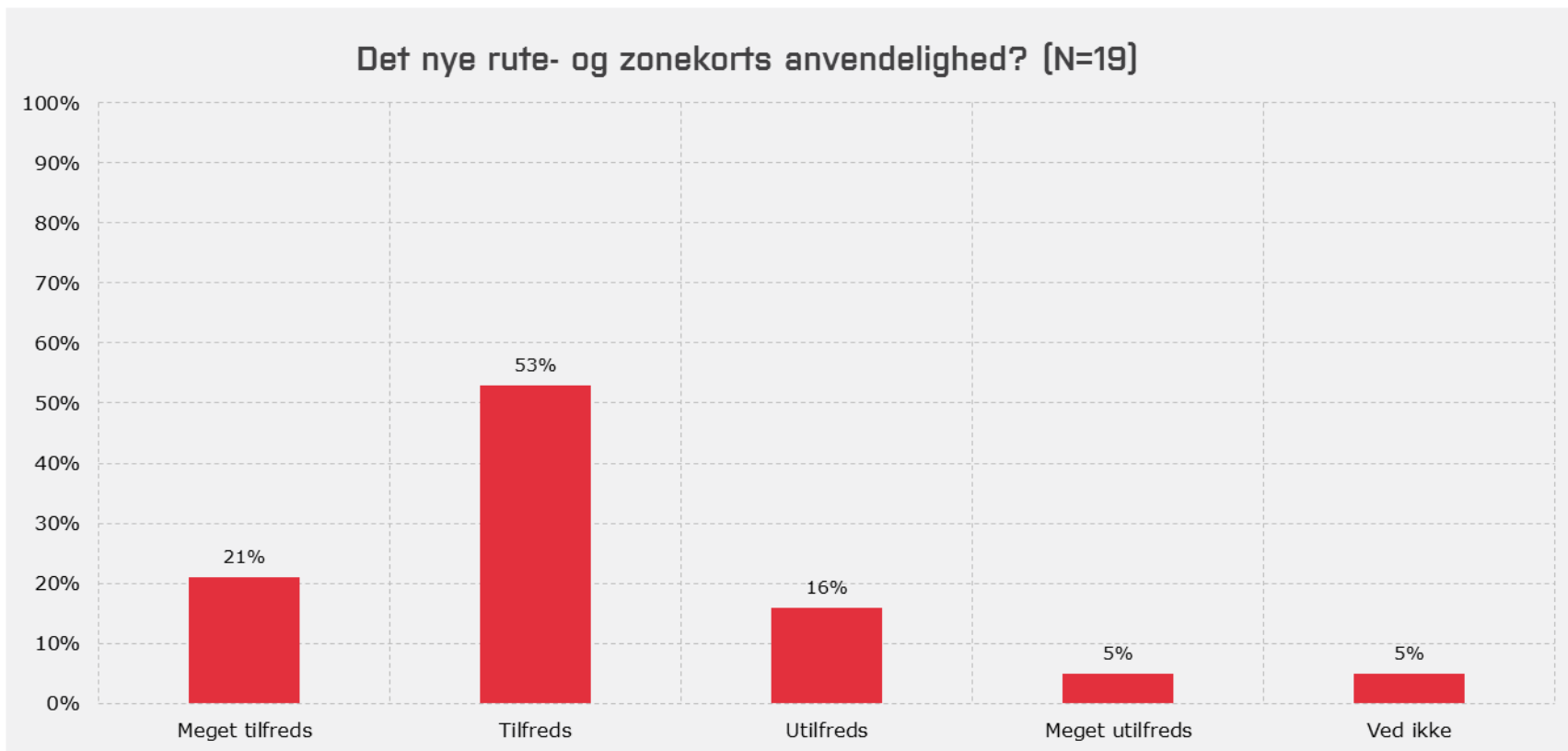
Note: Der er 13 pct. point færre tilfredse/meget tilfredse i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen er statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

4 UD AF 10 LEVERANDØRER TIL FLEXTRAFIK SVARER "VED IKKE" TIL TILFREDSHEDEN MED EXTRANETTET – DET SKYLDES PRIMÆRT MANGLENDE BRUG



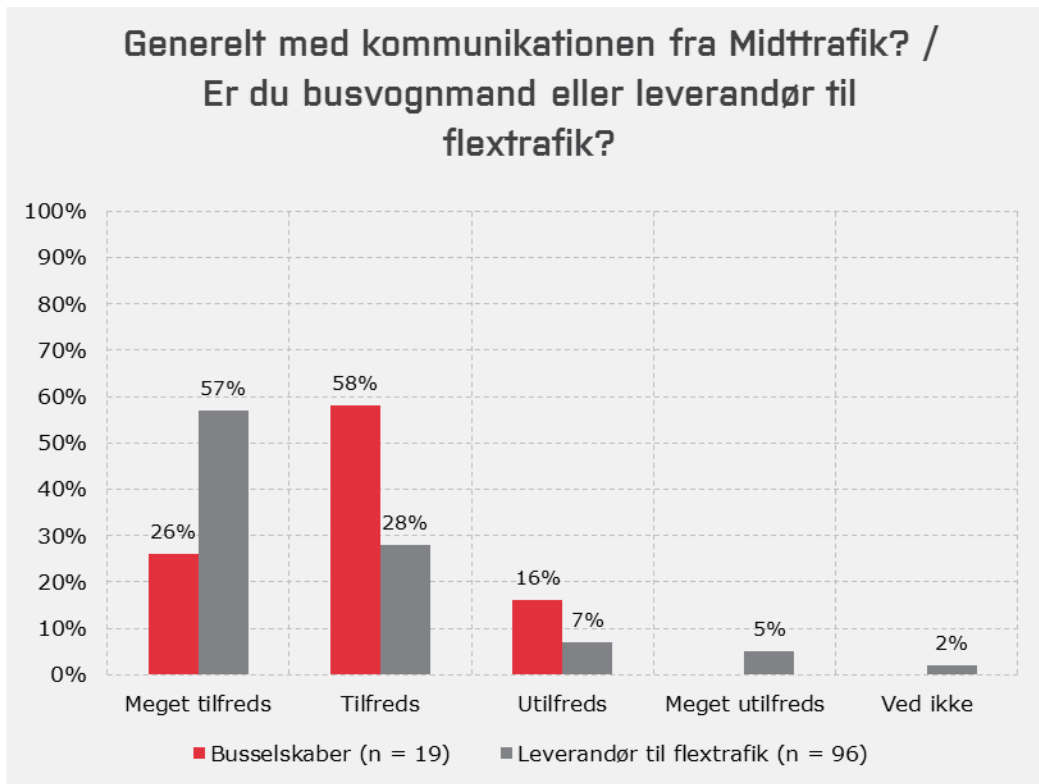
Note: Der er hhv. 5 og 4 pct. point færre og flere tilfredse/meget tilfredse busselskaber og leverandører til flextrafik i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen for førstnævnte er ikke statistisk signifikant, og forskellen for sidstnævnte er ikke statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

OVER 7 UD AF 10 BUSSELSKABER ER TILFREDSE MED RUTE- OG ZONEKORTETS ANVENDELIGHED



Note: Der er 3 pct. point færre tilfredse/meget tilfredse i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen er ikke statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

8 UD AF 10 LEVERANDØRER ER GENERELT TILFREDSE MED KOMMUNIKATIONEN FRA MIDTTRAFIK



Kommentarer

Busselskaber

- ❑ Nogle gange langsom (n=1)

Leverandører til flextrafik

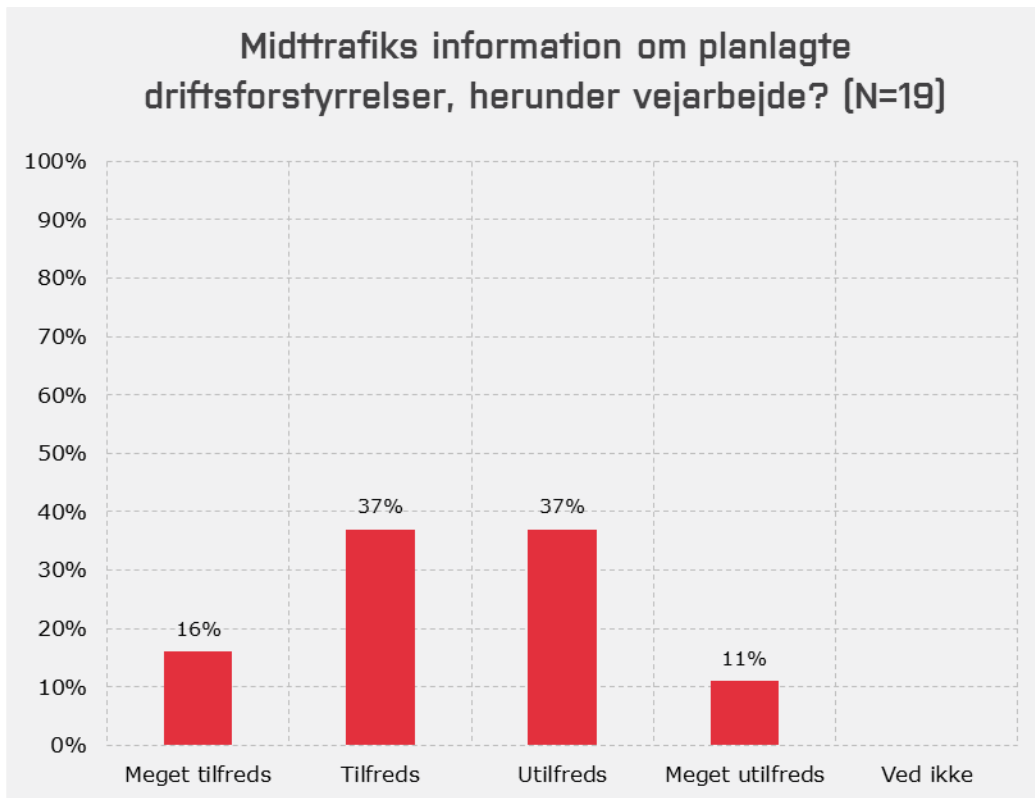
- ❑ Dårlig tone i call-centret (n=1)
- ❑ En enkelt medarbejder skiller sig positivt ud (n=1)
- ❑ Får intet svar ved henvendelse (n=2)
- ❑ Usamarbejdsvilligt personale (n=1)

Note: Der er hhv. 12 og 3 pct. point færre og flere tilfredse/meget tilfredse busselskaber og leverandører til flextrafik i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen for førstnævnte er statistisk signifikant, og forskellen for sidstnævnte er ikke statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

DRIFT



NÆSTEN 5 UD AF 10 BUSSELSKABER ER UTILFREDSE MED MIDTTRAFIKS INFORMATION OM PLANLAGTE DRIFTSFORSTYRRELSER

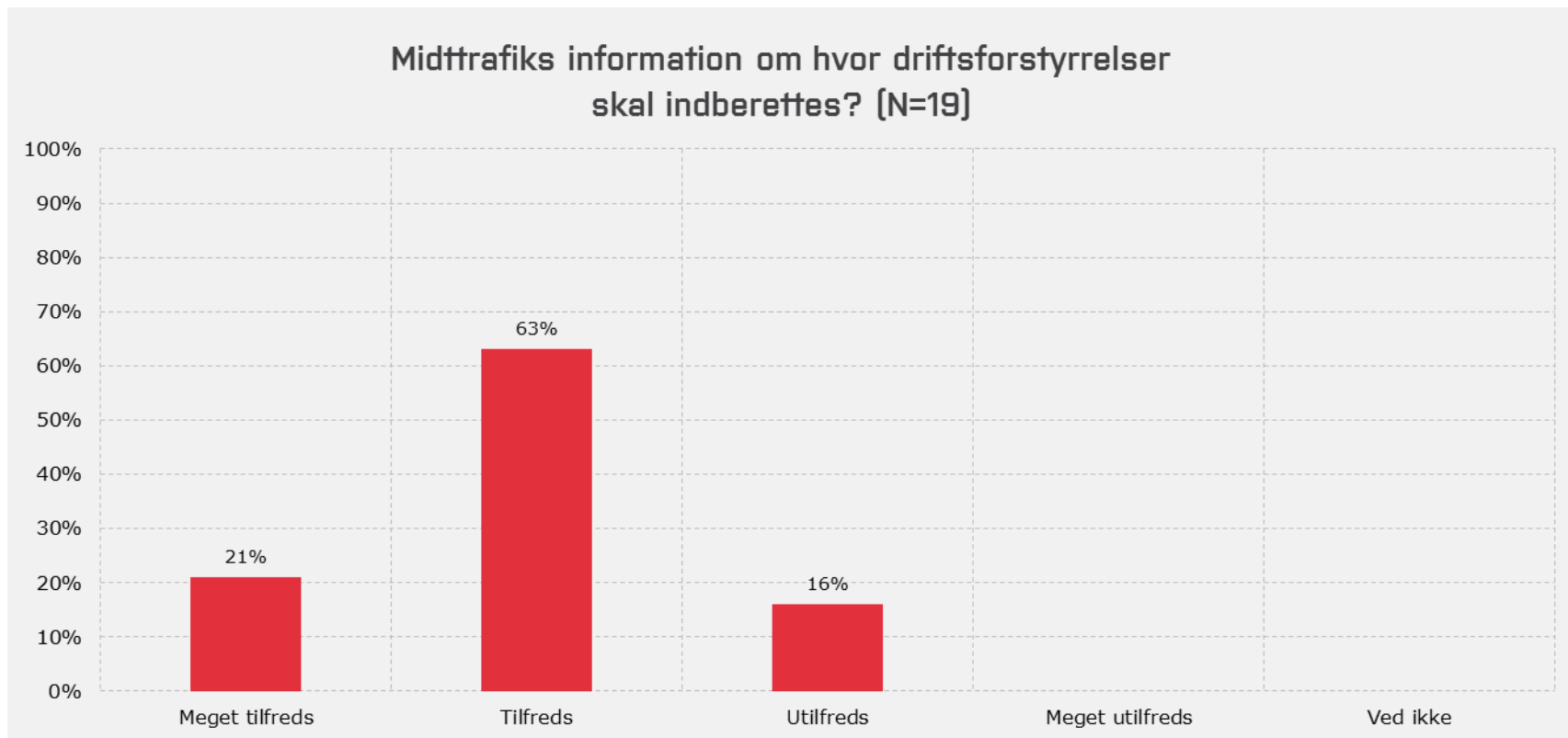


Kommentarer

- Det er kommunernes fejl (n=3)
- Vi får besked for sent (n=1)

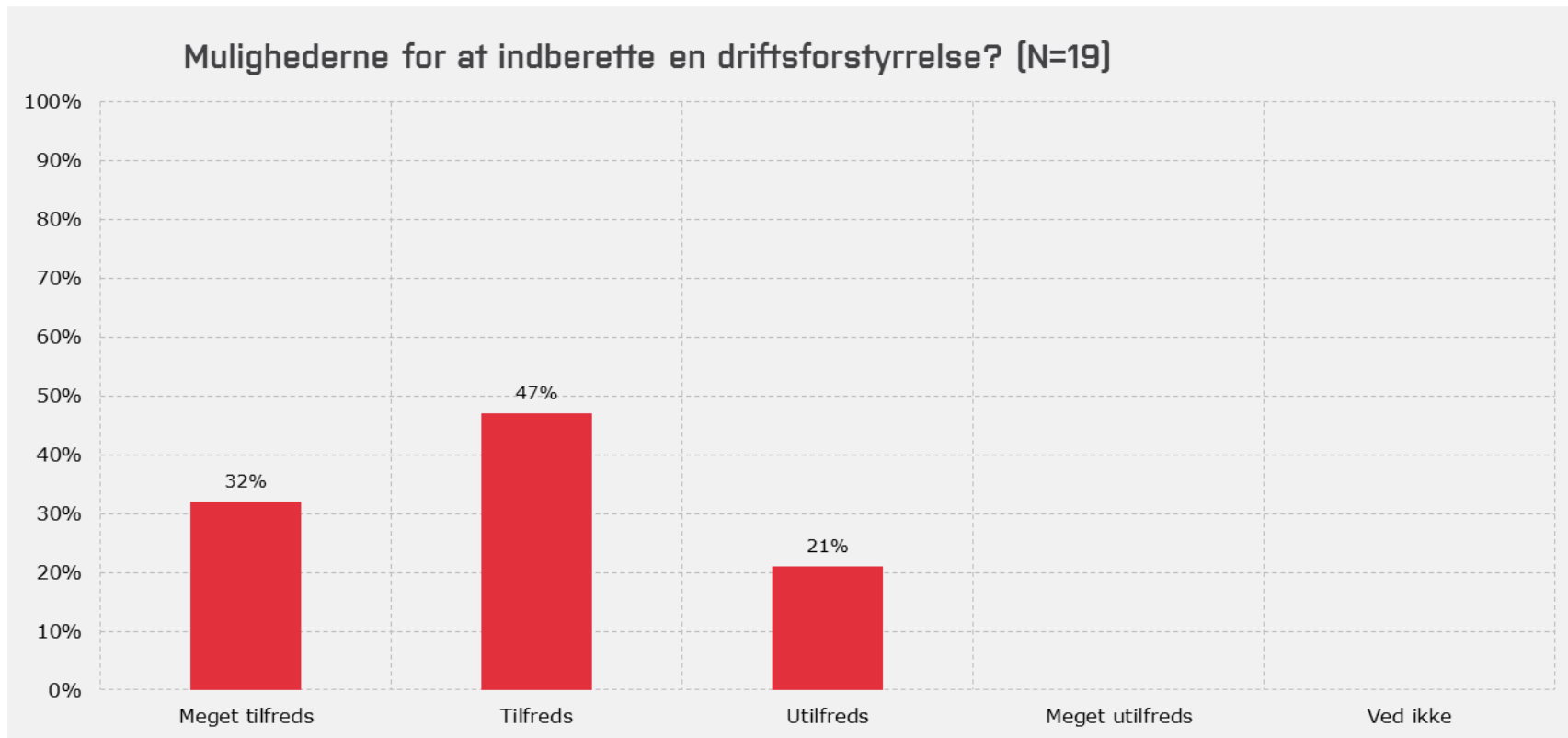
Note: Der er 26 pct. point færre tilfredse/meget tilfredse i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen er statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

OVER 8 UD AF 10 BUSSELSKABER ER TILFREDSE MED MIDTTRAFIKS INFORMATION OM, HVOR DRIFTSFORSTYRRELSER SKAL INDBERETTES



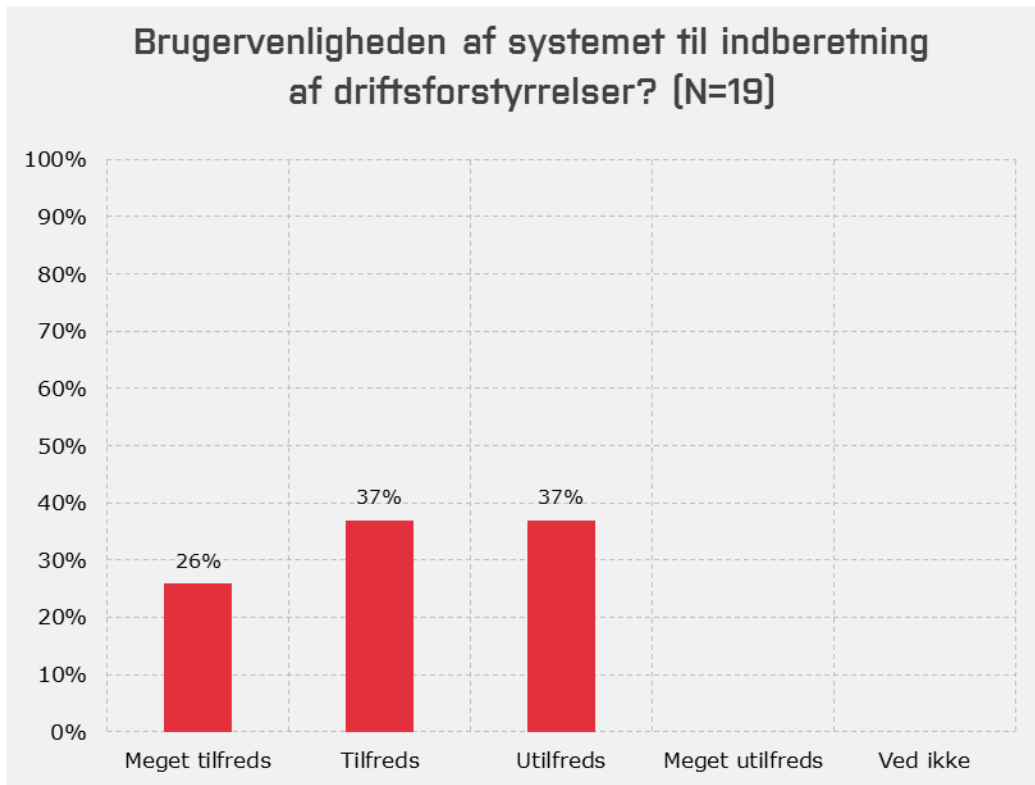
Note: Der er 4 pct. point færre tilfredse/meget tilfredse i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen er ikke statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

2 UD AF 10 BUSSELSKABER ER UTILFREDSE MED MULIGHEDERNE FOR AT INDBERETTE EN DRIFTSFORSTYRRELSE



Note: Der er 4 pct. point flere tilfredse/meget tilfredse i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen er ikke statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

NÆSTEN 4 UD AF 10 BUSSELSKABER ER UTILFREDSE MED BRUGERVENLIGHEDEN AF SYSTEMET TIL INDBERETNING AF DRIFTSFORSTYRRELSER

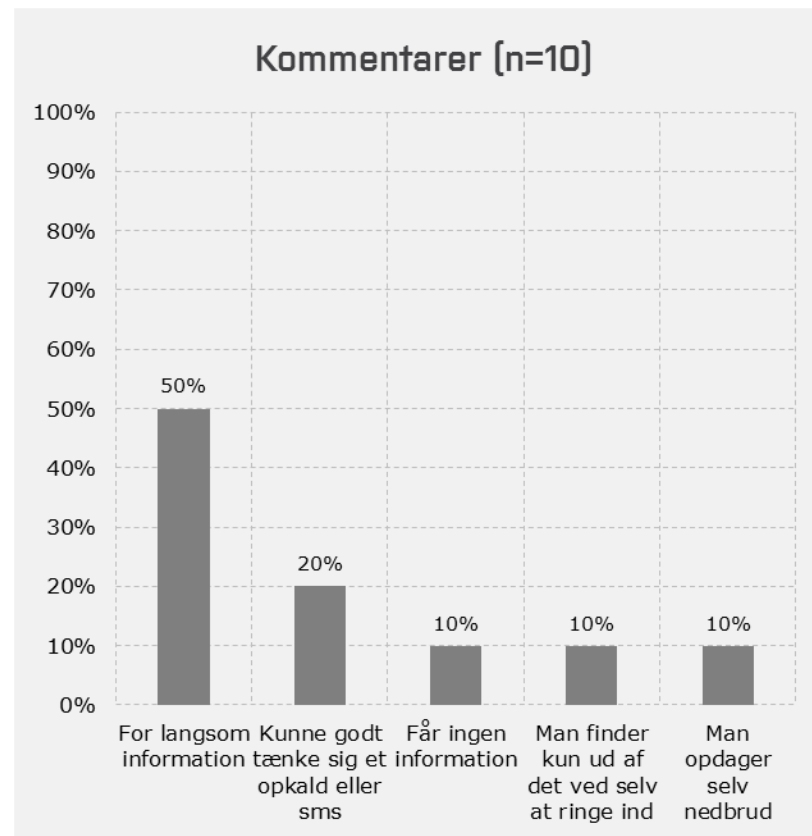
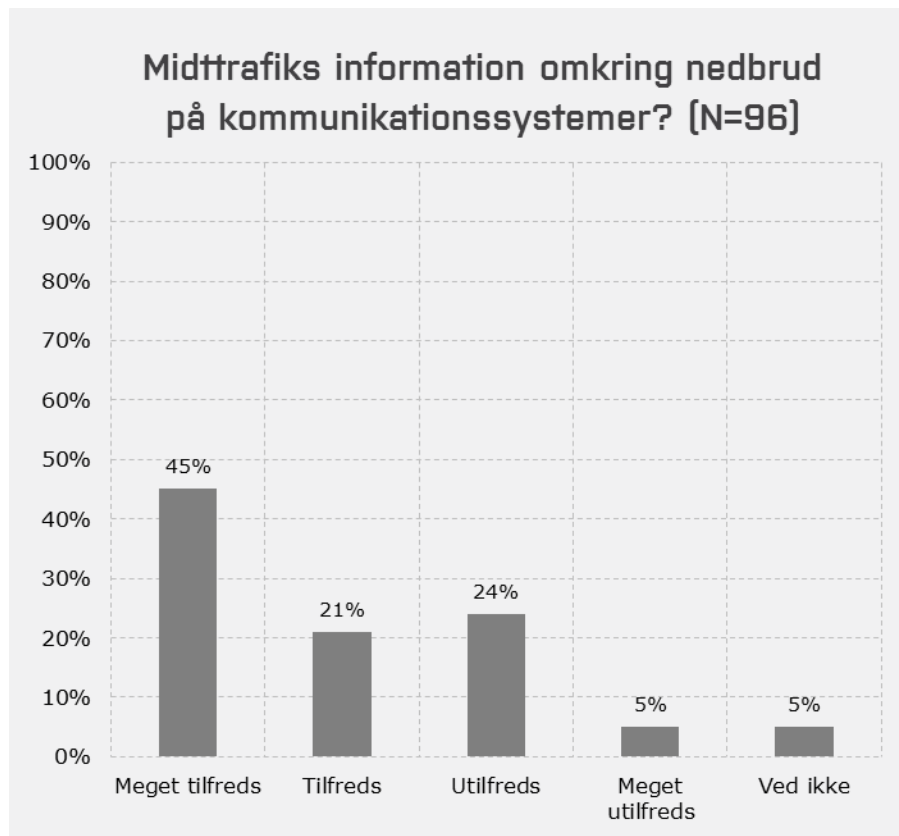


