



Aarhus, 21. april 2016

**Bilagssamling til Åben dagsorden
for møde i Repræsentantskabet for Midttrafik
den 29. april 2016 kl. 13.00
Regionshuset i Viborg
Skottenborg 26
8800 Viborg**

**Årsregnskab 2015
for
Midttrafik**

Godkendt på bestyrelsesmødet 29. april 2016

CVR nummer: 29943176

Indhold

Oplysninger om selskabet	3
Ledelsespåtegning	4
Den uafhængige revisors erklæringer	5
Ledelsesberetning	7
Midttrafik 2015	7
Midttrafiks regnskab 2015	14
Resultat 2015/14	
Byrdefordeling 2015	15
Balance pr. 31. december 2015	15
Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2015	16
Efterfølgende begivenheder	16
Noter til resultat, balance og pengestrømsopgørelse	21

Oplysninger om selskabet

Navn	Midttrafik
Adresse, postnr. by	Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg
CVR-nr.	29943176
Regnskabsår	1. januar – 31. december
Hjemmeside	www.midttrafik.dk
Telefon	87 40 82 00
Bestyrelse	Hans Bang-Hansen Horsens Kommune, formand (V)
	Jan R. Christensen Aarhus Kommune, 1. næstformand (F)
	Niels Erik Iversen Region Midtjylland, 2. næstformand (A)
	Finn S. Petersen Herning Kommune (A)
	Frank Borch-Olsen Silkeborg Kommune (C)
	Mads Nikolajsen Norddjurs Kommune (F)
	Niels Viggo Lynghøj Struer Kommune (A)
	Johannes F. Vesterby Viborg Kommune (V)
	Arne Lægaard Region Midtjylland (V)
Direktion	Jens Erik Sørensen (direktør) Mette Julbo-Nielsen (vicedirektør)
Revision	Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab Værkmestergade 25 8100 Aarhus C.

Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for Midttrafik for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2015. Årsregnskabet er aflagt i overensstemmelse med reglerne i Social- og Indenrigsministeriets "Budget- og Regnskabssystem for kommuner".

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2015 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar -31. december 2015.

Det er endvidere vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i Midttrafiks aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og for Midttrafiks finansielle stilling.

Aarhus 29. april 2016

Direktion:

Jens Erik Sørensen
Direktør

Bestyrelsen:

Hans Bang-Hansen
Formand

Jan R. Christensen
Næstformand

Niels Erik Iversen
2. næstformand

Frank Borch-Olsen

Mads Nikolajsen

Niels Viggo Lynghøj

Johannes F. Vesterby

Arne Lægaard

Finn S. Petersen

Den uafhængige revisors erklæringer

Til bestyrelsen for Midttrafik

Påtegning af årsregnskabet

Vi har revideret årsregnskabet for Midttrafik for perioden 1. januar – 31. december 2015, siderne 14-29. Årsregnskabet omfatter udgiftsbaseret resultatopgørelse, omkostningsbaseret resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, anvendt regnskabspraksis, noter samt uddrag af internt regnskab for 2015 for Busselskabet Aarhus Sporveje – siderne 30-31. Årsregnskabet er udarbejdet efter bestemmelserne i Social- og Indenrigsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner".

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der er i overensstemmelse med Social- og Indenrigsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner". Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne.

Herudover er det ledelsens ansvar, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Revisors ansvar

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført revisionen i overensstemmelse med internationale standarder om revision, yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning, god offentlig revisionsetik og samt bestemmelserne i Midttrafiks revisionsregulativ. Dette kræver, at vi overholder etiske krav samt planlægger og udfører revisionen for at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet er uden væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter udførelse af revisionshandlinger for at opnå revisionsbevis for beløb og oplysninger i årsregnskabet. De valgte revisionshandlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurderingen af risici for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor intern kontrol, der er relevant for Midttrafiks udarbejdelse af et årsregnskab. Formålet hermed er at udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke at udtrykke en konklusion om effektiviteten af Midttrafiks interne kontrol. En revision omfatter endvidere vurdering af, om ledelsens valg af regnskabspraksis er passende, om ledelsens regnskabsmæssige skøn er rimelige samt den samlede præsentation af årsregnskabet.

Revisionen omfatter desuden en vurdering af, om der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

Konklusion

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med Økonomi- og Indenrigsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner". Det er ligeledes vores opfattelse, at der er etableret forretningsgange og

interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Supplerende oplysning om forståelse af revisionen

Midttrafik har som sammenligningstal i årsregnskabet medtaget de af bestyrelsen godkendte oprindelige og korrigerede budgettal for 2015. Disse budgettal har ikke været underlagt revision.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Vi har gennemlæst ledelsesberetningen. Vi har ikke foretaget yderligere handlinger i tillæg til den udførte revision af årsregnskabet. Det er på denne baggrund vores opfattelse, at oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet.

Aarhus, den 29. april 2016

ERNST & YOUNG

Godkendt Revisionspartnerselskab

CVR-nr. 30 70 02 28

Jes Lauritzen
statsaut. revisor

Lis Andersen
statsaut. revisor

Ledelsesberetning

Midttrafik er etableret i henhold til Lov om trafikkselskaber og har følgende opgaver i Region Midtjylland:

- ✓ Koordinering og planlægning af almindelig rutekørsel og offentlig servicetrafik
- ✓ Fastsættelse af takster og billetteringssystemer
- ✓ Flextrafik, herunder individuel handicapkørsel
- ✓ Tilsyn med privatbaner – Midtjyske Jernbaner

Midttrafik ejes af Region Midtjylland samt de 19 kommuner i regionens område.

Visioner og mål

Midttrafiks mission er at skabe bedre mobilitet for borgerne i Region Midtjylland. På vegne af kommunerne og regionen skaber Midttrafik sammenhængende kollektiv trafik for kunderne.

Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik i Midtjylland skal være hurtig, sikker, komfortabel og miljøvenlig. Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik får flere og mere tilfredse kunder, og drives økonomisk effektivt.

Midttrafiks bestyrelse vedtog på møde den 1. marts 2013 en strategiplan for Midttrafiks virke i perioden 2013 til 2016.

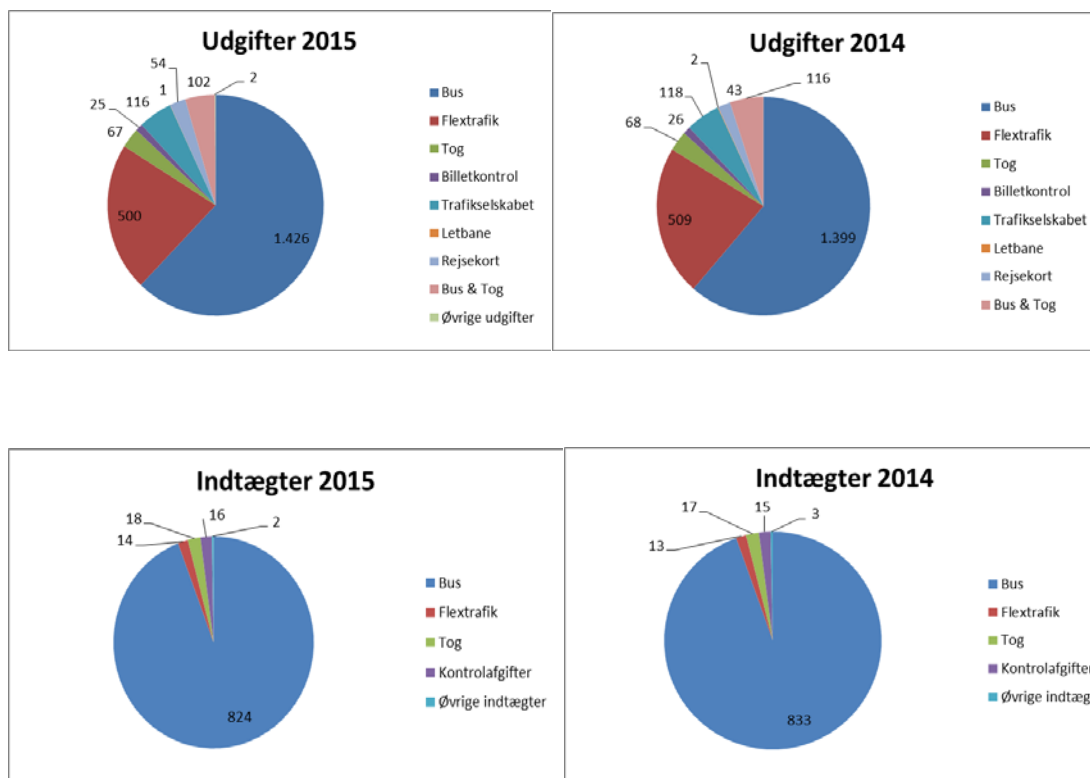
Strategiplanen har 3 overordnede mål, der beskriver de væsentligste indsatsområder og opfølgning på mål, der skal iværksættes.

- **Flere tilfredse kunder**
Tilfredse kunder er Midttrafiks vigtigste mål, da tilfredse kunder rejser mere og anbefaler produktet til andre.
- **Dygtige leverandører**
For at nå målet om flere tilfredse kunder, er det nødvendigt, at vi har dygtige leverandører.
Vi måler vognmænd på deres evne til at levere sikker drift og gode kundeoplevelser. Midttrafik måles til gengæld på evnen til at give vognmændene de betingelser, der gør dem i stand til at yde deres bedste.
- **Tilfredse bestillere**
En god kollektiv trafik, til gavn for borgerne, kræver et godt samarbejde mellem bestillerne og Midttrafik.
Midttrafiks opgave er at koordinere kommunernes og regionens ønsker og omsætte disse til sammenhængende kollektiv trafik for kunderne.

Midttrafik 2015

Helt som foregående år blev 2015 endnu et godt år for Midttrafik, og det samlede resultat til byrdefordeling blev 31,8 mio. kr. mindre end budgetteret.

Det ses af nedenstående diagrammer, at Midttrafiks største aktivitetsområde stadig er busdriften, idet udgifterne vedrørende bus udgør knap 2/3-dele af Midttrafiks samlede udgifter. Midttrafiks indtægter er primært passagerindtægter fra bus, der udgør 94 % af de samlede indtægter.



Busområdet

De samlede busudgifter for 2015 beløber sig på 1.426,2 mio. kr., hvilket er 5,7 mio. kr. mere end budgettet for 2015, svarende til en udgiftsstigning på 0,4 %.

Omkostningsindekset er steget siden det vedtagne budget. Den samlede effekt af denne ændring i indeks er en stigning i udgifter på ca. 1,2 mio. kr. for 2015.

De resterende 4,5 mio. kr. skyldes hovedsageligt færre kørselsudgifter i Aarhus og Hedensted Kommune, ekstraordinære omkostninger til advokatbistand vedrørende billetkontrollen i Aarhus Kommune samt udvidelse af kørslen i Region Midtjylland og Norddjurs Kommune.

Udvikling i nettoudgifter vedrørende busdrift					
	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Budgetafvigelse	Budgetafvigelse i %
Udgifter	1.465.371.075	1.420.522.000	1.426.230.128	5.708.128	0,4%
Indtægter	-717.466.579	-722.296.000	-722.279.154	16.846	0,0%
- heraf Bus og Tog-samarbejdet	115.850.004	105.924.000	101.941.571	-3.982.429	-3,8%
- heraf busindtægter	-833.316.583	-828.220.000	-824.220.725	3.999.275	-0,5%
Nettoudgift	747.904.496	698.226.000	703.950.974	5.724.974	0,8%

Busudgifter i 2014 er i tabellen korrigeret i forhold til Busselskabet Aarhus Sporveje's tilbagebetaling af egenkapital i 2014

Indtægterne på busområdet i 2015 svarer til det budgetterede niveau, om end der er afvigelser indenfor de enkelte indtægtstyper.

Busindtægterne afspejler kundernes betaling for at rejse med bus. Busindtægterne er 4,0 mio. kr. mindre end budgetteret for 2015, hvilket opvejes af mindreudgifter til Bus og Tog samarbejdet. Samlet set balancerer indtægterne i forhold til budgettet når Bus og Tog samarbejdet indregnes. Indtægterne for 2015 er 9,0 mio. kr. lavere end i 2014.

En del af faldet i busindtægterne kan tilskrives den rabat kunder får udenfor myldretiden på rejsekort, og tidligere også off-peak klippekortet. Denne rabat er med indførelsen af rejsekortet i hele Midttrafiks område blevet mere lettilgængelig.

Den manglende indtægt som følge af rabatten kompenseres dog delvist via refusion fra Trafikstyrelsen. Samlet set har Trafikstyrelsen i 2015 kompenseret Midttrafik med 5 mio. kr. mere end budgetteret.

I relation til passagerindtægterne er der i 2015 indtægtsført 6,5 mio. kr. i overskudslikviditet vedrørende rejsekortet. Overskudslikviditet er et nyt begreb efter indførelsen af rejsekortet og udtrykker differencen mellem det beløb kunderne har indbetalt via optankninger på rejsekortet og det beløb der er rejst for. Rejsekort A/S opgør månedligt de enkelte trafikalskabers andel af overskudslikviditeten på baggrund de forgående måneders rejser.

Salg af ungdomskort til unge på ungdomsuddannelser er 1,7 mio. kr. under budgettet. Kompensationen for brug af ungdomskort til fritidsrejser er dog samtidig 4,5 mio. kr. over budgettet. Midttrafik modtager kompensation fra staten for den mulighed de unge har for at foretage fritidsrejser på deres ungdomskort. Merindtægten skyldes dog ikke øget betaling fra Trafikstyrelsen, men derimod at der ved regnskabsaflæggelsen i 2014 blev overført 4,7 mio. kr. fra 2014 til 2015 til imødegåelse af den endelige afregning til DSB/Arriva for deres andel af disse rejser i 2014. Denne afregning er endnu ikke gennemført, og resulterer derfor i en merindtægt på kontoen i 2015.

Omsætning på skolekort er 1,1 mio. kr. mindre end budgetteret, og skyldes to kommuners henholdsvis ændring af rabatruter til lukkede skoleruter og indførelse af gratis kørsel på rabatruter, hvilket ikke var forudsat ved bestyrelsens godkendelse af budget 2015.

Billletindtægter for togrejser til DSB og Arriva indeholder salget fra DSB/Arriva's salgssteder. Disse indtægter er 1,3 mio. kr. under budgettet hvilket bl.a. kan tilskrives, at flere indtægter kommer ind via rejsekort. Betalingen til DSB/Arriva for togrejser er 4 mio. kr. lavere end budgetteret. Det skyldes, at den endelige afregning for perioden 2012 til 2014 antages at give en mindre betaling til Midttrafik end oprindeligt forudsat ved budgetlægningen. Det skal dog bemærkes, at forhandlinger om forholdet stadig pågår. Den udgift til togoperatørerne, der indgår i regnskabet for 2015 svarer til det reelt afregnede med togoperatørerne i 2015.

Øvrige afvigelser indeholder bl.a. erhvervskort og refusion fra staten for børnealdergrænser. Det indeholder også billetindtægter for togoperatører for omstigningsrejser. Dette er i regnskabet fastlagt efter den aftalte aconto-beregning, idet der endnu ikke er sket endelig opgørelse over disse rejser i 2014 og 2015.

Sammenligning af busindtægter mellem regnskab 2014, budget 2015 og regnskab 2015

Indtægtskategorier	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Budget i forhold til regnskab	
				Difference i alt (regnskab minus budget)	Difference i alt (regnskab minus budget) i pct
Passagerindtægter	514.215.618	507.170.000	500.660.160	-6.509.840	-1,3%
Refusion/takstnedsættelse - off peak klip	3.402.897	3.500.000	4.979.228	1.479.228	42,3%
Erhvervs kort	3.576.267	4.500.000	4.951.796	451.796	10,0%
Omsætning Ungdomskort	91.735.110	95.000.000	93.344.850	-1.655.150	-1,7%
Ungdomskort - kompensation fritidsrejser	10.237.109	6.800.000	11.295.739	4.495.739	66,1%
Omsætning skolekort	36.395.316	35.450.000	34.386.877	-1.063.123	-3,0%
Kompensation - Fælles børneregler	35.999.360	36.100.000	36.372.099	272.099	0,8%
Fragt, Gods og Post mm.	106.838	0	0	0	0,0%
Fribefordring Værnepligtige	1.852.064	1.600.000	1.815.184	215.184	13,4%
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	252.859	250.000	124.910	-125.090	-50,0%
Telebus / Teletaxa	234.602	0	0	0	0,0%
Kontrolafgifter uden for Aarhus Kommune	158.970	350.000	147.771	-202.229	-57,8%
Billetindtægter - Togrejser DSB/Arriva	100.976.406	106.000.000	104.660.062	-1.339.938	-1,3%
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	34.173.167	31.500.000	31.482.049	-17.951	-0,1%
Indtægter Busdrift	833.316.583	828.220.000	824.220.725	-3.999.275	-0,5%
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)*	-115.850.004	-105.924.000	-101.941.571	3.982.429	-3,8%
Passagerindtægter i alt	717.466.579	722.296.000	722.279.154	-16.846	0,0%

* Korrigeret for betaling til bus og tog-samarbejde 2012-2013.

Fordeling af busindtægter

Indførelse af Rejsekortet medfører væsentlige ændringer i grundlaget for at udarbejde indtægtsfordelingen mellem bestillerne. Dele af salget sker nu på rejsekort eller som kontantsalg på rejsekortudstyr, og kan derfor umiddelbart henføres til de bestillere der finansierer kørslen.

Billetudstyr i alle busser er siden foråret 2015 en del af rejsekortsystemet, og dermed kan der ikke længere sælges klippekort og fornyes periodekort i busserne. Dette salg er overført til salgssteder – herunder både Midttrafiks egne salgssteder og salgssteder tilknyttet DSB og Arriva. En mindre del er overflyttet til websalg.

Samtidig er der overflyttet salg fra kontantbilletter, klippekort og i mindre omfang periodekort til rejsekort, ligesom en del af bus-tog omsætningen nu er indeholdt i rejsekort-omsætningen.

Tidligere anvendte nøgler til at fordele indtægter mellem bestillerne fra f.eks. bus-tog omstigninger, salg på kortsalgssteder, omstigningsrejser vil derfor ikke længere være troværdige at anvende.

Anvendes de hidtidige principper for indtægtsdeling vil det resultere i skævvridninger af indtægtsdelingen, som ikke er en afspejling af den reelle fordeling. Samtidig vil det medføre væsentlige afvigelser i forhold til de vedtagne budgetter. Der kan således blive tale om væsentlige merbetalinger for nogle og tilsvarende væsentlige mindre betalinger for andre bestillere på et grundlag der vurderes at være usikkert, som følge af de ændringer der er sket.

Indtægtsdelingen i 2015 er derfor sket med udgangspunkt i de fordelingsnøgler der blev anvendt ved budgetlægningen for 2015, med følgende konkrete undtagelser:

- Udgifter til bus-tog samarbejdet afholdes af Region Midtjylland i henhold til den konkrete betaling til DSB og Arriva i 2015.
- Da budget 2015 i sit udgangspunkt baserer sig på regnskabet for 2013, er der i den anvendte fordelingsnøgle fratrukket de udgifter, der i 2013 var finansieret via indtægtsdelingen af Aarhus Kommune, som betaling for advokathjælp i forbindelse med sager om billetkontrollen. Det skyldes, at disse udgifter i 2015 ikke modregnes på indtægtskontoen.
- Derudover er der justeret i skolekortindtægter for 3 kommuner – Holstebro, Herning og Hedensted. I Herning skyldes det indførelse af gratis rabatruter, i Hedensted overflytning af rabatruter til lukkede skoleruter og i Holstebro en fejlagtig forudsætning i budgettet omkring brugen af skolekort på lokalruter.

Den anvendte model for indtægtsdeling i 2015 betyder også, at afregning af indtægter fra rejsekort ikke vil ske efter fordelingen af det konkrete salg. Det skyldes, at rejsekortet er indført successivt hos bestillerne i løbet af 2. halvår 2014 og 1. halvår 2015. Dermed er andelen af rejsekortindtægter uensartet mellem bestillerne og en fordeling hvor rejsekortindtægter fordeles konkret og alle andre indtægter i forhold til budgettet, vil medføre en forfordeling af de kommuner, der først fik installeret rejsekortudstyr.

Flextrafik

Nettoudgifterne til handicapkørsel udgjorde i 2015 32,6 mio. kr., hvilket svarer til en merudgift på 2,4 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til 8 % jævnfør nedenstående tabel.

Årsagen til merforbruget er en generel øgning i kørslen gennem hele året og særligt i november og december.

Nettoudgifterne til Flextur udgjorde i 2015 7,3 mio. kr., hvilket svarer til en merudgift på 1,1 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til 17 % jævnfør nedenstående tabel.

Årsagen til merforbruget skal blandt andet findes i, at både Horsens og Skanderborg Kommune tilbød Flextur fra medio 2015, samt at Aarhus Kommune har haft en markant vækst i sidste halvår af 2015. Væksten i Aarhus Kommune tilskrives en naturlig udvikling i kraft med, at produktet bliver mere kendt blandt borgerne.

Nettoudgifterne til teletaxa udgjorde i 2015 2,4 mio. kr., hvilket svarer til en merudgift på 0,3 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til 17 % jævnfør nedenstående tabel

Årsagen til merforbruget skal hovedsageligt findes i en væsentlig merkørsel i Samsø Kommune på grund af øget kørsel i forbindelse med etablering af ny færgehavn samt ny Teletaxa-rute i Holstebro Kommune.

Nettoudgifterne til Kommunal kørsel for Midttrafiks bestillere udgjorde i 2015 i alt 443,9 mio. kr. Det er dog kun 154,5 mio. kr. af nettoudgifterne der vedrører kommunerne i Midttrafiks område, der også endte med et merforbrug i forhold til budgettet på 1,6 mio. kr.

Årsagen til det samlede merforbrug skal hovedsageligt findes i nystartet kommunal kørsel i Horsens, Ikast-Brande og Randers Kommune.

Midttrafik varetager afregningen af Flextrafik for Fynbus og Sydtrafik, men har ingen indflydelse på kørselsforbruget. Forbruget hos Fynbus har været meget mindre end indmeldt i forbindelse med budgetlægningen, og er dermed den primære årsag til mindreforbruget.

Udvikling i nettoudgifter for Flextrafik					
	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Budgetafvigelse	Budgetafvigelse i %
Handicapkørsel	31.030	30.160.000	32.562.453	2.402.453	8,0%
Kommunal kørsel	450.309	486.176.000	443.970.158	-42.205.842	-8,7%
Flextur	4.225	6.258.000	7.321.481	1.063.481	17,0%
Teletaxa		2.009.000	2.356.325	347.325	17,3%
I alt	485.564	524.603.000	486.210.418	-38.392.582	-7,32%

I 2014 er Teletaxa inkluderet i opgørelsen for Flextur

Togdrift

På Togdrift konstateres et mindreforbrug på ca. 0,7 mio. kr. i forhold til budgettet. Det skyldes hovedsageligt flere passagerindtægter på Odderbanen på 0,5 mio. kr. Der var i 2015 fremgang med ca. 10 % flere rejser på Odderbanen i forhold til 2014.

Udgifter til togtrafik var ca. 0,2 mio. kr. mindre end budgetteret, hvilket skyldes en lavere omkostningsudvikling end forventet.

Trafikselskabet

Administrationen overførte et akkumuleret overskud på 14,4 mio. kr. til 2015, og havde disponeret dette til projektet med realtidsinformation i busserne, nyt køreplanssystem og videoovervågning i busserne. Dele af realtidsprojektet er udskudt og udviklingen af køreplanssystemet er forsinket, hvilket bidrager til at trafikselskabets mindreforbrug i 2015 er 5,1 mio. kr. Samlet set bliver det akkumulerede overskud for Trafikselskabet 19,6 mio. kr.

Billetkontrollen – kontrolafgifter

Billetkontrollen i Aarhus Kommune vedrører udgifter til billetkontroladministration samt indtægter fra kontrolafgifter. Indtægter for billetkontrollen blev i 2015 16 mio. kr. og de samlede udgifter blev 14,2 mio. kr.

I forhold til det budgetterede for området er der et merforbrug på 1,6 mio. kr. Årsagen til merforbruget er primært en udvidelse af aftalen med Securitas omkring flere kontroller.

Eventuelt ubetalte kontrolafgifter overføres til Aarhus Kommune til inddrivelse via SKAT. I 2015 overførte Midttrafik 69 % af indtægterne til opkrævning ved Aarhus Kommune svarende til 11 mio. kr.

Kontrolafgifter, regnskab 2015			
	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference i alt (regnskab minus budget)
Kontrolafgifter	-16.600.000	-16.034.000	566.000
Billetkontroladministration	13.121.000	14.174.724	1.053.724
I alt	-3.479.000	-1.859.276	1.619.724
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus Kommune	9.628.000	11.003.954	1.375.954

Letbanen

Sekretariatsbetjeningen af Letbanesamarbejdet ligger hos Midttrafik. Omkostningerne består af personaleomkostninger til betjening af Letbaneråd og Letbanesamarbejdets styregruppe samt sagsbehandling på en række opgaver i forbindelse med letbanens første etape og udbygningsetaperne. Herudover finansieres udgivelse af nyhedsbrev som udarbejdes i samarbejde med Aarhus Letbane I/S og mindre konsulentundersøgelser inden for budgettet. I 2015 er der udarbejdet en mindre konsulentrapport vedr. kapacitetsudvidelser på etape 1.

Udgifterne til Letbanesekretariatet balancerer i 2015.

Rejsekort

Udgifterne til investering i og drift af rejsekort er i 2015 samlet set 1,3 mio. kr. lavere end budgetteret. Mindreudgifterne fordeler sig forskelligt på de enkelte områder i rejsekortprojektet, se nedenstående tabel.

Rejsekort, 2015

	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Rejsekortet				
25% aktier og lån	26.266.539	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	20.395.367	8.062.000	10.897.545	2.835.545
25% sekretariat	1.538.176	2.047.000	1.707.545	-339.455
Renter	3.773.920	2.287.000	2.328.430	41.430
Afdrag	10.998.206	11.069.000	11.268.000	199.000
Drift	1.938.692	18.263.000	15.834.248	-2.428.752
Buslager	0	3.020.000	1.441.544	-1.578.456
Rejsekort i alt	64.910.900	44.748.000	43.477.312	-1.270.688

Der var et merforbrug på 2,8 mio. kr. vedrørende udstyr og ekstraudstyr. Dette skyldes hovedsageligt indregning af det ekstraudstyr, der blev bestilt i 2015. En del af ekstraudstyret er finansieret igennem bestillerens buslager, svarende til 11 rejsekortinstallationer. Budgettet til buslageret var oprindeligt baseret på 22 installationer, hvilket forklarer mindreforbruget på 1,5 mio. kr. Desuden er der ved udgangen af 2015 afholdt udgifter til Rejsekort A/S vedrørende den endelige opgørelse af installationsprojektet for busser og Odderbane.

Kontantudgifter til ekstraudstyr er løbende indbetalt fra bestillerne i takt med installationen af dette. Ekstra bestilte check-in-mini (CIM) installationer er ligeledes kontantfinansieret i 2015. Der er dog ikke afholdt tilsvarende udgifter til indkøb af ekstraudstyr, idet CIM-installationer er foretaget med den lagerbeholdning Midttrafik allerede har. Den fortsatte udrulning revurderes af Midttrafik.

Der har ligeledes været en samlet mindreudgift til Midttrafiks projektsekretariat på i alt 0,3 mio. kr. Projektsekretariatet blev nedlagt og overført til linjeorganisationen i efteråret 2015.

Udgifterne til udstyr og sekretariat opgøres endeligt i relation til bestillerne i forbindelse med regnskab 2016.

Endelig har der været merudgifter til renter og afdrag på 0,2 mio. kr. i forhold til det budgettede.

Mindreudgifterne til drift, på i alt 2,4 mio. kr., skyldes primært den nye finansieringsmodel for rejsekort. Overgangen til abonnementsbetaling i stedet for transaktionsafgifter medførte, at Midttrafik fik en rabat i 2015, da rejsekort stadig blev udrullet i Midttrafiks område. I budget 2015 var der indregnet 10,5 mio. kr. mens den realiserede udgift var 7,9 mio. kr. Der har ligeledes været færre udgifter til Bus og Tog Kundecenter end budgetteret. Der har været ekstraudgifter vedrørende Kunderelaterede driftsudgifter, herunder distributionsafgifter, samt uforudsete udgifter til tekniker vedrørende fejlramt udstyr. Udgifter vedrørende fejlramt udstyr viderefaktureres dog i et vist omfang til busselskaberne såfremt fejlen skyldes håndteringen af udstyret.

Midttrafiks regnskab 2015

Der er i regnskabet foretaget tilpasninger i opstilling af resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse samt noter. Sammenligningstallene for 2014 er tilpasset i overensstemmelse hermed.

Midttrafiks resultat for 2015, der fremgår af tabellen Resultatopgørelse 1.1-31.12 2015, viser resultatet af primær drift, finansieringsbehovet, det udgiftsbaserede resultat samt det omkostningsbaserede resultat.

Resultat 2015

Tabellen resultatopgørelse 1.1—31.12 2015 viser indtægter henholdsvis udgifter for de enkelte aktivitetsområder i Midttrafiks drift, og samlet set opnås et resultat af primær drift med nettoudgifter på 1.419,7 mio. kr., indeholdende årets investeringer primært til rejsekortudstyr og realtidsinfo i busserne. Dermed er udgiftsniveauet 58,4 mio. kr. lavere end det korrigerede budget, hvilket primært kan henføres til KAN-kørslens mindreforbrug.

Den primære drift er finansieret via bestillerbidrag, der inkl. årets efterregulering udgør 1.425,1 mio. kr. Det udgiftsbaserede resultat i 2015 udgør et overskud 5,4 mio. kr. Det udgiftsbaserede resultat udtrykker summen af de indtægter, udgifter og finansieringsindtægter, der er registreret i regnskabsåret uagtet det reelle forbrugstidspunkt.

Resultatopgørelsen viser samlet set et omkostningsbaseret resultat på 21,1 mio. kr. i overskud. Når dette resultat er større end det udgiftsbaserede resultat, skyldes det Midttrafiks høje niveau for investeringer i udstyr til primært rejsekort og realtidsinformation i 2015, idet årets udgifter til investeringer udtages af resultatet, registreres på balancen som aktiver, og erstattes med afskrivninger svarende til den beregnede nedslidning i regnskabsåret.

I det omkostningsbaserede resultat er årets investeringer overført til balancen som anlægsaktiver og resultatet indeholder i stedet afskrivninger beregnet på grundlag af aktivets forventede brugstid. Det omkostningsbaserede resultat udviser et overskud på 21, 0 mio. kr.

Det omkostningsbaserede resultat for 2015 er 23,4 mio. kr. lavere end resultatet for 2014, hvilket blandt andet skyldes øgede afskrivninger idet alt rejsekortudstyr i busser og på Odderbanen er ibrugtaget. Afskrivningerne er steget fra 3,3 mio. kr. i 2014 til 12,3 mio. kr. i 2015.

Indtægter på busdriften er i det udgiftsbaserede resultat reguleret positivt med 6,5 mio. kr. vedrørende Midttrafik's andel af forudbetalte rejsekort-rejser pr. 31. december 2015. Tilsvarende er der indtægtsført 6,6 mio.kr. vedrørende forudbetalte periodekort. Det omkostningsbaserede resultat er korrigeret for begge beløb, idet disse er indregnet som forudbetalte rejser i balancen.

I marts 2015 besluttede Midttrafiks bestyrelse efter rådgivning fra banken at etablere et likviditetsdepot som alternativ til kontante indlån, der ville blive forrentet negativt fra 1. marts 2015.

Likviditetsdepotet blev etableret med 175 mio. kr. og justeret til 170 mio. kr. i sommeren 2015. Samlet set har likviditetsdepotet medført et tab i 2015 på 1,1 mio. kr., der dels består af et realiseret tab på 2,4 mio. kr., en urealiseret gevinst på 0,5 mio. kr., og renteindtægter på 0,8 mio. kr.

Kurstabet opstod i maj og juni 2015, hvor markedet grundet flere sammenfaldende faktorer blev ramt af rentefrygt. Set i forhold til kurstabet i maj og juni endte 2015 mere positivt for depotet.

Renteudgifterne er jf. bevillingsoversigten på side 20 foreslået overført til 2016 sammen med trafikelskabets mindreforbrug.

Byrdefordeling 2015

Midttrafiks resultat af primær drift finansieres af bestillerne på baggrund af den besluttede byrdefordeling for 2015. Resultatet af primær drift korrigeres for den tidsforskydning, der følger af lånefinansiering på rejsekortet.

Der henvises til tabellen Byrdefordeling 2015, der viser omregningen fra resultatet af primær drift til grundlaget for årets byrdefordeling, samt fordelingen heraf på den enkelte bestiller. For nærmere detaljer i den enkelte bestillers finansiering af Midttrafik henvises til bilagssamlingen, hvor byrdefordelingen opgøres for de enkelte aktivitetsområder pr. bestiller.

Resultat til byrdefordeling for 2015 er reduceret med 21,8 mio. kr. svarende til 75 % af årets investering i rejsekortudstyr, og forøget med 11,3 mio. kr. svarende til betalte afdrag på lån til rejsekortudstyr. Desuden reguleres der for Trafikselskabets mindreforbrug i 2015 samt periodiseringer på 18,8 mio. kr. overført fra 2014.

Trafikselskabets mindreforbrug foreslås overført til regnskabsår 2016.

Samlet byrdefordeles i alt 1.433,1 mio. kr. til Midttrafiks bestillere vedrørende 2015.

Balance pr. 31. december 2015

Midttrafik har pr 31. december 2015 samlede aktiver på 579,3 mio. kr. mod 668,8 mio. kr. ved udgangen af regnskabsår 2014.

Faldet i balancen skyldes hovedsageligt, at Odderbanens infrastruktur overdrages fra Midtjyske Jernbaner til Aarhus Letbane. Med overdragelsen bortfalder det periodiserede anlægstilskud og gælden til Region Midtjylland, hvorefter gældsbrevene er annulleret med udgangen af regnskabsåret 2015.

Beholdningen af immaterielle og materielle anlægsaktiver er steget med 32,8 mio. kr. og afspejler årets investering i udstyr til rejsekort og realtidsinformation, med fradrag af påbegyndte afskrivninger af ibrugtaget rejsekortudstyr.

De finansielle anlægsaktiver er faldet fra 90,8 mio. kr. i 2014 til 83,8 mio. kr. i 2015. Årsagen til dette fald er resultatudviklingen i Rejsekort A/S.

Det langfristede tilgodehavende hos bestillerne vedrørende pension til tjenestemænd er øget med 0,8 mio. kr. svarende til årets løbende hensættelse på 20,3 % til tjenestemandspension. Den løbende hensættelse til tjenestemandspension er bestillerfordelt, men opkræves endnu ikke da den nuværende løbende udbetaling af pensioner er på et lavt niveau. Derfor registreres hensættelsen som et langfristet tilgodehavende.

Investeringen i rejsekortudstyr er lånefinansieret med 75 %, og forøgelsen i det langfristede tilgodehavende vedrørende rejsekortet svarer til 75 % af årets investeringer korrigeret for bestillerens betalinger. Investeringen i udstyr i henhold til den oprindelige kontrakt med Rejsekort A/S er afsluttet og der vil kun være marginale tilføjelser fremover. Det langfristede tilgodehavende afdrages af bestillerne indtil kontraktudløb med Rejsekort A/S i 2028.

Værdien af Midttrafik's varelager, der udgøres af beholdningen af fortrykte klippekort, er faldet med knap 1 mio. kr. Beslutningen om udfasning af klippekortet og stop for salg af klippekort i august 2016 indebærer, at der kun indkøbes begrænsede mængder til varelageret.

Øvrige kortfristede tilgodehavender falder fra 123,8 mio. kr. i 2014 til 73,4 mio. kr. Midttrafiks administration har i 2015 haft fokus på debitorstyringen, og har arbejdet målrettet for at få alle tilgodehavender indbetalt rettidigt.

Midttrafiks likvide aktiver, indestående på bankkonti samt beholdning af værdipapirer er øget med 35,1 mio. kr. til 196,8 mio. kr. ultimo 2015. Korrigeres der for likviditet fremkøbt via repo-forretning pr. 31. december 2015 udgør de likvide aktiver 96,8 mio. kr.

Fynbus har i 2015 haft en væsentlig lavere aktivitet på flextrafik end forudsat i budget 2015, og har derfor i januar 2016 fået tilbagebetalt 18 mio. kr., svarende til den overskydende aconto betaling.

Midttrafiks egenkapital er øget med 18,2 mio. kr. til 111,6 mio. kr. ved udgangen af 2015. Egenkapitalen justeres opadgående svarende til bestillerens betaling af den lånefinansierede andel af aktier og ansvarligt lån ved Rejsekort A/S. Der er tale om en regnskabsteknisk regulering der tilbageføres ved kontraktudløb i 2028, eller ved begyndt tilbagebetaling af det ansvarlige lån.

Den hensatte forpligtelse vedrørende pension til tjenestemænd reguleres på baggrund af en aktuarmæssig beregning foretaget af Sampension. Årets hensættelse beregnes ud fra forventet pensionsalder på 65 år, og baseres på Sampensions antagelser vedrørende lønudvikling, levetid, inflation m.m.

Den langfristede gæld vedrørende investering i rejsekortet reduceret med årets afdrag på lån ved Kommunekredit og udgør ultimo 143,8 mio. kr.

Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2015

Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2015 viser en positiv likviditetspåvirkning fra driften på 5,4 mio. kr.

Der er optaget yderligere et lån hos Kommunekredit på 3,0 mio. kr. vedrørende rejsekortprojektet.

Den anvendte likviditet er fordelt med investering på 45,2 mio. kr. i materielle anlægsaktiver til rejsekortudstyr og realtidsprojektet, samt afdrag på langfristet gæld på 11,3 mio. kr. og forskydninger i tilgodehavender vedrørende rejsekortprojektet på 16,9 mio. kr. ved bestillerne.

De likvide aktiver er reduceret med 64,9 mio. kr. og udgør pr. 31. december 2015 96,8 mio. kr., der suppleres med likviditet fremskaffet via repo-forretning på 100 mio. kr.

Efterfølgende begivenheder

Der er ikke efter årsafslutningen indtruffet begivenheder af væsentlig betydning for årsregnskabet for 2015.

Resultatopgørelse 1.1-31.12 2015

	Note	Regnskab 2015	Budget 2015	Regnskab 2014
Indtægter				
Bus		-824.221	-828.220	-833.317
Handicap		-8.200	-7.936	-8.158
KAN-kørsel		-39	-55	0
Flexiture og Teletaxa		-5.883	-4.031	-4.979
Tog		-17.861	-17.300	-16.994
Kontrolafgifter	4	-16.034	-16.600	-15.140
Rente- og øvrige indtægter	6	-2.417	0	-3.026
Indtægter i alt		-874.654	-874.142	-881.614
Udgifter				
Bus	2	1.426.230	1.420.522	1.399.441
Handicap		40.762	38.096	39.189
KAN-kørsel		444.009	486.231	460.361
Flexiture og Teletaxa		15.560	12.298	9.204
Tog, drift		52.260	52.439	52.793
Tog, investering		14.881	14.882	14.788
Trafikselskabet	3	116.161	121.337	117.913
Billetkontrollen	4	25.179	22.749	25.568
Letbane		950	950	2.253
Rejsekort, investering og drift	5	54.076	57.932	42.786
Bus & Tog samarbejdet		101.942	105.924	115.850
Øvrige udgifter	6	2.359	0	0
Udgifter i alt		2.294.370	2.333.360	2.280.145
Resultat af primær drift		1.419.715	1.459.218	1.398.532
Finansiering				
Bestillerbidrag		-949.630	-940.520	-915.543
Bestillerbetaling, KAN-kørsel		-443.970	-486.176	-458.567
Bestillerbetaling, Flexiture og Teletaxa		-9.678	-8.267	-6.019
Lånefinansiering, Rejsekortet		-21.867	-24.255	-25.986
Finansiering i alt		-1.425.145	-1.459.218	-1.406.115
Udgiftsbaseret resultat		-5.429	0	-7.584
Øvrige omkostninger				
Anlægsudgifter optaget på balancen		-779		-922
Igangværende arbejder		-44.383		-41.283
Afskriving på anlægsaktiver		12.297		3.265
Hensættelse til Tjenestemandspension		2.818		2.015
Periodisering, rejsekort og periodekort		14.396		0
Omkostninger i alt		-15.652		-36.925
Omkostningsbaseret resultat 2015		-21.081		-44.510

Samenligningstallet for Bus-indtægter i 2014 er korrigeret for ekstraordinære udgifter vedr. billetkontrol, jf. note 1. I tabellen angives indtægter/overskud med negativt fortegn.

Resultatdisponering

	Note	Regnskab 2015	Budget 2015	Regnskab 2014
Overskud, jf. resultatopgørelsen		-21.081	0	-44.510
Overført vedr. tidligere år		-14.448	-14.448	-10.100
Akkumuleret overskud i alt		-35.529	-14.448	-54.610

Byrdefordeling 2015

	Note	Regnskab 2015	Budget 2015	Regnskab 2014
Resultat 2015 af primær drift		1.419.715	1.459.218	1.398.532
Rejsekort, 75 % udstyr		-21.867	-24.255	-25.986
Rejsekort, BB balance		11.267	11.067	10.998
Regulering trafikselskab		5.176	0	14.463
Øvrige periodiseringer		18.840	18.876	15.319
Resultat til byrdefordeling		1.433.131	1.464.909	1.413.326
Byrdefordeling pr. bestiller				
Favrskov Kommune		22.329	21.695	19.399
Hedensted Kommune		7.290	7.867	9.351
Herning Kommune		37.171	34.275	36.163
Holstebro Kommune		31.601	31.850	31.751
Horsens Kommune		36.461	34.258	34.917
Ikast-Brande Kommune		16.667	15.785	16.373
Lemvig Kommune		7.943	7.802	8.891
Nordjurs Kommune		18.132	16.042	16.723
Odder Kommune		7.029	6.854	6.508
Randers Kommune		72.901	70.691	73.072
Ringkøbing-Skjern Kommune		25.068	23.585	25.513
Samsø Kommune		5.229	4.846	5.043
Silkeborg Kommune		42.587	41.930	44.569
Skanderborg Kommune		21.093	20.859	19.980
Skive Kommune		33.023	32.631	33.505
Struer Kommune		7.736	7.636	8.396
Syddjurs Kommune		16.385	16.267	17.211
Viborg Kommune		37.787	36.739	39.808
Aarhus Kommune		255.445	255.394	189.065
Region Midtjylland		441.795	444.547	462.293
Sydtrafik, Fynbus og NT		289.458	333.259	309.244
Aarhus Letbane		0	95	5.551
Byrdefordeling i alt		1.433.131	1.464.909	1.413.326

Balance pr. 31. december 2015

	Note	Regnskab 2015	Regnskab 2014
AKTIVER			
Anlægsaktiver			
Immaterielle anlægsaktiver	7	158	308
Materielle anlægsaktiver	7	127.371	94.357
Finansielle anlægsaktiver	8	83.841	90.835
Deposita		11	0
Anlægsaktiver i alt		211.382	185.500
Langfristede tilgodehavender			
Langfristede tilgodehavender - Pension til tjenestemænd	9	6.398	5.622
Langfristede tilgodehavender - Rejskort	10	68.780	52.654
Langfristede tilgodehavender i alt		75.178	58.276
Omsætningsaktiver			
Varebeholdninger	11	1.188	2.119
Tilgodehavender		73.410	123.808
Tilgodehavende, efterregulering bestillere		21.315	0
Periodeafgrænsningspost	12	0	137.432
Omsætningsaktiver i alt		95.913	263.359
Likvide aktiver			
Obligationsbeholdning		168.899	0
Bankbeholdning		27.930	161.712
Likvide aktiver i alt		196.829	161.712
Aktiver i alt		579.302	668.845
PASSIVER			
Egenkapital			
Egenkapital	13	93.431	48.617
Årets overskud og bevægelser		18.207	44.814
Egenkapital i alt		111.638	93.431
Hensatte forpligtelser			
Hensatte forpligtelser, pension til tjenestemænd		61.010	58.431
Hensat forpligtelse, øvrige		0	18.876
Hensættelser i alt		61.010	77.307
Gældsforpligtelser			
Langfristet gæld vedr. kommunekredit	14	143.850	152.118
Langfristet gæld til Region Midtjylland	12	0	137.432
Gældsforpligtelse, efterregulering bestillere		1.886	35.759
Forudbetalinger vedr. rejskort og periodekort		16.780	0
Kortfristet gæld i øvrigt		244.139	172.798
Gældsforpligtelser i alt		406.655	498.107
Passiver i alt		579.302	668.845

Pengestrømsopgørelse 2015

	Regnskab 2015	Regnskab 2014
Driftsresultat, omkostningsbaseret	21.081	54.610
Likviditetsregulering fra drift		
Afskrivninger	12.297	3.265
Regulering af pensionsforpligtelser	2.818	2.015
Forskydning i kortfristede tilgodehavender	29.083	-933
Forskydning i varelager	931	-598
Forskydning i kortfristede gældsforpligtelser og hensættelse	-64.628	27.457
Øvrige reguleringer	3.868	14.217
Likviditetsregulering fra drift i alt	5.450	100.033
Likviditetsreguleringer fra investeringer		
Investering i materielle anlægsaktiver	-45.162	-42.205
Tilgang af finansielle anlægsaktiver	0	-15.083
Likviditetsreguleringer fra investeringer i alt	-45.162	-57.289
Øvrige likviditetsforskydninger fra balanceposter		
Afdrag langfristet gæld	-11.268	-11.268
Låneoptagelse langfristet gæld	3.000	0
Forskydning i langfristede tilgodehavender	-16.902	-19.381
Øvrige likviditetsforskydninger i alt	-25.170	-30.649
Årets samlede likviditetsvirkning		
Likvid beholdning primo regnskabsåret	161.712	149.617
Ændring i likviditet jf. ovenfor	-64.882	12.095
Likviditet fremskaffet via repo-forretning	100.000	0
Likvid beholdning ultimo regnskabsåret	196.830	161.712

Den likvide beholdning ultimo er på balancetidspunktet påvirket positivt af repo-forretning på 100 mio. kr.

Midttrafiks akkumulerede overskud på 19,9 mio. kr. fordelt på bevillingsniveau fremgår af nedenstående tabel.

Regnskabsoversigt på bevillingsniveau 2015

	Note	Oprindeligt budget 2015	Budgetkorektion	Korrigeret budget 2015	Regnskab 2015	Overførsel til 2016
Busdrift, merudgift 5,7 mio. kr.						
Resultat byrdefordeles	(1)	716.939	-18.714	698.225	703.950	0
Handicapørsel, merudgift 2,4 mio. kr.						
Resultat byrdefordeles	(1)	30.160	0	30.160	32.562	0
Flextrafik, mindreudgift 40,8 mio. kr.						
Resultat byrdefordeles	(1)	505.428	-10.985	494.443	453.648	0
Togdrift, mindreudgift 0,7 mio. kr.						
Resultat byrdefordeles	(1)	50.585	-564	50.021	49.280	0
Rejsekort, mindreudgift 1,2 mio. kr.						
Resultat overføres, endelig afregning i 2016	(1)	43.050	1.698	44.748	43.477	-1.271
Letbanen						
Resultat byrdefordeles	(1)	950	0	950	950	0
Renter, merudgift 1,0 mio. kr.						
Resultat overføres		0	0	0	1.017	1.017
Billetkontrollen, merudgift 3,0 mio. kr.						
Resultat byrdefordeles		6.149	0	6.149	9.145	0
Trafikskabet, mindreudgift 19,6 mio. kr.						
Resultat overføres		121.337		121.337	116.161	-5.176
Overført overskud tidligere år vedr. Trafikskabet	(2)					-14.448
I alt, overførsel fra 2015		1.474.598	-28.565	1.446.033	1.410.192	-19.877

Se desuden bilagsamlingen, der viser bestillerfordelingen af årets resultat indenfor de enkelte bevillingsområder

(1) Besluttet på bestyrelsesmødet den 6. februar 2015

(2) Besluttet på bestyrelsesmødet den 20. marts 2015 - af den samlede regulering udgør 14,4 mio. kr. overført andel af overskud fra 2014

Noter til resultat, balance og pengestrømsopgørelse

Note 1: Anvendt regnskabspraksis

Årsregnskabet aflægges i henhold til Budget- og regnskabssystemet for kommuner, fastsat af Social- og Indenrigsministeriet.

Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år. Der er foretaget tilpasninger i opstilling af udgiftsbaseret og omkostningsbaseret resultatopgørelse, balancen samt noter. Opstillingen af sammenligningstallene er tillige tilpasset. Herudover er der foretaget redaktionelle tilretninger i beskrivelsen af anvendt regnskabspraksis.

Udgiftsbaseret resultatopgørelse

Den udgiftsbaserede resultatopgørelse omfatter indtægter og udgifter i det år, hvor transaktionen finder sted. Den udgiftsbaserede resultatopgørelses primære funktion er at sammenholde regnskabet med budgettet, der også er opgjort efter udgiftsbaserede principper.

Årets investeringer (anlægsudgifter) afholdt i regnskabsåret udgiftsføres i resultatopgørelsen. Finansielle leasingaftaler registreres alene i resultatopgørelsen med de leasingydelser, der er forfaldne til betaling i regnskabsåret.

Forskydninger i tjenestemandsansatte medarbejderes optjening af ret til pension, varebeholdninger m.v. registreres ikke i den udgiftsbaserede resultatopgørelse.

Omkostningsbaseret regnskab

Den omkostningsbaserede resultatopgørelse omfatter årets periodiserede indtægter fratrukket årets periodiserede ressourceforbrug. Kriteriet for indregning af indtægter i resultatopgørelsen er, at levering har fundet sted inden regnskabsårets udløb. I resultatopgørelsen indregnes endvidere forskydning i varebeholdninger, samt regulering af hensættelser til tjenestemandspensioner i takt med at disse optjenes. Årets investeringer indregnes i resultatopgørelsen i form af afskrivninger fordelt over en årrække svarende til aktivets forventede brugstid.

Resultatopgørelse, balance og pengestrømsopgørelse er opstillet ud fra omkostningsbaserede regnskabsprincipper. Balancen viser virksomhedens aktiver, herunder værdien af anlægsinvesteringer og virksomhedens gældsforpligtelser.

Immaterielle anlægsaktiver

Indretning af lejede lokaler samt anskaffelser af software over 100.000 kr. indregnes under immaterielle anlægsaktiver. Immaterielle anlægsaktiver måles ved første indregning til kostpris.

Immaterielle aktiver afskrives lineært over den forventede brugstid baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstid:

Indretning af lejede lokaler 3-10 år
Software over 100.000 kr. 3-6 år

Materielle anlægsaktiver

Materielle anlægsaktiver, herunder materielle anlægsaktiver under udførelse, måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Materielle anlægsaktiver til en kostpris mindre end 100.000 kr. pr. enkeltanskaffelse indregnes i resultatopgørelsen i anskaffelsesåret. Dog aktiveres og afskrives ensartede mindre aktiver, eksempelvis IT udstyr, inventar på kontorarbejdspladser, såfremt den samlede anskaffelse overstiger 100.000 kr.

Materielle anlægsaktiver afskrives lineært over den forventede brugstid baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

Tekniske installationer bygninger	10 år
Tekniske anlæg, rejsekortudstyr m.v.	7 - 15 år
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	4-5 år
Inventar	4-5 år
It-udstyr	3-5 år

Rejsekortudstyr forventes at have en brugstid på 15 år og afskrives over perioden 2013 til 2028. Efterfølgende tilgang afskrives over hovedaktivets resterende brugstid.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsmkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes i resultatopgørelsen i det år, hvori bindende aftale indgås.

Leasingkontrakter

Ydelser i forbindelse med operationel leasing og øvrige lejeaftaler indregnes i resultatopgørelsen over kontraktens løbetid.

Selskabets samlede forpligtelse vedrørende operationelle leasing- og lejeaftaler oplyses under eventualposter m.v.

Finansielle anlægsaktiver

Kapitalandele i selskaber som Midttrafik har medejerskab til, indgår i balancen med den andel af virksomhedernes indre værdi jf. senest foreliggende årsregnskab for selskabet, som svarer til Midttrafik's ejerandel ultimo regnskabsåret.

Langfristet udlån måles til nominel værdi.

Varebeholdninger

Råvarer, hjælpematerialer og biprodukter samt varer indkøbt til eget brug indregnes i balancen til kostpris og udgiftsføres i takt med, at beholdningerne forbruges. Der foretages nedskrivninger for eventuel ukurans.

Tilgodehavender

Tilgodehavender indregnes til nominel værdi. Der foretages nedskrivning til imødegåelse af forventet tab, såfremt det vurderes at der er risiko for at tilgodehavendet ikke kan inddrives.

Tilgodehavender, der forfalder til betaling efter 1 år indregnes som langfristede tilgodehavender under omsætningsaktiver.

Langfristede tilgodehavender vedrørende tjenestemandspension relaterer sig til den årlige byrdefordeling af tilvæksten i pensionsforpligtelsen.

Langfristede tilgodehavender vedrørende rejsekortet svarer beløbsmæssigt til det optagne Kommunekreditlån til finansiering af investeringen i rejsekortet. Tilgodehavende afvikles i takt med betaling af afdrag på Kommunekreditlånet.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter omfatter forudbetalte omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår.

Pensionsforpligtelser

Pensionsforpligtelser vedrørende tjenstemandsansatte og medarbejdere på tjenstemandslignende vilkår optages i balancen under hensatte forpligtelser. Den årlige hensættelse er fra 2010 bestillerfordelt som et tilgodehavende hos bestillerne, og opkræves når de respektive pensioner kommer til forfald.

Kapitalværdien af forpligtelsen bliver ultimo hvert regnskabsår beregnet ved hjælp af en aktuar beregning. Beregningen baseres på forudsætninger om den fremtidige udvikling i lønniveau, rente, inflation og dødelighed.

20,3 % af årets pensionsgivende løn for tjenstemandsansatte byrdefordelles til bestillerne. Den resterende del af årets regulering af hensættelser til pension til tjenstemænd reguleres i det omkostningsbaserede resultat.

Andre forpligtelser, eksempelvis miljøforpligtelser, garantiforpligtelser m.v. indregnes, når Midttrafik som følge af en tidligere begivenhed har en retlig forpligtelse, som forventes at medføre et forbrug af økonomiske ressourcer.

Leasinggæld

Forpligtelser vedrørende operationelt leasede aktiver oplyses under eventualforpligtelser.

Øvrige langfristede gældsforpligtelser

Finansielle gældsforpligtelser indregnes ved lånoptagelse til det modtagne provenu og måles efterfølgende til nettorealisationseværdien.

Kortfristede gældsforpligtelser

Under kortfristet gæld er indregnet gæld til pengeinstitutter (driftskreditter), skyldige omkostninger, forudbetalinger fra kunder m.v. Forudbetalinger for rejser på rejsekort og periodekort optages til nominel værdi.

Busselskabet Aarhus Sporveje

Ifølge indgået aftale mellem Underudvalget vedrørende forberedelse af trafikskabet i Region Midtjylland og Aarhus Kommune skal Busselskabet Aarhus Sporveje (busselskabet) udgøre et særskilt resultatområde i Midttrafik. Busselskabet skal således være organisatorisk, budget- og regnskabsmæssig adskilt fra Midttrafik. Direktøren for busselskabet refererer dog til Midttrafiks direktør.

Ifølge aftalen indgår busselskabet principielt som operatør i Midttrafik på lige fod med Midttrafiks øvrige operatører, dvs. via kontrakter om kørsel m.v. Driften af busselskabet finansieres af Aarhus Kommune via kontrakter med Midttrafik om buskørsel i Aarhus Kommune.

Den sammenfattende konsekvens af aftalen indebærer, at Midttrafik betaler for buskørsel leveret af busselskabet. Aarhus Kommune pålignes den tilsvarende udgift via byrdefordelingsregnskabet. Disse udgifter og indtægter indgår således i Midttrafiks driftsregnskab.

Busselskabet har egen bogføring og aflægger et internt årsregnskab for selskabets udgifter og indtægter. Hvis busselskabets resultatområde nedlægges skal restværdien af busselskabets aktiver tilbageføres til Aarhus Kommune.

Med henvisning til den indgåede aftale er busselskabets drift og balance ikke indarbejdet i Midttrafiks årsregnskab.

Note 2: Busudgifter			
	Regnskab 2015	Budget 2015	Regnskab 2014
Udgifter			
Drift af busruter	1.421.932	1.420.522	1.393.171
Ekstraordinære udgifter billetkontrol*	4.298		6.270
Udgifter i alt	1.426.230	1.420.522	1.399.441

* I 2014 blev de ekstraordinære udgifter modregnet i busindtægter

Note 3: Trafikselskabet

	Regnskab 2015	Budget 2015	Regnskab 2014
Driftsudgifter (inkl. løn)			
EDB-omkostninger vedr. busdrift*	19.314	8.908	153
Chaufførlokaler	2.053	2.216	826
Billetteringsudstyr	1.456	2.930	2.159
Radioudstyr	0	0	0
Trafiktjeneste incl. billetkontrol	19.970	16.624	4.457
Stoppesteder	10	0	8
Driftsudgifter i alt	42.803	30.677	7.603
Salgsudgifter (inkl. løn)			
Provision	5.468	4.700	4.816
Markedsføring og information incl. køreplaner	16.612	18.209	26.234
Rejsehjemmel	1.927	1.291	970
Kundecenter	2.548	6.688	124
Salg og distribution	2.051	590	3.849
Drift af busterminaler/rutebilstationer	11.001	8.800	10.920
Salgsudgifter	39.608	40.278	46.912
Administrationsudgifter (inkl. løn)			
Bygninger og inventar	5.352	4.225	6.195
Konsulenter, revision, advokat*	8.374	3.021	603
Møder, rejser, kørselsgodtgørelse	561	452	586
EDB	11.107	8.826	11.619
Kontor, telefon mv.	699	949	774
Personale og uddannelse	1.508	2.012	2.744
Løn	24.234	29.170	27.790
Renter og andre finansielle udgifter	1.216	0	53
Ej specificeret	0	11.473	0
Administrationsudgifter, bus	53.051	60.128	50.365
Samlede udgifter i henhold til Trafikstyrelsen**	135.462	131.083	104.880
Korrektioner i henhold til Trafikselskabets regnskab			
Handicap administrationsomkostninger	12.649	13.610	13.032
Renteudgifter bogført i separat forretningsområde	-1.017	0	0
Busudgifter, separat forretningsområde	-12.459	-10.235	0
Billetkontrollen, separat forretningsområde	-18.474	-13.121	0
Trafikselskabet, i alt	116.161	121.337	117.913

* I 2015 er medtaget edbomkostninger og chaufførlokaler fra busdrift, herudover ekstraordinære omkostninger til advokatombkostninger og konsulentombkostninger i billetkontrollen. Der blev i 2014 indberettet konsulentombkostninger i relation til markedsføring og personaleudgifter, i 2015 indberettes alt som konsulentombkostninger

**Tabellen er den samme som Midttrafik indberetter til Trafikstyrelsen med undtagelse af vognmandsombkostninger til busdrift.

Note 4: Billetkontrollen

	Regnskab 2015	Budget 2015	Regnskab 2014
Kontrolafgifter	-16.034	-16.600	-15.140
Billetkontroladministration	14.175	13.121	14.886
I alt	-1.859	-3.479	-253
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus Kommune	11.004	9.628	10.681
Nettoudgifter	9.145	6.149	10.428

Note 5: Rejekort

	Regnskab 2015	Budget 2015	Regnskab 2014
Drift og investering			
Kontantfinansierede anlægsudgifter	2.821	5.043	2.464
Delvist lånefinansierede anlægsudgifter	33.093	32.340	35.885
Finansiering - renter	2.328	2.287	2.498
Drift	15.834	18.262	1.939
Resultat af drift	54.076	57.932	42.786
Korrektion af resultat til byrdefordeling			
Overførte anlægsudgifter fra 2013 til byrdefordeling i 2014	0	0	12.084
Kontantfinansiering af aktier og ansv. lån 2013 og 2014	0	0	26.267
Betalte afdrag på lån i Kommunekredit	11.268	11.069	10.998
Midttrafik finansiering af buslager, andel 2014	0	0	1.237
Overførte anlægsudgifter til byrdefordeling i 2015-2028	0	0	25.986
Overførte anlægsudgifter til byrdefordeling i 2016-2028	21.867	24.255	0
Resultat til byrdefordeling i 2015	43.477	44.746	64.911

Anlægsudgifter vedr. Letbanen er i 2014 overført til byrdefordeling i område Letbanen.

Note 6: Øvrige indtægter og udgifter

	Regnskab 2015	Budget 2015	Regnskab 2014
Likviditetsdepot renter, kursgevinst, øvrige renteindtægter	-1.341	0	-570
Renteindtægt, ansvarligt lån til Rejekort	-1.076	0	-988
Eksterne projekter	0	0	-1.468
Indtægter i alt	-2.417	0	-3.026
Likviditetsdepot, kurstab	2.359	0	0
Resultat, netto	-58	0	-3.026

Note 7: Materielle og immaterielle anlægsaktiver						
	Ombygninger	Driftsmateriel og biler	Inventar og it	Igangværende arbejde	Immaterielle aktiver	I alt
Kostpris						
Kostpris pr. 1. januar 2015	2.935	37.500	1.693	59.979	7.702	109.810
Tilgang	0	0	772	44.383	7	45.162
Overført vedr. igangværende arbejde	0	97.291	0	-97.291	0	0
Afgang	0	0	0	0	0	0
Kostpris pr. 31. december 2015	2.935	134.792	2.466	7.071	7.709	154.972
Af- og nedskrivninger						
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2015	-1.309	-4.948	-1.495		-7.394	-15.146
Årets afskrivninger	-294	-11.724	-123		-156	-12.297
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	0	0		0	0
Af- og nedskrivninger 31. december 2015	-1.602	-16.672	-1.618	0	-7.551	-27.443
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2015	1.333	118.119	848	7.071	158	127.529

Note 8: Finansielle anlægsaktiver					
	Andel i Aarhus Rutebilstation	Aktier i Rejsekort A/S	Ansvarlig lån til Rejsekort A/S	Aktier i Rejseplan A/S	I alt
Kostpris					
Kostpris pr. 1. januar 2015	561	79.318	64.752	1.584	146.215
Tilgang	0	0	0	0	0
Kostpris pr. 31. december 2015	561	79.318	64.752	1.584	146.215
Reguleringer					
Reguleringer og afdrag pr. 1. januar 2015	453	-56.495	1.345	-684	-55.381
Årets reguleringer og afdrag	-302	-7.735	1.076	-32	-6.993
Reguleringer 31. december 2015	151	-64.230	2.421	-716	-62.374
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2015	712	15.088	67.173	868	83.841

Udover de indregnede finansielle anlægsaktiver på 83,8 mio. kr. har Midttrafik en aktiebesiddelse inkl. stemmeret i Midtjyske Jernbaner, der i årsregnskabet for 2015 er værdiansat til under 1.000 kr. på grund af vedvarende driftsunderskud i selskabet. Midttrafiks andel af selskabets aktiekapital udgør 87,66 %.

Note 9: Pension til tjenestemænd			
	Saldo primo 2015	Hensættelse 2015	Saldo ultimo 2015
Favrskov	6	5	11
Hedensted	16	4	19
Herning	298	25	323
Holstebro	190	16	206
Horsens	297	26	323
Ikast-Brande	72	6	79
Lemvig	46	3	49
Norddjurs	69	5	74
Odder	28	4	32
Randers	560	47	607
Ringkøbing-Skjern	126	12	138
Samsø	37	3	40
Silkeborg	74	33	107
Skanderborg	27	9	36
Skive	192	17	209
Struer	57	4	62
Syddjurs	22	7	29
Viborg	288	30	317
Aarhus	2.606	221	2.827
Regionen	609	299	909
I alt	5.622	776	6.398

Region Midt har i 2010 indfriet gælden vedr. tjenestemandsforsikringen

Midttrafik har i 2015 i henhold til reglerne i Social- og Indenrigsministeriets budget- og regnskabssystem hensat 20,3 % af lønudgiften til pension til tjenestemænd. Midttrafik

indhenter årligt en aktuarberegning, og forskellen på denne og årets hensættelse reguleres på Midttrafiks egenkapital.

Midttrafik har pr. 31. december 2015 fået opgjort den samlede pensionsforpligtelse til 61,0 mio. kr.

Note 10: Tilgodehavender vedr. rejsekort

	Primo 2015	Ændring 2015	Ultimo 2015
Favrskov	171	47	217
Hedensted	232	73	305
Herning	1.639	458	2.097
Holstebro	937	266	1.203
Horsens	-	82	82
Ikast-Brande	86	1	87
Lemvig	44	1	46
Norddjurs	97	29	127
Odder	67	18	85
Randers	3.094	883	3.977
Ringkøbing-Skjern	603	195	798
Samsø	62	1	64
Silkeborg	-	97	97
Skanderborg	555	169	724
Skive	758	148	906
Struer	184	39	222
Syddjurs	275	64	339
Viborg	1.770	430	2.200
Aarhus	15.123	4.080	19.203
Regionen	26.958	9.043	36.001
I alt	52.654	16.125	68.780

Langfristet tilgodehavende udgør 75% af anlægsinvestering i 2013, 2014 og 2015

Den kortfristede del af de langfristede tilgodehavender udgør 11,1 mio. kr.

Note 11: Varebeholdninger

	Klippekort i alt
Lager pr. 1. januar 2015	2.119
Tilgang	428
Afgang	-1.359
Lager pr. 31. december 2015	1.188

Note 12: Periodeafgrænsningsposter

	Investeringstilskud, Midtjyske Jernbaner
Kostpris pr. 1. januar 2015	137.432
Annullering af gældsbeholdning	-137.432
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2015	0

Midttrafik har i 2010 ydet et tilskud til Midtjyske Jernbaner til spormodernisering af Odderbanen. Midttrafik har finansieret tilskuddet via lån hos Region Midtjylland. De løbende afdrag på lånene har tidligere været finansieret med anlægstilskud fra Region Midtjylland.

Odderbanens infrastruktur er i 2015 overdraget fra Midtjyske Jernbaner til Aarhus Letbane. Med overdragelsen bortfalder det periodiserede anlægstilskud og gælden til Region Midtjylland, hvorfor gældsbrevene annulleres.

Note 13: Egenkapital

	Regnskab 2015	Regnskab 2014
Egenkapital 1. januar 2015	93.431	48.617
Omkostningsbaseret resultat 2015	21.081	54.610
Øvrige egenkapitalreguleringer	-2.874	-9.796
- heraf Rejsekort 2015, mellemregning over tid	5.277	
- heraf værdiregulering af aktier	-8.069	
- øvrige reguleringer	-83	
Egenkapital pr. 31. december 2015	111.638	93.431

Note 14: Restgæld vedr. lån til rejsekortinvestering

	Ultimo 2015
Favrskov	482
Hedensted	588
Herning	4.489
Holstebro	2.643
Horsens	0
Ikast-Brande	378
Lemvig	192
Norrdjurs	306
Odder	168
Randers	8.531
Ringkøbing-Skjern	1.764
Samsø	279
Silkeborg	0
Skanderborg	1.443
Skive	2.457
Struer	575
Syddjurs	831
Viborg	5.189
Aarhus	41.963
Regionen	71.572
I alt	143.850

Note 15: Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser

	Ultimo 2015
Forpligtelse, overførte medarbejdere til FlexDanmark	384
Operational leasing og øvrige lejeaftaler	7.499
Eventual forpligtelser i alt	7.883

Udover tabellens viste eventualforpligtelser pågår der sager i fagretlige fora og ved domstolene. Der er enkelte tvister, hvor ledelsens vurdering er, at det ikke får væsentlig økonomisk betydning for Midttrafik.

Midttrafik har desuden aftalt en renteswap til fast rente på 1,56 %:

- Modpart på renteswap er Kommunekredit

- Kontrakten er indgået i danske kroner
- Kontraktens hovedstol er på 163,4 mio. kr.
- Kontraktens nominelle restværdi pr. 31. december 2015 er 140,8 mio. kr.
- Kontraktens markedsværdi i danske kroner, opgjort pr. 31. december 2015 4,4 mio. kr. i Kommunekredits favør
- Kontrakten udløber 26. juni 2028

Midttrafik har det etablerede likviditetsdepot som sikkerhedsstillelse for repo-forretninger.

Personaleoversigt

Afdeling	Årsværk 2015
Direktion	
Direktion	2,00
Direktionssekretariat	
Kommunikation, strategi, markedsføring og udvikling	4,50
Løn, HR, sekretariatbetjening og intern service	4,89
FLEX Planlægning og udvikling	
FLEX Planlægning og udvikling	25,21
BUS Planlægning og udvikling	
Rådgivning og mobilitet	5,00
Køreplanlægning	15,00
Økonomi, It og Kontrakter	
- Økonomi og Regnskab	10,86
- Kontrakter, It og Afregning	12,18
Kundeservice	
- Projektledelse	6,00
- Kundeservice, salg, reception	9,08
- Drift og kontrol	13,54
I alt	108,27

Afdeling	Årsværk 2014
Direktion	
Direktion	2,00
Direktionssekretariat	
Direktionssekretariat	2,81
Planlægning og drift, Flextrafik	
Planlægning og drift, Flextrafik	25,33
Planlægning, Busser	
Planlægning, Busser	16,00
Økonomi, It og Kontrakter	
- Økonomi	5,00
- Regnskab	6,86
- Kontrakter	9,90
Kunder og Leverandører	
- Salg og Rutebilstationer	3,95
- Information og Markedsføring	5,81
- Trafik og Billetkontrol	12,00
- Kunde- og Driftscenter	15,42
Løn og Personale	
Løn og Personale	3,00
Letbanesekretariat	
Letbanesekretariat	4,00
Rejsekort	
Rejsekort	3,00
I alt	115,08

Reduktionen i antal årsværk fra 2014 til 2015 skal ses i lyset af bestyrelsens vedtagne besparelser. I administrationen skulle en del af besparelsen udmøntes som reduktion i personalestaben. Det er således besluttet at reducere i medarbejderstaben med 7 stillinger.

Busselskabet Aarhus Sporveje, resultatopgørelse 1.1.2015-31.12.2015

	Regnskab 2015	Budget 2015	Regnskab 2014
Indtægter			
Indtægter, busdrift	426.893	437.583	376.419
Indtægter, øvrige	7.725	7.013	7.280
Indtægter i alt	343.618	444.596	383.699
Variable produktionsomkostninger			
Chaufføromkostninger	231.363	231.440	227.743
Vognomkostninger	70.040	71.811	84.127
Variable produktionsomkostninger i alt	301.403	303.251	311.870
Dækningsbidrag	133.215	141.345	71.829
Faste omkostninger			
Kontante kapacitetsomkostninger	30.535	34.009	40.713
Øvrige faste omkostninger	58.256	60.636	59.823
Faste omkostninger i alt	88.791	94.645	100.536
Resultat før renter og afskrivninger	44.424	46.700	-28.707
Renter	668	1.284	-371
Afskrivninger	31.737	31.596	32.129
BAAS4	1.115	1.165	593
Lønsum af årets resultat	-1964	492	0
Årets resultat	12.868	12.164	-61.058

*) Der er lavet en tillægsaftale – BAAS4 - tillægsaftalen pr. februar 2012. Aftalen indeholder de økonomiske konsekvenser af at Busselskabets 3 kørselskontrakter er blevet harmoniseret pr. 12/2-12. Dvs. de økonomiske konsekvenser ved følgende tre forhold er samlet i denne aftale. Første forhold er, at bussernes kostpriser, for så vidt angår busser anskaffet før 12/2-12, er optaget i henhold til Trafikselskabernes overtagelsespriser (85%). Andet forhold er regulering som følge af ophør af cross border leasing pr. 1/1-10. Og endeligt er det tredje forhold regulering for restværdien af de aktiver, der i sin tid er købt og anskaffet af Aarhus Kommune.

Aarhus Sporveje, balance pr. 31. december 2015

	Primo 2015	Årets bevægelser	Ultimo 2015
AKTIVER			
Anlægsaktiver			
Anlægsaktiver	231.195	-28.827	202.369
Anlægsaktiver i alt	231.195	-28.827	202.369
Omsætningsaktiver			
Varelager	10.491	-5	10.486
Varelager i alt	10.491	-5	10.486
Tilgodehavender			
Tilgodehavender debitorer	1.015	-44	971
Tilgodehavender, vekselpenge	356	13	368
Tilgodehavender, depositum	45	0	45
Tilgodehavender, periodeafgrænsning	2.483	2.449	4.932
Tilgodehavender, Silkeborg Data	3.632	-1.409	2.223
Tilgodehavender, andre	2.060	-2.060	0
Tilgodehavender i alt	9.591	-1.052	8.539
Formuekonto	68.172	30.582	98.754
Likvide beholdning	3.278	16.472	19.750
Omsætningsaktiver i alt	81.041	46.002	127.043
Aktiver i alt	322.728	17.170	339.898
PASSIVER			
Egenkapital og lign.			
Egenkapital			
Egenkapital primo	53.272	0	53.272
Periodens resultat	0	12.868	12.868
Egenkapital ultimo i alt	53.272	12.868	66.140
Langfristet gæld			
Langfristet gæld	178.271	-23.724	154.547
Kortfristet gæld			
Mellemregning Midttrafik (rest)	10.258	25.272	35.530
Gæld til kreditorer	13.286	1.788	15.074
Hensættelse til personskader	6.527	1.268	7.795
Forskud på løn	2.911	1.333	4.244
Skyldig løn og feriepenge	58.203	-1.636	56.567
Kortfristet gæld i alt	91.185	28.026	119.211
Passiver i alt	322.728	17.170	339.898

Midttrafik

CVR-nr. 29 94 31 76



Revisionsberetning nr. 13

af 29. april 2016

vedrørende revisionen af årsregnskab for 2015



Building a better
working world

Indhold

1	Konklusion på revision af årsregnskabet for 2015	181
1.1	Indledning	181
1.2	Revisionspåtegning på årsregnskabet for 2015	181
2	Sammenfatning af bemærkninger i revisionsberetning	181
3	Sammenfatning af væsentlige forhold	182
4	Redegørelse for revisionen af årsregnskabet for 2015	183
4.1	Risikovurdering	183
4.2	Revisionsstrategi og -plan	183
4.3	Revision af enkeltposter i årsregnskabet	184
4.4	It-anvendelse	189
4.6	Forvaltningsrevision m.v.	190
5	Ledelsesberetningen	190
6	Revision af forretningsgange og interne kontroller	190
6.1	Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Midttrafik	191
7	Revision af internt årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje	191
8	Øvrige forhold	193
8.1	Direktionens regnskabserklæring	193
8.2	Ikke-korrigerede forhold	193
8.3	Fejlinformation i årsregnskabet som skyldes besvigelser	193
8.4	Overholdelse af lovgivningen	193
8.5	Begivenheder indtruffet efter balancedagen	194
9	Afsluttende oplysninger m.v.	194
9.1	Andre ydelser end revision	194
9.2	Lovpligtige oplysninger	194

1 Konklusion på revision af årsregnskabet for 2015

1.1 Indledning

I henhold til Revisionsregulativ for Midttrafik afgives hermed afsluttende beretning om udført revision af årsregnskabet for 2015.

Årsregnskabet for Midttrafik er aflagt af direktionen og forelagt bestyrelsen til godkendelse.

Vores revision er udført i overensstemmelse med de principper, der er beskrevet i revisionsberetning af 18. februar 2008 om ansvarsforhold og revisionens formål, tilrettelæggelse og udførelse samt i overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge revisorlovgivningen.

I henhold til reglerne i Økonomi- og Indenrigsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner" skal vores revision udføres i overensstemmelse med principperne for god offentlig revisionskik. Dette medfører, at vi skal foretage forvaltningsrevision. Hvor den finansielle revision har fokus på at opnå sikkerhed for, at der ikke er væsentlig fejlinformation i Midttrafiks omkostningsbestemte årsregnskab, har forvaltningsrevisionen fokus på, om forvaltning af Midttrafiks anliggender er varetaget på en økonomisk forsvarlig måde.

Vores konklusion på den udførte revision meddeles dels ved revisionspåtegning på årsregnskabet for 2015 og dels ved afgivelse af revisionsberetning.

Revisionsberetningen giver en kort summarisk redegørelse for de udførte revisionsarbejder. Der redegøres herunder for, om der på baggrund heraf har været anledning til at fremkomme med bemærkninger, som skal tilgå bestyrelsen og videreinformeres til tilsynsmyndigheden. Herudover anføres eventuelle supplerende oplysninger eller kommentarer, som revisor finder anledning til at meddele bestyrelsen.

1.2 Revisionspåtegning på årsregnskabet for 2015

Revisionen af årsregnskabet og gennemlæsningen af ledelsesberetningen har ikke givet anledning til bemærkninger af en sådan væsentlighed eller karakter, at det vil komme til udtryk i vores påtegning på årsregnskabet samt udtalelse om ledelsesberetningen.

Vi vil forsyne årsregnskabet med en revisionspåtegning uden forbehold samt afgive en udtalelse om ledelsesberetningen uden bemærkninger.

I lighed med tidligere år har vi ikke revideret budgettal i årsregnskabet. Som følge heraf har vi i revisionspåtegningen indarbejdet en supplerende oplysning, som defineret i erklæringsbekendtgørelsen for statsautoriserede revisorer, hvori vi anfører, at budgettal i regnskabet ikke har været underlagt revision.

Der er herudover ikke afgivet supplerende oplysninger i revisionspåtegningen.

Forvaltningsrevisionen har ikke givet anledning til bemærkninger.

2 Sammenfatning af bemærkninger i revisionsberetning

I henhold til § 7 i Social- og Indenrigsministeriets bekendtgørelse nr. 15 af 13. januar 2015 om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. skal vi anføre bemærkninger, hvis vi under revisionen konstaterer forhold, hvor vi mener, at bestyrelsen og tilsynsmyndigheden skal informeres.

I henhold til Midttrafiks revisionsregulativ skal revisor gøre bemærkninger, såfremt det vurderes:

- at regnskabets poster ikke er i overensstemmelse med bestyrelsens beslutninger,
- at der er handlet i strid med gældende love og bestemmelser, eller der kan være tvivl herom,
- at lovligheden af en post eller disposition må anses for tvivlsom,

at der ved gennemgangen af de etablerede forretningsgange konstateres væsentlige mangler i kontrolmæssig henseende, idet revisor samtidig kan fremsætte forslag til udbedring af de konstaterede mangler, eller

at de foreskrevne forretningsgange i øvrigt ikke er fulgt.

Bestyrelsen skal træffe afgørelse vedrørende eventuelle bemærkninger og indsende denne til tilsynsmyndigheden sammen med revisionsberetningen.

Nærværende beretning indeholder revisionsbemærkning, som vedrører udstedelse af frikort, idet der ikke fuldt ud blev handlet i overensstemmelse med bestyrelsens beslutning, og hvor der er konstateret væsentlige mangler i kontrolmæssig henseende.

2.1 Revisionsbemærkning om udstedelse af frikort

På et bestyrelsesmøde i 2007 i Midttrafik blev det besluttet, at der ikke kunne udstedes frikort til tidligere byrådsmedlemmer i Aarhus Kommune.

Det blev i 2015 konstateret, at 23 tidligere byrådsmedlemmer i Aarhus har haft frikort i et eller flere år i perioden 2007-2015, hvoraf 9 personer havde modtaget frikort for 2014.

Det blev endvidere konstateret, at der var udstedt frikort til et antal andre personer i perioden, herunder fratrådte medarbejdere og midlertidigt ansatte, som ikke var berettigede til frikort.

Det er vores vurdering, at forholdene kan tilskrives fejl og mangler i processer og det tilhørende kontrolmiljø. Der er ingen indikation på, at der bevidst er udstedt uberettigede frikort eller frikort for egen vindings skyld.

Ud fra de foreliggende oplysninger er det vores opfattelse, at ledelsen i Midttrafik ikke umiddelbart kan siges at have handlet ansvarspådragende ved, at Midttrafiks personale har udstedt frikort til de pågældende byrådsmedlemmer i Aarhus Kommune.

Det er vores vurdering, at den uberettigede udstedelse af frikort over perioden har medført et yderst beskedent økonomisk tab for Midttrafik.

Den daglige ledelse har i 2015 styrket processer og kontrolmiljø med henblik på at skabe større sikkerhed for en forsvarlig forvaltning af området.

Vi har i marts 2016 foretaget opfølgning på processer og kontrolmiljø for området. Gennemgangen har ikke givet anledning til kommentarer.

3 Sammenfatning af væsentlige forhold

3.1 Sammenfatning af supplerende oplysninger i revisionsberetningen

I henhold til Midttrafiks revisionsregulativ gives supplerende oplysninger i revisionsberetningen om forhold, som ikke har givet anledning til revisionsbemærkninger, men som er så væsentlige, at bestyrelsen bør orienteres herom.

Nærværende beretning indeholder ingen supplerende oplysninger.

4 Redegørelse for revisionen af årsregnskabet for 2015

4.1 Risikovurdering

Med henblik på at opdatere vores forståelse og kendskab til Midttrafik og dets omgivelser samt vurdere risici for væsentlig fejl i forvaltningen og regnskabsaflæggelsen har vi ajourført vores informationer om og beskrivelser af selskabet, herunder:

- ▶ Strategi samt ledelses- og styringsgrundlag
- ▶ Økonomisk og likviditetsmæssig status
- ▶ Organisering, herunder ledelsesovervågning, funktionsadskillelse, kompetencefordeling og retningslinjer på væsentlige områder
- ▶ Forretningsgange og interne kontroller
- ▶ Regnskabssystemer m.v. og den anvendte regnskabspraksis
- ▶ It-anvendelsen.

Som revisorer har vi pligt til med professionel skepsis at overveje muligheden for besvigelser og fejl ved revisionen af årsregnskabet. Revisionen tilrettelægges derfor bl.a. med henblik på at afdække væsentlige fejl som følge af besvigelser. Forekommer der besvigelser, er der forøget risiko for, at årsregnskabet indeholder væsentlig fejlinformation, idet besvigelser sædvanligvis tilsløres eller holdes skjult.

Som forberedelse til revisionen af årsregnskabet for 2015 har vi med direktionen og de økonomiansvarlige drøftet risici forbundet med regnskabsaflæggelsen og de af Midttrafik, herunder Busselskabet Aarhus Sporveje, iværksatte tiltag til styring heraf, herunder med henblik på at forebygge, opdage og korrigere fejl.

4.2 Revisionsstrategi og -plan

Vi har fastlagt den overordnede revisionsstrategi og -plan for 2015 på baggrund af Midttrafiks revisionsregulativ og baseret på en vurdering af risici for væsentlige fejl og mangler i årsregnskabet.

Revisionsstrategi

Revisionsstrategien fastlægger overordnet revisionens omfang, tidsmæssige placering og retning. Revisionsstrategien skal sikre, at revisionen fokuseres mod de væsentligste og mest risikofyldte forretningsmæssige og administrative områder af betydning for årsregnskabet.

Med henblik på at udføre en effektiv revision har vi foreløbigt valgt at basere hovedvægten af vores revision på *systembaseret revision*, hvor vi vurderer og ved stikprøver tester de af ledelsen etablerede registreringssystemer, forretningsgange og interne kontroller samt deres sammenhæng til regnskabsposter, noter og øvrige krævede oplysninger m.v.

Herudover vil der i fornødent omfang blive foretaget *substansbaseret revision*, hvor vi tester poster i resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, noter og andre krævede oplysninger m.v. til ekstern og anden dokumentation samt udfører regnskabsanalytisk revision.

Revisionsplan

På baggrund af den overordnede revisionsstrategi har vi udarbejdet en revisionsplan med henblik på effektivt at reducere revisionsrisikoen til et acceptabelt lavt niveau. I revisionsplanen er arten, den tidsmæssige placering og omfanget af den revision, der planlægges udført, fastlagt. Endvidere er det revisiosteams og de ressourcer, der er nødvendige for at udføre revisionen, beskrevet.

Ved udførelsen af revisionen foretager vi løbende en vurdering af, om udførelsen af bestyrelsens beslutninger og den øvrige forvaltning af Midttrafiks anliggender er varetaget på en økonomisk forsvarlig måde. Endvidere omfatter den løbende forvaltningsrevision en vurdering af de implementerede administrative forretningsgange og kontrolprocesser.

4.3 Revision af enkeltposter i årsregnskabet

Det udgiftsbaserede resultat inkl. efterregulering til bestillere udgør et overskud på 5,4 mio. kr. Efter regulering af årets investeringer, afskrivninger, forskydning i tjenestemandspension og periodisering af indtægter på rejsekort og periodekort udgør det omkostningsbaserede resultat 21,1 mio. kr.

Midttrafiks indberetning til Trafikstyrelsen fremgår af note 3, der viser samlede udgifter på 135,5 mio. kr.

Vi har nedenfor anført vores kommentarer til revisionen af årsregnskabet for Midttrafik. For kommentarer vedrørende revisionen af det interne årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje henvises til afsnit 7.

4.3.1 Anvendt regnskabspraksis og opstilling af årsregnskab

Årsregnskabet aflægges i henhold til budget- og regnskabssystemet for kommuner. Anvendt regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år. Der er dog foretaget redaktionelle tilretninger i beskrivelsen af anvendt regnskabspraksis.

Der er foretaget tilpasninger i opstilling af den udgiftsbaserede resultatopgørelse, balancen, pengestrømpopgørelse og noter. Sammenligningstallene er tilpasset i overensstemmelse hermed.

Resultatopgørelsen

I det efterfølgende har vi givet enkelte kommentarer til vores revision af resultatopgørelsen for 2015. En nærmere gennemgang af årets resultat og årsager til budgetafvigelse fremgår af Midttrafiks årsregnskab og byrdefordelingen for 2015.

4.3.2 Byrdefordeling 2015

Resultat til byrdefordeling sammensætter sig således:

t.kr.	2015
Udgiftsbaseret resultat	1.419,7
Årets mindre forbrug i Trafikselskabet til overførsel til 2016	5,2
	1.424,9
Investeringer i rejsekortudstyr overført til byrdefordeling 2016-2028	-21,9
Betalte afdrag på lån til Kommune Kredit	11,3
Bus-/togregulering overført fra 2014 til byrdefordeling i 2015	18,8
Resultat til byrdefordeling	1.433,1

Byrdefordelingen sker på baggrund af den udgiftsbaserede resultatopgørelse, hvor der i alt er byrdefordelt nettoudgifter efter korrektion af Trafikselskabets mindre forbrug for netto 1.424,9 mio. kr., tillagt afdrag svarende til afdrag på lån til Kommune Kredit på 11,3 mio. kr. og tillagt bus-/togregulering på 18,8 mio. kr., som er overført fra 2014 til 2015. Endvidere er der fratrukket årets investeringer i rejsekortudstyr på 21,9 mio. kr., som byrdefordeles i perioden 2016-2028.

Det samlede resultat til byrdefordeling udgør herefter 1.433,1 mio. kr. Det korrigerede budget for 2015 viser et resultat på 1.464,9 mio. kr. Der henvises til tabel - regnskabsoversigt på bevillingsniveau i årsregnskabet - for nærmere specifikation.

Revisionen har omfattet en gennemgang af beregningerne af byrdefordelingen af hovedtallene. Gennemgangen har hovedsageligt omfattet analytiske vurderinger af resultatet sammenholdt med fordelingsgrundlaget, budget m.v.

Byrdefordeling 2015 af investeringer i rejsekortet

Materielle anlægsaktiver

Udgiften til materielle anlægsaktiver på 33,1 mio. kr. er indregnet i resultatopgørelsen for 2015 og byrdefordelt via driften. De 25 % heraf er afregnet kontant af bestillerne i 2015, og de resterende 75 % af investeringen er opført under langfristede tilgodehavender, der afvikles i takt med afdrag på det af Midttrafik optagne lån i 2013 og 2015 til finansieringen af rejsekortet. Langfristede tilgodehavender hos bestillerne er specificeret i note 10 i årsregnskabet, hvortil der henvises.

Aktier og ansvarligt lån i Rejsekort A/S

Investering i aktier i Rejsekort A/S samt ydet ansvarligt lån til selskabet indregnes som finansielt anlægsaktiv i Midttrafiks balance. Eventuel værdiregulering (over-/underskud) heraf vil i overensstemmelse med budget- og regnskabssystem for kommuner skulle føres uden om resultatopgørelsen og direkte på egenkapitalen. Byrdefordelingen i form af bestillerens afregning af investeringen føres som konsekvens heraf uden om resultatopgørelsen og direkte på egenkapitalen.

Det samlede ansvarlige lån udgør 67,2 mio. kr., der er indregnet som finansielt anlægsaktiv. Årets tilskrevne renter udgør 1,1 mio. kr., der er tillagt det ansvarlige lån.

Aktierne i Rejsekort A/S er i 2015 nedskrevet med 7,8 mio. kr., svarende til Midttrafiks andel af årets underskud for 2015. Beløbet har belastet egenkapitalen og påvirker ikke byrdefordelingen. Den regnskabsmæssige værdi pr. 31. december 2015 af aktierne i Rejsekort A/S udgør herefter 15,1 mio. kr.

I forbindelse med finansiering af rejsekortinvesteringen besluttede ledelsen i Midttrafik at egenfinansiere 25,9 mio. kr. af indskuddet af aktiekapital i Rejsekort A/S ud fra en forudsætning om, at der ville ske tilbagebetaling af den indbetalte kapital. Ved tiltrædelse af den nye finansieringsmodel (årsrapportmodellen) af Rejsekort A/S i 2015 er der risiko for, at tilbagebetalingen af den indskudte aktiekapital reduceres.

Egenfinansieringen er sket via midler fra den overførte pensionspulje, der blev overført i 2007 i forbindelse med Midttrafiks stiftelse. Det er af ledelsen besluttet, at bestillerne skal betale de 25,9 mio. kr., og dette skal ske i takt med de løbende udbetalinger af tjenestemandspensioner. Opkrævning heraf vil ske fra 2017.

Silkeborg Kommune og Horsens Kommune

Silkeborg Kommune og Horsens Kommune har valgt at indbetale investeringen i rejsekortprojektet fuldt ud i 2013 og er derfor ikke omfattet af lånefinansieringen.

Letbanen

Aarhus Letbane er ikke omfattet af lånefinansieringen og har afholdt deres andel af investeringerne i rejsekortudstyr m.v. i 2014. Aarhus Letbane har ikke overtaget udstyr i 2015, hvorfor de ikke er omfattet af byrdefordelingen i 2015.

Indtægtsdeling Busdrift

Indtægtsdelingen i 2015 er baseret på fordelingsnøgler, der er lagt til grund for budget 2015 og identisk med fordelingsnøglerne i årsregnskabet for 2013, dog med få konkrete undtagelser. Advokatudgifter vedrørende personalesager i billetkontrollen indgår ikke i indtægtsregnskabet for 2015. Advokatagifter afregnes direkte til Aarhus Kommune. Der er i 2015 tilbageført 4 mio. kr. vedrørende forventet afregning tidligere år til DSB, idet det vurderes, at beløbet ikke skal betales. Forholdet er korrigeret i indtægtsregnskabet og medfører en budgetforbedring til Region Midtjylland. Samtidig er der korrigeret for 3 specifikke forhold i tilknytning til salg af skolekort.

Baggrunden for at indtægtsdelingen er baseret på budget 2015 er, at indførelse af rejsekortet medfører væsentlige ændringer i grundlaget for indtægtsdelingen. Som følge af at 2015 er opstarts- og omstillingsår, foreligger der endnu ikke et brugbart og præcist grundlag for fordelingsnøglerne.

Resultat af busdrift viser et merforbrug i forhold til budgettet på 5,7 mio. kr., der kan henføres til en stigning i busudgifterne. Realiserede busindtægter er på niveau med budgettet. Der er dog afvigelser på

enkelte indtægtskonti, der samlet set udligner hinanden. Afvigelserne kan primært henføres til omlægning til rejsekortet. Stigningen i busudgifter kan, sammenholdt med 2014, primært henføres til, at der i 2014 skete afregning af rabat til Aarhus Kommune på 72,2 mio. kr., svarende til det akkumulerede overskud i perioden 2007-2013 i restproduktionen i Busselskabet Aarhus Sporveje.

I bus-tog-samarbejdet indgår udgifter til DSB/Arriva for togrejser, hvor Midttrafiks kort og billetter er anvendt. Der sker løbende aconto afregning til DSB/Arriva, og endelig afregning sker på basis af bus-/togundersøgelsen. For perioden 2012-2014 er der i årsregnskabet for 2014 indregnet en udgift til efterregulering på 18,8 mio. kr. Som tidligere omtalt er der i 2015 tilbageført 4,0 mio. kr. af efterreguleringen, idet det er administrationens vurdering, at efterreguleringen bliver reduceret hermed på grundlag af resultatet fra bus-/togundersøgelsen. Det skal bemærkes, at der fortsat pågår forhandlinger herom, og der er usikkerhed om resultatet heraf.

Afregning for 2015 er i årsregnskabet indregnet på grundlag af aconto afregningen. Der er usikkerhed om, beløbet godkendes parterne imellem.

I lighed med tidligere år byrdefordelen alene forskydning i hensættelse til tjenestemandspension med 20,3 % af årets pensionsgivende løn til tjenstemandsansatte. Den resterende del af årets hensættelse til tjenestemandspension reguleres på egenkapitalen.

Midttrafik har i 2015 udbetalt 1,0 mio. kr. i tjenestemandspension. Beløbet indgår ikke i byrdefordelingen for 2015. Fra og med 2012 modregnes udbetalt tjenestemandspension i de kompensationsbeløb, Midttrafik modtog vedrørende pensionsforpligtelsen i forbindelse med dannelsen. Der henvises til tidligere omtale af fremtidig finansiering af tjenestemandspensioner.

Afkast af Midttrafiks REPO-forretninger, der viser et underskud på 1,1 mio. kr., er ikke byrdefordelt, men foreslået overført til 2016 sammen med trafikelskabets mindre forbrug.

Opgørelsen af byrdefordelingen er kompleks, særligt for så vidt angår beregningen på busdriftsområdet. Beskrivelser af grundlaget for byrdefordelingsregnskabet bør løbende dokumenteres og holdes ajourført, blandt andet for at mindske personafhængighed.

Det er vores opfattelse, at byrdefordelingen afspejler Midttrafiks bogføring og årsregnskab. Ved gennemgangen af byrdefordelingsregnskabet er vi ikke blevet bekendt med forhold, der har givet formodning om, at fordelingen ikke er i overensstemmelse med de beskrevne fordelingsmetoder for 2015, jf. tidligere omtale.

Sammenholdelse af regnskab med bevillinger

Årsregnskabets regnskabsbemærkninger indeholder ledelsens kommentarer m.v. til regnskabsoversigten, bl.a. vedrørende forskelle mellem bestyrelsens bevillinger og de endelige regnskabstal.

Vi har påset, at bevillingsniveauet for 2015 blev godkendt på bestyrelsesmødet den 6. februar 2015 og 20. marts 2015.

Gennemgangen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.3.3 Periodisering af indtægter og udgifter

Vi har gennemgået selskabets forretningsgange og kontroller vedrørende posterings i supplementsperioden. Vi har stikprøvevis kontrolleret disse posterings, hvilket ikke har givet anledning til kommentarer.

Resultatopgørelsens indtægter på busdriften er reguleret positivt med 6,5 mio. kr., der vedrører Midttrafiks andel af forudbetalte rejsekortrejser pr. 31. december 2015 hos Rejsekort A/S.

På tilsvarende vis er der indregnet 6,6 mio. kr., der vedrører forudbetalinger på periodekort.

I den omkostningsbaserede resultatopgørelse er beløbene tilbageført og indregnet som forudbetalte rejser i balancen i regnskabsposten "Forudbetalinger vedrørende rejsekort og periodekort".

Gennemgangen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

Balancen

Efterfølgende har vi givet enkelte kommentarer vedrørende revisionen af balancen i årsrapporten for 2015.

4.3.4 Tilgodehavender

Kortfristede tilgodehavender pr. 31. december 2015 udgør 73,4 mio. kr. mod 123,8 mio. kr. pr. 31. december 2014. Kortfristede tilgodehavender omfatter følgende hovedposter:

t.kr.	31/12 2015	31/12 2014
"Restance"-konto Diverse	29.002	38.848
"Restance"-konto Flextrafik	0	15.423
"Restance"-konto Abonnementskort	7.471	12.947
Klippekort	6.205	8.119
Buscheck, institutioner	2.213	1.405
"Restance"-konto DSB/Arriva	9.369	0
Øvrige kortfristede tilgodehavender	19.150	47.066
	<u>73.410</u>	<u>123.808</u>

Revisionen har omfattet en stikprøvevis gennemgang af dokumentationen for de væsentligste regnskabsposter, der indgår i kortfristede tilgodehavender.

"Restance"-konto Diverse består af tilgodehavender hos Trafikstyrelsen på 10,0 mio. kr., DSB-Jylland/Fyn på 8,2 mio. kr., Statens Uddannelsesstøtte på 4,6 mio. kr., tilgodehavende hos Arriva på 2,6 mio. kr. samt øvrige diverse tilgodehavender på 3,6 mio. kr.

Vi har gennemgået aldersfordelt liste pr. 31. december 2015 med henblik på forfaldne tilgodehavender samt påset, at der pr. april 2016 ikke er væsentlige overforfaldne debitorer.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.3.5 Likvide beholdninger og værdipapirer

Likvide beholdninger pr. 31. december 2015 udgør 27,9 mio. kr. mod 161,7 mio. kr. pr. 31. december 2014.

Den finansielle politik for Midttrafik er godkendt den 12. april 2013 med tillæg af 25. august 2014 vedrørende REPO-forretninger.

Der er indgået aftale med Jyske Bank om REPO-forretninger. Beholdningen af værdipapirer pr. 31. december 2015 udgør 168,9 mio. kr., og bankgælden udgør 100,0 mio. kr. REPO-forretningen udgør således netto 68,9 mio. kr.

Samlet set er der på REPO-forretningen i 2015 realiseret et underskud på 1,1 mio. kr., der sammensættes af kurstab på 2,0 mio. kr., der modsvares af renteindtægter på 0,9 mio. kr.

Vi har påset, at der foreligger afstemninger af selskabets bankkonti og REPO-forretninger pr. 31. december 2015. Vi har endvidere påset, at der er etableret en proces, der løbende foretager kontrol med overholdelse af kasse- og regnskabsregulativ.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.3.6 Hensatte forpligtelser, pension

Midttrafik har i forbindelse med årsregnskabsudarbejdelsen for 2015 anmodet Sampension om, ud fra en aktuariemæssig beregning, at opgøre pensionsforpligtelsen pr. 31. december 2015. Sampension har opgjort tjenestemandsforsikringen pr. 31. december 2015 til 61,0 mio. kr., svarende til en stigning på 2,6 mio. kr. i forhold til indregningen i årsregnskabet for 2014.

Som led i vores revision af pensionsforpligtelsen har vi gennemgået Sampensions notat om beregning og forudsætninger for beregning af Midttrafiks pensionsforpligtelse til tjenestemænd pr. 31. december 2015.

Vi har ingen bemærkninger til Sampensions anvendte værdier for diskonteringsrente og forventet lønudvikling, som er i overensstemmelse med budget- og regnskabsystem for kommuner.

Revisionen har ikke givet anledning til revisionsmæssige bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.3.7 Langfristet gæld og låneoptagelse

I forbindelse med investeringer i rejsekortprojektet har Midttrafik i 2013 opnået godkendelse fra Social- og Indenrigsministeriet til lånefinansiering af 75 % af investeringen. I 2015 er der optaget lån på 3,0 mio. kr. til rejsekortudstyr. Låneoptagelsen kan indeholdes inden for den godkendte ramme fra Social- og Indenrigsministeriet, hvorfor der ikke er anmodet om fornyet godkendelse.

Årets afdrag udgør 11,3 mio. kr., hvorefter den langfristede gæld pr. 31. december 2015 udgør 143,9 mio. kr.

Vi har påset, at der foreligger afstemning af lånet til opgørelse fra Kommune Kredit.

I tilknytning til optagelse af lånet i 2013 er der indgået renteswap med henblik på at konvertere den variable rente til en fast rente i låneperioden. Markedsværdien af renteswap pr. 31. december 2015 er negativ med 4,4 mio. kr. Beløbet er ikke indregnet i årsregnskabet, men oplyst under eventualforpligtelser, hvilket er i overensstemmelse med gældende regnskabsregler.

4.3.8 Kortfristet gæld i øvrigt

Kortfristet gæld i øvrigt pr. 31. december 2015 udgør 244,1 mio. kr. mod 172,8 mio. kr. pr. 31. december 2014.

Kortfristet gæld i øvrigt omfatter i hovedposter:

t.kr.	31/12 2015	31/12 2014
Kreditorer	74.426	77.202
Posterier i supplementsperiode, netto	20.066	18.207
Bestillerbidrag	30.135	43.522
Hensættelse til Region Midtjylland, flerårige projekter	8.892	18.402
Rejsekort, bestillere - forudbetaling	1.212	2.889
REPO - gældspleje	100.000	0
Øvrig kortfristet gæld	9.408	12.576
	<u>244.139</u>	<u>172.798</u>

Revisionen har omfattet en stikprøvevis gennemgang af dokumentationen for de væsentligste regnskabsposter, der indgår i kortfristet gæld i øvrigt.

Pr. 31. december 2015 var der behov for at et træk på 100.000 mio. kr. af kreditrammen i REPO-forretningen. Beløbet er i henhold til anvendt regnskabspraksis indregnet som kortfristet gæld.

Der er i årets løb sket afregning til Region Midtjylland af tidligere års restbetalinger, hvorefter saldoen er reduceret til 8,9 mio. kr.

Årets efterregulering til bestillere fremgår særskilt i balancen under henholdsvis kortfristede tilgodehaver og gæld.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.3.9 Spormodernisering, Midtjyske Jernbaner

Midttrafik ydede i 2008 og 2009 tilskud på i alt 157,9 mio. kr. til spormodernisering af Midtjyske Jernbaner ifølge aftale med Region Midtjylland. Midttrafik finansierede tilskuddene via lån hos Region Midtjylland.

Tidligere har tilskuddet til Midtjyske Jernbaner været indregnet som en periodeafgrænsningspost under aktiver i balancen, mens gælden til Region Midtjylland har været indregnet under regnskabsposten langfristet gæld til Region Midtjylland. De løbende ydelser på lånene har tidligere været finansieret med anlægstilskud fra Region Midtjylland.

Odderbanens infrastruktur er i 2015 overdraget fra Midtjyske Jernbaner til Aarhus Letbane. Med overdragelsen bortfalder det periodiserede anlægstilskud og gælden til Region Midtjylland, hvorfor gælds-brevne er blevet annulleret.

Vi har påset, at indregningen i årsregnskabet er sket i overensstemmelse med de indgåede aftaler.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.4 It-anvendelse

I forbindelse med vores revision har vi gennemgået udvalgte områder af Midttrafiks it-anvendelse.

Midttrafik har outsourcet en lang række procedurer og kontroller i forbindelse med vedligeholdelse og drift af selskabets it-systemer til bl.a. Frontdata, Rejsekort A/S og Flex Danmark. Desuden anvendes SD-løn til behandling af løn.

Der er indhentet en generel revisorerklæring for 2015 fra Frontdata. Denne generelle revisorerklæring har ikke afdækket væsentlige svagheder af betydning for Midttrafik. Vi har anbefalet de ansvarlige for it-området, at der indhentes en mere specifik revisorerklæring fra Frontdata vedrørende de af Midttrafik anvendte systemer.

Der er modtaget revisorerklæring for 2015 fra Rejsekort A/S. Revisorerklæring omfatter processer og interne kontroller for salgstransaktioner og registreringer i rejsekortsystemet. Erklæringen har ikke givet anledning til væsentlige bemærkninger i relation til Midttrafik. Erklæringen for 2015 omfatter ikke indtægtsfordelingen mellem trafikelskaberne.

Der foreligger ikke revisorerklæring fra Flex Danmark. Midttrafik arbejder på, at der fremadrettet indhentes revisorerklæring vedrørende de af Midttrafiks anvendte systemer. Under hensyn til, at Midttrafik forestår afregningsprocessen af flextrafik for Sydtrafik og FynBus anbefaler vi, at Midttrafik fra Flex Danmark ligeledes indhenter en erklæring om Flex Danmarks processer og interne kontroller for registreringer af flextrafik.

Det er Midttrafiks eget ansvar at sikre de nødvendige kontroller i forbindelse med systemudvikling, anskaffelse, ændringshåndtering og brugeradministration.

Ved vores revision af adgangskontrol og rettigheder har vi konstateret, at en medarbejder i regnskabsfunktionen i en periode i 2015 har været tildelt administratorrettigheder i Midttrafiks økonomisystem. Tildelingen er foretaget af Midttrafiks eksterne systemleverandør uden, at den daglige ledelse er orienteret herom. Der er efterfølgende udført en række kompenserende kontroller og analyser for at afdække, om administratorrettighederne har været udnyttet i perioden. Det udførte arbejde har ikke afdækket væsentlige fejl eller mangler - bevidste eller ubevidste. Den pågældende regnskabsmedarbejders administratoradgang er ifølge det oplyste fjernet.

Ultimo året er der igangsat, at der etableres procedurer for systematisk og regelmæssig gennemgang og kontrol af tildelte brugerrettigheder i alle væsentlige it-systemer, og at de tildeles ud fra et arbejdsbetiget behov.

I forbindelse med vores revision for 2016 vil vi foretage opfølgning på de iværksatte tiltag på it-området.

4.5 Persondata i Flextrafik

Midttrafik er i relation til Flextrafik omfattet af kravene i Persondataloven samt Sikkerhedsbekendtgørelsen. Dette betyder samtidig, at der skal afgives særskilt revisorerklæring vedrørende processer og kontrolmiljø.

Midttrafik har i løbet af 2015 påbegyndt arbejdet med etablering af processer og kontrolmiljø på området, herunder indgåelse af databehandleraftaler med Region Midtjylland/kommuner, Flex Danmark, øvrige trafikelskaber m.fl.

Det er aftalt med Midttrafik, at vi afgiver revisorerklæring pr. 31. maj 2016. Herefter vil revisorerklæringen blive udstedt årligt for perioden 1. juni til 31. maj.

4.6 Forvaltningsrevision m.v.

Forvaltningsrevision gennemføres som en integreret del af revisionsprocessen.

Det overordnede mål med forvaltningsrevisionen er at vurdere, om der udvises den fornødne økonomiske rationalitet, det vil sige, at der ved forvaltningen er taget skyldigt økonomisk hensyn i bred forstand.

Som en integreret del af den finansielle revision har vi løbende vurderet, om udførelsen af bestyrelsens beslutninger og den øvrige forvaltning af Midttrafiks anliggender er varetaget på en økonomisk forsvarlig måde.

En væsentlig forudsætning for varetagelse af en økonomisk forsvarlig forvaltning er, at der efter virksomhedens forhold er implementeret hensigtsmæssige administrative forretningsgange og kontrolprocesser.

Vores løbende forvaltningsrevision har blandt andet omfattet vurdering af:

- ▶ Forretningsgange og interne kontroller vedrørende udgifter til rejser og repræsentation
- ▶ Lønninger og vederlag udbetales i overensstemmelse med reglerne herfor
- ▶ Anvendelse af indkøbsaftaler og indhentning af tilbud ved større indkøb
- ▶ Overholdelse af modtagne bevillinger.

Vi er ikke bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at forvaltningen i 2015 på de områder, vi har undersøgt, ikke er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde.

5 Ledelsesberetningen

I tilknytning til revisionen af årsregnskabet har vi gennemlæst ledelsesberetningen og

- ▶ sammenholdt oplysningerne heri med oplysningerne i årsregnskabet
- ▶ sammenholdt oplysningerne heri med den viden og de forhold, vi er blevet bekendt med i forbindelse med vores revision
- ▶ ud fra vores viden om regelgrundlaget taget stilling til, om der er fejl eller mangler i ledelsesberetningen.

Vi har ikke foretaget nye, særskilte arbejdshandlinger i forbindelse med vores udtalelse om ledelsesberetningen.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

6 Revision af forretningsgange og interne kontroller

Ved revisionen har vi fokuseret på overordnede forretningsgange, arbejdsrutiner m.v. for udvalgte områder.

Formålet er at påse, hvorvidt der forefindes korrekte, valide og rettidige regnskabsregistreringer som grundlag for regnskabsafleggelsen.

I det følgende har vi omtalt omfanget af den for indeværende års udførte revision med fokus på forhold, som vi vurderer bør komme til bestyrelsens kendskab.

6.1 Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Midttrafik

Vi har på grundlag af vores gennemgang af de interne forretningsgange foretaget en vurdering af og testet udvalgte interne kontroller inden for følgende væsentlige regnskabsmæssige områder:

- ▶ Kvartalsvis økonomisk rapportering
- ▶ Kasse- og regnskabsfunktioner, herunder afstemnings- og opfølgingsprocedurer
- ▶ Lønområdet
- ▶ Betalingsområdet
- ▶ Finansiell status
- ▶ Indtægter
- ▶ Afregning med vognmænd.

Gennemgangen har givet anledning til følgende kommentarer:

6.1.1 Generelt

Midttrafik anvender i stort omfang Excel som understøttende redskab i en række processer, herunder den løbende økonomistyring og rapportering. Den udbredte anvendelse af Excel giver mange manuelle og ressourcetrævede processer og kontroller med deraf følgende øget risiko for fejl. I forbindelse med løbende opgradering/udskiftninger af systemer bør der være fokus på at øge integrationen mellem de enkelte systemer, og at rapportering i videst muligt omfang sker fra direkte dataudtræk og ikke via omfattende overførsler af data til Excel-ark.

Midttrafik har oplyst, at der i forbindelse med opgradering til ny version af ERP-system i 2016 er fokus på området.

6.1.2 Indtægter

Vi har gennemgået de etablerede procedurer til sikring af, at der sker korrekt fakturering for 2015.

Der er i løbet af 2015 og primo 2016 etableret en række yderligere afstemninger og kontroller, som vi anser som en styrkelse af området.

I forbindelse med opgradering til ny version af ERP-systemet anbefaler vi øget integration mellem systemerne.

6.1.3 Afregninger med vognmænd

En betydelig del af Midttrafiks aktivitet består af kontraktindgåelse med vognmænd og løbende afregning heraf, herunder modregning af billetindtægter.

Vi har gennemgået de etablerede procedurer til sikring af korrekt registrering af vognmandsafregning vedrørende kørsel i 2015.

Der er pt. ikke integration mellem systemerne Pluto og økonomisystemet Prisme. Overførsel af data mellem systemerne sker derfor manuelt, hvilket principielt indebærer risiko for fejl.

I forbindelse med opgradering til ny version af ERP-systemet anbefaler vi derfor øget integration mellem systemerne.

7 Revision af internt årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje

Som led i revisionen af Midttrafiks årsregnskab for 2015 har vi foretaget revision af det interne årsregnskab for 2015 for Busselskabet Aarhus Sporveje.

Revisionen har bl.a. omfattet følgende områder:

- ▶ Indtægtsområdet
- ▶ Lønområdet
- ▶ Fordeling af omkostninger og indtægter vedrørende kontrakter
- ▶ Anlægsaktiver
- ▶ Likvider, værdipapirer
- ▶ Balanceposter i øvrigt
- ▶ It-forhold.

Til brug for direktionen har vi udarbejdet særskilt notat vedrørende revision af det interne årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje. Forholdene giver ikke anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

Efterfølgende har vi givet enkelte kommentarer vedrørende revisionen af det interne regnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje for 2015.

Indtægtsområdet

Det er endvidere besluttet, at positive resultater fra restproduktionen fra og med 2014 skal neutraliseres ved udbetaling af rabat. Der er ultimo 2015 afregnet 11,0 mio. kr., hvortil kommer yderligere rabat på 32,8 mio. kr. svarende til årets overskud i restproduktionen. I løbet af 2016 vil der blive opsamlet kapital i restproduktionen på ca. 4,5 mio. kr., svarende til det beløb som Færdselsstyrelsen på tilsvarende kørsel normalt kræver til private vognmænd.

Der er af ledelsen truffet beslutning om, at udbuddet vil bortfalde ved udløb af 3. udbud i juni 2016 og fremadrettet indgå i restproduktionen.

Lønområdet

Pr. 1. januar 2014 har Busselskabet Aarhus Sporveje skiftet lønsystem til Silkeborg Data. Der har været en række udfordringer i forbindelse med implementeringen, og der mangler fortsat enkelte tilpasninger. Dette har samtidig bevirket, at der ikke løbende har været foretaget afstemning mellem lønsystem, bogføring og indberettet løn.

I forbindelse med regnskabsafleggelsen er der foretaget afstemning mellem lønsystem og bogføring og indberettet løn pr. 31. december 2015 uden væsentlige differencer.

Vi har gennemgået lønafstemningen og afstemningerne af lønrelaterede balanceposter og kan tilslutte os de indregnede værdier.

Det anbefales, at der fremadrettet foretages løbende lønafstemning enten månedsvis eller kvartalsvis.

Anlægsaktiver

Anlægsaktiver pr. 31. december 2015 udgør 202,4 mio. kr.

I forbindelse med realisering af Trafikplan 2017 vil behovet for antallet af busser hos Busselskabet Aarhus Sporveje forventelig falde. Der skal dog i en overgangsperiode leveres ekstra kørsel i form af tog-/buskørsel med start den 29. august 2016 og frem til september/oktober 2017 med 10 kontraktbusser. Ledelsen foretager løbende og i forbindelse med udløb af leasingaftaler tilpasning til det forventede behov. Det kan dog ikke udelukkes, at der vil realiseres et tab i forbindelse med reduktion af et antal busser.

It-forhold

Vi har tidligere afgivet supplerende oplysning vedrørende kontrolsvagheder omkring privilegerede rettigheder til finanssystem Navision til blandt andet økonomichef og controller samt manglende funktionsadskillelse i økonomifunktionen. Forholdet er fortsat gældende i 2015, men der er udført en række kompenserende kontroller og analyser for at afdække, om de privilegerede rettigheder i perioden har været udnyttet udover det tilsigtede. De udførte kontroller har blandt andet omfattet udbetalinger; ma-

nuelle, store og usædvanlige posteringer; samt store og usædvanlige lønudbetalinger. Det udførte arbejde har ikke afdækket væsentlige fejl eller mangler – bevidste eller ubevidste.

I forbindelse med opgradering til en ny Navision anbefaler vi, at der er fokus på at sikre nødvendige funktionsadskillelser i brugerroller og -rettigheder.

8 Øvrige forhold

8.1 Direktionens regnskaberklæring

I forbindelse med regnskabsafleggelsen har vi indhentet en skriftlig erklæring fra den daglige ledelse om forhold af væsentlig betydning for årsregnskabet og ledelsesberetningen.

Den modtagne regnskaberklæring har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

8.2 Ikke-korrigerede forhold

I henhold til danske revisionsstandarder skal vi informere om forhold, som ikke er korrigeret i årsregnskabet. Denne oplysning skal gives for at sikre, at bestyrelsen er orienteret herom.

I forbindelse med regnskabsafleggelsen i Midttrafik har vi ikke konstateret forhold, der ikke er indarbejdet i årsregnskabet.

8.3 Fejlinformation i årsregnskabet som skyldes besvigelser

Som revisorer har vi pligt til med professionel skepsis at overveje muligheden for fejlinformation i årsregnskabet, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl.

Vi har i forbindelse med planlægningen af revisionen opnået en forståelse for, hvordan bestyrelsen udøver tilsyn med den daglige ledelses identifikation af risici for besvigelser og med den interne kontrol, som den daglige ledelse har etableret for at imødegå disse risici.

Direktionen har oplyst, at forretningsgange og interne kontroller inden for de væsentlige områder efter dens opfattelse anses for dækkende og velfungerende til imødegåelse af risikoen for besvigelser, herunder at der eksisterer passende funktionsadskillelse.

Direktionen har over for os bekræftet:

- ▶ sit ansvar for udformning, implementering og opretholdelse af intern kontrol med henblik på at forebygge og opdage besvigelser og fejl, og
- ▶ at den ikke har kendskab til eller formodning om besvigelser i Midttrafik.

De internationale standarder om revision kræver, at vi forespørger bestyrelsen, om den har kendskab til konstaterede eller formodede besvigelser. Vi tillader os at betragte bestyrelsens underskrift på dette revisionsprotokollat som en bekræftelse på, at bestyrelsen ikke har kendskab til sådanne forhold.

Vi er ikke i forbindelse med vores revision blevet bekendt med forhold, der indikerer eller vækker mistanke om besvigelser af betydning for årsregnskabet.

8.4 Overholdelse af lovgivningen

Vi har forespurgt direktionen, om alle kendte aktuelle eller potentielle overtrædelser af lovgivningen, der kan have væsentlig påvirkning på årsregnskabet, er oplyst under revisionen og er tilstrækkeligt indregnet og oplyst i årsregnskabet. Direktionen har over for os bekræftet, at der den bekendt ikke er forhold, der har betydning for årsregnskabet.

Vi er ikke i forbindelse med vores revision blevet bekendt med overtrædelser af budget- og regnskabsystem for kommuner og bogføringsloven eller anden lovgivning, der er relevant for Midttrafiks drift.

8.5 Begivenheder indtruffet efter balancedagen

Til sikring af at væsentlige begivenheder efter regnskabsårets udløb er præsenteret korrekt i årsregnskabet, har Midttrafik gennemgået og vurderet begivenheder indtruffet efter balancedagen.

Direktionen i Midttrafik har oplyst, at der efter dens opfattelse ikke er indtruffet væsentlige begivenheder efter balancedagen, som ikke er indarbejdet og tilstrækkeligt oplyst i årsregnskabet.

Vi er ikke under vores gennemgang blevet bekendt med begivenheder som i væsentlig grad påvirker årsregnskabet for 2015, og som ikke er indarbejdet og tilstrækkeligt oplyst i årsregnskabet.

9 Afsluttende oplysninger m.v.

9.1 Andre ydelser end revision

Udover den lovpligtige revision har vi efter anmodning udført følgende opgaver siden vores beretning nr. 12 af 8. maj 2015:

- ▶ Redegørelse for procedurer i forbindelse med udstedelse af frikort
- ▶ Notat om ressourceforbrug på rejsekort
- ▶ Forvaltningsrevisionsopgaver
- ▶ Rådgivning vedrørende regnskabsmæssige forhold
- ▶ Rådgivning vedrørende momsmæssige forhold
- ▶ Rådgivning vedrørende it-mæssige forhold.

Sikkerhedsforanstaltninger

Forinden accept af ovennævnte opgaver har vi særskilt vurderet betydningen heraf for vores uafhængighed.

Det er vores opfattelse, at de udførte opgaver enkeltvis og samlet er udført i overensstemmelse med gældende bestemmelser om revisors uafhængighed.

9.2 Lovpligtige oplysninger

I henhold til revisorloven og etiske regler for revisorer skal vi oplyse,

at vi opfylder de i lovgivningen indeholdte uafhængighedsbestemmelser, og

at vi har modtaget alle de oplysninger, der er anmodet om.

Aarhus, den 29. april 2016
ERNST & YOUNG
Godkendt Revisionspartnerselskab

Jes Lauritzen
statsaut. revisor

Lis Andersen
statsaut. revisor

Siderne 180-195 er fremlagt på mødet den 29. april 2016.

I bestyrelsen:

.....
Hans Bang-Hansen
formand

.....
Jan R. Christensen
næstformand

.....
Niels Erik Iversen
2. næstformand

.....
Frank Borch-Olsen

.....
Mads Nikolajsen

.....
Niels Viggo Lynghøj

.....
Johannes F. Vesterby

.....
Arne Lægaard

.....
Finn S. Petersen

BILAGSSAMLING
TIL REGNSKAB 2015

Byrdefordelingen i regnskab 2015

Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt byrdefordelingen for Midttrafik for 2015.

Byrdefordelingen er udarbejdet med udgangspunkt i den udgiftsbaserede resultatopgørelse, specifikke balanceposter og afdrag på lån. Resultat til byrdefordeling fordeles på kommuner og region. Byrdefordelingen er aflagt efter de anvendte principper der er omtalt i regnskabet.

Det er vores opfattelse, at byrdefordelingen indeholder en retvisende regnskabsopgørelse for 2015.

Aarhus den 29. april 2016

Direktion:

Jens Erik Sørensen

Bestyrelsen:

Hans Bang-Hansen
Formand

Jan R. Christensen
Næstformand

Niels Erik Iversen
2. næstformand

Frank Borch-Olsen

Mads Nikolajsen

Niels Viggo Lynghøj

Johannes F. Vesterby

Arne Lægaard

Finn S. Petersen

Midttrafik, byrdefordeling 2015

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Buskørsel inkl. Bus og Tog					
Udgifter	1.420.522.000	1.428.495.000	1.419.979.000	1.426.230.128	5.708.128
Indtægter*	-722.296.000	-714.606.000	-722.106.000	-722.279.154	16.846
Netto	698.226.000	732.765.000	716.748.000	703.950.974	5.724.974
Handicapkørsel					
Udgifter	38.096.000	38.043.000	39.984.000	40.762.073	2.666.073
Indtægter	-7.936.000	-7.897.000	-8.240.000	-8.199.620	-263.620
Netto	30.160.000	30.146.000	31.744.000	32.562.453	2.402.453
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	10.143.600	11.493.200	12.516.000	13.020.893	2.877.293
Indtægter	-4.030.600	-5.064.200	-5.618.000	-5.882.677	-1.852.077
Kommunens vognmandsbetaling	6.113.000	6.429.000	6.898.000	7.138.215	1.025.215
Administrationsomkostninger	2.154.000	2.429.800	2.499.000	2.539.560	385.560
Kommunens samlede udgift	8.267.000	8.858.800	9.397.000	9.677.775	1.410.775
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	477.784.000	453.210.100	437.013.000	435.082.772	-42.701.228
Indtægter	-55.000	-42.000	-40.000	-39.165	15.835
Kommunens vognmandsbetaling	477.729.000	453.168.100	436.973.000	435.043.607	-42.685.393
Administrationsomkostninger	8.447.000	8.933.000	8.970.000	8.926.551	479.551
Kommunens samlede udgift	486.176.000	462.101.100	445.943.000	443.970.158	-42.205.842
Togdrift					
Udgifter	52.439.000	52.380.800	52.082.371	52.260.349	-178.651
Indtægter	-17.300.000	-17.800.000	-17.800.000	-17.860.896	-560.896
Drift netto	35.139.000	34.580.800	34.282.371	34.399.453	-739.547
Anlæg	14.882.000	14.882.000	14.882.000	14.880.548	-1.452
I alt netto	50.021.000	49.462.800	49.164.371	49.280.001	-740.999
Trafikskabet					
Trafikskabet - nettoudgifter	121.337.000	121.337.000	121.337.000	116.161.365	-5.175.635
I alt - disponibelt beløb nettoudgifter	121.337.000	121.337.000	121.337.000	116.161.365	-5.175.635
Kontrolafgifter (Aarhus)					
Netto i alt	6.149.000	7.621.000	8.418.000	9.144.678	2.995.678
Letbanen					
Letbanesekretariatet	950.000	950.000	950.000	950.000	0
Letbanen - ALD	0	0	0	0	0
Letbanen i alt	950.000	950.000	950.000	950.000	0
Rejsekortet					
25% aktier og lån	0	0	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	8.062.000	9.598.000	10.016.000	10.897.545	2.835.545
25% sekretariat	2.047.000	2.047.000	2.047.000	1.707.545	-339.455
Renter	2.287.000	2.287.000	2.287.000	2.328.430	41.430
Afdrag	11.069.000	11.069.000	11.069.000	11.268.000	199.000
Drift	18.263.000	16.349.000	16.665.000	15.834.248	-2.428.752
Buslager**	3.020.000	1.511.000	1.511.000	1.441.544	-1.578.456
Rejsekort i alt	44.748.000	42.861.000	43.595.000	43.477.312	-1.270.688
Øvrige områder					
Renter	0	0	0	1.017.442	1.017.442
Midttrafik drift 2015					
Netto	1.446.034.000	1.456.102.700	1.427.296.371	1.410.192.158	-35.841.842
Midttrafik byrdefordeling 2015					
Bus og tog samarbejdet 2012-2013	18.876.000	18.876.000	18.876.000	18.876.506	506
Trafikskabet, mindreforbrug 2015	0	0	0	5.175.635	5.175.635
Renteindtægt, ansvarligt lån	0	0	0	-1.075.732	-1.075.732
Øvrige periodiseringer	0	0	0	-36.710	-36.710
Midttrafik byrdefordeling i alt	18.876.000	18.876.000	18.876.000	18.876.506	506
I alt, byrdefordeling for Midttrafik 2015	1.464.910.000	1.456.102.700	1.427.296.371	1.433.131.857	-31.778.143

* Korrigeret svarende til Bus og Tog samarbejdet i 2012-2013, der blev hensat i 2014 til byrdefordeling i 2015

** Rejsekort Buslager var ikke indarbejdet i den første udgave af det reviderede budget 2015, men blev vedtaget på bestyrelsesmødet 6. februar 2015

Sammenligningsgrundlaget er de vedtagne budgetter.

Bestyrelsen vedtog på sit møde 12. september 2014 forslag til budget for 2015. Budgettet er efterfølgende revideret og godkendt på bestyrelsens møde 6. februar 2015.

Regnskabsnotatet er opbygget med en indledende oversigtstabel. Efter oversigtstabellen er der en beskrivelse af generelle forhold vedrørende regnskabet for hvert enkelt hovedområde. Disse beskrivelser er efterfulgt af oversigter for den enkelte bestiller med bestillerspecifikke kommentarer. Der er således én oversigt for hver bestiller, som dækker alle driftsområder med tilhørende kommentarer. Bagerst i notatet findes forventede regnskaber per driftsområde fordelt på bestillere.

Økonomien i de enkelte hovedområder

Busområdet

Busområdet viser samlet set et merforbrug på 5,7 mio. kr. i forhold til det reviderede budget for 2015.

Busudgifter

De samlede busudgifter for 2015 beløber sig på 1.426,2 mio. kr., hvilket er 5,7 mio. kr. mere end budgettet for 2015, hvilket svarer til en udgiftsstigning på 0,4 %.

Sammenligning af indeks anvendt i budget med faktisk indeks:

	Budget	Regnskab
Omkostningsindeks:	2014-15: -1.4 %	2014-15: -1.3 %
Reguleringsindeks	2014-15: -0.9 %	2014-15: -0.9 %

Som det fremgår, er omkostningsindekset steget siden det vedtagne budget. Den samlede effekt af denne ændring i indeks er en forventet stigning i udgifter på ca. 1,2 mio. kr. for 2015. Desuden er det værd at bemærke, at de meget lave indeks for 2015 allerede blev indregnet i forbindelse med det reviderede budget 2015, hvor bestillerne fik indregnet en besparelse på 30,4 mio. kr. i forhold til budgettet efter 2. behandling. Til sammenligning er busudgifterne også betydeligt lavere i 2015 end for regnskabet i 2014, hvis man ser bort fra BAAS tilbagebetaling af restkørsel på 72,2 mio, som var en engangspost, der blev modregnet udgifterne i 2014. Regnskabet i 2014 viste busudgifter for 1.374,3 mio. kr.

Den resterende afvigelse på 4,5 mio. kr. er hovedsageligt sammensat af færre kørselsudgifter i Aarhus og Hedensted Kommune, ekstraordinære omkostninger til advokatbistand vedrørende billetkontrollen i Aarhus Kommune samt udvidelse af kørslen i Region Midtjylland og Norddjurs Kommune

Tabellen herunder viser udviklingen i busudgifter fra budget 2015 til regnskab 2015 på bestillerniveau. For uddybning af afvigelser henvises til de bestillerspecifikke oversigter i bilaget.

Sammenligning af busudgifter

	Budget 2015	Forventet regnskab 2. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Budget i forhold til regnskab	
					Difference i alt (regnskab minus budget)	Difference i alt (regnskab minus budget) i pct.
Favrskov	15.209.000	15.402.000	15.540.000	15.528.425	319.425	2,1%
Hedensted	9.548.000	7.790.000	7.951.000	7.862.450	-1.685.550	-17,7%
Herning	45.874.000	46.804.000	46.512.000	46.729.173	855.173	1,9%
Holstebro	33.116.000	33.674.000	33.170.000	33.103.193	-12.807	0,0%
Horsens	46.093.000	45.286.000	45.214.000	45.217.682	-875.318	-1,9%
Ikast-Brande	14.018.000	13.591.000	13.741.000	13.715.606	-302.394	-2,2%
Lemvig	6.431.000	6.410.000	6.455.000	6.466.239	35.239	0,5%
Norddjurs	13.897.000	14.961.000	15.141.000	15.174.128	1.277.128	9,2%
Odder	6.292.000	6.254.000	6.346.000	6.349.716	57.716	0,9%
Randers	89.135.000	89.769.000	89.448.000	89.658.401	523.401	0,6%
Ringkøbing-Skjern	25.424.000	25.417.000	25.510.000	25.605.834	181.834	0,7%
Samsø	4.961.000	4.741.000	4.807.000	4.812.255	-148.745	-3,0%
Silkeborg	55.212.000	55.098.000	54.817.000	54.664.906	-547.094	-1,0%
Skanderborg	23.588.000	22.655.000	23.546.000	23.636.759	48.759	0,2%
Skive	28.282.000	28.128.000	28.602.000	28.589.223	307.223	1,1%
Struer	7.540.000	7.508.000	7.566.000	7.593.498	53.498	0,7%
Syddjurs	15.164.000	15.061.000	14.997.000	14.984.908	-179.092	-1,2%
Viborg	47.257.000	45.674.000	47.215.000	47.538.472	281.472	0,6%
Aarhus	462.536.000	470.053.000	458.382.000	462.781.217	245.217	0,1%
Regionen	470.945.000	474.219.000	475.019.000	476.218.044	5.273.044	1,1%
I alt	1.420.522.000	1.428.495.000	1.419.979.000	1.426.230.128	5.708.128	0,4%

Busindtægter

Samlet set overholdes budgettet for busindtægter i 2015 meget præcist. Der er samlede indtægter på 722,3 mio. kr., hvilket svarer til det budgetterede. Afvigelsen mellem regnskab og budget på indtægter er på ca. 0,02 mio. kr.

Der er dog afvigelser på de enkelte indtægtskonti, men samlet set udligner de hinanden. De største afvigelser findes på følgende konti:

- Passagerindtægter – bus - 6,5 mio. kr.
- Refusion for rabat på off-peak rejser + 1,5 mio. kr.
- Salg af ungdomskort til ungdomsuddannelser - 1,7 mio. kr.
- Kompensation for brug af ungdomskort til fritidsrejser + 4,5 mio. kr.
- Salg af skolekort - 1,1 mio. kr.
- Billetindtægter – togrejser DSB og Arriva - 1,3 mio. kr.
- Betaling til DSB/Arriva for togrejser + 4,0 mio. kr.
- Øvrige afvigelser + 0,6 mio. kr.

Passagerindtægterne afspejler kundernes betaling for at rejse med bus. Passagerindtægterne udgjorde i 2015 500,7 mio. kr. Passagerindtægterne er 6,5 mio. kr. under budgettet. En del af faldet kan tilskrives den rabat kunder får på rejsekort udenfor myldretiden (og indtil sommerferien på det særlige off-peak klippekort), hvor Midttrafiks refusion fra staten er 1,5 mio. kr. over budgettet. Indtægter for salg på rejsekort som indgår som en del af passagerindtægterne var i 2015 på knap 43 mio. kr., og udgjorde således 8,6 % af de samlede passagerindtægter. Salg af kontantbilletter på rejsekortudstyr udgjorde 90,3 mio. kr. i 2015. Det skal bemærkes, at der derudover er indtægtsført knap 6,5 mio. kr. som passagerindtægter for Midttrafiks andel af Rejsekorts såkaldte overskudslikviditet. Overskudslikviditet opstår fordi brugere af rejsekortet har sat penge ind på rejsekortet, som de endnu ikke brugt til at rejse for. Det svarer i princippet til, at kunden har købt et 10-turs kort, men ikke har brugt alle rejser endnu. For at kunne sammenligne indtægter korrekt mellem år, og i forhold til budgettet, har Midttrafik indtægtsført den andel af den samlede overskudslikviditet, der kan tilknyttes Midttrafik. Opgørelsen over fordeling af overskudslikviditet udarbejdes af Rejsekort A/S,

og det samlede beløb fordeles til trafikskaberne i forhold til omsætning. Denne praksis er i overensstemmelse med den praksis Movia anvender.

Refusion for rabat på off-peak klippekort er som omtalt over budgettet. Indtægten udgør knap 5 mio. kr. Indtil sommeren 2015 kom størstedelen af indtægten som kompensation for brug af de særlige off-peak klippekort, men med rejsekortets indførelse – hvor kunden automatisk får off-peak rabat på relevante tidspunkter – er rabatten blevet lettere tilgængelig for kunderne og Trafikstyrelsens refusion er derfor steget.

Salg af ungdomskort til unge på ungdomsuddannelser er 1,7 mio. kr. under budgettet. Kompensationen for brug af ungdomskort til fritidsrejser er dog samtidig 4,5 mio. kr. over budgettet. Midttrafik modtager kompensation fra staten for den mulighed de unge har for at foretage fritidsrejser på deres ungdomskort. Merindtægten skyldes dog ikke øget betaling fra Trafikstyrelsen, men derimod at der ved regnskabsaflæggelsen i 2014 blev overført 4,7 mio. kr. fra 2014 til 2015 til imødegåelse af den endelige afregning til DSB/Arriva for deres andel af disse rejser i 2014. Denne afregning er endnu ikke gennemført, og resulterer derfor i en merindtægt på kontoen i 2015.

Omsætning på skolekort er 1,1 mio. kr. mindre end budgetteret. Årsagen er, at Hedensted Kommune har ændret rabatruter til lukkede skoleruter og Herning Kommune har indført gratis kørsel på rabatruter. Dette var ikke forudsat ved budgetlægningen, og medfører mindreindtægter på salg af skolekort. Mindreindtægten henføres i indtægtsfordelingen til de to kommuner.

Billletindtægter for togrejser til DSB og Arriva indeholder salget fra DSB/Arriva's salgssteder. Disse indtægter er 1,3 mio. kr. under budgettet hvilket bl.a. kan tilskrives, at flere indtægter kommer ind via rejsekort. Betalingen til DSB/Arriva for togrejser er 4 mio. kr. lavere end budgetteret. Det skyldes, at den endelige afregning for perioden 2012 til 2014 antages at give en mindrebetaling til Midttrafik end oprindeligt forudsat ved budgetlægningen. Det skal dog bemærkes, at forhandlinger om forholdet stadig pågår. Den udgift til togoperatørerne, der indgår i regnskabet for 2015 svarer til det reelt afregnede med togoperatørerne i 2015.