Kommentarer

- Burde forenkles (n=1)
- Ikke godt (n=1)

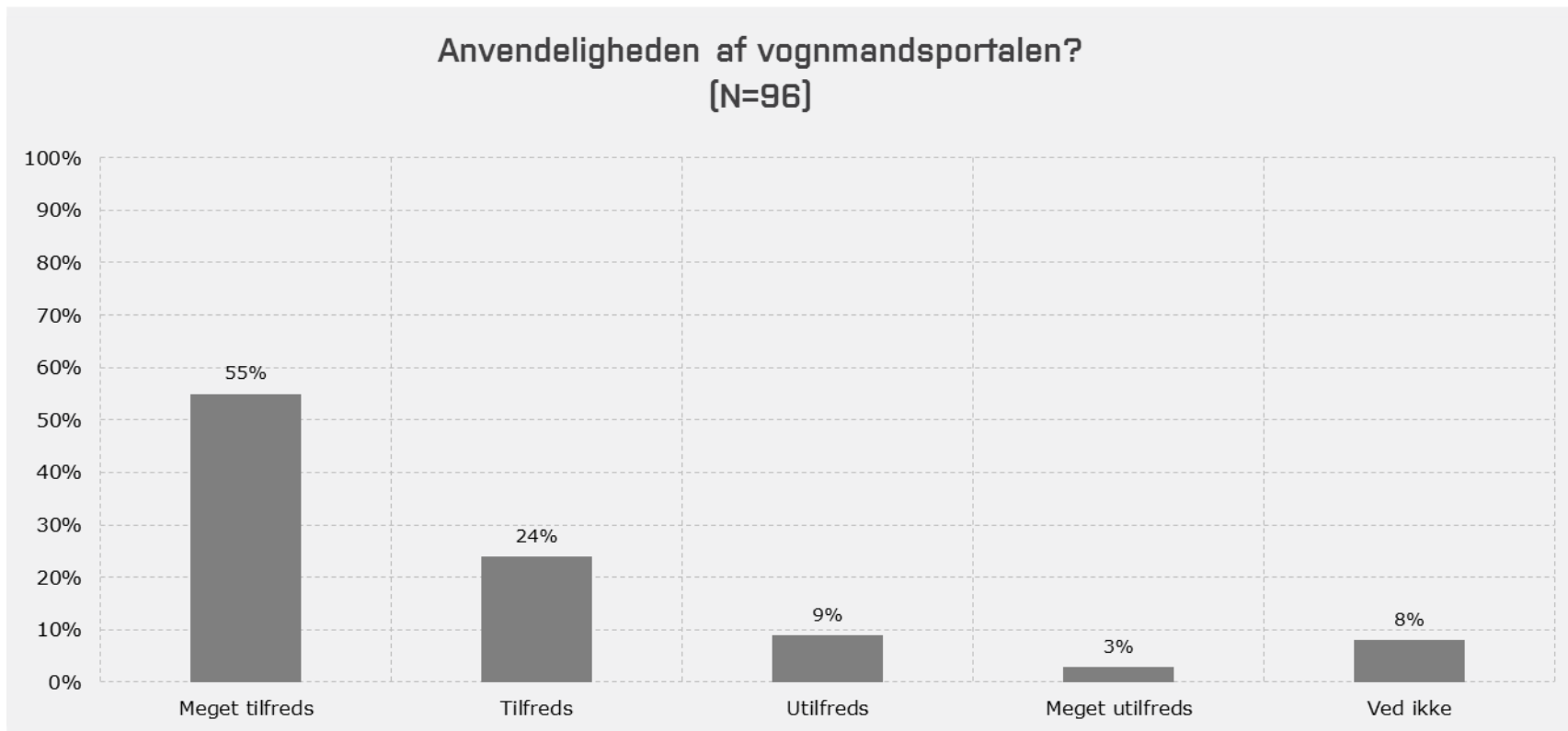
Note: Der er ikke foretaget sammenligning af andel tilfredse/meget tilfredse mellem 2014 og 2010, da der ikke er et sammenligneligt spørgsmål i 2010-undersøgelsen.

3 UD AF 10 LEVERANDØRER TIL FLEXTRAFIK ER UTILFREDSE MED MIDTTRAFIKS INFORMATION OM NEDBRUD PÅ KOMMUNIKATIONSSYSTEMER



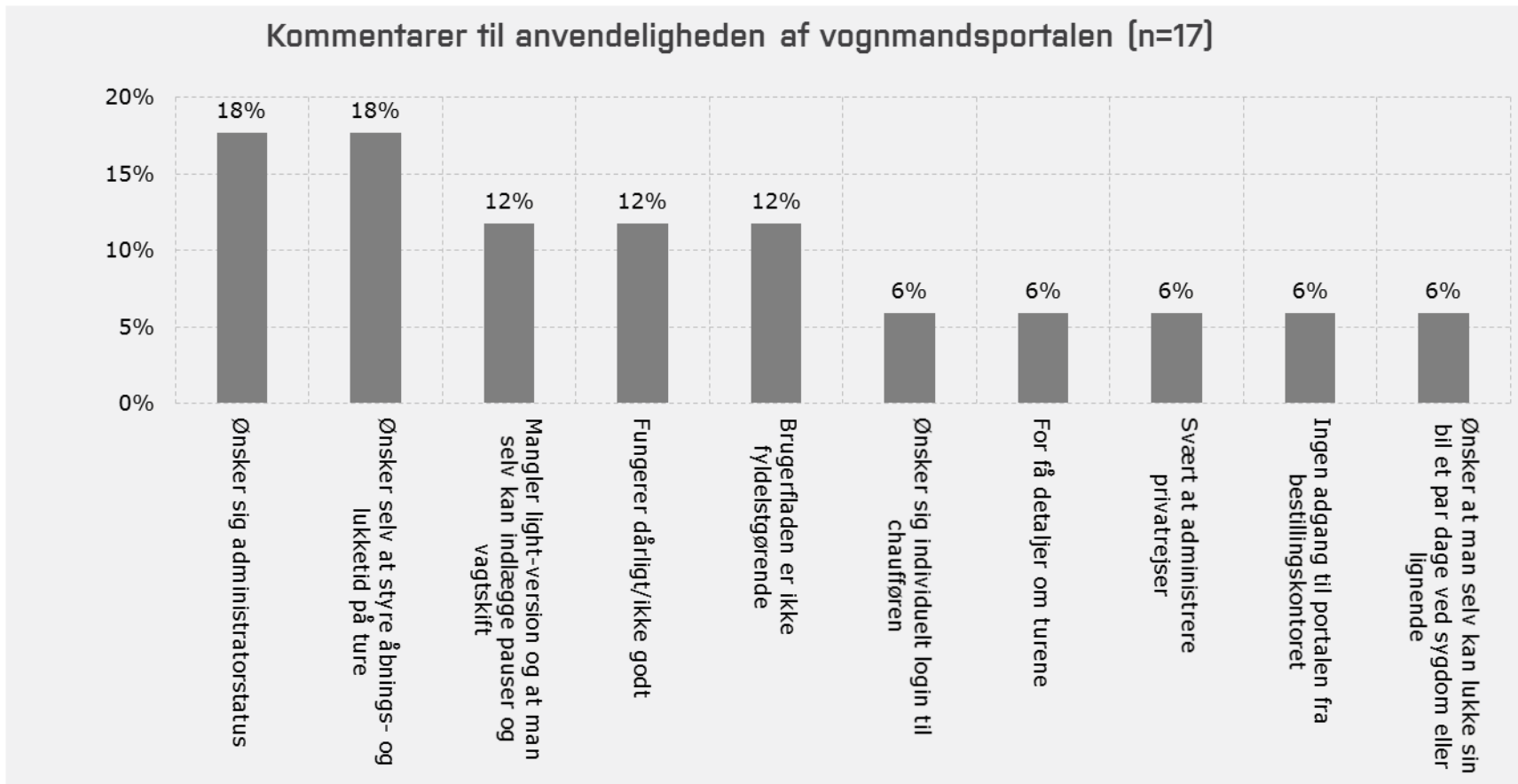
Note: Der er ikke foretaget sammenligning af andel tilfredse/meget tilfredse mellem 2014 og 2010, da der ikke er et sammenligneligt spørgsmål i 2010-undersøgelsen.

8 UD AF 10 LEVERANDØRER TIL FLEXTRAFIK ER TILFREDSE MED ANVENDELIGHEDEN AF VOGNMANDSPORTALEN

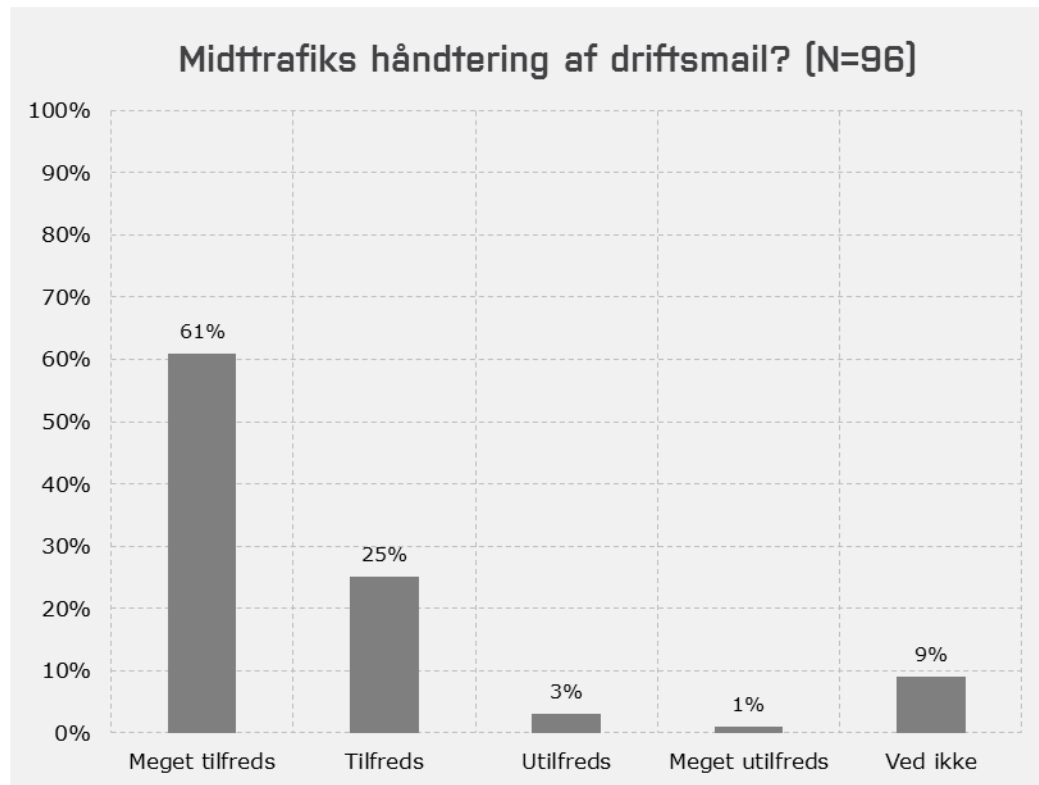


Note: Der er ikke foretaget sammenligning af andel tilfredse/meget tilfredse mellem 2014 og 2010, da der ikke er et sammenligneligt spørgsmål i 2010-undersøgelsen.

LEVERANDØRER TIL FLEXTRAFIK ØNSKER PRIMÆRT ADMINISTRATOR- RETTIGHEDER OG ANDRE STYRINGSMULIGHEDER



OVER 8 UD AF 10 LEVERANDØRER TIL FLEXTRAFIK ER TILFREDSE MED MIDTTRAFIKS HÅNDTERING AF DRIFTSMAIL

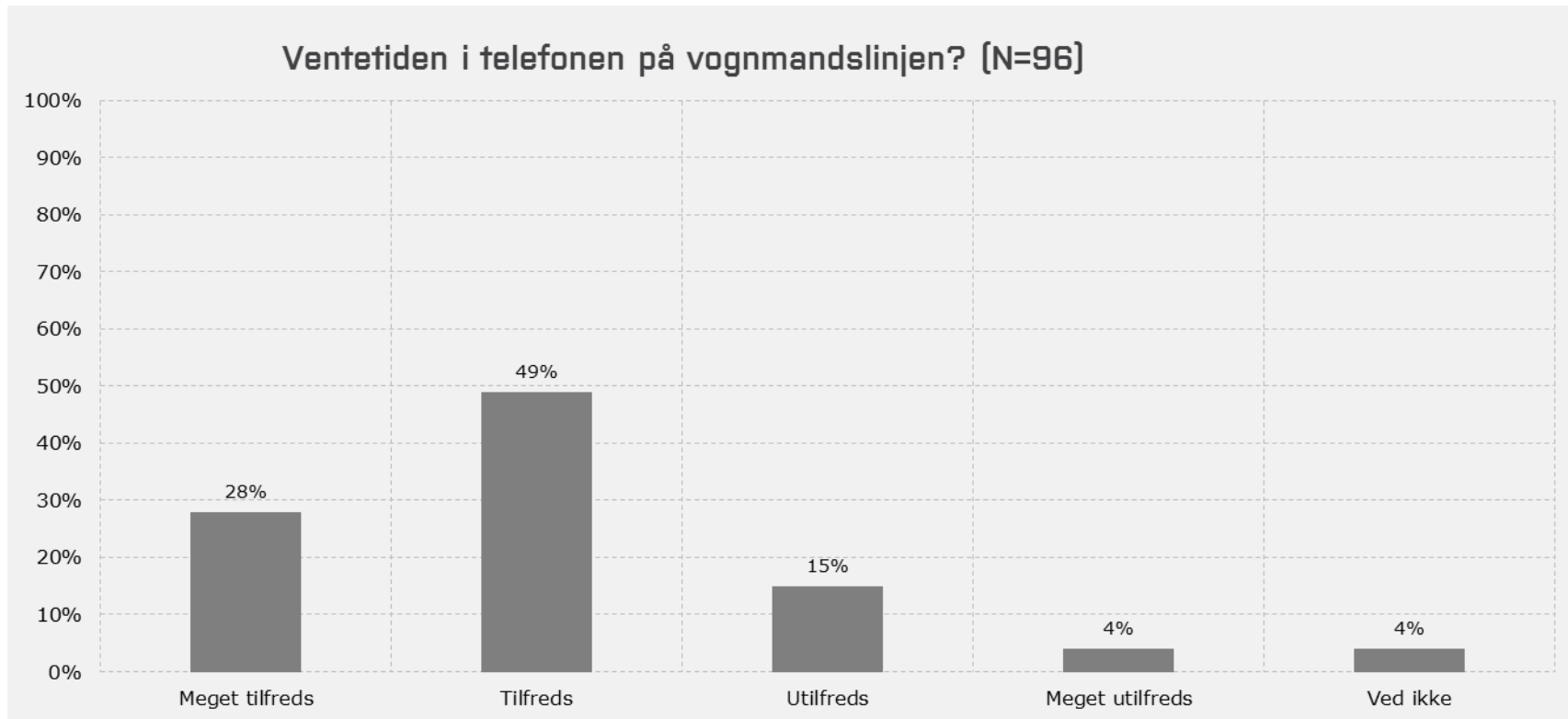


Kommentarer

- Har altid for hurtigt svar (n=1)
- Har ikke brugt driftsmail (n=2)

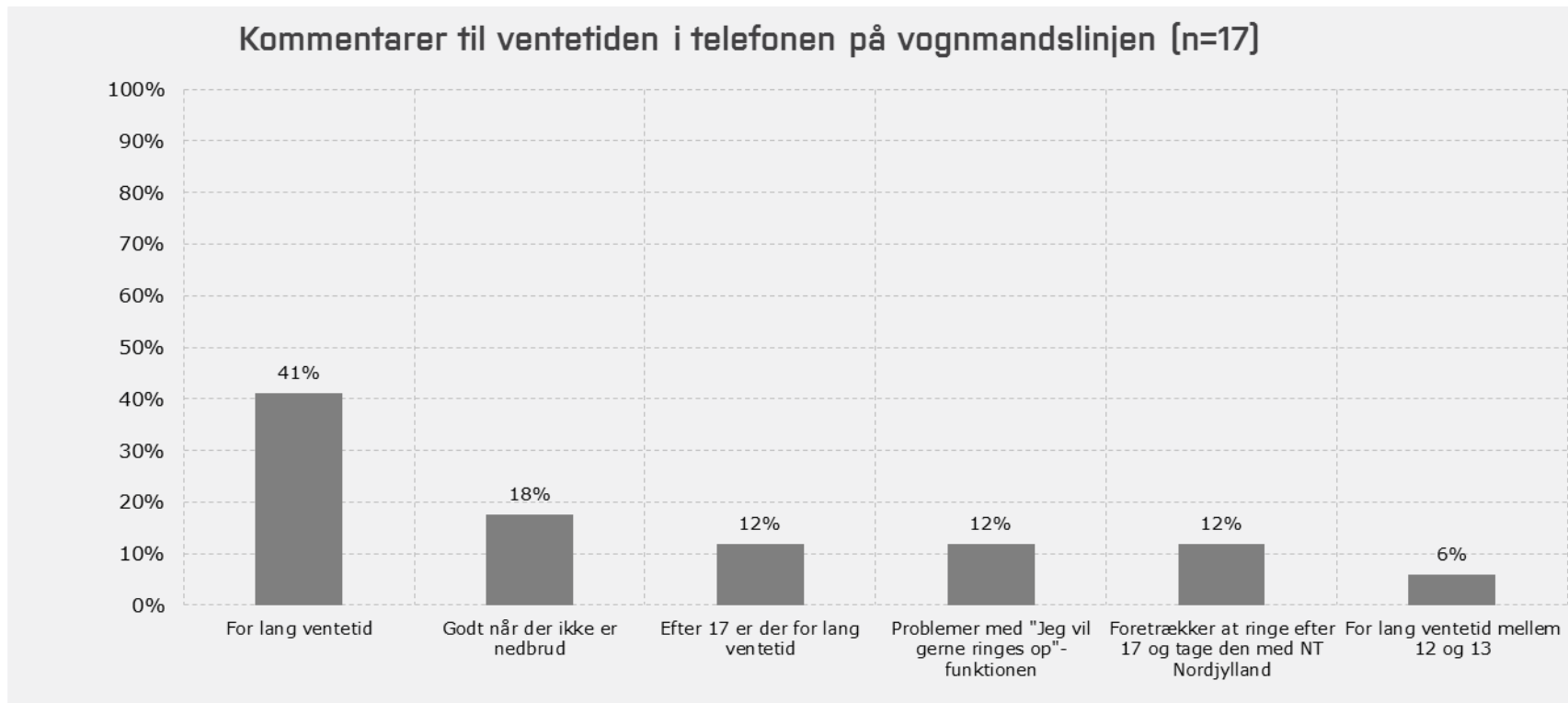
Note: Der er ikke foretaget sammenligning af andel tilfredse/meget tilfredse mellem 2014 og 2010, da der ikke er et sammenligneligt spørgsmål i 2010-undersøgelsen.

8 UD AF 10 LEVERANDØRER TIL FLEXTRAFIK ER TILFREDSE MED VENTETIDEN I TELEFONEN PÅ VOGNMANDSLINJEN

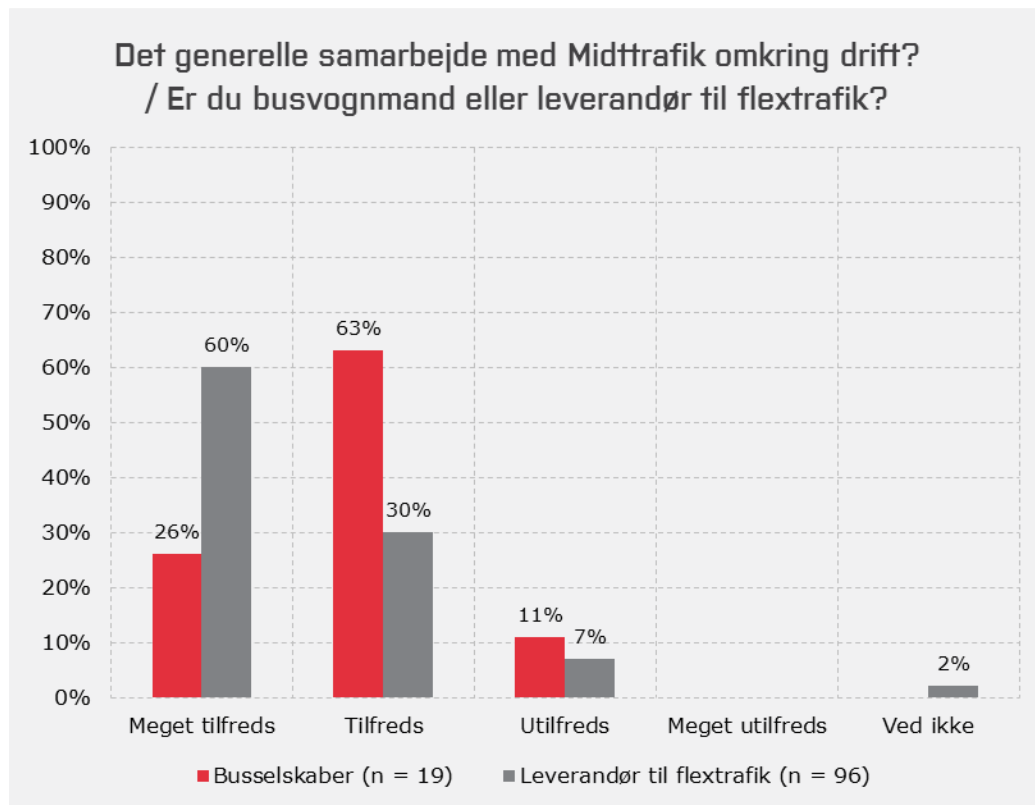


Note: Der er ikke foretaget sammenligning af andel tilfredse/meget tilfredse mellem 2014 og 2010, da der ikke er et sammenligneligt spørgsmål i 2010-undersøgelsen.

ÅRSAGER TIL UTILFREDSHED ER FOR LANG VENTETID BL.A. MELLEM KL. 12 OG 13 OG EFTER KL. 17



OMKRING 9 UD AF 10 LEVERANDØRER ER TILFREDSE MED DET GENERELLE SAMARBEJDE MED MIDTTRAFIK OMKRING DRIFT



Kommentarer

Leverandører til flextrafik

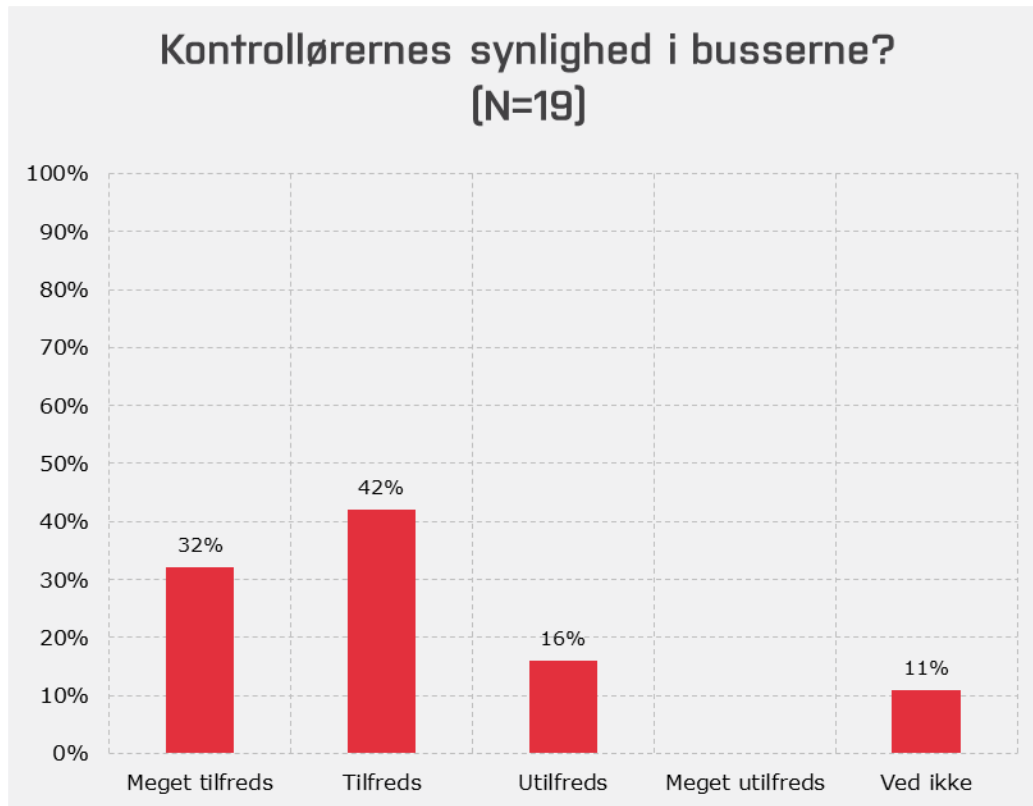
- Nogle medarbejdere hos Midttrafik har en dårlig tone (n=1)

Note: Der er hhv. 11 og 1 pct. point færre tilfredse/meget tilfredse busselskaber og leverandører til flextrafik i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen for førstnævnte er statistisk signifikant, og forskellen for sidstnævnte er ikke statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