Øvrige afvigelser indeholder bl.a. erhvervskort og refusion fra staten for børnealdersgrænser. Det indeholder også billetindtægter for togoperatører for omstigningsrejser. Dette er i regnskabet fastlagt efter den aftalte aconto-beregning, idet der endnu ikke er sket endelig opgørelse over disse rejser i 2014 og 2015.

Årets regnskabsresultat for indtægter er samlet også ganske tæt på det der blev forventet efter 3. kvartal. Det samlede regnskabsresultat fordelt på indtægtskategorier ser således ud:

Sammenligning af busindtægter mellem budget 2015 og regnskab 2015

Indtægtskategorier	Budget 2015	Regnskab 2015	Budget i forhold til regnskab	
			Difference i alt (regnskab minus budget)	Difference i alt (regnskab minus budget) i pct
Passagerindtægter	507.170.000	500.660.160	-6.509.840	-1,3%
Refusion/takstnedsættelse - off peak klip	3.500.000	4.979.228	1.479.228	42,3%
Erhvervs kort	4.500.000	4.951.796	451.796	10,0%
Omsætning Ungdomskort	95.000.000	93.344.850	-1.655.150	-1,7%
Ungdomskort - kompensation fritidsrejser	6.800.000	11.295.739	4.495.739	66,1%
Omsætning skolekort	35.450.000	34.386.877	-1.063.123	-3,0%
Kompensation - Fælles børneregler	36.100.000	36.372.099	272.099	0,8%
Fragt, Gods og Post mm.	0	0	0	0,0%
Fribefordring Værnepligtige	1.600.000	1.815.184	215.184	13,4%
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	250.000	124.910	-125.090	-50,0%
Telebus / Teletaxa	0	0	0	0,0%
Kontrolafgifter uden for Aarhus Kommune	350.000	147.771	-202.229	-57,8%
Billetindtægter - Togrejser DSB/Arriva	106.000.000	104.660.062	-1.339.938	-1,3%
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	31.500.000	31.482.049	-17.951	-0,1%
Indtægter Busdrift	828.220.000	824.220.725	-3.999.275	-0,5%
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)*	-105.924.000	-101.941.571	3.982.429	-3,8%
Passagerindtægter i alt	722.296.000	722.279.154	-16.846	0,0%

* Korrigeret for betaling til bus og tog-samarbejde 2012-2013.

Fordeling af busindtægter

Indførelse af Rejsekortet medfører væsentlige ændringer i grundlaget for at udarbejde indtægtsfordelingen mellem bestillerne. Dele af salget sker nu på rejsekort eller som kontantsalg på rejsekortudstyr, og kan derfor umiddelbart henføres til de bestillere der finansierer kørslen.

Til gengæld findes det gamle billetudstyr ikke længere i busserne. Det betyder, at der ikke længere kan sælges klippekort og fornyes periodekort i busserne. Salg herfra er overført til salgssteder – herunder både Midttrafiks egne salgssteder og salgssteder tilknyttet DSB og Arriva. En mindre del er overflyttet til websalg.

Samtidig er der overflyttet salg fra kontantbilletter, klippekort og i mindre omfang periodekort til rejsekort, ligesom en del af bus-tog omsætningen nu er indeholdt i rejsekortomsætningen.

Tidligere anvendte nøgler til at fordele indtægter mellem bestillerne fra f.eks. bus-tog omstigninger, salg på kortsalgssteder, omstigningsrejser vil derfor ikke længere være troværdige at anvende på grund af omflytning af salg.

Anvendes de hidtidige principper for indtægtsdeling vil det resultere i skævvridninger af indtægtsdelingen, som ikke er en afspejling af den reelle fordeling. Samtidig vil det medføre væsentlige afvigelser i forhold til de vedtagne budgetter. Der kan således blive tale om væsentlige merbetalinger for nogle og tilsvarende væsentlige mindrebetalinger for andre bestillere på et grundlag der vurderes at være usikkert, som følge af omflytning af indtægter.

Indtægtsdelingen i 2015 er derfor sket med udgangspunkt i de fordelingsnøgler der blev anvendt ved budgetlægningen for 2015, med følgende konkrete undtagelser.

- Udgifter til bus-tog samarbejdet afholdes af Region Midtjylland i henhold til den konkrete betaling til DSB og Arriva i 2015.
- Da budget 2015 i sit udgangspunkt baserer sig på regnskabet for 2013, er der i den anvendte fordelingsnøgle fratrukket de udgifter, der i 2013 var finansieret via indtægtsdelingen af Aarhus Kommune, som betaling for advokathjælp i forbindelse med sager om billetkontrollen. Det skyldes, at disse udgifter i 2015 ikke modregnes på indtægtskontoen.
- Derudover er der justeret i skolekortindtægter for 3 kommuner – Holstebro, Herning og Hedensted. I Herning skyldes det indførelse af gratis rabatruter, i

Hedensted overflytning af rabatruter til lukkede skoleruter og i Holstebro en fejlagtig forudsætning i budgettet omkring brugen af skolekort på lokalruter.

Den anvendte model for indtægtsdeling i 2015 betyder også, at afregning af indtægter fra rejsekort ikke vil ske efter fordelingen af det konkrete salg. Det skyldes, at rejsekortet er indført successivt hos bestillerne i løbet af 2. halvår 2014 og 1. halvår 2015. Dermed er andelen af rejsekortindtægter uensartet mellem bestillerne og en fordeling hvor rejsekortindtægter fordeles konkret og alle andre indtægter i forhold til budgettet, vil medføre en forfordeling af de kommuner, der først fik installeret rejsekortudstyr.

Med den anvendte metodik fremkommer følgende indtægtsfordeling i 2015:

Sammenligning af busindtægter mellem budget 2015 og regnskab 2015						
Indtægtshaver	Budget 2015	Forventet regnskab 2. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Budget i forhold til regnskab	
					Difference i alt (regnskab minus budget)	Difference i alt (regnskab minus budget) i pct
Favrskov	1.262.000	1.253.000	1.266.000	1.254.311	-7.689	-0,6%
Hedensted	3.096.000	1.689.000	1.704.000	2.277.138	-818.862	-26,4%
Herning	17.727.000	16.062.000	16.280.000	15.819.001	-1.907.999	-10,8%
Holstebro	6.261.000	6.944.000	7.018.000	6.892.856	631.856	10,1%
Horsens	19.787.000	19.668.000	19.947.000	19.666.450	-120.550	-0,6%
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0,0%
Lemvig	0	0	0	0	0	0,0%
Norddjurs	1.196.000	1.189.000	1.205.000	1.188.714	-7.286	-0,6%
Odder	1.282.000	1.277.000	1.284.000	1.274.190	-7.810	-0,6%
Randers	29.925.000	29.386.000	29.858.000	29.742.686	-182.314	-0,6%
Ringkøbing-Skjern	4.272.000	4.121.000	4.149.000	4.245.973	-26.027	-0,6%
Samsø	1.151.000	1.141.000	1.158.000	1.143.988	-7.012	-0,6%
Silkeborg	24.902.000	24.386.000	24.685.000	24.750.288	-151.712	-0,6%
Skanderborg	5.655.000	5.754.000	5.800.000	5.620.548	-34.452	-0,6%
Skive	8.644.000	8.628.000	8.720.000	8.591.338	-52.662	-0,6%
Struer	1.190.000	1.180.000	1.188.000	1.182.750	-7.250	-0,6%
Syddjurs	3.683.000	3.666.000	3.678.000	3.660.562	-22.438	-0,6%
Viborg	15.913.000	15.865.000	16.048.000	15.816.052	-96.948	-0,6%
Aarhus	284.959.000	285.378.000	287.344.000	286.199.469	1.240.469	0,4%
Regionen*	291.391.000	287.019.000	290.774.000	292.952.841	1.561.841	0,5%
I alt	722.296.000	714.606.000	722.106.000	722.279.154	-16.846	0,0%

* Korrigeret for betaling til bus og tog-samarbejde 2012-2013.

De konkrete afvigelser for de enkelte bestillere er beskrevet senere i dette notat, under den enkelte bestillers økonomi.

Kollektiv trafik i Flextrafik

Handicapkørsel

Nettoudgifterne til handicapkørsel udgjorde i 2015 32,6 mio. kr., hvilket svarer til en merudgift på 2,4 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til 8 % jævnfør nedenstående tabel. Efter 3. kvartal forventede Midttrafik et forsigtigt merforbrug på 1,6 mio. kr. svarende til 5 %.

Årsagen til merforbruget er en generel kørselsforøgning gennem hele året og særligt i november og december.

Sammenligning af nettoudgifter på handicapkørsel

	Budget 2015	Forventet regnskab 2. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Budget i forhold til regnskab	
					Difference i alt (regnskab minus budget)	Difference i alt (regnskab minus budget) i pct
Favrskov	864.000	950.000	1.053.000	1.124.697	260.697	30,2%
Hedensted	905.000	820.000	820.000	852.909	-52.091	-5,8%
Herning	1.479.000	1.350.000	1.584.000	1.652.581	173.581	11,7%
Holstebro	848.000	848.000	987.000	1.028.243	180.243	21,3%
Horsens	1.669.000	1.669.000	1.887.000	1.939.839	270.839	16,2%
Ikast-Brande	672.000	672.000	672.000	683.464	11.464	1,7%
Lemvig	511.000	511.000	591.000	582.339	71.339	14,0%
Norddjurs	572.000	572.000	572.000	605.508	33.508	5,9%
Odder	696.000	696.000	696.000	750.904	54.904	7,9%
Randers	1.872.000	1.872.000	2.050.000	2.186.285	314.285	16,8%
Ringkøbing-Skjern	1.382.000	1.382.000	1.318.000	1.305.562	-76.438	-5,5%
Samsø	187.000	220.000	265.000	266.212	79.212	42,4%
Silkeborg	2.120.000	2.120.000	2.062.000	2.108.433	-11.567	-0,5%
Skanderborg	747.000	747.000	747.000	798.835	51.835	6,9%
Skive	668.000	790.000	934.000	1.002.003	334.003	50,0%
Struer	404.000	404.000	404.000	444.465	40.465	10,0%
Syddjurs	521.000	480.000	480.000	496.811	-24.189	-4,6%
Viborg	1.719.000	1.719.000	2.013.000	2.052.363	333.363	16,2%
Aarhus	12.324.000	12.324.000	12.609.000	12.681.000	357.000	2,8%
I alt	30.160.000	30.146.000	31.744.000	32.562.453	2.402.453	8,0%

Flexture

Nettoudgifterne til Flextur udgjorde i 2015 7,3 mio. kr., hvilket svarer til en merudgift på 1,1 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til 17 % jævnfør nedenstående tabel. Efter 3. kvartal forventede Midttrafik et merforbrug på 0,8 mio. kr. svarende til 13 %.

Årsagen til merforbruget skal blandt andet findes i, at både Horsens og Skanderborg Kommune startede Flextur op medio 2015, samt at Aarhus Kommune har haft en markant vækst i sidste halvår af 2015. Væksten i Aarhus Kommune tilskrives en naturlig udvikling i kraft med, at produktet bliver mere kendt blandt borgerne.

Sammenligning af nettoudgifter (kørselsudgift plus administrationsudgift) på Flexture

	Budget 2015	Forventet regnskab 2. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Budget i forhold til regnskab	
					Difference i alt (regnskab minus budget)	Difference i alt (regnskab minus budget) i pct
Favrskov	437.000	437.000	513.000	529.549	92.549	21,2%
Hedensted	250.000	297.000	400.000	420.620	170.620	68,2%
Herning	0	0	0	0	0	0,0%
Holstebro	90.000	42.000	19.000	20.843	-69.157	-76,8%
Horsens	0	7.000	25.000	26.412	26.412	0,0%
Ikast-Brande	65.000	65.000	65.000	58.300	-6.700	-10,3%
Lemvig	125.000	207.000	254.000	272.844	147.844	118,3%
Norddjurs	1.423.000	1.423.000	1.423.000	1.438.940	15.940	1,1%
Odder	0	0	0	0	0	0,0%
Randers	351.000	259.000	259.000	263.203	-87.797	-25,0%
Ringkøbing-Skjern	509.000	509.000	596.000	614.376	105.376	20,7%
Samsø	0	0	0	0	0	0,0%
Silkeborg	276.000	409.000	479.000	496.129	220.129	79,8%
Skanderborg	0	414.800	180.000	175.546	175.546	0,0%
Skive	140.000	177.000	218.000	228.090	88.090	62,9%
Struer	39.000	39.000	52.000	52.119	13.119	33,6%
Syddjurs	903.000	973.000	1.081.000	1.118.908	215.908	23,9%
Viborg	574.000	574.000	627.000	649.020	75.020	13,1%
Aarhus	1.076.000	749.000	891.000	956.583	-119.417	-11,1%
Regionen	0	0	0	0	0	0,0%
I alt	6.258.000	6.581.800	7.082.000	7.321.481	1.063.481	17,0%

Teletaxa

Nettoudgifterne til teletaxa udgjorde i 2015 2,4 mio. kr., hvilket svarer til en merudgift på 0,3 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til 17 % jævnfør nedenstående tabel. Efter 3. kvartal forventede Midttrafik ligeledes et merforbrug på 0,3 mio. kr.

Årsagen til merforbruget skal hovedsageligt findes i en væsentlig merkørsel i Samsø Kommune på grund af øget kørsel i forbindelse med etablering af ny færgehavn samt ny Teletaxa-rute i Holstebro Kommune.

Sammenligning af nettoudgifter (kørselsudgift plus administrationsudgift) på Teletaxa

	Budget 2015	Forventet regnskab 2. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Budget i forhold til regnskab	
					Difference i alt (regnskab minus budget)	Difference i alt (regnskab minus budget) i pct
Favrskov	0	0	0	179	179	0,0%
Hedensted	225.000	441.000	352.000	365.067	140.067	62,3%
Herning	16.000	16.000	16.000	14.249	-1.751	-10,9%
Holstebro	19.000	44.000	81.000	85.812	66.812	351,6%
Horsens	272.000	272.000	84.000	69.646	-202.354	-74,4%
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0,0%
Lemvig	28.000	0	0	0	-28.000	-100,0%
Norddjurs	0	0	0	0	0	0,0%
Odder	83.000	83.000	139.000	153.915	70.915	85,4%
Randers	0	0	0	0	0	0,0%
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	1.786	1.786	0,0%
Samsø	371.000	382.000	586.000	579.052	208.052	56,1%
Silkeborg	79.000	165.000	165.000	182.603	103.603	131,1%
Skanderborg	212.000	212.000	168.000	160.119	-51.881	-24,5%
Skive	100.000	58.000	68.000	66.823	-33.177	-33,2%
Struer	27.000	27.000	22.000	21.084	-5.916	-21,9%
Syddjurs	0	0	0	0	0	0,0%
Viborg	409.000	409.000	456.000	473.897	64.897	15,9%
Aarhus	0	0	0	0	0	0,0%
Regionen	168.000	168.000	178.000	182.093	14.093	8,4%
I alt	2.009.000	2.277.000	2.315.000	2.356.325	347.325	17,3%

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Nettoudgifterne til Kommunal kørsel for Midttrafiks bestillere udgjorde i 2015 154,5 mio. kr., hvilket svarer til et merforbrug på 1,6 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til 1 % jævnfør nedenstående tabel. Efter 3. kvartal forventede Midttrafik et merforbrug på 4,6 mio. kr. svarende til 3 % grundet en højere forventning til nyopstartede kørsler end det reelt endte ud med.

Årsagen til det samlede merforbrug skal hovedsageligt findes i nyopstartet Kommunal kørsel i Horsens, Ikast-Brande og Randers Kommune.

Midttrafik varetager afregningen for øvrige trafikskaber, men har ingen indflydelse på kørselsforbruget. Forbruget hos Fynbus har været meget mindre end indmeldt i forbindelse med budgetlægningen, hvorfor der er en stor afvigelse i forhold til budgettet.

Sammenligning af nettoudgifter (kørselsudgift plus administrationsudgift) på Kommunal kørsel

	Budget 2015	Forventet regnskab 2. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Budget i forhold til regnskab	
					Difference i alt (regnskab minus budget)	Difference i alt (regnskab minus budget) i pct
Favrskov	5.334.000	5.151.100	5.614.000	5.279.715	-54.285	-1,0%
Hedensted	0	0	0	0	0	0,0%
Herning	0	0	0	0	0	0,0%
Holstebro	1.058.000	1.189.700	1.256.000	1.152.903	94.903	9,0%
Horsens	838.000	2.983.000	3.323.000	3.155.039	2.317.039	276,5%
Ikast-Brande	0	961.000	1.427.000	1.185.915	1.185.915	0,0%
Lemvig	223.000	222.900	133.000	141.058	-81.942	-36,7%
Norddjurs	953.000	1.366.000	1.448.000	1.411.917	458.917	48,2%
Odder	0	0	0	0	0	0,0%
Randers	921.000	1.473.500	1.951.000	1.879.892	958.892	104,1%
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0	0,0%
Samsø	0	260.000	260.000	243.760	243.760	0,0%
Silkeborg	3.207.000	2.750.000	2.922.000	2.766.237	-440.763	-13,7%
Skanderborg	111.000	56.000	85.000	79.748	-31.252	-28,2%
Skive	9.848.000	8.456.000	9.649.000	9.306.756	-541.244	-5,5%
Struer	0	0	0	0	0	0,0%
Syddjurs	2.095.000	2.302.800	2.170.000	2.171.640	76.640	3,7%
Viborg	0	0	0	0	0	0,0%
Aarhus	3.522.000	3.540.000	4.159.000	3.795.731	273.731	7,8%
Regionen	124.807.000	124.807.000	123.100.000	121.940.778	-2.866.222	-2,3%
I alt vedr. bestillere	152.917.000	155.519.000	157.497.000	154.511.088	1.594.088	1,0%
Sydtrafik	204.407.000	204.407.000	203.268.000	203.338.100	-1.068.900	-0,5%
NT	100.000	50.000	27.000	52.173	-47.827	-47,8%
Fynbus	128.752.000	102.125.100	85.151.000	86.068.797	-42.683.203	-33,2%
I alt vedr. øvrige	333.259.000	306.582.100	288.446.000	289.459.070	-43.799.930	-13,1%
I alt	486.176.000	462.101.100	445.943.000	443.970.158	-42.205.842	-8,7%

Togdrift

På Togdrift konstateres et mindreforbrug på ca. 0,7 mio. kr. i forhold til budgettet. Det skyldes hovedsageligt flere passagerindtægter på Odderbanen på 0,5 mio. kr. Der var i 2015 fremgang med ca. 10% flere rejser på Odderbanen i forhold til 2014.

Udgifter til togtrafik var ca. 0,2 mio. kr. mindre end budgetteret, hvilket skyldes en lavere omkostningsudvikling end forventet.

Trafikskabet (administration og fællesaktiviteter)

Administrationen har afsluttet 2015 med et mindreforbrug i Trafikskabet på 19,6 mio. kr. Fra tidligere år er der overført 14,5 mio. kr., hvorfor det reelle mindreforbrug i 2015 er på 5,1 mio. kr.

Mindreforbruget skyldes hovedsageligt en udskydning af realtidsprojektet som overførslen fra tidligere år særligt vedrører.

Mindreforbruget på 19,6 mio. kr. søges overført til 2016 i et selvstændigt dagsordenspunkt "Anvendelse af mindreforbruget i Trafikskabet i regnskab 2016".

Billetkontrollen – kontrolafgifter

Billetkontrollen i Aarhus Kommune vedrører udgifter til billetkontroladministration samt indtægter fra kontrolafgifter. Indtægter for billetkontrollen blev i 2015 16 mio. kr. og de samlede udgifter blev 14,2 mio. kr. Dette betyder for Aarhus Kommune et samlet overskud på ca. 1,8 mio. kr. på den samlede administration.

I forhold til budgettet er dette en afvigelse på 1,6 mio. kr. Afvigelsen skyldes, at indtægterne blev 0,6 mio. kr. lavere og udgifterne til administrationen blev 1,1 mio. kr. højere.

Årsagen til merforbruget skyldes en udvidelse af aftalen med Securitas omkring flere kontroller.

Midttrafik overførte i 2015 69 % af indtægterne til opkrævning ved Aarhus Kommune svarende til 11 mio. kr., men havde kun budgetteret med en overførsel på 58 %. Dette giver en afvigelse på 1,4 mio. kr. i Midttrafiks budget, men er en forøgelse i Aarhus Kommunes indtægter ved opkrævningen, og er derfor neutral for Aarhus Kommune

Kontrolafgifter, regnskab 2015					
	Budget 2015	Forventet regnskab 2. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Difference i alt (regnskab minus budget)
Kontrolafgifter	-16.600.000	-15.000.000	-16.400.000	-16.034.000	566.000
Billetkontroladministration	13.121.000	12.621.000	14.318.000	14.174.724	1.053.724
I alt	-3.479.000	-2.379.000	-2.082.000	-1.859.276	1.619.724
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus Kommune	9.628.000	10.000.000	10.500.000	11.003.954	1.375.954

Letbanen

Udgifterne til Letbanesekretariatet balancerer i 2015.

Rejsekort

Udgifterne til rejsekort er i 2015 1,3 mio. kr. lavere end budgetteret. Mindreudgifterne fordeler sig forskelligt på de enkelte budgetkategorier.

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Rejsekortet					
25% aktier og lån	0	0	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	8.062.000	9.598.000	10.016.000	10.897.545	2.835.545
25% sekretariat	2.047.000	2.047.000	2.047.000	1.707.545	-339.455
Renter	2.287.000	2.287.000	2.287.000	2.328.430	41.430
Afdrag	11.069.000	11.069.000	11.069.000	11.268.000	199.000
Drift	18.263.000	16.349.000	16.665.000	15.834.248	-2.428.752
Buslager	3.020.000	1.511.000	1.511.000	1.441.544	-1.578.456
Rejsekort i alt	44.748.000	42.861.000	43.595.000	43.477.312	-1.270.688

Således var der et merforbrug på 2,8 mio. kr. vedrørende udstyr og ekstraudstyr. Dette skyldes hovedsageligt indregning af bestillerens andel af det ekstraudstyr, der blev bestilt i 2015. Ligeledes blev der mod udgangen af 2015 afholdt udgifter til den såkaldte endelige opgørelse, den endelige opgørelse af rejsekortinstallationsprojektet for busser, wlan og Odderbane. Udgifterne til denne er 75 % lånefinansieret. De resterende 25 % - svarende til 1 mio. kr. er fordelt på de involverede bestillere. Udgiften til den endelige opgørelse indgik ikke i forventet regnskab efter 3. kvartal.

Kontantudgifter til ekstraudstyr er løbende indbetalt fra bestillerne i takt med installationen af dette. Ekstra bestilte check-in-mini (CIM) installationer er ligeledes kontantfinansieret i 2015. Der er dog ikke afholdt tilsvarende udgifter til indkøb af ekstraudstyr, idet installationer er foretaget med det den lagerbeholdning Midttrafik allerede har. Den fortsatte udrulning revurderes af Midttrafik. Det bør bemærkes, at afvigelserne på Ringkøbing-Skjern og Silkeborg Kommune med hver 1,3 mio. kr. skyldes, at begge kommuner tidligere har foretaget indbetalinger der finansierer udstyret. Udgifterne til dette er blot afholdt i 2015. En del af ekstraudstyret er finansieret igennem buslageret. Dette blev indregnet ved revideret budget 2015 med i alt 22

rejsekortinstallationer. Mindreudgiften til dette skyldes, at den regionale andel af buslageret er konverteret til idriftsat udstyr og lånefinansieret fra og med 2016. De øvrige bestilles finansieringsandel er bibeholdt, således, at det indkøbte buslager i antal svarer til 11 rejsekortinstallationer.

Der har ligeledes været en samlet mindreudgift til Midttrafiks projektsekretariat på i alt 0,3 mio. kr. Projektsekretariatet blev nedlagt og overført til linjeorganisationen i efteråret 2015. Indbetalingen til projektsekretariatet er bibeholdt.

Udgifterne til udstyr og sekretariat opgøres endeligt i forbindelse med regnskab 2016. Endvidere har der været merudgifter til renter og afdrag på 0,2 mio. kr. i forhold til det budgetterede.

Mindreudgifterne til drift, på i alt 2,4 mio. kr., skyldes primært den nye finansieringsmodel for rejsekort. Overgangen til abonnementsbetaling i stedet for transaktionsafgifter medførte, at Midttrafik fik en rabat i 2015, da rejsekort stadig blev udrullet i Midttrafiks område. I budget 2015 var der indregnet 10,5 mio. kr. mens den realiserede udgift var 7,9 mio. kr. Der har ligeledes var færre udgifter til Bus og Tog-kundecenter end budgetteret. Der har været ekstraudgifter til posterne "Kunderelaterede driftsudgifter", herunder distributionsafgifter, "Fejlberegne rejser", der blandt andet inkluderer refusioner samt "Excluded errors", der dækker teknikerudkald til fejlramt udstyr. En del af udgifterne til Excluded Errors viderefaktureres til busselskaberne, såfremt fejlen er selvforskyldt.

Renter

I marts 2015 besluttede Midttrafiks bestyrelse efter rådgivning fra banken at etablere et likviditetsdepot som alternativ til kontante indlån, idet disse blev forrentet negativt fra 1. marts 2015.

I maj og juni blev finansmarkedet ramt af rentefrygt, og konsekvensen heraf blev, at likviditetsdepotet blev justeret i forhold til risiko og obligationer solgt med kurstab. I september blev bankerne pålagt ændrede regler for likviditetsbeholdning, hvilket påvirkede markedet negativt med et overudbud af obligationer.

Likviditetsdepotet blev etableret med 175 mio. kr. og justeret til 170 mio. kr. i sommeren 2015. Samlet set har likviditetsdepotet medført et tab i 2015 på 1,1 mio. kr., der dels består af et realiseret tab på 2,4 mio. kr., dels består af urealiseret gevinst på 0,5 mio. kr., renteindtægt på 0,5 mio. kr. og ændring i vedhængende rente på 0,3 mio. kr. Set i forhold til kurstabet i maj og juni endte 2015 mere positivt for depotet.

Renteudgifterne finansieres af mindreforbrug i Trafikselskabet.

Anvendt regnskabspraksis, endelig byrdefordeling 2015

Midttrafik er et selskab uden formue og finansieres af bestillerne i hvert regnskabsår.

Repræsentantskabet skal ifølge Midttrafiks vedtægter § 9 "godkende Bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering" - i det følgende omtalt som byrdefordeling.

Byrdefordelingsmodellen tager udgangspunkt i Midttrafiks vedtægter § 25:

"Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel.

Stk. 2. En region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.

Stk. 3. Bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinjer for selskabets finansiering."

Budget 2015 blev godkendt af Bestyrelsen 12. september 2014. Budgettet hviler på de samme principper for byrdefordeling som foregående års budgetter. Byrdefordelingen for 2015 blev vedtaget af Repræsentantskabet den 21. november 2014.

De grundlæggende principper i byrdefordelingen for 2015 er:

- *Buskørsel*, hvor nettoudgiften til hver enkelt rute finansieres af en bestiller (kommune eller regionen); bestilleren betaler udgiften til drift af ruten og får indtægterne fra ruten.
- *Togdrift*, hvor regionen betaler nettoudgiften for alle aktiviteter.
- *Handicapkørsel*, hvor kommunerne betaler nettoudgiften, således at alle driftsomkostninger betales af den kommune, der har visiteret kunden til kørslen, og egenbetalingen tilfalder den pågældende kommune; særlige administrationsudgifter i forbindelse med koordineret kørsel fordeles mellem kommunerne efter antallet af ture det pågældende år.
- *'Kan-kørsel'*, hvor kommunerne samt regionen betaler bruttoudgiften for alle aktiviteter som beror på konkrete aftaler.
- *Billetkontrollen-kontrolafgifter* i Aarhus Kommune. Aarhus Kommune betaler driftsudgifterne og modtager alle indtægterne.
- *Rejsekort*, byrdefordelingen i forbindelse med rejsekortprojektet følger en anden model end byrdefordelingen ved de øvrige forretningsområder. Udgifterne kan grundlæggende opdeles i henholdsvis anlægsinvesteringen og de løbende driftsudgifter.

Overordnet finansieres udgifterne til projektets anlægsinvestering ved en kombination af optagelse af lån, og ved direkte bestillerbidrag. Lånet er optaget af Midttrafik og afvikles over 15 år af bestillerne. Anlægsinvesteringen består af indskud til Rejsekort A/S i form af aktiekapital og ansvarlig lånekapital, samt udgifter til indkøb af udstyr m.v. Herudover indgår også udgifter til projektsekretariatet.

Den samlede investering kan enten finansieres efter en model med 75 % lånefinansiering og 25 % kontantfinansiering eller ved 100 % kontantfinansiering. Horsens og Silkeborg Kommuner har valgt at finansiere deres andel af investeringsudgifterne kontant. Bestillere, der har valgt at lånefinansiere, betaler dels de 25 % af investeringsudgifterne og ydelserne på lånet ud fra følgende fordelingsnøgler:

- aktier og ansvarligt lån er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- udstyr er fordelt efter antal busser hos den enkelte bestiller
- udstyr til projektsekretariat er fordelt efter antal busser hos den enkelte bestiller

De løbende driftsudgifter omfatter Rejse- og omsætningsafgifter, vedligeholdelse, Kundecenter samt drift af testudstyr. Disse udgifter betales direkte af bestillerne. Fordelingen af udgifterne beror på følgende fordelingsnøgler:

- rejse- og omsætningsafgifter er fordelt efter indtægter

- vedligeholdelse er fordelt efter antal busser hos den enkelte bestiller
 - Kundecenter er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
 - Drift af testudstyr er fordelt efter indtægter
- *Letbanesekretariatet*, hvor bruttoudgiften finansieres af tilsluttede kommuner og regionen. Selve udgiftsfordelingen er besluttet af de respektive partnere.
 - *Trafikselskabet*, af Trafikselskabets samlede budget fordeles ca. 77 % efter køreplantimer. De resterende ca. 23 % fordeles efter den konkrete benyttelse af ydelsen, en rutenøgle (antal afgange) for udgifter til rutebilstationer, eller anvendelsen af handicapkørsel.

Principperne for byrdefordeling finder anvendelse på det budgetterede aktivitetsomfang i det pågældende år.

Bevillingsniveauet fastlægger den overordnede økonomiske ramme, indenfor hvilket administrationen i Midttrafik kan foretage omplaceringer i budgetter, uden dette skal forelægges Bestyrelsen. Bevillingsniveauet udgør en samlet økonomisk ramme, som Midttrafik skal holde sig indenfor. Ud over fastlæggelse af bevillingsniveauet, besluttede Bestyrelsen på møde den 13. maj 2011, at enkelte områder gives adgang til at overføre et mer- eller mindreforbrug fra ét år til de næste. De områder, der er omfattet af overførselsretten er Letbanesekretariatet, Rejsekortet, eksternt finansierede puljer samt hele Trafikselskabets område. Overførselsretten gælder separat for hvert enkelt område.

Som en konsekvens af ovenstående foretages der ikke efterreguleringer af Trafikselskabets budget. På budgetlægningstidspunktet fordeles nettoudgifterne ud fra det forventede aktivitetsomfang, dvs. at de køreplantimefordelte udgifter fordeles på baggrund af de budgetterede køreplantimer i budgetåret.

Bestillerspecifikke oversigter og bemærkninger samt oversigtstabeller

I det følgende er der oversigter for den enkelte bestiller med bestillerspecifikke kommentarer. Efter bestilleroversigterne er der forventet regnskab per driftsområde fordelt på bestillerne.

Favrskov Kommune, regnskab 2015

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Buskørsel					
Udgifter	15.209.000	15.402.000	15.540.000	15.528.425	319.425
Indtægter	-1.262.000	-1.253.000	-1.266.000	-1.254.311	7.689
Tilskud RM	0	0	0	0	0
Netto	13.947.000	14.149.000	14.274.000	14.274.114	327.114
Handicapkørsel					
Udgifter	1.131.000	1.217.000	1.343.000	1.427.083	296.083
Indtægter	-267.000	-267.000	-290.000	-302.386	-35.386
Netto	864.000	950.000	1.053.000	1.124.697	260.697
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	604.000	604.000	695.000	713.218	109.218
Indtægter	-314.000	-314.000	-336.000	-338.701	-24.701
Kommunens vognmandsbetaling	290.000	290.000	359.000	374.517	84.517
Administrationsomkostninger	147.000	147.000	154.000	155.179	8.179
Kommunens samlede udgift	437.000	437.000	513.000	529.696	92.696
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	5.060.000	4.880.000	5.396.000	5.066.754	6.754
Indtægter	0	0	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	5.060.000	4.880.000	5.396.000	5.066.754	6.754
Administrationsomkostninger	274.000	271.100	218.000	212.961	-61.039
Kommunens samlede udgift	5.334.000	5.151.100	5.614.000	5.279.715	-54.285
Trafikselskabet					
Trafikselskabet - nettoudgifter	962.000	962.000	962.000	962.000	0
Letbanen					
Letbanesekretariatet	38.000	38.000	38.000	38.000	0
Rejsekortet					
25% aktier og lån	0	0	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	13.000	13.000	45.000	16.848	3.848
25% sekretariat	7.000	7.000	7.000	4.837	-2.163
Renter	8.000	8.000	8.000	7.970	-30
Afdrag	38.000	38.000	38.000	38.570	570
Drift	38.000	39.000	47.000	42.484	4.484
Buslager	10.000	10.000	10.000	9.792	-208
Rejsekort i alt	114.000	115.000	155.000	120.500	6.500
Favrskov Kommune i alt					
Netto	21.696.000	21.802.100	22.609.000	22.328.722	632.722

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Favrskov Kommune:

Busdrift

Udgifter

Resultatet for 2015 afviger stort set ikke fra forventet regnskab efter 3. kvartal. I forhold til budgettet for 2015 er der et merforbrug på 0,3 mio. kr., som hovedsageligt skyldes medfinansiering af rute 200 samt mere dublering på rute 314 end forventet.

Indtægter

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet.

Handicapkørsel

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Teletaxa

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Der er et mindreforbrug, som i et andet dagsordenpunkt søges overført til 2016.

Letbanesekretariatet

Budgettet er overholdt.

Rejsekort

Favrskov Kommunes ekstraindbetaling til CIM-udstyr er ikke anvendt til indkøb af udstyr i 2015. Merudgiften til drift skyldes korrigeret andel af vedligehold som følge af endnu en CIM-installation.

I forbindelse med regnskab 2015 reguleres kun driftsposten. Øvrige poster reguleres i forbindelse med færdiggørelsen af installationsprojektet ved udgangen af 2016.

Hedensted Kommune, regnskab 2015

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Buskørsel					
Udgifter	9.548.000	7.790.000	7.951.000	7.862.450	-1.685.550
Indtægter	-3.096.000	-1.689.000	-1.704.000	-2.277.138	818.862
Tilskud RM	-948.000	-929.000	-948.000	-948.000	0
Netto	5.504.000	5.172.000	5.299.000	4.637.312	-866.688
Handicapkørsel					
Udgifter	1.130.000	1.020.000	1.026.000	1.060.593	-69.407
Indtægter	-225.000	-200.000	-206.000	-207.684	17.316
Netto	905.000	820.000	820.000	852.909	-52.091
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	513.000	791.000	860.000	893.647	380.647
Indtægter	-160.000	-234.000	-293.000	-296.697	-136.697
Kommunens vognmandsbetaling	353.000	557.000	567.000	596.950	243.950
Administrationsomkostninger	122.000	181.000	185.000	188.737	66.737
Kommunens samlede udgift	475.000	738.000	752.000	785.687	310.687
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
Indtægter	0	0	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0
Kommunens samlede udgift	0	0	0	0	0
Trafiksekskabet					
Trafiksekskabet - nettoudgifter	827.000	827.000	827.000	827.000	0
Rejsekortet					
25% aktier og lån	0	0	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	19.000	19.000	116.000	25.801	6.801
25% sekretariat	11.000	11.000	11.000	8.062	-2.938
Renter	10.000	10.000	10.000	9.728	-272
Afdrag	46.000	46.000	46.000	47.075	1.075
Drift	53.000	70.000	94.000	79.710	26.710
Buslager	17.000	17.000	17.000	16.319	-681
Rejsekort i alt	156.000	173.000	294.000	186.694	30.694
Hedensted Kommune i alt					
Netto	7.867.000	7.730.000	7.992.000	7.289.602	-577.398

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Hedensted Kommune:

Busdrift

Udgifter

Resultatet for 2015 viser et mindreforbrug på ca. 1,7 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, som hovedsageligt skyldes hjemtagelse af ruter fra køreplansskiftet. I forhold til det forventede regnskab efter 3. kvartal falder udgifterne med 0,1 mio. kr., hvilket skyldes færre udgifter end ventet til cross border og dublering.

Indtægter

Der er mindreindtægter på 0,8 mio. kr., som følge af kommunens hjemtagning af rabatruter til lukkede skoleruter, og deraf følgende faldende skolekortindtægter. Indtægterne er øget i forhold til forventet regnskab efter 3. kvartal, da Hedensted Kommunes skolekortomsætning viste sig større end oprindeligt forventet.

Handicapkørsel

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Teletaxa

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Hedensted kommune benytter ikke Kommunal kørsel

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Der er et mindreforbrug, som i et andet dagsordenpunkt søges overført til 2016.

Rejsekort

Hedensted Kommunes ekstraindbetaling på ca. 0,1 mio. kr. til CIM-udstyr er ikke anvendt til indkøb af udstyr i 2015. Merudgiften til drift skyldes at kommunens andel af vedligehold er steget som følge af tre ekstra CIM-installationer.

I forbindelse med regnskab 2015 reguleres kun driftsposten. Øvrige poster reguleres i forbindelse med færdiggørelsen af installationsprojektet ved udgangen af 2016.

Herning Kommune, regnskab 2015

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Buskørsel					
Udgifter	45.874.000	46.804.000	46.512.000	46.729.173	855.173
Indtægter	-17.727.000	-16.062.000	-16.280.000	-15.819.001	1.907.999
Tilskud RM	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	0
Netto	28.142.000	30.737.000	30.227.000	30.905.172	2.763.172
Handicapkørsel					
Udgifter	1.822.000	1.670.000	1.970.000	2.048.093	226.093
Indtægter	-343.000	-320.000	-386.000	-395.512	-52.512
Netto	1.479.000	1.350.000	1.584.000	1.652.581	173.581
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	14.200	14.200	15.000	12.689	-1.511
Indtægter	-1.200	-1.200	-2.000	-1.230	-30
Kommunens vognmandsbetaling	13.000	13.000	13.000	11.459	-1.541
Administrationsomkostninger	3.000	3.000	3.000	2.790	-210
Kommunens samlede udgift	16.000	16.000	16.000	14.249	-1.751
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
Indtægter	0	0	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0
Kommunens samlede udgift	0	0	0	0	0
Trafikelskabet					
Trafikelskabet - nettoudgifter	3.492.000	3.492.000	3.492.000	3.492.000	0
Rejsekortet					
25% aktier og lån	0	0	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	145.000	145.000	177.000	171.718	26.718
25% sekretariat	59.000	59.000	59.000	42.460	-16.540
Renter	73.000	73.000	73.000	74.208	1.208
Afdrag	353.000	353.000	353.000	359.115	6.115
Drift	427.000	427.000	435.000	373.176	-53.824
Buslager	90.000	90.000	90.000	85.949	-4.051
Rejsekort i alt	1.147.000	1.147.000	1.187.000	1.106.626	-40.374
Herning Kommune i alt					
Netto	34.276.000	36.742.000	36.506.000	37.170.627	2.894.627

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Herning Kommune:

Busdrift

Udgifter

Resultatet for 2015 viser et merforbrug på ca. 0,9 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, som hovedsageligt skyldes effekten af det 41. udbud. I forhold til forventet regnskab efter 3. kvartal er der merudgifter på 0,2 mio. kr. Det skyldes en passagerbonus til Arriva Herning.

Indtægter

Der er mindreindtægter på 1,9 mio. kr., som følge af indførelse af gratis kørsel på rabatruter, og deraf følgende faldende skolekortindtægter.

Handicapkørsel

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Herning Kommune benytter ikke flexitur.

Teletaxa

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Herning Kommune benytter ikke Kommunal kørsel.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Der er et mindreforbrug, som i et andet dagsordenpunkt søges overført til 2016.

Rejsekort

Herning Kommune har en samlet mindreudgift til rejsekort. Det skyldes primært mindre udgifter til drift.

I forbindelse med regnskab 2015 reguleres kun driftsposten. Øvrige poster reguleres i forbindelse med færdiggørelsen af installationsprojektet ved udgangen af 2016.

Holstebro Kommune, regnskab 2015

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Buskørsel					
Udgifter	33.116.000	33.674.000	33.170.000	33.103.193	-12.807
Indtægter	-6.261.000	-6.944.000	-7.018.000	-6.892.856	-631.856
Tilskud RM	0	0	0	0	0
Netto	26.855.000	26.730.000	26.152.000	26.210.338	-644.662
Handicapkørsel					
Udgifter	1.119.000	1.119.000	1.294.000	1.341.057	222.057
Indtægter	-271.000	-271.000	-307.000	-312.814	-41.814
Netto	848.000	848.000	987.000	1.028.243	180.243
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	146.700	97.000	145.000	153.944	7.244
Indtægter	-72.700	-28.000	-66.000	-68.992	3.708
Kommunens vognmandsbetaling	74.000	69.000	79.000	84.952	10.952
Administrationsomkostninger	35.000	17.000	21.000	21.703	-13.297
Kommunens samlede udgift	109.000	86.000	100.000	106.655	-2.345
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	939.000	1.052.000	1.122.000	1.022.275	83.275
Indtægter	0	0	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	939.000	1.052.000	1.122.000	1.022.275	83.275
Administrationsomkostninger	119.000	137.700	134.000	130.628	11.628
Kommunens samlede udgift	1.058.000	1.189.700	1.256.000	1.152.903	94.903
Trafikelskabet					
Trafikelskabet - nettoudgifter	2.336.000	2.336.000	2.336.000	2.336.000	0
Rejsekortet					
25% aktier og lån	0	0	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	80.000	226.000	290.000	244.661	164.661
25% sekretariat	35.000	35.000	35.000	25.261	-9.739
Renter	43.000	43.000	43.000	43.693	693
Afdrag	208.000	208.000	208.000	211.445	3.445
Drift	225.000	207.000	222.000	190.554	-34.446
Buslager	54.000	54.000	54.000	51.134	-2.866
Rejsekort i alt	645.000	773.000	852.000	766.747	121.747
Holstebro Kommune i alt					
Netto	31.851.000	31.962.700	31.683.000	31.600.887	-250.113

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Holstebro Kommune:

Busdrift

Udgifter

Resultatet for 2015 stemmer med det godkendte budget for 2015. I forhold til det forventede regnskab efter 3. kvartal er der en besparelse på 0,1 mio. kr., hvilket skyldes, at udgifterne til rabatruter var færre end forventet.

Indtægter

Der er merindtægter på 0,6 mio. kr., som følge af fejlagtige forudsætninger om salg af skolekort på kommunale ruter i forbindelse med budgetlægningen. Holstebro Kommunes skolekortindtægter bliver derfor højere end forventet.

Handicapkørsel

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Regnskabet er endt med et mindreforbrug i forhold til budgettet. Mindreforbruget skyldes færre kørte ture end først antaget.

Teletaxa

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Der er et mindreforbrug, som i et andet dagsordenpunkt søges overført til 2016.

Rejsekort

Holstebro Kommunes merudgift til udstyr knytter sig til kontantfinansieringen af én fuld udstyrs-installation. I forventet regnskab efter 3. kvartal var der endvidere indregnet udgifter til to yderligere CIM-installationer. Disse udgifter blev ikke afholdt i 2015. Der er mindre udgifter til drift.

I forbindelse med regnskab 2015 reguleres kun driftsposten. Øvrige poster reguleres i forbindelse med færdiggørelsen af installationsprojektet ved udgangen af 2016.

Horsens Kommune, regnskab 2015

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Buskørsel					
Udgifter	46.093.000	45.286.000	45.214.000	45.217.682	-875.318
Indtægter	-19.787.000	-19.668.000	-19.947.000	-19.666.450	120.550
Tilskud RM	-324.000	-318.000	-324.000	-324.000	0
Netto	25.982.000	25.300.000	24.943.000	25.227.232	-754.768
Handicapkørsel					
Udgifter	2.174.000	2.174.000	2.425.000	2.484.944	310.944
Indtægter	-505.000	-505.000	-538.000	-545.105	-40.105
Netto	1.669.000	1.669.000	1.887.000	1.939.839	270.839
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	250.300	265.300	144.000	135.773	-114.527
Indtægter	-8.300	-18.300	-69.000	-70.133	-61.833
Kommunens vognmandsbetaling	242.000	247.000	75.000	65.640	-176.360
Administrationsomkostninger	30.000	32.000	34.000	30.418	418
Kommunens samlede udgift	272.000	279.000	109.000	96.058	-175.942
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	802.000	2.663.000	2.999.000	2.838.230	2.036.230
Indtægter	0	0	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	802.000	2.663.000	2.999.000	2.838.230	2.036.230
Administrationsomkostninger	36.000	320.000	324.000	316.810	280.810
Kommunens samlede udgift	838.000	2.983.000	3.323.000	3.155.039	2.317.039
Trafikselskabet					
Trafikselskabet - nettoudgifter	4.144.000	4.144.000	4.144.000	4.144.000	0
Rejsekortet					
25% aktier og lån	0	0	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	563.000	1.148.000	1.309.000	1.170.673	607.673
25% sekretariat	213.000	213.000	213.000	154.792	-58.208
Renter	0	0	0	0	0
Afdrag	0	0	0	0	0
Drift	494.000	475.000	524.000	495.334	1.334
Buslager	82.000	82.000	82.000	78.333	-3.667
Rejsekort i alt	1.352.000	1.918.000	2.128.000	1.899.131	547.131
Horsens Kommune i alt					
Netto	34.257.000	36.293.000	36.534.000	36.461.300	2.204.300

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Horsens Kommune:

Busdrift

Udgifter

Resultatet for 2015 viser et mindreforbrug på ca. 0,9 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, som følge af en lavere aktivitet på lokalkørslen efter skolereformen. Resultatet for 2015 stemmer også overens med forventningen til regnskabet efter 3. kvartal.

Indtægter

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet

Handicapkørsel

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Horsens Kommune startede Flexitur op i 2015, hvorfor der ikke er budget på området.

Teletaxa

Regnskabet er endt med et mindreforbrug i forhold til budgettet. Mindreforbruget skyldes færre kørte ture end først antaget.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget samt opstart af genoptrænings- samt lægekørsel. Opstart af lægekørsel og genoptræningskørsel har medført en merudgift på henholdsvis 1,5 mio. kr.

og 0,7 mio. kr. Derudover har der været en merudgift på Special kørsel med børn på 0,1 mio. kr. på grund af flere kørte ture end budgetteret.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Der er et mindreforbrug, som i et andet dagsordenpunkt søges overført til 2016.

Rejekort

Horsens Kommune har en merudgift til udstyr på 0,6 mio. kr. Dette vedrører hovedsageligt kontantfinansiering af yderligere fire fulde rejsekortinstallationer. Der blev i forbindelse med forventet regnskab for 3. kvartal indregnet ekstraudgifter til indkøb af ekstra CIM-udstyr. Disse udgifter blev ikke afholdt i 2015. Merudgifterne vedrørende ekstraudstyr finansieres af Horsens Kommunes indestående hos Midttrafik.

I forbindelse med regnskab 2015 reguleres kun driftsposten. Øvrige poster reguleres i forbindelse med færdiggørelsen af installationsprojektet ved udgangen af 2016.

Ikast-Brande Kommune, regnskab 2015

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Buskørsel					
Udgifter	14.018.000	13.591.000	13.741.000	13.715.606	-302.394
Indtægter	0	0	0	0	0
Tilskud RM	0	0	0	0	0
Netto	14.018.000	13.591.000	13.741.000	13.715.606	-302.394
Handicapkørsel					
Udgifter	862.000	862.000	867.000	878.971	16.971
Indtægter	-190.000	-190.000	-195.000	-195.507	-5.507
Netto	672.000	672.000	672.000	683.464	11.464
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	96.000	96.000	119.000	110.416	14.416
Indtægter	-58.000	-58.000	-87.000	-82.083	-24.083
Kommunens vognmandsbetaling	38.000	38.000	32.000	28.333	-9.667
Administrationsomkostninger	27.000	27.000	33.000	29.967	2.967
Kommunens samlede udgift	65.000	65.000	65.000	58.300	-6.700
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	0	823.000	1.251.000	1.014.555	1.014.555
Indtægter	0	0	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	823.000	1.251.000	1.014.555	1.014.555
Administrationsomkostninger	0	138.000	176.000	171.360	171.360
Kommunens samlede udgift	0	961.000	1.427.000	1.185.915	1.185.915
Trafikselskabet					
Trafikselskabet - nettoudgifter	979.000	979.000	979.000	979.000	0
Rejsekortet					
25% aktier og lån	0	0	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	0	0	0	446	446
25% sekretariat	0	0	0	0	0
Renter	6.000	6.000	6.000	6.251	251
Afdrag	30.000	30.000	30.000	30.252	252
Drift	16.000	16.000	16.000	7.298	-8.702
Buslager	0	0	0	0	0
Rejsekort i alt	52.000	52.000	52.000	44.247	-7.753
Ikast-Brande Kommune i alt					
Netto	15.786.000	16.320.000	16.936.000	16.666.532	880.532

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Ikast-Brande Kommune:

Busdrift

Udgifter

Resultatet for 2015 viser et mindreforbrug på ca. 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Det skyldes mindre kørsel på lokalruter, primært rute 181. Der er ikke sket større ændringer siden forventet regnskab efter 3. kvartal.

Handicapkørsel

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet.

Teletaxa

Ikast-Brande kommune benytter ikke Teletaxa.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Ikast-Brande Kommune startede kommunal kørsel op i 2015, hvorfor der ikke er budget på området.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Der er et mindreforbrug, som i et andet dagsordenpunkt søges overført til 2016.

Rejsekort

Ikast-Brande Kommune har en mindreudgift til drift. Det skyldes et mindreforbrug vedrørende Bus og Tog-kundecenter.

I forbindelse med regnskab 2015 reguleres kun driftsposten. Øvrige poster reguleres i forbindelse med færdiggørelsen af installationsprojektet ved udgangen af 2016.

Lemvig Kommune, regnskab 2015

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Buskørsel					
Udgifter	6.431.000	6.410.000	6.455.000	6.466.239	35.239
Indtægter	0	0	0	0	0
Tilskud RM	0	0	0	0	0
Netto	6.431.000	6.410.000	6.455.000	6.466.239	35.239
Handicapkørsel					
Udgifter	640.000	640.000	730.000	720.423	80.423
Indtægter	-129.000	-129.000	-139.000	-138.084	-9.084
Netto	511.000	511.000	591.000	582.339	71.339
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	180.000	271.000	335.000	359.143	179.143
Indtægter	-58.000	-110.000	-137.000	-145.435	-87.435
Kommunens vognmandsbetaling	122.000	161.000	198.000	213.708	91.708
Administrationsomkostninger	31.000	46.000	56.000	59.136	28.136
Kommunens samlede udgift	153.000	207.000	254.000	272.844	119.844
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	211.000	211.000	126.000	133.714	-77.286
Indtægter	0	0	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	211.000	211.000	126.000	133.714	-77.286
Administrationsomkostninger	12.000	11.900	7.000	7.344	-4.656
Kommunens samlede udgift	223.000	222.900	133.000	141.058	-81.942
Trafikelskabet					
Trafikelskabet - nettoudgifter	458.000	458.000	458.000	458.000	0
Rejsekortet					
25% aktier og lån	0	0	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	0	0	0	446	446
25% sekretariat	0	0	0	0	0
Renter	3.000	3.000	3.000	3.174	174
Afdrag	15.000	15.000	15.000	15.362	362
Drift	8.000	8.000	8.000	3.647	-4.353
Buslager	0	0	0	0	0
Rejsekort i alt	26.000	26.000	26.000	22.629	-3.371
Lemvig Kommune i alt					
Netto	7.802.000	7.834.900	7.917.000	7.943.110	141.110

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Lemvig Kommune:

Busdrift

Udgifter

Resultatet for 2015 viser et mindre merforbrug, som hovedsageligt skyldes den øgede rabatørsel fra det nye køreplanår. Der er ikke sket større ændringer siden det forventede regnskab efter 3. kvartal.

Handicapkørsel

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Teletaxa

Lemvig kommune er stoppet med Teletaxa i 2015, hvorfor der intet forbrug er på området.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Regnskabet er endt med et mindreforbrug i forhold til budgettet. Mindreforbruget skyldes færre kørte ture end først antaget.

Trafikelskabet (Administration og fællesudgifter)

Der er et mindreforbrug, som i et andet dagsordenpunkt søges overført til 2016.

Rejsekort

Lemvig Kommune har en mindre udgift til drift. Det skyldes mindre forbrug vedrørende Bus og Tog kundecenter.

I forbindelse med regnskab 2015 reguleres kun driftsposten. Øvrige poster reguleres i forbindelse med færdiggørelsen af installationsprojektet ved udgangen af 2016.

Norddjurs Kommune, regnskab 2015

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Buskørsel					
Udgifter	13.897.000	14.961.000	15.141.000	15.174.128	1.277.128
Indtægter	-1.196.000	-1.189.000	-1.205.000	-1.188.714	7.286
Tilskud RM	-485.000	-475.000	-485.000	-485.000	0
Netto	12.216.000	13.297.000	13.451.000	13.500.414	1.284.414
Handicapkørsel					
Udgifter	732.000	732.000	749.000	789.398	57.398
Indtægter	-160.000	-160.000	-177.000	-183.890	-23.890
Netto	572.000	572.000	572.000	605.508	33.508
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	1.805.000	1.805.000	1.787.000	1.804.636	-364
Indtægter	-718.000	-718.000	-686.000	-690.713	27.287
Kommunens vognmandsbetaling	1.087.000	1.087.000	1.101.000	1.113.923	26.923
Administrationsomkostninger	336.000	336.000	322.000	325.017	-10.983
Kommunens samlede udgift	1.423.000	1.423.000	1.423.000	1.438.940	15.940
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	869.000	1.249.000	1.322.000	1.287.069	418.069
Indtægter	0	0	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	869.000	1.249.000	1.322.000	1.287.069	418.069
Administrationsomkostninger	84.000	117.000	126.000	124.848	40.848
Kommunens samlede udgift	953.000	1.366.000	1.448.000	1.411.917	458.917
Trafikelskabet					
Trafikelskabet - nettoudgifter	760.000	760.000	760.000	760.000	0
Letbanen					
Letbanesekretariatet	38.000	38.000	38.000	38.000	0
Rejsekortet					
25% aktier og lån	0	0	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	6.000	299.000	299.000	302.781	296.781
25% sekretariat	3.000	3.000	3.000	2.150	-850
Renter	5.000	5.000	5.000	5.051	51
Afdrag	24.000	24.000	24.000	24.442	442
Drift	36.000	42.000	42.000	38.783	2.783
Buslager	5.000	5.000	5.000	4.352	-648
Rejsekort i alt	79.000	378.000	378.000	377.558	298.558
Norrdjurs Kommune i alt					
Netto	16.041.000	17.834.000	18.070.000	18.132.337	2.091.337

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Norddjurs Kommune:

Busdrift

Udgifter

Resultatet for 2015 viser et merforbrug på ca. 1,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Det skyldes hovedsageligt udvidelsen af bybuskørslen på ca. 0,8 mio. kr., øgede udgifter til lokalrute 352 på 0,3 mio. kr. samt øget rabatkørsel på ca. 0,2 mio. kr. fra det nye køreplanår. I forhold til forventet regnskab efter 3. kvartal har der ikke været større ændringer.

Indtægter

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet

Handicapkørsel

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet.

Teletaxa

Norrdjurs Kommune benytter ikke Teletaxa.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Der er et mindreforbrug, som i et andet dagsordenpunkt søges overført til 2016.

Letbanesekretariatet

Budgettet er overholdt.

Rejsekort

Afvigelsen vedrørende udstyr for Norddjurs Kommune, på i alt 0,3 mio. kr., knytter sig til kontantfinansieringen af to fulde rejsekortinstallationer.

I forbindelse med regnskab 2015 reguleres kun driftsposten. Øvrige poster reguleres i forbindelse med færdiggørelsen af installationsprojektet ved udgangen af 2016.

Odder Kommune, regnskab 2015

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Buskørsel					
Udgifter	6.292.000	6.254.000	6.346.000	6.349.716	57.716
Indtægter	-1.282.000	-1.277.000	-1.284.000	-1.274.190	7.810
Tilskud RM	0	0	0	0	0
Netto	5.010.000	4.977.000	5.062.000	5.075.526	65.526
Handicapkørsel					
Udgifter	889.000	889.000	867.000	932.483	43.483
Indtægter	-193.000	-193.000	-171.000	-181.579	11.421
Netto	696.000	696.000	696.000	750.904	54.904
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	74.200	74.200	124.000	137.222	63.022
Indtægter	-7.200	-7.200	-13.000	-14.090	-6.890
Kommunens vognmandsbetaling	67.000	67.000	111.000	123.132	56.132
Administrationsomkostninger	16.000	16.000	28.000	30.783	14.783
Kommunens samlede udgift	83.000	83.000	139.000	153.915	70.915
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
Indtægter	0	0	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0
Kommunens samlede udgift	0	0	0	0	0
Trafikelskabet					
Trafikelskabet - nettoudgifter	756.000	756.000	756.000	756.000	0
Letbanen					
Letbanesekretariatet	38.000	38.000	38.000	38.000	0
Rejsekortet					
25% aktier og lån	0	0	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	217.000	217.000	217.000	199.656	-17.344
25% sekretariat	3.000	3.000	3.000	2.151	-849
Renter	3.000	3.000	3.000	2.783	-217
Afdrag	13.000	13.000	13.000	13.467	467
Drift	30.000	37.000	32.000	32.131	2.131
Buslager	5.000	5.000	5.000	4.352	-648
Rejsekort i alt	271.000	278.000	273.000	254.540	-16.460
Odder Kommune i alt					
Netto	6.854.000	6.828.000	6.964.000	7.028.885	174.885

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Odder Kommune:

Busdrift

Udgifter

Resultatet for 2015 viser et merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, som følge af, at kørsel på lokalruterne i det nye køreplanår er startet en uge før forventet. Resultatet stemmer overens med forventningen efter 3. kvartal.

Indtægter

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet

Handicapkørsel

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Odder Kommune benytter ikke flexiture.

Teletaxa

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Odder Kommune benytter ikke Kommunal kørsel.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Der er et mindreforbrug, som i et andet dagsordenpunkt søges overført til 2016.

Letbanesekretariatet

Budgettet er overholdt.

Rejsekort

Odder Kommune er tildelt udgifter i forbindelse med installation af 10 CIM-installationer. På øvrige poster er der ingen væsentlige afvigelser.

I forbindelse med regnskab 2015 reguleres kun driftsposten. Øvrige poster reguleres i forbindelse med færdiggørelsen af installationsprojektet ved udgangen af 2016.

Randers Kommune, regnskab 2015

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Buskørsel					
Udgifter	89.135.000	89.769.000	89.448.000	89.658.401	523.401
Indtægter	-29.925.000	-29.386.000	-29.858.000	-29.742.686	182.314
Tilskud RM	-708.000	-694.000	-708.000	-708.000	0
Netto	58.502.000	59.689.000	58.882.000	59.207.715	705.715
Handicapkørsel					
Udgifter	2.331.000	2.331.000	2.545.000	2.693.857	362.857
Indtægter	-459.000	-459.000	-495.000	-507.572	-48.572
Netto	1.872.000	1.872.000	2.050.000	2.186.285	314.285
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	500.000	597.000	556.000	549.547	49.547
Indtægter	-278.000	-454.000	-404.000	-390.126	-112.126
Kommunens vognmandsbetaling	222.000	143.000	152.000	159.421	-62.579
Administrationsomkostninger	129.000	116.000	107.000	103.782	-25.218
Kommunens samlede udgift	351.000	259.000	259.000	263.203	-87.797
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	815.000	1.297.000	1.762.000	1.688.319	873.319
Indtægter	0	0	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	815.000	1.297.000	1.762.000	1.688.319	873.319
Administrationsomkostninger	106.000	176.500	189.000	191.573	85.573
Kommunens samlede udgift	921.000	1.473.500	1.951.000	1.879.892	958.892
Trafikelskabet					
Trafikelskabet - nettoudgifter	6.747.000	6.747.000	6.747.000	6.747.000	0
Letbanen					
Letbanesekretariatet	38.000	38.000	38.000	38.000	0
Rejsekortet					
25% aktier og lån	0	0	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	267.000	705.000	705.000	762.738	495.738
25% sekretariat	118.000	118.000	118.000	85.458	-32.542
Renter	139.000	139.000	139.000	141.028	2.028
Afdrag	670.000	670.000	670.000	682.479	12.479
Drift	886.000	798.000	793.000	734.491	-151.509
Buslager	181.000	181.000	181.000	172.985	-8.015
Rejsekort i alt	2.261.000	2.611.000	2.606.000	2.579.179	318.179
Randers Kommune i alt					
Netto	70.692.000	72.689.500	72.533.000	72.901.273	2.209.273

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Randers Kommune:

Busdrift

Udgifter

Resultatet for 2015 viser et samlet merforbrug på ca. 0,5 mio. kr. Dette skyldes i høj grad øget bybuskørsel, herunder en ny rute 17, som giver en merudgift på 0,9 mio. kr. i forhold til budgettet. Der er mindre kørsel på lokale ruter, hvilket indebærer en besparelse på 0,4 mio. kr. i forhold til budgettet. I forhold til forventet regnskab efter 3. kvartal er der et merforbrug på 0,2 mio. kr., hvilket skyldes udbetaling af passagerbonus til Nobina.

Indtægter

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet

Handicapkørsel

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Regnskabet er endt med et mindreforbrug i forhold til budgettet. Mindreforbruget skyldes færre kørte ture end først antaget.

Teletaxa

Randers Kommune benytter ikke Teletaxa.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget samt opstart af Special kørsel med voksne. Opstart af Special kørsel med voksne har medført en merudgift på 0,2 mio. kr. mens øget kørsel med Brækket ben og lægekørsel har medført henholdsvis en merudgift på 0,6 mio. kr. og 0,1 mio. kr.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Der er et mindreforbrug, som i et andet dagsordenpunkt søges overført til 2016.

Letbanesekretariatet

Budgettet er overholdt.

Rejsekort

Merudgiften for Randers Kommune knytter sig primært til kontantfinansieringen af tre ekstra rejsekortinstallationer. Her er der indregnet udgifter for i alt 0,4 mio. kr. Mindreudgifterne til drift skyldes et generelt lavere niveau for driftsudgifter.

I forbindelse med regnskab 2015 reguleres kun driftsposten. Øvrige poster reguleres i forbindelse med færdiggørelsen af installationsprojektet ved udgangen af 2016.

Ringkøbing-Skjern Kommune, regnskab 2015

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Buskørsel					
Udgifter	25.424.000	25.417.000	25.510.000	25.605.834	181.834
Indtægter	-4.272.000	-4.121.000	-4.149.000	-4.245.973	26.027
Tilskud RM	-1.625.000	-1.593.000	-1.625.000	-1.625.000	0
Netto	19.527.000	19.703.000	19.736.000	19.734.861	207.861
Handicapkørsel					
Udgifter	1.742.000	1.742.000	1.651.000	1.641.934	-100.066
Indtægter	-360.000	-360.000	-333.000	-336.372	23.628
Netto	1.382.000	1.382.000	1.318.000	1.305.562	-76.438
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	633.000	633.000	791.000	813.341	180.341
Indtægter	-233.000	-233.000	-317.000	-321.961	-88.961
Kommunens vognmandsbetaling	400.000	400.000	474.000	491.380	91.380
Administrationsomkostninger	109.000	109.000	122.000	124.782	15.782
Kommunens samlede udgift	509.000	509.000	596.000	616.162	107.162
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
Indtægter	0	0	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0
Kommunens samlede udgift	0	0	0	0	0
Trafikskabet					
Trafikskabet - nettoudgifter	1.670.000	1.670.000	1.670.000	1.670.000	0
Rejsekortet					
25% aktier og lån	0	0	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	26.000	450.000	450.000	1.306.868	1.280.868
25% sekretariat	23.000	23.000	23.000	16.662	-6.338
Renter	29.000	29.000	29.000	29.162	162
Afdrag	139.000	139.000	139.000	141.122	2.122
Drift	246.000	247.000	228.000	214.242	-31.758
Buslager	35.000	35.000	35.000	33.727	-1.273
Rejsekort i alt	498.000	923.000	904.000	1.741.782	1.243.782
Ringkøbing-Skjern Kommune i alt					
Netto	23.586.000	24.187.000	24.224.000	25.068.366	1.482.366

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Ringkøbing-Skjern Kommune:

Busdrift

Udgifter

Resultatet for 2015 viser et samlet merforbrug på ca. 0,2 mio. kr., hovedsageligt som følge af mere dublering på rute 560 end forventet. I forhold til forventet regnskab efter 3. kvartal er der et merforbrug på 0,1 mio. kr., hvilket primært skyldes en korrektion vedrørende en manglende afregning af rute 578.

Indtægter

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet

Handicapkørsel

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Teletaxa

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Ringkøbing-Skjern Kommune benytter ikke Kommunal kørsel.

Trafikskabet (Administration og fællesudgifter)

Der er et mindreforbrug, som i et andet dagsordenpunkt søges overført til 2016.

Rejsekort

Ringkøbing-Skjern Kommune har af flere omgange kontantfinansieret ekstra rejsekortudstyr. I budget 2014 var der indregnet udgifter til ekstraudstyr på i alt 0,9 mio. kr. Endvidere indbetalte kommunen i 2014 yderligere 0,4 mio. kr. for udstyr samtidig med, at kommunens andel af CIM-installationer blev konverteret til fuldt udstyr. Udgifter der modsvarer disse indbetalinger er blevet afholdt i 2015 i forbindelse med et større indkøb af ekstraudstyr.

I forbindelse med regnskab 2015 reguleres kun driftsposten. Øvrige poster reguleres i forbindelse med færdiggørelsen af installationsprojektet ved udgangen af 2016.

Samsø Kommune, regnskab 2015

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Buskørsel					
Udgifter	4.961.000	4.741.000	4.807.000	4.812.255	-148.745
Indtægter	-1.151.000	-1.141.000	-1.158.000	-1.143.988	7.012
Tilskud RM	0	0	0	0	0
Netto	3.810.000	3.600.000	3.649.000	3.668.267	-141.733
Handicapkørsel					
Udgifter	228.000	275.000	328.000	325.155	97.155
Indtægter	-41.000	-55.000	-63.000	-58.943	-17.943
Netto	187.000	220.000	265.000	266.212	79.212
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	352.000	400.000	556.000	548.605	196.605
Indtægter	-61.000	-120.000	-108.000	-104.744	-43.744
Kommunens vognmandsbetaling	291.000	280.000	448.000	443.861	152.861
Administrationsomkostninger	80.000	102.000	138.000	135.191	55.191
Kommunens samlede udgift	371.000	382.000	586.000	579.052	208.052
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	0	211.000	213.000	198.260	198.260
Indtægter	0	0	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	211.000	213.000	198.260	198.260
Administrationsomkostninger	0	49.000	47.000	45.500	45.500
Kommunens samlede udgift	0	260.000	260.000	243.760	243.760
Trafikelskabet					
Trafikelskabet - nettoudgifter	439.000	439.000	439.000	439.000	0
Rejsekortet					
25% aktier og lån	0	0	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	0	0	0	446	446
25% sekretariat	0	0	0	0	0
Renter	5.000	5.000	5.000	4.616	-384
Afdrag	22.000	22.000	22.000	22.338	338
Drift	12.000	11.000	11.000	5.358	-6.642
Buslager	0	0	0	0	0
Rejsekort i alt	39.000	38.000	38.000	32.758	-6.242
Samsø Kommune i alt					
Netto	4.846.000	4.939.000	5.237.000	5.229.049	383.049

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Samsø Kommune:

Busdrift

Udgifter

Resultatet for 2015 viser et samlet mindreforbrug på ca. 0,15 mio. kr., som følge af færre udgifter til rute 131 end budgetteret. Der er ikke sket større ændringer siden forventet regnskab efter 3. kvartal.