BILLET- OG KVALITETSKONTROL



OVER 7 UD AF 10 BUSSELSKABER ER TILFREDSE MED KONTROLLØRERNES SYNLIGHED I BUSSENE

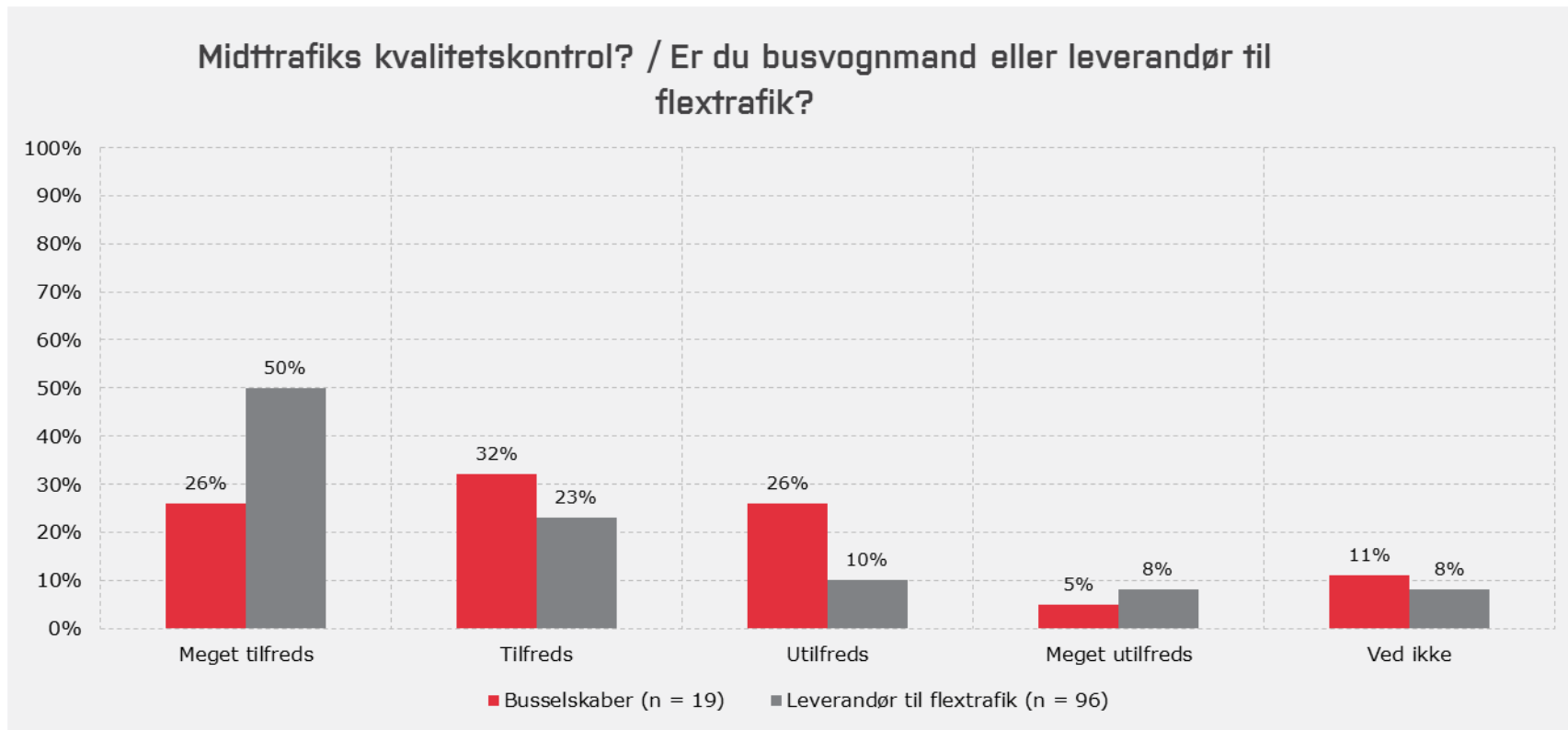


Kommentarer

- Kontrollørerne er der for sjældent (n=4)

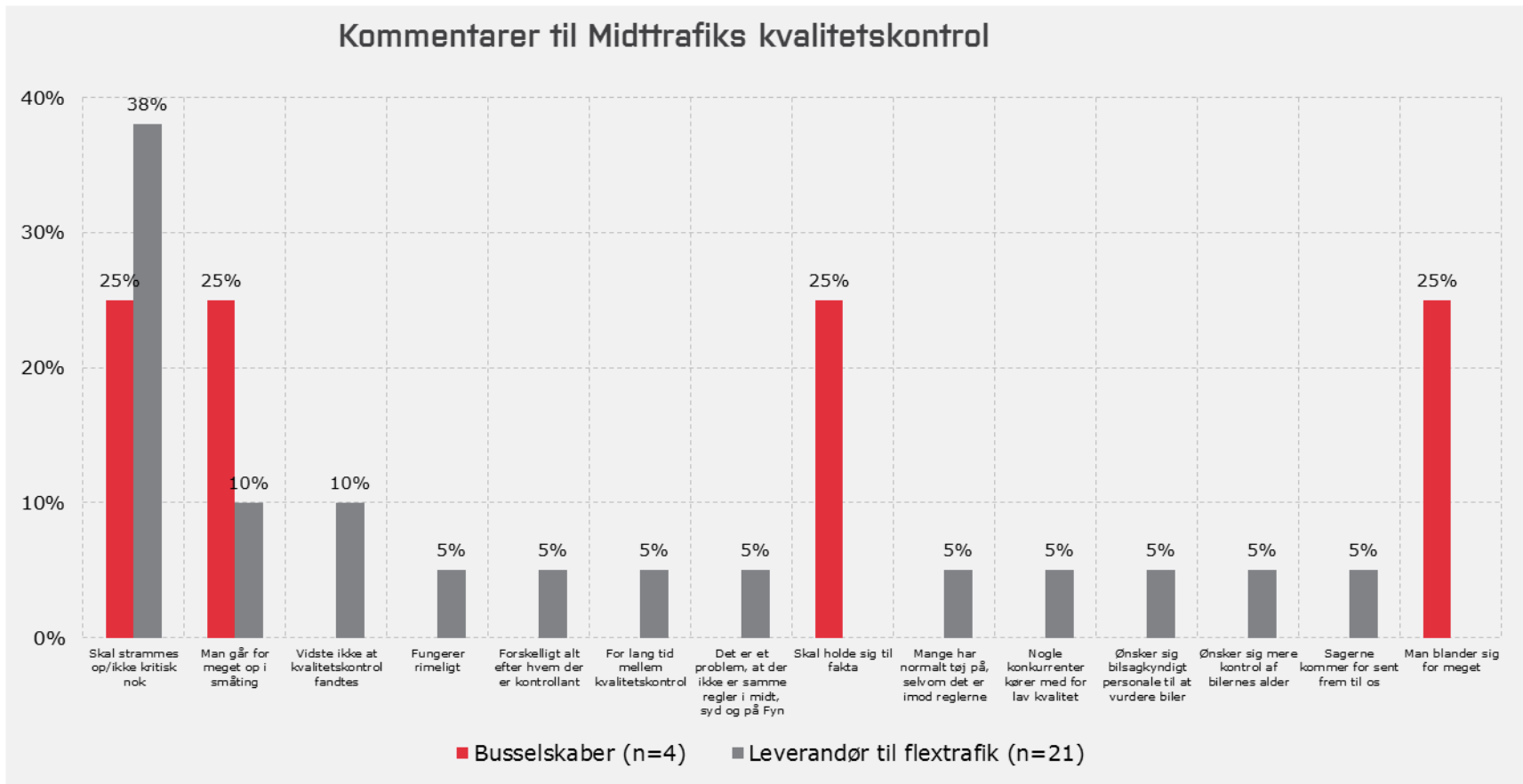
Note: Der er 3 pct. point færre tilfredse/meget tilfredse i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen er ikke statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

3 UD AF 10 BUSSELSKABER ER UTILFREDSE MED MIDTTRAFIKS KVALITETSKONTROL

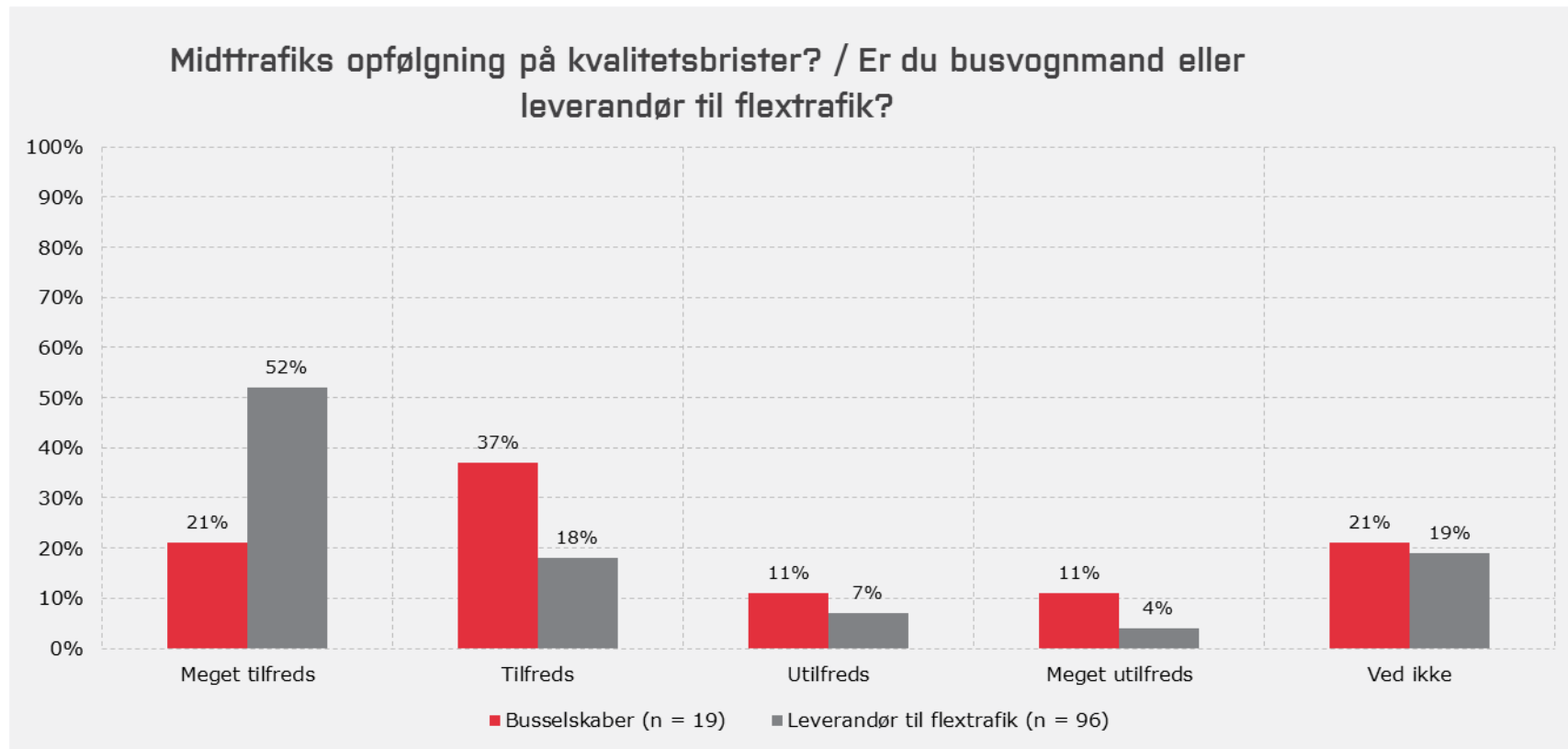


Note: Der er ikke foretaget sammenligning af andel tilfredse/meget tilfredse mellem 2014 og 2010, da der ikke er et sammenligneligt spørgsmål i 2010-undersøgelsen.

ÅRSAGER TIL UTILFREDSHED MED MIDTTRAFIKS KVALITETSKONTROL ER BLANDT ANDET, AT DEN IKKE ER KRITISK NOK

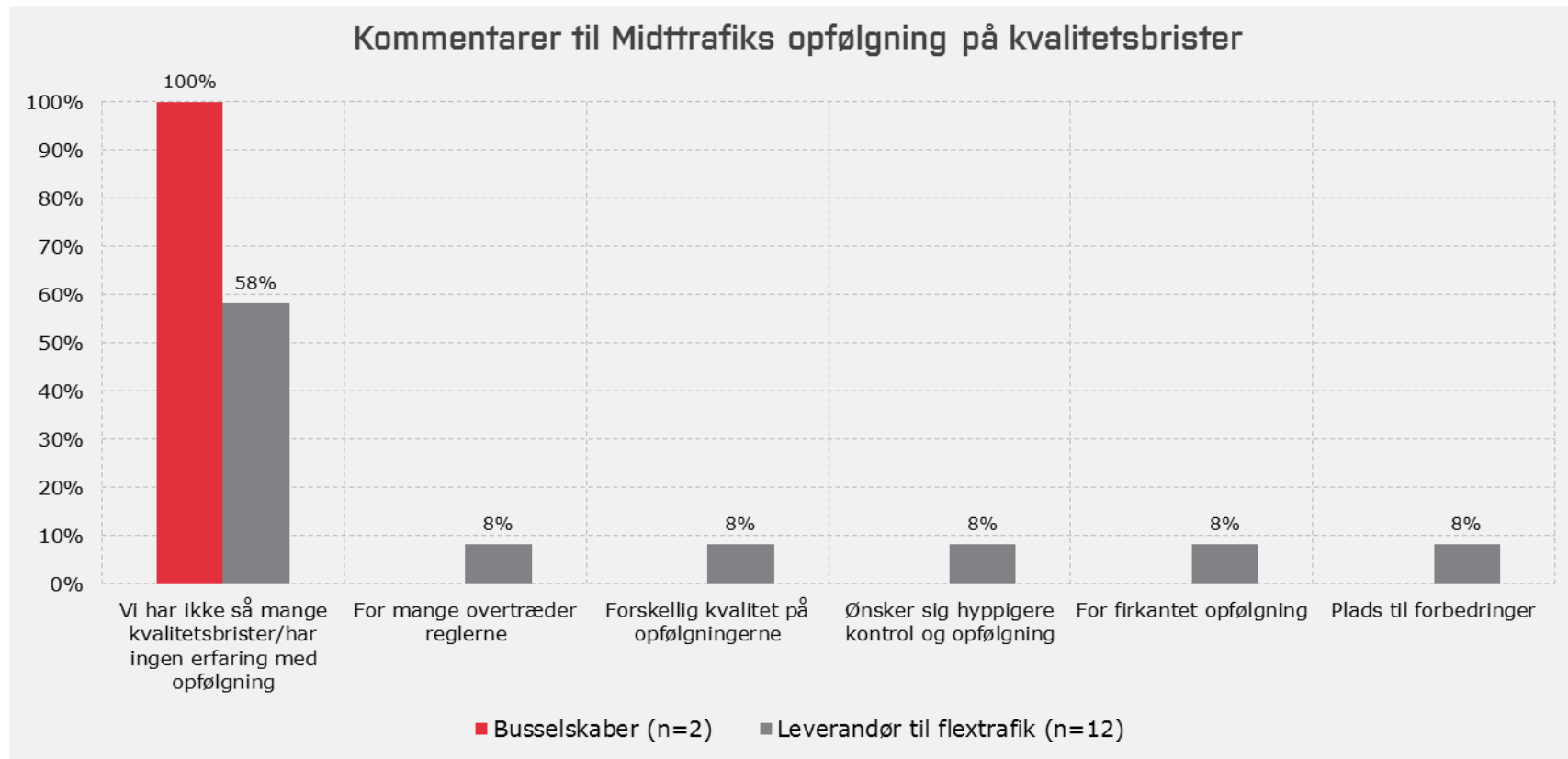


7 UD AF 10 LEVERANDØRER TIL FLEXTRAFIK ER TILFREDSE MED MIDTTRAFIKS OPFØLGNING PÅ KVALITETSBRISTER

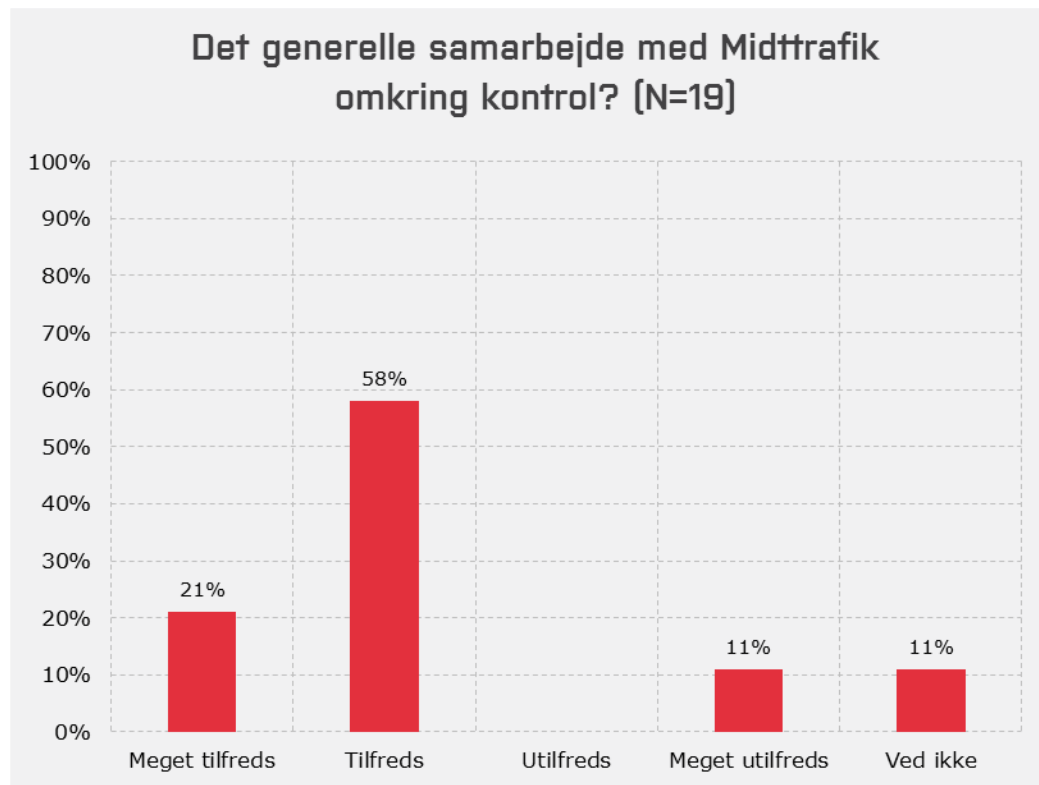


Note: Der er ikke foretaget sammenligning af andel tilfredse/meget tilfredse mellem 2014 og 2010, da der ikke er et sammenligneligt spørgsmål i 2010-undersøgelsen.

ENKELTE LEVERANDØRER HAR IKKE SÅ MANGE KVALITETSBRISTER ELLER ERFARING MED OPFØLGNING



8 UD AF 10 BUSSELSKABER ER TILFREDSE MED DET GENERELLE SAMARBEJDE MED MIDTTRAFIK OMKRING KONTROL

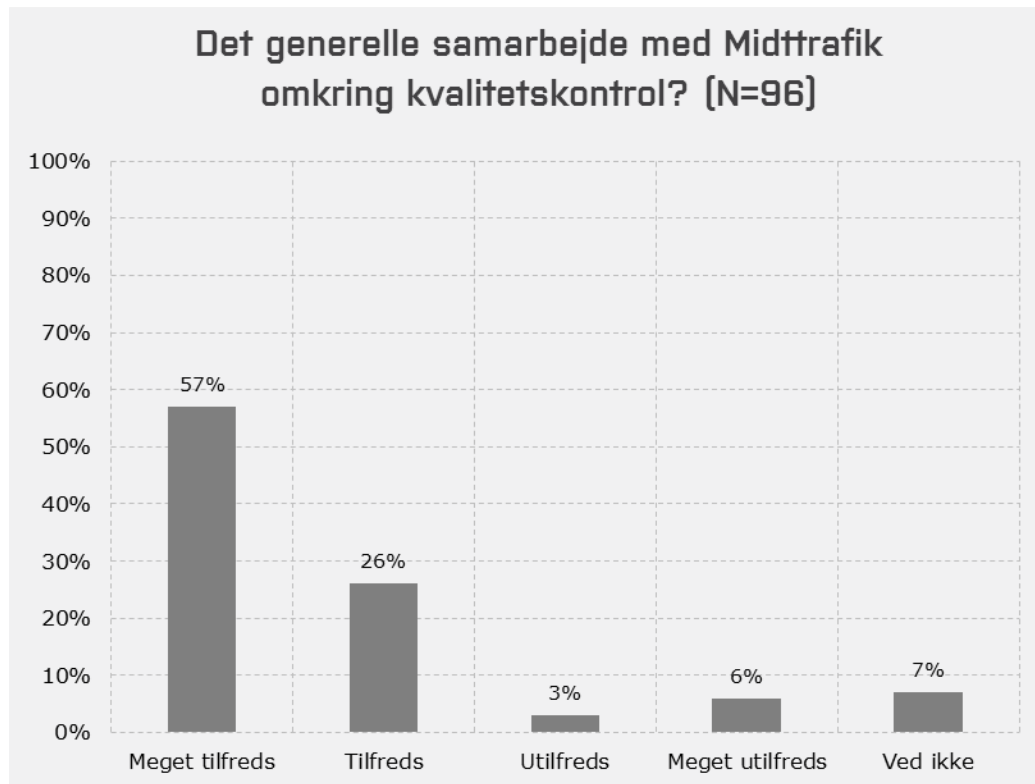


Kommentarer

- Nogle entreprenører bliver forfulgt, mens andre slipper helt (n=1)

Note: Der er 9 pct. point færre tilfredse/meget tilfredse i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen er statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

OVER 8 UD AF 10 LEVERANDØRER TIL FLEXTRAFIK ER TILFREDSE MED DET GENERELLE SAMARBEJDE MED MIDTTRAFIK OMKRING KVALITETSKONTROL



Kommentarer

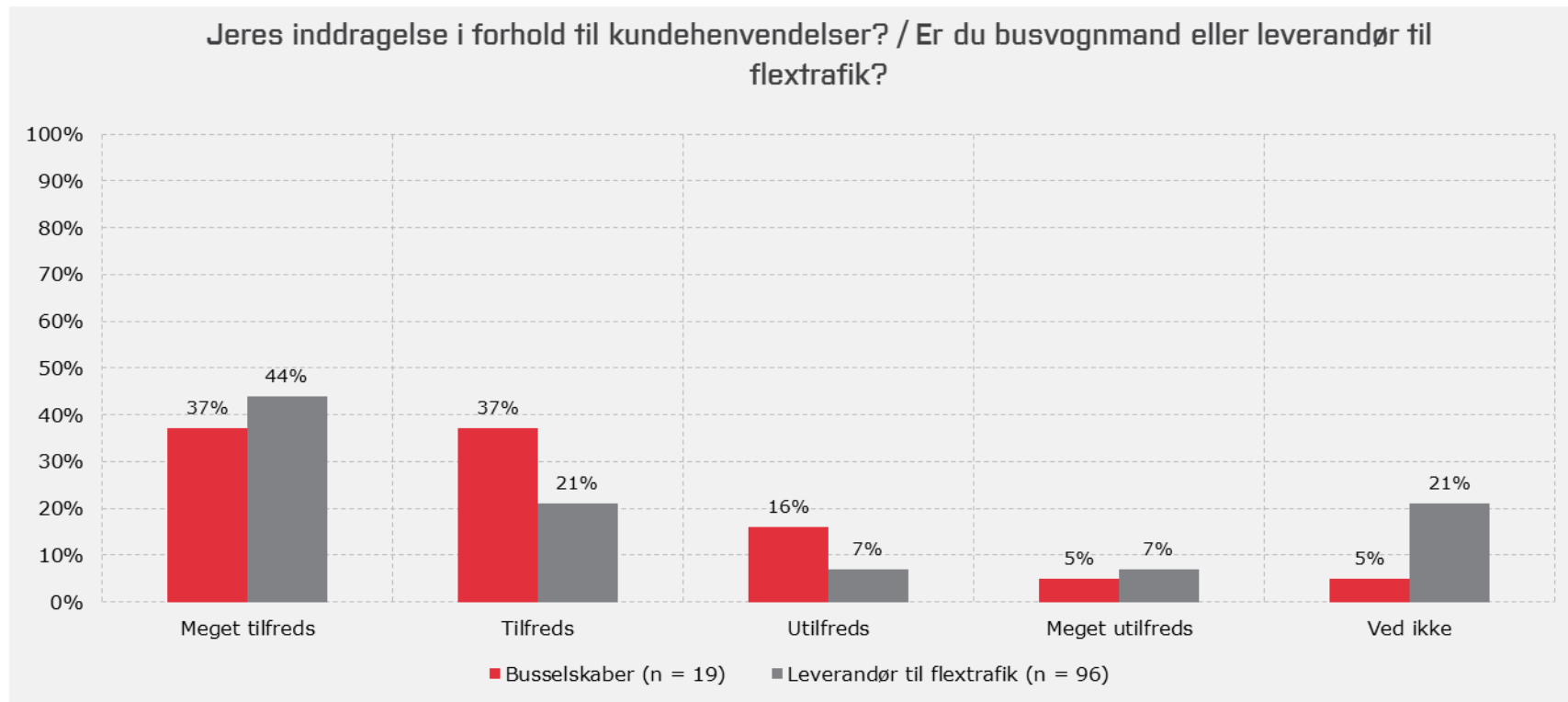
- Det er kontrol uden samarbejde (n=2)
- Har ingen erfaring med kvalitetskontrol (n=1)
- Man skal selv være villig til at lade sig kontrollere (n=1)

Note: Der er 29 pct. point flere tilfredse/meget tilfredse i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen er statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