Indtægter

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet

Handicapkørsel

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Samsø Kommune benytter ikke flexitur.

Teletaxa

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der har ikke været lagt budget på Kommunal kørsel.

Trafikelskabet (Administration og fællesudgifter)

Der er et mindreforbrug, som i et andet dagsordenpunkt søges overført til 2016.

Rejsekort

Samsø Kommune har en mindreudgift til drift. Det skyldes mindreforbrug vedrørende Bus og Tog-kundecenter.

I forbindelse med regnskab 2015 reguleres kun driftsposten. Øvrige poster reguleres i forbindelse med færdiggørelsen af installationsprojektet ved udgangen af 2016.

Silkeborg Kommune, regnskab 2015

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Buskørsel					
Udgifter	55.212.000	55.098.000	54.817.000	54.664.906	-547.094
Indtægter	-24.902.000	-24.386.000	-24.685.000	-24.750.288	151.712
Tilskud RM	0	0	0	0	0
Netto	30.310.000	30.712.000	30.132.000	29.914.618	-395.382
Handicapkørsel					
Udgifter	2.662.000	2.662.000	2.607.000	2.616.274	-45.726
Indtægter	-542.000	-542.000	-545.000	-507.841	34.159
Netto	2.120.000	2.120.000	2.062.000	2.108.433	-11.567
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	455.800	759.000	860.000	897.085	441.285
Indtægter	-208.800	-344.000	-404.000	-415.488	-206.688
Kommunens vognmandsbetaling	247.000	415.000	456.000	481.597	234.597
Administrationsomkostninger	108.000	159.000	188.000	197.135	89.135
Kommunens samlede udgift	355.000	574.000	644.000	678.732	323.732
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	2.919.000	2.501.000	2.674.000	2.519.785	-399.215
Indtægter	-55.000	-42.000	-40.000	-39.165	15.835
Kommunens vognmandsbetaling	2.864.000	2.459.000	2.634.000	2.480.620	-383.380
Administrationsomkostninger	343.000	291.000	288.000	285.617	-57.383
Kommunens samlede udgift	3.207.000	2.750.000	2.922.000	2.766.237	-440.763
Trafikelskabet					
Trafikelskabet - nettoudgifter	5.102.000	5.102.000	5.102.000	5.102.000	0
Letbanen					
Letbanesekretariatet	38.000	38.000	38.000	38.000	0
Rejsekortet					
25% aktier og lån	0	0	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	48.000	340.000	340.000	1.080.260	1.032.260
25% sekretariat	0	0	0	223.588	223.588
Renter	0	0	0	0	0
Afdrag	0	0	0	0	0
Drift	631.000	608.000	602.000	561.993	-69.007
Buslager	119.000	119.000	119.000	113.148	-5.852
Rejsekort i alt	798.000	1.067.000	1.061.000	1.978.989	1.180.989
Silkeborg Kommune i alt					
Netto	41.930.000	42.363.000	41.961.000	42.587.008	657.008

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Silkeborg Kommune:

Busdrift

Udgifter

Resultatet for 2015 viser et samlet mindreforbrug på ca. 0,5 mio. kr., hvilket hovedsageligt skyldes færre udgifter til cross border samt færre køreplantimer på bybusserne i forhold til 2015. I forhold til det forventede regnskab efter 3. kvartal er der mindreudgifter på 0,2 mio. kr., hvilket blandt andet skyldes færre udgifter til realtidssystemet og internet i busser.

Indtægter

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet

Handicapkørsel

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Teletaxa

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Regnskabet er endt med et mindreforbrug i forhold til budgettet. Mindreforbruget skyldes færre kørte ture end først antaget.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Der er et mindreforbrug, som i et andet dagsordenpunkt søges overført til 2016.

Letbanesekretariatet

Budgettet er overholdt.

Rejsekort

Silkeborg Kommunes merforbrug vedrørende udstyr og projektsekretariat skyldes, at kommunen tidligere har forudbetalt sin estimerede andel af udgifterne hertil. I beløbet indgår dog også kontantfinansierede udgifter til yderligere to ekstrainstallationer af rejsekortudstyr. Merudgifterne ved den oprindelige forudbetalte investering dækkes af kommunens indestående hos Midttrafik.

I forbindelse med regnskab 2015 reguleres kun driftsposten. Øvrige poster reguleres i forbindelse med færdiggørelsen af installationsprojektet ved udgangen af 2016.

Skanderborg Kommune, regnskab 2015

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Buskørsel					
Udgifter	23.588.000	22.655.000	23.546.000	23.636.759	48.759
Indtægter	-5.655.000	-5.754.000	-5.800.000	-5.620.548	34.452
Tilskud RM	0	0	0	0	0
Netto	17.933.000	16.901.000	17.746.000	18.016.211	83.211
Handicapkørsel					
Udgifter	948.000	948.000	969.000	1.013.809	65.809
Indtægter	-201.000	-201.000	-222.000	-214.974	-13.974
Netto	747.000	747.000	747.000	798.835	51.835
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	200.700	712.700	364.000	359.910	159.210
Indtægter	-34.700	-274.700	-91.000	-98.680	-63.980
Kommunens vognmandsbetaling	166.000	438.000	273.000	261.230	95.230
Administrationsomkostninger	46.000	188.800	75.000	74.435	28.435
Kommunens samlede udgift	212.000	626.800	348.000	335.665	123.665
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	98.000	49.000	75.000	69.701	-28.299
Indtægter	0	0	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	98.000	49.000	75.000	69.701	-28.299
Administrationsomkostninger	13.000	7.000	10.000	10.047	-2.953
Kommunens samlede udgift	111.000	56.000	85.000	79.748	-31.252
Trafikselskabet					
Trafikselskabet - nettoudgifter	1.442.000	1.442.000	1.442.000	1.442.000	0
Letbanen					
Letbanesekretariatet	38.000	38.000	38.000	38.000	0
Rejsekortet					
25% aktier og lån	0	0	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	50.000	50.000	50.000	62.262	12.262
25% sekretariat	23.000	23.000	23.000	16.662	-6.338
Renter	23.000	23.000	23.000	23.858	858
Afdrag	113.000	113.000	113.000	115.455	2.455
Drift	131.000	140.000	137.000	130.534	-466
Buslager	35.000	35.000	35.000	33.727	-1.273
Rejsekort i alt	375.000	384.000	381.000	382.497	7.497
Skanderborg Kommune i alt					
Netto	20.858.000	20.194.800	20.787.000	21.092.956	234.956

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Skanderborg Kommune:

Busdrift

Udgifter

Resultatet for 2015 viser et lille samlet merforbrug i forhold til det godkendte budget. Udgiften til bybusser er 0,3 mio. kr. lavere end budgetteret grundet færre udgifter til dubleringskørsel og festivalkørsel. Udgiften til lokalkørsel viser et merforbrug på 0,8 mio. kr., primært som følge af dubleringskørsel på ruterne 309 og 311. Færre køreplantimer på rabatruiter medfører en besparelse på 0,5 mio. kr. I forhold til forventet regnskab efter 3. kvartal er der et merforbrug på 0,1 mio. kr., hvilket skyldes manglende afregning af dubleringskørsel på bybusserne fra K14.

Indtægter

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet

Handicapkørsel

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Skanderborg Kommune startede Flexitur op i 2015, hvorfor der ikke er budget på området. Der blev i 2015 kørt for 0,17 mio. kr. fordelt med 0,12 mio. kr. på Støttet Flexitur og 0,05 mio. kr. på Flexitur Ung.

Teletaxa

Regnskabet er endt med et mindreforbrug i forhold til budgettet. Mindreforbruget skyldes færre kørte ture end først antaget.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Der er et mindreforbrug, som i et andet dagsordenpunkt søges overført til 2016.

Letbanesekretariatet

Budgettet er overholdt.

Rejsekort

Der er ingen væsentlige afvigelser for Skanderborg Kommune.

I forbindelse med regnskab 2015 reguleres kun driftsposten. Øvrige poster reguleres i forbindelse med færdiggørelsen af installationsprojektet ved udgangen af 2016.

Skive Kommune, regnskab 2015

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Buskørsel					
Udgifter	28.282.000	28.128.000	28.602.000	28.589.223	307.223
Indtægter	-8.644.000	-8.628.000	-8.720.000	-8.591.338	52.662
Tilskud RM	-656.000	-643.000	-656.000	-656.000	0
Netto	18.982.000	18.857.000	19.226.000	19.341.885	359.885
Handicapkørsel					
Udgifter	851.000	990.000	1.180.000	1.228.936	377.936
Indtægter	-183.000	-200.000	-246.000	-226.933	-43.933
Netto	668.000	790.000	934.000	1.002.003	334.003
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	316.900	342.000	419.000	432.105	115.205
Indtægter	-167.900	-211.000	-243.000	-247.862	-79.962
Kommunens vognmandsbetaling	149.000	131.000	176.000	184.243	35.243
Administrationsomkostninger	91.000	104.000	110.000	110.670	19.670
Kommunens samlede udgift	240.000	235.000	286.000	294.913	54.913
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	9.354.000	8.007.000	9.181.000	8.841.740	-512.260
Indtægter	0	0	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	9.354.000	8.007.000	9.181.000	8.841.740	-512.260
Administrationsomkostninger	494.000	449.000	468.000	465.016	-28.984
Kommunens samlede udgift	9.848.000	8.456.000	9.649.000	9.306.756	-541.244
Trafikelskabet					
Trafikelskabet - nettoudgifter	2.355.000	2.355.000	2.355.000	2.355.000	0
Rejsekortet					
25% aktier og lån	0	0	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	33.000	223.000	255.000	244.969	211.969
25% sekretariat	20.000	20.000	20.000	14.512	-5.488
Renter	40.000	40.000	40.000	40.623	623
Afdrag	193.000	193.000	193.000	196.588	3.588
Drift	221.000	227.000	223.000	196.618	-24.382
Buslager	31.000	31.000	31.000	29.375	-1.625
Rejsekort i alt	538.000	734.000	762.000	722.685	184.685
Skive Kommune i alt					
Netto	32.631.000	31.427.000	33.212.000	33.023.241	392.241

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Skive Kommune:

Busdrift

Udgifter

Resultatet for 2015 viser et samlet merforbrug på ca. 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. På bybusserne har der været et mindreforbrug på 0,4 mio. kr., som følge af mindre kørsel. På lokalruterne har der været et merforbrug på 0,7 mio. kr., hvilket skyldes den nye pendlerrute 41, mere kørsel på rute 450 samt øget dublering på rute 420, 423 og 443. I forhold til forventet regnskab efter 3. kvartal er der ikke sket større ændringer.

Indtægter

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet

Handicapkørsel

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Teletaxa

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Regnskabet er endt med et mindreforbrug i forhold til budgettet. Mindreforbruget skyldes færre kørte ture end først antaget.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Der er et mindreforbrug, som i et andet dagsordenpunkt søges overført til 2016.

Rejsekort

Afvigelsen på udstyr skyldes primært finansiering af en ekstra rejsekortinstallation. I forventet regnskab efter 3. kvartal var der endvidere indregnet udgifter til en ekstra CIM-installation. Udgifterne til CIM blev ikke afholdt i 2015. Mindreudgifter til drift skyldes et generelt lavere niveau for driftsudgifter samt en lavere andel af vedligehold grundet, at størstedelen af Skive Kommunes CIM-installationer først installeres i sommeren 2016.

I forbindelse med regnskab 2015 reguleres kun driftsposten. Øvrige poster reguleres i forbindelse med færdiggørelsen af installationsprojektet ved udgangen af 2016.

Struer Kommune, regnskab 2015

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Buskørsel					
Udgifter	7.540.000	7.508.000	7.566.000	7.593.498	53.498
Indtægter	-1.190.000	-1.180.000	-1.188.000	-1.182.750	7.250
Tilskud RM	0	0	0	0	0
Netto	6.350.000	6.328.000	6.378.000	6.410.748	60.748
Handicapkørsel					
Udgifter	538.000	538.000	549.000	595.329	57.329
Indtægter	-134.000	-134.000	-145.000	-150.864	-16.864
Netto	404.000	404.000	404.000	444.465	40.465
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	85.500	85.500	98.000	96.681	11.181
Indtægter	-44.500	-44.500	-53.000	-51.418	-6.918
Kommunens vognmandsbetaling	41.000	41.000	45.000	45.263	4.263
Administrationsomkostninger	25.000	25.000	29.000	27.941	2.941
Kommunens samlede udgift	66.000	66.000	74.000	73.204	7.204
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
Indtægter	0	0	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0
Kommunens samlede udgift	0	0	0	0	0
Trafikelskabet					
Trafikelskabet - nettoudgifter	695.000	695.000	695.000	695.000	0
Rejsekortet					
25% aktier og lån	0	0	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	7.000	7.000	7.000	13.912	6.912
25% sekretariat	6.000	6.000	6.000	4.300	-1.700
Renter	9.000	9.000	9.000	9.500	500
Afdrag	45.000	45.000	45.000	45.975	975
Drift	45.000	42.000	37.000	29.953	-15.047
Buslager	9.000	9.000	9.000	8.704	-296
Rejsekort i alt	121.000	118.000	113.000	112.344	-8.656
Struer Kommune i alt					
Netto	7.636.000	7.611.000	7.664.000	7.735.761	99.761

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Struer Kommune:

Busdrift

Udgifter

Resultatet for 2015 viser et samlet merforbrug på ca. 0,1 mio. kr., hvilket skyldes, at der samlet set er kørt lidt mere end budgetteret. Der er ikke sket større ændringer siden forventet regnskab efter 3. kvartal.

Indtægter

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet

Handicapkørsel

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet.

Teletaxa

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Struer Kommune benytter ikke kommunal kørsel.

Trafikelskabet (Administration og fællesudgifter)

Der er et mindreforbrug, som i et andet dagsordenpunkt søges overført til 2016.

Rejsekort

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet.

I forbindelse med regnskab 2015 reguleres kun driftsposten. Øvrige poster reguleres i forbindelse med færdiggørelsen af installationsprojektet ved udgangen af 2016.

Syddjurs Kommune, regnskab 2015

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Buskørsel					
Udgifter	15.164.000	15.061.000	14.997.000	14.984.908	-179.092
Indtægter	-3.683.000	-3.666.000	-3.678.000	-3.660.562	22.438
Tilskud RM	0	0	0	0	0
Netto	11.481.000	11.395.000	11.319.000	11.324.346	-156.654
Handicapkørsel					
Udgifter	663.000	600.000	600.000	607.931	-55.069
Indtægter	-142.000	-120.000	-120.000	-111.120	30.880
Netto	521.000	480.000	480.000	496.811	-24.189
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	1.137.000	1.289.000	1.425.000	1.473.286	336.286
Indtægter	-440.000	-530.000	-567.000	-581.682	-141.682
Kommunens vognmandsbetaling	697.000	759.000	858.000	891.604	194.604
Administrationsomkostninger	206.000	214.000	223.000	227.304	21.304
Kommunens samlede udgift	903.000	973.000	1.081.000	1.118.908	215.908
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	1.898.000	2.109.000	1.991.000	1.993.259	95.259
Indtægter	0	0	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	1.898.000	2.109.000	1.991.000	1.993.259	95.259
Administrationsomkostninger	197.000	193.800	179.000	178.381	-18.619
Kommunens samlede udgift	2.095.000	2.302.800	2.170.000	2.171.640	76.640
Trafikelskabet					
Trafikelskabet - nettoudgifter	1.037.000	1.037.000	1.037.000	1.037.000	0
Letbanen					
Letbanesekretariatet	38.000	38.000	38.000	38.000	0
Rejsekortet					
25% aktier og lån	0	0	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	13.000	13.000	13.000	22.864	9.864
25% sekretariat	10.000	10.000	10.000	6.987	-3.013
Renter	13.000	13.000	13.000	13.730	730
Afdrag	65.000	65.000	65.000	66.441	1.441
Drift	76.000	86.000	80.000	73.979	-2.021
Buslager	15.000	15.000	15.000	14.143	-857
Rejsekort i alt	192.000	202.000	196.000	198.144	6.144
Syddjurs Kommune i alt					
Netto	16.267.000	16.427.800	16.321.000	16.384.849	117.849

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Syddjurs Kommune:

Busdrift

Udgifter

Resultatet for 2015 viser et samlet mindreforbrug på 0,2 mio. kr., som skyldes færre udgifter på lokalrute 2 samt færre udgifter til dublering på rabatrute 2. Der er ikke sket større ændringer siden forventet regnskab efter 3. kvartal.

Indtægter

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet

Handicapkørsel

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Teletaxa

Syddjurs Kommune benytter ikke Teletaxa.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Der er et mindreforbrug, som i et andet dagsordenpunkt søges overført til 2016.

Letbanesekretariatet

Budgettet er overholdt.

Rejsekort

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet.

I forbindelse med regnskab 2015 reguleres kun driftsposten. Øvrige poster reguleres i forbindelse med færdiggørelsen af installationsprojektet ved udgangen af 2016.

Viborg Kommune, regnskab 2015

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Buskørsel					
Udgifter	47.257.000	45.674.000	47.215.000	47.538.472	281.472
Indtægter	-15.913.000	-15.865.000	-16.048.000	-15.816.052	96.948
Tilskud RM	-2.906.000	-2.849.000	-2.906.000	-2.906.000	0
Netto	28.438.000	26.960.000	28.261.000	28.816.420	378.420
Handicapkørsel					
Udgifter	2.213.000	2.213.000	2.568.000	2.564.918	351.918
Indtægter	-494.000	-494.000	-555.000	-512.555	-18.555
Netto	1.719.000	1.719.000	2.013.000	2.052.363	333.363
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	1.237.100	1.237.100	1.521.000	1.570.967	333.867
Indtægter	-558.100	-558.100	-764.000	-781.246	-223.146
Kommunens vognmandsbetaling	679.000	679.000	757.000	789.721	110.721
Administrationsomkostninger	304.000	304.000	326.000	333.196	29.196
Kommunens samlede udgift	983.000	983.000	1.083.000	1.122.917	139.917
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
Indtægter	0	0	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0
Kommunens samlede udgift	0	0	0	0	0
Trafiksekskabet					
Trafiksekskabet - nettoudgifter	4.385.000	4.385.000	4.385.000	4.385.000	0
Letbanen					
Letbanesekretariatet	0	0	0	0	0
Rejsekortet					
25% aktier og lån	0	0	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	121.000	466.000	466.000	410.067	289.067
25% sekretariat	55.000	55.000	55.000	39.773	-15.227
Renter	84.000	84.000	84.000	85.779	1.779
Afdrag	408.000	408.000	408.000	415.111	7.111
Drift	462.000	469.000	453.000	379.217	-82.783
Buslager	84.000	84.000	84.000	80.509	-3.491
Rejsekort i alt	1.214.000	1.566.000	1.550.000	1.410.455	196.455
Viborg Kommune i alt					
Netto	36.739.000	35.613.000	37.292.000	37.787.155	1.048.155

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Viborg Kommune:

Busdrift

Udgifter

Resultatet for 2015 viser et samlet merforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Der er en besparelse på bybuskørsel på 0,5 mio. kr., som følge af mindre kørsel. Udgifter til chaufførlokaler er øget med ca. 0,4 mio. kr. som følge af forskudte udgifter fra 2014 vedrørende drift af busholdepladsen og perrontavler, mens udgifter til internet/realtid er øget med ca. 0,1 mio. kr. Udgifterne til lokalkørsel viser et merforbrug på 0,3 mio. kr. som følge af mere dubleringskørsel end budgetteret. I forhold til forventet regnskab efter 3. kvartal er der en merudgift på 0,3 mio. kr., hvilket primært skyldes, at der i det forventede regnskab ikke var taget højde for Viborg Kommunes tilskud til rute 765/265 efter driftsovergang til NT fra K15.

Indtægter

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet

Handicapkørsel

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Teletaxa

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Viborg Kommune benytter ikke Kommunal kørsel.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Der er et mindreforbrug, som i et andet dagsordenpunkt søges overført til 2016.

Rejsekort

Afvigelsen på udstyr skyldes primært (del)finansiering af to ekstra rejsekortinstallationer. I forventet regnskab efter 3. kvartal var der endvidere indregnet udgifter til tre CIM-installationer. Disse udgifter blev ikke afholdt i 2015. Der er et mindreforbrug vedrørende drift på ca. 0,1 mio. kr.

I forbindelse med regnskab 2015 reguleres kun driftsposten. Øvrige poster reguleres i forbindelse med færdiggørelsen af installationsprojektet ved udgangen af 2016.

Aarhus Kommune, regnskab 2015

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Buskørsel					
Udgifter	462.536.000	470.053.000	458.382.000	458.482.415	-4.053.585
Indtægter	-284.959.000	-285.378.000	-287.344.000	-286.199.469	-1.240.469
Ekstraordinære udgifter*	0	0	0	4.298.802	4.298.802
Netto	177.577.000	184.675.000	171.038.000	176.581.748	-995.252
Handicapkørsel					
Udgifter	15.421.000	15.421.000	15.716.000	15.790.885	369.885
Indtægter	-3.097.000	-3.097.000	-3.107.000	-3.109.885	-12.885
Netto	12.324.000	12.324.000	12.609.000	12.681.000	357.000
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	1.394.000	1.272.000	1.548.000	1.669.224	275.224
Indtægter	-597.000	-796.000	-965.000	-1.037.238	-440.238
Kommunens vognmandsbetaling	797.000	476.000	583.000	631.986	-165.014
Administrationsomkostninger	279.000	273.000	308.000	324.597	45.597
Kommunens samlede udgift	1.076.000	749.000	891.000	956.583	-119.417
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	3.151.000	3.167.000	3.753.000	3.407.264	256.264
Indtægter	0	0	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	3.151.000	3.167.000	3.753.000	3.407.264	256.264
Administrationsomkostninger	371.000	373.000	406.000	388.467	17.467
Kommunens samlede udgift	3.522.000	3.540.000	4.159.000	3.795.731	273.731
Trafikskabet					
Trafikskabet - nettoudgifter	39.800.000	39.800.000	39.800.000	39.800.000	0
Kontrolafgifter					
Kontrolafgifter	-16.600.000	-15.000.000	-16.400.000	-16.034.000	566.000
Billetkontroladministration	13.121.000	12.621.000	14.318.000	14.174.724	1.053.724
Kontrolafgifter i alt	-3.479.000	-2.379.000	-2.082.000	-1.859.276	1.619.724
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus Kommune	9.628.000	10.000.000	10.500.000	11.003.954	1.375.954
Letbanen					
Letbanesekretariatet	209.000	209.000	209.000	209.000	0
Rejsekortet					
25% aktier og lån	0	0	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	3.162.000	3.162.000	3.162.000	1.546.791	-1.615.209
25% sekretariat	480.000	480.000	480.000	348.281	-131.719
Renter	681.000	681.000	681.000	693.702	12.702
Afdrag	3.298.000	3.298.000	3.298.000	3.357.039	59.039
Drift	6.376.000	5.442.000	5.681.000	5.625.349	-750.651
Buslager	739.000	739.000	739.000	704.997	-34.003
Rejsekort i alt	14.736.000	13.802.000	14.041.000	12.276.158	-2.459.842
Aarhus Kommune i alt					
Netto	255.393.000	262.720.000	251.165.000	255.444.897	-1.324.057

* Ekstraordinære udgifter vedrørende sager i billetkontrollen

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Aarhus Kommune:

Busdrift

Udgifter

Resultatet for 2015 viser et samlet mindreforbrug på ca. 4,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Øget bybuskørsel har medført en merudgift på 5,5 mio. kr. i forhold til budgettet, mens indeks har ført til en merudgift på 0,5 mio. kr.. Dette modsvares af en tilbagebetaling på 11,2 mio. kr. fra Busselskabet Aarhus Sporveje vedrørende overskud på restproduktionen for 2014. Udgifterne til billetautomater er 0,1 mio. kr. under budgetteret, mens projektudgifter (stoppestedannoncering, realtid og tællebus) er 1,2 mio. kr. over budgettet.

Ekstraordinære udgifter vedrørende advokat og konsulentbistand i Billetkontrollen på 4,3 mio. kr. i 2015 er udgiftsført under busdrift.

Indtægter

Der er merindtægter på 1,2 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til 0,4 %.

Handicapkørsel

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes højere vognmandsudgifter end først antaget.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Regnskabet er endt med et mindreforbrug i forhold til budgettet. Mindreforbruget skyldes lavere vognmandsudgifter end først antaget.

Teletaxa

Aarhus Kommune benytter ikke Teletaxa.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Regnskabet er endt med et merforbrug i forhold til budgettet. Merforbruget skyldes flere kørte ture end først antaget.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Der er et mindreforbrug, som i et andet dagsordenpunkt søges overført til 2016.

Kontrolafgifter

Regnskabet er endt med et merforbrug på 3,0 mio. kr. grundet udvidet aftale med Securitas omkring ekstrakontroller (1 mio. kr.) samt færre indtægter end forventet (0,6 mio. kr.). Den samlede merudgift på 3 mio. kr. i regnskabet skal modregnes flere overførsler af kontrolafgifter til Aarhus Kommune, hvorfor den reelle merudgift kun er på 1,6 mio. kr.

Letbanesekretariatet

Budgettet er overholdt.

Rejsekort

Mindreudgiften vedrørende udstyr skyldes forskydning af betaling mellem 2014 og 2015. Mindreforbruget skal ses i sammenhæng med det merforbrug der var i 2014.

Mindreudgifterne til drift skyldes det lavere niveau af driftsudgifter, blandt andet som følge af den nye finansieringsmodel for rejsekort. Denne medførte en overordnet besparelse på abonnementsbetalingerne i 2015.

I forbindelse med regnskab 2015 reguleres kun driftsposten. Øvrige poster reguleres i forbindelse med færdiggørelsen af installationsprojektet ved udgangen af 2016.

Region Midtjylland, regnskab 2015

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Buskørsel					
Udgifter	470.945.000	474.219.000	475.019.000	476.218.044	5.273.044
Indtægter*	-291.391.000	-287.019.000	-290.774.000	-292.952.841	-1.561.841
Tilskud RM	7.656.000	7.506.000	7.656.000	7.656.000	0
Netto	187.210.000	194.706.000	191.901.000	190.921.203	3.711.203
Handicapkørsel					
Udgifter	0	0	0	0	0
Indtægter	0	0	0	0	0
Netto	0	0	0	0	0
Flexture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	148.200	148.200	154.000	158.232	10.032
Indtægter	-10.200	-10.200	-13.000	-12.936	-2.736
Kommunens vognmandsbetaling	138.000	138.000	141.000	145.296	7.296
Administrationsomkostninger	30.000	30.000	37.000	36.797	6.797
Kommunens samlede udgift	168.000	168.000	178.000	182.093	14.093
Togdrift					
Udgifter	52.439.000	52.380.800	52.082.371	52.260.349	-178.651
Indtægter	-17.300.000	-17.800.000	-17.800.000	-17.860.896	-560.896
Drift netto	35.139.000	34.580.800	34.282.371	34.399.453	-739.547
Anlæg	14.882.000	14.882.000	14.882.000	14.880.548	-1.452
I alt netto	50.021.000	49.462.800	49.164.371	49.280.001	-740.999
Trafiksekskabet					
Trafiksekskabet - nettoudgifter	42.951.000	42.951.000	42.951.000	42.951.000	0
Letbanen					
Letbanesekretariatet	380.000	380.000	380.000	380.000	0
Rejsekortet					
25% aktier og lån	0	0	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	3.292.000	2.115.000	2.115.000	3.313.339	21.339
25% sekretariat	981.000	981.000	981.000	711.610	-269.390
Renter	1.113.000	1.113.000	1.113.000	1.133.575	20.575
Afdrag	5.389.000	5.389.000	5.389.000	5.485.725	96.725
Drift	7.850.000	6.958.000	7.000.000	6.619.398	-1.230.602
Buslager	1.509.000	0	0	0	-1.509.000
Rejsekort i alt	20.134.000	16.556.000	16.598.000	17.263.648	-2.870.352
Region Midtjylland drift 2015 uden Kan-kørsel					
Netto	300.864.000	304.223.800	301.172.371	300.977.945	113.945
Midttrafik byrdefordeling 2015					
Bus og tog samarbejde 2012-2013*	18.876.000	18.876.000	18.876.000	18.876.506	506
Region Midtjylland byrdefordeling i 2015 uden Kan-kørsel					
Netto	319.740.000	323.099.800	320.048.371	319.854.451	114.451
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	119.607.000	119.607.000	117.900.000	116.740.778	-2.866.222
Indtægter	0	0	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	119.607.000	119.607.000	117.900.000	116.740.778	-2.866.222
Administrationsomkostninger	5.200.000	5.200.000	5.200.000	5.200.000	0
Kommunens samlede udgift	124.807.000	124.807.000	123.100.000	121.940.778	-2.866.222
Region Midtjylland i alt					
Netto	444.547.000	447.906.800	443.148.371	441.795.229	-2.751.771

* Korrigeret svarende til betaling til bus og tog-samarbejde 2012-2013, der blev hensat i 2014 til byrdefordeling i 2015.

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Region Midtjylland

Den udmeldte ramme for 2015 fra Region Midtjylland er på 308,1 mio. kr. (fratrasket kan-kørsel), hvormed årets resultat viser et merforbrug på 11,7 mio. kr. Region Midtjyllands ramme fastsættes på regionrådsmøde i september. Da februar-budgettet ikke har nogen politisk betydning for Region Midtjylland, er det blevet besluttet, at det reviderede februar-budget fra 2016 sættes lig Region Midtjyllands ramme.

Busdrift

Udgifter

Resultatet for 2015 viser et merforbrug på ca. 5,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Udgifterne til buskørsel er øget med 6,3 mio. kr. i forhold til budgettet. Heraf udgør indeks en merudgift på 0,5 mio. kr. I forhold til budgettet er der kørt 3.000 flere køreplantimer i Region Midtjylland. Dette er særligt på rute 912X, der er udvidet i samarbejde med Billund Lufthavn, samt 952X. Udgifterne til øvrige projekter viser et mindreforbrug på 0,4 mio. kr., hvilket primært skyldes, at udgifterne til internet i busser har været færre end budgetteret. Nord/syd-samarbejdet (inklusive Billund Lufthavn) medfører en mindreudgift på 0,6 mio. kr., hvilket primært skyldes det forventede tilskud

fra Billund Lufthavn vedrørende rute 912X. I forhold til det forventede regnskab efter 3. kvartal er udgifterne forøget med 1,2 mio. kr. Dette drives primært af en mindrekomensation på Nord/syd-samarbejdet på 0,8 mio. kr, idet der i budgettet for 2015 har været anvendt for lave satser for indtægtsdækning for kørsel i nabotrafikelskaber. Derudover er der et merforbrug på 0,2 mio. kr. på buskørsel, mens øgede udgifter til projekter giver et merforbrug på 0,2 mio. kr.

Indtægter

Der er merindtægter på 1,5 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til 0,6 %. Merindtægten skyldes bl.a. færre udgifter til betaling til togoperatører for bus-tog samarbejdet end forudsat ved budgetlægningen samt øgede indtægter på 912X som følge af en fordobling af kørslen.

Flexture og Teletaxa

Teletaxa

Der er ingen væsentlige afvigelser i forhold til budgettet.

Letbanesekretariatet

Budgettet er overholdt.

Togdrift

På togdrift konstateres et mindreforbrug på ca. 0,7 mio. i forhold til budgettet. Det skyldes hovedsageligt flere passagerindtægter på Odderbanen på 0,5 mio. kr. Der var i 2015 fremgang med ca. 10% flere rejser på Odderbanen i forhold til 2014.

Udgifter til togtrafik var ca. 0,2 mio. mindre end budgetteret, hvilket skyldes en lavere omkostningsudvikling end forventet.

Trafikelskabet

Der er et mindreforbrug, som i et andet dagsordenpunkt søges overført til 2016.

Rejsekort

Region Midtjylland har i alt en mindreudgift på 2,9 mio. kr. Heraf vedrører de 1,2 mio. kr. mindreudgifter til drift i forhold til budgetteret. Dette skyldes det generelt lavere niveau af driftsudgifter, herunder især transaktionsafgifter/abonnementsbetalinger. Ca. 1,5 mio. kr. vedrører færre udgifter til buslager, da Region Midtjyllands finansiering til buslageret blev konverteret til ekstraudstyr, i alt 27 installationer, og lånefinansieret med første afdrag i 2016.

I forbindelse med forventet regnskab efter 3. kvartal blev der estimeret en mindreudgift vedrørende udstyr på ca. 1,2 mio. kr. Dette vedrører de ni ekstra businstallationer, der oprindeligt var indregnet i budget 2015, men nu indgår i den lånefinansierede pulje.

En stor del af udgifterne til de 27 installationer er allerede afholdt og derfor medtaget i 2015, ca. 0,8 mio. kr, uagtet af at indbetaling og låneoptagelse først sker med virkning fra 2016.

Endvidere indgår Region Midtjyllands 25 % andel af den såkaldte endelige opgørelse af rejsekort-installationsprojektet med i alt 0,5 mio. kr. Dette udligner besparelsen på de 1,2 mio. kr. vedrørende det kontantfinansierede ekstraudstyr indregnet i revideret budget 2015.

I forbindelse med regnskab 2016 opgøres den endelige udgiftsfordeling vedrørende udstyr.

Kan-kørsel

Siddende patientbefordring

Regnskabet er endt med et mindreforbrug i forhold til budgettet. Mindreforbruget skyldes færre korte ture end først antaget.

NT

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	100.000	50.000	27.000	52.173	-47.827
Indtægter	0	0	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	100.000	50.000	27.000	52.173	-47.827
Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0
Kommunens samlede udgift	100.000	50.000	27.000	52.173	-47.827
NT i alt					
Netto	100.000	50.000	27.000	52.173	-47.827

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab for NT:

Kommunal kørsel

Regnskabet er endt med et mindreforbrug i forhold til budgettet. Mindreforbruget skyldes færre kørte ture end først antaget.

Sydtrafik og Region Syddanmark

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	203.956.000	203.956.000	202.817.000	202.887.100	-1.068.900
Indtægter	0	0	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	203.956.000	203.956.000	202.817.000	202.887.100	-1.068.900
Administrationsomkostninger	451.000	451.000	451.000	451.000	0
Kommunens samlede udgift	204.407.000	204.407.000	203.268.000	203.338.100	-1.068.900
Sydtrafik i alt					
Netto	204.407.000	204.407.000	203.268.000	203.338.100	-1.068.900

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab for Sydtrafik:

Kommunal kørsel

Regnskabet er endt med et mindreforbrug i forhold til budgettet. Mindreforbruget skyldes færre kørte ture end først antaget.

Fynbus

	Budget 2015	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Regnskab 2015	Regnskab minus budget
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	128.005.000	101.378.100	84.404.000	85.321.797	-42.683.203
Indtægter	0	0	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	128.005.000	101.378.100	84.404.000	85.321.797	-42.683.203
Administrationsomkostninger	747.000	747.000	747.000	747.000	0
Kommunens samlede udgift	128.752.000	102.125.100	85.151.000	86.068.797	-42.683.203
Fynbus i alt					
Netto	128.752.000	102.125.100	85.151.000	86.068.797	-42.683.203

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab Fynbus:

Kommunal kørsel

Regnskabet er endt med et mindreforbrug i forhold til budgettet. Mindreforbruget skyldes færre kørte ture end først antaget.

Tabel 1: Midttrafik, regnskab 2015

Bestillere	Busdrift	Handlækørsel	Flexture	Teletaxa	Kommunal Kørsel	Togdrift	Trafikelskabet	Kontrolafgifter	Lethene- sekretariatet	Bus-tog samarbejde 2012-2013	Rejsekort	I alt
Favrskov	14.274.114	1.124.697	529.549	148	5.279.715		962.000		38.000		120.500	22.328.722
Hedensted	4.637.312	852.909	420.620	365.067	0		827.000		0		186.694	7.289.602
Herning	30.905.172	1.652.581	0	14.249	0		3.492.000		0		1.106.626	37.170.627
Holstebro	26.210.338	1.028.243	20.843	85.812	1.152.903		2.336.000		0		766.747	31.600.887
Horsens	25.227.232	1.939.839	26.412	69.642	3.155.039		4.144.000		0		1.899.131	36.461.300
Ikast-Brande	13.715.606	683.464	58.300	0	1.185.915		979.000		0		44.247	16.666.532
Lemvig	6.466.239	582.339	272.844	0	14.058		458.000		0		22.629	7.943.110
Norddjurs	13.500.414	605.508	1.438.940	0	1.411.917		760.000		38.000		377.558	18.132.337
Odder	5.075.526	750.904	0	153.915	0		6.747.000		38.000		254.540	7.028.885
Randers	59.207.715	2.186.285	263.203	0	1.879.892		6.747.000		38.000		2.579.179	72.901.273
Ringkøbing-Skjern	19.734.861	1.305.562	614.376	1.786	0		1.670.000		0		1.741.782	25.068.366
Samsø	3.668.267	266.212	0	579.052	243.760		439.000		0		32.758	5.229.049
Silkeborg	29.914.618	2.108.433	496.129	182.603	2.766.237		5.102.000		38.000		1.978.989	42.587.008
Skanderborg	18.016.211	798.835	175.546	160.119	79.748		1.442.000		38.000		382.497	21.092.956
Skive	19.341.885	1.002.003	228.090	66.823	9.306.756		2.355.000		0		722.685	33.023.241
Struer	6.410.748	444.465	52.119	21.084	0		695.000		0		112.344	7.735.761
Syddjurs	11.324.346	496.811	1.118.908	0	2.171.640		1.037.000		38.000		198.144	16.384.849
Viborg	28.816.420	2.052.363	649.020	473.897	3.795.731		4.385.000		0		1.410.455	37.787.155
Aarhus	1.765.81.748	12.681.000	956.583	0	0		39.800.000		209.000		12.276.158	255.444.897
Regionen	190.921.203	0	0	182.093	121.940.778		42.951.000		380.000		17.263.648	441.795.129
I alt vedr. Midttraffiks bestillere	703.949.974	32.562.453	7.321.481	2.356.294	154.511.088	49.280.001	121.337.000	9.144.678	855.000	18.876.506	43.477.312	1.143.671.787
ALD										0		0
Sydtrafik			0	0	203.338.100							203.338.100
NT			0	0	52.173							52.173
Fynbus			0	0	86.068.797							86.068.797
I alt vedr. øvrige	0	0	0	0	289.459.070	0	0	0	0	0	0	289.459.070
Total Midttrafik	703.949.974	32.562.453	7.321.481	2.356.294	443.970.158	49.280.001	121.337.000	9.144.678	855.000	18.876.506	43.477.312	1.433.130.857

Tabel 2: Busdrift, regnskab 2015

	Udgifter			Indtægter			Tilskud			Netto		
	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference
Favrskov	15.209.000	15.528.425	319.425	-1.262.000	-1.254.311	7.689	0	0	0	13.947.000	14.274.114	327.114
Hedenssted	9.548.000	7.862.450	-1.685.550	-3.096.000	-2.277.138	818.862	-948.000	-948.000	0	5.504.000	4.637.312	-866.688
Herring	45.874.000	46.729.173	855.173	-17.727.000	-15.819.001	1.907.999	-5.000	-5.000	0	28.142.000	30.905.172	2.763.172
Holstebro	33.116.000	33.103.193	-12.807	-6.261.000	-6.892.856	-631.856	0	0	0	26.855.000	26.210.338	-644.662
Horsens	46.093.000	45.217.682	-875.318	-19.787.000	-19.666.450	120.550	-324.000	-324.000	0	25.982.000	25.227.232	-754.768
Ikast-Brandø	14.018.000	13.715.606	-302.394	0	0	0	0	0	0	14.018.000	13.715.606	-302.394
Lemvig	6.431.000	6.466.239	35.239	0	0	0	0	0	0	6.431.000	6.466.239	35.239
Norddjurs	13.897.000	15.174.128	1.277.128	-1.196.000	-1.188.714	7.286	-85.000	-85.000	0	12.216.000	13.500.414	1.284.414
Odder	6.292.000	6.349.716	57.716	-1.282.000	-1.274.190	7.810	0	0	0	5.010.000	5.075.526	65.526
Randers	89.135.000	89.658.401	523.401	-29.925.000	-29.742.686	182.314	-708.000	-708.000	0	58.502.000	59.207.715	705.715
Ringkøbing-Skjern	25.424.000	25.605.834	181.834	-4.272.000	-4.245.973	26.027	-1.625.000	-1.625.000	0	19.527.000	19.734.861	207.861
Samsø	4.961.000	4.812.255	-148.745	-1.151.000	-1.143.988	7.012	0	0	0	3.810.000	3.668.267	-141.733
Silkeborg	55.212.000	54.664.906	-547.094	-24.902.000	-24.750.288	151.712	0	0	0	30.310.000	29.914.618	-395.382
Skanderborg	23.588.000	23.636.759	48.759	-5.655.000	-5.620.548	34.452	0	0	0	17.933.000	18.016.211	83.211
Skive	28.282.000	28.589.223	307.223	-8.644.000	-8.591.338	52.662	-656.000	-656.000	0	18.982.000	19.341.885	359.885
Struer	7.540.000	7.593.498	53.498	-1.190.000	-1.182.750	7.250	0	0	0	6.350.000	6.410.748	60.748
Syddjurs	15.164.000	14.984.908	-179.092	-3.683.000	-3.660.562	22.438	0	0	0	11.481.000	11.324.346	-156.654
Viborg	47.257.000	47.538.472	281.472	-15.913.000	-15.816.052	96.948	-2.906.000	-2.906.000	0	28.438.000	28.816.420	378.420
Aarhus	462.536.000	462.781.217	245.217	-284.959.000	-286.199.469	-1.240.469	0	0	0	177.577.000	176.581.748	-995.252
Regionen	470.945.000	476.218.044	5.273.044	-291.391.000	-292.952.841	-1.561.841	7.656.000	7.656.000	0	187.210.000	190.921.203	3.711.203
Ialt	1.420.522.000	1.426.230.128	5.708.128	-722.296.000	-722.279.154	16.946	0	0	0	698.225.000	703.949.974	5.724.974

Tabel 3: Handicapførelse, regnskab 2015

	Udgifter			Indtægter			Netto		
	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference
Favrskov	1.131.000	1.427.083	296.083	-267.000	-302.386	-35.386	864.000	1.124.697	260.697
Hedensted	1.130.000	1.060.593	-69.407	-225.000	-207.684	17.316	905.000	852.909	-52.091
Herning	1.822.000	2.048.093	226.093	-343.000	-395.512	-52.512	1.479.000	1.652.581	173.581
Holstebro	1.119.000	1.341.057	222.057	-271.000	-312.814	-41.814	848.000	1.028.243	180.243
Horsens	2.174.000	2.484.944	310.944	-505.000	-545.105	-40.105	1.669.000	1.939.839	270.839
Ikast-Brande	862.000	878.971	16.971	-190.000	-195.507	-5.507	672.000	683.464	11.464
Lemvig	640.000	720.423	80.423	-129.000	-138.084	-9.084	511.000	582.339	71.339
Norddjurs	732.000	789.398	57.398	-160.000	-183.890	-23.890	572.000	605.508	33.508
Odder	889.000	932.483	43.483	-193.000	-181.579	11.421	696.000	750.904	54.904
Randers	2.331.000	2.693.857	362.857	-459.000	-507.572	-48.572	1.872.000	2.186.285	314.285
Ringkøbing-Skjern	1.742.000	1.641.934	-100.066	-360.000	-336.372	23.628	1.382.000	1.305.562	-76.438
Samsø	228.000	325.155	97.155	-41.000	-58.943	-17.943	187.000	266.212	79.212
Silkeborg	2.662.000	2.616.274	-45.726	-542.000	-507.841	34.159	2.120.000	2.108.433	-11.567
Skanderborg	948.000	1.013.809	65.809	-201.000	-214.974	-13.974	747.000	798.835	51.835
Skive	851.000	1.228.936	377.936	-183.000	-226.933	-43.933	668.000	1.002.003	334.003
Struer	538.000	595.329	57.329	-134.000	-150.864	-16.864	404.000	444.465	40.465
Syddjurs	663.000	607.931	-55.069	-142.000	-111.120	30.880	521.000	496.811	-24.189
Viborg	2.213.000	2.564.918	351.918	-494.000	-512.555	-18.555	1.719.000	2.052.363	333.363
Århus	15.421.000	15.790.885	369.885	-3.097.000	-3.109.885	-12.885	12.324.000	12.681.000	357.000
Regionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I alt	38.096.000	40.762.073	2.666.073	-7.936.000	-8.199.620	-263.620	30.160.000	32.562.453	2.402.453

Tabel 4: Flexture, regnskab 2015

	Vognmandsbetaling			Egenbetaling			Administration			Kommunens samlede omkostninger		
	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference
Favrskov	604.000	713.092	109.092	-314.000	-338.691	-24.691	147.000	155.148	8.148	437.000	529.549	92.549
Hedensted	334.000	601.770	267.770	-157.000	-292.387	-135.387	73.000	111.237	38.237	250.000	420.620	170.620
Herring	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	126.000	61.284	-64.716	-67.000	-52.348	14.652	31.000	11.907	-19.093	90.000	20.843	-69.157
Horsens	0	74.747	74.747	0	-62.447	-62.447	0	14.112	14.112	0	26.412	26.412
Ikast-Brande	96.000	110.416	14.416	-58.000	-82.083	-24.083	27.000	29.967	2.967	65.000	58.300	-6.700
Lemvig	156.000	359.143	203.143	-58.000	-145.435	-87.435	27.000	59.136	32.136	125.000	272.844	147.844
Norddjurs	1.805.000	1.804.636	-364	-718.000	-690.713	27.287	336.000	325.017	-10.983	1.423.000	1.438.940	15.940
Odder	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Randers	500.000	549.547	49.547	-278.000	-390.126	-112.126	129.000	103.782	-25.218	351.000	263.203	-87.797
Ringkøbing-Skjern	633.000	811.555	178.555	-233.000	-321.961	-88.961	109.000	124.782	15.782	509.000	614.376	105.376
Samsø	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	381.000	728.309	347.309	-197.000	-400.516	-203.516	92.000	168.336	76.336	276.000	496.129	220.129
Skanderborg	0	216.486	216.486	0	-81.554	-81.554	0	40.614	40.614	0	175.546	175.546
Skive	222.000	370.652	148.652	-153.000	-240.212	-87.212	71.000	97.650	26.650	140.000	228.090	88.090
Struer	60.000	78.522	18.522	-40.000	-49.818	-9.818	19.000	23.415	4.415	39.000	52.119	13.119
Syddjurs	1.137.000	1.473.286	336.286	-440.000	-581.682	-141.682	206.000	227.304	21.304	903.000	1.118.908	215.908
Viborg	844.000	1.079.377	235.377	-507.000	-688.657	-181.657	237.000	258.300	21.300	574.000	649.020	75.020
Aarhus	1.394.000	1.669.224	275.224	-597.000	-1.037.238	-440.238	279.000	324.597	45.597	1.076.000	956.583	-119.417
Regionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I alt	8.292.000	10.702.045	2.410.045	-3.817.000	-5.455.868	-1.638.868	1.783.000	2.075.304	292.304	6.258.000	7.321.481	1.063.481

Tabel 5: Teletaxa, regnskab 2015

	Vognmandsbetaling			Egenbetaling			Administration			Kommunens samlede omkostninger		
	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference
Favrskov	0	127	127	0	-10	-10	0	31	31	0	148	148
Hedensted	179.000	291.877	112.877	-3.000	-4.310	-1.310	49.000	77.500	28.500	225.000	365.067	140.067
Herring	14.200	12.689	-1.511	-1.200	-1.230	-30	3.000	2.790	-210	16.000	14.249	-1.751
Holstebro	20.700	92.660	71.960	-5.700	-16.644	-10.944	4.000	9.796	5.796	19.000	85.812	66.812
Horsens	250.300	61.026	-189.274	-8.300	-7.686	614	30.000	16.306	-13.694	272.000	69.646	-202.354
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	24.000	0	-24.000	0	0	0	4.000	0	-4.000	28.000	0	-28.000
Norddjurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Odder	74.200	137.222	63.022	-7.200	-14.090	-6.890	16.000	30.783	14.783	83.000	153.915	70.915
Randers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ringkøbing-Skjern	0	1.786	1.786	0	0	0	0	0	0	0	1.786	1.786
Samsø	352.000	548.605	196.605	-61.000	-104.744	-43.744	80.000	135.191	55.191	371.000	579.052	208.052
Silkeborg	74.800	168.776	93.976	-11.800	-14.972	-3.172	16.000	28.799	12.799	79.000	182.603	103.603
Skanderborg	200.700	143.424	-57.276	-34.700	-17.126	17.574	46.000	33.821	-12.179	212.000	160.119	-51.881
Skive	94.900	61.453	-33.447	-14.900	-7.650	7.250	20.000	13.020	-6.980	100.000	66.823	-33.177
Struer	25.500	18.158	-7.342	-4.500	-1.600	2.900	6.000	4.526	-1.474	27.000	21.084	-5.916
Syddjurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Viborg	393.100	491.590	98.490	-51.100	-92.589	-41.489	67.000	74.896	7.896	409.000	473.897	64.897
Aarhus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Regionen	148.200	158.232	10.032	-10.200	-12.936	-2.736	30.000	36.797	6.797	168.000	182.093	14.093
I alt	1.851.600	2.187.625	336.025	-213.600	-295.587	-81.987	371.000	464.256	93.256	2.009.000	2.356.294	347.294

Tabel 6: Kommunal kørsel, regnskab 2015

	Vognmandsbetaling			Egenbetaling			Administrationsomkostninger			Kommunens samlede omkostninger		
	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference
Favrskov	5.060.000	5.066.754	6.754	0	0	0	274.000	212.961	-61.039	5.334.000	5.279.715	-54.285
Hedensted	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Herring	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	939.000	1.022.275	83.275	0	0	0	119.000	130.628	11.628	1.058.000	1.152.903	94.903
Horsens	802.000	2.838.230	2.036.230	0	0	0	36.000	316.810	280.810	838.000	3.155.039	2.317.039
Ikast-Brande	0	1.014.555	1.014.555	0	0	0	0	171.360	171.360	0	1.185.915	1.185.915
Lemvig	211.000	133.714	-77.286	0	0	0	12.000	7.344	-4.656	223.000	141.058	-81.942
Norddjurs	869.000	1.287.069	418.069	0	0	0	84.000	124.848	40.848	953.000	1.411.917	458.917
Odder	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Randers	815.000	1.688.319	873.319	0	0	0	106.000	191.573	85.573	921.000	1.879.892	958.892
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samsø	0	198.260	198.260	0	0	0	0	45.500	45.500	0	243.760	243.760
Silkeborg	2.919.000	2.519.785	-399.215	-55.000	-39.165	15.835	343.000	285.617	-57.383	3.207.000	2.766.237	-440.763
Skanderborg	98.000	69.701	-28.299	0	0	0	13.000	10.047	-2.953	111.000	79.748	-31.252
Skive	9.354.000	8.841.740	-512.260	0	0	0	494.000	465.016	-28.984	9.848.000	9.306.756	-541.244
Struer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	1.898.000	1.993.259	95.259	0	0	0	197.000	178.381	-18.619	2.095.000	2.171.640	76.640
Viborg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aarhus	3.151.000	3.407.264	256.264	0	0	0	371.000	388.467	17.467	3.522.000	3.795.731	273.731
Regionen	119.607.000	116.740.778	-2.866.222	0	0	0	5.200.000	5.200.000	0	124.807.000	121.940.778	-2.866.222
Syddratik	203.956.000	202.887.100	-1.068.900	0	0	0	451.000	451.000	0	204.407.000	203.338.100	-1.068.900
NTR	100.000	52.173	-47.827	0	0	0	0	0	0	100.000	52.173	-47.827
Fynbus	128.005.000	85.321.797	-42.683.203	0	0	0	747.000	747.000	0	128.752.000	86.068.797	-42.683.203
I alt	477.784.000	435.082.772	-42.701.228	-55.000	-39.165	15.835	8.447.000	8.926.551	479.551	486.176.000	443.970.158	-42.205.842

Tabel 7: Togdrift, regnskab 2015

Togdrift	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference
Driftstilskud			
Udgifter	52.439.000	52.260.349	-178.651
Indtægter	-17.300.000	-17.860.896	-560.896
I alt driftstilskud	35.139.000	34.399.453	-739.547
Anlæg			
Ordinært investeringsstilskud	4.728.000	4.728.000	0
Ydelse vedrørende sporombygning Odderbane	10.154.000	10.152.548	-1.452
Andel af værktødsombygning Odder	0	0	0
I alt anlæg	14.882.000	14.880.548	-1.452
I alt togdrift	50.021.000	49.280.001	-740.999

Note: Midtrafik afholder afdrag på gældsbrøvet til Region Midtjylland på mio. kr. 10,154. Gældsbrøvet vedrører et anlægstilskud til sporombygning på Odderbanen.

Tabel 8: Trafikelskabet, regnskab 2015

	Busadministration			Handicapadministration			Netto		
	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference
Favrskov	613.000	613.000	0	349.000	349.000	0	962.000	962.000	0
Hedensted	485.000	485.000	0	342.000	342.000	0	827.000	827.000	0
Herring	2.995.000	2.995.000	0	497.000	497.000	0	3.492.000	3.492.000	0
Holstebro	1.895.000	1.895.000	0	441.000	441.000	0	2.336.000	2.336.000	0
Horsens	3.268.000	3.268.000	0	876.000	876.000	0	4.144.000	4.144.000	0
Ikast-Brande	727.000	727.000	0	252.000	252.000	0	979.000	979.000	0
Lemvig	280.000	280.000	0	178.000	178.000	0	458.000	458.000	0
Norddjurs	563.000	563.000	0	197.000	197.000	0	760.000	760.000	0
Odder	466.000	466.000	0	290.000	290.000	0	756.000	756.000	0
Randers	5.942.000	5.942.000	0	805.000	805.000	0	6.747.000	6.747.000	0
Ringkøbing-Skjern	1.231.000	1.231.000	0	439.000	439.000	0	1.670.000	1.670.000	0
Samsø	344.000	344.000	0	95.000	95.000	0	439.000	439.000	0
Silkeborg	4.242.000	4.242.000	0	860.000	860.000	0	5.102.000	5.102.000	0
Skanderborg	1.110.000	1.110.000	0	332.000	332.000	0	1.442.000	1.442.000	0
Skive	2.059.000	2.059.000	0	296.000	296.000	0	2.355.000	2.355.000	0
Struer	538.000	538.000	0	157.000	157.000	0	695.000	695.000	0
Syddjurs	838.000	838.000	0	199.000	199.000	0	1.037.000	1.037.000	0
Viborg	3.684.000	3.684.000	0	701.000	701.000	0	4.385.000	4.385.000	0
Aarhus	33.496.000	33.496.000	0	6.304.000	6.304.000	0	39.800.000	39.800.000	0
Regionen	42.951.000	42.951.000	0	0	0	0	42.951.000	42.951.000	0
Overført fra 2014	14.448.000			0	0	0	14.448.000	14.448.000	0
Mindreforbrug i 2015								-19.623.635	
I alt	122.175.000	107.727.000	0	13.610.000	13.610.000	0	135.785.000	116.161.365	0

Tabel 9: Kontrolafgifter, regnskab 2015

	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference
Kontrolafgifter	-16.600.000	-16.034.000	566.000
Billetkontroladministration	13.121.000	14.174.724	1.053.724
I alt	-3.479.000	-1.859.276	1.619.724
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus Kommune	9.628.000	11.003.954	1.375.954

Tabel 10: Letbane, regnskab 2015

Letbanesekretariat	Budget 2015	Regnskab 2015	Difference
Favrskov	38.000	38.000	0
Hedensted	0	0	0
Herning	0	0	0
Holstebro	0	0	0
Horsens	0	0	0
Ikast-Brande	0	0	0
Lemvig	0	0	0
Norddjurs	38.000	38.000	0
Odder	38.000	38.000	0
Randers	38.000	38.000	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	0
Samsø	0	0	0
Silkeborg	38.000	38.000	0
Skanderborg	38.000	38.000	0
Skive	0	0	0
Struer	0	0	0
Syddjurs	38.000	38.000	0
Viborg	0	0	0
Aarhus	209.000	209.000	0
Regionen	380.000	380.000	0
Midttrafik	95.000	95.000	0
I alt	950.000	950.000	0

Tabel 11: Rejskørt, regnskab 2015

	25% aktier og lån		25% udstyr		25% sekretariat		Renter	
	Budget 2015	Regnskab 2015	Budget 2015	Regnskab 2015	Budget 2015	Regnskab 2015	Budget 2015	Regnskab 2015
Favrskov	0	0	13.000	16.848	7.000	4.837	8.000	7.970
Hedensted	0	0	19.000	25.801	11.000	8.062	10.000	9.728
Herring	0	0	145.000	171.718	59.000	42.460	73.000	74.208
Holstebro	0	0	80.000	244.661	35.000	25.261	43.000	43.693
Horsens	0	0	563.000	1.170.673	213.000	154.792	0	0
Ikast-Brande	0	0	0	446	0	0	6.000	6.251
Lemvig	0	0	0	446	0	0	3.000	3.174
Norddjurs	0	0	6.000	302.781	3.000	2.150	5.000	5.051
Odder	0	0	217.000	199.656	3.000	-17.344	3.000	2.783
Randers	0	0	267.000	762.738	118.000	85.458	139.000	141.028
Ringkøbing-Skjern	0	0	26.000	1.306.868	23.000	16.662	29.000	29.162
Samsø	0	0	0	446	0	0	5.000	4.616
Silkeborg	0	0	48.000	1.080.260	23.000	223.588	0	0
Skanderborg	0	0	50.000	62.262	20.000	16.662	23.000	23.858
Skive	0	0	33.000	244.969	20.000	14.512	40.000	40.623
Struer	0	0	7.000	13.912	6.000	4.300	9.000	9.500
Syddjurs	0	0	13.000	22.864	10.000	6.987	13.000	13.730
Viborg	0	0	121.000	410.067	55.000	39.773	84.000	85.779
Aarhus	0	0	3.162.000	1.546.791	480.000	348.281	681.000	693.702
Regionen	0	0	3.292.000	3.313.339	981.000	711.610	1.113.000	1.133.575
I alt	0	0	8.062.000	10.897.545	2.047.000	1.707.545	2.287.000	2.328.430
				2.835.545		-339.455		41.430

	Aftdrag		Drift		Buslagene		I alt	
	Budget 2015	Regnskab 2015	Budget 2015	Regnskab 2015	Budget 2015	Regnskab 2015	Budget 2015	Regnskab 2015
Favrskov	38.000	38.570	42.484	44.844	10.000	9.792	114.000	120.500
Hedensted	46.000	47.075	79.710	26.710	17.000	16.319	156.000	186.694
Herring	353.000	359.115	373.176	-53.824	90.000	85.949	1.147.000	1.106.626
Holstebro	208.000	211.445	190.554	-34.446	54.000	51.134	645.000	766.747
Horsens	0	0	495.334	1.334	82.000	78.333	1.352.000	1.899.131
Ikast-Brande	30.000	30.252	7.298	-8.702	0	0	52.000	44.247
Lemvig	15.000	15.362	3.647	-4.353	0	0	26.000	22.629
Norddjurs	24.000	24.442	38.783	2.783	5.000	4.352	79.000	377.558
Odder	13.000	13.467	32.131	2.131	5.000	4.352	271.000	254.540
Randers	670.000	682.479	734.491	-151.509	181.000	172.985	2.261.000	2.579.179
Ringkøbing-Skjern	139.000	141.122	214.422	-31.758	35.000	33.727	498.000	1.741.782
Samsø	22.000	22.338	5.358	-6.642	0	0	39.000	32.758
Silkeborg	0	0	631.000	-69.007	119.000	113.148	798.000	1.978.989
Skanderborg	113.000	115.455	131.000	-466	35.000	33.727	375.000	382.497
Skive	193.000	196.588	196.618	-24.382	31.000	29.375	538.000	722.685
Struer	45.000	45.975	29.953	-15.047	9.000	8.704	121.000	112.344
Syddjurs	65.000	66.441	73.979	-2.021	15.000	14.143	192.000	198.144
Viborg	408.000	415.111	379.217	-82.783	84.000	80.509	1.214.000	1.410.455
Aarhus	3.298.000	3.357.039	5.625.349	-750.651	739.000	704.997	14.736.000	12.226.158
Regionen	5.389.000	5.485.725	6.619.398	-1.230.602	1.509.000	0	20.134.000	17.263.648
I alt	11.069.000	11.268.000	18.263.000	-2.428.752	3.020.000	1.441.544	44.748.000	43.477.312
								-1.270.688

Dato	Journalnr.	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
18. april 2016	1-30-75-7-810-1-12	Birgitte Lykke	bol@midttrafik.dk	8740 8215

**Baggrundsnotat til brug for Repræsentantskabsmøde
Den 29. april 2016
Fakta om Flextur - Nyt koncept for Flextur**

Indholdsfortegnelse:

1.0 Baggrund	side 2
1.1 Formålet med Flextur	side 2
1.2 Hvem bruger Flextur i Midttrafik – og til hvad?	side 3
2.0 Beskrivelse af den nuværende ordning	side 4
2.1 Udbud	side 4
2.2 Planlægning af turene – Flextur	side 4
2.3 Lovgivning	side 5
3.0 Udfordringer med nuværende Flextur	side 6
3.1 Betalingsmidler	side 6
3.2 Takster	side 7
3.3 Krav om oprettelse af kundeprofil ved online-bestilling	side 7
3.4 Online-bestilling af kørsel til/fra specialadresser, herunder knudepunkter	side 7
4.0 Rejseregler for Flextur	side 8
5.0 Ny løsning, der giver større gennemsigtighed for kunderne (GIS løsning)	side 8
6.0 Overvejelser omkring et nyt koncept for Flextur	side 8
6.1 Forhold af relevans i forhold til de politiske drøftelser om indhold af et evt. nyt koncept for Flextur, set i relation til den nuværende konstruktion af Flextur	side 9
7.0 Henvendelse fra Hedensted Kommune vedrørende Bestyrelsens beslutning om at ændre serviceniveauet for Flextur, fra gadedør til gadedør, til kantsten til kantsten.	side 14
8.0 Den Fynske teletaxa - Fordele og ulemper i forhold til Midttrafiks nuværende Koncept	side 15
8.1 Fakta om den Fynske teletaxa	side 15
8.1.1 Områdebaseret taxa	side 16
8.1.2 Telependler	side 17
8.2. Udfordringer med den Fynske ordning	side 17
9.0 Kommunikation/markedsføring af Flextur, herunder hjemmeside	side 18
10.0 Aftale om Kommunernes økonomi	side 18

11.0 Adressering af de problemstillinger Børsen har rejst i sin presseomtale af sagen	side 19
11.1 Ideen med Flextrafik	side 19
11.2 Flextrafik er <i>ikke</i> Uber	side 20
11.3 Flextrafik er ikke prisdumping i forhold til taxi	side 20
11.4 Konkrete sager, som Børsen har kritiseret	side 20
12.0 Sammenfatning	side 23
Bilag	side 24

1.0 Baggrund

Midttrafiks bestyrelse besluttede på sit møde den 17. marts 2016, at Flexturs konceptet skal drøftes på det kommende repræsentantskabsmøde den 29. april 2016.

Nærværende notat indeholder derfor er en gennemgang af det eksisterende koncept for Flextur, samt et oplæg til drøftelse af en eventuel ændring af konceptet. Notatet forholder sig i detaljer til Flextur, men ikke til de øvrige former for Flexkørsel, som er Handicapkørsel, Teletaxa, Kommunal kørsel (lægekørsel, genoptræning specialkørsel mv.) og Patientkørsel.

Flextur er således kun 1 ud af 5 forskellige kørselstyper af kørsel inden for Flextrafik området.

Nettoomkostningerne til Flextur udgør 2,8 % af de samlede nettoomkostninger i Flextrafik.

Oversigt over administrationsomkostninger for Flextur samt fordeling af nettoomkostninger og ./ turantal pr. kørselstype i Flextrafik vedlægges som **bilag 2**.

Herudover er der redegjort for fordele og ulemper ved den nuværende løsning og der er oplyst en række ideer til, hvordan en ny løsning for Flextur i Midttrafik kan se ud. Herefter er der endvidere kort redegjort for den løsning Fynbus har valgt for deres Flextur, idet et valg af en sådan løsning også kan være en mulighed, i stedet for det koncept Midttrafik har i dag.

Endelig forholder notatet sig til de indlæg, der har været i Børsen vedrørende Flextur samt den økonomiaftale, der blev indgået mellem Kommunerne og Finansministeriet for 2013.

1.1 Formålet med Flextur

Flextur giver kommunerne mulighed for at tilbyde behovsstyret kollektiv trafik i tyndt befolkede områder. Flextur kan anvendes som et supplement til bus på steder og tidspunkter, hvor det ikke længere er økonomisk rentabelt at bevare hele ruten eller dele af den.

Da Flextur er tænkt som en del af den kollektive trafik, er det relevant at se på fordele og ulemper for de forskellige parter i forhold til buskørsel.

Tabellen på næste side viser fordele og ulemper ved nuværende ordning i Flextur set i forhold til bussen.

Nuværende Flexitur koncept i forhold til bus	Fordele:	Ulemper:
For kunden	<ul style="list-style-type: none"> • Adresse til adresse • Kørsel alle dage 06-24 (Undtagen den 24. og 31. december) • Medtager hjælpemidler 	<ul style="list-style-type: none"> • Ture skal bestilles senest en time i forvejen • Højere egenbetaling • Ingen faste afgangstider – ankomsttider • Konceptet kan være svært at gennemskue, hvis man krydser kommunegrænse eller hvis der er byzone¹
For bestiller	<ul style="list-style-type: none"> • Billigt alternativ til nogle busafgange • Tilbud om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder • Konceptet tilpasset individuelle kommunale ønsker 	<ul style="list-style-type: none"> • Økonomisk mindre styrbart
For leverandør	<ul style="list-style-type: none"> • Taxa og OST: Mulighed for indtjening 	<ul style="list-style-type: none"> • Usikker indtjening, idet der - ligesom ved taxa-kørsel - ikke er nogen garanti for, hvor mange ture den enkelte vognmand får

1.2. Hvem bruger Flexitur i Midttrafik – og til hvad?

Midttrafik har i foråret 2015 gennemført en tilfredshedsundersøgelse blandt 359 kunder i Flexitur. Alle kunderne bestilte Flexitur telefonisk via Midttrafiks Call-center

Det fremgår af undersøgelsen:

- At 67 % af de adspurgte kunder var 60 år eller derover
- At 40 % af de adspurgte kunder brugte Flexituren til kørsel til behandling, og at 29 % brugte Flexituren til besøg eller fritidsaktiviteter
- At 53 % brugte Flexitur 1-2 gange om ugen
- At 42 % af de adspurgte kunder ville have taget en taxa, hvis de ikke havde kunnet bruge Flexitur
- At 96 % af de adspurgte kunder var meget tilfredse eller tilfredse med Flexitur

I 2015 blev der bestilt 100.117 rejser som Flexitur. Af disse blev de 11.839 bestilt via online bestilling. Gennemsnitsalderen for de kunder, der bestiller via onlinebestilling er 52,04 år.