KUNDESERVICE

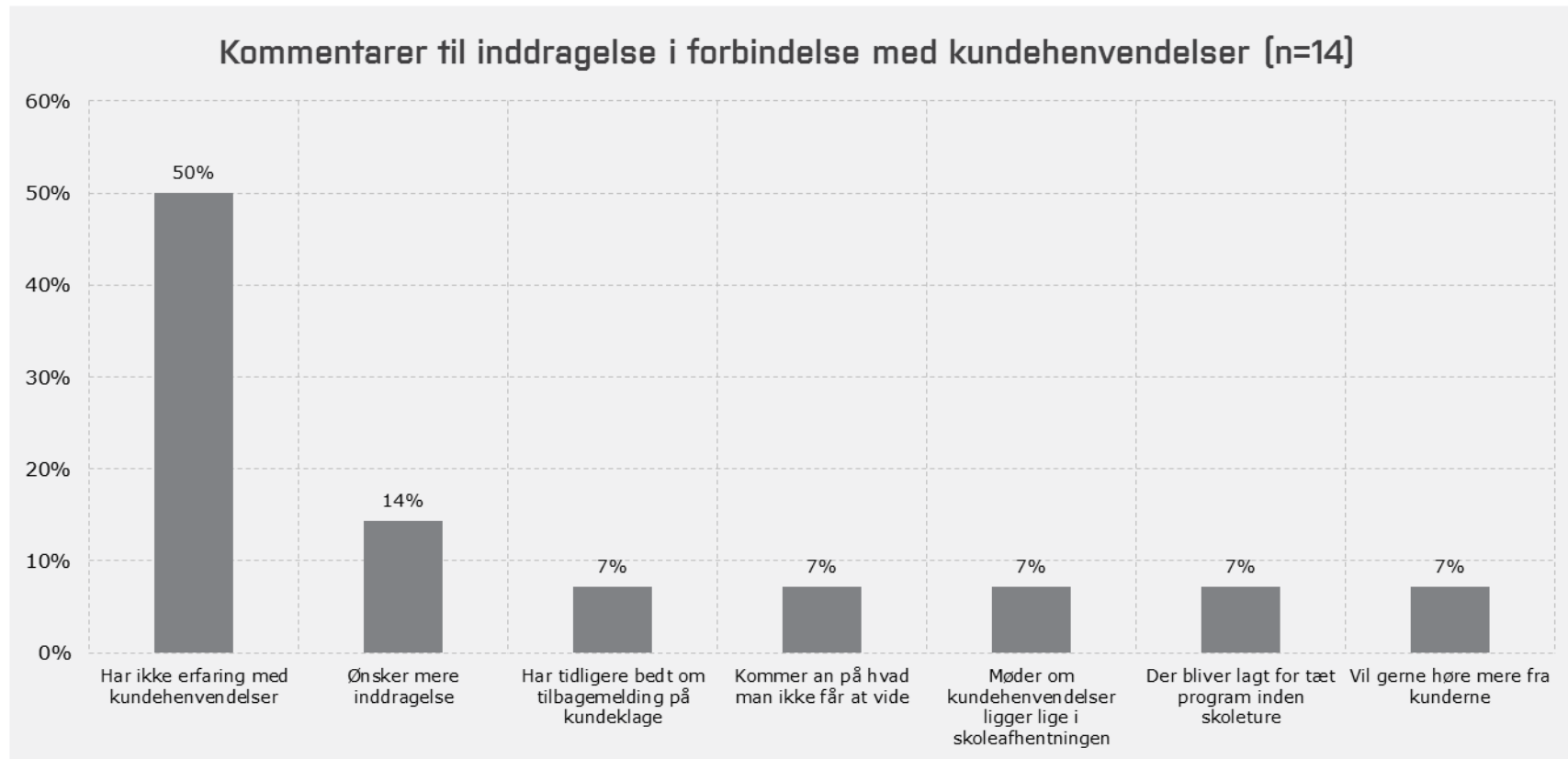


OVER 6 UD AF 10 LEVERANDØRER ER TILFREDSE MED DERES INDDRAGELSE I FORHOLD TIL KUNDEHENVENDELSER

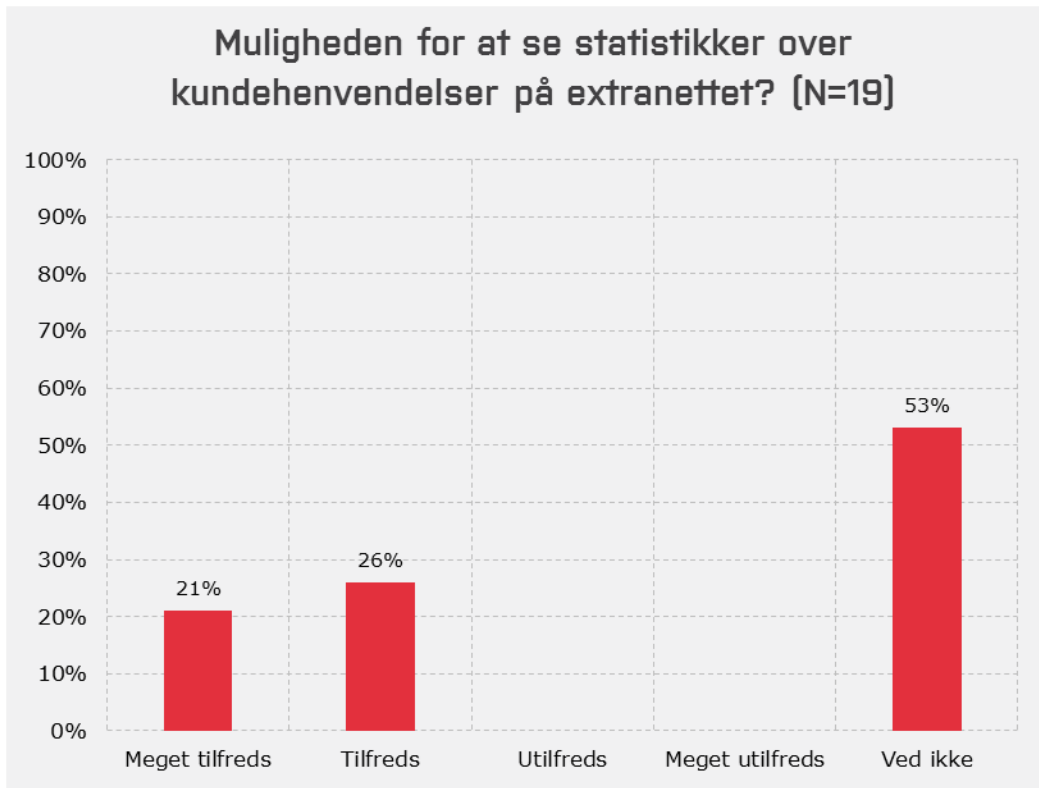


Note: Der er hhv. 22 og 6 pct. point færre og flere tilfredse/meget tilfredse busselskaber og leverandører til flextrafik i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen for førstnævnte er statistisk signifikant, og forskellen for sidstnævnte er ikke statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

LEVERANDØRER TIL FLEXTRAFIK EFTERLYSER MERE INDDRAGELSE I BEHANDLINGEN AF OG FLERE TILBAGEMELDINGER PÅ KUNDEKLAGER



OVER 5 UD AF 10 BUSSELSKABER SVARER "VED IKKE" TIL TILFREDSHEDEN MED MULIGHEDEN FOR AT SE STATISTIKKER PÅ EXTRANETTET

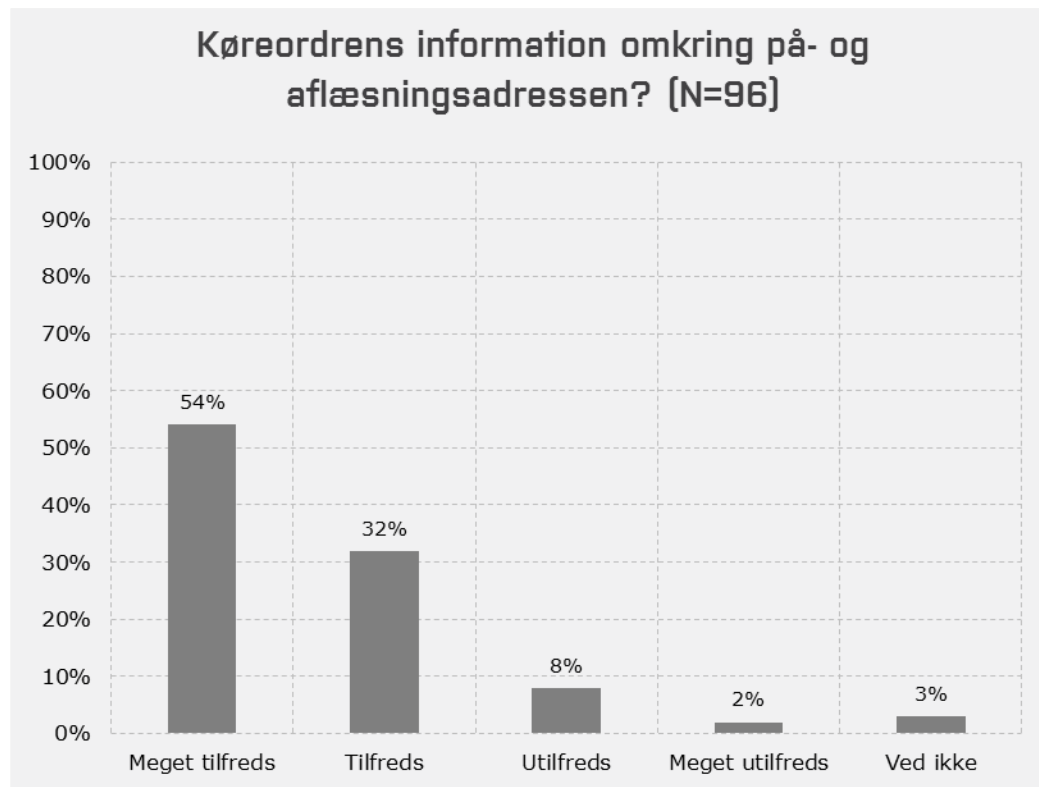


Kommentarer

- Har ikke set/brugt det (n=4)
- Vidste ikke det fandtes (n=1)

Note: Der er 15 pct. point færre tilfredse/meget tilfredse i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen er statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

OVER 8 UD AF 10 LEVERANDØRER TIL FLEXTRAFIK ER TILFREDSE MED KØREORDRENS INFORMATION OMKRING PÅ- OG AFLÆSNINGSADRESSEN

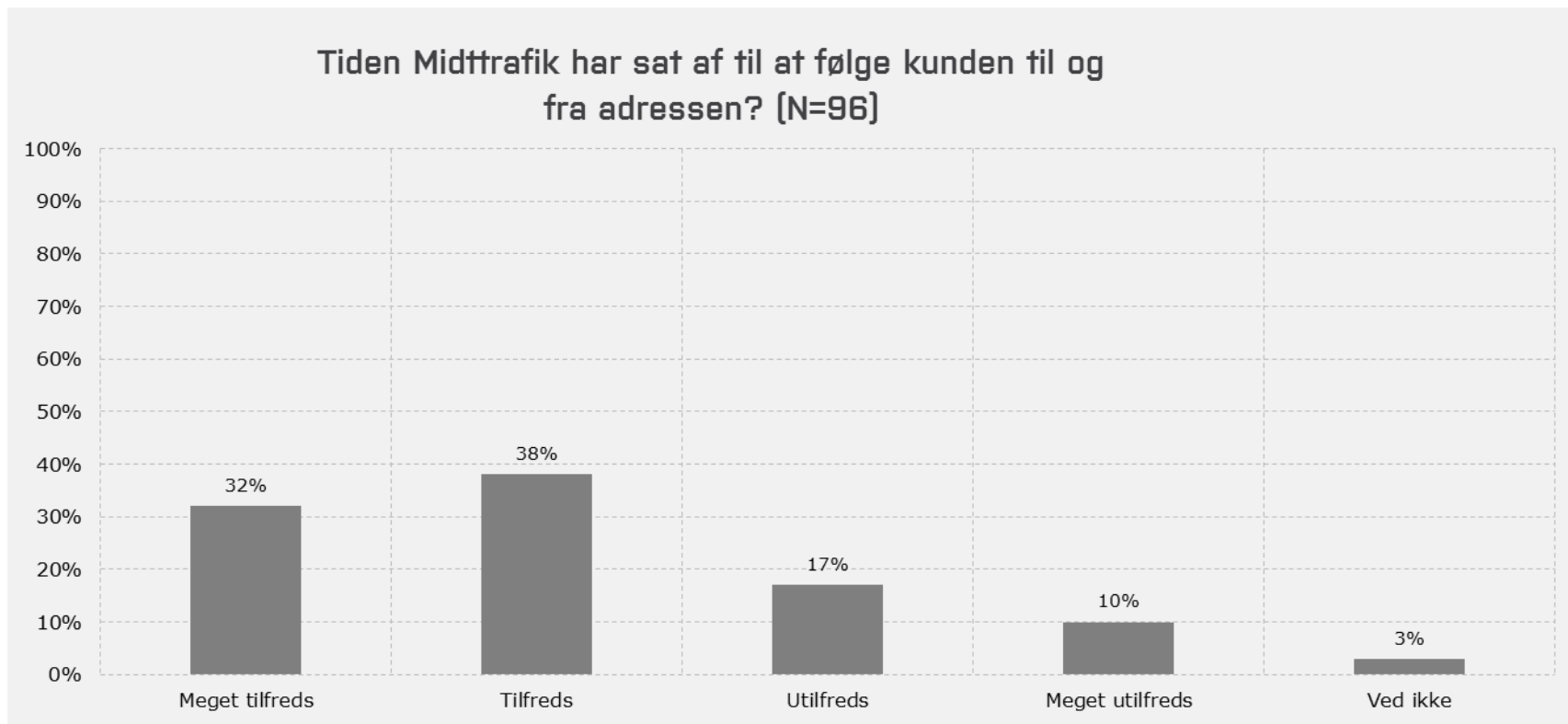


Kommentarer

- Der er nogle fejl på større sygehuse med afdelinger (n=2)
- Ønsker mere udførlig køreordre (n=2)
- Der er småting der skal forbedres (n=1)
- Der mangler plads til at skrive mere (n=1)
- Kvaliteten varierer meget (n=1)
- Nogle gange bliver der blandet rundt i beskederne (n=1)
- Ønsker at telefonnummeret altid er noteret på én linje (n=1)
- Ønsker sig tidspunkter for ankomst (n=1)

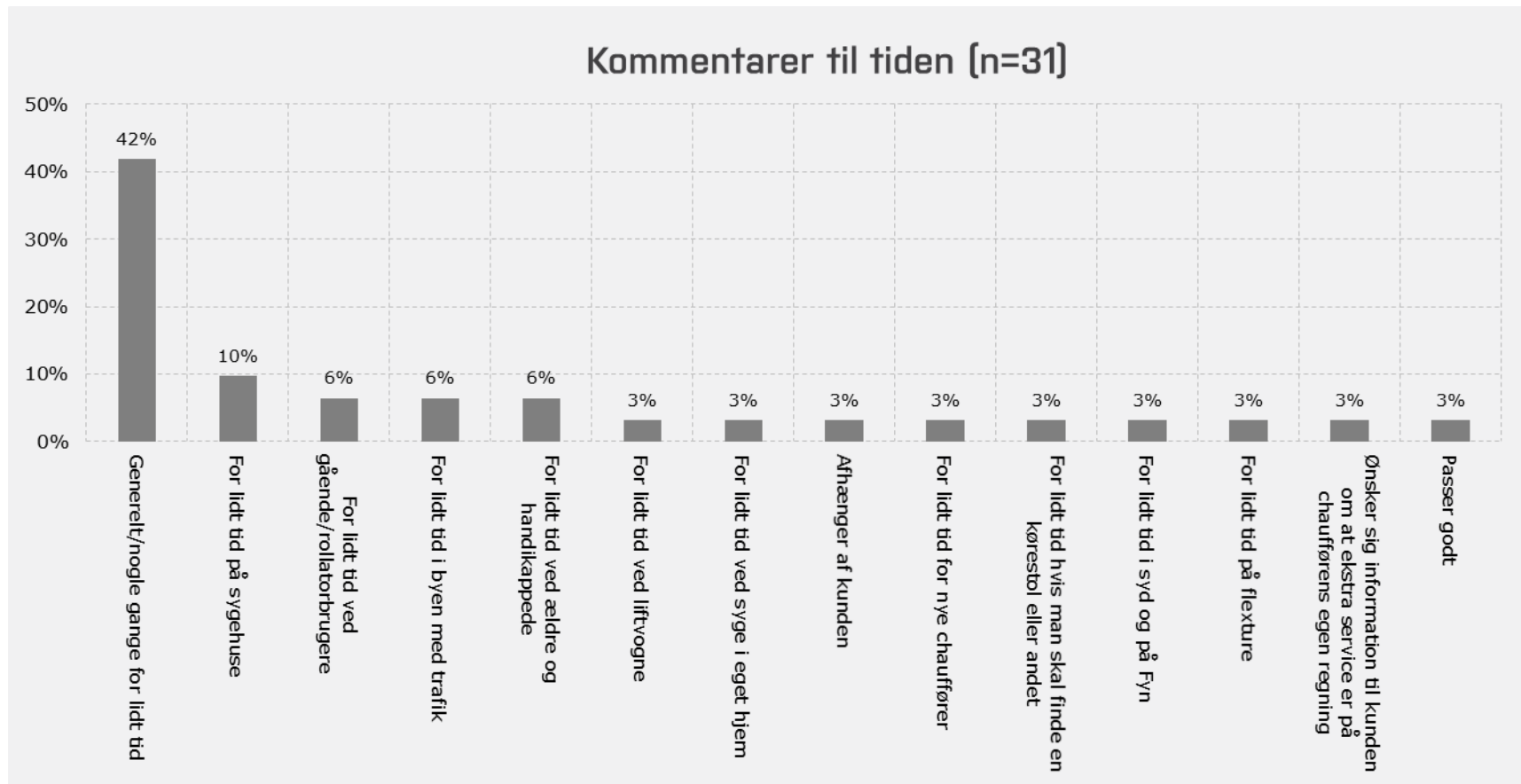
Note: Der er 0 pct. point færre tilfredse/meget tilfredse i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen er ikke statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

NÆSTEN 3 UD AF 10 LEVERANDØRER TIL FLEXTRAFIK ER UTILFREDSE MED TIDEN MIDTTRAFIK HAR SAT AF TIL AT FØLGE KUNDEN



Note: Der er 12 pct. point færre tilfredse/meget tilfredse i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen er statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

DER ER FX SAT FOR LIDT TID AF PÅ SYGEHUSENE SAMT VED ÆLDRE OG ROLLATORBRUGERE IFT. AT FØLGE KUNDEN TIL OG FRA ADRESSEN



OMKRING 9 UD AF 10 LEVERANDØRER ER TILFREDSE MED DET GENERELLE SAMARBEJDE MED MIDTTRAFIK OMKRING KUNDESERVICE



Kommentarer

Leverandører til flextrafik

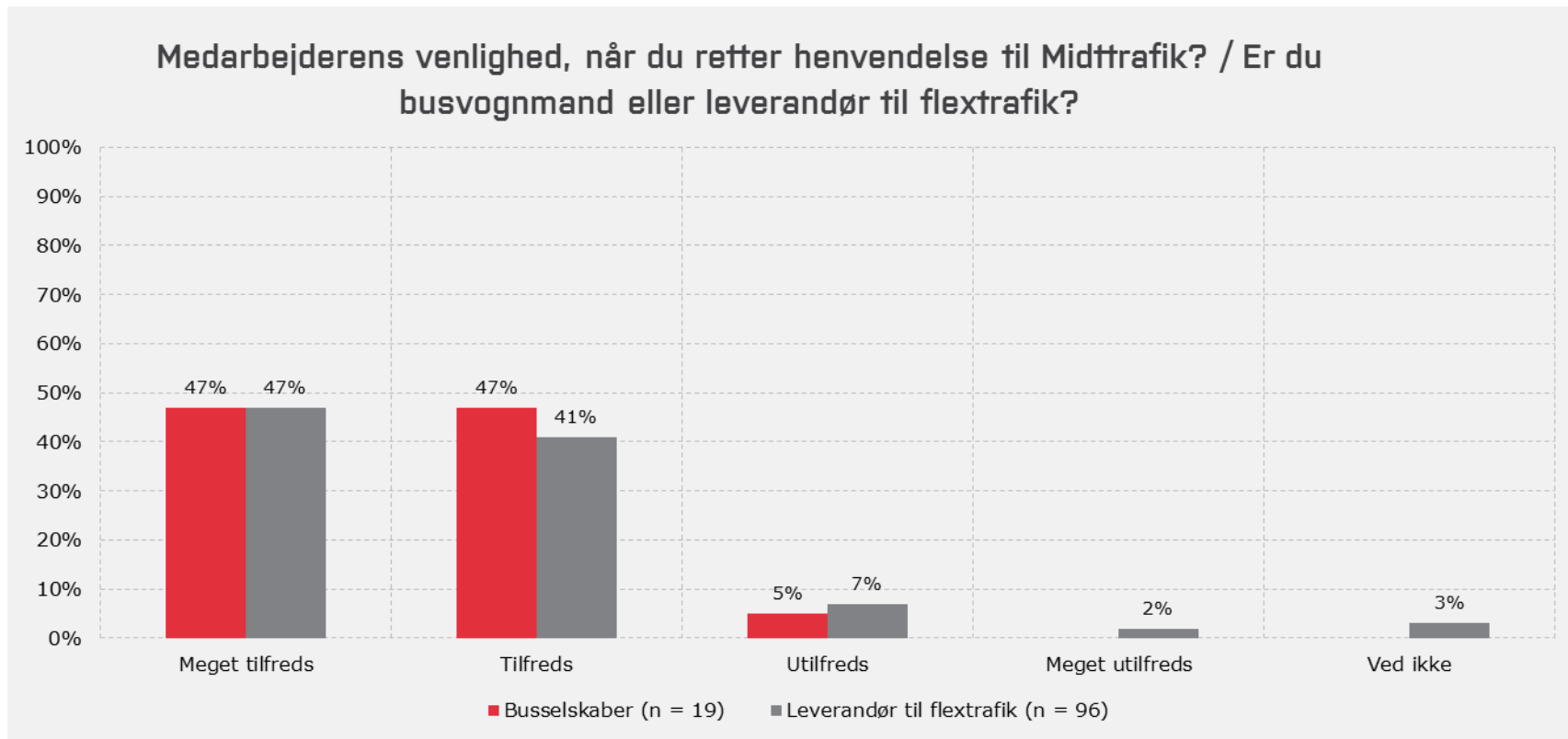
- Uvenlige/hidsige medarbejdere (n=2)
- Nogle medarbejdere gør det ikke godt nok (n=1)
- Bestillerne skal være endnu skarpere på at få folks telefonnummer (n=1)

Note: Der er hhv. 3 og 2 pct. point flere og færre tilfredse/meget tilfredse busselskaber og leverandører til flextrafik i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen for førstnævnte er ikke statistisk signifikant, og forskellen for sidstnævnte er ikke statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

GENERELT

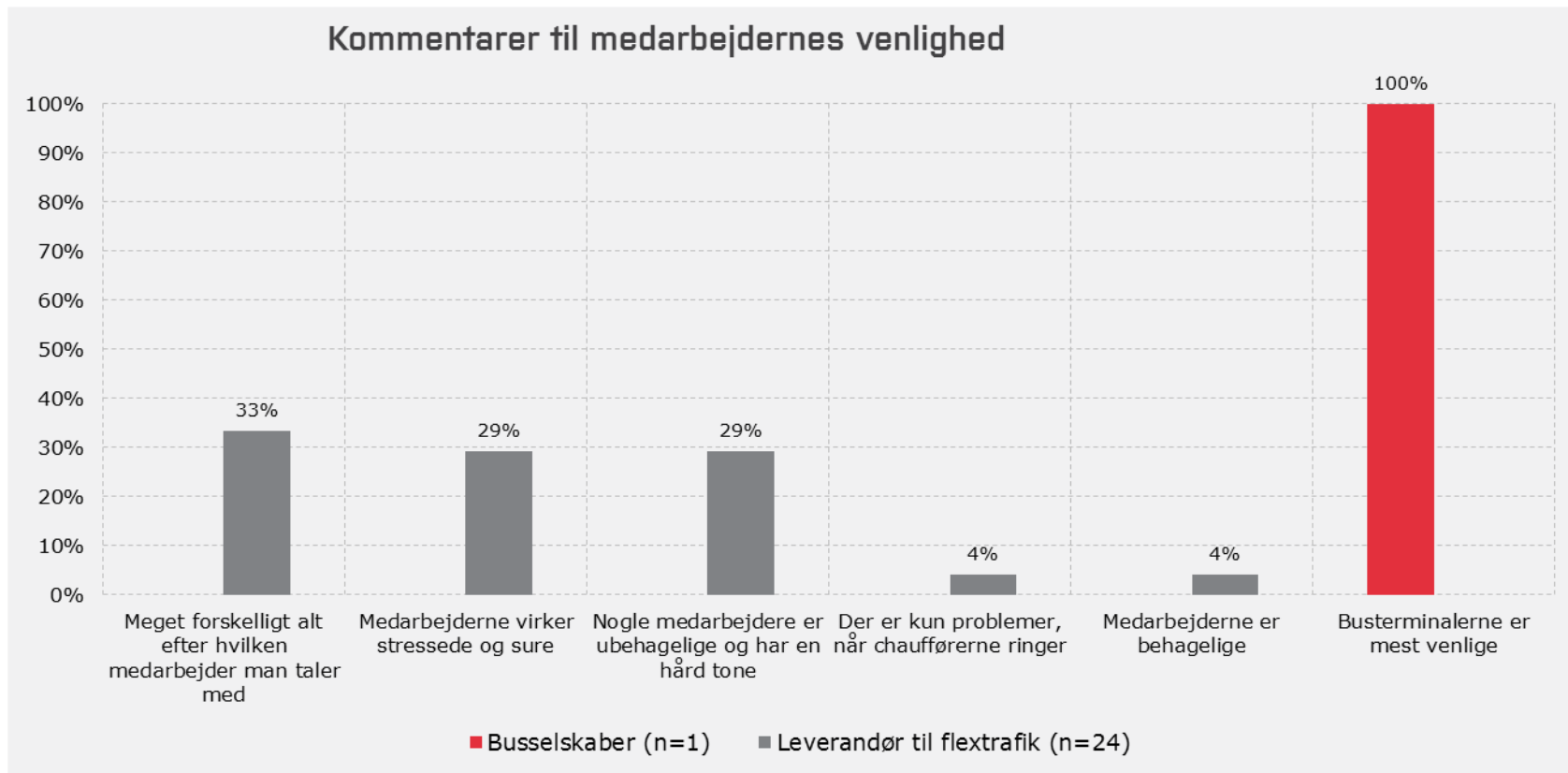


OMKRING 9 UD AF 10 LEVERANDØRER ER TILFREDSE MED MEDARBEJDERNES VENLIGHED, NÅR DE RETTER HENVENDELSE TIL MIDTTRAFIK

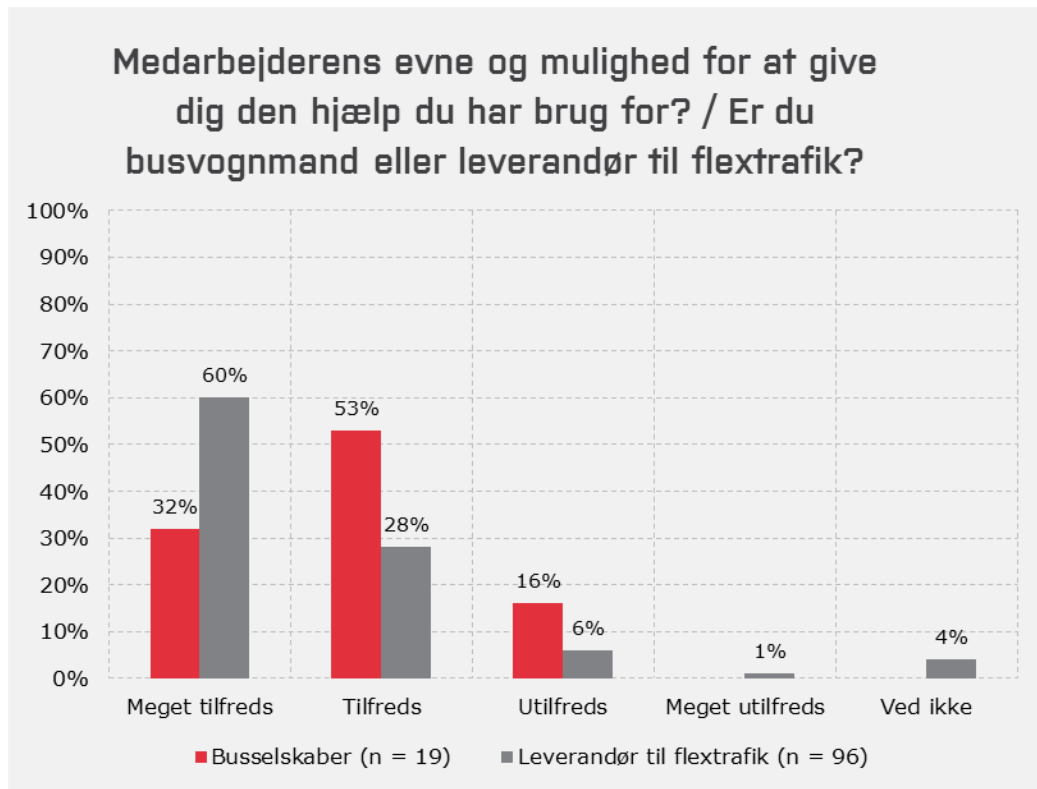


Note: Der er hhv. 5 og 6 pct. point færre tilfredse/meget tilfredse busselskaber og leverandører til flextrafik i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen for førstnævnte er statistisk signifikant, og forskellen for sidstnævnte er statistisk signifikant [sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen].