¹ "Byzone" er, når en kommune har udvalgt et område, hvortil/fra/indenfor, der er kørsel til særlige takster. "Byzone" er i denne sammenhæng ikke det samme som en byzone i kommuneplansammenhæng

2.0 Beskrivelse af den nuværende ordning

2.1 Udbud:

Midttrafik indgår i driftssamarbejde med Sydtrafik og Fynbus, og udbyder Flextrafik samlet for kommunerne i Midttrafiks område, Region Midtjylland og Syddanmark.

Der findes 3 typer af udbud:

- *Garantivognsudbud*
Garantivogne er sikret kørsel og betaling i en fast periode. Trafikselskaberne fastlægger hjemstedet for garantivognen. Der er i Midttrafiks område 67 garantivogne i nuværende udbud, som løber til den 28.2.2017. Fra 2017 er det forventningen af kørslen udbydes i 4 årige kontrakter. I dag udbydes kørslen i 2 årige kontrakter.
- *Variabelt udbud*
Leverandørerne byder ind med timepriser og hjemsted. Der indgås kontrakt med samtlige leverandører, som byder ind på kørsel. Leverandører på kontrakt i det variable udbud bestemmer selv i hvilket omfang de stiller deres vogne til rådighed for Midttrafik. Der er i Midttrafiks område kontrakt med ca. 1.180 vogne. Fra 2017 udbydes kørslen i 2 årige kontrakter i det variable udbud. I dag udbydes kørslen i 1 årig udbud.
- *Specialudbud*
Specialudbud gennemføres for de kommuner, der ønsker at Midttrafik skal planlægge kørsel med børn og voksne med særlige behov, som kræver fast chauffør. Kørsel udbydes i faste ruter, som leverandørerne kan byde på. Kontraktlængden aftales individuelt med kommunen. Midttrafik har gennemført specialudbud i Skive, Favrskov, Aarhus og Ringkøbing-Skjern Kommune.

Af nedenstående tabel fremgår antallet af leverandører og antallet af vogne, der udfører flextrafik for Midttrafik i 2015, sorteret på tilladelsestyper. Oplysningerne omfatter samtlige udbud inden for Flextrafik.²

	Antal leverandører	Antal vogne
Bustilladelse	38	149
Taxitilladelse	52	650
OST-tilladelse	91	341

2.2 Planlægning af turene - Flextur:

Leverandørerne gennemfører årligt ca. 900.000 ture i Midttrafiks område, som planlægges løbende i planlægningssystemet Planet. Midttrafiks bestillere (kommunerne, og regionen) bestiller kørsler direkte i planlægningssystemet døgnet rundt. Dertil kommer at Midttrafik har et Servicecenter, hvor der modtages bestilling på Flextur, handicapkørsel og teletexa. Herudover kan kunderne bestille Flextur og handicapkørsel online på Midttrafiks hjemmeside eller via Midttrafiks app.

Ved alle bestillinger ser planlægningssystemet på 3 parametre i prioriteret rækkefølge:

1. Hvilken vogn opfylder kundens kørselsbehov (evt. hjælpemiddel, plads i vogn, solokørsel, direkte kørsel)
2. Hvilken vogn kan afhente kunden til den aftalte tid – indenfor det aftalte serviceniveau. Ved visiteret kørsel kan bestillerne aftale individuelt serviceniveau for den enkelte kunde eller kørselstype.

²Oplysningerne i skemaet omfatter kun Skive og Favrskov. Årsagen hertil er, at specialudbuddene i Aarhus og Ringkøbing-Skjern først starter til august 2016 og oplysningerne i skemaet er for 2015.

3. Hvilken vogn er billigst. I beregning af hvilken vogn der er billigst, ser planlægningssystemet bl.a. på mulighed for samkørsel med andre kunder/befordringsordninger.

Dette planlægningssystem anvendes af alle trafikskaber i Danmark (undtagen Bornholms Trafikskab) og Region Midtjylland, og vedligeholdes i et tværgående samarbejde, FlexDanmark.

Planlægningen sker så kunden får besked om afhentningstidspunktet i forbindelse med bestillingen, enten af Call-center medarbejderen eller via et vindue ved online bestilling. Endvidere modtager kunden en mail med kvittering på bestillingen.

For at optimere på planlægning af kørsel, og sikre samkørsel, arbejder planlægningssystemet med 2 planlægningsvinduer.

Første vindue er i forbindelse med bestillingen, hvor der søges efter en vogn fra -15/+45 minutter i forhold til kundens ønskede afhentningstidspunkt.

Andet vindue er i forbindelse med det oplyste afhentningstidspunkt, hvor vognen må komme fra 5 minutter før og op til 20 minutter efter.

I forbindelse med planlægning af turen tager planlægningssystemet højde for, hvis der er særlige krav/behov i forhold til den enkelte kunde. Al kørsel som bestilles via planlægningssystemet optimeres løbende frem til udførsel. Dette sker for at sikre den billigste pris for turen, samtidig med at der er taget højde for eventuelle hjælpemidler.

Tabellen på næste side viser en beregning af graden af samkørsel på Flextur og samlet for alle kørselstyper i 2015.

Tabellen viser både sammenkørselsgraden og graden af kædekørsel.

"Samkørsel", er når der er mere end 1 kunde i vognen.

"Kædekørsel" er, når der samles en kunde op, hvor den anden kunde sættes af.

I opgørelsen indgår ikke ture, der er udført som specialkørsel, da denne type kørsel er med fast chauffør, og det tillades ikke, at der kører andre kunder med.

Samkørsel og kædekørsel for samtlige kørselstyper: Fejl! Ugyldig kæde.

Jf. også oversigt over fordeling af nettoomkostninger og turantal pr. kørselstype i Flextrafik ./. som er vedlagt som **bilag 2**. Som nævnt i afsnit 1.0, fremgår det af bilaget at Flextur udgør 2,8 % af de samlede nettoomkostninger og 11,26 % af det samlede turantal.

2.3 Lovgivning

Flextur er en del af den behovsstyrede persontransport, som Midttrafik planlægger. Samlet set hedder det Flextrafik. I nedenstående tabel er vist de tre typer af kørsel i Flextrafik, herunder ./. hvem der kan fastlægge serviceniveauet for kørslen. Som **bilag 3** vedlægges endvidere et samlet overblik over kommunernes kørselsbehov iht. forskellig lovgivning.

Type	Befordringsordning	§ i lov om trafikskaber	Hvem fastlægger generelt serviceniveau	Mulighed for tilkøb af service-tid	Bemærkninger
Kollektiv trafik – ikke visiteret	Flextur, teletaxa	§5 -1 SKAL	Midttrafiks bestyrelse (formelt)	Ikke muligt ³	Bestiller vælger mellem forskellige niveauer af serviceniveau
Kollektiv trafik – visiteret	Individuel handicap kørsel	§5 – 4 SKAL	Midttrafiks bestyrelse	Mulighed for bestiller Ikke muligt for kunden	Kommunen fastlægger selv hvem, der skal visiteres og evt. flere ture end lovkrav
Visiteret kørsel	Siddende patienttransport, lægekørsel, kørsel til genoptræning, kørsel til specialskole mv..	§5 stk. 3 KAN	Bestiller	Mulighed for bestiller Ikke muligt for kunden	Bestiller følger som udgangspunkt Midttrafiks standard serviceniveau. Bestiller har mulighed for at give øget serviceniveau til enkelte befordringsordninger, enkelte borgere eller til enkelte ture.

3.0 Udfordringer med nuværende Flextur - funktionalitet

3.1 Betalingsmidler

Betaling med betalingskort (Dankort/Visa dankort) er i dag kun en mulighed, når kunden benytter sig af onlinebestilling på hjemmesiden eller via FlexDanmarks app-løsning.

Herudover er det muligt at betale kontant direkte hos chaufføren. Det er en utidssvarende og besværlig løsning for kunderne, at skulle have lige penge i kontanter med til betaling hos chaufføren.

Det afholder muligvis nogle kunder fra at benytte ordningen.

Der arbejdes på at tilføje mulighed for brug af yderligere betalingskort, herunder Mastercard, idet dette efterspørges af kunderne.

Der bliver i øjeblikket gennemført forsøg med Mobile Pay i udvalgte vogne.

Når Midttrafiks nye app-løsning til busbilletter, klippekort og abonnementskort bliver lanceret, vil der blive arbejdet på, at denne ligeledes kan anvendes som betalingsmiddel ved brug af Flextur. I denne app er der mulighed for at betale via Mobilepay.

Det foreligger pt. ikke et estimeret tidspunkt for implementering af denne løsning i Flextur.

³ Det er på nuværende tidspunkt ikke teknisk muligt for kunde eller kommunerne/regionen at tilkøbe servicetid i Flextur. Midttrafik arbejder på en løsning, så bestiller får mulighed for via en kundeprofil, at bevilge serviceminutter.

3.2 Takster:

En af de helt store udfordringer i Flextur-konceptet er, at der er forskellige takster i de forskellige kommuner i regionen. Taksterne fastlægges af den enkelte kommune med afsæt i de af bestyrelsen fastsatte takster. Det er således kompliceret for kunden at få et overblik over gældende pris for en tur, især hvis den krydser kommunegrænser.

Pr. 1. maj 2016 vil der være 5 forskellige takser i Flextur:

- Ikke støttet Flextur til 14 kr. pr. km minimum 70 kr.
- Ikke støttet Flextur, Aarhus Kommune til 14 kr. pr. km, dog minimum 100 kr.
- Støttet Flextur 4 kr. pr. km minimum 30 kr.
- Støttet Flextur 7 kr. pr. km minimum 35 kr.
- Prisaftale over regionsgrænsen mod Syd, 5 kr. pr. km minimum 35 kr.

Der kan medtages op til 4 medrejsende gæster, som betaler 50 %.

./ Oversigtskort over takster for de enkelte kommuner i regionen vedlægges som **bilag 4**.

3.3) Krav om oprettelse af kundeprofil ved online-bestilling:

I den nuværende løsning er det et krav, at kunden opretter en kundeprofil ved online-bestilling af Flextur. I kundeprofilen skal der indtastes cpr.nr. Bestilling kan således ikke gennemføres uden at kunden indtaster sit cpr. nr., som valideres via NemID. Der er behov for en kundeprofil med kreditkortoplysninger, da betalingen for turen først sker efter, at turen er udført.

Løsningen tager udgangspunkt i den IT-løsning, der er for individuel handicapkørsel. Derfor er det et krav, at der skal indtastes cpr.nr, for at kunne oprette en profil. Trafikselskaberne er opmærksomme på, at dette ikke er hensigtsmæssigt og vil forsøge at løse dette på sigt.

Det foreligger pt. ikke et estimeret tidspunkt for implementering af denne løsning i Flextur.

3.4 Online-bestilling af kørsel til/fra specialadresser, herunder knudepunkter⁴:

Online-bestillingssystemet er indrettet på samme måde, som Planlægningssystemet, og arbejder derfor udelukkende med egentlige adresser. Det er dog muligt at bestille en Flextur til en specialadresse/knudepunkt som f.eks. en station.

Problemet i forhold til kunderne opstår ved specialadresser/knudepunkter. Det er for eksempel ikke muligt at bestille en tur til "Skanderborg Station", uden at der skal indtastes et specialtegn først – i dette tilfælde en "underscore".

Altså skal kunden bestille en tur til " _Skanderborg Station".

Det er u hensigtsmæssigt for kunderne, at de skal have kendskab til specialtegnene. Der er indsat en hjælpemenu, som guider kunderne igennem til specialtegnene, men det er ikke en kundevenlig løsning.

Ønsket er derfor, at kunderne fremadrettet skal kunne gennemføre en bestilling til specialadresser eller knudepunkter uden at skulle gøre brug af specialtegn.

⁴ Knudepunkter: Kommunen kan udpege specifikke adresser, hvorfra/til der kan køres støttet Flextur. Knudepunkter forefindes typisk indenfor en byzone. En byzone er, når en kommune har udvalgt et område, hvortil/fra/indenfor, der er kørsel til særlige takster.

4.0 Rejseregler for Flextur

Rejseregler for Flextur fremgår af Midttrafiks hjemmeside. Midttrafik har netop ændret hjemmesiden, således at det er nu er blevet lettere for kunden at orientere som om de forskellige muligheder for bl.a. Flextur. På hjemmesiden er der oplysninger om rejsereglerne for Flextur, der deler sig på følgende overskrifter:

- *Adresse til adresse ved kantstenen*
- *Hvilken tid skal kunden være "fremme" eller "afhentes"?*
- *Bagage*
- *Barnevogn og autostole*
- *Betaling*
- *Dyr*
- *Færgeoverfart*
- *Hjælpemidler*
- *Når bilen er forsinket – kontakt til kunden*
- *Brug af rejsegaranti og refusion af udgifter til rejsen*

Midttrafik har netop udarbejdet en revideret pjece omhandlende vilkår for at rejse med ./. Flextur. Pjecen vedlægges som **bilag 5**.

5.0 Ny løsning, der giver større gennemsigtighed for kunderne (GIS løsning)

Midttrafik er i dialog med to udbydere om udvikling af en ny løsning (GIS løsning) til Midttrafiks hjemmeside.

Når GIS løsningen er implementeret, vil det være muligt for Midttrafiks Flextur kunder at indtaste den adresse, hvor de ønsker at blive afhentet, samt adressen de ønsker at blive kørt til. Herefter vil kunderne få oplyst prisen for turen. Hvis der i nærheden af til- og fra adresserne findes et knudepunkt eller en byzone, der vil gøre turen billigere, vil kunden blive præsenteret for dette alternativ i forbindelse med den første søgning, der foretages.

Hvis der er tale om kommuner med byzoner med knudepunkter, vil der ligeledes komme oplysning om alternativ pris fra den ønskede afhentningsadresse til det nærmeste knudepunkt, set i forhold til den ønskede ankomstadresse.

GIS-løsningen forventes at være klar ultimo 2016.

6.0 Overvejelser omkring et nyt koncept for Flextur

Indledning:

Som reglerne er givet i § 2 i lov om trafikkselskaber, er det den enkelte region/kommune der træffer beslutning om, hvilket serviceniveau, der skal være i den enkelte region/kommune, herunder bl.a. i hvilket omfang kunderne kan tilbydes støttet Flextur samt hvilken pris dette kan ske for.

Midttrafiks administration giver rådgivning omkring Flextur til brug for de kommunalpolitiske drøftelser.

De nuværende løsninger vedr. Flextur har den udfordring, at det er svært at orientere kunderne om, hvilket produkt, der er tale om, og hvilke vilkår, der er for at benytte det, idet dette afhænger af, hvor kunden ønsker at køre til og fra inden for region Midtjyllands område.

Midttrafiks bestyrelse ønsker således en politisk drøftelse af nogle helt overordnede linjer for, hvordan et nyt koncept for Flextur kunne se ud i Midttrafiks område, herunder drøftelse af den overordnede ramme, hvor der er to muligheder:

1. En ramme, der tager udgangspunkt i Lov om Trafikselskaber § 6b⁵ om et ensartet og overskueligt system for kunderne. Et nyt koncept skal være et ensartet og overskueligt koncept, hvor Bestyrelsen fastsætter serviceniveauet. Konceptet vil f.eks. indeholde fælles rammer for udformning af byzoner.
2. En ramme, der vægter det kommunale selvstyre. Et nyt koncept skal være baseret på den nuværende løsning, hvor bestyrelsen tilgodeser individuelle kommunale ønsker i forhold til afvigelser fra standard konceptet.

Uanset hvilken løsning repræsentantskabet måtte pege på, bør Midttrafik fastholde, at Flextur er for selvhjulpne borgere og et supplement til øvrig kollektiv trafik. Derfor skal Flextur tilrettelægges, så den ikke "kannibalerer" kollektiv trafik.

6.1. Forhold af relevans i forhold til de politiske drøftelser om indhold af et evt. nyt koncept for Flextur, set i relation til den nuværende konstruktion af Flextur:

På de følgende sider er der vist to skemaer:

- Et skema, der beskriver **det nuværende koncept** og fordele og ulemper i dette (Det røde skema).
- Et skema der skitserer forskellige muligheder for ændringer af det nuværende koncept og de fordele og ulemper, det måtte være forbundet med disse **mulige nye løsninger** (Det blå skema).

I det blå skema er følgende nye forhold skitseret:

- Simpelt koncept (Flextur) én takst for alle kommuner i støttet Flextur eks. 5 kr., dog min. 50 kr. (Oversigt over effekt af ændret takst, fordelt pr. kommune vedlægges som **bilag 6**).
- Lukke for ikke støttet Flextur:
 - Ingen Flextur i kommuner som ikke ønsker støttet Flextur
 - I dag, er der ingen prisaftale over regionsgrænsen mod Region Nordjylland og Billund Kommune, hvilket vil betyde, at der ikke er kørsel mod Nordjylland og Billund Kommune. Det vil således være et indsatsområde at få samarbejdsaftaler med Region Nordjylland og de kommuner mod syd, hvor der ikke er en aftale i dag.
 - Ingen Flextur internt i byzoner
 - Ingen Flextur til/fra byzoner med knudepunkter med mindre det er til/fra knudepunkt
- Prisaf tale over regionsgrænsen mod Varde/Vejle 5 kr., minimum 50 kr. pr. tur.
- Der kan køres til/fra alle kommuner, som har støttet Flextur indenfor Region Midt
- Identisk takst over regionsgrænserne mod Region Syd (Varde og Vejle Kommune, hvor der er indført prisaf tale)
- Mulighed for byzone

⁵ § 6 b i Lov om Trafikselskaber har følgende ordlyd:

"Trafikselskabet skal arbejde for, at takstsystemerne for den offentlige servicetrafik bliver ensartede og overskuelige for passagererne".

- Mulighed for en byzone med knudepunkter. Udelukkende kørsel til/fra knudepunkter i byzone
- Flextur alle dage fra kl. 6.00 – 24.00 undtagen den 24. og 31. december.

Der er ikke tale om en udtømmende liste over mulige løsninger, så det vil være muligt at tilføje andre løsninger, såfremt repræsentantskabet måtte ønske at Midttrafik undersøger andre løsninger, og præsenterer bestyrelsen herfor.

Herudover kan følgende forhold drøftes i forhold til **fremtidigt valg af betalingsmiddel**:

- Skal der indføres mulighed for betaling med yderligere former for betalingskort ved online bestilling. I dag er det kun muligt at betale med Visa/Visa Dankort. Mastercard tilføjes som mulighed ultimo 2016.
- Skal det være muligt at benyttes sig af Mobile Pay
- Når Midttrafiks nye App-løsning til busbilletter, klippekort og abonnementskort bliver lanceret, kan der arbejdes på at denne ligeledes kan anvendes som betalingsmiddel ved brug af Flextur.

Nuværende Flexitur koncept	Fordele	Ulemper
<p>Nuværende takster:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ikke støttet Flexitur til 14 kr. pr. km minimum 70 kr. Ikke støttet Flexitur, Aarhus Kommune til 14 kr. pr. km, dog minimum 100 kr. Støttet Flexitur 4 kr. pr. km minimum 30 kr. Støttet Flexitur 7 kr. pr. km minimum 35 kr. Prisaftaler mellem kommunerne i Region Midt – aftales individuelt kommunerne imellem. Højeste takst er gældende for hele strækningen Prisaftale over regionsgrænsen mod Syd (Vardø/Vejle), 5 kr. pr. km minimum 35 kr. Prisaftale over regionsgrænsen mod Nord 14 kr. pr. km min. 70 kr. Gratis Flexitur ung Skanderborg 	<ul style="list-style-type: none"> Der tages hensyn til den enkelte kommunes særskilte ønsker og behov - Kommunalt selvstyre 	<ul style="list-style-type: none"> Meget vanskeligt at kommunikere til kunder i og udenfor kommunen, da takst og rejseregler er meget individuelle Ved aftale om rejser over kommunegrænser (prisaftale), skal der for hver aftale indgås aftale kommunerne imellem. Efterfølgende skal Midttrafiks bestyrelse godkende aftalen.
<ul style="list-style-type: none"> Der kan medtages op til 4 medrejsende gæster, som betaler 50 % 		<ul style="list-style-type: none"> Ved 4 medrejsende gæster kræves lift vogn, hvilket medfører øgede omkostninger for kommunerne.
<ul style="list-style-type: none"> Flexitur alle dage fra kl. 6.00 – 24.00 (24. og 31. december undt.) 	<ul style="list-style-type: none"> Nemt at forholde sig til for kunderne 	
<ul style="list-style-type: none"> Mulighed for individuelle rejseregler, kørselstidspunkter i byzone, knudepunkter 	<ul style="list-style-type: none"> Stor fleksibilitet for kommunerne. Incitament til at beskytte den kollektive trafik 	<ul style="list-style-type: none"> Konceptet kan være vanskeligt at forstå for kunder uden lokalkendskab

Nyt Flextur koncept	Fordele	Ulemper
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Simpelt koncept (Flextur)</i> • <i>en takst for alle kommuner der har støttet Flextur eks. 5 kr., dog min. 50 kr. (Oversigt over effekt af ændret takst, fordelt pr. kommune vedlægges som bilag 5)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Nemt at kommunikere til kunderne – ens rejsereregler og takster i hele regionen</i> • <i>Forventet større udbredelse blandt kunderne, da rejsereregler er ens i hele regionen for de kommuner, der har valgt støttet Flextur</i> • <i>Mulighed for fælles markedsføring blandt de kommuner, som har støttet Flextur</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Ingen mulighed for individuelle ønsker fra kommunerne til Flextur takst</i>
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Ingen Flextur i kommuner som ikke ønsker støttet Flextur</i> • <i>I dag, er der ingen pris-aftale over regionsgrænsen mod Region Nordjylland og Billund Kommune, hvilket vil betyde, at der ikke er kørsel mod Nordjylland og Billund Kommune. Det vil således være et indsatsområde at få samarbejdsaftaler med Region Nordjylland og de kommuner mod syd, hvor der ikke er en aftale i dag.</i> • <i>Ingen Flextur internt i byzoner</i> • <i>Ingen Flextur til/fra byzoner med knudepunk-</i> 		<ul style="list-style-type: none"> • <i>Kommuner der ikke ønsker at tilslutte sig støttet Flextur til eks. 5 kr. kan ikke tilbyde borgerne en ikke støttet Flextur</i> • <i>Vil opleves af nogle kunder og kommuner som en forringelse. ⁶</i>

⁶ Nogle kunder foretrækker Flextur frem for taxa – uanset prisen. Det er primært kunder med særlige psykiske/sociale behov. Disse kunder vil opleve det som en ulempe, at Flextur ikke kan dække alle deres transportbehov.

Nogle kommuner har i deres kvalitetsstandard vedtaget, at borgere, der er visiteret til (special-)lægekørsel, skal anvende Flextur med refusion af egenbetaling. En ændring af Flextur konceptet, hvor der lukkes for en del kørsel, vil medføre, at disse kommuner skal ændre i deres kvalitetsstandard og konkurrenceudsætte (del af) lægekørslen (enten gennem Midttrafik eller kommunalt udbud). Jf. Deloitte's rapport (bilag 6) er Flextur som visiteret lægekørsel den billigste model af lægekørsel.

Nogle kommuner er glade for at kunne henvise til Flextur, når en borger ikke kan visiteres til f.eks. genoptræningskørsel, eller når en borger, der er visiteret til individuel handicapkørsel, har brug for flere ture. Ved at lukke for en del af Flextur er denne praksis ikke mulig længere.

<p>ter med mindre det er til/fra knudepunkt</p>		
<ul style="list-style-type: none"> • Prisaftale over regionsgrænsen mod Varde/Vejle - 5 kr., dog min. 50 kr. 		<ul style="list-style-type: none"> • Kunderne vil opleve en prisstigning i forhold til i dag, hvor taksten er 5 kr., dog min. 35 kr.
<ul style="list-style-type: none"> • Ingen prisaftale over regionsgrænsen mod Region Nordjylland og Billund Kommune = ingen kørsel pt. 		<ul style="list-style-type: none"> • Det vil udelukkende opleves som en forringelse v. kørsel over regionsgrænsen mod Nordjylland. Hvis ændringen vedtages/beslattes kan der efterfølgende indgås prisaftale med kommunerne som har kommunegrænse til kommuner i Nordjylland. Ligeledes vil der være mulighed for, at forhandle en prisaftale med Billund Kommune over regionsgrænsen mod Syd.
<ul style="list-style-type: none"> • Der kan køres til/fra alle kommuner til samme takst, som har støttet Flextur indenfor Region Midt 		
<ul style="list-style-type: none"> • Mulighed for byzone med eller uden knudepunkter 	<ul style="list-style-type: none"> • Fastholder det kommunale selvstyre ved at kommunen kan få indflydelse på det geografiske område, som de ønsker dækket af støttet Flextur 	
<ul style="list-style-type: none"> • Flextur alle dage, undtagen den 24. + 31. december fra kl. 6.00 – 24.00 	<ul style="list-style-type: none"> • Det er nemt at forstå for kunderne – ens rejserregler hele driftsdøgnet 	<ul style="list-style-type: none"> • Der er ikke muligt for kommunerne kun at tilbyde borgerne Flextur i begrænsede perioder på dagen. F.eks. som erstatning som bybus.
<ul style="list-style-type: none"> • Samme rejserregler som for alm. kollektiv trafik: En betalende voksen/pensionist kan gratis medtage to børn under 12 år. Børn herudover betaler børnepris. Hvert betalende barn kan 	<ul style="list-style-type: none"> • Det er nemt at forstå for kunderne – samme takster for medtagelse af børn/børnerabat som i den alm. kollektive trafik 	<ul style="list-style-type: none"> • Vil af nogle kunder opleves som en serviceforringelse, da der ikke vil være rabat for medrejsende over 16 år.

<p><i>gratis medtage et barn under 12 år. Der kan kræves dokumentation.</i></p> <p><i>Børn fra 0 til 15 år (inkl.) rejser til børnepris. Er du 16 år eller derover, rejser du til voksenpris.</i></p> <p><i>Der man medtages op til 3 medrejsende til fuld pris.</i></p>		
--	--	--

7.0 Henvendelse fra Hedensted Kommune vedrørende Bestyrelsens beslutning om at ændre serviceniveauet for Flextur, fra gadedør til gadedør, til kantsten til kantsten

Den 11. december 2015 traf Midttrafiks bestyrelse beslutning om, at serviceniveauet i Flextur og teletaxa ændres fra "gadedør til gadedør" til "kantsten til kantsten".

Hedensted Kommune har henvendt sig til Bestyrelsen, og bemærker

- 1) at beslutningen er foregået uden forudgående høring i kommunerne
- 2) at beslutningen vil ramme de svageste borgere
- 3) og opfordrer til at genbehandle punktet om Flextur fra gadedør til gadedør.

Midttrafiks bestyrelse har truffet beslutning om ændringen i serviceniveauet, da det ligger inden for bestyrelsens kompetence at træffe en sådan beslutning.

Hedensted Kommune angiver, at beslutningen vil ramme de svageste borgere, der ikke uden hjælp kan gå fra gadedøren til bilen. Endvidere anfører Hedensted Kommune, at bosteder, institutioner og ikke mindst borgere ønsker at bevare muligheden for gadedør til gadedør.

Hedensted Kommune henviser til, at det fremgår af Midttrafiks kontrakter med leverandørerne, at al kørsel er fra gadedør til gadedør, og at det derfor må forventes, at leverandørerne kalkuleret med servicetid på Flexture, som de ikke modtager betaling for, i den pris de byder med.

Midttrafik indførte den 1. marts 2015 - i forbindelse med udbudsstart - planlægning af kørsel efter GPS baserede køretider⁷. Ændringen har medført en mere præcis planlægning af kørslen, og i de fleste kommuner bliver der som følge heraf planlagt med kortere køretider end før 1. marts 2015.

Da konsekvensen af indførelsen af de GPS baserede køretider ikke var kendt ved indlevering af tilbud, havde leverandørerne ikke mulighed for at indkalkulere servicetid på Flextur i prisen. Leverandøren skal med andre ord levere flere effektive køretimer/servicetimer end før 1. marts 2015, men til den samme pris, fordi der ikke er taget højde for en mere effektiv planlægning af turene.

I henhold til § 5 i lov om trafikkselskaber, er Flextur kollektiv trafik, hvor kunder skal være selvhjulpne.

Der er dermed ikke tale om visiteret kørsel, som omfatter de svageste borgere. Med ændringen i serviceniveauet skal det fortsat være muligt at medtage hjælpemidler. Kunder, som ikke selv kan

⁷ "GPS baserede køretider":

Midttrafik samarbejder gennem FlexDanmark, Aalborg Universitet og Vejdirektoratet om projekter, der skal præcisere køretiderne i planlægningssystemet. Et af projekterne går ud på at analysere GPS-positioner fra de vogne, der indsender GPS-signaler. Positionerne indsamles for at kunne beregne de reelle kørselshastigheder på veje, på bestemte tidspunkter af døgnet, samt for at lokalisere de veje, der rammes i myldretiden. Køretiden beregnes af Planetsystemet i forbindelse med planlægning og afvikling af kørslen ud fra erfaringsmæssige køretider, som udbyder indhenter fra vognmænd og chauffører, fra et samarbejde med Vejdirektoratet, fra de løbende GPS-positioner som Planetsystemet modtager fra vognene, og fra andre kilder. De anvendte køretider vil løbende blive reguleret ud fra disse erfaringer.

komme til kantsten, bør i stedet køre visiteret kørsel, jfr. også KL's oversigt over befordringsordninger, som kommuner kan visitere borgere til og som indeholder hjælp til og fra gadedør.

./ Oversigten vedlægges som **bilag 3**.

Midttrafik har meddelt Hedensted Kommune, at Midttrafik gerne indgår samarbejde med Hedensted Kommune, om disse typer befordringer.

Bestyrelsen har besluttet, at drøftelsen om Flextur serviceniveau fra kantsten til kantsten drøftes på repræsentantskabsmødet den 29. april 2016. Bestyrelsen vil herefter tage stilling til eventuelt yderligere drøftelser i bestyrelsen.

Midttrafiks administration kan til brug for drøftelserne i øvrigt oplyse, at Movia og NT har serviceniveau kantsten til kantsten for Flextur. Movia kontakter kommunen, hvis en enkelt kunde bør køre kommunalt visiteret kørsel i stedet for Flextur. Sydtrafik har serviceniveau fra gadedør til gadedør og oplever lignende udfordringer med servicetider. FynBus tilbyder ikke Flextur, jfr. også nedenfor i afsnit 8.0.

Midttrafik har rettet henvendelse til KL, der er i gang med at undersøge, hvorledes borgere, der ikke er selvhjulpne, kan tilbydes transport efter det ændrede serviceniveau.

8.0. Den Fynske teletaxa - Fordele og ulemper i forhold til Midttrafiks nuværende koncept

8.1 Fakta om den Fynske teletaxa:

Fynbus tilbyder ikke et Flexturkoncept til kunder og bestillere.

Der tilbydes udelukkende teletaxa, og dermed ikke kørsel over kommunegrænserne. Teletaxa kan benyttes internt i kommunerne imellem en eller flere zoner.

Nedenfor fremgår økonomital samlet for teletaxa/telependelere samlet for 2015.

Nøgleoplysninger for Teletaxa Fyn for 2015

Brutto omkostning kr.	Nettoomk. Kr.	Egenbetaling kr.	Antal ture
15.992.945	13.864.223	2.128.722	125.374

Fynbus tilbyder 2 typer teletaxa:

- Områdebaseret teletaxa, der dækker et geografisk område
- Telependlere

8.1.1 Områdebaseret teletaxa:

Kommunerne på Fyn er opdelt på flere takstområder, og der er fastsat priser for kørsel imellem en eller flere taksområder.

	Fordele	Ulemper
Teletaxa Fynbus. Fordele og ulemper i forhold til Flexkurs nuværende koncept i Midttrafik	<ul style="list-style-type: none"> • DSB billet og periodekort kan benyttes. • Fast pris for kontantrejser, eksempelvis 25 kr. i en zone og 40 kr. for to zoner • Det er relativt billigt for kunderne at benytte teletaxa. • Kan i højere grad tilrettelægges, så der ikke er teletaxi, hvor der er bus- eller togbetjening. Det gælder især lange ture. • Fremstår som et klarere supplement til den kollektive trafik, frem for et alternativ til at køre med bus/tog. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kunderne skal kende zonerne i kommunen for at beregne turpris og om turen er mulig. I Flexkurs skal kunden kende afstand og eventuelle byzoner/knudepunkter. • For hver kommune er der forskellige takster og regler for, hvornår og hvor teletaxaen kan benyttes. • Der er forskel fra kommune til kommune i forhold til, hvor mange zoner der kan køres imellem. • Teletaxa konceptet kan være vanskeligt at forstå for udefra kommende samt ældre, som ikke har elektronisk adgang. • Teletaxa kører ikke over kommunegrænserne. • Enkeltture er dyrere for bestiller, da egenbetalingen er lavere.

8.1.2 Telependler:

Med Telependler kan kunden lave en fast aftale om at køre med teletaxi. Telependler er primært til de kunder, der har et dagligt behov for at benytte den kollektive trafik.



Kunden kan f.eks. blive hentet hjemme om morgenen og køre med teletaxi til et knudepunkt, hvorfra kunden kan tage bus eller tog videre. Om eftermiddagen kan kunden også lave en aftale om at køre fra knudepunktet og hjem igen, når kunden er stået af bussen eller toget.

I øjeblikket tilbyder **Assens, Kerteminde, Nyborg, Nordfyn, Svendborg og Faaborg-Midtfyn Kommune** Telependler.

I alle 6 kommuner kan Telependler ordningen benyttes i tidsrummet 5.30 til 23.00.

De kunder der skal benytte Telependlerordningen, skal opfylde følgende betingelser:

- Have en længere afstand til et stoppested eller en station, hvor bus eller tog stopper. I Assens, Nyborg og Svendborg Kommune er afstanden mindst 1 km, i Kerteminde mindst 2 kilometer, og i Faaborg-Midtfyn og Nordfyn skal kunden have mindst 2,5 km
- Have et gyldigt periodekort hos enten FynBus eller DSB
- Enten være fyldt 16 eller have et Ungdomskort
- Bestille teletaxi-ture over en periode på mindst to uger

8.2. Udfordringer med den Fynske ordning:

Midttrafik administration kan umiddelbart se, at der forskellige udfordringer, såfremt det måtte blive besluttet at arbejde med en løsning som er identisk med den fynske ordning

Teletaxa på Fyn bygger på princippet om, at kunderne kan benytte Teletaxa fra adresse til adresse, over korte afstande, hvilket afspejler sig i kommunernes udformning af zonekortene.

Ved kørsel over længere afstande kan kunderne anvende Teletaxa fra deres hjemadresse, til nærmeste forbindelse til tog og bus.

Ved anvendelse af Teletaxa på Fyn, i forbindelse med anden kollektiv trafik, oplever kunderne forholdsvis lang ventetid, mellem Teletaxa og anden kollektiv trafik. Årsagen er, at trafikselskabernes planlægningssystem Planet, ikke er velegnet til at ramme præcise afhentnings og afleverings tidspunkter, men i stedet arbejder med perioder for afhentning og aflevering. FynBus arbejder på at udvikle en løsning, der kan minimere ventetiden for kunderne, når kunderne skal skifte fra Teletaxa og til øvrig kollektiv trafik.

Endelig giver den fynske teletaxa begrænsede muligheder for at kommunerne kan anvende teletaxa som visiteret lægekørsel med godtgørelse af egenbetaling, eller som alternativ til kunder, som ikke kan visiteres til kørsel. Indførelse af den fynske model vil derfor kræve ændringer i nogle kommuners kvalitets-standard vedrørende lægekørsel. Det skal fremhæves at Deloitte rapporten anviser Flextur som den billigste form for lægekørsel.

9.0 Kommunikation/markedsføring af Flextur, herunder hjemmeside

Midttrafiks administration er netop i gang med en gennemgribende ændring af beskrivelserne af Midttrafiks produkter på hjemmesiden.

I den forbindelse er siderne omkring Flextur og Flextrafik generelt også blevet nøje gennemgået.

Resultatet heraf er en mere overskuelig fremstilling af de enkelte produkter og reglerne herfor. Endvidere er der mulighed for at tilgå oplysninger om de specielle regler for Flextur i en bestemt kommune, idet det nu er muligt udelukkende at få vist f.eks. takster mv. for Flextur i Vejle, således at der ikke er forstyrrende ordninger og regler, der alene vedrører andre kommuner.

Som en del af produktgennemgangen er der også blevet udarbejdet en ny pjeces om Flextur.

./ Udarbejdet vedlægges som **bilag 5**.

Endelig skal nævnes, at Midttrafiks administration netop har udsendt skabeloner, så kommunerne selv kan udarbejde lokalt markedsføringsmateriale, herunder f.eks. lokal markedsføring af Flextur. Skabelonerne er lavet, så de følger Midttrafiks designguide og ligger på Midttrafiks ekstranet for bestillere. Det sikrer genkendelighed for Midttrafiks kunder.

10.0 Aftale om Kommunernes økonomi

Af Aftale om kommunernes økonomi for 2013 fremgår det, at

"Regeringen, Danske Regioner og KL har gennemført en analyse af de kommunale befordringsordninger. Analysen viser, at udgifterne til de kommunale befordringsordninger vil kunne reduceres med i størrelsesordenen 430 mio. kr. årligt. De skønnede gevinster følger af lavere kørselspriser via mere effektive udbud, samt at kørslen kan tilrettelægges og planlægges bedre i trafiksel-skaberne. Der igangsættes en analyse af konkrete muligheder for at indhøste de skønnede effektiviseringsgevinster fra 2014. I analysen indgår en model, hvor de regionale trafikelskaber overtager ansvaret for udbud og planlægning, mens kommunerne fortsat varetager visitation og bud-getansvar.

Samtidig skal analysen afdække behovet og mulighederne for lokale løsninger. Analysen færdiggøres primo 2013. Regeringen og KL er enige om i fællesskab at prioritere de frigjorte effektiviseringsgevinster i forbindelse med drøftelserne om kommunernes økonomi for 2014."

At der er store gevinster ved at planlægge alle de offentligt betalte kørsler under ét, fremgår med stor tydelighed af den rapport Deloitte udarbejdede for Finansministeriet i 2013.

./ Uddrag af rapporten vedlægges som **bilag 7**.

Finansministeriet (Deloitte) udtalte bl.a. at:

"Udgifterne til de kommunale befordringsordninger vil kunne reduceres med i størrelsesordenen 430 mio. kr. årligt pga. lavere kørselspriser via mere effektive udbud, samt at kørslen kan tilrettelægges og planlægges bedre i trafiksel-skaberne."

Besparelserne var så tydelige, at en del af dem blev lagt ind i den årlige økonomiaftale mellem KL og staten. Økonomiaftalen betød, at kommunerne over en 4 årig periode skulle spare 430 mio. kr., som blev trukket i bloktilskuddet. De væsentlige anbefalinger i rapporten var:

- Samordning af udbud på tværs af befordringsordninger som udgangspunkt i regi af trafikelskaberne – samordning af udbud i kommunerne kan delvis medføre tilsvarende gevinster, men ikke i samme omfang.

- Overførsel af driftsansvar for en større kørselsvolumen til trafikskaberne med henblik på at udnytte samordnings- og optimeringsmuligheder.
- Bedre IT-understøttelse og hermed IT-investeringer i forhold til bedre kommunikations- og selvbetjeningsløsninger, samt understøttelse af rutebaseret kørsel.
- Bedre præplanlægning i kommunerne med henblik på udjævning af kørselsbehovet hen over dagen er ligeledes et relevant tema, uanset hvilken kørselstype, der er tale om.

I forbindelse med at aftalen om kommunernes økonomi 2013 blev indgået, besluttede Trafikstyregruppen under Kommunal Direktør netværket i region Midtjylland at nedsætte en erfa-gruppe, der kunne bistå kommuner med udveksling af viden, erfaring og fakta vedrørende opgaven, som Finansministeriet har givet Kommunerne og Trafikskaberne.

Erfagruppen kom i maj 2014 med en lang række anbefalinger, hvoraf de vigtigste var:

- Opret et kommunalt kørselskontor på tværs af forvaltninger.
- Kørsel bør konkurrenceudsættes.
- Politisk godkendt serviceniveau/kvalitetsstandard.
- Stram visitering, udført af fagligt personale.

./.. Erfagruppens rapport fra maj 2014 – "Rapport om effektivisering af befordringsordninger" - vedlægges som **bilag 8**.

./.. Endvidere vedlægges oversigt over de kommuner, der har fulgt Deloitte's anbefalinger som **bilag 9**.

11.0 Adressering af de problemstillinger Børsen har rejst i sin presseomtale af sagen

Børsen har i løbet af marts måned 2016 tegnet et billede af Flextrafik og Flextur, hvor trafikskaberne har fået skylden for taxibranchens problemer.

Som nævnt tidligere i notatet, er trafikskabernes kørsel udliciteret, og indtjeningen fra Flexkørslen tilgår således vognmænd og taxier.

Som følge af den indgåede økonomi-aftale for 2013 mellem kommunerne og Finansministeriet er der sket en nedjustering af antallet af ture på grund af bedre planlægning og at opgaven bliver overdraget fra kommunerne til trafikskaberne, med en effektivisering til følge. Endvidere er der sket et fald i timeprisen. Dette kan få betydning for taxi-branchen generelt, men er ikke en direkte konsekvens af Flextur. jfr. bemærkninger nedenfor under punkt 11.3 og ovenstående gennemgang af økonomi-aftalen.

Midttrafiks administration vil i dette afsnit komme med et par yderligere præciseringer om Flextrafik og Flextur samt fakta omkring de konkrete sager, som Børsen har taget op fra Midttrafiks område.

11.1 Idéen med Flextrafik

Som det også tidligere har fremgået af nærværende notat, er Flextur behovsstyret kollektiv trafik og et supplement til den øvrige kollektive trafik - bl.a. hvor der ikke er grundlag for at opretholde en busrute, men et ønske om at opretholde borgernes mobilitet.

Flextrafik er baseret på et IT-system, der koordinerer alle ture under forskellige kørselsordninger på tværs af kommuner og regioner i et planlægningssystem, så flest mulige borgere kører i færrest mulige vogne.

Flextrafik er optimeret anvendelse af vogne, hvorved tomkørsel reduceres, og kommuner og regioner opnår stordriftsfordele.

11.2 Flextrafik er ikke Uber

Forveksl ikke Flextrafik med Uber. Alle ture udføres af uddannede chauffører med erhvervskørekort i vogne, som er indregistrerede til erhvervsmæssig kørsel.

Det er heller ikke en taxiordning. Nogle borgere må ud på en omvej, da vognen skal hente andre passagerer, turen skal bestilles senest 1-2 timer før ønsket afhentning, og afhentningen sker i et interval, og ikke til et bestemt klokkeslet.

11.3 Flextrafik er ikke prisdumping i forhold til taxi

Der er tale om et offentligt indkøbs- og koordineringsfællesskab der sikrer en mere effektiv brug af offentlige midler. Leverandører skal have en taxi-, bus- eller OST-tilladelse for at byde. Transport- og Bygningsministeriet fører tilsyn med at krav til løn og arbejdsforhold overholdes for leverandører med Bus og OST-tilladelse og Kommunerne fører tilsyn med Taxa bevillinger.

Flextrafik er ikke skyld i taxidød. Der er ingen klar sammenhæng mellem en kommunes andel af offentlig kørsel, der varetages af Flextrafik, og taxiernes omsætning i den enkelte kommune. Det skriver Transport- og Bygningsministeriet i rapporten "Økonomien i taxivognmandsbranchen fra 23. november 2015".

Endvidere følger Trafikselskaberne blot anbefalingerne fra Deloittes rapport, idet de via planlægning af opgaverne reducerer kommunernes udgifter til kørsel, via øget grad af samkørsel og kædekørsel.

Følgende fremgår bl.a. af Deloittes rapport s. 7:

"Trafikselskabernes specialistkompetencer indenfor trafikudbud i kombination med muligheden for at udbyde kørselsopgaver samlet og med stor volumen er efter Deloittes vurdering de væsentligste forklaringer på forskellene i realiserede kørselspriser mellem trafikselskaber og kommuner. Fordelene knytter sig blandt andet til, at større volumen i udbuddene giver mulighed for bedre kapacitetsudnyttelse og skarpere konkurrence, og at udbuddene kan gennemføres på tværs af kommunegrænser."

Fælles indkøb og koordinering af Flextrafik er ganske enkelt udtryk for godt købmandsskab og i tråd med anbefalingerne i Deloittes rapport fra april 2013, jfr. **bilag 7**.

Se også afsnit 11.4.D, vedrørende administrationsomkostninger.

Taxierhvervet har haft tilbagegang af mange årsager, men i stedet for at stirre sig blind på Flextrafik og Uber, bør opmærksomheden rettes mod den forhåbentlig kommende modernisering af taxiloven, som såvel trafikselskaberne som taxibranchen bakker op om.

11.4. Konkrete sager, som Børsen har kritiseret

A) Skanderborg Taxa

Skanderborg Taxa har udtalt til Børsen, at:

"Vi er ugentligt i Horsens for at køre fulde mennesker hjem fra byen".

Midttrafik kan se følgende i afregningen til Skanderborg Taxa:

- at de i 1. kvartal 2016 har kørt 10 ture i Flextur i Horsens kommune. Heraf er der kædekørsel på fire af turene. Kædekørsel er, når der har været en anden kunde i vognen på vej til/fra Skanderborg-Horsens.
- at der på to ture har været andre kunder i vognen samtidig med Flextur kunden.
- at den gennemsnitlige turlængde er 12,3 km.
- at 4 af de 10 ture ligger før kl 17.00.

Midttrafik vurderer derfor, at det er en overdrivelse, når Skanderborg Taxa hævder at " Vi er ugentligt i Horsens for at køre fulde mennesker hjem fra byen".

Det er højst hver anden uge (hvis alle de sene kunder vel at mærke er "fulde mennesker"), og på 80 % af turene har der været samkørsel eller kædekørsel.

Den gennemsnitlige afregning til Skanderborg Taxa pr. tur er 360 kr., hvorfor Skanderborg Taxa ikke kan have kørt tomkørsel over 100 km frem og tilbage, således som det beskrives i Børsen den 14. marts 2015.

Der kan være flere grunde til at lokale Flexture i Horsens ikke udføres af Horsens taxa. Alle leverandører, der har budt ind i Midttrafik variable udbud, tilmelder dagligt selv et antal vogne som de ønsker at stille til rådighed for Midttrafik. Horsens taxa kan, såfremt de har anden aktivitet i kommunen, vælge ikke at melde en vogn til ved Midttrafik. Tilmelding og afmelding af vogn kan ske på timebasis.

B) Intern bykørsel – konkurrence med taxa. Et eksempel fra Midttrafiks område (Silkeborg)

For at undgå konkurrence med bybussen (og taxa) har flere kommuner indført byzone i Flextur. Byzone er som nævnt i afsnit 5.0 når en kommune har udvalgt et område, hvortil/fra/indenfor, der er kørsel til særlige takster.

I Silkeborg kommune er der ikke byzone. Taxabranchen har henvendt sig til kommunen med kritik af at der er meget intern bykørsel med Flextur i Silkeborg.

Midttrafik har lavet en analyse af ture i Silkeborg for hele 2015, og i henhold til denne vedrører 46 % af turene og 37 % af udgifterne til Flextur kørsel internt i Silkeborg by. Der er således ikke tale om at hovedparten af Flexture i Silkeborg, går til ture i Silkeborg by.

Endvidere kan oplyses, at på ovennævnte ture, er der 32 % kunder, der har medbragt hjælpemiddel.

Den interne bykørsel i Silkeborg kan ses som et kollektiv trafiktilbud til kunder, der f.eks. bruger hjælpemidler. Silkeborg Kommune kan vælge at indføre byzone.

C) "Vanvittige" ture

Eksempler fra Børsen:

- Skanderborg Taxa kører en patient på Als 7 km. hjem – underforstået at der er tomkørsel frem og tilbage.
- Næstved Taxa kører en patient fra Odense til Randers – der er tomkørsel frem og tilbage.

Der kan være flere årsager til at disse ture finder sted:

- Kunden som Movia kører, er bosiddende på Sjælland, og af den grund er Movia forpligtet til at løse opgaven. Da Movia ikke har kontrakt med vognmænd med hjemsted på Fyn eller i Jylland, så bliver turen tildelt en vognmand fra Sjælland. Midttrafik/Region Midtjylland har til tider samme udfordring med intern kørsel af Region Midtjyllands borgere i Nordjyllands Trafikselskabs og Movias områder. Midttrafik har dog afbødet denne ulempe ved at lave fælles udbud med Sydtrafik og Fynbus.
- Midttrafik lover bestillerne leveringssikkerhed. Frem for at aflyse ture, så trækker Midttrafik en ledig vogn langt væk fra. Midttrafik er forpligtiget til at planlægge alle ture der bestilles, og kan derfor ikke aflyse en tur på grund af pris. Turene planlægges altid som beskrevet i afsnit 2.2 (Planlægning af kørsel). I sjældne tilfælde vil der kun være få vogne der kan udføre kørslen, hvilket kan medføre at en vogn bliver sendt over en længere afstand for at udføre turen.
- Ændringer i vognløb sker hele tiden. Et vognløb kan i planlægningen se fornuftig ud, men hvis der kommer aflysninger, så kan det tilbageværende vognløb se vanvittigt ud. F.eks. hvis Skanderborg Taxa får et vognløb, hvor der er en individuel handicaptur fra Sønderborg til Skanderborg, men forinden skal chaufføren køre en siddende patient (som sidder i kørestol) 7 km. på Als.
- Midttrafik får herefter en aflysning på den individuelle handicaptur i sidste øjeblik. Men da vognen er kørt af sted mod Sønderborg, vil Skanderborg Taxa fortsat skulle køre patienten på Als.

I eksemplet bliver der en meget lang fremkørsel og returkørsel til en meget kort tur. Jo tidligere Midttrafik modtager aflysninger, jo lettere er det at undgå vanvittige ture. Problemstillingen vil oftest forekomme i ydertimer, hvor der ikke er så mange vogne tilmeldt eller i spidsbelastningssituationer.

Midttrafik opfordrer alle til at komme med konkrete eksempler, så vi får mulighed for at efterprøve årsagerne til disse ture.

D) Administrationsomkostninger

Ved kommunalt udbud indgår der flere typer administrationsomkostninger. Administrationsomkostningen hos leverandøren bliver normalt indregnet i deres kilometerpris/turpris. Dertil kommer selve udbudsomkostningerne og kontraktvedligeholdelsen, som ligger hos kommunen.

Kommunen har også en løbende administrationsomkostning ved håndtering af ændringer i kørslen og formidling af kørsel til leverandør.

Ved konkurrenceudsættelse gennem Midttrafik indgår kontraktvedligeholdelse, adgang til og support i IT-system til håndtering af kørslen og vognstyring i den samlede administrationsomkostning. For variabel kørsel (siddende patienttransport, lægekørsel, genoptræning mv) indgår udbudsomkostningen også.

Midttrafiks administrationsomkostning dækker over sparede omkostninger hos både leverandør og bestiller.

I nedenstående tabel skitseres bestillingsprocessen ved lægekørsel:

Kommunalt udbud	Midttrafik udbud
Borgerservice modtager telefonisk turbestilling	Borgerservice modtager telefonisk turbestilling, indtaster i it-systemet og giver kunden besked om afhentningstidspunkt
Borgerservice prøver at lave manuel koordinering af turbestillinger og kontakter leverandør for afhentningstidspunkter	
Borgerservice kontakter kunden om afhentningstidspunkt	
Borgerservice fordeler manuelt omkostninger på cpr.nr.	Borgerservice modtager en specifikation, hvor udgifter er opdelt på cpr.nr.

Administrationsomkostningen for den kørsel, som bestiller kan vælge at konkurrenceudsætte gennem Midttrafik, er administrationsomkostningen, hvilket udgør 5,2 % i budget 2016.

Bortset fra Ikast-Brande Kommune har Midttrafik kun fået tilbagemeldinger på, at Midttrafik hjælper bestiller med at spare penge.

Senest har Horsens Kommune lagt lægekørsel og genoptræningskørsel over til Midttrafik, og de udtrykker tilfredshed med de nye kommunale arbejds gange og omkostningsniveauet.

Deloitte rapporten fra 2013 viser også, at trafikselskaberne er den billigste måde at drifte visiteret kørsel på, jfr. punkt 10.0.

./.. Artiklerne fra Børsen vedlægges som **bilag 10**.

12.0 Sammenfatning

Trafikselskaberne har en interesse i et professionelt persontransporterhverv, og er enige med brancheorganisationerne om revision af taxalovgivning og lige konkurrencevilkår for de forskellige leverandører.

Trafikselskaberne er gode til at udbyde og konkurrenceudsætte kørsel og kan skabe stordriftsfordele både i udbud og planlægning.

Flextrafik er behovsstyret kollektiv trafik, som koordinerer ture under forskellige kørselsordninger på tværs af kommuner og regioner.

Flexkur skal give mobilitet der hvor bus og tog ikke dækker. Gennem takster, geografiske områder samt tidsintervaller, kan der etableres en fornuftig balance.

Herudover kan der arbejdes på forenkling på tværs af kommuner, af hensyn til kunderne.

Bilag:

- Bilag 2: Oversigt over administrationsomkostninger for Flextur samt fordeling af nettoomkostninger og turantal pr. kørselstype i Flextrafik
- Bilag 3: Skema med beskrivelse af diverse kørselstyper iht. lovgivningen
- Bilag 4: Oversigtskort over takster for de enkelte kommuner i regionen
- Bilag 5: Pjece om Flextur
- Bilag 6: Oversigt over effekt af ændret takst, fordelt pr. kommune
- Bilag 7: Uddrag af Deloittes Rapport udarbejdet for Finansministeriet i april 2013: Trafikselvskabernes varettagelse af offentlig befordring
- Bilag 8: Rapport Maj 2014 – KKR-Erfagruppe Region Midtjylland: Effektivisering af befordringsordninger
- Bilag 9: Oversigt over de kommuner, der har fulgt Deloittes anbefalinger
- Bilag 10: Artikler fra Børsen vedr. Flextur

Oversigt over administrationsomkostninger for Flextur samt fordeling af nettoomkostninger og turantal pr. kørselstype i Flextrafik

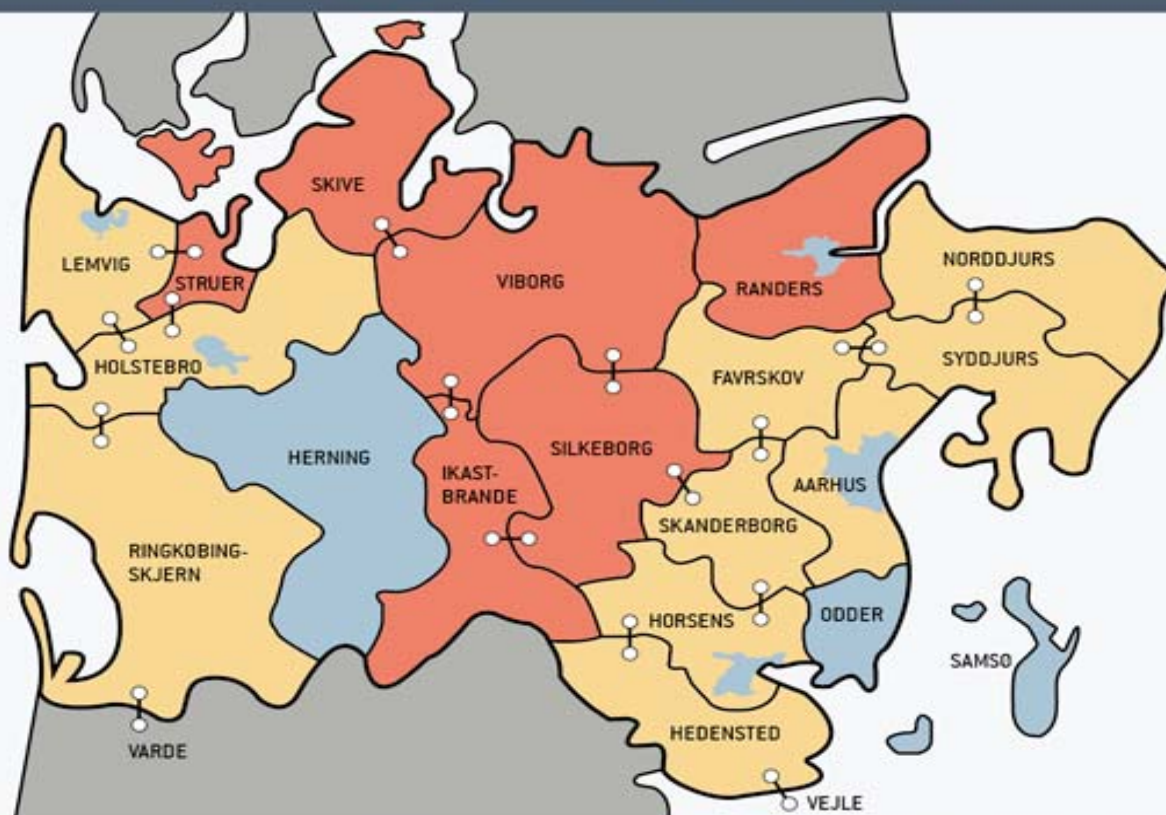
Nettoomkostninger og turantal pr. kørselstype 2015	Nettoomkostninger (ekskl. Adm. omkostninger)		Turantal		Administrations - omkostninger
	Nettoomkostninger i Kr.	Andel af samlede nettoomkostninger	Antal tur	Andel af det samlede Turantal	Samlet for 2015 i Kr.
Flextur	5.210.423	2,8%	100.117	11,26%	2.075.304
Handicapkørsel	32.462.917	17,5%	173.557	19,52%	
Teletaxa	1.889.668	1,0%	14.975	1,68%	
Kommunal kørsel (lægekørsel, genoptræning, specialkørsel mv.)	30.041.759	16,2%	203.729	22,91%	
Patientkørsel	116.254.707	62,5%	396.722	44,62%	
Samlet	185.859.474	100,0%	889.100	100,00%	

Bilag 3: Fælles kategorisering af kørselsordninger til mapning

Områder	Befordringsordninger
Lægekørsel	<p>1. Alment praktiserende læge, jf. sundhedslovens § 170, stk. 1 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1662 (2013).</p> <p>2. Praktiserende speciallæge, jf. sundhedslovens § 170, stk. 2 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1662 (2013).</p> <p>3. Akut skadesbehandling hos alment praktiserende læge eller speciallæge, jf. sundhedslovens § 170, stk. 3 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1662 (2013).</p> <p>4. Ledsagelse, jf. sundhedslovens § 173, stk. 3 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1662 (2013).</p> <p>100. Lægekørsel, men kan ikke opsplittes på underkategorier</p>
Genoptræning efter udskrivning fra sygehus og træning efter serviceloven	<p>5. Genoptræning efter udskrivning, jf. sundhedslovens § 172 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1662 (2013) – <i>almindelig</i>.</p> <p>6. Genoptræning efter udskrivning, jf. sundhedslovens § 172 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1662 (2013) – <i>specialiseret</i>.</p> <p>7. Træning efter serviceloven, herunder træning givet som § 84, 86, 88 og træning givet efter §117</p> <p>8. Ledsagelse, jf. sundhedslovens § 173, stk. 3 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1662 (2013).</p> <p>200. Kørsel til genoptræning eller træning, men kan ikke opsplittes på underkategorier</p>
Individuel handicapkørsel	9. Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede voksne, jf. § 11 i lov om trafikskoler.
Skolekørsel - morgen/eftermiddag (Flextrafik)	10. Almindelig skolekørsel, jf. folkeskolelovens § 26 samt §§ 1-5 i tilhørende bekendtgørelse nr. 688 (2014).
Anden kørsel relateret til skole	11. Anden befordring på skoleområdet, jf. folkeskolelovens § 26 samt § 13 i tilhørende bekendtgørelse nr. 25 (1995) og evt. anden kørsel tilknyttet til skole (fx svømmekørsel, konformationsforberedelse mv.)
Skolekørsel - "brækket ben" (Flextrafik)	12. Midlertidigt syge og tilskadekomne mv., jf. folkeskolelovens § 26 samt §§ 6-7 i tilhørende bekendtgørelse nr. 688 (2014). 300. Anden midlertidig kørsel af syge og tilskadekomne
Specialundervisning for børn	13. Specialundervisning, jf. folkeskolelovens § 26 samt §§ 1-5 i tilhørende bekendtgørelse nr. 688 (2014).
Specialundervisning for unge/voksne	<p>14. Voksenspecialundervisning (personer med særlige befordringsbehov), jf. § 5 i lov om specialundervisning for voksne samt §§ 8-9 i tilhørende bekendtgørelse nr. 378 (2006).</p> <p>15. Voksenspecialundervisning (personer uden særlige befordringsbehov), jf. § 5 i lov om specialundervisning for voksne samt § 10 i tilhørende bekendtgørelse nr. 378 (2006).</p> <p>16. Særlig ungdomsuddannelse (personer med særlige befordringsbehov), jf. § 10 i lov om ungdomsuddannelse for unge med særlige behov samt §§ 12-13 i tilhørende bekendtgørelse nr. 974 (2007).</p> <p>17. Særlig ungdomsuddannelse (personer uden særlige befordringsbehov), jf. § 10 i lov om ungdomsuddannelse for unge med særlige behov samt § 14 i tilhørende bekendtgørelse nr. 974 (2007).</p> <p>400. Kørsel til specialundervisning for unge/voksne, men kan ikke opsplittes på underkategorier</p>
Integration	18. Integrationsprogrammer, jf. integrationslovens 23f, stk. 1, nr. 2 (tidligere § 34, stk. 1, nr. 2.).
Socialområdet – Børn og unge med handicap	<p>19. Særlige dagtilbud mv., servicelovens § 32.</p> <p>20. Særlige klubtilbud, servicelovens § 36.</p> <p>21. Befordringsudgifter til ledsager ifm. handicapledsagelse til 16-18-årige, jf. servicelovens § 45 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1390 (2006).</p> <p>21a. Kørsel til børn og unge med handicap efter §41</p>
Socialområdet – Udsatte børn og unge	<p>22. Særlig støtte og foranstaltninger i form af anbringelser mv., jf. servicelovens § 52, stk. 4-5.</p> <p>23. Forældretransport ved anbringelser uden for hjemmet, jf. servicelovens § 71, stk. 6.</p> <p>24. Særlig hjælp vedrørende børn, jf. § 83 i lov om aktiv socialpolitik.</p> <p>24a. Kørsel til udsatte børn og unge efter §41</p>
Socialområdet – Voksne med handicap	<p>25. Befordringsudgifter til ledsager ifm. handicapledsagelse til voksne, jf. servicelovens § 97 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1390 (2006).</p> <p>26. Beskyttet beskæftigelse, jf. servicelovens §§ 103 og 105.</p> <p>27. Aktivitets- og samværstilbud, jf. servicelovens §§ 104 og 105.</p> <p>27a. Kørsel til voksne med handicap efter §100</p> <p>500. Kørsel til voksne med handicap, men kan ikke opsplittes på underkategorier</p>
Paragrafkørsel	28. Kørsel efter servicelovens §41 (hvis der er tale om kørsel med børn og unge med handicap placeres kørslen under 21a; hvis der er tale om kørsel med udsatte børn og unge placeres kørslen under 24a)

	29. Kørsel efter servicelovens §100 (hvis der er tale om kørsel af voksne med handicap placeres kørslen under 27a).
Varigt nedsat funktionsevne	30. Befordringsstøtte til personer med varigt nedsat funktionsevne, jf. servicelovens § 117. Hvis kørslen er til træning placeres kørslen under ordning nr. 7
Kørsel af ældre til dagcenter mv.	31. Generelle tilbud med aktiverende eller forebyggende sigte, jf. servicelovens § 79, stk. 1. Der er her alene tale om KAN-kørsel. Hvis der reelt er tale om kørsel til træning som § 84,86 eller 88 placeres kørslen under ordning nr. 7
Hjælpe midler og forbrugsgoder	32. Hjælpe midler og forbrugsgoder, jf. servicelovens §§ 112, stk. 6 og 113, stk. 6 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 987 (2007).
Beskæftigelse og aktivering for ikke-forsikrede	33. Økonomisk støtte til arbejdssøgende, jf. § 7 i lov om aktiv beskæftigelsesindsats (1428 2009) samt § 27 i tilhørende bekendtgørelse nr. 432 (2010). [Også ikke-forsikrede] 34. Sygedagpenge m.fl. som deltager i vejledning/opkvalificering, virksomhedspraktik og ansættelse med løntilskud i offentlige virksomheder, jf. § 82 i lov om aktiv beskæftigelsesindsats 35. Personer med varige begrænsninger i arbejdssevnen mv. som deltager i vejledning/ opkvalificering og virksomhedspraktik, jf. § 82 i lov om aktiv beskæftigelsesindsats. 36. Kontanthjælps- eller starthjælpsmodtagere som deltager i vejledning/opkvalificering og virksomhedspraktik, jf. § 83 i lov om aktiv beskæftigelsesindsats.
Anden kørsel	Kørsel som ikke kan placeres i nogle af ovenstående ordninger

FLEXTUR OVERSIGTSKORT



4 kr. pr. kilometer (minimum 30 kr. pr. tur)

14 kr. pr. kilometer (minimum 70 kr. pr. tur)

7 kr. pr. kilometer (minimum 35 kr. pr. tur)

•• Fælles prisaftaler over regions- og kommunegrænser

FLEXTUR



Januar 2016


midttrafik

HVAD ER FLEXTUR?

Flextur er en del af den kollektive trafik. En Flextur har ingen fast køreplan. Du bestemmer selv, hvornår du vil hentes, og hvor du vil køres fra og til, fx til svømmehallen, indkøbscentret, lægen, besøg hos vennerne osv.

Du bliver kørt i taxa, liftbus eller personvogn. Der kan være andre med på turen, og derfor kan bilen køre en omvej for at hente eller bringe en anden kunde. Men du betaler altid kun for den direkte vej.

Du kan bruge Flextur fra kl. 6.00 - 24.00 alle ugens dage, på nær 24. og 31. december.



HVAD KOSTER FLEXTUR?

Prisen på din Flextur afhænger af, hvilken kommune du kører i. Hvis I er flere, der bestiller sammen (samme start- og slutadresse), betaler I fuld pris for én person og får 50% rabat for de resterende op til fire personer.

Læs mere om priserne i din kommune på midttrafik.dk/flextur.





SÅDAN BESTILLER DU EN FLEXTUR

Du kan bestille din Flextur indtil en time før, du ønsker at blive hentet. Bestil på en af følgende måder:

APP

Hent App'en "Flextrafik - FlexDanmark". Opret dig som bruger, og du er klar til at bestille og betale din Flextur, mens du er på farten.

ONLINE

Bestil og betal din Flextur på midttrafik.dk/flextur.

TELEFON

Ring på telefon 87 40 83 00 (tast 2) alle dage mellem kl. 7.00 - 20.00.

Når du bestiller pr. telefon, skal du betale din tur med kontanter og lige penge til chaufføren ved turens start.

Ved bestilling skal du bl.a. oplyse:

- Navn og telefonnummer
- Start- og slutadresse
- Det tidspunkt, du ønsker at blive hentet eller være fremme på
- Antal personer

Læs mere på midttrafik.dk/flextur



VIGTIGE TELEFONNUMRE

Bestille tur	87 40 83 00 (tast 2)
Afbestille tur	87 40 83 00 (tast 4)
Rykke for vogn	87 40 83 00 (tast 4)

Læs mere på midttrafik.dk/flexstur om:

- Bagage, hjælpemidler, autostole, førerhunde
- Priser og rabataftaler mellem kommuner
- Afbestilling
- Forsinkelser/udebleven vogn
- Rejsegaranti
- Rejseregler



midttrafik

Forskel i Kommunens vognmandsbetaling såfremt grundtaksten ændres fra hhv. 30 og 35 kr. til 50 kr. samt prisen pr. km. ændres fra hhv. 4 og 7 kr. til 5 kr. pr. km.

Kommune	Nuværende priser for egenbetaling			Nye priser for egenbetaling			Forskel på nuværende og nye priser		
	Kundens Egenbetaling	Kommunens vognmandsbetaling	Samlet Vogmandsbetaling	Kundens Egenbetaling	Kommunens vognmandsbetaling	Samlet Vogmandsbetaling	Kundens Egenbetaling	Kommunens vognmandsbetaling	Samlet Vogmandsbetaling
Favrskov	339.000	374.000	713.000	478.000	235.000	713.000	140.000	-140.000	0
Hedensted	292.000	309.000	601.000	388.000	213.000	601.000	96.000	-96.000	0
Holstebro	12.000	20.000	32.000	20.000	13.000	33.000	7.000	-7.000	0
Horsens	62.000	12.000	74.000	47.000	28.000	75.000	-15.000	15.000	0
Ikast-Brande	82.000	28.000	110.000	86.000	24.000	110.000	4.000	-4.000	0
Lemvig	144.000	214.000	358.000	216.000	142.000	358.000	73.000	-73.000	0
Norddjurs	690.000	1.112.000	1.802.000	1.049.000	753.000	1.802.000	359.000	-359.000	0
Randers	218.000	164.000	382.000	217.000	165.000	382.000	-1.000	1.000	0
Ringkøbing-Skjern	320.000	486.000	806.000	463.000	344.000	807.000	143.000	-143.000	0
Silkeborg	401.000	328.000	729.000	469.000	259.000	728.000	68.000	-68.000	0
Skanderborg	83.000	135.000	218.000	149.000	69.000	218.000	66.000	-66.000	0
Skive	240.000	130.000	370.000	268.000	103.000	371.000	28.000	-28.000	0
Struer	50.000	29.000	79.000	61.000	18.000	79.000	11.000	-11.000	0
Syddjurs	575.000	893.000	1.468.000	835.000	634.000	1.469.000	260.000	-260.000	0
Viborg	689.000	391.000	1.080.000	747.000	332.000	1.079.000	59.000	-59.000	0
Århus	285.000	408.000	693.000	452.000	241.000	693.000	167.000	-167.000	0
I alt	4.482.000	5.033.000	9.515.000	5.945.000	3.573.000	9.518.000	1.465.000	-1.465.000	-

Trafikselskabernes varetagelse af offentlig befordring



Indledning

Af Aftale om kommunernes økonomi for 2013 fremgår det, at "Regeringen, Danske Regioner og KL har gennemført en analyse af de kommunale befordringsordninger. Analysen viser, at udgifterne til de kommunale befordringsordninger vil kunne reduceres med i størrelsesordenen 430 mio. kr. årligt. De skønnede gevinster følger af lavere kørselspriser via mere effektive udbud, samt at kørslen kan tilrettelægges og planlægges bedre i trafikselskaberne.

Der igangsættes en analyse af konkrete muligheder for at indhøste de skønnede effektiviseringsgevinster fra 2014. I analysen indgår en model, hvor de regionale trafikselskaber overtager ansvaret for udbud og planlægning, mens kommunerne fortsat varetager visitation og budgetansvar. Samtidig skal analysen afdække behovet og mulighederne for lokale løsninger. Analysen færdiggøres primo 2013. Regeringen og KL er enige om i fællesskab at prioritere de frigjorte effektiviseringsgevinster i forbindelse med drøftelserne om kommunernes økonomi for 2014."

Analysearbejdet har været forankret i en styregruppe bestående af repræsentanter fra:

- KL
- Danske Regioner
- Trafikselskaberne i Danmark
- Transportministeriet
- Finansministeriet (formand)

Deloitte's analyse blev igangsat i februar 2013 på baggrund af et fælles kommissorium.

Deloitte har i analysearbejdet refereret til analysens styregruppe, mens det løbende arbejde har været forankret i en underliggende arbejdsgruppe med samme sammensætning.

Vurderingerne i denne rapport er Deloitte's egne og deles ikke nødvendigvis i alle tilfælde af alle styregruppens medlemmer.

Indholdsfortegnelse

1.	Sammenfatning og anbefalinger	4
2.	Introduktion	26
3.	Fakta om behovsstyret trafik	29
4.	Caseanalyser af trafikorganisationer i Skandinavien	37
5.	Analyse af administrationsomkostninger	58
6.	Forretningsmodel for rutebaseret kørsel	93
7.	It-understøttelse	113
8.	Styringsinformation	149
9.	Businesscases og implementering	159

1. Sammenfatning og anbefalinger

Dette kapitel sammenfatter analysens væsentligste resultater samt Deloitte's vurderinger og anbefalinger.

1. Deloitte har tidligere gennemført en analyse af udgifter, aktiviteter og forretningsmodeller indenfor offentlig visiteret befordring for Finansministeriet, Transportministeriet, KL og Danske Regioner. Analysen, der blev fremlagt i rapporten *Kortlægning og analyse af befordringsordninger* i januar 2012, dokumenterede blandt andet store forskelle i kommunernes udgiftsniveau for de enkelte ordninger. Disse forskelle dækker blandt andet over betydelige variationer i kommunernes serviceniveauer og visitationspraksis samt forskelle i realiserede kørselspriser. På baggrund af analysen estimerede Deloitte et muligt effektiviserings- og besparelspotentiale på op til cirka 1,4 mia. kroner ud af en samlet udgiftsvolumen på knap 4 mia. kroner – begge tal omfatter også regionernes udgifter til siddende patientbefordring.
2. I lov om trafikkselskaber er det fastsat, at det er de regionale trafikkselskabers opgave og ansvar at varetage den individuelle handicapkørsel (bortset fra visitationsopgaven), herunder udbud, turbestilling og kørselsafvikling. Ansvar for de øvrige befordringsopgaver er lovgivningsmæssigt placeret i kommuner og regioner, men disse myndigheder kan indgå frivillige aftaler med trafikkselskaberne om sidstnævntes varetagelse af (dele af) opgaverne.

Deloitte har tidligere opgjort, at trafikkselskaberne i gennemsnit opnår lavere kørselspriser end kommunerne for en række af de største befordringsordninger, samt estimeret et effektiviseringspotentiale på grundlag af lavere kørselspriser på cirka 430 mio. kroner, hvis al kommunal befordring blev leveret til de samme priser som i trafikkselskaberne. De væsentligste årsager til de lavere kørselspriser i trafikkselskaberne vurderes at være stordriftsfordele og specialistkompetencer i forbindelse med gennemførelse af udbud. I økonomiaftalen for 2013 mellem regeringen og KL indgår, at der skal gennemføres en analyse af trafikkselskabernes varetagelse af offentlige befordringsordninger med henblik på at anviser forslag til realisering af det estimerede potentiale på 430 mio. kroner ved flytning af flere kørselsopgaver til trafikkselskaberne og/eller via lokale løsningsmodeller. Denne analyse udmønter dette element i økonomiaftalen. Opgavens kommissorium er nærmere beskrevet i kapitel 2. Dette indledende kapitel sammenfatter analysens væsentligste resultater og Deloitte's anbefalinger – disse er desuden samlet i punktform i boksen

herunder. Det skal bemærkes, at analysen ikke omfatter Bornholms Trafikskabs selskab. Når der i det følgende refereres til trafikskabs selskaberne er det således eksklusive Bornholms Trafikskabs selskab.

Oversigt over hovedresultater og anbefalinger

- De væsentligste kilder til realisering af lavere kørselspriser er samordning af udbud og driftsafvikling på tværs af ordninger og kommuner.
- Der er størst (sikkerhed for fuld) gevinstrealisering i et løsnings-scenarie, hvor ansvaret for udbud af variabel og rutebaseret kørsel samt ansvaret for drift og planlægning af den variable kørsel overgår til trafikskabs selskaberne. Deloitte anbefaler en sådan løsning, der vurderes at kunne implementeres gradvis i løbet af 3-4 år i takt med udløb af eksisterende aftaler i kommunerne.
- Kommunerne vil selv kunne realisere effektiviseringsgevinster ved samordning af udbud på tværs af ordninger og/eller ved bedre præplanlægning, hvor kørselsbehovet udjævnes over dagen. Det er imidlertid ikke sandsynligt, at effekten af disse tiltag kan modsvare et effektiviseringspotentiale på 430 mio. kroner.
- Bedre og mere fælles styringsinformation kan understøtte kommunernes udgiftsstyring på befordringsområdet. Det foreslås, at trafikskabs selskaberne forpligtes til at udarbejde styringsinformation til kommunerne efter nærmere retningslinjer.
- Den danske lovgivning på befordringsområdet er langt mere kompleks end den tilsvarende lovgivning i Sverige og Norge. Der er et klart potentiale for regelforenkligning, der også vil kunne bidrage til at sætte transportopgaven i centrum og samtidig fremme bedre organisering og styring i kommunerne.
- Størstedelen af potentialet på 430 mio. kroner vedrører den rutebaserede kørsel. Der vurderes at være en positiv businesscase for anskaffelse af et planlægningssystem for denne type kørsel. Det er væsentligt, at systemet er fælles for trafikskabs selskaberne, og at det integreres i den eksisterende systemportefølje. Bedre it-funktionalitet i forhold til selvbetjenings- og kommunikationsløsninger kan ligeledes bidrage til yderligere driftsoptimering.
- Den nuværende finansieringsmodel for trafikskabs selskaberne understøtter ikke udvikling af fælles løsninger. Der bør foretages et eftersyn af finansieringsmodellen med henblik på, at den erstattes af en model, hvor kommunernes bidrag fastsættes ud fra objektive kriterier, for eksempel befolkningstal. En objektiv finansieringsmodel bør som minimum dække de ekstraordinære investeringsudgifter, der er beskrevet i denne rapport.
- Trafikskabs selskabernes administrationsomkostninger fremstår høje, blandt andet i sammenligning med svenske trafikorganisationer. Der skønnes at være et effektiviseringspotentiale ved det nuværende aktivitetsniveau på mindst 15-20 procent.
- En eventuel reform af befordringsområdet, hvor trafikskabs selskaberne pålægges et større opgaveansvar, vil stille store krav til selskabernes flextrafikafdelinger de kommende år. Det gælder både i forhold til at modtage flere opgaver fra kommunerne og i forhold til udvikling og implementering af et nyt planlægningssystem for den rutebaserede kørsel. Med de rette forudsætninger og ressourcer vurderer Deloitte dog, at en reform vil kunne gennemføres frem til 2017 i takt med udløb af eksisterende aftaler i kommunerne.

De centrale effektiviseringstemaer og -drivere

3. Det samlede udgiftsniveau på befordringsområdet dækker over, at der årligt gennemføres i størrelsesordenen 17 mio. personture. Blandt de ordninger, hvor kommunerne er ansvarlige, udgør skole- og specialundervisningskørsel samt institutionskørsel for ældre og handicappede

langt størstedelen af den samlede aktivitet. Disse ordninger er karakteriseret ved, at de helt eller delvis afvikles som rutebaseret kørsel. Det er tidligere opgjort, at der for disse ordninger er betydelige forskelle på de realiserede kørselspriser blandt trafikskaberne og kommunerne. Det betyder, at størstedelen af effektiviseringspotentialer i kommunerne – skønsmæssigt op imod 80 procent – vedrører rutebaseret kørsel. Det skal dog understreges, at sondringen mellem variabel og rutebaseret kørsel hverken er helt skarp eller statisk, og at der afhængigt af forretningsmodeller og teknisk understøttelse er mulighed for at afvikle dele af kørslen for givne ordninger, både ud fra en variabel og en rutebaseret driftslogik (se senere).

4. På baggrund af denne og tidligere analyser kan der identificeres en række effektiviseringstemaer, hvor trafikskaberne vil have en afgørende rolle. Den vigtigste kilde til effektivisering via trafikskaberne ligger efter Deloitte's vurdering i selskabernes specialistkompetencer indenfor trafikudbud samt stordrifts- og samordningsfordele. De væsentligste instrumenter til at kunne frigøre effektiviseringspotentialerne kan samles under fire hovedtemaer – der i nogen grad er indbyrdes sammenhængende og gensidigt understøttende.
 - Samordning af udbud på tværs af ordninger og kommuner
 - Samordning af driftsafviklingen på tværs af ordninger
 - Bedre it-understøttelse
 - Styringsmæssige rammer, der understøtter fælles løsninger.

Udover disse temaer, der beskrives nærmere i de efterfølgende punkter 5-9, kan der via lokale indsatser i kommunerne opnås udgiftsreduktioner udover det nævnte potentiale, for eksempel gennem ændringer i visitation baseret på tydeligere visitationsgrundlag og kvalitetsstandarder samt bedre styringsinformation. I forhold til sidstnævnte kan trafikskaberne spille en rolle som rådgiver (se kapitel 8). I denne rapport berøres visitation kun indirekte og summarisk. Kommunerne har også mulighed for at opnå effektiviseringer gennem bedre præplanlægning, herunder ved koordinering af start- og sluttider for forskellige aktiviteter (se punkt 6).

5. Der er væsentlige stordrifts- og samordningsfordele i de fleste af trinene i den samlede værdikæde knyttet til behovsstyret befordring, for eksempel i forhold til fælles udbud, standardisering af processer og systemopsætning, driftsafvikling og varetagelse af administrationsopgaver.

Realisering af stordrifts- og samordningsgevinsterne kan principielt ske via samarbejde mellem kommuner, ved at trafikskaberne får en større rolle eller ved at udnytte leverandørernes kompetencer og løsninger – eller som en kombination af disse.

Med begrebet samordning forstår Deloitte en række temaer, heriblandt koordinerede udbud med mulighed for udnyttelse af biler på tværs af kommuner, præplanlægning med mulighed for at opnå høj biludnyttelse,

samkørsel af kunder på tværs af kommuner, dynamisk omdirigering i forbindelse med ændringer, reduktion af tomkørsel ved at der disponeres over en større vognflåde antagelsesvis spredt ud over et større geografisk område m.fl.

Også i de enkelte kommuner er der et potentiale for bedre planlægning og udbud på tværs af ordninger og forvaltninger. Der er dog en række forhold, der væsentligt begrænser kommunernes muligheder for enkeltvis at realisere skalafordelene fuldt ud.

- For det første er kørselsomfanget i en gennemsnitlig kommune betydeligt lavere end i de udbud, der gennemføres af trafikselskaberne, også selvom der koordineres på tværs af (alle) ordninger. Hertil kommer, at de største ordninger – skole- og specialundervisningskørsel – i forvejen ofte udbydes samlet.
- For det andet har enkeltkommuner ikke mulighed for at udbyde kørsel på tværs af kommunegrænser og samordne udbuddene med den åbne Flextur og den regionale patientbefordring.
- For det tredje har de enkelte kommuner objektivt set vanskeligere ved at lukke markedet op i forhold til at sikre effektiv konkurrence.

Det tidligere estimerede potentiale på 430 mio. kroner modsvarer en gennemsnitlig prisforskel mellem kommuner og trafikselskaber på cirka 23 procent. Efter Deloitte's skøn vil fælles udbud i de enkelte kommuner på tværs af ordninger kunne indsnævre denne forskel, men den isolerede effekt er næppe større end svarende til 5-10 procent af vognminutprisen. Det skal bemærkes, at der knytter sig en usikkerhed til den præcise opgørelse af prisforskellene, selvom disse er baseret på detaljerede produktionsdata. Disse forhold er nærmere beskrevet i Deloitte's tidligere rapport *Kortlægning og analyse af befordringsordninger*, der blev udgivet i 2012.

6. Trafikselskabernes specialistkompetencer indenfor trafikudbud i kombination med muligheden for at udbyde kørselsopgaver samlet og med stor volumen er efter Deloitte's vurdering de væsentligste forklaringer på forskellene i realiserede kørselspriser mellem trafikselskaber og kommuner. Fordelene knytter sig blandt andet til, at større volumen i udbuddene giver mulighed for bedre kapacitetsudnyttelse og skarpere konkurrence, og at udbuddene kan gennemføres på tværs af kommunegrænser.

Det er dog samtidig Deloitte's vurdering, at der herudover er uudnyttede stordriftsmuligheder i trafikselskaberne, der især vedrører to elementer. For det første vil der kunne opnås lavere administrationsomkostninger via mere effektiv organisering og standardisering af de anvendte løsninger (sopsætning)er, omend dette i nogle tilfælde kan forudsætte tilpasninger i serviceniveauer. For det andet kan der opnås en bedre kapacitetsudnyttelse via større samordning mellem fast og variabel kørsel – for eksempel er op imod 40 procent af den betalte tid i dag tomkørsel. Mu-

lighederne for driftsoptimering i form af øget samkørsel styrkes herudover med større volumen, ved at der i gennemsnit er kortere afstand mellem vogn og kunde.

7. Bedre præplanlægning af kørslen i kommunerne rummer et yderligere effektiviseringspotentiale udover det tidligere estimerede. Det væsentligste formål med præplanlægningen er at søge det samlede kørselsprogram udjævnet hen over dagen, således at forskellen mellem kapacitetsbehov på spidsbelastningstidspunkter og i tomme perioder mindskes mest muligt. Det kan blandt andet ske ved at koordinere start- og sluttidspunkter for skole- og fritidstilbud, genoptræningshold samt aktivitets- og samværstilbud for ældre og handicappede. Hvis skolernes ringetidspunkt indenfor et geografisk afgrænset område spredes over et tidsinterval på for eksempel en halv time, vil der være bedre muligheder for, at morgenkørslen kan varetages af færre biler, end hvis alle skoler har samme starttidspunkt. Tilsvarende gælder indenfor andre aktiviteter – og mellem forskellige typer aktiviteter. Sådanne forbedringer af planlægningen vil delvis kunne ske uden ændringer i tilbuddenes serviceniveau, men øget koordinering af start- og sluttider indebærer naturligvis en reduktion af fleksibilitet i tilrettelæggelsen af kerneopgaverne og kan af brugerne i nogle tilfælde opleves som en reduktion af serviceniveauet. Det kan for eksempel være tilfældet, hvis lægekørsel som hovedregel søges placeret udenfor spidsbelastningsperioderne. Det økonomiske rationale ligger i, at et givet kørselsprogram kan gennemføres med brug af en mindre bilflåde, det vil sige med en bedre kapacitetsudnyttelse, og at der kan udbydes ruter, hvor leverandørerne har sikkerhed for, at de enkelte biler er i brug en større del af dagen. Disse forhold understøtter, at leverandørerne har mulighed for at tilbyde lavere priser i forbindelse med udbuddene.

Særligt Varde Kommune har indenfor de seneste år optimeret præplanlægningen og opnået betydelige gevinster herved, i øvrigt uden samarbejde med trafikselskabet eller brug af særlige planlægningsværktøjer. Sidstnævnte betyder dog, at der ikke er mulighed for justering og optimering i den daglige planlægning. Enkelte andre kommuner har igangsat lignende processer, omend ikke med tilsvarende dybde og bredde som i Varde Kommune. En udbredelse af denne form for præplanlægning rummer et stort potentiale, men stiller samtidig store krav i de enkelte kommuner til at løfte tværgående forandringsprojekter og til opbakning fra topledelsen. Det skyldes organiseringen i kommunerne, hvor det økonomiske ansvar for befordringsopgaverne typisk er spredt på flere forvaltninger. Det betyder, at tværgående præplanlægning kommer til at involvere meget store dele af organisationen.

Effekten af (bedre) præplanlægning kan ikke opgøres med sikkerhed. Baseret på opgørelser af kapacitetsudnyttelsen i Varde Kommune sammenlignet med andre kommuner er det dog Deloitte's skøn, at en vidtgående præplanlægningsindsats isoleret set kan bidrage til at reducere kørselspriserne med op til knap 10 procent.

Bedre præplanlægning er nødvendigvis en opgave, som kommunerne selv må være drivkraft i. Det er ikke muligt at anvise egentlige instrumenter, der direkte kan bidrage til, at det gode eksempel følges. Og bortset fra den kompleksitet, der følger af den fragmenterede lovgivning (se næste punkt), er der ingen barrierer for, at kommunerne forbedrer praksis på dette område. Det kan i den forbindelse være relevant at inddrage rådgivningskompetencer, for eksempel fra trafikskaberne. Det er desuden en opgave, der med fordel kan gennemføres uanset valg af løsningsmodel for realisering af effektiviseringsgevinster i øvrigt. Bedre præplanlægning i kommunerne vil således have omtrent tilsvarende effekt, uanset om kommunen udbyder kørslen selv eller via samarbejde med trafikskabet.

8. De institutionelle og styringsmæssige rammer har potentielt stor betydning for omfanget af og tempoet i den mulige gevinstrealisering. Et centralt element heri er den formelle rolle- og ansvarsfordeling mellem kommuner og trafikskaber. Det er efter Deloitte's vurdering nødvendigt, at trafikskaberne får en (endnu) mere fremtrædende rolle fremadrettet, hvis de økonomiske potentialer skal kunne realiseres fuldt ud og hurtigt. Det kan principielt ske indenfor de nuværende institutionelle rammer via politiske aftaler mellem regeringen og kommunerne, eller det kan forankres i formel regulering, det vil sige ved lovgivning. Et afgørende spørgsmål er i denne sammenhæng, om der i det nuværende institutionelle setup – eventuelt suppleret med centralt indgåede aftaler – kan sikres beslutninger om inddragelse af trafikskaberne, om standardisering og om indhold i og finansiering af nødvendige udviklingsprojekter på it-området. Disse spørgsmål behandles senere i kapitlet.

De styrings- og reguleringsmæssige rammer omkring den visiterede befordring er samlet set ganske komplekse. Uanset spørgsmålet om rolle- og ansvarsfordeling mellem kommuner og trafikskaber er der en række supplerende forhold, hvor justeringer i den gældende regulering vil forbedre kommunernes mulighed for effektiv organisering og opgavetilrettelæggelse. Der kan i den forbindelse særligt peges på to forhold. For det første er den danske lovgivning på befodringsområdet mere detaljeret og fragmenteret end i for eksempel Sverige og Norge, og regelforenklinger kan understøtte en mere hensigtsmæssig organisering i kommunerne (se punkt 20). For det andet er der i den danske lovgivning forskellige regelsæt for kommuner og trafikskaber med hensyn til samkørsel af brugere på tværs af ordninger – kommunernes adgang hertil er mere begrænset, hvilket alt andet lige mindsker mulighederne for effektiv driftstilrettelæggelse.

9. Udvikling af bedre styringsinformation er ligeledes et tema, der potentielt har stor betydning for mulighederne for reduktion af de samlede udgifter til kommunal visiteret befordring. Der er i den tidligere analyse afdækket en meget betydelig udgiftsvariation på tværs af kommuner indenfor de enkelte befodringsområder – ofte med en forskel på faktor 5-10 mellem de billigste og de dyreste kommuner. Den væsentligste enkeltforklaring herpå er, at andelen af borgere, der er visiteret til ordningerne, varierer

kraftigt, og at udnyttelsen (antallet af ture) blandt brugerne tilsvarende varierer. De enkelte kommuner mangler som oftest viden om eget udgifts- og serviceniveau set i forhold til andre kommuner. Det er Deloitte's vurdering, at forskellene i brugerfrekvens og udnyttelse kun i mindre grad afspejler bevidste valg omkring serviceniveau, men i højere grad skyldes variation i den etablerede visitationspraksis, der ikke har baggrund i tydelige serviceniveauer og kvalitetsstandarder.

Bedre styringsinformation vil kunne styrke kommunernes grundlag for at fastlægge serviceniveau og visitationspraksis med afsæt i bevidste valg og prioriteringer samt under inddragelse af kendskab til udgifter og nøgletal i andre kommuner.

Der peges i rapporten på, at trafiksselskaberne naturligt kan forpligtes til at stille styringsinformation til rådighed for kommunerne. I det omfang kørselsopgaverne varetages af trafiksselskaberne, kan datagrundlaget herfra lægges til grund (se nedenfor). Hvis kommunerne fremadrettet fortsat varetager driftsopgaver i forbindelse med nogle befordringsopgaver, vil en fuldt dækkende styringsinformation forudsætte, at kommunerne (eller deres leverandører) forpligtes til at fremsende grunddata. Deloitte anbefaler, at en sådan forpligtelse i givet fald indføres, idet hensynet til bred dækning af et fælles styringsgrundlag i kommunerne anses for væsentligt i forhold til at styrke de enkelte kommuners styringsmuligheder.

Trafiksselskabernes produktionsdata indeholder detaljerede oplysninger om økonomi og aktivitet, der kan udnyttes til styringsinformation langt bedre end i dag. Der præsenteres i denne rapport et forslag til indhold i en forbedret rapportpakke, der vil kunne give kommunerne væsentlig bedre styringsdata end hidtil, og som vil skabe bedre transparens og muligheder for ledelsesmæssigt fokus. Den foreslåede styringsinformation vil kunne udvikles med afsæt i trafiksselskabernes eksisterende data, omend der i et vist omfang vil være behov for tilpasning af datastandarder og dataopsætning. Kommuner, der anvender trafiksselskabernes løsninger, vil umiddelbart kunne drage nytte af en sådan rapportpakke. Kommuner, der ikke benytter trafiksselskaberne, kan forpligtes til at fremsende grunddata til trafiksselskaberne, omend det formentlig vil være vanskeligt at opnå fuld integration på grund af forskelle i datastrukturen i de bagvedliggende systemer. Bedre styringsinformation udløser naturligvis ikke i sig selv effektiviseringer, men skaber bedre grundlag for, at der kan træffes udgiftsbesparende beslutninger.

It-understøttelsen er velfungerende – udviklingsbehovet afhænger delvis af trafiksselskabernes fremtidige rolle

10. Behovsstyret befordring er et komplekst og it-intensivt forretningsområde, blandt andet fordi der – modsat den almindelige kollektive trafik – foreligger information om den enkelte rejsende, der dels er afgørende for planlægning, optimering og kvalitet, dels skal kunne udveksles hurtigt og sikkert mellem myndigheder, institutioner, brugere, callcentre og vognmænd/chauffører.

Trafikselskaberne har indgået et fælles samarbejde om it-drift og it-udvikling i regi af FlexDanmark, hvor alle trafikselskaber i dag deltager. Via dette samarbejde er der etableret en fælles platform for afvikling af variabel behovsstyret befording, det vil sige primært individuel handicapørsel samt patientbefording og lægekørsel. Denne form for tværgående samarbejde er unik i Skandinavien (og formentlig også mere generelt) og udgør organisatorisk et stærkt fundament for teknisk og systemmæssig videreudvikling. De væsentligste udfordringer knytter sig til den eksisterende governancestruktur, herunder at trafikselskaberne agerer under usikre rammer i forhold til kommunernes ønsker om samarbejde og ydelser. Det betyder blandt andet, at beslutninger om udviklingsinitiativer med en positiv businesscase vanskeliggøres af, at der ikke er mulighed for fælles finansiering med bidrag fra alle kommuner.

11. Driftsafviklingen understøttes af it-systemsuiten Planet. Systemet har været anvendt i Danmark igennem cirka 15 år og har i denne periode fået øget udbredelse, så det nu anvendes i alle trafikselskaberne. Deloitte har gennemført et review af systemunderstøttelsen, der viser, at Planet grundlæggende er et velfungerende system med en høj driftsstabilitet og god funktionalitet i forhold til planlægning og afvikling af variabel kørsel, herunder en effektiv realtidsplanlægningsalgoritme. Der er i trafikselskaberne generelt stor tilfredshed med systemet. Det er endvidere vurderingen, at systemet er skalerbart i forhold til en eventuel betydelig vækst i den samlede kørselsvolumen – vækst i aktivitetsniveauet kan dog med fordel ske gradvis, således at nødvendige tilpasninger kan gennemføres ud fra erfaringer med systemets performance. Hvis der er behov for tilpasninger i systemopsætningen, er det en oplagt mulighed at etablere parallelle driftsmiljøer for forskellige geografiske områder.

FlexDanmark har igennem de senere år arbejdet på at etablere et ekstra driftsmiljø, så der i dag er sikret fuld redundans. Der er desuden udviklet en snitflade til kommunikation med vognmændene baseret på den såkaldte SUTI-standard, ligesom der for den åbne Flextur og for brugere af individuel handicapørsel er udviklet selvbetjeningsløsninger til turbestilling, der dog indtil videre har en begrænset benyttelse. Der er en række kendte svagheder i systemets CRM-del (kundemodulet), der delvis adresseres i FlexDanmarks modulariseringsstrategi. Sidstnævnte har blandt andet til formål at reducere afhængigheden af den nuværende leverandør og at klargøre en række af systemsuitens moduler til konkurrenceudsættelse.

Det er Deloitte's vurdering, at modulariseringsstrategien næppe vil føre til en reel begrænsning af leverandørafhængigheden, fordi systemets kerne – planlægnings- og optimeringsalgoritmen – bibeholdes. FlexDanmark er dog omvendt også systemleverandørens væsentligste kunde.

Samlet set anbefaler Deloitte, at Planet fastholdes som kernesystem for den variable kørsel, men at der udvikles et egentligt CRM-modul. Der er ikke tungtvejende grunde til at overveje en samlet konkurrenceudsættelse på nuværende tidspunkt. Tværtimod er der investeret så mange res-

sourcer og opbygget så meget kompetence omkring Planet, at et skift af system ville være særdeles ressourcekrævende – foruden at det uundgåeligt vil være risikofyldt i forhold til sikker drift i en overgangsperiode. En systemudskiftning er derudover ikke påkrævet for at kunne realisere de estimerede effektiviseringspotentialer, men ville tværtimod fjerne fokus fra andre initiativer, der er væsentlige i denne henseende, herunder supplerung af systemsuiten med bedre funktionalitet til planlægning af den rutebaserede kørsel.

12. Planet er i sin optimeringslogik skræddersyet til understøttelse af variabel kørsel. Der anvendes i dag to tilbygningsmoduler i forhold til håndtering af rutebaseret kørsel. Funktionaliteten i disse moduler er dog begrænset, og anvendelsen er forholdsvis ressourcekrævende med en række manuelle arbejdsgange. Tilbygningsmodulerne anvendes i dag primært i Nordjyllands Trafikselskab (NT) og FynBus. Movia har omvendt fravalgt at anvende modulerne.

En professionalisering af it-understøttelsen for den rutebaserede kørsel, svarende til den, der findes for den variable kørsel, vil forudsætte særskilt systemanskaffelse hertil. I denne rapport opstilles to grundlæggende løsningsmodeller for en sådan systemanskaffelse.

- Den ene løsningsmodel baserer sig på, at de enkelte kommuner (hvis de ser et behov herfor) selv indgår aftaler med leverandører om it-understøttelse, og at FlexDanmark sikrer etablering af snitflader, så de rutebaserede vognløb kan lægges ind i Planet. Løsningen understøtter ikke samordning mellem variabel og rutebaseret kørsel og rummer – udover et samlet overblik over den gennemførte kørsel – kun begrænsede fordele for kommunerne. Til gengæld står det de enkelte kommuner frit for at beslutte systemanskaffelse alene ud fra vurdering af egne behov. Deloitte vurderer, at FlexDanmark vil kunne etablere de nødvendige snitflader indenfor en investeringsramme på 10-18 mio. kroner. Herudover vil kommunerne skulle finansiere egne systemanskaffelser/-aftaler.
- Den anden løsningsmodel indebærer, at FlexDanmark udbyder en samlet systemanskaffelse, der stilles til rådighed for kommunerne, samtidig med at trafikskaberne opbygger kompetence til at kunne understøtte kommunerne i deres planlægningsopgave. En sådan løsningsmodel vil – modsat den ovenstående – kunne bidrage til at realisere samordningsgevinster mellem den rutebaserede og den variable kørsel. Desuden vurderes en sådan anskaffelsesstrategi at være billigere end en tilsvarende systemdækning etableret gennem særskilte anskaffelser i kommunerne. Deloitte vurderer, at denne løsningsmodel kan realiseres for et samlet investeringsbeløb på 40-70 mio. kroner, inklusive projektkostninger og uddannelse.

Valget mellem disse to løsningsmodeller kan blandt andet bero på, hvilken rolle trafikskaberne, henholdsvis kommunerne, fremadrettet skal have i forhold til planlægning og driftsafvikling af den rutebaserede kørsel. En samlet systemanskaffelse i regi af FlexDanmark vil være påkræ-

vet, hvis trafikskaberne pålægges et opgaveansvar eller en rådgivningsforpligtelse overfor kommunerne, men kan også være hensigtsmæssig i et løsnings-scenarie, hvor kommunerne fastholder ansvaret for planlægning og driftsafvikling.

En beslutning om anskaffelse af et fælles system til driftsunderstøttelse af rutebaseret kørsel kan være vanskelig at modne og gennemføre indenfor de nuværende institutionelle rammer. Det kræver for det første enighed i FlexDanmarks bestyrelse, det vil sige blandt trafikskaberne. Hertil kommer, at finansieringen i givet fald vil påhvile de kommuner, der på beslutningstidspunktet anvender flextrafikløsningerne med en fordeling, der svarer til deres øvrige administrationsbidrag. En sådan finansiering vil blandt andet betyde, at de største kommuner kun vil skulle bidrage minimalt, og det er Deloitte's vurdering, at det kan blive vanskeligt og tidskrævende at skabe enighed om en finansieringsmodel. Det kan derfor under alle omstændigheder være relevant, at der fra centralt hold etableres grundlag for en obligatorisk fælles finansiering (se senere).

13. Deloitte har ligeledes analyseret FlexDanmarks it-omkostninger med henblik på en vurdering af effektiviteten i den nuværende organisation. It-omkostningerne udgør samlet set godt 30 mio. kroner (eksklusive drift af callcentre og telefoni, men inklusive brugersupport), svarende til cirka 10 kroner per persontur. Størstedelen af it-omkostningerne vedrører licens-, support- og vedligeholdelsesaftaler med den svenske systemleverandør PLANit. It-udviklingsbudgettet udgør cirka 7 mio. kroner årligt. Analysen viser, at FlexDanmarks organisation fremstår relativt effektiv bedømt ud fra en række parametre som for eksempel antal supporthenvendelser per medarbejder.

Administrationsomkostningerne rummer betydelige stor-driftsfordele og effektiviseringsmuligheder

14. Effektiv administration er også på befordringsområdet et vigtigt tema. For kommunerne kan oplevelsen af høje administrationsomkostninger i trafikskaberne reducere tilskyndelsen til at overdrage flere opgaver til trafikskaberne.

Trafikskabernes omkostninger til administration og drift af flextrafikken udgjorde i 2012 133 mio. kroner (inklusive FlexDanmark og den åbne Flextur, der er en del af det almindelige kollektive trafiktilbud). Det svarer for den variable kørsel til 38 kroner per persontur. Deloitte har foretaget en kortlægning af administrationsomkostningernes sammensætning baseret på oplysninger fra trafikskaberne. Kortlægningen viser, at it, turbestilling og trafikstyring er de største enkeltposter i administrationsbudgettet – de to sidstnævnte vedrører især personaleomkostninger til drift af callcentre.

Kortlægningen viser desuden, at trafikskaberne ligger i to grupper med hensyn til enhedsomkostninger. Blandt NT, Midttrafik og Movia ligger administrationsomkostningerne per variabel tur på mellem 34,1 og 37,6 kroner med NT som den mest effektive af de tre. De to trafiksel-

skaber med mindst kørselsvolumen, Sydtrafik og FynBus, ligger på henholdsvis 44,6 og 47,5 kroner.

15. Det er Deloittes vurdering, at der er stordriftsfordele i både trafikskabernes administrative og driftsunderstøttende funktioner og en række effektiviseringsmuligheder i samme. De væsentligste effektiviseringsteamaer er:

- Tilpasning til mest effektive praksis i de selskaber, der i dag ligger på et højt omkostningsniveau (korrigeret for skalaforskelle).
- Standardisering af processer, forretningsmodeller og systemopsætning.
- Realisering af gevinster ved mere effektiv organisering, herunder sammenlægning af (de administrative funktioner i) Sydtrafik og FynBus samt etablering af et fælles callcenter.
- Udvikling af bedre selvbetjenings- og kommunikationsløsninger (sms-varsling og lignende). Dette kan understøtte realisering af en kanalstrategi, hvor åbningstider i callcentret reduceres, og hvor antallet af bestillings- og trafikstyringsopkald reduceres.

Ved det nuværende aktivitetsniveau er det Deloittes vurdering, at der kan opnås en effektiviseringsgevinst på cirka 20 mio. kroner på den samlede flextrafikadministration – svarende til 15-20 procent. Det er Deloittes vurdering, at gevinsterne kan realiseres i løbet af en periode på 2-3 år, idet en række af initiativerne vil forudsætte en vis beslutnings- og implementeringstid. Beregningsforudsætninger og overvejelser bag det anførte estimat uddybes i denne rapport.

Der skal i tilknytning til det estimerede effektiviseringspotentiale anføres en række supplerende bemærkninger.

- Realisering af gevinsterne forudsætter en betydelig beslutningskraft i – og på tværs af – trafikskaberne, herunder med hensyn til reorganisering og standardisering. Det er Deloittes vurdering, at dette kan være vanskeligt at realisere (fuldt ud) indenfor den nuværende governancestruktur.
- Der er i det anførte estimat ikke modregnet omkostninger til anskaffelse og drift af eventuelle nye it-løsninger – disse indregnes dog naturligtvis i de samlede businesscases, der præsenteres senere.
- Der pågår i de enkelte trafikskaber løbende overvejelser om muligheder for at gennemføre effektiviseringer, der kan medgå til at realisere det anførte potentiale. Sidstnævnte er angivet i forhold til omkostningsniveauet i 2012, og allerede truffne beslutninger, der måtte have virkning fra 2013, bidrager således til udmøntningen.

- Selvom hensynet til effektiv tilrettelæggelse af de administrative funktioner er vigtigt, skal det samtidig afbalanceres i forhold til, at der er de nødvendige ressourcer til en kvalificeret driftsunderstøttelse. Det er naturligvis ikke hensigtsmæssigt at gennemføre besparelser på administrationen, hvis modstykket er højere kørselspriser.
16. De anførte forskelle i selskabernes enhedsomkostninger afspejler delvis forskelle i skala. Det er som nævnt Deloitte's vurdering, at der er stor driftsfordele knyttet til en række af de administrative funktioner, således at en tilvækst i kørselsvolumen de kommende år vil kunne realiseres med marginalomkostninger, der er lavere end de nuværende gennemsnitsomkostninger.

Der præsenteres i denne rapport en kvantificeret vurdering af skalagevinsterne ved forskellige niveauer for (tilvækst i) den samlede kørselsvolumen.

For den variable kørsel udgør trafiksselskabernes opgaveandel i 2012 cirka 41 procent (heri er indregnet den siddende patientbefordring i regionerne), og gennemsnitsomkostningerne udgør cirka 30 kroner per tur, eksklusive bestillingsomkostninger. Deloitte skønner, at marginalomkostningerne udgør cirka 16 kroner per tur, og at der per 1 mio. ekstra variable ture kan realiseres en skalagevinst på cirka 15 mio. kroner sammenlignet med en hypotetisk videreførelse af det nuværende niveau for gennemsnitsomkostningerne. I det ydertilfælde, at den samlede variable kørsel varetages af trafiksselskaberne, svarer det til en samlet skalagevinst på 30-35 mio. kroner.

For den rutebaserede kørsel er vurderingen vanskeligere og behæftet med væsentlig større usikkerhed. Det skal ses i sammenhæng med, at trafiksselskabernes opgaveandel er meget lavere. Hertil kommer, at forretningsmodellerne er mere varierede og generelt utilstrækkelige i forhold til det fremtidige behov, hvorfor der som nævnt forudsættes etableret nye løsninger for it- og driftsunderstøttelse i trafiksselskaberne for den rutebaserede kørsel. Det betyder, at de omkostningsniveauer, der er opgjort i den gennemførte kortlægning, har begrænset værdi som rettesnor for et muligt fremtidigt niveau.

Perspektiver fra trafikorganisationer i Skandinavien

17. Deloitte har som en del af dette projekt gennemført en række besøg i trafikorganisationer i Skandinavien, nemlig Skånetrafiken og Storstockholms Lokaltrafik i Sverige samt Ruter (og dets datterselskab Konsentra) i Oslo/Akershus. Desuden har vi gennemført interview med det svenske selskab Samres, der løser de administrative og driftsunderstøttende opgaver for en række trafiksselskaber i primært Sverige, men også i Norge og de baltiske lande – virksomheden har i Sverige en markedsandel på cirka 20 procent. Formålet med disse besøg har været at få inspiration til og andre perspektiver på de mulige løsninger og forretningsmodeller indenfor behovsstyret trafik.

En observation fra denne del af analysen er, at de regionale trafikskaber i de to lande spiller en større rolle i varetagelsen af behovsstyret trafik, herunder i et vist omfang endda også i forhold til visitation.

I Norge er det således i forbindelse med TT-ordningen, der omfatter fritidsbefordring for personer med varig funktionsbegrænsning, fylkeskommunerne, der har ansvaret, herunder også det budgetmæssige ansvar. I Oslo/Akershus-området er der etableret en regional driftsmodel for den samlede skole- og specialundervisningskørsel.

I Sverige er det kommunerne, der har ansvaret for den såkaldte Färdtjänst, der ligeledes omfatter befordringstilbud til personer med varig funktionsbegrænsning, som ikke kan benytte den almindelige kollektive trafik. I mange län/regioner er der imidlertid indgået aftaler om, at denne opgave varetages på regionalt niveau. Det gælder således også i Skåne og i Stockholm, hvor også det budgetmæssige ansvar er overdraget fra det kommunale til det regionale niveau.

18. Et resultat heraf er, at administrationsomkostningerne i Sverige fremstår lavere end i Danmark. En direkte sammenligning vanskeliggøres af, at de lovgivningsmæssige og institutionelle rammer er anderledes, og forskellen i administrationsomkostninger kan kun opgøres med en vis usikkerhed. Med dette forbehold synes omkostningerne til administration og driftsunderstøttelse at være mindst 20 procent og måske op til 30-35 procent lavere end i Danmark. Enhedsomkostningerne er eksempelvis opgjort til 26 SEK per tur i Stockholm for en sammenlignelig opgaveportefølje, og Samres varetager den samlede administration og driftsunderstøttelse for Västtrafik for 23 SEK per tur (eksklusive it) og for Skånetrafiken ligeledes for 23 SEK per tur (inklusive it). Ligesom i Danmark har trafikorganisationerne i Sverige primært opgaver indenfor variabel kørsel – Västtrafik baserer sig i forhold til it-understøttelsen ligesom de danske trafikskaber på Planet-systemet. Det kan bemærkes, at en væsentlig større del af turbestillingerne i Sverige sker gennem et callcenter, hvilket isoleret set øger omkostningerne – i Danmark varetages turbestillingen for en stor dels vedkommende af personale i kommuner og regioner.

Derimod har Ruter/Konsentra i Oslo-området primært opgaver indenfor rutebaseret kørsel, fortrinsvis skole- og specialundervisningskørsel (se nedenfor). Administrationsomkostningerne i Konsentra udgjorde i 2012 cirka 14 NOK per tur – heri indgår omkostninger til visitation, der varetages af Konsentra.

19. Der er særligt i Sverige en forholdsvis udbredt praksis for, at opgaver vedrørende administration og driftsunderstøttelse varetages af private virksomheder.

Deloitte har på den baggrund overvejet, om en konkurrenceudsættelse af disse opgaver kunne være hensigtsmæssig også i Danmark. Vi kan dog ikke anbefale dette på nuværende tidspunkt. Det skyldes primært to indbyrdes sammenhængende forhold. For det første vil der i de kommende år – hvis anbefalingerne fra denne rapport følges – være behov

for et tæt samarbejde med kommunerne om udvikling af mere effektive forretningsmodeller for den rutebaserede kørsel. I den forbindelse er trafikelskabernes kendskab til kommunerne vitalt. Samarbejdsrelationen til kommunerne vil næppe kunne varetages tilsvarende godt af en privat virksomhed, der muligvis er uden stort forhåndskendskab til det danske marked – foruden at det i en sådan udviklingsfase vil være vanskeligt at kravspecifisere indholdet af de ydelser, som en privat operatør ville skulle være ansvarlig for. Hertil kommer, at en konkurrenceudsættelse ville kræve betydelig opmærksomhed, og at det er en nærliggende risiko, at der ikke samtidig ville være ressourcer til at sikre realisering af det estimerede effektiviseringspotentiale i forhold til kørselspriserne.

Det bør til gengæld overvejes, hvordan der på anden vis kan sikres en realisering af effektiviseringspotentialet i forhold til administration og driftsunderstøttelse. Ovenstående udelukker desuden ikke, at det på et senere tidspunkt kan være relevant at gennemføre en konkurrenceudsættelse – det gælder ikke mindst for callcenterfunktionen til turbestilling, hvor omkostningsniveauet i Danmark fremstår endog meget højt i forhold til det svenske. Beslutninger om konkurrenceudsættelse bør dog i givet fald bero på en mere fuldstændig vurdering end den, der er foretaget her.

20. De lovgivningsmæssige rammer for visiteret befordring er enklere i Sverige og Norge end i Danmark. Lovgivningen i de to lande giver desuden mulighed for større fleksibilitet og tillægger de ansvarlige lokale og regionale myndigheder flere frihedsgrader i forhold til fastsættelse af serviceniveau og egenbetaling fra brugerne.

Der er i begge lande særskilte regler for skole- og specialundervisningskørsel, patienttransport og kørsel i forbindelse med uddannelse og arbejde – grundstrukturen i lovgivningen har på disse områder mange fællestræk med den danske lovgivning. Men hvor sidstnævnte herudover fastlægger detaljerede regler på en række områder, er reglerne om visiteret befordring for andre grupper samlet i ét regelsæt i både Sverige og Norge – henholdsvis Färdtjänstlagen og TT-ordningen. Hovedprincippet er her, at de lokale/regionale myndigheder skal stille befordring til rådighed for borgere med en varig funktionsnedsættelse, som ikke kan benytte den almindelige kollektive transport, og som ikke er omfattet af andre (de ovennævnte) ordninger. Der er således ikke på samme måde som i den danske lovgivning en detaljeret regulering af rettigheder for bestemte målgrupper eller i forbindelse med bestemte formål. I stedet er lovgivningen i Sverige og Norge baseret på, at visiteret befordring ydes ud fra en funktionsevnevurdering.

Det er Deloitte's vurdering, at der er interessante perspektiver og inspiration at hente i den svenske og norske regulering. Det gælder især i forhold til tre væsentlige temaer.

- *Regelforenkling og afbureaukratisering.* Det forhold, at bestemmelserne om visiteret befordring i Danmark er spredt ud i sektorlovgivningen og opdelt på et stort antal hjemler, øger kompleksiteten og

udgifterne til myndighedsadministration. Det er således Deloittes vurdering, at den nuværende lovgivningspraksis i Danmark repræsenterer en ineffektiv regulering, der betyder højere udgifter til administration, primært i forbindelse med visitation og udbud.

- *Organisering og styring.* Den fragmenterede lovgivning i Danmark er desuden kraftigt medvirkende til, at kommunernes organisering er tilsvarende fragmenteret. Det er karakteristisk, at det økonomiske og administrative ansvar i kommunerne typisk er spredt på mange forvaltninger – og typisk følger ansvarsfordelingen for den sektorlovgivning, som befodringsreglerne er en del af. Det er uundgåeligt, at dette svækker transparensen og mulighederne for samordnet styring, hvilket også ses tydeligt i den faktiske opgavevaretagelse. En enklere lovgivning ville efter Deloittes vurdering kunne understøtte en mere samlet og ensartet styringspraksis i kommunerne. Det vil samtidig kunne lette kommunernes samarbejde med trafiksselskaberne betydeligt.
- *Fokus på transport.* Den svenske og norske regulering har fokus på transportopgaven, og at borgere med funktionsbegrænsninger så vidt muligt har tilsvarende adgang til transport som andre borgere – men ikke på detaljeret fastlæggelse af specifikke rettigheder for bestemte målgrupper og i forbindelse med bestemte formål. En væsentlig implikation af dette er, at mulighederne for at sammentænke den alminelige kollektive transport og den visiterede befodrning styrkes. Investeringer i den kollektive trafik, der styrker tilgængeligheden for personer med funktionsbegrænsninger, kan i den norske og svenske reguleringsmodel reducere udgifterne til visiteret befodrning.

Businesscases og løsningsscenarier

21. Opstillingen af løsningsscenarier for realisering af effektiviseringspotentialet på befodringsområdet tager afsæt i tre grundmodeller for det reguleringsmæssige og institutionelle setup. Disse betegnes i rapporten som henholdsvis kundemodellen, aftalemodellen og den koordinerede model.
 - *Kundemodellen* indebærer en videreførelse af den eksisterende styringsramme, hvor kommunernes opgave- og myndighedsansvar er uændret, og hvor samarbejde med trafiksselskaberne beror på frivillige aftaler.
 - *Aftalemodellen* indebærer, at regeringen og KL aftaler principper, mål og konkrete initiativer, der kan bidrage til at understøtte realisering af effektiviseringsgevinster. Der kan tænkes en række forskellige aftaletemaer, herunder at udbud i de enkelte kommuner gennemføres samlet på tværs af befodringsordninger, eller mål for samarbejde mellem kommuner og trafiksselskaber. Den formelle regulering svarer til kundemodellen, men i kraft af aftalen er der mellem parterne fastsat fælles retningslinjer for den ønskede udvikling.

- *Den koordinerede model* indebærer, at realiseringen af effektiviseringsgevinster understøttes via lovgivningen, i form af at flere (eventuelt alle) opgaver overflyttes til trafikskaberne i takt med udløb af eksisterende aftaler. Visitationsopgaven og det økonomiske ansvar vil dog fortsat ligge i kommunerne. Herved sikres en koordinering mellem kommunerne og trafikskaberne om ansvaret for den samlede opgavevaretagelse.

De mulige konkrete løsningsscenarier kan bestå af elementer fra hver af modellerne. For eksempel kan grundmodellerne anvendes forskelligt på tværs af de enkelte ordninger og de enkelte trin i den samlede værdikæde (udbud, turbestilling og trafikstyring mv.).

22. Hvilke(n) af grundmodellerne der bør lægges til grund for et samlet løsnings-scenarie må blandt andet bero på en vurdering af mulighederne for at fremme de beslutninger, der er påkrævet for at realisere effektiviseringsgevinsterne, og hvor hurtigt dette kan ske. Det er i den forbindelse Deloitte's vurdering, at særligt følgende beslutningstemaer er af væsentlig betydning.

- Beslutning om fælles udbud på tværs af befordringsordninger som udgangspunkt i regi af trafikskaberne – samordning af udbud i kommunerne kan delvis medføre tilsvarende gevinster, men ikke i samme omfang.
- Beslutning om overførsel af driftsansvar for en større kørselsvolumen til trafikskaberne med henblik på at udnytte samordnings- og optimeringsmuligheder.
- Beslutning om it-investeringer i forhold til bedre kommunikations- og selvbetjeningsløsninger samt understøttelse af rutebaseret kørsel.
- Beslutning om initiativer, der kan medgå til realisering af effektiviserings- og skalagevinster på det administrative område.

Herudover er der i relation til flere af de tidligere nævnte effektiviserings-temaer en række supplerende beslutningskrævende punkter, der dog er mindre væsentlige for overvejelserne om valg af grundmodel(ler) – for eksempel vedrørende styringsinformation og eventuelt regelforenkling. Beslutning om bedre præplanlægning i kommunerne med henblik på udjævning af kørselsbehovet hen over dagen er ligeledes et relevant tema, uanset hvilken af grundmodellerne der bliver grundstamme i et løsnings-scenarie.

23. I denne rapport præsenteres kvantificerede businesscases (vurderinger af gevinstrealisering) for en række konkrete løsnings-scenarier, hvor blandt andet de foranstående overvejelser er indlejret i beregningerne. Businesscasene baserer sig på en stringent opdeling af effektyper, hvor der sondres mellem effekter, der går via lavere aftalepriser, og effekter, der går via øget driftsoptimering (og dermed lavere effektive kørselspri-

ser). De konkrete parameterantagelser er naturligvis behæftet med usikkerhed – grundlaget for antagelserne uddybes senere.

Businesscaseberegningerne skal fortolkes som vurderinger af den samlede effekt af de løsningsscenarier, der er regnet på. Det er i de enkelte scenarier ikke muligt at isolere effekten af enkeltelementer præcist. Det skyldes rent metodisk, at rækkefølgen af de enkelte tiltags gennemførelse har betydning for den udgiftsbasis, som tiltagene virker på. Hvis for eksempel erfaringerne fra Varde Kommune med bedre præplanlægning var udbredt til alle kommuner, ville udgifterne herefter være reduceret til et lavere niveau. Det ville reducere kroneværdien af at gennemføre andre initiativer, for eksempel en generel reduktion af kørselspriserne til niveauet i trafikskaberne. Det omvendte ville også være tilfældet.

Businesscaseberegningerne er gennemført for perioden 2014-2017, idet de eksisterende leverandørkontrakter i kommunerne forventes at udløbe gradvis hen over denne periode. Der præsenteres resultater for både gevinstrealiseringen i slutåret (det vil sige 2017) og for den samlede periode. Herved er det muligt også at vurdere betydningen af forskellige realiseringshastigheder på tværs af de forskellige løsningsscenarier. Resultaterne relateres til den forudsætning, der ligger i økonomiaftalen for 2013, om en gevinstrealisering på 430 mio. kroner. Eventuelle udgiftsreduktioner som følge af ændrede serviceniveauer eller ændret visitationspraksis indgår ikke i businesscaseberegningerne.

24. Det er Deloitte's vurdering, at et løsningsscenarie, der hovedsageligt bygger på den koordinerede model for både den variable og den rutebaserede kørsel, samlet set giver den største sikkerhed for at gevinstrealisere det estimerede potentiale vedrørende kørselspriserne. Det er ligeledes vores vurdering, at et sådant scenarie både giver den største samlede effektivisering og den hurtigste realisering.

Bruttoeffektiviseringen på kørselsudgifterne (eksklusive effekter på administration og uden modregning af investeringer) skønnes i dette scenarie at udgøre godt 600 mio. kroner årligt ved fuld implementering og knap 1,5 mia. kroner samlet over perioden 2014-2017. De gevinster, der ligger udover 430 mio. kroner, vedrører primært effekten af bedre præplanlægning i kommunerne understøttet af trafikskaberne og muligheder for bedre driftsoptimering som følge af den øgede kørselsvolumen.

Det er i dette scenarie forudsat, at ansvaret for gennemførelse af udbud for alle befordringsområder overgår til trafikskaberne, i takt med at eksisterende aftaler udløber. Det er desuden forudsat, at ansvaret for driftsafvikling af ordninger, der helt eller overvejende har karakter af variabel kørsel, ligeledes overgår til trafikskaberne i samme tempo. For den rutebaserede kørsel er det forudsat, at kommuner og trafikskaber lokalt aftaler arbejdsdelingen vedrørende planlægning og driftsafvikling, eventuelt med afsæt i en aftale mellem regeringen og KL.

Modellen baserer sig på lovgivning, og overførsel af opgaver til trafikskaberne beror således ikke på samme måde som i kundemodellen på incitamenter og frivillighed. Det er derfor i dette scenarie vigtigt, at god performance og effektiv administration løftes af trafikskaberne, og at dette understøttes og tilses af de stedlige ledelser og bestyrelser, hvor kommunerne har flertallet af medlemmer og formandsposten.

Investeringsomkostningerne til at realisere dette scenarie – det vil sige omkostninger til it-anskaffelser og implementeringskapacitet – skønnes at udgøre 40-70 mio. kroner hen over perioden – dette er omkostninger, der ligger udover trafikskaberne ordinære udviklingsbudgetter.

25. Et løsnings scenarie, der baserer sig på kundemodellen for både den variable og den rutebaserede kørsel, er omvendt det scenarie, der giver den mindste (sikkerhed for) gevinstrealisering. I dette scenarie er gevinstrealiseringen afhængig af beslutninger i de enkelte kommuner vedrørende de forhold, der er anført ovenfor i punkt 22, herunder ikke mindst i forhold til øget anvendelse af trafikskaberne. Der har været en underliggende vækst i trafikskaberne opgaveandel igennem de senere år, omend den har været forholdsvis beskeden – cirka fem procentpoint fra 2009 til 2012 for den kommunale kørsel. Den fremadrettede tilvækst i opgaveandelen vil blandt andet afhænge af kommunernes incitamenter og trafikskaberne kapacitet og tilbudte løsninger.

Bruttoeffektiviseringen skønnes i dette scenarie at udgøre 155 mio. kroner årligt fra 2017 og 410 mio. kroner samlet i løbet af indfasningsperioden (2014-17). Der er heri forudsat en stigning i opgaveandelen fra 23 til 33 procent i trafikskaberne, hvilket er udtryk for dobbelt så kraftig en stigning som den, der er sket igennem de senere år.

De øvrige forudsætninger bag businesscasen for dette scenarie fremgår af kapitel 9.

26. Et løsnings scenarie baseret på aftalemodellen er både i sin reguleringsform og i sin samlede effekt en mellemform af de to ovenstående. Rationalet bag aftaleformen er, at kommunerne kan have større motivation og ejerskab til løsninger, der baserer sig på aftale fremfor regulering. Hertil kommer, at der under alle omstændigheder vil være en lang række detailspørgsmål, hvor formel regulering næppe er velegnet eller mulig, men hvor det med aftaleformen kan være muligt at nå længere i formulering af fælles løsninger. Værdien af en aftale mellem regeringen og kommunerne afhænger naturligvis af dens indhold og de tilknyttede governancebestemmelser.

Det er Deloitte's vurdering, at især følgende forhold er vigtige for at fremme effekten af en aftalemodel:

- Tre af de største kommuner – København, Aarhus og Odense – tegner sig for cirka 20 procent af det samlede befolkningsgrundlag og formentlig en nogenlunde tilsvarende andel af den samlede aktivitet. Det har derfor en forholdsvis stor selvstændig betydning, at der

indgås aftaler mellem de største kommuner og de respektive trafik-selskaber. Det er Deloitte's vurdering, at værdien af en aftale vedrørende de største kommuner kan have en yderligere afledt effekt i forhold til, at andre kommuner går samme vej.

- Der skal i tillæg til ovenstående fastsættes konkrete og forpligtende mål for (vækst i) trafik-selskabernes opgaveandel for så vidt angår både udbud og driftsafvikling. Effekten heraf afhænger naturligvis direkte af måltallets størrelse og den efterfølgende realisering.
- Det er væsentligt, at en aftalemodel skaber grundlag for, at der via udbud anskaffes et fælles it-system til at understøtte en bedre planlægning af den rutebaserede kørsel. I tilknytning hertil vil der være behov for en forpligtende aftale om fælles finansiering blandt trafik-selskaberne – og dermed kommunerne – uanset at dette kan være vanskeligt at opnå i en aftaleform.
- En aftale bør omfatte, at kommunerne forpligter sig til at gennemføre udbud på tværs af befordringsordningerne via trafik-selskaberne – fælles udbud på tværs af ordninger kan også gennemføres i de enkelte kommuner, men effekten heraf vurderes som nævnt at være noget mindre end ved udbud via trafik-selskaberne.

Ovenstående aftalepunkter vurderes alle at være væsentlige, og hvis et eller flere af disse ikke kan realiseres, vil det mindske gevinstrealiseringen.

Der er herudover en række supplerende aftalepunkter, der kan bidrage til at fremme gevinstrealiseringen, herunder at trafik-selskaberne forpligtes til at udarbejde fælles styringsinformation. En aftale kan desuden indeholde krav til kommunerne om forhold som for eksempel udarbejdelse af klare opgavebeskrivelser, udarbejdelse af fælles businesscases med trafik-selskaberne, mere centraliseret organisering af befordringsopgaverne og tidlig varsling af udbud mv.

En aftale vil naturligvis i sin konkrete udformning kunne se ud på mange forskellige måder, og det er derfor ikke muligt at opstille konkrete beregninger, der er repræsentative for det mulige udfaldsrum. Hertil kommer, at en kvantificering uundgåeligt bliver udtryk for en vurdering i lige så høj grad som for beregninger. Gevinstrealiseringen vil i aftalemodellen således kunne ligge i et interval mellem cirka 155 mio. kroner (svarende til effekten i kundemodellen) op til fuld realisering af potentialet på 430 mio. kroner.

I denne rapport er der foretaget en konsekvensberegning, hvor kravene til effekten af aftaleudmøntningen er ekspliciteret. Der er i den forbindelse to grundlæggende udfaldsmuligheder. Den ene er, at kommunerne kan vælge at overdrage kørsel til trafik-selskaberne og realisere gevinsterne ad den vej. Den anden er, at kommunerne kan søge at realisere gevinsterne selv, for eksempel gennem samordning af udbud på tværs af ordninger og/eller ved bedre præplanlægning med henblik på udjæv-

ning af kørslen og deraf bedre afledt kapacitetsudnyttelse. Det er Deloitte's vurdering, at en fuld samordning af udbud på tværs af ordninger er et ambitiøst krav set i lyset af den spredte organisering i kommunerne.

Deloitte's beregninger indikerer, at kommuner, der vælger sidstnævnte mulighed – foruden samordning af udbud på tværs af alle ordninger – vil skulle øge vognmændenes kapacitetsudnyttelse meget betydeligt, hvis det fulde potentiale på 430 mio. kroner skal realiseres. Kravet til effekten af bedre planlægning kan således skønnes at svare til en forøgelse af vognmændenes kapacitetsudnyttelse med mere end 2½ time per dag. Det svarer til en stigning i kapacitetsudnyttelsen på 50 procent. Heri er forudsat, at effekten af bedre samordning af kommunale udbud på tværs af ordninger kan modsvare en gennemsnitlig reduktion af priserne med 5-10 procent. Hvis denne effekt er undervurderet, reduceres kravet til effekten af bedre præplanlægning, men det er Deloitte's vurdering, at kravet under alle omstændigheder vil være betydeligt.

Anbefalet løsnings-scenarie og implementeringsplan

27. På baggrund af analysen og de opstillede businesscases anbefaler Deloitte et løsnings-scenarie med de hovedelementer, der er beskrevet nedenfor. Løsnings-scenariet tilgodeser, at det estimerede potentiale kan realiseres, i takt med at eksisterende aftaler udløber. Samtidig vil scenariet sikre eller understøtte, at der kan realiseres yderligere gevinster, delvis via indsatser i de enkelte kommuner, delvis via fælles løsninger i regi af trafik-selskaberne.

Forslaget er udtryk for Deloitte's vurdering af en balancering af forskellige hensyn, herunder især følgende: På den ene side forudsætter realisering af stordriftsfordele og andre effektiviseringsgevinster fælles og standardiserede løsninger. På den anden side rummer befordringsområdet en så betydelig kompleksitet (se ovenfor), at en vis differentiering af forretningsmodeller og mulighed for tilpasning til lokale forhold og ønsker er påkrævet. Detailregulering om driftsnære forhold vil under alle omstændigheder ikke være hverken muligt eller hensigtsmæssigt.

Det anbefalede løsnings-scenarie tager afsæt i den koordinerede model, men for så vidt angår planlægning og drifts-afvikling af den rutebaserede kørsel anbefales det, at kommunerne fortsat kan beslutte selv at varetage disse opgaver.

Deloitte anbefaler, at:

- Trafik-selskaberne fra 2014 overtager ansvaret for at gennemføre udbud af al kommunal visiteret befordring, i takt med at eksisterende aftaler udløber. Herved etableres en énstrengt trafikindkøbsorganisation, der kan udnytte de skalafordele og kompetencer, der knytter sig til samlet indkøb også på dette område.
- Der for den variable kørsel herudover overføres yderligere funktioner til trafik-selskaberne, således at selskabernes opgave- og an-

svarsportefølje for denne type kørsel herefter i hovedtræk svarer til det, der i forvejen er gældende for den individuelle handicapkørsel. Herved sikres en énstrengt driftsmodel for variabel kørsel, og at de dokumenterede effektivitetsfordele ved den etablerede model i trafikskaberne udbredes til alle kommuner. Den variable kørsel afgrænses til at omfatte alle befordringsordninger bortset fra dagtilbuds-, skole- og specialundervisningskørsel samt dagcenterkørsel for ældre.

- Der for den rutebaserede kørsel gennemføres følgende elementer:
 - Trafikskaberne forpligtes til at kunne bistå kommunerne med planlægning og driftsafvikling af kørslen, hvis kommunerne ønsker det.
 - Trafikskaberne forpligtes til at gennemføre udbud af et fælles planlægningssystem for rutekørslen med henblik på idriftsættelse på en bestemt dato – så vidt muligt senest fra 1. januar 2016.
 - Der etableres et lovgrundlag for en fælles finansieringsmodel for minimum de ekstraordinære investeringer, hvor kommunerne (via trafikskaberne) forpligtes til at medfinansiere efter en fordelingsnøgle, for eksempel baseret på indbyggertal i selskabernes geografiske område (se nedenfor). Det kan overvejes at stille krav om gennemførelse af et eksternt review eller eventuelt udtalelse/godkendelse fra Statens IT-projektråd forud for endeligt valg af system.

Ovenstående vil sikre en fælles teknisk platform, der er integreret med Planet, og at trafikskaberne er forpligtet til at kunne bistå kommunerne med planlægning og drift – men at kommunerne kan beslutte at varetage disse opgaver selv. Det indebærer, at det formelle ansvar for udbud adskilles fra de øvrige opgaver. Det bør imidlertid tilstræbes, at der mellem trafikskaberne og kommunerne indgås samarbejdsaftaler, der sikrer et godt samarbejde om tilrettelæggelsen af udbud, hvor det sikres, at kendskabet til den efterfølgende driftssituation medtænkes i udbudsmaterialet.

- Der foretages et generelt eftersyn af lovgrundlaget for finansiering af trafikskabernes aktivitet indenfor visiteret befordring. Efter den nuværende lovgivning er selskaberne alene forpligtet til at varetage den individuelle handicapkørsel. Finansieringen af trafikskabernes øvrige aktiviteter baserer sig på aftaler med de kommuner og regioner, der frivilligt har overdraget kørsel.
- Den her anbefalede løsning indebærer, at trafikskaberne forpligtes til at kunne varetage udbud og drift af al behovsstyret befordring. Det er i den situation nødvendigt, at lovgivningen understøtter en mere fælles finansieringsmodel. En sådan model skal for det første sikre, at alle kommuner er forpligtet til medfinansiering ud fra objektive kriterier (og ikke driftsafviklet trafik). For det andet skal modellen

sikre, at trafikskaberne afsætter de ressourcer til implementering, udvikling og investeringer samt efterfølgende drift, der er nødvendige for at kunne løfte de ekstra opgaver som følger af forslaget. Det anbefales at træffe beslutninger, der kan understøtte realisering af effektiviseringspotentialer og skalagevinster i administrationen. Trafikskaberne omkostninger til administration og driftsunderstøttelse fremstår generelt høje og med en vis variation. Deloitte vurderer, at der kan realiseres en effektiviseringsgevinst på 15-20 procent hen over de næste 2-3 år – dette er en alt-andet-lige-vurdering, og der vil således omvendt være et merudgiftsbehov knyttet til implementering af nye løsninger og udbygning af eksisterende løsninger samt til fremtidig drift af et højere aktivitetsniveau. Et effektiviseringskrav til trafikskaberne kan indføres i takt med overtagelsen af flere opgaver, således at der bliver tale om at skulle løse flere opgaver uden en tilsvarende tilførsel af yderligere budget.