ENKELTE LEVERANDØRER OPLEVER MEDARBEJDERE MED HÅRD TONE OG MEDARBEJDERE DER VIRKER STRESSEDE



OVER 8 UD AF 10 LEVERANDØRER ER TILFREDSE MED MEDARBEJDERENS EVNE OG MULIGHED FOR AT GIVE DEM DEN HJÆLP, DE HAR BRUG FOR



Kommentarer

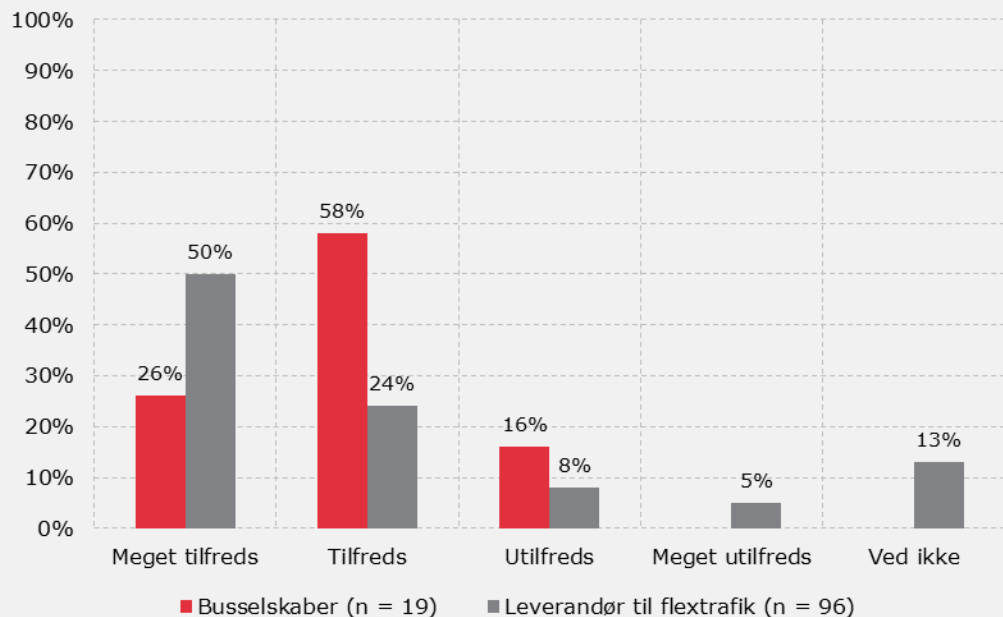
Leverandører til flextrafik

- Forskelligt alt efter hvem man taler med (n=4)
- Er lige startet 1.8 og det er temmelig forvirrende (n=1)

Note: Der er hhv. 16 og 4 pct. point færre tilfredse/meget tilfredse busselskaber og leverandører til flextrafik i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen for førstnævnte er statistisk signifikant, og forskellen for sidstnævnte er statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

OMKRING 8 UD AF 10 LEVERANDØRER ER TILFREDSE MED DERES MULIGHED FOR AT FINDE FREM TIL DEN RETTE KONTAKTPERSON

Jeres mulighed for at finde frem til rette kontaktperson? / Er du busvognmand eller leverandør til flextrafik?



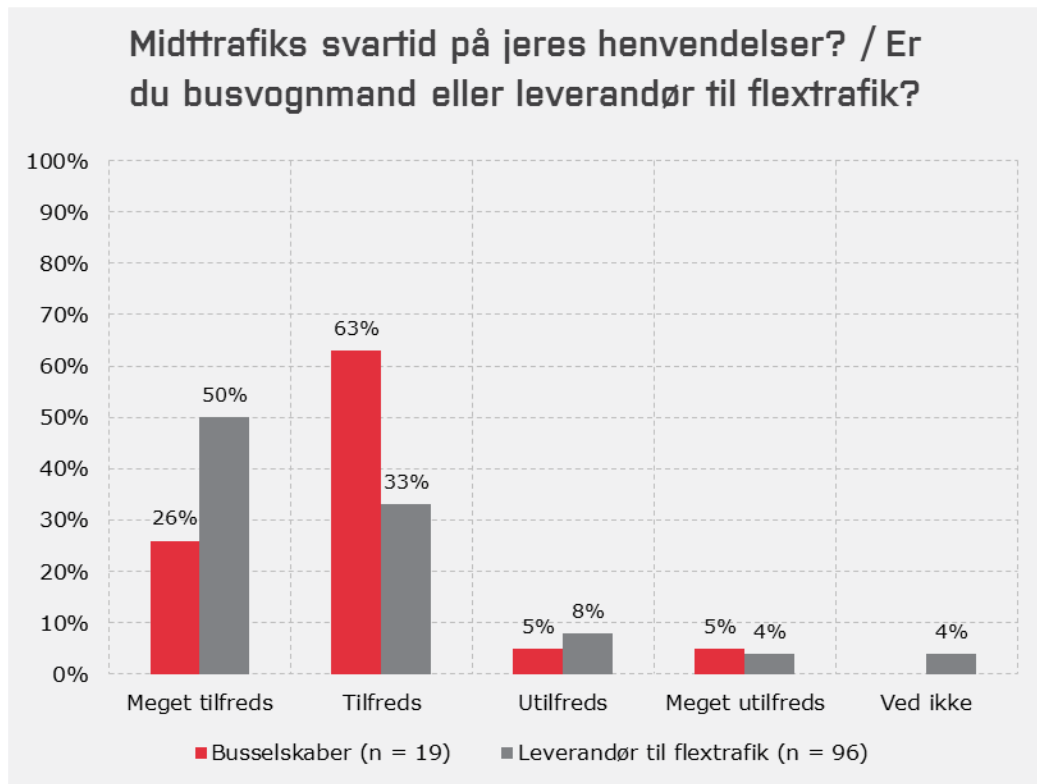
Kommentarer

Leverandører til flextrafik

- Leder ikke efter en specifik person (n=6)
- Det er svært at finde den rette (n=1)
- Har aldrig prøvet at komme igennem til den samme person (n=1)
- Ønsker mulighed for at få fat på lederen (n=1)

Note: Der er hhv. 8 og 13 pct. point færre tilfredse/meget tilfredse busselskaber og leverandører til flextrafik i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen for førstnævnte er ikke statistisk signifikant, og forskellen for sidstnævnte er statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

8 UD AF 10 LEVERANDØRER ER TILFREDSE MED MIDTTRAFIKS SVARTID PÅ DERES HENVENDELSER



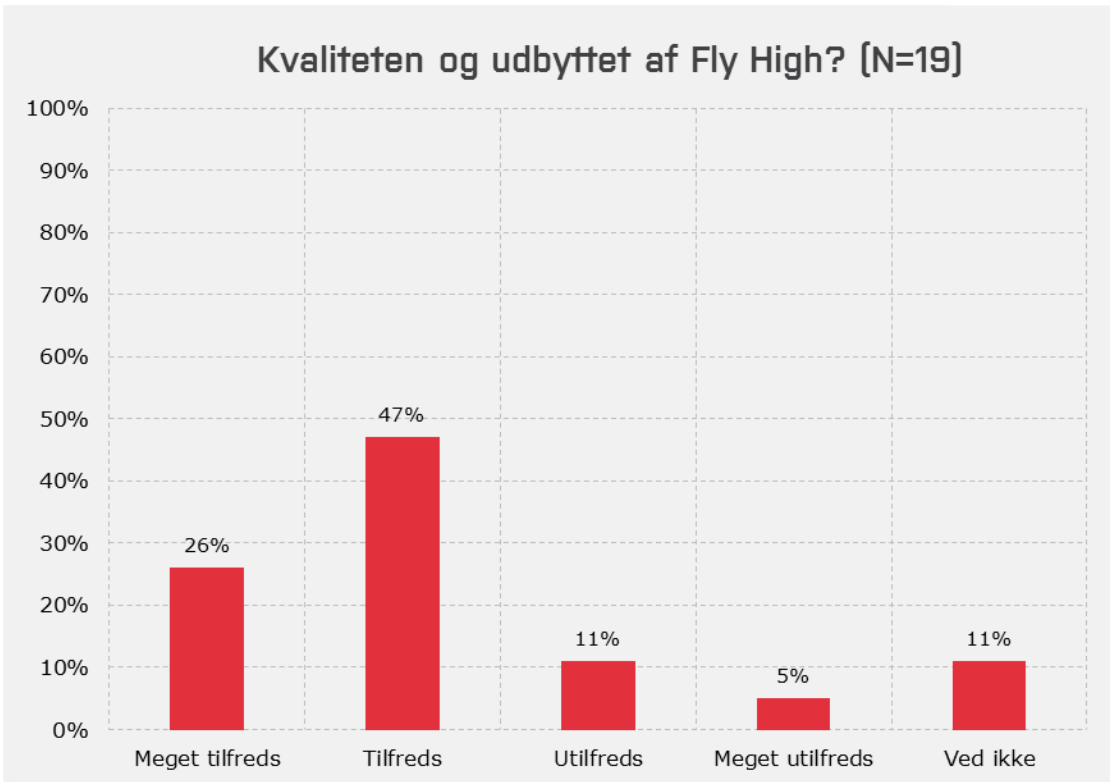
Kommentarer

Leverandører til flextrafik

- For lang (n=4)
- Dybt utilfredsstillende (n=1)
- Svar afgivet ud fra det elektroniske apparat (meget utilfreds) (n=1)

Note: Der er ikke foretaget sammenligning af andel tilfredse/meget tilfredse mellem 2014 og 2010, da der ikke er et sammenligneligt spørgsmål i 2010-undersøgelsen.

OVER 7 UD AF 10 BUSSELSKABER ER TILFREDSE MED KVALITETEN OG UDBYTTET AF FLY HIGH

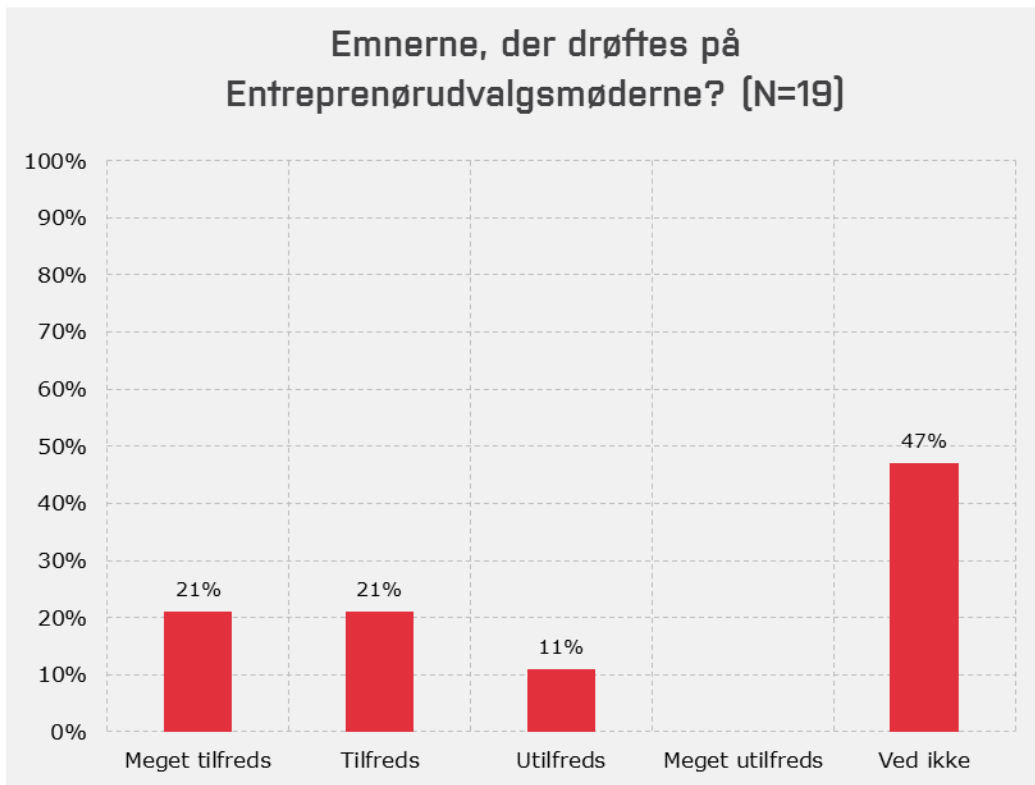


Kommentarer

- Man burde finde på noget nyt (n=1)

Note: Der er ikke foretaget sammenligning af andel tilfredse/meget tilfredse mellem 2014 og 2010, da der ikke er et sammenligneligt spørgsmål i 2010-undersøgelsen.

5 UD AF 10 BUSSELSKABER SVARER "VED IKKE" TIL DERES TILFREDSHED MED EMNERNE, DER DRØFTES PÅ ENTREPRENØRUDVALGSMØDERNE

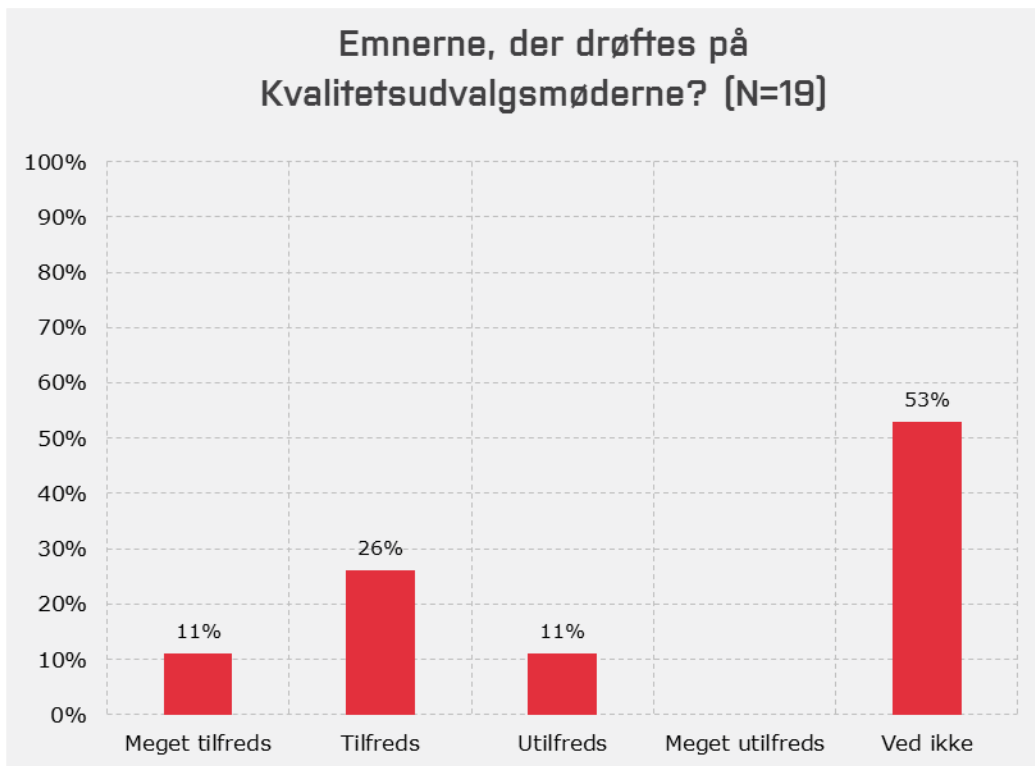


Kommentarer

- Har ikke deltaget i møderne (n=3)
- Der har ikke været et møde i lang tid (n=1)
- Burde holde sig til mere principielle emner (n=1)

Note: Der er ikke foretaget sammenligning af andel tilfredse/meget tilfredse mellem 2014 og 2010, da der ikke er et sammenligneligt spørgsmål i 2010-undersøgelsen.

5 UD AF 10 BUSSELSKABER SVARER "VED IKKE" TIL DERES TILFREDSHED MED EMNERNE, DER DRØFTES PÅ KVALITETSUDVALGSMØDERNE

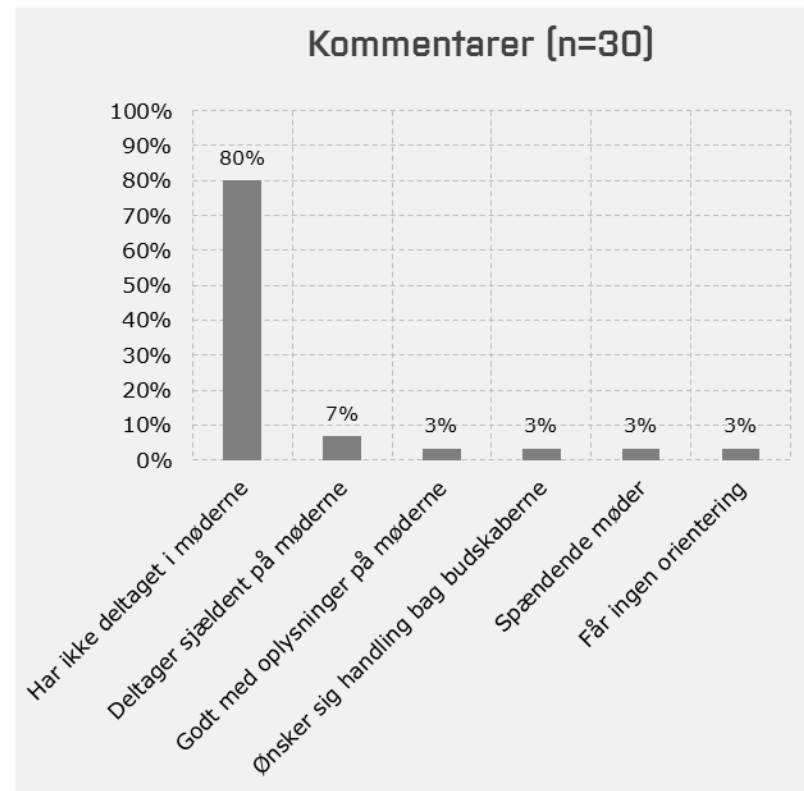
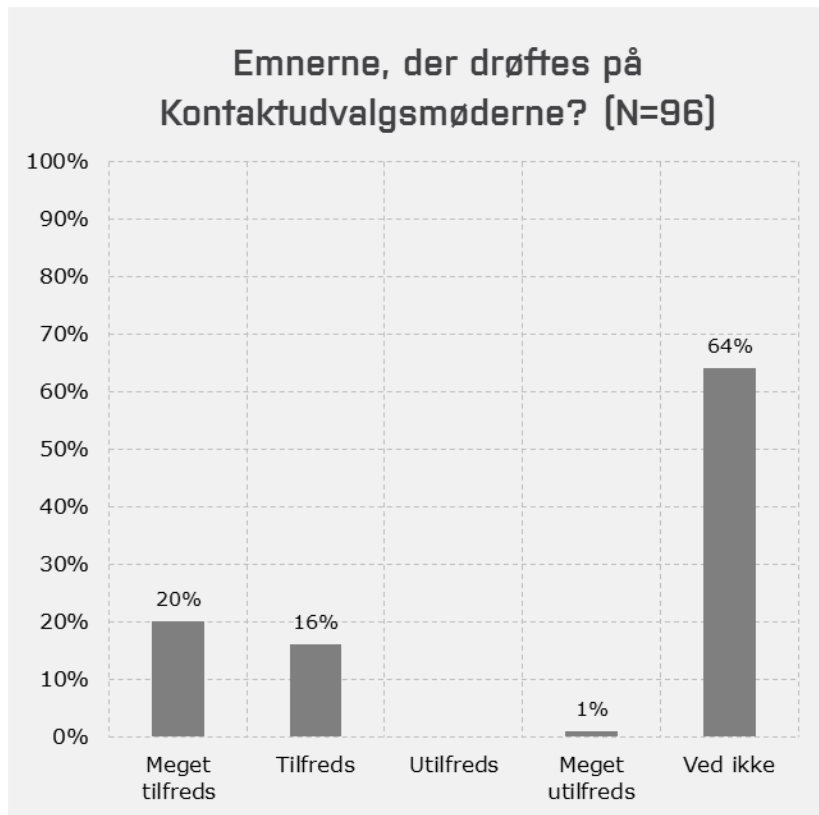


Kommentarer

- Har ikke deltaget i møderne (n=5)
- Der er få møder (n=1)
- God, generel info (n=1)

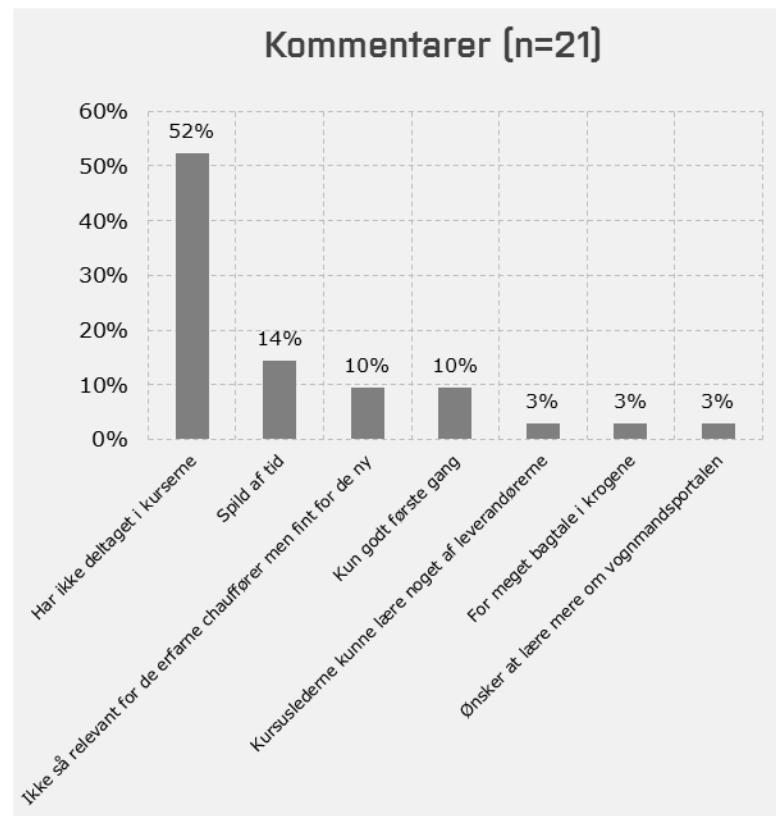
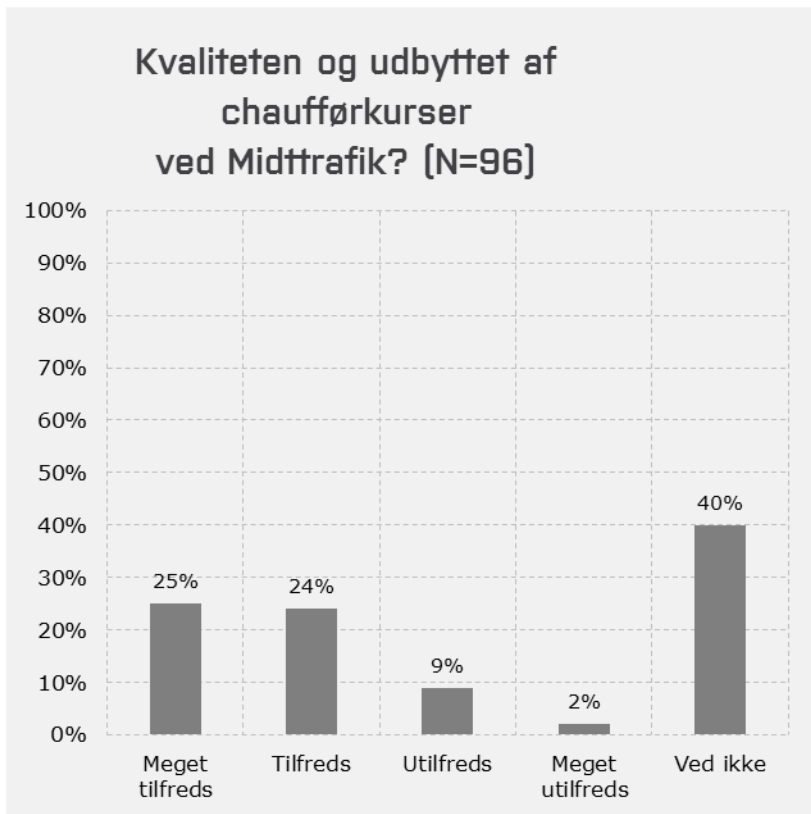
Note: Der er ikke foretaget sammenligning af andel tilfredse/meget tilfredse mellem 2014 og 2010, da der ikke er et sammenligneligt spørgsmål i 2010-undersøgelsen.