- Ansvar for at drive effektiviseringerne igennem anbefales som udgangspunkt at påhvile trafikskaberne selv, idet kommunerne via bestyrelserne har mulighed for at stille krav herom.
- Trafikskaberne forpligtes herudover på en række områder til at udvikle løsninger, der understøtter effektiv drift og styring i kommunerne samt tidssvarende løsninger og funktionalitet for brugere, kommunale sagsbehandlere og leverandører. Trafikskaberne skal i den forbindelse særligt stille relevant og tidstro styringsinformation til rådighed for kommunerne med henblik på at skabe større transparens om de enkelte kommuners (relative) serviceniveau og effektivitet.
- De enkelte trafikskaber beslutter indenfor de ovenfor foreslåede rammer selv, hvordan drifts- og forretningsmodellen operationaliseres. Herved sikres det, at der kan ske en tilpasning til lokale forhold, der har betydning for tilrettelæggelsen af hensigtsmæssig drift, herunder markeds- og konkurrenceforhold og geografi.

Deloitte anbefaler, at der overvejes gennemført et eftersyn af lovgivningen på befordringsområdet med henblik på regelforenkling og harmonisering, herunder at relevante erfaringer fra Sverige og Norge inddrages i den forbindelse. En sådan forenkling vil understøtte mere enkle forretningsmodeller og mere effektiv organisering i kommunerne. Desuden vil det kunne styrke muligheden for at sætte transportopgaven i fokus (fremfor sociale hensyn) og for at tænke specialtransportopgaverne bedre sammen med den almindelige kollektive trafik, herunder den åbne Flexitur.

Maj 2014



EFFEKTIVISERING AF BEFORDRINGSORDNINGER

Rapport udarbejdet af KKR Erfagruppe i region Midtjylland

KKR Erfagruppe rapport om effektivisering af befordringsordninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning	3
2. Erfaringer med effektiviseringsarbejdet i kommunerne	4
2.1 Kortlægning og analyse af kommunale kørselsordninger	4
2.2 Konkrete effektiviseringstiltag.....	4
2.3 Erfaringer med proces og organisering	4
2.4 Sammenhæng til regionens siddende patienttransport	4
2.5 Kontrakter og kontraktperioder	5
3. Dokumentation og ledelsesinformation.....	6
3.1 Dokumentation for realisering af effektiviseringsgevinster.....	6
3.2 Økonomistyring	6
4. Beskrivelse af Midttrafiks produkter	7
4.1 Arbejdsdeling mellem Midttrafik og kommune ved kørsel hos Midttrafik.....	8
4.2 Beskrivelse af bevægelse busrute -> teletaxi -> Flextur	9
5. Fordele og ulemper ved valg af forskellige udbudsmodeller: kommunalt udbud eller Midttrafik som udbyder og kontraktholder.	11
6. Betydning af kommunestørrelse for valg af model.....	12
7. anbefalinger og inspiration til effektivisering af befordringsordninger.....	13
7.1 Organisering	13
7.2 Udbud	13
7.3 Visitation og serviceniveau	14
7.4 Bestilling	15
7.5 Planlægning og afvikling	15
7.6 Afregning	15
7.7 Opmærksomhedspunkter, som ikke er behandlet af erfagruppen.....	15
8. Baggrundsmateriale	17
9. Bilag:	18
Bilag 1: Kommissorium for erfagruppen om effektivisering af befordringsordninger.....	19
Bilag 2: Definitioner	21

Bilag 3: Oversigt over kommunale befordringsopgaver og deres lovhjemmel	22
Bilag 4: Kortlægning af status på befordringsområdet i region Midtjylland	24
Tabel 1: Organisering.....	24
Tabel 2: Udbyder og kontraktudløb	26
Tabel 3: Effektiviseringstiltag.....	27
Bilag 5: Ledelsesinformation vedr. individuel handicapørsel 2013	29

1. Indledning

I budgetperioden 2014-2017 skal kommunerne i Danmark effektivisere de kommunale befordringsordninger med i alt 100 mio. i 2014 stigende til 430 mio. i 2017.

I den forbindelse har Trafikstyregruppen under kommunaldirektørnetværket besluttet at nedsætte en erfagruppe, der skal bistå kommuner, region og Midttrafik med udveksling af viden, erfaring og fakta med opgaven. Erfagruppen har udarbejdet denne rapport til opgaven.

I denne rapport beskrives status på de kommunale befordringsordninger i region Midtjylland og hvilke erfaringer kommuner og region har med effektiviseringstiltag og anbefalinger til effektiviseringsopgaven.

Hovedkonklusionen i rapporten er, at mange kommuner har gennemført effektivisering indenfor befordringsområdet, og at flere kommuner er godt i gang. I afsnit 7 oplystes eksempler på effektiviseringstiltag, som arbejdsgruppen anbefaler, at kommunerne lader sig inspirere af i det løbende effektiviseringsarbejde med befordringsområdet.

Kommissoriet for erfagruppen er vedlagt i bilag 1. Hovedoverskrifterne for opgaverne er:

- Skabe overblik over erfaringerne med effektiviseringsarbejdet vedr. befordring i Midtjylland.
- Give gensidig inspiration til dokumentation og ledelsesinformation på befordringsområdet.
- Skitsere fordele og ulemper for kommunerne ved valg af forskellige driftsmodeller vedr. befordring.

I bilag 2 "Definitioner" er en liste over de forskellige begreber, der anvendes i rapporten.

I bilag 3 er vist en oversigt over kommunale befordringsordninger og deres lovhjemmel.

Rapporten indeholder forskellige konkrete eksempler på tiltag fra kommuner, som er udvalgt for at vise mangfoldigheden i tiltagene og dermed ikke for at fremhæve netop disse kommuner.

I afsnit 7 har erfagruppen lavet en liste med anbefalinger/inspiration til effektiviseringstiltag. Herunder foreslår gruppen, at der nedsættes en gruppe, der fremadrettet kan indsamle og formidle erfaring og forslag til det videre arbejde med effektivisering af befordringsordningerne.

2. Erfaringer med effektiviseringsarbejdet i kommunerne

Kommunerne i region Midtjylland er godt i gang med at kortlægge og analysere befordringsområdet. Det er forskelligt, hvor langt kommunerne er nået, og det er forskelligt, hvad kommunerne har konkluderet. Erfagrupperen har indhentet en række oplysninger fra kommunerne, som gennemgås i det følgende. En oversigt over input fra kommunerne er vist i bilag 4.

2.1 Kortlægning og analyse af kommunale kørselsordninger

Alle de kommuner, som har svaret på spørgsmål fra erfagrupperen, er i gang med eller færdig med at kortlægge og analysere befordringsområdet. Opgaven med kortlægning og analyse er en løbende proces. Nogle kommuner giver udtryk for, at de vil lave en analyse igen i forbindelse med ny udbudsrunde. Opgaven med kortlægning og analyse af kørselsordningerne er aktuel uanset valg af udbudsform (kommunen/Midtrafik).

2.2 Konkrete effektiviseringstiltag

Kortlægning og analyseopgaven har dannet grundlag for implementering af konkrete effektiviseringstiltag. Cirka 3/4 af kommunerne har allerede implementeret effektiviseringstiltag. Lemvig Kommune har f.eks. gennemgået serviceniveau og visitationsregler, og flere kommuner har gennemført fælles udbud på tværs af kørselsordninger. Flere kommuner har optimeret kørslen på de faste ruter, således at kørselsomfanget er blevet reduceret. Dette har man gjort ved f.eks. tilpasning af ringetider på skoler, tilladte ventetider og opstramning af (re)visitation. Potentialet ved at arbejde med disse effektiviseringstiltag er uafhængig af udbudsform (kommunen/Midtrafik).

Flere kommuner har opnået større økonomiske besparelser ved at effektivisere området. F.eks. har Randers Kommune opnået en besparelse på ca. 20 % på fast kørsel ved øget koordinering.

2.3 Erfaringer med proces og organisering

Af de kommuner, som har svaret, har seks kommuner et tværorganisatorisk kørselskontor, mens syv kommuner ikke har. Der kan ikke konkluderes en sammenhæng mellem udbudsform (kommunen/Midtrafik) og organisering af befordringsopgaven.

Generelt er visitationen for genoptræning/dagcenterkørsel placeret på institutionsniveau, mens resten primært er placeret i forvaltningen. Enkelte kørselskontorer har visitationsansvar – primært for lægekørsel og individuel handicapkørsel, f.eks. Holstebro, Randers og Silkeborg Kommuner.

Af de kommuner som har tværorganisatorisk kørselskontor, er der kun to kommuner (Hedensted og Lemvig Kommuner), der har al driftsansvar og bestillingsmodtagelse.

Budgetansvaret ligger primært i de respektive forvaltninger, hvilket betyder, at visitation og budgetansvar ikke altid er placeret samme sted. Erfagrupperen anbefaler, at visitations- og budgetansvar følges af.

2.4 Sammenhæng til regionens siddende patienttransport

Region Midtjylland har Midtrafik til at stå for den siddende patienttransport. Der er ca. 375.000 ture om året. Hvis en kommune laver kommunalt udbud, har den ikke mulighed for at koordinere kørslen med regionens siddende patienttransport. Hos Midtrafik bliver kommunernes kørsler koordineret med regionens siddende patienttransport. Midtrafik har derfor et større koordineringspotentiale ved afvikling af kommu-

nal kørsel og dermed mulighed for at opnå lavere kørselsomkostninger. Koordineringspotentialer er mest relevant i forhold til variabel kørsel (f.eks. lægekørsel).

2.5 Kontrakter og kontraktperioder

Mange effektiviseringstiltag kan kun implementeres i forbindelse med nyt udbud. Kommunerne skal derfor være opmærksomme på tidsmæssig koordinering af analyser og udløb af eksisterende kontrakter.

Kontraktperioden for fast kørsel er typisk flerårig (f.eks. specialskekørsel) uanset udbudsform (kommunen/Midtrafik). Kontraktperioden for variabel kørsel ved kommunalt udbud er typisk flerårig, da den ofte bliver udbudt sammen med den faste kørsel. Med udbud af variabel kørsel hos Midtrafik er kontraktlængden et-årig. I kontraktperioden har kommunen mulighed for at stoppe bestilling af kørsler. F.eks. har Viborg Kommune midt i en kontraktperiode ændret lægekørsel (uden egenbetaling) til Flextur (med egenbetaling) hos Midtrafik. De har hermed ændret/reduceret serviceniveauet for borgeren midt i en kontraktperiode.

3. Dokumentation og ledelsesinformation

En god afrapportering er altafgørende som forberedelse til næste udbud og for effektiv økonomistyring.

Ved kørsel afviklet i Midttrafik laves der løbende ledelsesinformation på de ønskede parametre. KL/Trafikselskaberne arbejder for tiden med et dokumentationsspor (der tager udgangspunkt i Deloitte rapporten kap. 8, se litteraturlisten). Ensartet dokumentation skal på længere sigt gøre det muligt at lave benchmarking kommunerne imellem på landsplan. Der forventes at blive sendt data ud i forår/sommer 2014 for den del af kørslen, der bliver afviklet af trafikselskaberne.

Det er en større udfordring at gøre den kørsel, som ikke bliver afviklet af trafikselskaberne, sammenlignelig, da ledelsesinformationen fra kommunens egne leverandører er af uensartet karakter både internt i kommunen og mellem kommunerne. KL står for indsamling og validering af data fra kommunerne. Tidsplanen er ukendt.

Bilag 5 viser et eksempel på ledelsesinformation, som vedrører individuel handicapkørsel. Denne kørselstype er valgt som eksempel, fordi det er den eneste kørselstype, som lovmæssigt skal udføres af trafikselskaberne, og som der derfor kan leveres ensartet ledelsesinformation for, så sammenligning på tværs af alle kommuner bliver mulig.

3.1 Dokumentation for realisering af effektiviseringsgevinster

Kommunerne dokumenter effektiviseringsgevinster ved konkret mindreforbrug i regnskabet i forhold til tidligere års forbrug. Dette forudsætter, at kommunen etablerer en kontoplan, hvor både budget og forbrug til de forskellige befordringsordninger er udskilt på relevant niveau.

Ved benchmarking med andre kommuner kan kommunen dokumentere, at den driver befordringsområdet effektivt.

3.2 Økonomistyring

Det er altafgørende, at leverandører kan levere specificeret dokumentation for leveret kørsel. En fakturakontrol kan bestå af (eksempel fra Aarhus Kommune):

- a) Har borgeren i det hele taget kørt?
- b) Passer adresserne med turen mellem en borger, der er visiteret, og en institution?
- c) Virker tidsperioden rimelig for den foretagne tur?
- d) Passer antal kørte kilometer med den optimale rute?
- e) Hvad er prisen pr. km og er den i overensstemmelse med kontrakten for den pågældende vogntype? Er borgeren visiteret til liftvogn?

Ved kørsel med Midttrafik kan kommunen undlade at kontrollere flere af ovennævnte punkter, da kommunen kun bliver opkrævet for kørsel, som den selv har bestilt og lagt ind i turbestillingssystemet.

4. Beskrivelse af Midttrafiks produkter

Midttrafik er et fælleskommunalt trafiksselskab, som er ejet af region Midtjylland og kommunerne i regionen. Midttrafik yder derfor rådgivning til ejerne (kommunerne) om kørsel generelt, herunder muligheden for at lægge udbud af kommunale befordringsordninger over til Midttrafik. Midttrafiks strategiske indsatsområder i forhold til bestillerne (kommunerne) er: value for money, god rådgivning og stabil drift.

Kørselsordninger, som ikke kræver visitation er: Almindelig buskørsel, herunder bybus, teletaxi og Flextur.

Kommunale kørselsordninger, som kræver visitation, er primært inddelt i variabel kørsel (ad hoc kørsel) og fast kørsel (rutekørsel). En oversigt over de kommunale kørselsordningers lovhjemmel er vist i bilag 3.

Midttrafik kan håndtere al variabel kørsel med visiterede brugere. Kommunen fastlægger selv serviceniveauet – om end Midttrafik har et standard serviceniveau. Der er IT understøttelse af ad hoc kørsel for kommunen. Kommunens faste ture som f.eks. genoptræningskørsel kan indlægges som variabel kørsel.

Midttrafik har et koordineringspotentiale, der gør kørselsudgiften fordelagtig:

- Et stort kørselsvolumen fra primært siddende patienttransport for regionen og individuel handicapkørsel giver mulighed for en høj grad af samkørsel og kædekørsel.
- Jo mere volumen en vognmand kan få af variabel kørsel, jo mere interesseret er vognmanden i at byde med lav pris. Garantivogne bliver f.eks. garanteret afregning for 6-10 timer pr. hverdag.

Fast kørsel (primært kørsel til specialskole og -SFO) kan også håndteres af Midttrafik. Kommunen fastlægger selv serviceniveauet – om end Midttrafik har et standard serviceniveau. IT understøttelsen (for kommunerne) er med i et udviklingsprojekt, hvor målet er, at brugervenligheden øges, og det bliver fremover muligt at lave løbende "automatisk" optimering af indlagte ruter. Tidshorizonten er 2015/2016.

Forskellen mellem variabel og fast kørsel er, at rutekørsel har særskilt udbud for den enkelte kommune, og rutekørsel foregår med fast vogn/chauffør. Variabel kørsel afvikles efter fælles udbud og uden fast vogn/chauffør.

Midttrafik arbejder på, at man fra 2016 ikke længere vil lave særskilte udbud til fast kørsel (ruter). Fast kørsel vil blive placeret på garantivogne, således at ønsket om fast vogn/chauffør fortsat kan opfyldes. Dette vil sikre næsten tilsvarende lave priser på fast kørsel, som Midttrafik i dag har på variabel kørsel (garantivogn). Dette er den model, som Deloitte beskriver som idealmodellen (afsnit 6.5), se litteraturlisten.

Fra 2016 kan kommunerne forvente at opnå en større økonomisk fordel ved at vælge Midttrafik end i dag ved fast kørsel i forhold til kommunalt udbud, idet kørslen vil kunne leveres til garantivognpris. En vognmand vil byde med en lavere timepris, hvis vognmanden er garanteret afregning for 6-10 timers kørsel pr. hverdag i forhold til, at vognmanden er garanteret fast kørsel, som mere eller mindre udfylder vognkapaciteten hen over dagen, og hvor kommunen kan ændre volumen i kontraktperioden.

Nedenstående tabel viser hvilke kommuner, der har indgået aftale med Midttrafik om afvikling af kommunale kørselsordninger.

Tabel 1: Oversigt over hvilke aftaler kommuner har indgået med Midttrafik (2013)

Type	Ordning	Kommuner
Variabel, ad hoc	Læge, Speciallæge	Holstebro, Lemvig, Norddjurs, Randers, Samsø, Silkeborg, Skive, Syddjurs og Favrskov
Variabel, faste ture	Almen og specialiseret genoptræning	Favrskov, Holstebro, Norddjurs, Samsø, Silkeborg, Skanderborg, Skive, Syddjurs, Aarhus
Variabel, faste ture	Skole (brækket ben)	Holstebro, Horsens, Norddjurs, Randers, Silkeborg, Skive, Syddjurs, Aarhus
Rute	Specialtilbud	Horsens, Skive og Favrskov

Opdelingen tager udgangspunkt i de største befordringsordninger, som kommunerne kan overveje at lade Midttrafik udbyde. Se afsnit 4 vedr. opdeling fordelt på lovhjemmel.

Fordelingen af turene på kørselstype hos Midttrafik er vist i nedenstående tabel. Den viser, at region Midtjylland har en meget stor volumen i antal kørsler. I forhold til muligheder for at opnå en høj grad af samkørsel og kædekørsel er volumen altafgørende.

Tabel 2: Fordeling af kørselstyper (budget 2014)

Budget 2014	Antal ture	Andel af ture	Udbudsform
Region Midtjylland: Siddende patienttransport	375.000	45 %	Variabel
Kommuner: Flextur	84.400	10 %	Variabel
Kommuner: Teletaxi	11.285	1 %	Variabel
Kommuner: Individuel handicapkørsel	175.200	21 %	Variabel
Kommuner: Øvrig kommunal kørsel	84.455	10 %	Variabel
Kommuner: Specialtilbud børn	96.900	12 %	Rute
I alt	827.240	100 %	N/A

Der er indgået aftale med 741 vogne i region Midtjylland. Det typiske er, at der er indgået aftaler med mange vognmænd i hver kommune – både busvognmænd og taxavognmænd. Der er også indgået aftaler med vognmænd i de kommuner, som ikke har aftaler med Midttrafik om kommunal kørsel (ud over individuel handicapkørsel).

4.1 Arbejdsdeling mellem Midttrafik og kommune ved kørsel hos Midttrafik

Hvis kørslen placeres hos Midttrafik, er Midttrafik udbyder. Det vil sige, at kørslen bliver leveret af private vognmænd på samme måde, som hvis det var kommunen, der selv udbød kørslen. Det er altid kommunen, der:

- Fastlægger det generelle serviceniveau for befordringsordningen.
- Visiterer den enkelte borger til befordringsordning, herunder visitering til ekstra serviceminutter til f.eks. at blive hentet i venteværelset hos lægen.
- Har kontakten med borgeren – modtager bestillingen og lægger bestillingen ind i et IT system (undtaget individuel handicapkørsel, Flextur og teletaxi).

Midttrafik leverer ledelsesinformation og afregner med både vognmændene og kommunerne. Det er også Midttrafik, der følger op på kontrakten og foretager kontrol af overholdelse af udbudsbetingelserne. For

variabel kørsel er det altid Midttrafik, der har kontakten med vognmanden/chaufføren. For fast kørsel har både kommunen og Midttrafik kontakt med vognmanden/chaufføren. Snitfladen mellem kommune og Midttrafik aftales individuelt.

Nedenstående tabel viser arbejdsdelingen mellem Midttrafik og kommunen.

Tabel 3: Arbejdsdeling mellem Midttrafik og kommune – mulig og anbefalet af Midttrafik

Opgave	Mulige opgaveansvarlige	Midttrafiks anbefaling for opgaveansvarlig	Bemærkning
Fast kørsel: Ruteplanlægning før udbud	Kommune Midttrafik	Samarbejde mellem kommune og Midttrafik	
Fast kørsel: Håndtering af permanente ændringer	Kommune Midttrafik	Kommune	Normalt i kommunen
Fast kørsel: Ad hoc ændringer (under en uge)	Vognmand/ Kommune/ Forældre	Samarbejde mellem vognmand og forældre	Afregning til vognmand bliver ikke reguleret ved ændringer under en uge pga. hensynet til sikker drift og arbejdsopgavens størrelse set i forhold til gevinsten
Fast kørsel: Ad hoc ændringer (over en uge)	Kommune/ Midttrafik og forældre	Samarbejde mellem kommune og forældre	Normalt i kommunen
Variabel og fast kørsel: Bestillingsmodtagelse	Kommune Midttrafik Selvbetjeningsløsning	Kommune	Midttrafik modtager bestillinger for individuel handicapkørsel, Flextur og teletaxi

Note: I tabellen kan kommune både være institution eller forvaltning.

4.2 Beskrivelse af bevægelse busrute -> teletaxi -> Flextur

På udvalgte afgange/tidspunkter kan kommunen lade en almindelig busafgang erstatte af teletaxi. Som supplement til den kollektive trafik eller som erstatning for kollektiv trafik kan kommunen vælge at tilbyde borgerne Flextur. Der er tre prisniveauer for egenbetaling for Flextur. 4 kr./km, 7 kr./km eller den omkostningsneutrale 14 kr./km.

For borgeren er der både fordele og ulemper ved Flextur i stedet for teletaxi. Fordelene er stor fleksibilitet med hensyn til tidspunkt for kørsel (kl. 06-24 alle dage) og til/fra adresse (alle adresser i kommunen). Ulempen er, at det for brugere med periodekort (typisk pendlere) bliver dyrere, da periodekortet ikke kan anvendes i Flextur. Der skal min. betales mindsteprisen, som er 30 eller 35 kr. pr. tur. Generelt er Flextur dyrere end teletaxi for borgeren.

Nogle kommuner har lukket for Flextur i centrum (bybusområdet), hvilket forhindrer at andre visiterede kommunale befordringsordninger kan afvikles via Flextur.

Midttrafiks Flextrafik afdeling og køreplanlægger kan bistå kommunerne med overvejelser i forhold til takstændring/opstart af Flextur.

5. Fordele og ulemper ved valg af forskellige udbudsmodeller: kommunalt udbud eller Midttrafik som udbyder og kontraktholder.

En konkurrenceudsættelse af kørslen har under alle omstændigheder to afledte effekter: fokus på serviceniveau og visitering.

Uanset om kommunen selv eller Midttrafik står for udbuddet, bør kommunen igennem følgende overvejelser:

- Optimering af pakker/delaftaler til udbud (størrelse og antal). Nogle kommuner har lavet et stort arbejde med at pakke kørslen, således at der kommer større sammenhængende pakker/delaftaler ved fast kørsel – også på tværs af forvaltningsområder. F.eks. Skanderborg og Randers Kommuner.
- Niveauet af kontakt mellem forvaltning/kørselskontor og vognmand/institution i forhold til afvikling af fast kørsel er vigtig. En god kontakt sikrer sikker drift. Kommunen bør sørge for, at den ønskede kontakt er beskrevet i udbudsmaterialet.
- Der bør være et politisk fastlagt serviceniveau i kommunen - uanset at Midttrafik tilbyder et standard serviceniveau. Midttrafik kan afvikle kørsel på flere forskellige serviceniveauer.

Når kommunen skal vægte fordele og ulemper mellem en kommunal løsning og en "Midttrafik-løsning", bør den overveje følgende:

- Hvordan vil man gennemføre udbudsprocessen? Har man tilstrækkelig kapacitet til at gennemføre udbudsprocessen i kommunen? Og er der kapacitet til efterfølgende implementering og kontrol af overholdelse af udbudsbetingelserne? Hvor følsom er kommunen overfor personalemæssige ændringer hos driftspersonerne i kommunen?
- Hvilken volumen er der på den variable kørsel – og hvor er der bedst mulighed for koordinering af kørslen?
- Kan der opbygges ensartet fakturakontrol og vil der være en fælles ledelsesinformation? Og hvad er omkostningerne hertil i de to modeller?
- Hvad er kommunens ønske/behov for IT understøttelse, og hvad er omkostningerne hertil i de to modeller?
- Hvilke muligheder er der i kontrakten for at håndtere ændringer i efterspørgslen, således at det politisk fastlagte serviceniveau altid overholdes? (f.eks. solokørsel af et barn til specialskole eller ekstraordinært mange variable ture, som ligger i samme tidsrum – flere til læge samtidig med at der skal køres elever med brækket ben fra skole).

6. Betydning af kommunestørrelse for valg af model

Uanset kommunestørrelse kan det altid betale sig at sætte fokus på kommunale befordringsordninger.

Der er en lang række ydre parametre, der har betydning for behovet for kommunal befordring, og som påvirker ændringer i dette behov. Det er vigtigt, at hver enkelt kommune er opmærksom på dette – navnlig ved sammenligning med andre kommuner.

Parametrene er f.eks.:

- Kommunens størrelse, geografi og fysisk beliggenhed.
- Kommunens struktur – central eller decentral struktur.
- Demografiske forhold – er der f.eks. en stor andel af ældre i kommunen?
- Udvikling i antal handicappede borgere.
- Ændret struktur vedr. sygehuse, læger/speciallæger, dagcentre mv., der medfører længere kørsler.

7. anbefalinger og inspiration til effektivisering af befordringsordninger

Erfagruppen kommer med nogle generelle anbefalinger. Der kan være individuelle forhold for den enkelte kommune, som gør, at anbefalingerne ser anderledes ud. Anbefalinger kan derfor kun ses som inspiration for det videre analysearbejde i den enkelte kommune. Anbefalingerne står i ikke-prioriteret rækkefølge. Anbefalingerne er af mere operationel karakter end diverse rapporter om kommunale befordringsordninger. Midttrafik kan yde rådgivning til kommuner i inspirations- og analysefasen.

Erfagruppen anbefaler, at der etableres en gruppe i region Midtjylland, der fremadrettet kan indsamle og formidle erfaring og forslag til håndtering af det kommunale befordringsområde – herunder effektiviseringstiltag, nyt fra KL mv. En sådan gruppe kan evt. bestå af kørselskoordinatorer – eller andre med tværgående kendskab til befordringsområdet – og repræsentanter fra Midttrafik og regionen i øvrigt. Møder i gruppen kan evt. supplere Midttrafiks møder vedr. kommunekørsel.

7.1 Organisering

1. Etablering af kørselskontor og/eller kørselskoordinator. Hvis kommunen selv udbyder sin kørsel, vil befordringsordningerne varetages af en central funktion på tværs af de involverede forvaltninger. Kørselskontoret bør have overblik over al visiteret kommunal kørsel.
2. Placer ansvar for budget og visitation samme sted, så visitationen sker med udgangspunkt i en økonomisk bevidsthed.

7.2 Udbud

1. For at pakke det bedste udbud sammen (= billigst) kan kommunen undersøge mulighed for tilpasning af ringetider på skolerne. Udfordringen herved er, om alle relevante busruter til skolen kan tilpasses på samme måde (der er også incitament til, at elever efter 4. klasse skal tage almindelig kollektiv trafik). Samkørsel med elever fra flere skoler vil ofte medføre længere køretider og/eller ventetider på skolen. Ventetid på skolen kræver måske lønnet personale til ekstra opsyn.
2. Vær opmærksom på at vogne til over 9 personer (inkl. chauffør) skal have bustilladelse og køre efter "køre- og hviletidsbestemmelserne".
3. Forud for et fælles udbud er det vigtigt at sikre samtidigt udløb af eksisterende kontrakter.
4. Hold evt. et dialogmøde med potentielle tilbudsgivere forud for selve udbudsprocessen – dels for at informere om det kommende udbud, og dels for at få input fra branchen på f.eks. kontraktperiode og størrelse af pakker/delaftaler.
5. Vær opmærksom på om der er en politisk interesse for at sikre mindre lokale leverandører mulighed for at byde på kommunens udbud – og mulighederne for at tage hensyn hertil. Midttrafik tilgodeser mindre taxa- og busvognmænd. Midttrafik har mange leverandører, der kun har en vogn.
6. Overvej muligheden for at lade tilbudsgivere byde som konsortier og med underleverandører for at give en bred skare af vognmænd mulighed for at byde på befordringsopgaven. Imod underleverandører taler muligheden for kontrol af udbudsbetingelserne til vogn/chauffør mm.
7. Overvej at give tilbudsgivere mulighed for at byde med samlerabat, hvis de opnår en bestemt grad af tildeling af kørsel.
8. Vær opmærksom på hvilken afregningsmodel der er mulighed for at vælge. Se yderligere under Afregning.

9. Oplyse afhentnings- og ankomsttidspunkter i intervaller i stedet for som eksakte tidspunkter, hvis det er muligt. Dette smidiggør planlægning og udførelse af kørslen og dermed giver det en lavere pris. Vær opmærksom på at dette kan medføre afledte omkostninger til tilsyn af børnene.
10. Vær opmærksom på at beskrive nødvendige forbehold, så kommunen f.eks. kan oprette, nedlægge eller ændre på ruter/delaftaler i kontraktperioden.
11. Specificer krav til fakturabilag og ledelsesinformation, så den indeholder den nødvendige information til kontrol, opfølgning og klagebehandling.
12. Undgå at stille krav, som kommunen alligevel ikke kan/ønsker at følge op på. Generelt kan man sige, at jo flere krav, jo dyrere priser! Ved udbud hos Midttrafik, er det Midttrafik, der følger op på kravene.
13. I forbindelse med udbud af variabel kørsel kan de største koordineringsgevinster opnås ved at placere kørslen hos Midttrafik, da Midttrafik har den største volumen at koordinere med.
14. Midttrafik har opnået meget konkurrencedygtige priser på variabel kørsel, specielt på garantivogne.
15. Befordringsordninger af mindre omfang (variabel kørsel) kan med fordel umiddelbart placeres hos Midttrafik, da det er tungt rent administrativt, hvis kommunen selv skal optimere denne kørsel. F.eks. brækket ben kørsel.
16. Randers Kommune har god erfaring med, at Midttrafik udfører personalekørsel, når f.eks. en socialrådgiver skal besøge en familie. Disse kørsler er defineret, så der stort set ikke er omvejskørsel og ventetid.
17. Brug evt. Midttrafiks udbudsmateriale som inspiration til krav til vogne og chauffører.
18. Mulighed for at tilkøbe konsulentbistand til kommunalt udbud fra Midttrafik.
19. Midttrafik anbefaler, at kommunerne tilvælger optioner på de forskellige befordringstyper i forbindelse med Midttrafiks årlige udbud for variabel kørsel, således at der står en mulighed åben for at placere kørsel hos Midttrafik.

7.3 Visitation og serviceniveau

1. Visitation bør foretages af fagligt uddannede personer, der er i stand til at vurdere borgernes behov og mulighed for befordring. Overvej evt. funktionstest da undersøgelser har vist, at kørselsmængden i nogle tilfælde kan reduceres med op til 20 pct.
2. Da taxakørsel ofte er den dyreste form for befordring, bør denne først tilbydes, når andre muligheder ikke kan tages i anvendelse – f.eks. kollektiv trafik eller kørsel i egen/forældres bil mod godtgørelse.
3. Årlig revisitation for specialbørn med fast kørsel – specielt hvis der er visiteret til solokørsel.
4. Borgere, der skal have kørsel mere end nogle få gange, bør registreres som værende visiteret til kørsel (kundetilladelse), så borgernes behov ikke skal vurderes ved hver kørselsbestilling.
5. Beslut og beskriv et serviceniveau/kvalitetsstandard for kommunens befordringsordninger – få det evt. politisk godkendt. Serviceniveau er f.eks. maksimal transporttid, omvejskørsel og ventetid for forskellige passagergrupper, niveau af servicetid, krav til vogne, chauffører mv.
6. Udarbejd en kvalitetsstandard for hver befordringstype og gør den synlig for borgerne, f.eks. på kommunens hjemmeside, så borgeren kender rammerne for serviceniveauet.
7. Vær bevidst om hvad kommunen er forpligtet til at etablere kørsel til, og hvad kommunen kan etablere kørsel til – f.eks. hjemkørsel af elever, der bliver syge i skoletiden, eller kørsel til flere (hjem)adresser.
8. Udarbejd procedurebeskrivelser til intern brug, så retningslinjer, arbejdsgange mv. bliver besluttet og kendt for involverede medarbejdere.
9. Ved visitering til individuel handicapkørsel: en borger har ikke krav på 104 ture i første kalenderår, med mindre borgeren bliver visiteret i januar.

7.4 Bestilling

1. Fokus på muligheden for selvbetjeningsløsninger for variable ture. Pt. tilbyder Midttrafik at borgeren selv kan bestille individuel handicapkørsel og Flextur.
2. Bestilling hos kommunen ved kørselskontor eller Borgerservice. En udfordring kan være åbningstiden!
3. Det er vigtigt, at bestillingsmodtager noterer kontaktoplysninger på borgeren, således at borgeren kan kontaktes ved driftsafviklingen.
4. Det frarådes, at borger bestiller kørsel direkte ved vognmand.
5. Midttrafik tilbyder rådgivning til kommunen, hvis den påtænker at anskaffe IT-understøttelse til håndtering af visitation og turbestilling.

7.5 Planlægning og afvikling

1. Tilrettelæg kørslen så der opnås så høj grad af samkørsel og kædekørsel som mulig under hensyntagen til kommunens evt. serviceniveau om maksimal transporttid.
2. For variabel kørsel er volumen vigtig i forhold til både at få en lav timepris og få muligheder for samkørsel og kædekørsel. Det største volumen findes hos Midttrafik. Specielt for kommuner med sygehuse, vil der være meget regional siddende patienttransport, som den kommunale kørsel kan koordineres med.
3. For fast kørsel er en effektiv ruteplanlægning vigtig. Der bør være faste retningslinjer for serviceniveauet – f.eks. mængden af omvejskørsel og max. tid i vognen. Se under visitation.
4. Det er uanset hvem der har udbudt kørslen vigtigt at have faste procedurer for ændringer, specielt aflysninger.

7.6 Afregning

1. Midttrafik laver faktisk afregning: opkrævning for faktisk kørsel. Det giver et minimalt behov for fakturakontrol. Den normale model for kommuneudbud betyder, at det er vognmanden, der sender faktura og specifikation, og det kan være meget omkostningskrævende at lave fakturakontrol. (Undtagelser: Randers Kommunes incitament i fast kørsel kontrakten og Hedensted Kommune har faktisk afregning via adgang til vognmandens IT-system til overvågning af vognene).
2. Udskil selvstændige budgetkonti til hver kørselsordning. Herved bliver det muligt at skabe et samlet overblik, følge op på økonomiske mål, følge udviklingstendenser mv.
3. Jævnlig opfølgning på forbrug i forhold til budget – f.eks. ved kvartalsvis økonomiopfølgning.
4. Vær opmærksom på refusion på særligt dyre enkeltsager jf. Servicelovens § 176-177. For kørsel hos Midttrafik kan der også søges refusion på call center omkostningerne.
5. En fakturakontrol kan bestå af følgende (eksempel fra Aarhus Kommune):
 - Har borgeren i det hele taget kørt?
 - Passer adresserne med turen mellem en borger der er visiteret og en institution?
 - Virker tidsperioden rimelig for den foretagne tur?
 - Passer antal kørte kilometer med den optimale rute?
 - Hvad er prisen pr. km, og er den i overensstemmelse med kontrakten for den pågældende vogntype? Er borgeren visiteret til liftvogn?

7.7 Opmærksomhedspunkter, som ikke er behandlet af erfagruppen

Der er nogle emner, som kommunerne bør være opmærksomme på, og som ikke er behandlet og vurderet af erfagruppen.

Koordinering af kommunens vognpark – f.eks. vogne til udbringning af hjælpemidler til borgerne og busser på bosteder, dagcentre mv., således at der opnås en optimal udnyttelse af vognkapaciteten.

IT system til administration, ruteplanlægning, styring af (egen) vognpark og ledelsesinformation (eller elementer af disse opgaver).

Et IT system kan tilvejebringes på tre måder:

- Ved udbud gennem Midttrafik leverer Midttrafik et IT system
- Kommunen kan købe eller udvikle et IT system (f.eks. Herning og Randers Kommune)
- Kommunen anvender vognmandens IT system (f.eks. Hedensted Kommune)

... og kombinationer af disse muligheder.

8. Baggrundsmateriale

- Drøftelser i erfagruppen om effektivisering af kommunale befordringsordninger d. 24. oktober 2013, d. 6. februar 2014 og d. 18. marts 2014.
- Input fra kommuner i region Midtjylland på spørgsmål fra erfagruppen.
- Deloitte rapport: Trafikselskabernes varetagelse af offentlig befordring. April 2013.
http://www.kl.dk/ImageVaultFiles/id_62915/cf_202/Analyse_af_trafikselskabernes_varetagelse_af_offen.PDF
- KL: Kommunal befordring: Effektiviseringskatalog. Januar 2013
http://www.kl.dk/ImageVaultFiles/id_58790/cf_202/Effektiviseringskatalog.PDF
- Midttrafik: Diverse materiale og statistikker.
- FlexDanmark: Værdistrømsanalyse. Juni 2013. <https://www.flexdanmark.dk/web/om-os/publikationer>

9. Bilag:

Bilag 1: Kommissorium og deltagere i erfagruppen

Bilag 2: Definitioner

Bilag 3: Oversigt over kommunale befordringsopgaver og deres lovhjemmel

Bilag 4: Kortlægning af status på befordringsområdet i region Midtjylland

Bilag 5: Ledelsesinformation vedr. individuel handicapørsel 2013

Bilag 1: Kommissorium for erfagruppen om effektivisering af befordringsordninger

I budgetperioden 2014 -2017 skal kommunerne i Danmark effektivisere de kommunale befordringsordninger for i alt 100 mio. kr. i 2014 stigende til 430 mio. kr. i 2017.

I den forbindelse har Trafikstyregruppen under KD – netværket besluttet at nedsætte en erfagruppe, der skal bistå kommuner, region og Midttrafik med udveksling af viden, erfaring og fakta med opgaven.

Deltagerne i erfagruppen er:

Formand: Lars Møller, kommunaldirektør, Holstebro Kommune, lm@holstebro.dk

Casper Nielsen, kørselskoordinator, Herning Kommune, cblcn@herning.dk

Jane Fink, kørselskoordinator, Randers Kommune, Jane.Fink@Randers.dk.

Karina Kjeldgaard, Skive Kommune kkje@skivekommune.dk, Teamleder Jens Dalby, Teknisk Forvaltning, JEDA@skivekommune.dk,

Jimmy Lemming, sekretariatsleder Børn og Unge/Jørn Prætorius, Økonomichef, Skanderborg Kommune , jimmy.lemming@skanderborg.dk, Jorn.Praetorius@skanderborg.dk

Peter Hermansen, konsulent, Region Midtjylland, Peter.Hermansen@ru.rm.dk

Jesper Staberg Thomsen, gruppeleder, Midttrafik, jst@midttrafik.dk

Lise Norre, rådgiver og projektleder, Midttrafik, ln@midttrafik.dk

Jonna Holm Pedersen, konsulent, KKR Midtjylland, jhp@kl.dk

Erfagruppen får til opgave:

- At skabe overblik over erfaringerne med effektiviseringsarbejdet i Midtjylland,
 - Hvor langt er kommunerne med at analysere og kortlægge kørselsordningerne?
 - Hvilke konkrete effektiviseringstiltag, har man gennemført?
 - Erfaringer med at se på tværs af hele kørselsområdet?
 - Hvad er mulighederne og faldgruberne?
 - Hvilke erfaringer er der med proces og organisering af effektiviseringsarbejdet?
 - Hvilken sammenhæng er der til regionens kørselsordninger?
 - Skabe overblik over kontrakter og deres udløb
- At give gensidig inspiration til dokumentation og ledelsesinformation på befordringsområdet
 - Hvordan dokumenterer kommunen, at den har realiseret effektiviseringsgevinster?
 - Hvordan følger kommunerne løbende op på udgifter og aktiviteter for de forskellige kørselsordninger?
 - Hvilke erfaringer er der med individuel kørsel og administration af ordningerne?
- At skitsere fordele og ulemper for kommunerne ved valg af forskellige driftsmodeller:
 - Kommunal kørselsordning
 - Overdragelse af driften til Midttrafik
 - Hvilke "varer" har trafikselskabet på hylderne?
 - Hvad er arbejdsdelingen mellem kommunen og trafikselskabet?
 - Har kommunens størrelse betydning for valg af model?

- Hvordan spiller fleksture sammen med kollektiv rutekørsel?

Formanden for trafikstyregruppen, Lars Møller, kommunaldirektør i Holstebro Kommune, indkalder til og deltager i det første møde. På dette møde gennemgås kommissoriet, og der lægges en tidsplan for erfa-gruppens arbejde.

Bilag 2: Definitioner

- **Fast kørsel** er kørsel, der kan ruteplanlægges – f.eks. kørsel til specialundervisning.
- **Variabel kørsel** er ad hoc kørsel – f.eks. kørsel til læge/speciallæge.
- **Kædekørsel** betyder, at vognen kører videre til en anden kunde i et længere vognløb i stedet for bare at køre til sit hjemsted. Trafikselskabernes erfaring er, at mindst halvdelen af koordineringsgevinsten opnås ved kædekørsel.
- **Samkørsel** er kørsel, hvor flere passagerer kører sammen, og hvor der derfor må påregnes omvejskørsel.
- **Solokørsel** er kørsel, hvor en passager er bevilget at køre den direkte vej alene i en vogn.
- **Vognmænd** omfatter både busvognmænd og taxavognmænd.
- **Garantivogn** er en vogn, der via udbud er garanteret betaling for min. xx antal timers kørsel.
- **Teletaxa** er en busrute, hvor man skal bestille kørsel mindst to timer før. Teletaxa er åben kørsel.
- **Flexitur** er individuelt kollektiv trafik fra dør til dør. Der skal bestilles kørsel mindst to timer før. Flexitur er åben kørsel med egenbetaling.
- **Individuel handicapkørsel** er kørsel med voksne ganghandicappede fra dør til dør. Egenbetalingen er lavere end ved Flexitur. Visiterede borgere har ret til 104 ture pr. år.
- **HD skole** er et IT system til bestilling af fast rutekørsel – herunder fastlæggelse af ruter.

Bilag 3: Oversigt over kommunale befordringsopgaver og deres lovhjemmel

Områder	Befordringsordninger
Lægekørsel	<p>1. Alment praktiserende læge, jf. sundhedslovens § 170, stk. 1 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1496 (2009).</p> <p>2. Praktiserende speciallæge, jf. sundhedslovens § 170, stk. 2 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1496 (2009).</p> <p>3. Akut skadesbehandling hos alment praktiserende læge eller speciallæge, jf. sundhedslovens § 170, stk. 3 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1496 (2009).</p> <p>4. Ledsagelse, jf. sundhedslovens § 173, stk. 3 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1496 (2009).</p>
Genoptræning efter udskrivning fra sygehus	<p>5. Genoptræning efter udskrivning, jf. sundhedslovens § 172 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1496 (2009) – <i>almindelig</i>.</p> <p>6. Genoptræning efter udskrivning, jf. sundhedslovens § 172 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1496 (2009) – <i>specialiseret</i>.</p> <p>7. Vedligeholdelsestræning efter serviceloven</p> <p>8. Ledsagelse, jf. sundhedslovens § 173, stk. 3 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1496 (2009).</p>
Individuel handicapkørsel	9. Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede voksne, jf. § 11 i lov om trafikskaber.
Skolekørsel - morgen/eftermiddag (Flextrafik)	<p>10. Almindelig skolekørsel, jf. folkeskolelovens § 26 samt §§ 1-6 i tilhørende bekendtgørelse nr. 25 (1995).</p> <p>11. Anden befordring på skoleområdet, jf. folkeskolelovens § 26 samt § 13 i tilhørende bekendtgørelse nr. 25 (1995).</p>
Skolekørsel - "brækket ben" (Flextrafik)	12. Midlertidigt syge og tilskadekomne mv., jf. folkeskolelovens § 26 samt §§ 7-8 i tilhørende bekendtgørelse nr. 25 (1995).
Specialundervisning for børn	13. Specialundervisning, jf. folkeskolelovens § 26 samt §§ 9-12 i tilhørende bekendtgørelse nr. 25 (1995).
Specialundervisning for unge/voksne	<p>14. Voksenspecialundervisning (personer med særlige befordringsbehov), jf. § 5 i lov om specialundervisning for voksne samt §§ 8-9 i tilhørende bekendtgørelse nr. 378 (2006).</p> <p>15. Voksenspecialundervisning (personer uden særlige befordringsbehov), jf. § 5 i lov om specialundervisning for voksne samt § 10 i tilhørende bekendtgørelse nr. 378 (2006).</p> <p>16. Særlig ungdomsuddannelse (personer med særlige befordringsbehov), jf. § 10 i lov om ungdomsuddannelse for unge med særlige behov samt §§ 12-13 i tilhørende bekendtgørelse nr. 974 (2007).</p> <p>17. Særlig ungdomsuddannelse (personer uden særlige befordringsbehov), jf. § 10 i lov om ungdomsuddannelse for unge med særlige behov samt § 14 i tilhørende bekendtgørelse nr. 974 (2007).</p>
Integration	18. Integrationsprogrammer, jf. integrationslovens 23f, stk. 1, nr. 2 (tidligere § 34, stk. 1, nr. 2.).
Socialområdet – Børn og unge med handicap	<p>19. Særlige dagtilbud mv., servicelovens § 32.</p> <p>20. Særlige klubtilbud, servicelovens § 36.</p> <p>21. Befordringsudgifter til ledsager ifm. handicapledsagelse til 16-18-årige, jf. servicelovens § 45 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1390 (2006).</p>
Socialområdet – Udsatte børn og unge	<p>22. Særlig støtte og foranstaltninger i form af anbringelser mv., jf. servicelovens § 52, stk. 4-5.</p> <p>23. Forældretransport ved anbringelser uden for hjemmet, jf. servicelovens § 71, stk. 6.</p> <p>24. Særlig hjælp vedrørende børn, jf. § 83 i lov om aktiv socialpolitik.</p>
Socialområdet – Voksne med handicap	<p>25. Befordringsudgifter til ledsager ifm. handicapledsagelse til voksne, jf. servicelovens § 97 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1390 (2006).</p> <p>26. Beskyttet beskæftigelse, jf. servicelovens §§ 103 og 105.</p> <p>27. Aktivitets- og samværstilbud, jf. servicelovens §§ 104 og 105.</p>
Paragrafkørsel	<p>28. Kørsel efter servicelovens §41</p> <p>29. Kørsel efter servicelovens §100</p>

Varigt nedsat funktionsevne	30. Befordringsstøtte til personer med varigt nedsat funktionsevne, jf. servicelovens § 117.
Kørsel af ældre til dagcenter mv.	31. Generelle tilbud med aktiverende eller forebyggende sigte, jf. servicelovens § 79, stk. 1.
Hjælpe midler og forbrugsgoder	32. Hjælpe midler og forbrugsgoder, jf. servicelovens §§ 112, stk. 6 og 113, stk. 6 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 987 (2007).
Beskæftigelse og aktivering for ikke-forsikrede	33. Økonomisk støtte til arbejdssøgende, jf. § 7 i lov om aktiv beskæftigelsesindsats (1428 2009) samt § 27 i tilhørende bekendtgørelse nr. 432 (2010). [Også ikke-forsikrede] 34. Sygedagpenge m.fl. som deltager i vejledning/opkvalificering, virksomhedspraktik og ansættelse med løntilskud i offentlige virksomheder, jf. § 82 i lov om aktiv beskæftigelsesindsats 35. Personer med varige begrænsninger i arbejdsevnen mv. som deltager i vejledning/ opkvalificering og virksomhedspraktik, jf. § 82 i lov om aktiv beskæftigelsesindsats. 36. Kontanthjælps- eller starthjælpsmodtagere som deltager i vejledning/opkvalificering og virksomhedspraktik, jf. § 83 i lov om aktiv beskæftigelsesindsats.

Bilag 4: Kortlægning af status på befordringsområdet i region Midtjylland

Tabel 1: Organisering

Organisering	Kommune	Tværorganisatorisk kørselskontor	Organisering								
			Visitation			Driftsansvar og bestillingsmodtagelse			Budgetansvar		
			Institution	Forvaltning	Kørselskontor	Institution	Forvaltning	Fælles kørselskontor	Institution	Forvaltning	Kørselskontor
Favrskov	Nej		Genoptræning/dagcenter	Specialundervis.	Nej	Genoptræning/dagcenter	Specialundervis.	Nej	Genoptræning/dagcenter	Specialundervis.	Nej
Hedensted	Ja		Genoptræning/dagcenter	Specialundervisning, brækket ben og handicap	Læge			Alt		Alt	
Herning	Ja		Daghjem, aktivering, genoptræning Brækket ben	Specialskoler, læge, aflastning, handicap			Læge, individuel handicap	Alt andet		Alt	
Holstebro	Ja			Dagcenter, Specialundervisning, Brækket ben, Individuel handicap	Læge, genoptræning		Dagcenter, Specialundervisning, Brækket ben, Individuel handicap	Læge, genoptræning		Dagcenter, Specialundervisning, Brækket ben, Individuel handicap	Læge, genoptræning
Horsens	Ja		Specialundervisning	Genoptræning Dagcentre Handicap	(Ingen visitation)	Bestiller: Dagcentre/genoptræning Specialundervisning Handicap	Bestiller: Handicap	Modtager bestillinger og har ansvar for den daglige drift		Alt	
Ikast-Brande											
Lemvig	Ja							Koordinator			
Norrdjurs											
Odder											
Randers	Ja		Genoptræning/dagcenter	Specialundervis.	Brækket ben, læge, handicap	Genoptræning/dagcenter		Brækket ben, læge, handicap, Specialundervis.		Alt	
Ringk.-Skj.	Nej			Alt			Alt			Alt	

Samsø										
Silkeborg	Nej	Genoptræ- træ- ning/dagc enter	Special- undervis.	Brækket ben, læ- ge, han- dicap	Genoptræ- ning/dagcen ter	Speci- alun- dervis.	Brækket ben, læ- ge, han- dicap		Alt	
Skander- borg	Nej	Genoptræ- træ- ning/dagc enter	Special- undervis. Brækket ben, læge, handicap		Genoptræ- ning/dagcen ter	Speci- alun- dervis. Bræk- ket ben, læge, handi- cap		Genoptræ- ning/dagcen ter	Speci- alun- dervis. Bræk- ket ben, læge, handi- cap	
Skive	Nej					Alt				
Struer	Nej	Brækket ben, Genop- træning, dagcenter	Læge, in- dividuel handicap				Vogn- manden har al driftsan- svar		Alt	
Syddjurs										
Viborg										
Aarhus	Nej – under afkla- ring.	Genoptræ- træ- ning/dagc enter Alm. Sko- lekørsel	Special- undervis- ning. Lægekør- sel §41 kørsel §103		Genoptræ- ning/dagcen ter	Speci- alun- dervis. Bræk- ket ben, læge, handi- cap	Handi- capkørsel		Alt	

Tabel 2: Udbydere og kontraktudløb

Kommune	Udbydere og kontraktudløb				Bemærkninger i øvrigt
	Specialundervisning	Brækket ben	Genoptræning, dagcenter	Læge og speciallæge	
Favrskov	Midttrafik 2016	Midttrafik	Midttrafik	Midttrafik	
Hedensted	Kommunen 2007-15	Kommunen 2007-15	Kommunen 2007-15	Kommunen 2007-15	Vognmænd ruteplanlægger i samarbejde med Kørselskontoret, der har adgang til vognmandens planlægningssystem
Herning	Kommunen 08-2015	Kommunen 08-2015	Kommunen 08-2015	Kommunen 08-2015	Overvejer forlængelse
Holstebro	Kommunen 2015	Midttrafik	Kommunen 2014	Midttrafik	
Horsens	Kommunen 2013-2014 (?)	Midttrafik	Kommunen	Kommunen	Kørselskontoret planlægger den faste rutekørsel som Kørselskontoret har driftsansvar for. Høj grad af samkørsel.
Ikast-Brande					Efterlyser fælles styringsinformation
Lemvig			Midttrafik	Midttrafik	Samarbejde med Midttrafik
Norddjurs		Midttrafik	Midttrafik	Midttrafik	
Odder	Kommunen 12-2016		Kommunen 12-2016	Kommunen 12-2016	Var forud for udbud i 2012 i dialog med Midttrafik
Randers	Kommunen 07-2016	Midttrafik	Kommunen 07-2016	Midttrafik	Vognmænd ruteplanlægger, høj grad af samkørsel
Ringk.-Skj.	Kommunen 13-2015	Kommunen 13-2015	Kommunen 13-2015	Aftale med Falck	
Samsø			Midttrafik	Midttrafik	
Silkeborg	Kommunen 07-2015	Midttrafik	Midttrafik	Midttrafik	Vognmænd ruteplanlægger, høj grad af samkørsel
Skanderborg	Kommunen 07-2017	Midttrafik	Kommunen 07-2017	Kommunen 07-2017	Har i 2014 udbud på tværs af kørselsordninger. Variabel kørsel i selvstændig pakke. Har 1,8 mio. kr. spredt ad hoc kørsel, som ikke bliver konkurrenceudsat.
Skive	Midttrafik	Midttrafik	Midttrafik, kommunens egne busser	Midttrafik	
Struer	Kommunen 14-2017	Kommunen 14-2017	Kommunen 14-2017		Vognmand planlægger ruten, høj grad af samkørsel
Syddjurs		Midttrafik	Midttrafik	Midttrafik	
Viborg				Midttrafik (Flexitur)	
Aarhus	Kommunen 07-2015 eller 07-2016	Midttrafik	Midttrafik: genoptræning Dagcenter: Taxa + diverse aftaler m vognmænd	Kørsel efter refusion	

Tabel 3: Effektiviseringstiltag

Kommune	Effektivisering				Kontaktperson
	Kortlægning og analyse	Implementeret	Under implementering, idestadie	Økonomisk besparelse	
Favrskov	Ja (2013)	Udbud for fast kørsel i 2014, variabel kørsel hos Midttrafik	Yderligere tiltag	Pt. ukendt afventer udbud	Peter Lundtofte
Hedensted	Godt overblik	Alle taxakørsler på tværs af ordninger er registreret i taxas planlægningssystem, som kommunen har adgang til	Optimering af ruter, kombination mellem individuel og kollektiv trafik undersøges. Alternative løsningsmodeller undersøges.		Lars Oksbjerg
Herning	Ja (2009), ny inden udbud		IT system, ny analyse af kørselsbehov og mønstre, opstart af kørsel til aktivitetscentre/ dagcentre	Opr. estimeret besparelse 7 mio. kr over 4 år. Grundet fejl i udbud og i implementering af kørselskontor er besparelsen 0 kr.	Casper Nielsen
Holstebro	Ja (2013) Benchmark i forhold til Deloitte rapport viser at Holstebro Kommune ligger under de 3. billigste kommuner på alle befordringer undtagen skolekørsel	Kørsel af børn til specialundervisning (har været i udbud, har skarp ruteplanlægning gennem flere år) Skolekørsel (der er rationaliseret med færre opsamlingssteder og kortere ruter). Kørsel til læge og speciallæge (indført stram visitation).	Koordineret udbud af specialundervisning og dagcentre Stram visitation af specialundervisning	1 mio. kr. i 2014. Det bliver en stor udfordring at finde de 3,3 mio. kr. der mangler jf. benchmark resultat	Lars Vad Jensen (økonomiforvaltningen/tovholder)
Horsens	JA (2012 – 2013)	Fælles udbud for fast rutekørsel i 2013 IT kørselssystem	Inddragelse af kørsel, som endnu ikke er overgået til Kørselskontoret og som ikke var med i det fælles udbud i 2013		Viceberedskabschef Ole Hansen Wessel
Ikast-Brande	Ja (2014)				Ellen Bach Fjendsbo
Lemvig	Ja (2013)	Gennemgang af serviceniveau og visitationsregler	Fælles udbud gældende pr. 2016, yderligere tiltag	Forventer besparelse på 150.000 kr. i 2014 stigende til 700.000 kr. i 2016	Lis Ravn Sørensen
Norddjurs					
Odder		Fælles udbud i 2008 og 2012			Jan Møller
Randers	Ja (2010)	Fælles udbud for fast kørsel i 2012, variabel kørsel hos Midttrafik	IT kørselssystem, yderligere tiltag	8 mio. kr. om året svarende til 20 % på fast kørsel	Jane Fink
Ringk.-Skj.	Ja (2011) – analyseres yderligere i 2014-15	Beslutninger er sat på standby, indtil yderligere analyser i 2014-15 er gennemført			Ann Elisabeth Gade
Samsø					
Silkeborg					Lene Degn Rohde

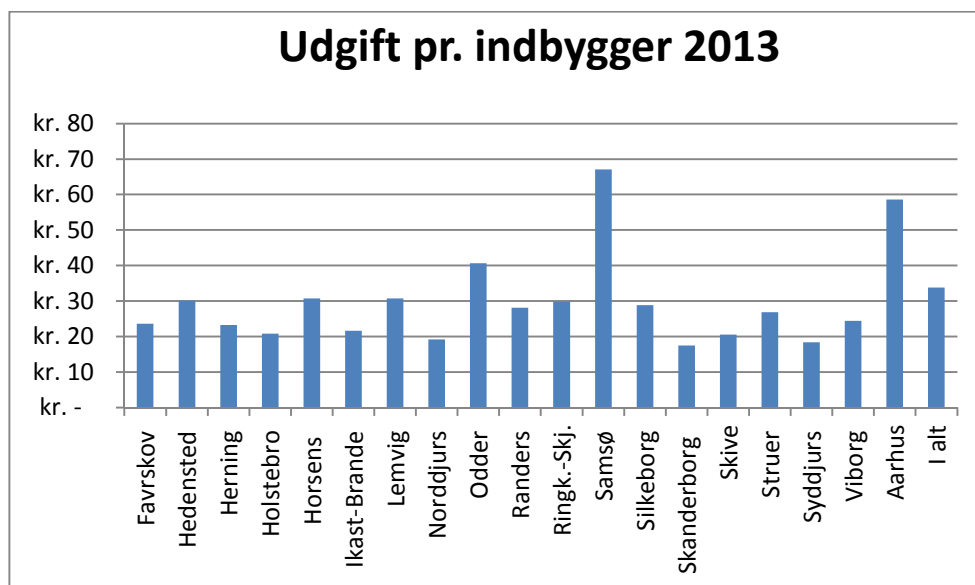
Skanderborg	Ja (2012)	Kommunalt udbud foråret 2014. Anden gang området udbygdes.		Effektiviseringsgevinsten var 715.000 kr./årligt første gang, området blev udbudt. En justering af ventetid og revisitering har givet besparelse på 1,5 mio. kr. i 2013.	Jørn Prætorius, Chris Jacobsen
Skive	I gang	Udbud hos Midttrafik siden 2007	Analyse af effektiviseringer	KL besparelsen indarbejdet i budgettet	Karina Kjeldgaard
Struer				Ca. 20 %	Marianne Lisbjerg
Syddjurs					Klaus Dannemare Sørensen
Viborg					
Aarhus	Ja (2013) – A2 rapport. Kørselsdøgnanalyser under udarbejdelse.	Analyse af organisationsform under udarbejdelse. Diverse tiltag fra 2013 analysen indfaset. Fakturakontrol under implementering.	Organisationsform overvejes: Eget IT-system eller Midttrafik? Fælles kørselskontor? Besluttet medio Q2 2014.	Forventer at realisere de besparelser der er aftalt	Jørgen Schmidt

Bilag 5: Ledelsesinformation vedr. individuel handicapkørsel 2013

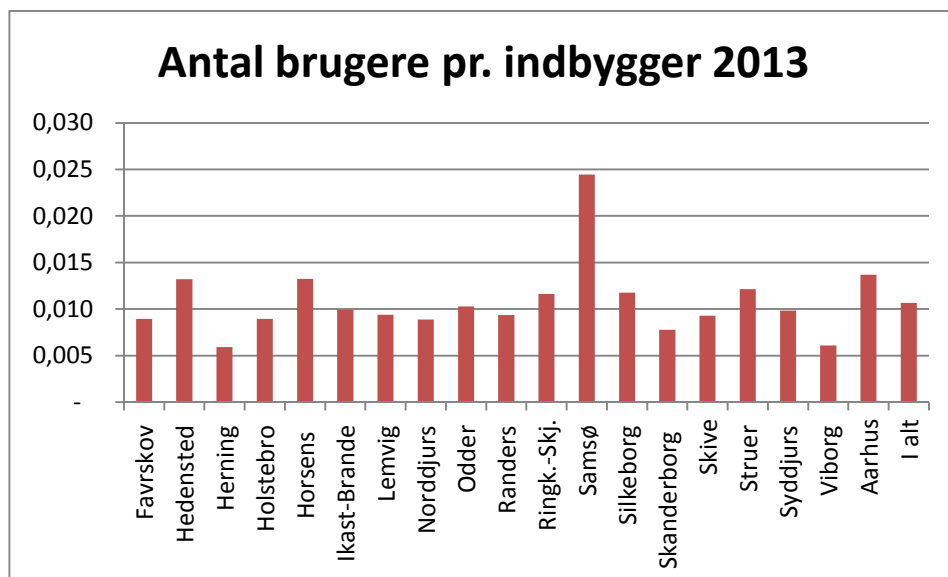
Deloitte rapporten, se litteraturlisten, opfordrer til at opstille ledelsesinformation på følgende måde:

$$\text{Udgift/indbygger} = \text{Antal brugere/indbygger} * \text{antal ture/bruger} * \text{udgift/tur}$$

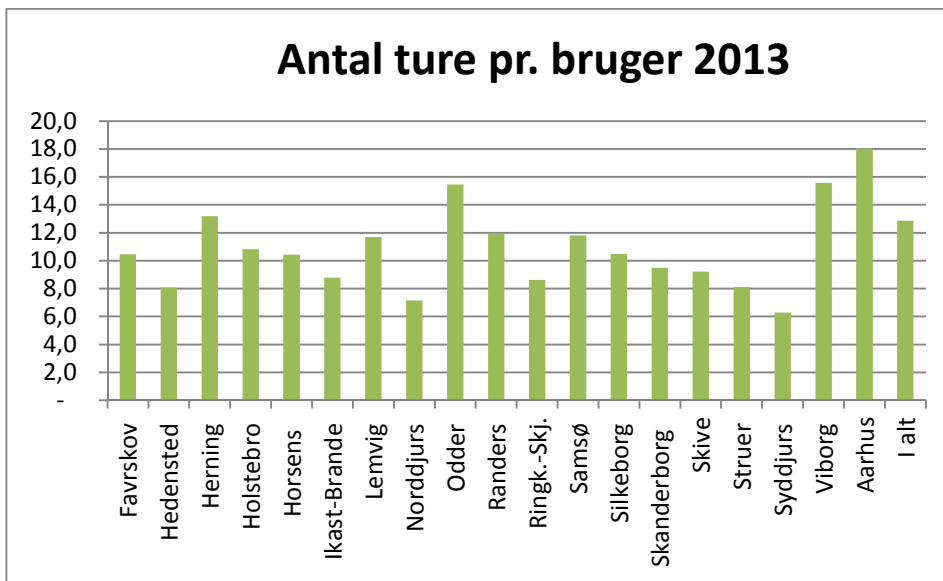
Denne opdeling giver mulighed for at forklare den forholdsvis store forskel, der er i udgiften pr. indbygger.



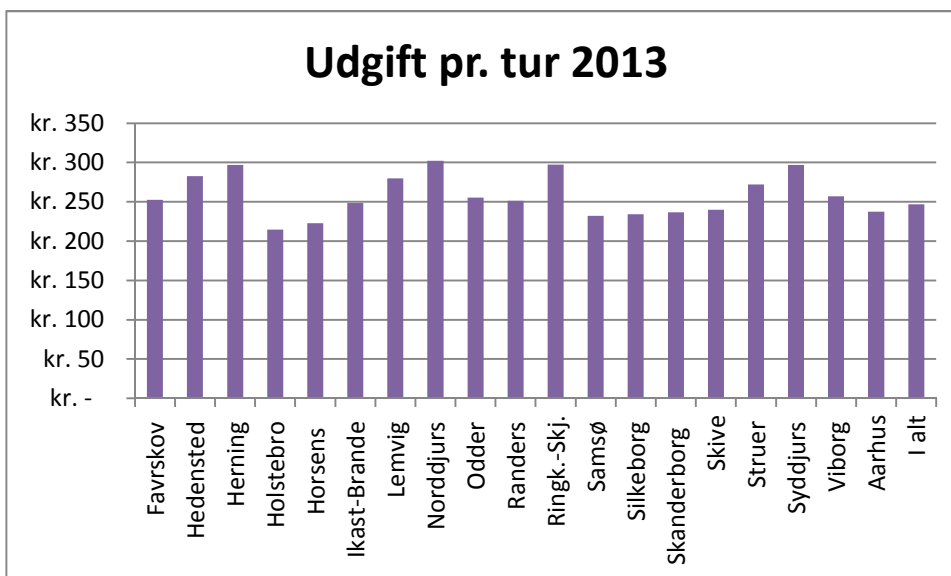
Den gennemsnitlige udgift pr. indbygger til individuel handicapkørsel er 34 kr. incl. call center udgiften. Dette svinger dog mellem 18 kr. og 67 kr. Halvdelen af kommunerne afviger mere end 20 % fra gennemsnittet.



Det er i gennemsnit 0,011 bruger pr. indbygger. Dette svinger dog mellem 0,006 og 0,024 visiterede brugere pr. indbygger. 1/4 af kommunerne afviger mere end 20 % fra gennemsnittet.



Det er i gennemsnit 12,9 ture pr. visiteret bruger. Dette svinger dog mellem 6,3 og 18,0 ture pr. visiteret bruger. Over halvdelen af kommunerne afviger mere end 20 % fra gennemsnittet.



En tur koster i gennemsnit 247 kr. Dette svinger dog mellem 232 og 302 kr. pr. tur. 1/5 af kommunerne har en pris pr. tur, der er over 20 % dyrere end gennemsnittet.

Den mest oplagte forklaringsvariabel er visitationsgraden. Hvis en kommune visiterer relativt mange til individuel handicapørsel, så har den typisk høje udgifter. Det er derfor meget interessant, at denne forklaring ikke gælder for alle kommuner. Et højt udgiftsniveau kan også skyldes et højt antal gennemsnitlige ture eller en høj gennemsnitlig turpris.

Tabel 1: Styringsinformation opdelt efter kommune.