OVER 6 UD AF 10 LEVERANDØRER TIL FLEXTRAFIK SVARER "VED IKKE", HVOR TILFREDSE DE ER MED EMNERNE, DER DRØFTES PÅ KONTAKTUDVALGSMØDERNE



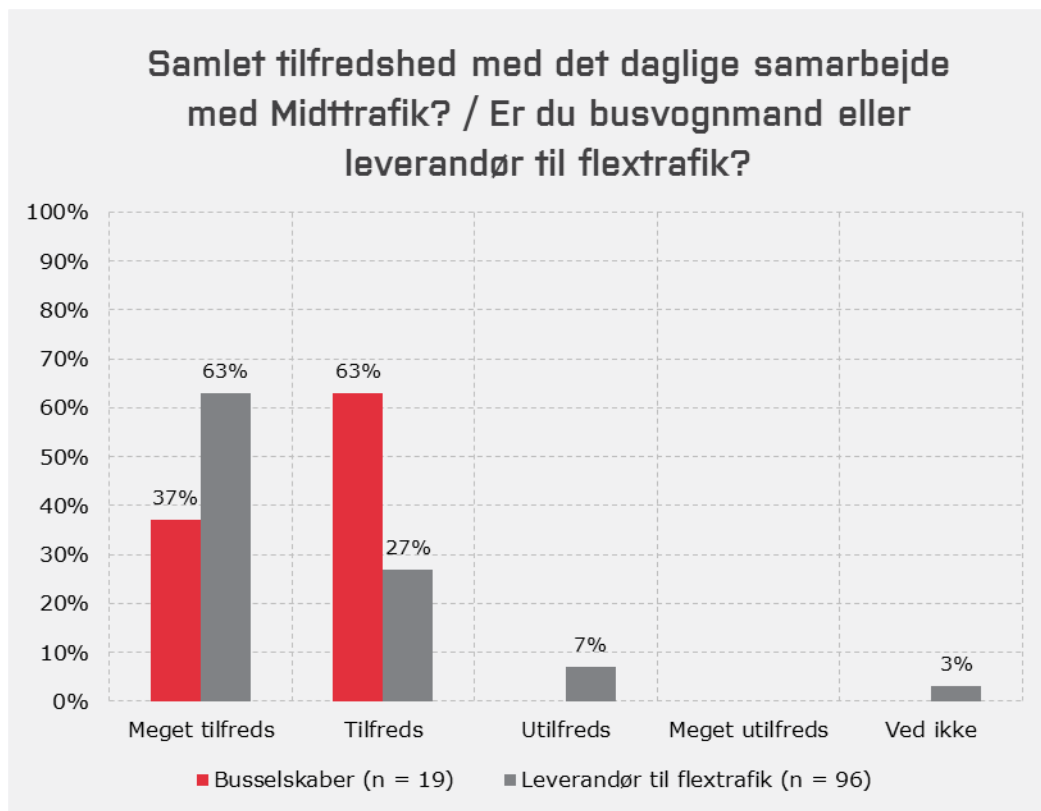
Note: Der er ikke foretaget sammenligning af andel tilfredse/meget tilfredse mellem 2014 og 2010, da der ikke er et sammenligneligt spørgsmål i 2010-undersøgelsen.

HALVDELEN AF LEVERANDØRER TIL FLEXTRAFIK ER TILFREDSE MED KVALITETEN OG UDBYTTET AF CHAUFFØRKURSER VED MIDTTRAFIK



Note: Der er ikke foretaget sammenligning af andel tilfredse/meget tilfredse mellem 2014 og 2010, da der ikke er et sammenligneligt spørgsmål i 2010-undersøgelsen.

ALLE BUSSELSKABER ER TILFREDSE MED MIDTTRAFIK, OG DET GÆLDER OGSÅ FOR 9 UD AF 10 LEVERANDØRER TIL FLEXTAFIK



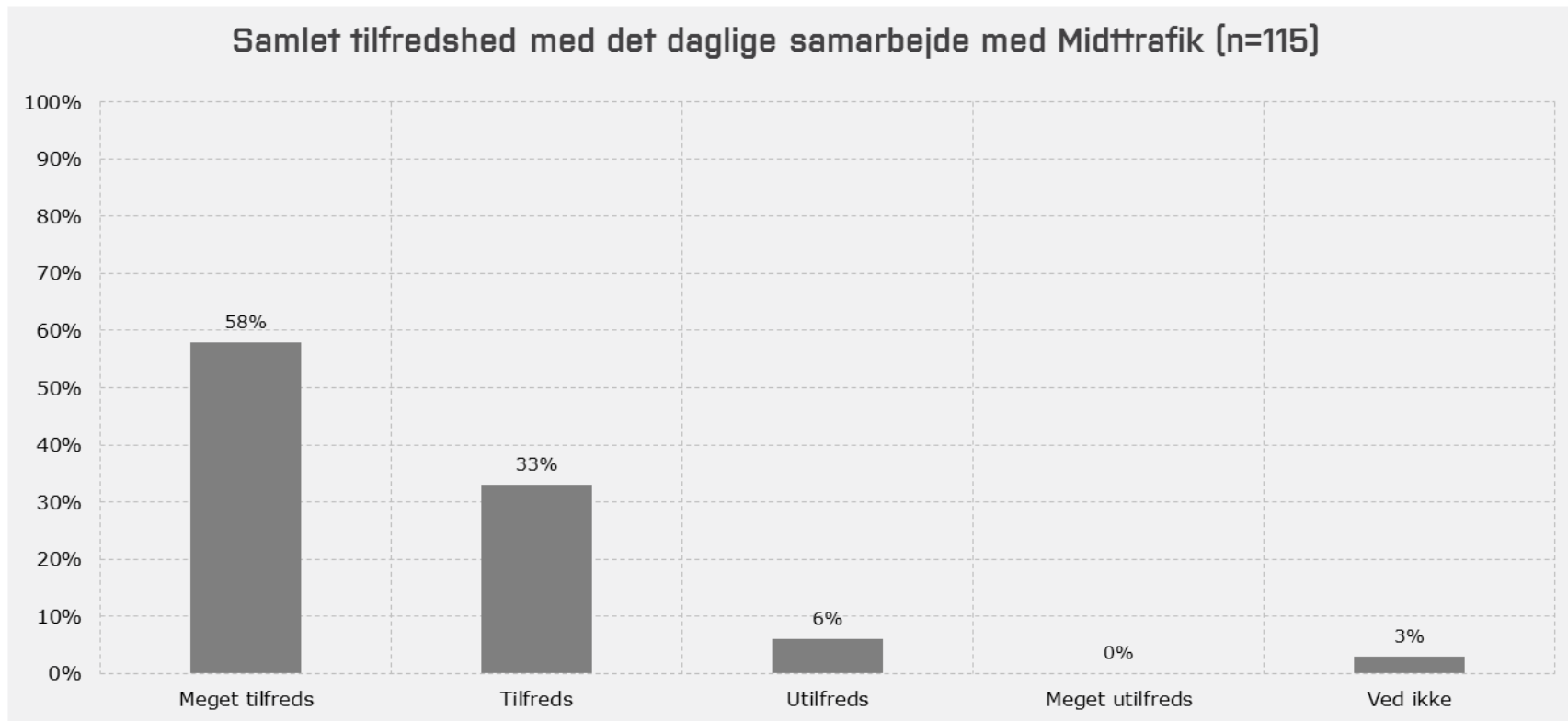
Kommentarer

Leverandører til flextrafik

- ☐ Meget tilfreds bortset med skoleture (n=1)

Note: Der er hhv. 0 og 8 pct. point færre tilfredse/meget tilfredse busselskaber og leverandører til flextrafik i 2014 sammenlignet med 2010. Forskellen for førstnævnte er ikke statistisk signifikant, og forskellen for sidstnævnte er statistisk signifikant (sammenligning af to andele i stikprøver med korrektion for stikprøvernes andel af populationen).

9 UD AF 10 MIDTTRAFIKS LEVERANDØRER ER TILFREDSE MED DET DAGLIGE SAMARBEJDE MED MIDTTRAFIK

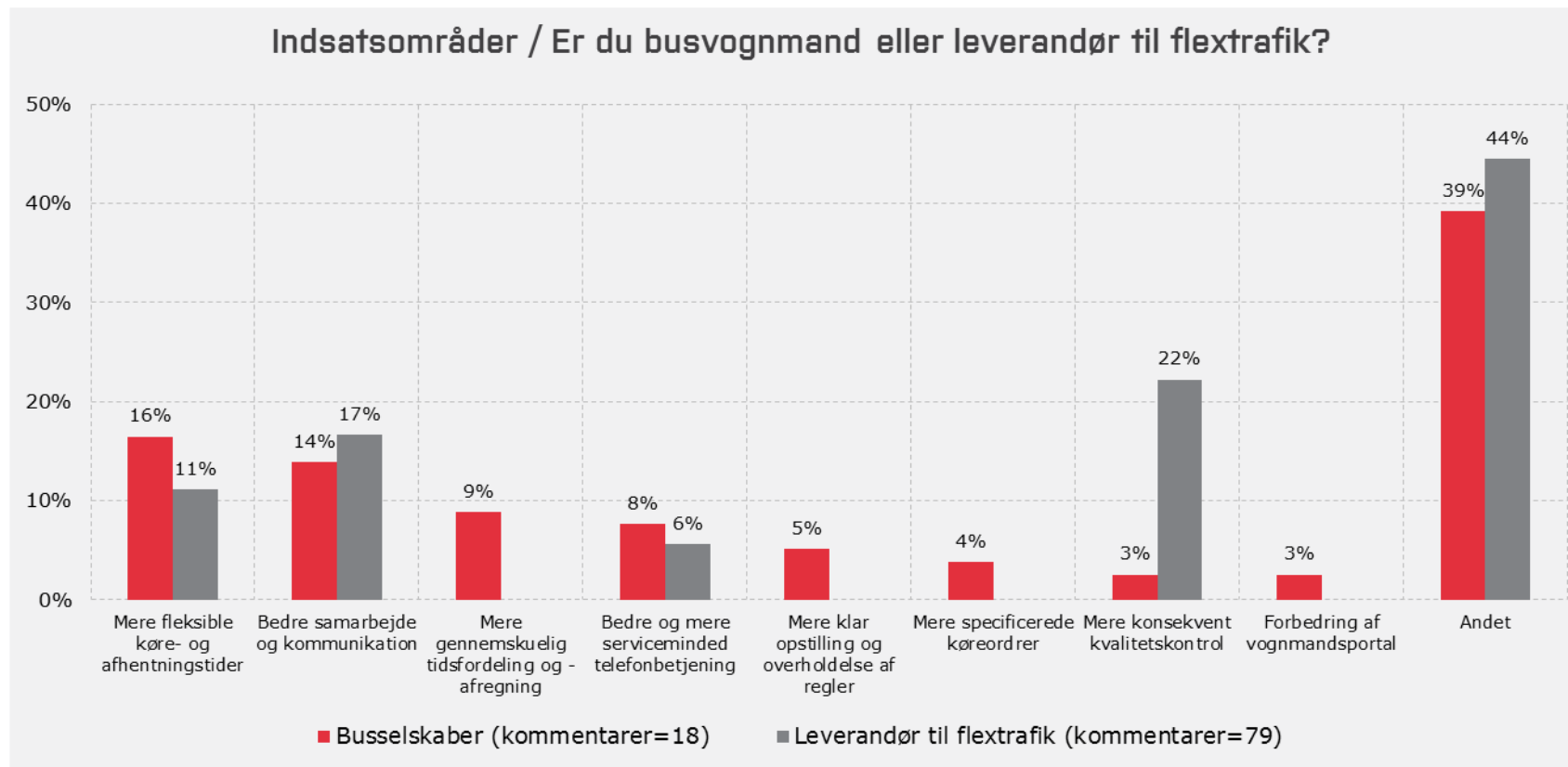


LEVERANDØRERNES FORSLAG TIL INDSATSOMRÅDER



FORSLAG TIL INDSATSOMRÅDER

Indsatsområdets andele af samlede antal kommentarer

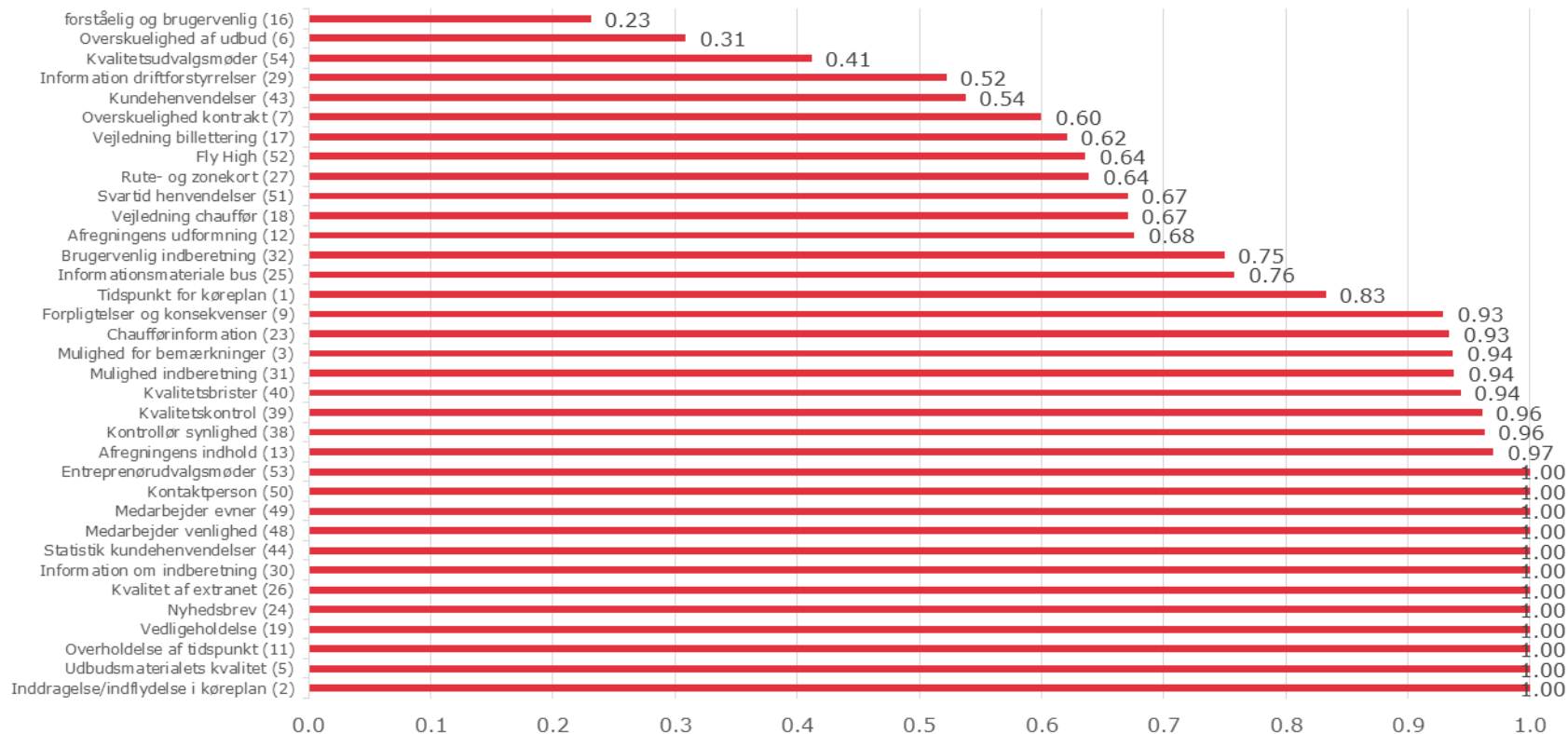


DRIVERANALYSER OG INDSATSKORT



DRIVERANALYSE FOR BUSSELSKABER

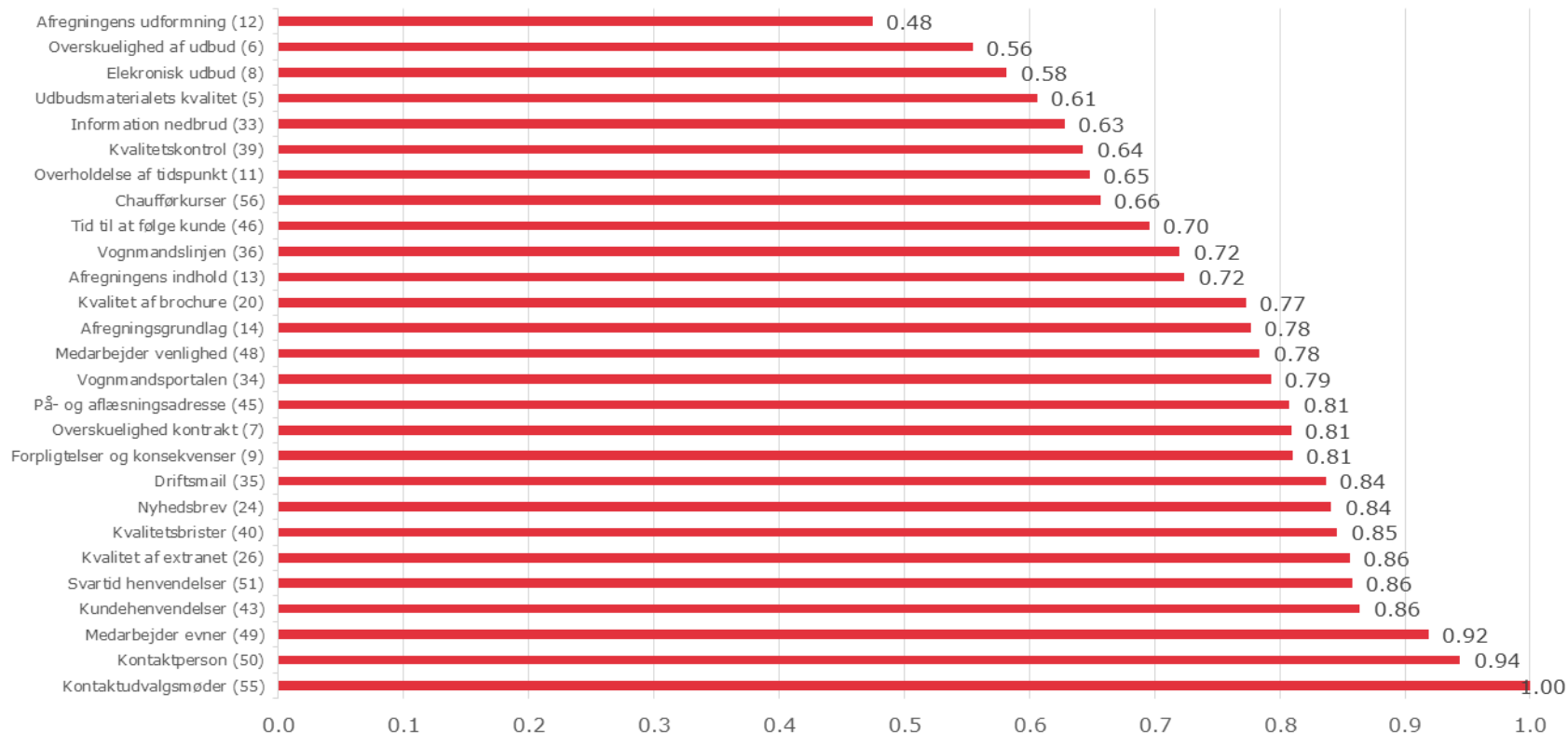
For at analysere hvilke faktorer, der driver en høj samlet tilfredshed, er der udarbejdet korrelationsanalyser. Resultaterne skal læses sådan, at jo højere værdi, des stærkere sammenhæng. Tallene i parentes angiver faktorens nummerering i spørgeskemaet, hvor den fulde ordlyd for hver faktor kan genfindes



Note: Samlet tilfredshed med det daglige samarbejde med Midttrafik er kodet som en dikotom variabel (meget tilfreds versus alle andre tilfredsheds kategorier). 'Ved ikke' er udeladt på alle variabler. Som sammenhængsmål er gamma benyttet (skala fra -1 til 1, hvor -1 er en perfekt negativ sammenhæng, og 1 er en perfekt positiv sammenhæng)

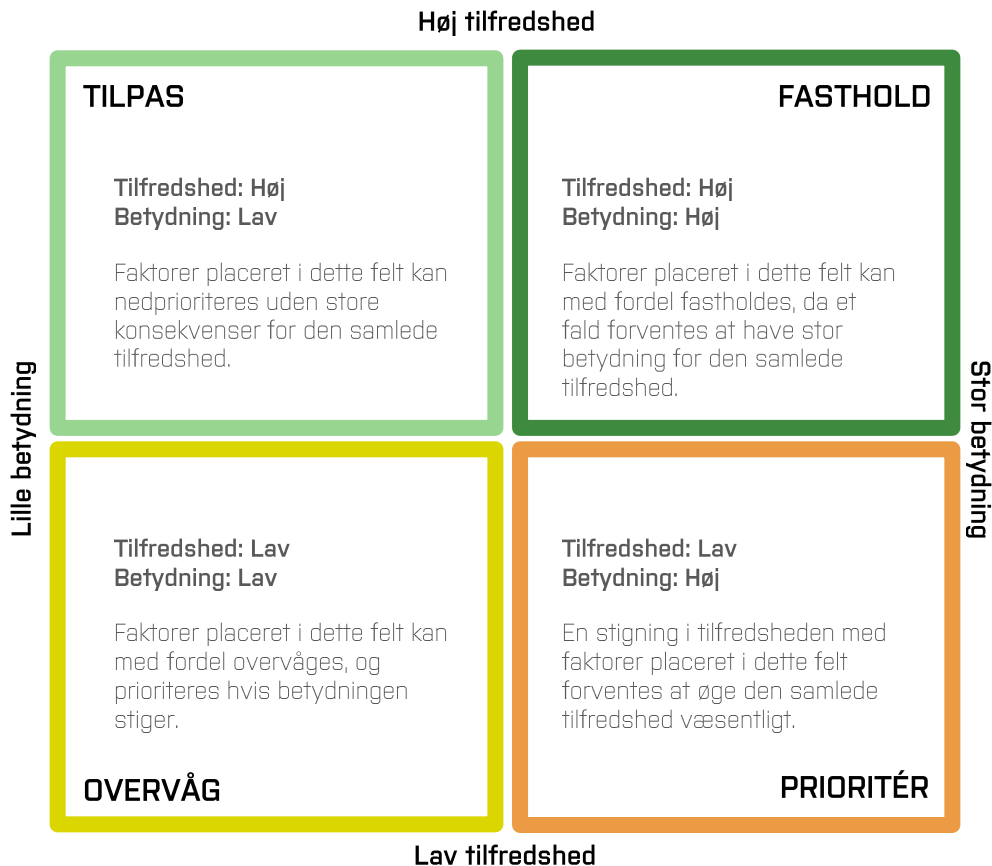
DRIVERANALYSE FOR LEVERANDØRER TIL FLEXTRAFIK

For at analysere hvilke faktorer, der driver en høj samlet tilfredshed, er der udarbejdet korrelationsanalyser. Resultaterne skal læses sådan, at jo højere værdi, des stærkere sammenhæng. Tallene i parentes angiver faktorens nummerering i spørgeskemaet, hvor den fulde ordlyd for hver faktor kan genfindes



Note: Samlet tilfredshed med det daglige samarbejde med Midttrafik er kodet som en dikotom variabel (meget tilfreds versus alle andre tilfredsheds kategorier). 'Ved ikke' er udeladt på alle variabler. Som sammenhængsmål er gamma benyttet (skala fra -1 til 1, hvor -1 er en perfekt negativ sammenhæng, og 1 er en perfekt positiv sammenhæng)

HVILKE FAKTORER KAN MEST EFFEKTIVT ØGE DEN SAMLEDE TILFREDSHED MED DET DAGLIGE SAMARBEJDE MED MIDTTRAFIK?



Hvad er et indsatskort?

Et indsatskort rangerer de forskellige faktorer bag den samlede tilfredshed i fire kvadrater efter den gennemsnitlige tilfredshed og faktorens *betydning* for den samlede tilfredshed.

Gennemsnitlig tilfredshed for hver faktor er udregnet på en skala fra 1 – Meget utilfreds til 4 – Meget tilfreds, mens den samlede tilfredshed er kodet som en dikotom variabel (meget tilfreds versus alle andre tilfredsheds kategorier).

Faktorer i felterne til venstre har mindre betydning for den samlede tilfredshed, mens faktorer i felterne til højre har større betydning for den samlede tilfredshed. De forventede konsekvenser af et fald eller en stigning i tilfredsheden med faktorer i de enkelte felter fremgår til venstre.

Indsatskortet fokuserer kun på faktorernes betydning for den samlede tilfredshed. Faktorer med begrænset betydning i prioritetskortet kan derfor være vigtige i andre sammenhænge.

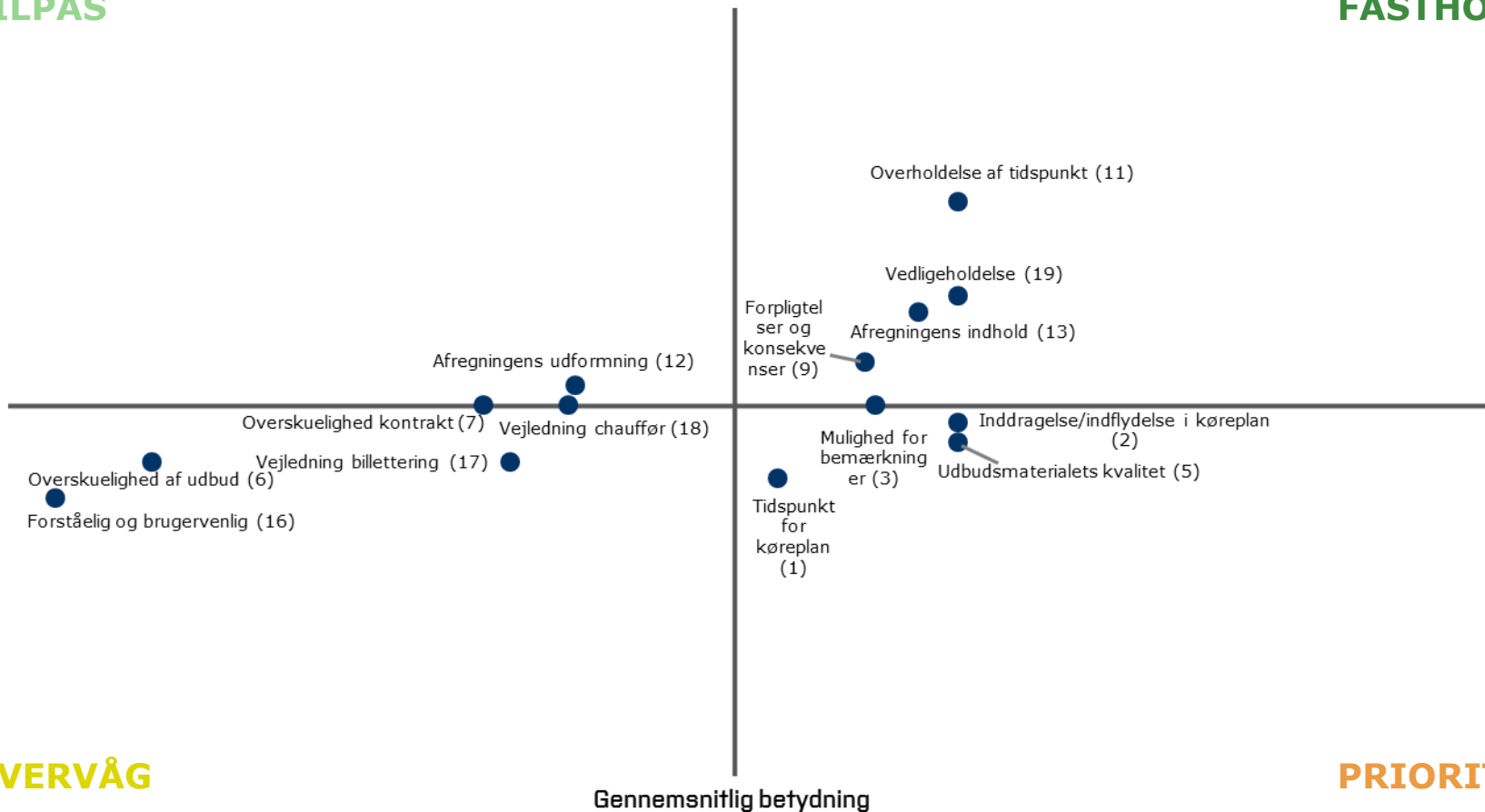
INDSATSKORT FOR BUSSELSKABER (EMNE 1-4 – SE BILAG)

Tallene i parentes angiver faktorens nummerering i spørgeskemaet, hvor den fulde ordlyd for faktoren findes

TILPAS

FASTHOLD

Gennemsnitlig tilfredshed



OVERVÅG

PRIORITÉ

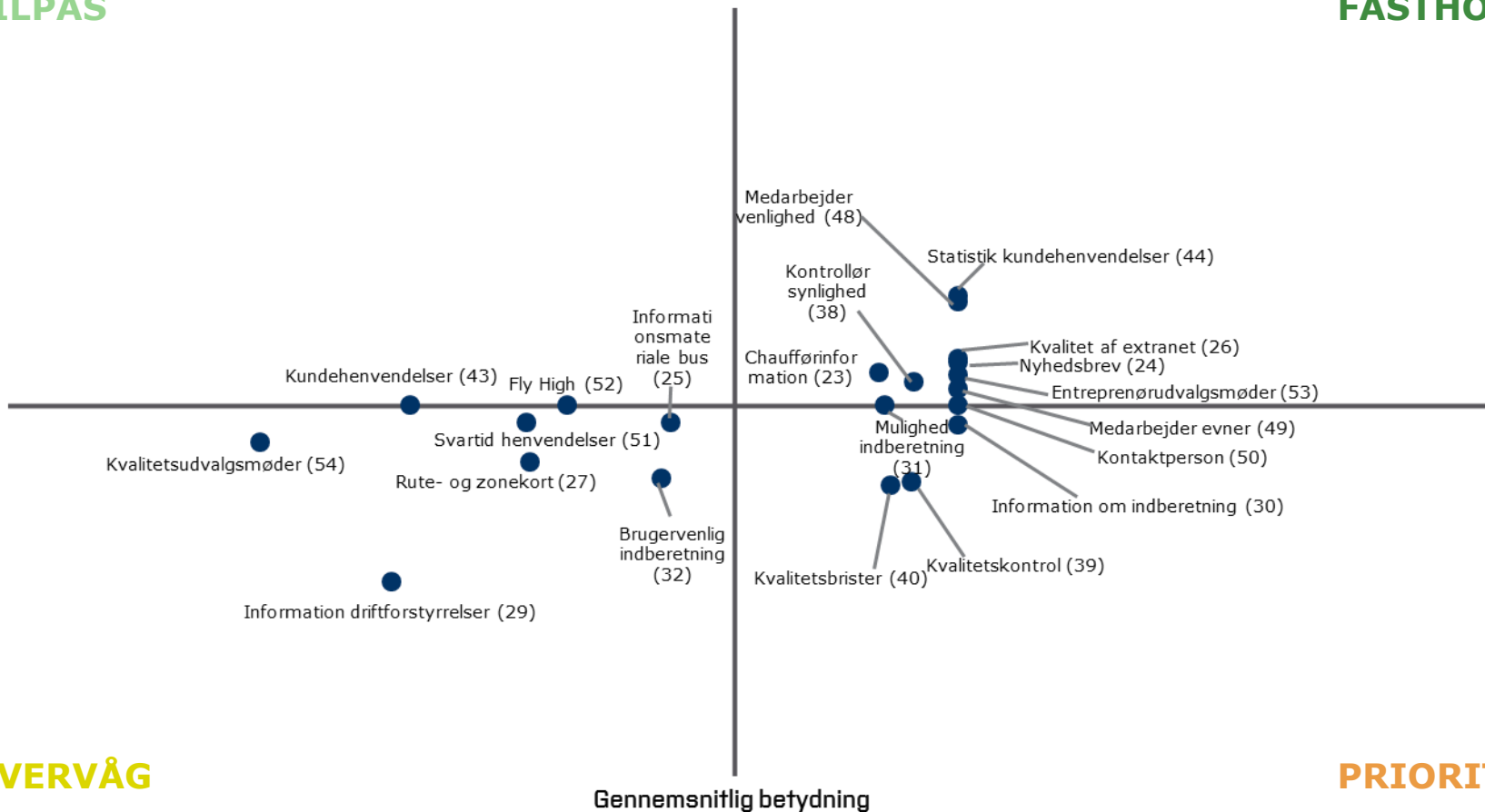
INDSATSKORT FOR BUSSELSKABER (EMNE 5-9 – SE BILAG)

Tallene i parentes angiver faktorens nummerering i spørgeskemaet, hvor den fulde ordlyd for faktoren findes

TILPAS

FASTHOLD

Gennemsnitlig tilfredshed



OVERVÅG

PRIORITÉR

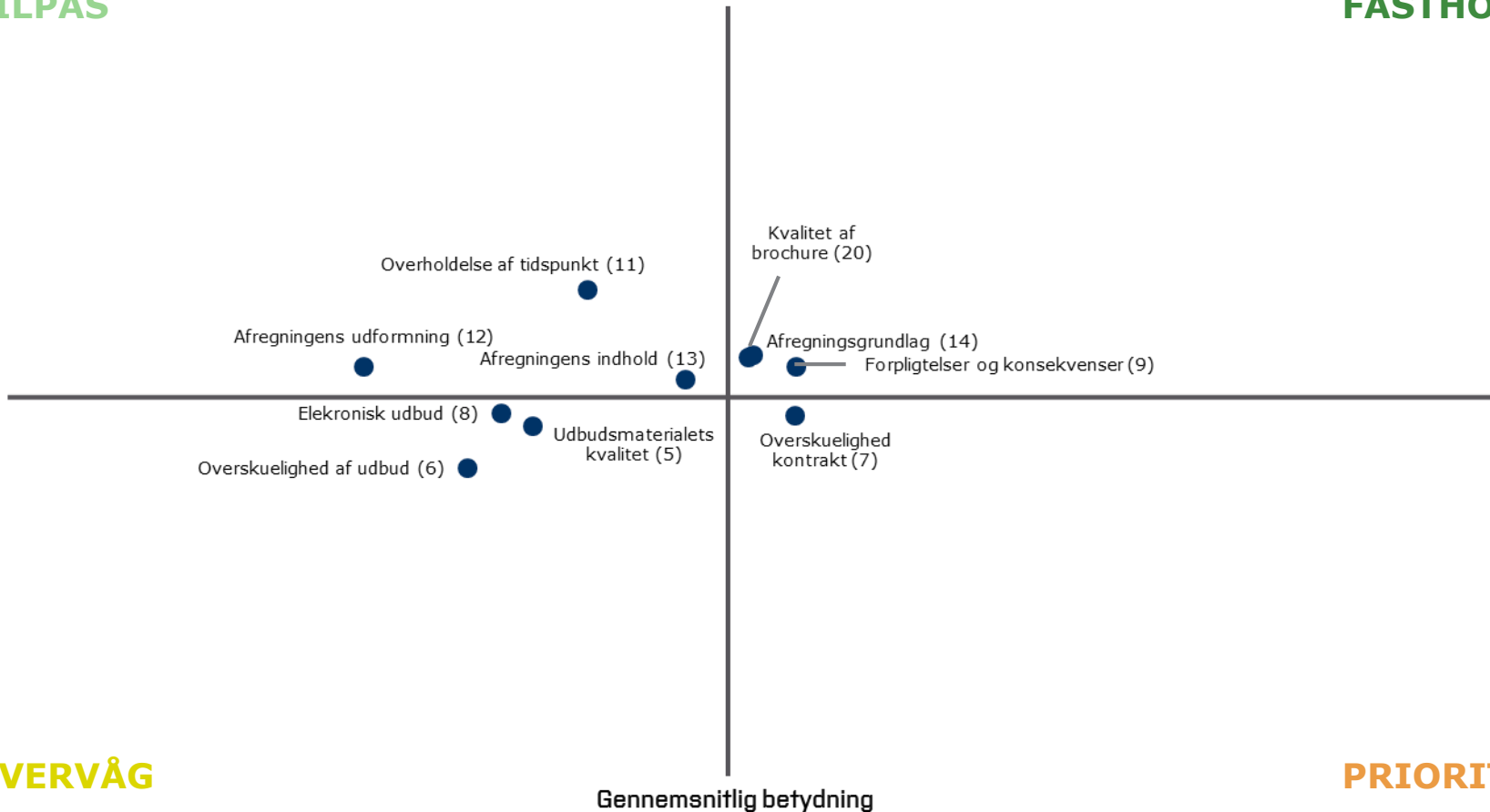
INDSATSKORT FOR LEVERANDØR TIL FLEXTRAFIK (EMNE 2-4 - SE BILAG)

Tallene i parentes angiver faktorens nummerering i spørgeskemaet, hvor den fulde ordlyd for faktoren findes

TILPAS

FASTHOLD

Gennemsnitlig tilfredshed



OVERVÅG

PRIORITÉR

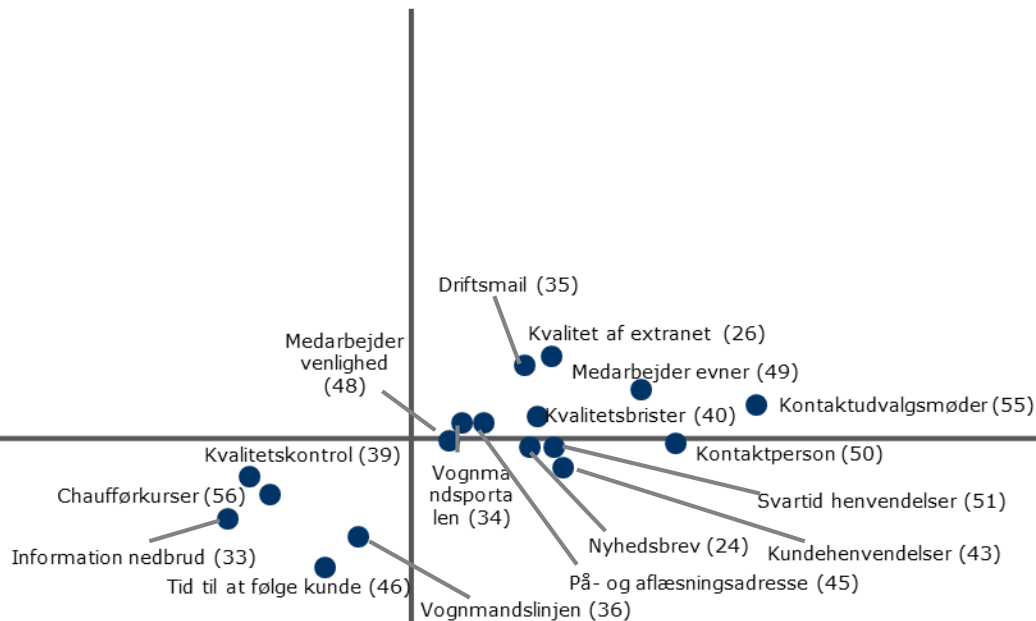
INDSATSKORT FOR LEVERANDØR TIL FLEXTRAFIK (EMNE 5-9 - SE BILAG)

Tallene i parentes angiver faktorens nummerering i spørgeskemaet, hvor den fulde ordlyd for faktoren findes

TILPAS

FASTHOLD

Gennemsnitlig tilfredshed



OVERVÅG

Gennemsnitlig betydning

PRIORITÉR

**BILAG -
SPØRGESKEMA**



SPØRGESKEMA (1/4)

SPØRGESKEMA 2014

Leverandørundersøgelse for Midttrafik.

Under telefoninterviewet vil du for hvert punkt blive bedt om at angive om du er meget tilfreds, tilfreds, utilfreds eller meget utilfreds og du er velkommen til at knytte kommentarer til din vurdering.

SPØRGSMÅL MED RØD SKRIFT STILLES KUN TIL BUSVOGNMÆND (22)

SPØRGSMÅL MED BLÅ SKRIFT STILLES KUN TIL LEVERANDØRER TIL FLEXTRAFIK (13)

SPØRGSMÅL MED SORT STILLES TIL BEGGE GRUPPER (23)

	Hvor tilfreds eller utilfreds er du med....
1	Køreplanlægning
1	Tidspunktet for hvornår I modtager køreplanerne i forhold til kontrakten?
2	Jeres inddragelse og indflydelse i forbindelse med køreplanlægning?
3	Tidsplanen for køreplanlægningen og busselskabernes tidsmæssige muligheder for at komme med bemærkninger?
4	Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring køreplanlægning?
2	Udbud og kontrakter
5	Udbudsmaterialets kvalitet (at der ikke er fejl i Midttrafiks udbudsmateriale)?
6	Overskueligheden af Midttrafiks udbudsmateriale?
7	Kontrakternes overskuelighed (udformning og sprog)?
8	Det elektroniske udbud af Flextrafik?
9	Hvor tydeligt jeres forpligtelser samt eventuelle konsekvenser ved kvalitetsbrist fremgår af kontrakten?
10	Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring udbud og kontraktforhold?

SPØRGESKEMA (2/4)

3	Økonomi
11	Midttrafiks overholdelse af tidspunkt for afregning?
12	Afregningens udformning (om den er let at forstå)?
13	Afregningens indhold (om den er korrekt)?
14	Udsendelsen af afregningsgrundlag?
15	Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring økonomi?
4	Rejseregler, takster og billetteringsudstyr
16	Midttrafiks rejsereglers forståelighed og brugervenlighed for chaufførerne?
17	Kvaliteten af billetteringsvejledningen?
18	Kvaliteten af chaufførvejledningen? (håndbogen)
19	Muligheden for at få hjælp til vedligeholdelse af billet- og klippekortsmaskiner?
20	Kvaliteten af brochuren "Vejledning til chauffører - Flextrafik"?
21	Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring rejseregler, takster og billetteringsudstyr?
22	Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring rejseregler?
5	Kommunikation
23	Kvaliteten af Chaufførinformationen "Information til chauffører og salgssteder"?
24	Kvaliteten af nyhedsbrevet?
25	Samarbejde omkring informationsmateriale til busserne (hængeskilte, streamere, køreplaner, foldere)?
26	Kvaliteten af indholdet på Midttrafiks extranet for busselskaber og flextrafik?
27	Det nye rute- og zonekorts anvendelighed?
28	Generelt med kommunikationen fra Midttrafik?

SPØRGESKEMA (3/4)

6	Drift
29	Midttrafiks information om planlagte driftsforstyrrelser, herunder vejarbejde?
30	Midttrafiks information om hvor driftsforstyrrelser skal indberettes?
31	Mulighederne for at indberette en driftsforstyrrelse?
32	Brugervenligheden af systemet til indberetning af driftsforstyrrelser?
33	Midttrafiks information omkring nedbrud på kommunikationssystemer?
34	Anvendeligheden af vognmandsportalen?
35	Midttrafiks håndtering af driftsmail?
36	Ventetiden i telefonen på vognmandslinjen?
37	Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring drift?
7	Billet- og kvalitetskontrol
38	Kontrollørernes synlighed i busserne?
39	Midttrafiks kvalitetskontrol?
40	Midttrafiks opfølgning på kvalitetsbrister?
41	Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring kontrol?
42	Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring kvalitetskontrol?
8	Kundeservice
43	Jeres inddragelse i forhold til kundeforhøds henvendelser?
44	Muligheden for at se statistikker over kundeforhøds henvendelser på extranettet?
45	Køreordrens information omkring på- og aflæsningsadressen?
46	Tiden Midttrafik har sat af til at følge kunden til og fra adressen?
47	Det generelle samarbejde med Midttrafik omkring kundeservice?

SPØRGESKEMA (4/4)

9	Generelt
48	Medarbejderens venlighed, når du retter henvendelse til Midttrafik?
49	Medarbejderens evne og mulighed for at give dig den hjælp du har brug for?
50	Jeres mulighed for at finde frem til rette kontaktperson?
51	Midttrafiks svartid på jeres henvendelser?
52	Kvaliteten og udbyttet af Fly High?
53	Emnerne, der drøftes på Entreprenørudvalgsmøderne?
54	Emnerne, der drøftes på Kvalitetsudvalgsmøderne?
55	Emnerne, der drøftes på Kontaktudvalgsmøderne?
56	Kvaliteten og udbyttet af chaufførkurser ved Midttrafik?
57	Samlet tilfredshed med det daglige samarbejde med Midttrafik?
58	<p>Afslutningsvis vil jeg gerne spørge om du har nogle forslag til fremtidige indsatsområder, nævn gerne 3:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 2. 3.

Tak for hjælpen!

EPINION AARHUS

NORDHAVNSGADE 1-3
8000 AARHUS C
T: +45 87 30 95 00
E: TV@EPINION.DK
W: WWW.EPINION.DK

EPINION COPENHAGEN

RYESGADE 3F
2200 COPENHAGEN N
T: +45 87 30 95 00
E: TYA@EPINION.DK
W: WWW.EPINION.DK

EPINION HAMBURG

ERICUSSPITZE 4
20457 HAMBURG – GERMANY
T: +45 87 30 95 00
E: TV@EPINION.DK
W: WWW.EPINIONCONSULTING.DE

EPINION MALMÖ

ADELGATAN 5
21122 MALMÖ - SWEDEN
T: +45 87 30 95 00
E: TV@EPINION.DK
W: WWW.EPINION.SE

EPINION OSLO

BISKOP GUNNERUS GATE 2
0155 OSLO - NORWAY
T: +47 40 45 89 00
E: MRB@EPINION.NO
W: WWW.EPINION.NO

EPINION SAIGON

11TH FL, DINH LE BUILDING,
1 DINH LE, DIST. 4, HCMC
VIETNAM
T: +84 8 38 26 89 89
E: OFFICE@EPINION.VN
W: WWW.EPINION.VN

EPINION STAVANGER

HOSPITALSGATA 6
4006 STAVANGER - NORWAY
T: +47 90 17 18 99
E: SM@EPINION.NO
W: WWW.EPINION.NO

EPINION VIENNA

SEMPERSTRASSE 1/2 - 4
1180 VIENNA - AUSTRIA
T: +45 87 30 95 00
E: TV@EPINION.DK
W: WWW.EPINIONCONSULTING.AT



WWW.EPINIONGLOBAL.COM

Takster ved rejser mellem NT og Midttrafik

Kontanttakster

Zoner	Voksen	Børn	Pensionister
2	20,00	10,00	20,00
3	30,00	15,00	30,00
4	40,00	20,00	40,00
5	50,00	25,00	50,00
6	60,00	30,00	60,00
7	70,00	35,00	70,00
8	80,00	40,00	80,00
9	90,00	45,00	90,00
10	100,00	50,00	100,00
11	110,00	55,00	110,00
12	118,00	59,00	118,00
13	126,00	63,00	126,00
14	132,00	66,00	132,00
15	138,00	69,00	138,00
16	146,00	73,00	146,00
17	154,00	77,00	154,00
18	162,00	81,00	162,00
19	168,00	84,00	168,00
20	174,00	87,00	174,00

Rejsekort - normalpriser (uden mængderabat)

Zoner	Voksen	Børn	Pensionist
2	18,00	9,00	13,50
3	24,00	12,00	18,00
4	32,00	16,00	24,00
5	38,00	19,00	28,50
6	46,00	23,00	34,50
7	54,00	27,00	40,50
8	62,00	31,00	46,50
9	69,00	34,50	51,75
10	74,00	37,00	55,50
11	81,00	40,50	60,75
12	88,00	44,00	66,00
13	96,00	48,00	72,00
14	102,00	51,00	76,50
15	110,00	55,00	82,50
16	117,00	58,50	87,75
17	124,00	62,00	93,00
18	131,00	65,50	98,25
19	138,00	69,00	103,50
20	145,00	72,50	108,75

Mængderabat - rejsekortrejser

Rabattrin	Nyt fælles
0	0%
1	16%
2	21%
3	25%
4	34%
5	41%
6	47%
7	53%

**Nøgletal for offentlig
buskørsel, ekskl.
handicapkørsel**
Regnskab 2013

Indhold

Udvikling i den offentlige buskørsel	5
Offentlig buskørsel, regnskab 2013	5
Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel	9
Økonomiske nøgletal vedr. offentlig buskørsel	9
Øvrige nøgletal vedr. offentlig buskørsel	12

Udvikling i den offentlige buskørsel

Offentlig buskørsel, regnskab 2013

Trafikselskaberne indberetter årligt data til Trafikstyrelsen.

De indberettede data – offentlig buskørsel, regnskab 2013 – vedrører kun driften af offentlig buskørsel og er eksklusiv trafikelskabernes 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 trafikelskabers regnskabsresultat. Afvigelserne forekommer fordi trafikelskabernes regnskaber inkluderer både handicapkørsel og privatbanetrafik.

I nedenstående tabel ses overordnede nøgletal for offentlig buskørsel på landsplan for årene 2007-2013 i 2007-priser.

Nøgletal for offentlig buskørsel i Danmark, 2007-2013 (faste 2007-priser)

Nøgletal	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Samlede udgifter (mio. kr., 2007-priser)	5.372,9	5.691,8	5.960,3	6.168,5	6.183,5	6.198,4	6.237,5
Samlede passagerindtægter (mio. kr., 2007-priser)	2.792,8	2.684,8	2.673,4	2.787,9	2.721,6	2.750,7	2.835,8
Samlet tilskud (mio. kr., 2007-priser)	2.570,1	3.022,6	3.287,0	3.380,6	3.461,9	3.447,7	3.401,7
Køreplantimer (tusinde)	9.463,7	9.459,0	9.381,3	9.294,3	9.068,2	8.874,0	8.837,2
Påstigere (mio.)	362,5	361,6	346,3	357,4	351,3	354,2	352,1

Kilde: Tal indberettet af trafikelskaber. 2008-, 2009-, 2010-, 2011-, 2012- og 2013-priserne er deflateret med nettoprisindekset jf. Danmark statistik nettoprisindeks.

I perioden 2007-2010 har trafikelskaberne 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).

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

Sammenlignelige udgifter for offentlig buskørsel i Danmark 2007-2013 i faste 2007-priser

Nøgletal	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Samlede udgifter (mio. kr., 2007-priser)	5372,9	5694,1	5960,0	6167,2	6180,7	6198,4	6237,5
Merudgifter grundet ændret lovgivning mio. kr., 2007-priser)	0,0	154,0	403,8	352,5	0,0	0,0	0,0
Sammenlignelige udgifter (mio. kr., 2007-priser)	5372,9	5540,1	5402,2	5256,9	5270,4	5288,1	5327,2

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

Udgifter, passagerindtægter og tilskud

Trafikelskaberne har traditionelt to finansieringskilder – tilskud og passagerindtægter. Ved indberetning af trafikelskabernes 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 2013 opgjort til 7,1 mia. kr. (jf. tabel 1, side 9). Dette svarer til en stigning på 106 mio. kr. fra året før (93 mio. kr. i faste 2007-priser). De samlede passagerindtægter nåede på landsplan 3,2 mia. kr. i 2013 (jf. tabel 1). Dette er en stigning på 124,1 mio. kr. (løbende priser) i forhold til 2012 (en stigning på 109 mio. kr. i faste 2007-priser).

De samlede regionale og kommunale tilskud var i 2013 på 3,9 mia. kr. (jf. tabel 1), hvilket svarer til et fald i løbende priser på 18,2 mio. kr. (fald på 13,8 mio. kr. i faste 2007-priser) i forhold til 2012.

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 2013 var der et tilskudsbehov, der var 100,7 mio. kr. mindre end acontoudbetalingerne (jf. tabel 2, side 9).

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, side 10).

Driftsudgifter på landsplan omfatter omkring 90 % af de samlede udgifter for offentlig buskørsel, med en spredning trafikselskaberne imellem på 88 % og 93 %.

Landsgennemsnittet for salgsudgifter er 5 % af samlede udgifter – med variation mellem 2 % og 7 %.

Gennemsnittet for andelen af samlede udgifter der går til administrationsudgifter er på 5 %, varierende mellem 3 % 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 (XU-, VU- UU-kort, blinde/svagtseende, børnerabatter, og værnepligtshort).

Udgifterne til trafikskabernes offentlige buskørsel er på landsplan finansieret via passager-/brugerbetaling (39 %), kommunal finansiering (41 %), regionale tilskud (14 %) og statslig finansiering (5 %). (Jf. tabel 10, side 12).

Passagerfinansiering og passagerindtægtsfordeling

Passagerfinansieringsgraden beregnes som samlede passagerindtægters andel af samlede udgifter. For 2013 varierer passagerfinansieringsgraden fra 40-57 %, med et landsgennemsnit på 45 %. (Jf. tabel 7, side 11).

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 (XU-,VU- UU-kort, tilskud for blinde og svagtseende, børne- og efterlønsrabatter og værnepligtshort); 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 2013 således, at 88 % finansieredes via passagerbetaling, 10 % via indtægter fra staten og 2 % fra kommunerne. (Jf. tabel 6, side 11).

Dette landsgennemsnit dækker dog over udsving trafikskaberne imellem. Hvor Movia har en passagerbetaling på 94 %, mens passagererne blot dækker 73 % af passagerindtægterne i BAT.

Andelen af passagerindtægter som finansieres af staten varierer trafikskaberne imellem. I 2013 svingede andelen mellem 6 % og 26 % med henholdsvis Movia og BAT som endepunkterne.

Kommunernes finansieringsandel af passagerindtægterne varierede i 2013 mellem 0 - 6 % trafikskaberne imellem.

Tilskudsfordeling

På landsplan udgjorde regionale tilskud i 2013 26 % af det samlede tilskud til trafikskaberne, mens kommunernes andel udgjorde 74 % (jf. tabel 9 og tabel 10, side 12). Dette er uændret i forhold til 2010. Regionernes og kommunernes tilskudsfordeling svinger trafikskaberne imellem.

Køreplantimer og køreplankm

Antallet af køreplantimer i 2013 er på 8.837,2 tusinde timer. Dette svarer til et fald i antal køreplantimer på 0,4 % i forhold til det foregående år (jf. tabel 12 og tabel 14, side 12 og 13). For de forskellige trafikskaber varierer der mellem et fald på 2,3 % til en stigning 0,4 %.

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 faldet minimalt med 0,2 kr. fra 2012 til 2013.

Antal påstigninger er faldet med 3,5 % fra 2012 til 2013 (jf. tabel 14)

Fra og med regnskab 2010 opgøres antal køreplankm. I 2013 blev der kørt ca. 244 mio. km kollektiv bustrafik fordelt på 3.294 busser – et fald i antal køreplankm fra 2012-2013 på ca. 34 mio. svarende til ca. 13 %.

Gennemsnitshastigheden for busserne er på landsplan på 30 km/t – langsomst i Movia med 26,4 km/t og hurtigst i Midttrafik med 37,9 km/t.

Påstigere, rejser og personkm

Antallet af påstigere på landsplan var i 2013 på 352,1 mio. (jf. tabel 13 og tabel 14). Dette er et lille fald i antal påstigere sammenlignet med 2012 (354,2 mio).

Trafikselskaberne indberetter også data for antal rejser. Movia udfører som eneste trafikselskab rejsehjemmelsundersøgelser. For de øvrige fem trafikselskaber 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 1,15 for 2013, dvs. at hver rejse i gennemsnit udgøres af 1,15 påstigning. (Jf. tabel 13).

Fra og med regnskab 2010 opgøres transportarbejdet (antallet af personkm) i trafikselskabsstatistikken. I 2013 er der kørt 2335 mio. personkm med kollektiv bustrafik i Danmark, svarende til gennemsnitligt 415 km pr. indbygger om året. Dette tal dækker over markante forskelle landsdelene imellem. Således kører hver indbygger i gennemsnit 278 km i kollektiv bustrafik i Sydtrafik, mens hver indbygger i Midttrafik i gennemsnit kører 526 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. trafiksselskab, regnskab 2013 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Udgifter							
Driftsudgifter (inkl. løn)	3.126,7	48,8	527,1	596,9	1.445,6	649,5	6.394,6
Salgsudgifter (inkl. løn)	232,9	1,0	15,8	29,3	57,7	44,9	381,6
Administration (inkl. løn)	178,7	3,2	32,9	27,1	50,5	29,3	321,7
Samlede udgifter (1)	3.538,3	52,9	575,9	653,3	1.553,8	723,7	7.097,9
Indtægter							
<i>Passagerindtægter</i>							
Billetter/kort	1.525,4	17,5	169,4	192,9	598,7	230,6	2.734,4
Offentlige instanser	141,0	12,5	60,5	64,9	134,0	66,4	479,2
Andre inkl. kontrolafg.	10,6	0,1	0,5	1,6	0,5	0,1	13,4
Samlede passagerindt.	1.676,9	30,1	230,3	259,4	733,2	297,0	3.227,0
<i>Tilskud (1)</i>							
Tilskud fra regioner (2)	483,4	0,0	95,3	76,1	231,4	136,7	1.022,9
Tilskud fra kommuner (2)	1.377,9	22,8	250,3	317,8	589,2	290,0	2.848,0
Samlede tilskud	1.861,4	22,8	345,6	393,9	820,6	426,7	3.870,9
Samlede indtægter (1)	3.538,3	52,9	575,9	653,3	1.553,8	723,7	7.097,9

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

(2) Tilskud er et udtryk for trafiksselskabets tilskudsbehov i året, og er derfor ikke det beløb regioner og kommuner i praksis har betalt til trafiksselskaberne i året. Kommuner og regioner efterregulerer efterfølgende i deres betalinger til trafiksselskabet 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. trafiksselskab, regnskab 2013 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Efterregulering af tilskud							
Efterregulering fra/til regioner (1)	40,2	0,0	3,2	8,0	0,0	-1,8	41,7
Efterregulering fra/til kommuner (1)	78,0	0,0	-2,7	-7,2	0,0	-16,3	59,0
Samlet efterregulering	118,2	0,0	0,5	0,8	0,0	-18,1	100,7

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

Tabel 3. Udgiftsfordeling pr. trafiksselskab, regnskab 2013 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
<i>Driftsudgifter (inkl. løn)</i>							
Kontraktbetaling	3.043,6	48,2	514,0	583,5	1.432,0	638,1	6.258,0
EDB-omkostninger	11,3	0,3	4,0	0,0	0,0	6,5	19,0
Chaufførlokaler	11,5	0,0	0,8	0,0	1,5	1,7	15,6
Billetteringsudstyr	2,1	0,1	0,0	8,2	3,2	0,2	13,8
Radioudstyr	21,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	21,5
Trafiktjeneste inkl. billetkontrol	33,7	0,2	8,1	5,1	8,8	2,7	58,7
Stoppesteder	7,6	0,0	0,1	0,1	0,0	0,2	7,9
Driftsudgifter i alt	3.131,3	48,8	527,1	596,9	1.445,6	649,5	6.394,6
<i>Salgsudgifter (inkl. løn)</i>							
Provision	60,8	0,0	0,0	3,0	5,2	-2,2	66,9
Markedsføring og info.	52,7	0,3	7,8	9,2	23,4	6,2	99,6
Rejsehjemmel	7,4	0,3	1,9	0,6	0,9	0,5	11,6
Kundecenter	22,6	0,1	0,0	6,0	1,2	1,3	31,2
Salg og distribution	0,0	0,1	6,1	0,0	13,0	2,8	22,0
Drift af busterminaler/rutebilstationer	0,0	0,1	0,0	4,5	10,9	15,5	31,1
Rejsekort (1)	81,3	0,0	0,0	6,0	3,1	20,7	119,3
Salgsudgifter i alt	224,7	1,0	15,8	29,3	57,7	44,9	381,6
<i>Administrationsudg. (inkl. løn)</i>							
Bygninger og inventar	18,1	0,2	1,8	2,1	4,8	2,1	29,2
Konsulenter, revision, advokat	19,5	0,1	0,9	1,5	0,7	5,4	28,9
Møder, rejser	5,1	0,1	0,5	0,7	0,4	1,0	7,8
EDB	20,7	0,3	3,2	3,4	11,8	4,5	48,6
Kontor, telefon, mv.	6,6	0,1	2,0	0,8	0,6	0,8	11,3
Personale og uddannelse	4,1	0,1	1,8	0,3	1,4	0,2	7,8
Løn	90,1	2,3	23,0	18,0	15,0	14,7	161,9
Renter	17,9	0,0	0,0	0,2	0,0	0,6	10,6
Ej specificeret	0,2	0,0	-0,3	0,0	15,8	0,0	15,6
Administrationsudg. i alt	182,2	3,2	32,9	27,1	50,5	29,3	321,7
Samlede udgifter	3.538,3	52,9	575,9	653,3	1.553,8	723,7	7.097,9

Afskrivningsperioder for rejsekortudstyr er forskellig i trafiksselskaberne, hvorfor tallene ikke er sammenlignelige.

Tabel 4. Udgiftsfordeling pr. trafiksselskab, regnskab 2013 (pct.)

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Driftsudgifter (inkl. løn)	88 %	92 %	92 %	91 %	93 %	90 %	90 %
Salgsudgifter (inkl. løn)	6 %	2 %	3 %	4 %	4 %	6 %	5 %
Admin. udgifter (inkl. løn)	5 %	6 %	6 %	4 %	3 %	4 %	5 %
Samlede udgifter	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabel 5. Passagerindtægter pr. trafiksselskab, regnskab 2013 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
<i>Passagerbetaling</i>							
Billetter/kort	1.525,4	17,5	169,4	192,9	598,7	230,6	2.734,4
Andre (cykel, post mv.)	0,0	0,1	0,0	1,5	0,1	0,1	1,8
Kontrolafgifter (2)	10,6	0,0	0,5	0,1	0,4	0,0	11,6
Passagerbetaling i alt	1.535,9	17,6	169,9	194,5	599,2	230,7	2.747,8
<i>Indtægter fra staten (1)</i>							
UU-kort	58,1	4,4	29,8	22,1	49,0	27,1	190,6
VU-kort	19,9	0,0	1,3	1,0	6,2	2,8	31,2
XU-kort	1,3	0,0	0,1	0,0	0,0	0,2	1,6
Blinde og svagtseende	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,2	0,4
Børnerabatordningen	24,2	1,7	12,1	14,5	35,7	14,2	102,3
Værnepligtskort	1,9	0,2	0,3	1,2	1,6	1,1	6,3
Andre indtægter	18,0	2,2	3,5	0,6	3,4	7,5	35,1
Indt. fra staten i alt	123,5	8,7	47,0	39,5	96,0	53,0	367,6
<i>Indtægter fra kommune</i>							
(Førtids)pensionistrabatter	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,03
Køb af skolekort	17,5	3,8	13,5	25,4	38,1	13,3	111,6
Indtæg. fra komm. i alt	17,5	3,8	13,5	25,4	38,1	13,4	111,6
Samlede passagerindt.	1.676,9	30,1	230,3	259,4	733,2	297,0	3.227,0

Tabel 10. Finansieringsfordeling pr. trafikskelskab, regnskab 2013 (pct.) (1)

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Finansiering via passagerbetaling (2)	43 %	33 %	29 %	30 %	39 %	32 %	39 %
Kommunal finansiering (3)	39 %	50 %	46 %	53 %	40 %	42 %	42 %
Regional finansiering	14 %	0 %	17 %	12 %	15 %	19 %	14 %
Statens finansiering	3 %	16 %	8 %	6 %	6 %	7 %	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 2013

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Trafikkontrollører	72,0	1,0	4,7	6,5	25,0	6,0	115,1
Administration	225,0	4,0	77,0	51,8	105,2	31,4	494,4
Medarb. adm. indt. virks.	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	19,7	20,7
Andre	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	2,5	3,1
Samlet antal årsværk	297,0	6,0	81,7	58,9	130,1	59,6	633,3

Movia: trafikkontrollører omfatter hele trafiktjenesten.

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

Tabel 12. Busser, køreplankm, køreplantimer og gennemsnitshastighed, regnskab 2013

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Antal driftsbusser	1.259,8	34,0	314,9	401,7	874,8	409,0	3.294,2
Tusinde køreplankm	113.285,0	3.196,4	18.989,2	31.864,1	77.920,4	33.406,3	278.661,4
Køreplankm pr. bus	89.923,0	94.011,2	60.298,5	79.323,2	89.077,3	81.678,0	84.592,3
Tusinde køreplantimer	4.293	84	612	864	2.055	929	8.837,2
Gennemsnitshastighed (km/t)	26,4	37,9	31,0	36,9	37,9	36,0	31,5
Køreplantimer pr. bus	3.407,5	2.478,0	1.943,7	2.150,6	2.349,5	2.271,3	2.682,7
<i>Pr. køreplantime (kr./time):</i>							
Passagerindtægter (1)	390,6	357,4	376,3	300,3	356,8	319,7	365,2
Tilskud	433,6	270,9	564,5	456,0	399,3	459,3	438,0

(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 2013

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Antal 1.000 indbyggere (1)	2.525,8	40,3	486,7	715,8	1.277,5	581,1	5.627,2
Antal påstigninger (i mio.)	211,5	1,7	18,1	21,7	70,0	29,2	348,2
Antal rejser (i mio.) (2)	179,7	1,9	15,3	19,1	62,5	25,4	303,9
Transportarb. (i mio personkm) (3)	995,6	17,2	188,3	199,0	671,8	264,0	2.335,9
<i>Pr. indbygger</i>							
Køreplantimer	1,7	2,1	1,3	1,2	1,6	1,6	1,6
Køreplankm	44,9	79,3	39,0	44,5	61,0	33,5	47,0
Påstigninger	83,7	41,0	37,1	30,4	54,8	50,2	61,9
Rejser	71,1	47,2	31,5	26,7	48,9	43,7	54,0
Personkm	394,2	426,7	386,8	278,0	525,9	454,3	415,1
<i>Tilskud pr. indbygger (kr.)</i>							
Regionalt tilskud	191,4	0,0	195,8	106,3	181,1	235,2	181,8
Kommunalt tilskud	545,5	566,3	514,2	444,0	461,2	499,1	506,1
Samlet tilskud pr. indb.	736,9	566,3	710,0	550,3	642,3	734,4	687,9

(1) Indbyggertal pr. 1. januar 2014.

(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 2013 er påstigningsfaktorer udenfor hovedstadsområdet estimeret til 1,15 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 2013 er påstigningsfaktorer udenfor hovedstadsområdet estimeret til 10,4 km/påstigning.

Tabel 14. Påstignere og køreplantimer pr. rutekategori, regnskab 2013

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Tusinde påstignere							
Regionalruter	21.450,4	0,0	7.695,8	218,3	17.669,4	6.903,2	53.937,2
Lokalruter	12.395,4	1.385,0	2.165,0	5.809,3	4.864,0	82.468,3	109.087,
Bybusruter	177.168,0	117,1	8.203,5	11.006,3	47.448,1	16.707,1	260.650,1
Åbne skolebusruter	342,0	151,6	0,0	0,0	0,0	0,0	493,6
Telebusruter og lign.	142,1	0,0	0,0	0,0	0,0	401,9	544,0
Tusinde påstignere i alt	211.498,0	1.653,7	18.064,2	17.034,0	69.981,6	106.480,	424.712,0
Køreplantimer							
Regionalruter	565,9	0,0	277,5	1,7	752,9	309,4	1.907,3
Lokalruter	537,4	71,0	114,8	281,6	216,2	250,9	1.471,9
Bybusruter	3.142,6	5,9	216,9	340,6	906,7	355,2	4.967,9
Åbne skolebusruter	19,8	7,4	0,0	0,0	172,6	0,0	199,9
Telebusruter og lign.	27,0	0,0	2,8	0,0	6,9	13,6	50,3
Køreplantimer i alt	4.292,7	84,3	612,1	624,0	2.055,3	929,0	8.597,3
Køreplankm							
Regionalruter	20.736,2	0,0	10.717,5	84,3	36.891,9	13.921,1	82.350,9
Lokalruter	19.286,9	2.838,9	3.742,7	11.267,7	7.571,1	8.601,0	53.308,3
Bybusruter	69.936,0	134,6	4.476,8	8.516,1	27.199,0	10.427,8	120.690,4
Åbne skolebusruter	892,1	222,8	0,0	0,0	6.019,2	0,0	7.134,1
Telebusruter og lign.	2.433,9	0,0	52,2	0,0	239,2	456,4	3.181,7
Køreplankm i alt	113.285,0	3.196,4	18.989,2	19.868,1	77.920,4	33.406,3	266.665,3

(1) Nogle af NT regionale køreplantimer kontraholder delvist Midttrafik.

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens vej 14
DK-2300 København S

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

Bilag 1: Trafikselskabernes håndtering af landsdækkende handicapbefordring

Status quo – situationen i dag beskrevet				
Sydtrafik	Movia	NT	Midttrafik	FynBus
<p>Lang rejse: Til nabotrafikselskab Kan vælge Flextrafik hele vejen eller tog/bus på noget af rejsen. Tilbyder at arrangere hele rejsen*: - Bestiller togbillet (4-5 dages frist) - Bestiller evt. tilslutningskørsel med Flextrafik - Kunde betaler kontant i Flextrafik-vognen og for DSB-billet (ved fremsendelse af billet via giro)</p> <p>Landsdækkende: Til 3. selskab Tilbyder at arrangere hele rejsen* - Bestiller togbillet (4-5 dages frist) - Arrangerer evt. tilslutningskørsel med Flextrafik (fra/til Sydtrafik) og taxa/Flextrafik i 3. område. o NT: Kundens egenbetaling sker som normalt i vognen efter Sydtrafik-takst. Hjemkommune betaler resten. o Movia: Fremmed taxa-tilslutningskørsel bestilles via mail. Egenbetaling afregnes i taxi efter Sydtrafik-takst. Taxa sender elektronisk faktura til Sydtrafik fratrukket egenbetaling. Hjemkommune betaler det, der ikke dækkes af egenbetalingen. - Ønsker kunden Flextrafik-kørsel på hele rejsen, skal det godkendes skr. af visiterende kommune.</p> <p>Fælles: Rejseplan omfatter bestilling med hjælpemidler, ledsager, servicepersonale ved mødested/skift, visiteret hjælp. * Arrangerer kunden selv togtur tilbydes ikke at arrangere tilslutningskørsel.</p> <p>Arrangerer interne rejser i nabotrafikselskab (dog ikke på/til/fra ikke-brofaste øer), men ikke i 3. trafikelskab.</p>	<p>Kørsel til Fyn eller Jylland = landsdækkende rejse med kombineret kørsel af Flextrafik, DSB og evt. ekstern vognmand. Kørsel bestilles i administrationen hos Flextrafik.</p> <p>Kunden afhentes fra bopæl og køres til aftalt station.</p> <p>Flextrafik bestiller billet/plads og handicapassistance på stationerne.</p> <p>Flextrafik bestiller lokal vognmand fra stationen på Fyn/Jylland, som får kunden til slutdestination.</p> <p>Kunden får fremsendt rejseplan fra Flextrafik/DSB.</p> <p>Afregning for turen: - Flextrafik: Som normalt - DSB: Mellem kunde og DSB - Ekstern vognmand: På stedet mellem kunde og vognmand</p>	<p>Der tilbydes landsdækkende handicapkørsel. For kørsel længere væk end region Midtjylland skal rejsen koordineres med øvrig kollektiv trafik (bus, fly el. tog) på en del af rejsen. Omkostningerne til alm. kollektiv trafik (dvs. ikke flextrafik) betales af kunden.</p> <p>NT varetager kørselsbestillingen (tog og flextrafik) og sikrer hjælp til skift mellem transportmidler. Ved fly bestiller kunden selv flybillet/hjælp. NT koordinerer flextrafik om flyafgang.</p> <p>Kunden skal bestille tur 5 hverdage før.</p> <p>For Flexhandicap-ture i/på: - Midt, Syd og Fyn bestilles turene direkte i Planet. - Sjælland booker NT turene direkte hos taxacentral, der sender faktura til NT for kørselsomkostningerne.</p> <p>Kunden betaler 2,70 kr./km uanset hvor. Har kunden en Flexhandicap-tur i begge ender af rejsen, opkræves egenbetalingen for begge ture på turen i Nordjylland. Har kunden kun en Flexhandicap-tur i en anden region, sendes girokort til borgeren, hvor egenbetalingen opkræves.</p> <p>Efter turen er arrangeret sendes rejseplan til borgeren.</p>	<p>Tilbyder kørsel i egen vogn i Jylland/på Fyn. - 0-100 km: 3 kr./km. - 101- km: 9 kr./km.</p> <p>Tilbyder at arrangere kørsler over 100 km, hvor tog/Xbus indgår.</p> <p>Eks. Kunde fra Aarhus ønsker at blive kørt til Kbh: - Kunden afhentes fra bopæl i Aarhus og køres til Banegården. - Der er bestilt billet/pladsreservation samt handicapassistanse på stationerne, hvis nødvendigt - Der er bestilt lokal vognmand fra Københavns Banegård til bestemmelse stedet</p> <p>Der kan bestilles interne rejser i anden region (op til 50 km)</p>	<p>Kunden kan vælge: 1) Flextrafik til tog/bus på delrejse samt lokal vognmand: - FynBus tilbyder at arrangere hele rejsen: (Arrangerer kunden selv togtur, tilbyder FynBus ikke at arrangere tilslutningskørsel.) o FynBus bestiller togbillet (frist: 6 arbejdsdage) o FynBus bestiller evt. tilslutningskørsel med Flextrafik i FynBus område og med lokal vognmand udenfor. o Kunden betaler kontant i Flextrafik-vognen o Kunden betaler selv for togtogbusbillet o Kunden betaler direkte til lokal vognmand for resten af turen, og får refunderet beløbet minus egenbetaling efter FynBus regler for egenbetaling på Fyn. o Rejseplan omfatter hjælpemidler, ledsager, servicepersonale ved mødested/skift, visiteret hjælp. Sendes til kunden + evt. FD kundecenter (afhængigt af rejsetidspunkt).</p> <p>2) Lokal vognmand hele turen: - Kunden bestiller/betaler turen hos lokal vognmand. Herefter refunderes turen minus egenbetalingen i FynBus område. Der refunderes ikke for kørsel uden for FynBus område.</p>

Transportminister Magnus Heunicke

Frederiksholms Kanal 27F

1220 København K

14 . november 2014

Kære Transportminister

Tak for initiativet fra dit ministerium til et fælles finansieringsseminar om Rejsekortet. Vi synes, det er et rigtigt og vigtigt signal fra din side, at Transportministeriet understøtter arbejdet med at få sikret en sammenhængende og moderne infrastruktur for billetter i den kollektive trafik i Danmark. Rejsekortet er en meget stor og vanskelig offentlig investering, hvor der bør være et fælles ansvar for at sikre at investeringen kommer til at give værdi.


Vi er enige i, at arbejdet med rejsekortet har taget meget lang tid, og der har været mange store sten på vejen, og der skal også nok vise sig nye sten i den videre proces. Vi synes fortsat, at der er grund til at holde fast i, at det er unikt for Danmark, at så mange store og små trafikskaber over en lang periode kan etablere og fastholde enighed om én fælles hovedvej for udstedelse af billetter til busser, tog og metro og snart også letbaner på tværs af kommunalt og regionalt og statsejede selskaber.

Nogle af trafikskaberne har sammen med DSB været med fra rejsekortets start for mere end ti år siden – NT, Metroselskabet og Movia har været med både før og efter kommunalreformen. Sydtrafik kom ind i Rejsekortet i 2009, Midttrafik trådte ind som ejer i 2013. Og meget glædeligt er Fynbus nu også på vej som ejer. Fra trafikskaberens side sikrer vi dermed fuld opbakning til at rejsekortet bliver landsdækkende.

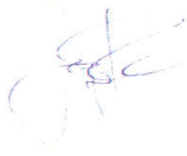
Trafikskaberne har imidlertid gennem nogen tid set med tiltagende bekymring på opbakningen fra DSB til det landsdækkende rejsekort. Vi ser derfor også dit ministeriums invitation til et finansieringsseminar som et bidrag til fremadrettet at få stabile og klare rammer omkring grundlaget for samarbejdet om den fælles offentlige billetinfrustruktur i Danmark. I dette perspektiv giver det nemlig ikke mening at anlægge kortsigtede kalkuler eller isolerede virksomhedsbetragtninger.

Vi bidrager meget gerne til at sikre et ligeværdigt, gennemsigtigt og stabilt samarbejde omkring rejsekortet, og vi ser et klart behov for, at Transportministeriet bakker op om arbejdet og bidrager til sikre rammer herfor.

Med venlig hilsen



Thomas Gyldal Petersen



Jesper Frost Rasmussen



Hans Bang Hansen



Thomas Kastруп-Larsen



Morten Andersen