	Udgift pr. indbygger 2013	Antal brugere pr. indbygger 2013	Antal ture pr. bruger 2013	Udgift pr. tur 2013
Favrskov	kr. 24	0,009	10,4	kr. 253
Hedensted	kr. 30	0,013	8,1	kr. 283
Herning	kr. 23	0,006	13,2	kr. 297
Holstebro	kr. 21	0,009	10,8	kr. 215
Horsens	kr. 31	0,013	10,4	kr. 223
Ikast-Brande	kr. 22	0,010	8,8	kr. 248
Lemvig	kr. 31	0,009	11,7	kr. 280
Norddjurs	kr. 19	0,009	7,2	kr. 302
Odder	kr. 41	0,010	15,5	kr. 255
Randers	kr. 28	0,009	11,9	kr. 251
Ringk.-Skj.	kr. 30	0,012	8,6	kr. 297
Samsø	kr. 67	0,024	11,8	kr. 232
Silkeborg	kr. 29	0,012	10,5	kr. 234
Skanderborg	kr. 18	0,008	9,5	kr. 237
Skive	kr. 20	0,009	9,2	kr. 240
Struer	kr. 27	0,012	8,1	kr. 272
Syddjurs	kr. 18	0,010	6,3	kr. 297
Viborg	kr. 24	0,006	15,6	kr. 257
Aarhus	kr. 59	0,014	18,0	kr. 237
I alt	kr. 34	0,011	12,9	kr. 247

Yderligere data og materiale vedr. aldersopdelt og kommuneopdelt styringsinformation kan fås ved henvendelse til Midttrafik: LN@midttrafik.dk.

	Favrskov	Hedensted	Herning	Holstebro	Horsens	Ikast Brande	Lemvig	Norrdjurs	Odder	Randers
Flextrafik budget 2016										
Varig nedsat funktionsevne Serviceloven § 117	Antal									
	Netto									
	Brutt									
Kørsel med ældre til dagcenter serviceloven § 117	Antal					8.500				
	Netto					826.000				
	adm.					161.500				
	Brutt					987.500				
Hjælpe midler og forbrugsgoder Serviceloven § 112	Antal				100			100		200
	Netto				14.000			28.000		41.000
	adm.				1.900			1.900		3.800
	Brutt				15.900			29.900		44.800
Beskæftigelse og aktivering af ikke forsikret Lov om beskæftigelseindsats § 27, 82, 83	Antal									
	Netto									
	adm.									
	Brutt									
Flexstur	Takst	4 kr	4 kr		4 kr	4 kr	7 kr	4 kr	4 kr	7 kr
	Antal	7.500	4.500		900	2800	1.400	2.300	17.000	5.900
	Netto	357.000	197.000		55.000	342000	45.000	140.000	1.218.000	198.000
	adm.	172.500	103.500		20.700	64400	32.200	52.900	391.000	135.700
	Brutt	529.500	300.500		75.700	406.400	77.200	192.900	1.609.000	333.700
Teletaxi	Antal	150	2.500	50	100	300			900	
	Netto	25.000	250.000	6.000	22.000	30.000			139.000	
	adm.	4.700	77.500	1.500	3.100	9.300			27.900	
	Brutt	29.700	327.500	7.500	25.100	39.300			166.900	
Handicap	Antal	5.100	4.000	7.100	5.900	11.500	3.300	2.400	2.200	3.800
	Netto	1.119.000	910.000	1.619.000	997.000	1.905.000	657.000	581.000	605.000	685.000
	adm.	391.000	307.000	544.000	452.000	882.000	253.000	184.000	169.000	291.000
	Brutt									
Kommunal kørsel i alt	Antal	46.060	11.000	7.150	14.300	35.100	16.800	5.200	25.500	4.700
	Netto	6.667.000	1.357.000	1.625.000	2.054.000	3.922.000	1.945.000	873.000	2.938.000	824.000
	adm.	795.055	488.000	545.500	616.400	1.328.300	515.100	246.400	679.700	318.900
	Brutt	5.952.055	628.000	7.500	1.221.400	2.463.300	1.550.100	354.400	2.843.700	166.900
Kørsel hos Midttrafik, Flextrafik alt incl	11.904.110	1.256.000	15.000	2.442.800	4.926.600	3.100.200	708.800	5.687.400	333.800	4.163.400
Teoretisk volumen excl Flexstur og	18.492.000	18.449.000	34.806.000	23.584.000	32.492.000	16.510.000	9.391.000	16.052.000	8.910.000	38.637.000

Flextrafik budget 2016		Ringkøbing Skjern	Samsø	Silkeborg	Skander borg	Skive	Struer	Syddjurs	Viborg	Aarhus	Kørselstype i alt
Lægekørsel Sundhedsloven § 170	Antal		800	4.600		3.000		5.000			41.100
	Netto		110.000	645.000		417.000		940.000			4.733.000
	adm.		28.000	87.400		57.000		95.000			793.700
	Brutt		138.000	732.400		474.000		1.035.000			5.526.700
Genoptræning Sundhedsloven § 172	Antal		600	12.000		3.600		6.000		20.200	52.500
	Netto		101.000	1.802.000		493.000		1.172.000		2.979.000	7.694.000
	adm.		21.000	228.000		68.400		114.000		383.800	1.007.100
	Brutt		122.000	2.030.000		561.400		1.286.000		3.362.800	8.701.100
Skolekørsel alm. Folkeskoleloven § 26	Antal										0
	Netto										0
	adm.										0
	Brutt										0
Skolekørsel tilskadekomst (Brækket Ben) Folkeskoleloven § 26	Antal			2.000	600	700		200		2.300	15.010
	Netto			291.000	76.000	156.000		10.000		340.000	2.388.000
	adm.			38.000	11.400	133.000		3.800		43.700	285.190
	Brutt			329.000	87.400	169.300		13.800		383.700	2.673.190
Specielundervisning - børn Folkeskoleloven § 26	Antal					54.300					87.100
	Netto					7.136.000					12.587.000
	adm.					325.800					526.065
	Brutt					7.461.800					13.113.065
Specielundervisning unge / voksne. Lov om specielundervisning § 5 og 10	Antal					6.700					8.100
	Netto					977.000					1.193.000
	adm.					127.300					153.900
	Brutt					1.104.300					1.346.900
Integrationskørsel. Integrationslov § 23	Antal										0
	Netto										0
	adm.										0
	Brutt										0
Socialområdet - Børn og unge med handicap Socialloven § 32 og 36	Antal										0
	Netto										0
	adm.										0
	Brutt										0
Socialområdet - Udsatte børn og unge Serviceloven § 52 og 71	Antal										0
	Netto										0
	adm.										0
	Brutt										0
Socialområdet - Voksne med handicap Socialloven § 97, 100, 103, 104, 105	Antal										0
	Netto										0
	adm.										0
	Brutt										0
Paragrafkørsel Serciceloven § 41 og 100	Antal									2200	2.200
	Netto									434000	434.000
	adm.									41800	41.800
	Brutt									475800	475.800

Forklaring

Oplysninger om turantal og brutto omkostninger er fra budget 2016

Kørselstype hvor det vurderes af potentialet er opfyldt

Kørsestyper hvor det vurderes at potentialet ikke er opfyldt

Kørsestyper der er opsagt

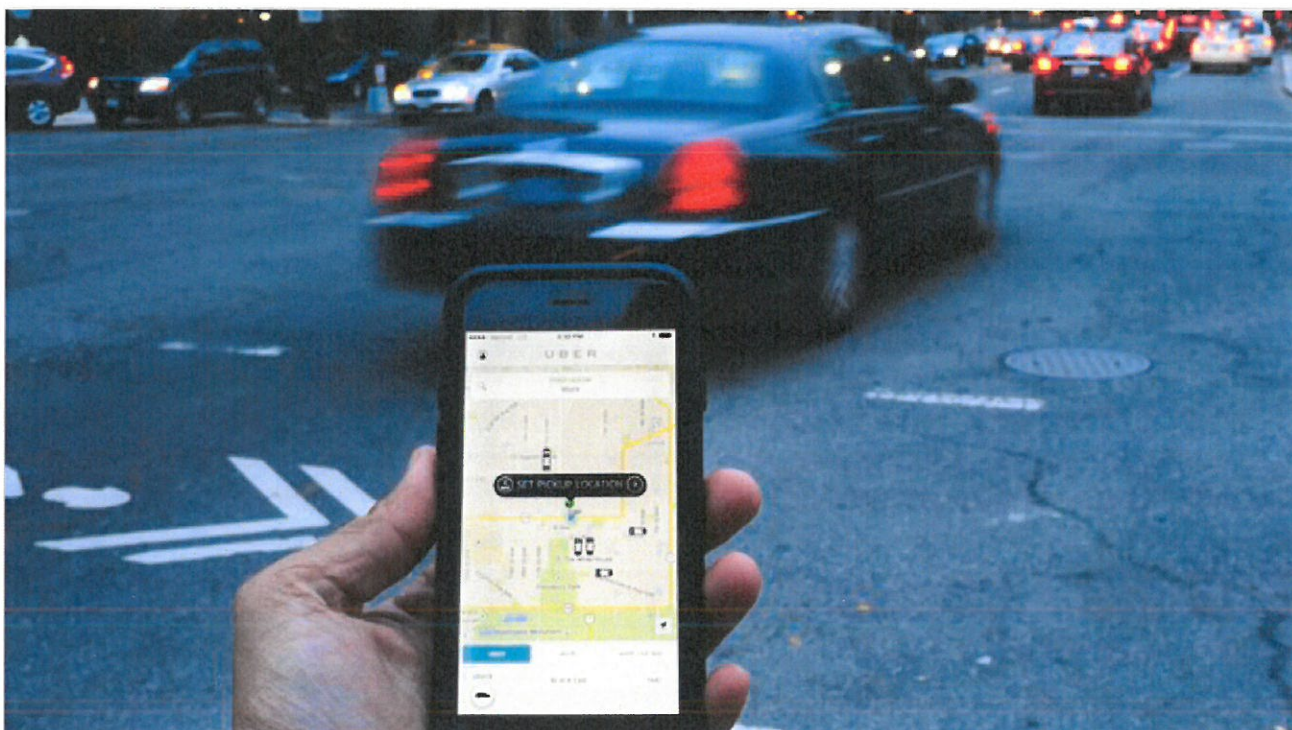
Ingen aftale med kommunen

I Dialog med kommunen

Aftalt nye kørselstyper



Taxidirektør: Vi er klar til forandring



Taxibranchen beskæftiger 12.000 personer og omsætter for 5. mia. kr. om året.

Foto: Scanpix (Arkivfoto)

■ **OPINION** | Af Trine Wollenberg, direktør, Dansk Taxi Råd

20. FEB. 2016 KL. 14:00

Eksklusivt for kunder

Dansk Taxi Råd organiserer hovedparten af taxibranchen og dækker både land og by. Vi har i årevis kæmpet for en modernisering af taxiloven. For nylig er der i København opstået et pr-netværk kaldet Dansk Taxi på initiativ af enkelte taxiselskaber, der især er optaget af problemet med Ubers ulovlige taxivirksomhed i hovedstaden.

"Den reelle udfordring er at få defineret og moderniseret rammerne for fremtidens taxierhverv, så der også om 10, 20 og 30 år vil eksistere pålidelig taxibetjening i hele landet"

Vi byder alle engagerede kræfter velkommen, men vil gerne opfordre til at flytte fokus væk fra "for eller imod" Uber. Ubers ulovlige virksomhed er en sten på vejen, som myndighederne langt om længe er begyndt at tage hånd om. Den reelle udfordring er at få defineret og moderniseret rammerne for fremtidens taxierhverv, så der også om 10, 20 og

30 år vil eksistere pålidelig taxibetjening i hele landet under ordnede vilkår. Og så vi hurtigst muligt får standset alle former for pirattaxi. Vi hilser mere konkurrence velkommen – men på lige vilkår.

Lige vilkår

Taxibranchen er i dag underlagt en detaljeret og kompleks regulering, der blandt andet stiller høje krav til bilernes indretning og udstyr, miljøbelastning, energiforbrug, chaufførernes uddannelse og til forsyningsikkerhed. Reglerne kan og skal være enklere, og der skal være bedre mulighed for at vælge nye og fleksible forretningsmodeller. En ny taxilov skal rumme både gadeture, holdepladsture og bestillingsture, uanset om man bestiller over telefon eller app. Samme regler og krav skal gælde for alle.

"...det skal gøres muligt at drive kørselskontor i forskellige virksomhedsformer, f.eks. aktieselskab, for at give mulighed for nytænkning og udvikling i erhvervet"

Det nuværende tilladelsessystem skal erstattes af en fælles "universaltilladelse", der også giver adgang til at udføre **flextrafik** for det offentlige. Alle chauffører skal tilsluttes et kørselskontor, som også kan være app-baseret, og det skal gøres muligt at drive kørselskontor i forskellige virksomhedsformer, f.eks. aktieselskab, for at give mulighed for nytænkning og udvikling i erhvervet.

Alle skal betale skat

Alle, der kører med andre i bil for at tjene penge, skal betale skat – og myndighederne skal føre kontrol med indtjeningen. Det skal være et krav, at omsætningen kan registreres, som vi i dag gør med taxameter og kontrolapparat, men vi skal løbende følge den teknologiske udvikling og indføre billigere metoder, når de viser sig effektive. Kernen er, at lovlydige, hårdtarbejdende taxichauffører ikke skal udkonkurreres af brodne kar i branchen, der arbejder sort, snyder på vægten eller supplerer deres overførselsindkomst uden relevant modregning.

Taxidækning i hele landet

Taxien er den yderste instans af offentlig transport. Når den sidste bus er kørt, er taxien i yderområderne den eneste mulighed for dem, der ikke selv har bil. Nye muligheder for samkørsel og deleøkonomi kan være løsningen i nogle situationer, men vi mener stadig, at der i loven skal gives mulighed for lokal regulering, der sikrer taxidækning i tyndtbefolkede områder, hvor incitamentet til at drive taxiforretning har været nedadgående i mange år. Omvendt kan en ukontrolleret liberalisering i byerne føre til trængsel og overetablering, og i disse situationer bør kommunerne på nærmere fastsatte vilkår kunne gribe ind.

Samtidigt med at de københavnske taxichauffører frygter for deres job, mens Uber

systematisk unddrager sig alle gældende regler, viser en rapport fra Deloitte, at størstedelen af taxivirksomhederne uden for hovedstadsområdet er så pressede, at de ikke længere kan betale den overenskomstmæssige timeløn. I tråd med regeringens vækstplan "Vækst og udvikling i hele Danmark" skal en ny taxilov skabe bedre muligheder for udvikling af taxierhvervet i alle dele af landet. Ikke kun i hovedstaden.

"Taxibranchen er udfordret af unødigt kompleks og fordyrende regulering og presses samtidig af nye spillere på markedet, der opererer uden for loven. Vi er klar til forandring"

Taxibranchen beskæftiger over 12.000 personer og omsætter for over 5. mia. kr. om året, men siden 2010 er der forsvundet over 1000 taxier. Taxibranchen er udfordret af unødigt kompleks og fordyrende regulering og presses samtidig af nye spillere på markedet, der opererer uden for loven. Vi er klar til forandring. Vi er klar til nye teknologier og forretningsmodeller. Vi er klar til at kigge indad og effektivisere, men det lader sig ikke gøre uden en ny taxilov. Taxibranchen har derfor brug for en ny lovgivning, som giver gode rammer for betjening af både byer og udkantsområder.

En moderne taxilovgivning skal sikre:

- forbrugerne adgang til nye, innovative services og produkter
- kontrol med skattebetaling og forbrugerbeskyttelse
- øget konkurrence, men på lige vilkår
- understøttelse af muligheden for en rimelig taxibetjening i hele landet

(Rettet 23/2-16)

© Dagbladet Børsen

Ifølge lov om ophavsret er det kun tilladt at tage én papirkopi til privat brug. Yderligere kopiering må kun ske efter aftale med Dagbladet Børsens chefredaktion. Henvendelse skal ske til Peter Utzon på e-mail:

peut@borsen.dk

"Kommunalt Uber dræber mit firma"



Dan Mørch er færdig som taxivognmand til sommer. Han kan ikke konkurrere med den kommunale Flextrafik, der tilbyder kørsel til en brøkdel af normal taxipris. Foto: Cathrine Ertmann

■ **AVISEN** | Af Lars Düwel og Anne Skjerning

9. MAR. 2016

Eksklusivt for kunder

Kommunernes tilbud om Flexture, der er taxilignende ture betalt med offentlig støtte, har kørt Dan Mørchs biks i sæk. "Flexiture er min Uber," siger han

Dan Mørch er selvstændig taxivognmand i Jammerbugt Kommune i Nordjylland. Men til sommer er det slut. Efter at have haft syv taxier er han i dag nede på to, og de sælges til sommer, så han kan melde sig helt ud af branchen. Og det er ikke på grund af den omstridte teknologivirksomhed Uber, der f.eks. har fået taxichauffører i København på barrikaderne.

"Her i min kommune er det offentliges tilbud med Flexiture min Uber. Og Flexiturene har dræbt min virksomhed," siger Dan Mørch, som overtog taxifirmaet efter sin far i 1997. Flexiture er tænkt som et alternativ i landområder, hvor buslinjer er urentable. For modsat den øvrige **Flextrafik** er Flexiture for alle borgere, og altså ikke kun dem med et handicap eller særlige behov.

Flexitur bestilles på app

På overfladen er der da også ligheder mellem Flexiture og Uber. På samme måde som en Uber-tur kan en Flexitur bestilles på en app.

De fem trafikelskaber Movia, Midttrafik, Sydtrafik, Fynbus og Nordjyllands Trafikelskab, der tilsammen dækker Flexiture i hele landet, har lavet appen **Flextrafik**, hvorfra man kan bestille en tur og betale for turen med det samme, hvis man har tilknyttet et betalingskort. Og man får 10 pct. rabat i forhold til en bestilling via telefon.

En kortlægning fra Børsen viser, at antallet af Flexiture er eksploderet gennem de sidste fire år, og de udbydes nu i 86 ud af landets 98 kommuner.

Henning Stich, vognmand i Stevns Kommune på Sydsjælland, mærker Flexitures indmarch hver eneste dag.

"For vores vedkommende er det meget alvorligt. Vi oplever, at stort set alle de daglige ture, vi havde med kunder, der skulle til frisør, til fysioterapeut, ud at handle eller til stationen, er erstattet af Flexiture. Jeg vil skyde på, at halvdelen af vores ture er forsvundet til det," siger Henning Stich.

Hos brancheorganisationen Dansk Taxi Råd er direktør Trine Wollenberg ikke i tvivl om, hvad der er sket.

"Flexiture var oprindeligt ment som et alternativ for dem, der ville tage en bus. Men nu er det blevet et alternativ

for dem, der ville tage en taxi," siger Trine Wollenberg.

Jammerbugt Kommune, som Dan Mørch kører i, er én af de kommuner, der har haft ordningen i længst tid. Her har passagertallet ligget på 10-13.000 om året de seneste fire år. Samtidig er Jammerbugt en af de kommuner, hvor Flexiture er billigst. Her koster en tur 3,50 kr. pr. kilometer. Til sammenligning tager taxiselskabet 4x35 15,25 kr. pr. kilometer.

Mogens Gade (V), borgmester i Jammerbugt Kommune, afviser præmissen om, at Flexitursordningen tager ture fra almindelige taxivirksomheder. Han mener, at Flexiture og taxikørsel er to forskellige ting, der ikke overlapper hinanden.

"Flexiture er en form for taxitur, som ikke ville være kørt, hvis ikke det var på grund af vores Flexordning," siger Mogens Gade og forklarer, at hvis Flexiturene skulle køres til taxitakster, ville det se sort ud for kommunekassen.

"Hvis vores Flexiture skulle køres til taxiernes pris, ville Jammerbugt Kommune gå fallit," siger Mogens Gade og understreger, at det er vigtigt for ham, at der er mulighed for kollektiv trafik de steder, hvor der er langt mellem husene.

Trafikselskaberne skriver på deres hjemmesider, at Flextur ikke er en taxiordning, da der kan køre flere med på turen.

Flere, deriblandt Rebild og Egedal, skriver dog, at der i praksis er tale om en taxitur. I Stevns, hvor Henning Stich opererer, skriver kommunen på hjemmesiden, at **Flextrafik** er en særlig ordning for buskørsel, som er et alternativ til almindelige busser og taxier.

ladu@borsen.dk

LÆS OGSÅ Rebild Kommunes reklame for Flextur, hvor de skriver, at det i praksis er en taxitur bit.ly/1TpsT6o

© Dagbladet Børsen

Ifølge lov om ophavsret er det kun tilladt at tage én papirkopi til privat brug. Yderligere kopiering må kun ske efter aftale med Dagbladet Børsens chefredaktion. Henvendelse skal ske til Peter Utzon på e-mail:

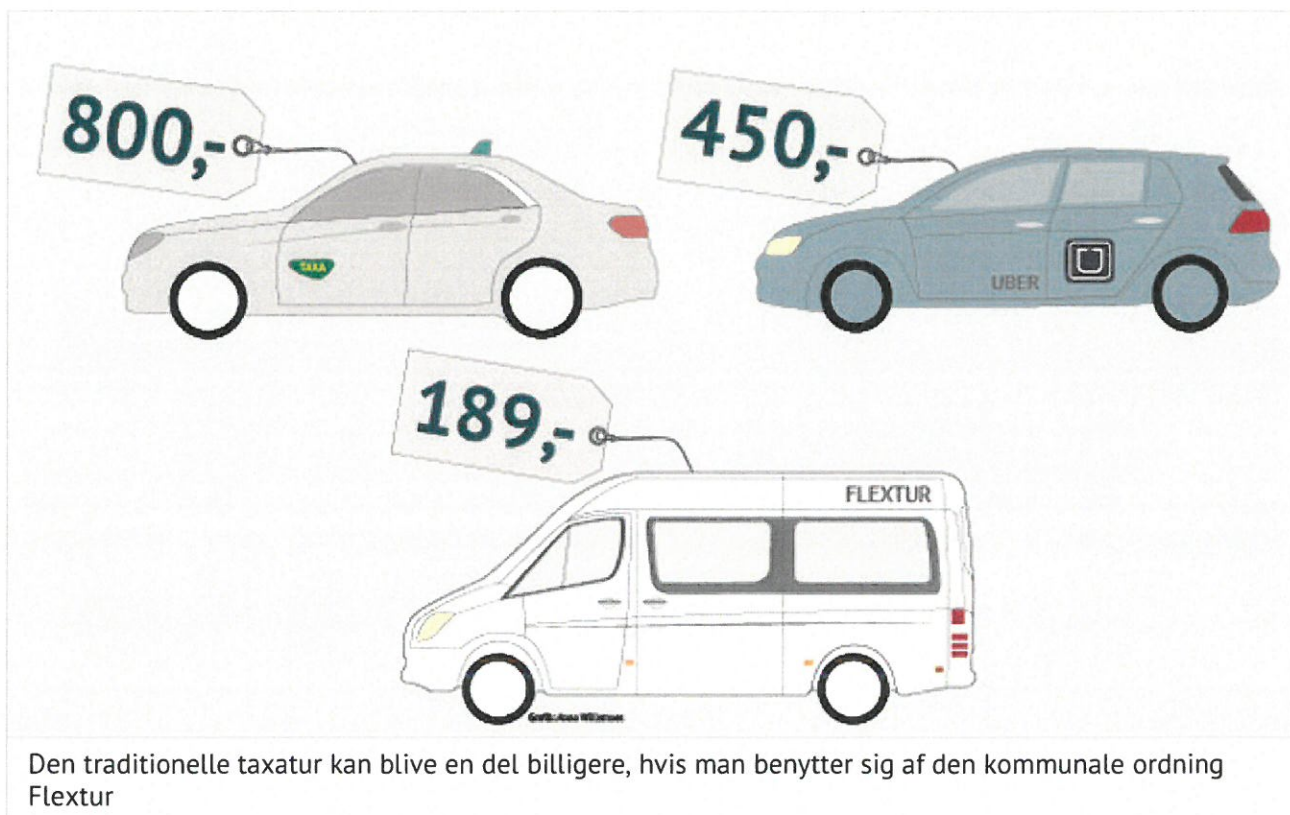
peut@borsen.dk

▯

Copyright © 2016 Dagbladet Børsen A/S

BØRSEN.

Man tror det er løgn: Sådan sparer man 75 pct på taxaturen



■ AVISEN | Af Lars Düwel

9. MAR. 2016

Ekklusivt for kunder

86 ud af 98 kommuner tilbyder Flextur, en taxilignende tur med offentligt tilskud. Børsen satte sig for at teste, om det kunne lade sig gøre at køre fra København Lufthavn til Roskilde Station på det offentliges regning

For nylig fik Børsen et tip om, at der findes en ordning, der hedder Flextur, hvor det offentlige tilbyder dør til dør-transport til markant lavere priser end almindelig taxi.

Det kan simpelthen ikke passe, lød svaret inde på redaktionen. Skulle det virkelig være muligt at bestille en taxilignende tur med offentlig støtte, når man hverken er syg eller handikappet?

Vi besluttede derfor at sende undertegnede journalist ud på en klassisk journalistopgave: Virkeligheden må testes.

Movia til tjeneste

Jeg startede med at ringe til Movias centrale Flexturkontor, der dækker 34 kommuner på Sjælland.

Her kom jeg igennem til en meget hjælpsom mand. Han forklarede mig, at jeg let kunne booke en tur ved at downloade app'en **Flextrafik** eller ved at bestille via deres hjemmeside. Det ville samtidig spare mig 10 pct. sammenlignet med en telefonbestilling, lød det.

Jeg hentede straks app'en, oprettede mig som bruger, tilknyttede mit betalingskort og bestilte en Flextur fra Københavns lufthavn i Kastrup til Roskilde Station, alt sammen med kyndig vejledning fra Movia-manden i telefonrøret.

Da min bestilling var færdig, dukkede der en besked op på min mobiltelefon: Din rejse er bestilt. Pris i alt: 189 kr.

Overrasket udbrød jeg i telefonen:

"Nej, hvor er det smart. Man forstår nærmest ikke, hvorfor folk stadig kører i taxi," hvortil Movia-manden svarer:

"Ja, det er jo det."

Af sted mod lufthavnen

Min tur var bestilt til kl. 14.45 fra Terminal 2 ved Københavns lufthavn mandag 1. marts 2016.

På vej derud funderede jeg over, hvordan jeg skulle genkende vognen. Jeg havde aldrig kørt med Flextur før, og jeg anede ikke, om vognen ville ligne en normal taxi, som der jo i forvejen er mange af i lufthavnen.

Kl. 14.40 stod jeg ved Terminal 2. Der holdt tre-fire taxier i nærheden af mig. Jeg spejdede efter en bil, hvor der kunne stå noget med **Flextrafik** på. Ti minutter senere havde jeg stadig ikke fundet min Flexvogn. Men så ringede min mobiltelefon.

"Hej Lars, hvor står du henne," sagde en mand i den anden ende.

Jeg forklarede, at jeg stod ved Terminal 2. Han holdt til gengæld ved Terminal 3, sagde chaufføren i den anden ende. Jeg skyndte mig derfor over til Terminal 3, hvor jeg hurtigt fik øje på chaufføren. Han sad i en stor handicapbus og vinkede til mig gennem førervinduet.

Eneste passager

Chaufføren kom ud og spurgte, om jeg ikke havde nogen bagage. Jeg forklarede ham, at jeg ikke havde andet at slæbe på end mig selv. Jeg satte mig ind i vognen og konstaterede, at jeg var den eneste passager. Chaufføren satte sig ind bag rattet og turen gik mod Roskilde

Station.

Undervejs spurgte jeg chaufføren, hvor tit det sker, at han har flere passagerer med samtidig, som skal til forskellige destinationer.

"Det sker meget sjældent," lød det, mens han styrede bussen ud på motorvejen mod Roskilde.

Mens jeg nærmede mig Roskilde, ringede jeg til Trine Wollenberg, direktør for Dansk Taxi Råd.

Hej Trine. Jeg sidder lige nu i en Flextursvogn fra Københavns lufthavn mod Roskilde til en pris af 189 kr. Hvad siger du til, at sådan en tur her er mulig?

"Det er slet ikke den måde, som **Flextrafik** er udtænkt i tidernes morgen. Turen fra Københavns lufthavn til Roskilde er jo så rigelig dækket ind af anden kollektiv trafik. Derfor bliver det her ikke en erstatning for kollektiv trafik, det bliver i virkeligheden subsidieret taxikørsel," siger Trine Wollenberg og fortsætter:

"Hvis man ikke fra kommunernes side er opmærksom på, hvor man tilbyder den slags ture, ender det med at blive et alternativ til taxikørsel, hvor kommunerne betaler en del af regningen."

35 minutter og 40 kilometer senere holdt handikapbussen foran Roskilde Station. Jeg takkede for turen og begav mig med tog mod København igen.

75 pct billigere end taxi

Hjemme på kontoret ringede jeg op til de fire store taxiselskaber på Sjælland, 4x35, 4x27, Dantaxi og Taxi Nord. Alle fire taxiselskaber kunne fortælle, at turen fra Københavns lufthavn til Roskilde ville have kostet ca. 800 kr. Altså en pris, som er fire gange så høj som min netop afsluttede Flextur.

Derudover estimerer teknologivirksomheden Uber, at den samme tur ville have kostet 450 kr. med en af deres chauffører. Mere end det dobbelte af Flexturen.

Prisen for en Flextur er meget afhængig af den takst, som der køres med i den gældende kommune. Prisen er også afhængig af, om turen går mellem to kommuner, der har en betalingsaftale. Uden en betalingsaftale kan taksten være 14 kr. pr. kilometer.

ladu@borsen.dk

BØRSEN.

Kan du spare på din næste taxitur? Tjek om din kommune tilbyder flextur



Kan du spare penge på din næste taxitur? Tjek på listen herunder, om din kommune tilbyder flexture

Foto: Scanpix

[Tilbage til seneste nyheder](#)

Viser 18 af 19 artikler



■ **VIRKSOMHEDER** | Af Lars Düwel

9. MAR. 2016 KL. 10:32

Eksklusivt for kunder

86 ud af 98 kommuner tilbyder i dag flexture, som kan bestilles via app'en Flextrafik. Flextur er et alternativ til de områder, hvor buslinjerne ikke i tilstrækkelig grad tilfredstiller borgerne.



En flextur kan dog også hurtigt bruges som en billig taxitur. I sidste uge kørte Børsen med flextur fra Københavns Lufthavn til Roskilde station. En tur, der endte med at koste 189 kr. De fire største taxibestillingskontorer på Sjælland, Taxi 4x35, 4x27, DanTaxi, Taxi

Man tror det er løgn: Sådan sparer man 75 pct på taxaturen

Nord, estimerer alle turen til 800 kr.

Det er i alt fem trafikselskaber, der udbyder flexiture. Movia dækker Sjælland og omegn, Fynbus dækker Fyn, Midttrafik dækker Midtjylland, Nordjyllands Trafikselsskab dækker Nordjylland, mens Sydtrafik dækker Sønderjylland.

Tjek herunder, om din kommune tilbyder flexitur:

Movia:

Allerød
Ballerup
Brøndby
Dragør
Egedal
Faxe
Fredensborg
Frederikssund
Furesø
Gladsaxe
Greve
Gribskov
Guldborgsund
Halsnæs
Helsingør
Holbæk
Høje Taastrup
Hørsholm
Kalundborg
Køge
Lejre
Lolland
Lyngby-Taarbæk
Næstved
Odsherred
Ringsted
Roskilde
Rudersdal
Slagelse
Solrød
Sorø
Stevns
Tårnby

Borsen.dk anvender cookies til at huske indstilling, statistik og målretning af annoncering. Denne information deles med tredjepart. [Læs vores privatlivspolitik >>](#)

OK

Vordingborg

"Her i min kommune er det offentliges tilbud med Flexture min Uber. Og Flexturene har dræbt min virksomhed"

Midttrafik:

Favrskov
Hedensted
Herning
Holstebro
Horsens
Ikast-Brande
Lemvig
Norddjurs
Odder

Randers
Ringkøbing-Skjern
Samsø
Silkeborg
Skanderborg
Skive
Struer
Syddjurs
Viborg
Aarhus

Nordjyllands Trafikselskab (NT):

Brønderslev
Frederikshavn
Hjørring
Jammerbugt
Mariagerfjord
Læsø
Morsø
Rebild
Thisted
Vesthimmerland
Aalborg

Sydtrafik:

Billund
Esbjerg
Fanø
Fredericia
Haderslev
Kolding
Sønderborg

Borsen.dk anvender cookies til at huske indstilling, statistik og målretning af annoncering. [Læs vores privatlivspolitik >>](#)

OK

Tønder
Varde
Vejen
Vejle
Aabenraa

Fynbus (*kaldet flexture for teleture) :

Assens
Nordfyn
Faaborg-Midtfyn
Kerteminde
Langeland
Middelfart
Nyborg
Odense
Svendborg
Ærø

▮

Copyright © 2016 Dagbladet Børsen A/S

Movia kan ikke genkende Taxirådets kritik af flexiture

Tilbage til seneste nyheder

Viser 17 af 19 artikler

■ POLITIK | Af Ritzau

9. MAR. 2016 KL. 18:23

En flexitur er tænkt som et alternativ til dem, der kører bus, men er også blevet et alternativ for dem, der kører taxi. Sådan lyder kritikken fra Trine Wollenberg, der er direktør i Dansk Taxi Råd onsdag i Børsen.

Men det billede af kørslen kan centerchef i Movia Per Gellert ikke genkende.

"Det er et billede, vi har hørt, men ikke helt kan genkende. Det er der et par grunde til. En af grundene er, at hvis man bestiller en taxa, så kan man forvente, at den kommer ganske hurtigt, og så bliver man kørt fra A til B. Når man bestiller en flexitur er der lidt nogle andre vilkår," siger han.

Alternativ i landområder

Flexiture er tænkt som et alternativ i landområder, hvor der ikke er mange busser. Turene kan bestilles af alle og skal bestilles mindst to timer før. Desuden kan man risikere at køre en omvej, fordi der nogle gange samler flere personer op.

I Movias område er der dog gennemsnitligt kun 1,16 personer med på hver tur. Derudover kan turen gøres meget billigere end en taxitur. Ifølge Børsen koster en tur fra Kastrup Lufthavn til Roskilde 189 kroner som flexitur og 800 kroner med taxi.

"Når du kombinerer tingene og koordinerer det, så bliver det billigere. De priser, turene køres til, er nogle, vognmændene selv byder ind med. Det laves i et udbud i det offentlige," siger han.

Ingen sammenhæng

Per Gellert henviser desuden til en rapport fra laget af Deloitte for Transportministeriet i

Børsen.dk anvender cookies til at huske indstilling, statistik og målretning af annoncering. Denne information deles med tredjepart. Læs vores privatlivspolitik >>

Det i

2015. Den konkluderer, at der ikke er nogen klar sammenhæng mellem, hvor meget flextrafik en kommune køber, og hvor høj omsætningen er for taxierne.

Der kan dog være justeringer i flexturene på vej, og der er allerede foretaget nogle ændringer. For eksempel har nogle kommuner valgt en højere pris på turene, og i Næstved kan flexaturene ikke bruges til at blive kørt rundt inde i byen.

"Forsøget (i Næstved, red.) skal vise, om det er den rigtige måde at gøre det på. Vi har selv talt om en anden model i vores bestyrelse, der handler om, man skal gøre det dyrere at bruge flexature, hvis det er en bytur," siger han.

De seneste år er det sket en stigning i antallet af passagerer med flexature.

/ritzau/

Leder: Nu må alle angreb på Uber høre op

Tilbage til seneste nyheder

Viser 15 af 19 artikler

■ AVISEN | Af Thomas Bernt Henriksen

10. MAR. 2016

Eksklusivt for kunder

Vantro og undren er den eneste naturlige reaktion på afsløringen af, at 86 ud af landets 98 kommuner tilbyder taxikørsel til dumpingpriser via de såkaldte flexiture.

Indtil i går var flexiturene en diskret hemmelighed for de indviede, som via en app har kunnet bestille bekvem transport til en festlig aften i byen med en rabat på 75-80 pct. i forhold til en almindelig taxitur. Over 800.000 ture blev det til i 2015 - oven i købet med et rundhåndet kommunalt tilskud.

Det er flovt og pinligt, når formanden for Kommunernes Landsforenings (KL) teknik- og miljøudvalg, Kolding-borgmester Jørn Pedersen (V), i dag i Børsen bedyrer, at den offentligt støttede taxikørsel ikke koster taxibranchen nogen kunder. Eksplosionen i de såkaldte flexiture taler deres eget sprog, og der er flere og flere mennesker i det her land, som efterhånden kender nogen, der har fået øjnene op for det kommunale taxicirkus.

Heldigvis afsløres det kommunale taxicirkus på et godt tidspunkt.

I månedsvis har Ubers indtog på det danske taximarked været genstand for voldsom debat. Det er kun få uger siden, at Socialdemokratiet og Dansk Folkeparti nægtede at forhandle videre om en ny taxilov, før det blev slået fast, om Ubers forretningsmodel er lovlig. Ikke engang Uber kan konkurrere med flexiturene, og dermed er al hykleriet omkring både taxiloven og Uber udstillet. Uber er ingen undskyldning for at rydde op i en dårlig og forældet taxilov. Det er vist tydeligt nu.

Konkurrencen fra flexiturene og den øvrige flexitrafik er reelt langt mere problematisk end Ubers indtog i Danmark. Uber repræsenterer en ny forretningsmodel, som allerede er i færd med at forandre og forny den danske taxibranche. Formændene i Dansk Taxi, Søren Nicolaisen og Uffe Christensen, afviste netop i en kronik i Børsen 28. januar, at Uber er taxibranchens fjende nummer et: det er den 40 år gamle taxilov.

Men først skal det kommunale taxicirkus stoppes. Det er oplagt, at flexiturene er taxibranchens svar på social dumping. Ingen vognmand vil nogensinde kunne konkurrere med offentligt subsidieret taxikørsel. Derfor er det i sig selv spændende at se, hvilke

annoncering. Denne information deles med tredjepart. [Læs vores privatlivspolitik >>](#)

OK

politikere der vil forsvare flexturene. Forhåbentlig ingen.

Flexiturene udbydes som et særskilt produkt, der er åbent for alle borgere i de kommuner, som ønsker det. Flexitur er en af fem kørselstyper, som udbydes af Movia, Midtrafik, Sydtrafik, Fynbus og Nordjyllands Trafikselskab, hvor de øvrige fire er kørsel med blandt andet syge og handicappede. Selvom flexiturene er ren taxikørsel, modtager de alligevel et kommunalt tilskud på 80 mio. kr.

Problemet med flexiturene er imidlertid ikke løst med at fjerne det offentlige tilskud og så fortsætte som hidtil.

Når selskaberne bag flexiturere kan tilbyde billig taxikørsel, skyldes det, at de kan udnytte den kapacitet, som alligevel skal være der for at løse opgaver med kørsel med handicappede og syge, endnu bedre.

Det er alletiders for trafikselskaberne, at de kan tjene ekstra penge ved at tilbyde taxikørsel når de ikke kører for kommunerne. Det er bare ikke alletiders for taxibranchen. Selv uden et kommunalt tilskud er flexiturene voldsomt indirekte subsidieret af det offentlige. Spørgsmålet er, om kommunernes taxicirkus overhovedet er lovligt. Kommunerne har ifølge kommunalfuldmagten forbud mod at drive privat virksomhed og dermed forvride konkurrencen. Åbenbart er de ligeglade.

Uenig? Deltag i debatten [facebook.com/borsenopinion](https://www.facebook.com/borsenopinion)

© Dagbladet Børsen

Ifølge lov om ophavsret er det kun tilladt at tage én papirkopi til privat brug. Yderligere kopiering må kun ske efter aftale med Dagbladet Børsens chefredaktion. Henvendelse skal ske til Peter Utzon på e-mail: peut@borsen.dk

FAKTA Sådan fungerer Flextur

[Tilbage til seneste nyheder](#)

Viser 13 af 19 artikler

■ **AVISEN** |

10. MAR. 2016

[Eksklusivt for kunder](#)

Flextur er det offentliges tilbud til de borgere, der bor i områder, hvor buslinjer er sparet væk.

Taxibranchen er dog begyndt at gøre opmærksom på, at borgere bruger det som en taxiservice.

Det danske udbud af flexture er dækket af fem trafikelskaber: Movia, Midttrafik, Sydtrafik, Fynbus og Nordjyllands Trafikselskab.

Man kan bestille en flextur via telefon. Det er også muligt at bestille via hjemmesiderne eller appen Flextrafik.

ladu

© Dagbladet Børsen

Ifølge lov om ophavsret er det kun tilladt at tage én papirkopi til privat brug. Yderligere kopiering må kun ske efter aftale med Dagbladet Børsens chefredaktion. Henvendelse skal ske til Peter Utzon på e-mail:

peut@borsen.dk

π

Copyright © 2016 Dagbladet Børsen A/S

KL: Flextur skader ikke taxibranchen

[Tilbage til seneste nyheder](#)

Viser 16 af 19 artikler

■ **AVISEN** | Af Anne Skjerning og Lars Düwel

10. MAR. 2016

[Eksklusivt for kunder](#)

Formanden for KL's teknik- og miljøudvalg afviser taxivognmænds kritik af, at billige flexture kører dem i sæk. Flextur erstatter busser, lyder det

KL (Kommunernes Landsforening) afviser provinstaxiers påstand om, at offentligt støttede flexture undergraver deres almindelige taxiforretning.

"Der er ingen analyser, der peger på, at taxierne mister kunder på grund af Flextur," siger Jørn Pedersen (V), formand for KL's teknik- og miljøudvalg og borgmester i Kolding kommune.

Jørn Pedersens reaktion kommer efter, at Børsen onsdag fortalte om to taxivognmænd i Nordjylland og på Sydsjælland, der føler sig presset ud af offentligt støttede flexture.

Ifølge Henning Stich, vognmand i Stevns Kommune, er omkring halvdelen af hans kunder forsvundet over til Flextur.

"Vi oplever, at stort set alle de daglige ture vi havde med kunder, der skulle til frisør, til fysioterapeut, ud at handle eller til stationen, er erstattet af flexture. Jeg vil skyde på, at halvdelen af vores ture er forsvundet til det," siger Henning Stich.

Formålet med Flextur var ellers, at det skulle være et alternativ til urentable buslinjer på landet. Men reelt har ordningen udviklet sig til et alternativ til taxierne ifølge vognmænd i provinsen.

Hypotetisk

Hos KL ønsker man ikke at forholde sig konkret til de sager, Børsen har beskrevet.

"Det er jo hypotetisk. Det kan jeg ikke svare på," siger Jørn Pedersen fra KL's teknik- og miljøudvalg.

Børsen.dk anvender cookies til at huske indstilling, statistik og målretning af annoncering. Denne information deles med tredjepart. [Læs vores privatlivspolitik >>](#)

OK

Generelt mener han, at der kan være mange forklaringer på, hvorfor provinstaxier mister kunder i disse år.

"Jeg tror, at flexiture har marginal indflydelse på, at taxichaufførerne har fået mindre at lave. Der er f.eks. også folk, der har fået to biler, og derfor ikke længere har behov for taxaer," lyder det.

Så hvis der er chauffører ude på landet, der siger, de har mistet ture på grund af Flextur, afviser du så det?

"Nej, det er da muligt. Vi har bare ingen analyser, der påviser det," lyder det fra Jørn Pedersen.

I mere tætbefolkede områder som Aarhus sker der dog løbende opstramninger af de lokale Flextur-tilbud, forklarer Jørn Pedersen.

I lokalpressen i Aarhus bliver Flextur omtalt som en "fed fidus" til billig taxa. Hvad siger du til det?

"Det opdager kommunerne jo også, og så laver de opstramninger. F.eks. kan man flere steder ikke bestille Flextur indenfor bybus-grænserne," siger Jørn Pedersen og fortsætter:

"Der er jo ingen, der har en interesse i at bruge offentlige kroner på noget, der kunne være en privat taxitur," lyder det.

En af de kommuner, hvor man for nylig har sat en stopper for adgangen til Flextur, er Næstved.

"Vi var en af de første kommuner, som måtte opgive flexiturene inde i byen. Vi kunne se, at passagertallene styrtdykkede på bybusserne og folk begyndte at tage det her Flextrafik, som jo er en taxaordning," lyder det fra Næstved kommunes borgmester, Carsten Rasmussen (S).

"Det var ganske almindelige borgere, som sagde, hvorfor skal vi bestille en taxi, når vi skal ud at spise lørdag aften? Jeg ringer da bare efter en flexbil i stedet for. Så der var rigtig mange, der brugte flexiturene som et alternativ til taxien," lyder det.

Kommunekasse truet

Det er dog ikke for taxibranchens skyld, at kommunen nu strammer op.

"Det var en trussel mod kommunekassen. Vi kunne se, at vi overskred vores budget for kollektiv trafik ganske markant. Vi havde sat omkring to millioner af det ene år og det voksede helt vildt, så det blev næsten firedoblet," lyder det fra Carsten Rasmussen.

En kortlægning fra Børsen viser, at det samlede kommunaltilskud til Flextur er mere end tredoblet på fire år.

De åbne flexture er delvist brugerbetalte, men hovedparten af regningen betales af kommunerne. Derfor har den store vækst i antallet af Flexture sat sine aftryk i kommunekasserne rundt omkring i landet.

Konkret er det samlede kommunale tilskud til Flextur vokset fra 24 mio. kr. i 2012 til 85 mio. kr. i 2015.

Den største vækst i flextursordningen har fundet sted på Sjælland, som samlet set har fordoblet passagertallet flere år i træk. Det har samtidig medført gentagende overskridelser af budgettet for ordningen. Det viser de seneste regnskaber fra det sjællandske trafikselskab, Movia.

ansk@borsen.dk

LÆS OGSÅ "Kommunalt Uber dræber mit firma" bit.ly/1RRjxwL

© Dagbladet Børsen

Ifølge lov om ophavsret er det kun tilladt at tage én papirkopi til privat brug. Yderligere kopiering må kun ske efter aftale med Dagbladet Børsens chefredaktion. Henvendelse skal ske til Peter Utzon på e-mail:

peut@borsen.dk

П

Copyright © 2016 Dagbladet Børsen A/S

"Det er skattekroner der betaler for turen hjem fra værtshus"

Tilbage til seneste nyheder

Viser 14 af 19 artikler

■ AVISEN | Af Lars Düwel og Anne Skjerning

10. MAR. 2016

Eksklusivt for kunder

Det skaber glæde hos DF's transportordfører Kim Christiansen, at Børsen har kortlagt prisforskellene på en offentlig flexitur og en taxitur.

Her viser det sig blandt andet, at en tur fra Gilleleje til Helsingør kan køres til 114 kr. med Flexitur, mens det koster omkring 585 kr. med en taxi.

"Jeg er glad for, at der endelig er nogen, der gider at dokumentere det her vanvittige forhold mellem flexiture og taxier, for jeg har råbt op om det i snart to år," siger Kim Christiansen og giver sit eksempel på, hvad flexiture bliver brugt til.

"Det er skattekroner, der betaler for, at du kan blive kørt hjem fra værtshuset," siger transportordføreren.

Absurd situation

I går kunne Børsen fortælle om en flexitur, som undertegnede journalist tog fra Københavns Lufthavn til Roskilde station. En tur, der endte med at koste 189 kr. Sammenlignet ville en taxi opkræve 800 kr.

Den historie giver store panderynker hos Liberal Alliances erhvervsordfører Joachim B. Olsen, der er meget bekymret for provinstaxierne.

"Det er en helt absurd situation, at det kan lade sig gøre, og det er et misbrug af offentlige midler."

Lokalpolitisk beslutning

Hos Venstre understreger transportordfører Kristian Pihl Lorentzen vigtigheden af, at

Børsen.dk anvender cookies til at huske indstillinger, statistik og målretning af annoncering. Denne information deles med tredjepart. [Læs vores privatlivspolitik >>](#)



Flexitur er en lokalpolitisk beslutning. Men samtidig opfordrer han kommunerne til at være opmærksom på konsekvenserne for den lokale taxidækning.

"Politikerne ude i kommunerne skal være opmærksomme på, at når man beslutter at lave en meget udvidet flexitursordning, så undergraver det taxidækningen. De samme politikere, der beslutter det, har jo også ansvaret for, at der er en ordentlig taxidækning i by og på land," siger Kristian Pihl Lorentzen og fortsætter:

"Jeg konstaterer, at nogle kommuner bruger rigtig mange skatte kroner på at køre flexiture i ret vid udstrækning."

Transportordfører fra Enhedslisten Henning Hyllested er også opmærksom på problemet.

Direkte konkurrence

"Som udgangspunkt er Flextrafik en udemærket ting, problemet opstår bare, når det foregår i direkte konkurrence med almindelige taxivognmænd. Det dur ikke, og det kommer vi til at se på med den kommende taxilovgivning," siger Henning Hyllested og åbner dermed op for den aktuelle politiske proces. Her er den borgerlige blok begyndt at røre på sig i forhold til at få strikket en ny taxilovgivning sammen.

"For mig understreger hele den her sag bare, at der virkelig er behov for, at vi politikere sætter os ned og får lavet en regulering af hele det her område, som er meget mere tilpasset markedet," siger Joachim B. Olsen.

Ifølge Børsens oplysninger har transportminister Hans Christian Schmidt (V) haft de første møder med de borgerlige ordfører om en ny taxilov.

ladu@borsen.dk

© Dagbladet Børsen

Ifølge lov om ophavsret er det kun tilladt at tage én papirkopi til privat brug. Yderligere kopiering må kun ske efter aftale med Dagbladet Børsens chefredaktion. Henvendelse skal ske til Peter Utzon på e-mail:

peut@borsen.dk

Borsen.dk anvender cookies til at huske indstilling, statistik og målretning af annoncering. Denne information deles med tredjepart. [Læs vores privatlivspolitik >>](#)

OK

Movia brugte 537 mio på Flextrafik sidste år



Hans Henrik Neumann-Petersen, formand for Næstved Taxa. Foto: Mie Hee Christensen

[Tilbage til seneste nyheder](#)

Viser 10 af 19 artikler

■ **AVISEN** | Af Lars Düwel

14. MAR. 2016

[Eksklusivt for kunder](#)

Da Næstved Taxa i februar kørte til Odense for at køre en patient til Randers endte regningen med at lyde på 4000 kr. Den skal betales af det sjællandske trafikselskab Movia. Samlet har Movia i 2015 brugt 537 mio. kr. på Flextrafik.

Flextrafik rummer blandt andet kørsel med patienter, handikappede og almindelige borgere. Og det vækker

alt andet end begejstring hos Liberal Alliances erhvervsordfører, Joachim B. Olsen, at Movia brænder så mange penge af på flextrafik. [Læs mere om flextrafik, statistik og målretning af annoncering. Denne information deles med tredjepart. \[Læs vores privatlivspolitik >>\]\(#\)](#)

OK

Absurd system

"Det er et astronomisk højt beløb. Det er for mig helt tydeligt, at omkostningerne slet ikke står mål med gevinsterne for samfundet," siger Joachim B. Olsen. Da han bliver præsenteret for Næstved Texas tur til Randers siger han:

"Det er et absurd system, som med tydelighed viser, at der bliver spildt penge, som kunne være blevet brugt meget mere fornuftigt," siger han og fortsætter:

"Det ville helt sikkert være noget, som Liberal Alliance kunne se nærmere på. Når man siger, at der ikke kan spares mere i kommunerne, så er det her jo et klart eksempel på, at der er penge at hente."

Også DF's transportordfører, Kim Christiansen, hæfter sig ved historien om turen fra Næstved til Randers.

"De eksempler er der en million af, hvis man begynder at rode i det. Det er sgu helt på månen. Jeg kunne godt tænke mig snart at få ministeren på banen. En ting er, at vi har de her Flexture, hvor raske unge mennesker bliver kørt rundt, som var det taxikørsel. En anden ting er, at vi brænder så mange penge af på det samlet," siger Kim Christiansen.

"Giv mig en ny lov"

Til politikernes udmeldinger siger Jens Peter Langberg, chef for Flextrafik i Movia: "Så må de jo give mig en lovgivning, som gør, at jeg må hyre en vogn i Odense. Som det er lige nu, må jeg kun bruge de biler, jeg selv har kontrakt med," siger Jens Peter Langberg fra Movia.

Al Flextrafik i landet bliver varetaget af fem trafikelskaber:

Movia dækker Sjælland, Midttrafik dækker Midtjylland, NT har Nordjylland, Fynbus har Fyn, og Sydtrafik tager sig af Sønderjylland.

ladu@borsen.dk

© Dagbladet Børsen

Ifølge lov om ophavsret er det kun tilladt at tage én papirkopi til privat brug. Yderligere kopiering må kun ske efter aftale med Dagbladet Børsens chefredaktion. Henvendelse skal ske til Peter Utzon på e-mail:

peut@borsen.dk

π

Copyright © 2016 Dagbladet Børsen A/S

Borsen.dk anvender cookies til at huske indstilling, statistik og målretning af annoncering. Denne information deles med tredjepart. [Læs vores privatlivspolitik >>](#)

OK

"Vores system fungerer"

Tilbage til seneste nyheder

Viser 12 af 19 artikler

■ AVISEN | Af Lars Düwel

14. MAR. 2016

Eksklusivt for kunder

Kim Snejbjerg Jensen, Direktør Flexdanmark

Kim Snejbjerg er direktør i Flexdanmark, som står bag it-systemet Planet, der står for at koordinere al Flextrafik i landet.

I februar i år blev Næstved Taxa hyret til at køre en patient fra Odense til Randers. I hvor høj grad mener du, det vidner om et system, der fungerer?

"Vores system fungerer. Vi håndterer 5,5 mio. ture hvert år. Så kan du finde ti eller 20 eller 100 ture, hvor der ikke er en optimal løsning på det. Ofte når de her skæve ture kommer, så skyldes det, at der ikke har været andre ledige biler i nærheden."

Det er bare ikke rigtig det billede, man møder, når man snakker med nogle af de vogtmænd, der kører de her ture?

"Det må du snakke med trafikelskaberne om. Vi stiller sådan set bare løsninger til rådighed for trafikelskaberne. Det kan godt være, at vi laver noget drift, men det sker på baggrund af nogle politiske beslutninger."

Men hvad tænker du, når du hører om sådan en tur, hvor Næstved Taxa kører fra Odense til Randers for at køre hjem igen?

"Jamen, du kan selvfølgelig sagtens finde nogle ture, som måske ikke er helt oplagte inden for det her koncept, men som så kommer til at ske alligevel. Og det er jo sådan noget, som der bliver arbejdet en hel masse på, når vi arbejder på vores system. Men du har da fuldstændig ret i, at det ikke er den slags, som ordningen skal bruges til. Men det er jo en politisk overvejelse. Det eneste, jeg kan, er at lave en løsning, som understøtter de politiske beslutninger, der er valgt."

Tomme taxier kører landet tyndt for skattepenge



Henrik Neumann-Petersen, formand i Næstved Taxa, har oplevet en tur fra Odense til Randers og hjem igen. Foto: Mie Hee Christensen

[Tilbage til seneste nyheder](#)

Viser 11 af 19 artikler

■ **AVISEN** | Af Lars Düwel og Anne Skjerning

14. MAR. 2016

Eksklusivt for kunder

Chauffører, der kører offentlig flextrafik, oplever, at de bliver sendt ud på "vanvittige" ture over 100 km væk og ofte må køre tomme biler både frem og tilbage

En fredag i februar tikker en tur ind hos Næstved Taxa. Det er en patient på Universitetshospitalet i Odense, der skal køres med offentlig Flextrafik fra Odense til Randers. Den kunde lander hos en chauffør i Næstved.

Borsen.dk anvender cookies til at huske indstilling, statistik og målretning af annoncering. Denne information deles ikke med tredjepart. [Læs vores privatlivspolitik >>](#)

OK

"Jeg tænkte lige umiddelbart, at det var vanvittigt, at vi bliver valgt til at køre den tur. Hvorfor vælger de ikke en vognmand, der kører tættere på Randers?" siger Henrik Neumann-Petersen, formand for Næstved Taxa.

Han fortæller samtidig, at vognen kørte tom fra Næstved til Odense og igen tom tilbage fra Randers, efter patienten var sat af. Det endte med en regning på 4000 kr. Den type ture betales af kommunalt ejede trafikelskaber og dermed skatteborgerne.

Flextrafik er et paraplybegreb for bl.a. ældre- og patientkørsel samt såkaldt Flextur, som er åben for alle slags borgere, hvilket vækker harme i taxibranchen.

Men det er ikke kun, når patienter skal køres hjem, at vognmændene bliver bedt om at samle kunder op på adresser, der kan ligge over 100 km væk fra basen. Omfanget har ikke været muligt at dokumentere. Men en række vognmænd og chauffører, som Børsen har været i kontakt med, fortæller om lignende episoder, hvor de kører en tom bil over 100 km frem og tilbage, for at transportere alt fra patienter til værtshusgæster en kort tur på under ti km - for dernæst at køre retur med tom bil. Michael fra Skanderborg Taxa har haft flere lignende oplevelser.

"For ikke længe siden blev vi sendt fra Skanderborg til Als for at køre en patient syv km hjem," siger Michael fra Skanderborg Taxa.



BMW afslører
ambitiøs
fremtidsbil

"Og vi er ugentligt i Horsens for at køre fulde mennesker hjem fra byen. Jeg tænker umiddelbart, at det er en vanvittig måde at bruge skatte kroner på," fortæller Michael, der ikke ønsker sit efternavn i avisen.

Kim Snebjerg Jensen er direktør i Flexdanmark, som står bag det it-system, der styrer al flexkørsel i landet ved automatisk at booke den nærmeste og billigste vogn.

Kompliceret vægtning

"Det er meget kompliceret vægtning. Man kan have en taxa, der kører til en pris, og du kan have en anden taxa, der kører til en anden. Den ene kan køre med liftvogn, det kan den anden ikke. Så der er forskellige kriterier, som systemet kigger på, når en Flextur skal gives til en vogn," siger Kim Snebjerg Jensen.

Tilbage hos Næstved Taxa er det heller ikke kun patienter, der skal køres fra hospitalet og hjem, som giver lange ture med tom bil.

"Vi har dagligt ture til Lolland, hvor det oftest er borgere, der har været på restaurant og spise. Så sidder de på vej hjem og siger, at det var da lækkert, at de kunne bestille en

Børsen.dk anvender cookies til at huske indstilling, statistik og målretning af annoncering. Denne information deles med tredjepart. Læs vores [privatlivspolitik](#) >>

OK

Flextur, så de kunne få et ekstra glas rødvin," siger Henrik Neumann-Petersen fra Næstved Taxa. Der er ca. 70 km mellem Næstved og Lolland.



Luksusdyrets dilemma: BMW 7 eller Mercedes S?



BILLE
Ny fransk superbil viser vejen

© Dagbladet Børsen

Ifølge lov om ophavsret er det kun tilladt at tage én papirkopi til privat brug. Yderligere kopiering må kun ske efter aftale med Dagbladet Børsens chefredaktion. Henvendelse skal ske til Peter Utzon på e-mail: peut@borsen.dk

▮

Copyright © 2016 Dagbladet Børsen A/S

Stop Uber og Flextrafik eller giv os samme betingelser

Tilbage til seneste nyheder

Viser 8 af 19 artikler

■ AVISEN | Af Ole Christensen, taxavognmand

15. MAR. 2016

Eksklusivt for kunder

DEBAT - Trafikministeriet har fritaget kørselstjenesten Ubers kørende vognmænd for et meget dyrt vognmandskursus, og de behøver heller ikke overholde taxiloven eller taxibekendtgørelsen.

Ubervognmændene kan køre med biler, der er op til 10 år gamle og uden nogen form for taxigodkendelse og syn hvert år. Det er det rene ulovlige piratkørsel.

For at Uber ikke skal have egne chauffører og dermed underlægges dansk skattelovgivning, betaler man f.eks. skolelærere og andre offentlige ansatte, som i tv har fortalt, at de kører Uber. Deres lønninger bliver udbetalt via Holland - jeg kalder det opfordring til skattesnyd.

Meld jer ud af DI

Uber omsætter for tiden for cirka 6 mio. kr. om ugen, som de tager fra vores taxakørsel.

Nu har Uber meldt sig ind i Dansk Industri - en arbejdsgiverforening, hvor også en del taxavognmænd får deres overenskomster forhandlet. Min opfordring til andre taxavognmænd er, at I skal melde jer ud i en fart.

Mister løn på grund af Uber

Så kære skatteminister og transportminister; få stoppet Uber og Flextrafik eller giv os samme betingelser som Uber.

Det vil sige ingen tilslutningspligt til taxacentral, mulighed for at købe gamle biler, ingen taxametre eller printer, ingen videoovervågning, ingen cykelstativer, ingen kørebøger og ingen sædefølere. Derudover ingen papirer i vognen, og heller intet førerkort, så kunderne kan se, hvem de kører med.

Selvfolgende mister vores taxichauffører løn på grund af Uber, og det piner mig.

Børsen.dk anvender cookies til at huske indstillinger, statistik og målretning af annoncering. Denne information deles med tredjepart. [Læs vores privatlivspolitik >>](#)

OK

Jeg har chauffører, der har arbejdet for os i over 30 år. Og hvis Uber fortsætter, så mister de deres arbejdsplads snart.

Deres eneste mulighed for lønstigninger er takststigninger, men nu er Uber på banen, og for første gang i 30 år har Taxinævnet bestemt, at der ikke skal være takststigning i 2016/2017.

Dette er 150 chauffører og fire vognmænds bekymring, og vi står gerne til rådighed for en uddybning af vores meninger.

© Dagbladet Børsen

Ifølge lov om ophavsret er det kun tilladt at tage én papirkopi til privat brug. Yderligere kopiering må kun ske efter aftale med Dagbladet Børsens chefredaktion. Henvendelse skal ske til Peter Utzon på e-mail:

peut@borsen.dk

▮

Copyright © 2016 Dagbladet Børsen A/S

FAKTA Hvad er Flextrafik?

Tilbage til seneste nyheder

Viser 5 af 19 artikler

■ AVISEN

16. MAR. 2016

Eksklusivt for kunder

Flextrafik udbydes af fem trafikskaber: Movia, Midttrafik, Nordjyllands Trafikskab, Sydtrafik og Fynbus.

Flextrafik består af flere ting. Det er blandt andet kørsel af patienter, handikappede og ældreørsel.

Derudover tilbyder trafikskaberne også Flextur, som er et alternativ til de områder, hvor buslinjerne ikke i tilstrækkelig grad tilbyder offentlig transport.

Det er op til kommunerne selv, om de vil deltage i flexkursordningen eller ej. I dag er 86 ud af 98 kommuner i landet tilmeldt Flextur.

Næstved- og Ringsted Kommune har indført begrænsninger i brugen af flexiture. Baggrunden i begge tilfælde var, at brugen mindede for meget om taxikørsel.

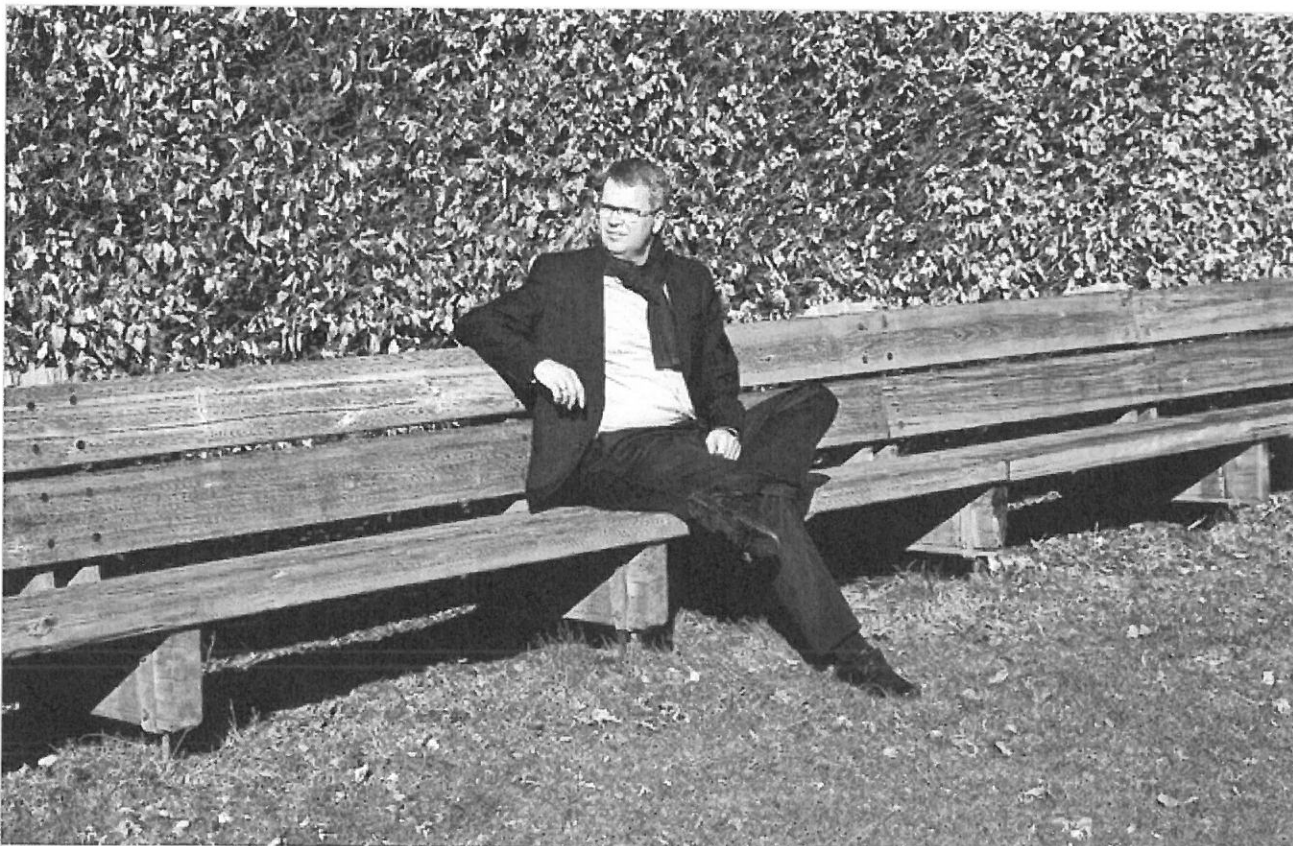
Düwel

© Dagbladet Børsen

Ifølge lov om ophavsret er det kun tilladt at tage én papirkopi til privat brug. Yderligere kopiering må kun ske efter aftale med Dagbladet Børsens chefredaktion. Henvendelse skal ske til Peter Utzon på e-mail: peut@borsen.dk

Copyright © 2016 Dagbladet Børsen A/S

Kommune i opråb til Movia: Flex er for dyrt



Formand for Teknik- og miljøudvalget i Rudersdal Kommune, Court Møller, kritiserer Movia for ikke at lytte til kommunens behov for at lægge begrænsninger på de lokale flexture, som er blevet for dyre for kommunekassen. Foto: Jonas Pryner Andersen

[Tilbage til seneste nyheder](#)

Viser 6 af 19 artikler

■ AVISEN | Af Lars Düwel og Anne Skjerning

16. MAR. 2016

Eksklusivt for kunder

Rudersdal Kommune frygter for kommunekassen, fordi flexture har kostet dem flere penge end ventet. Movia er fodslæbende, lyder kritikken

Formanden for Teknik- og Miljøudvalget i Rudersdal Kommune, Court Møller (R), er bekymret for kommunekassen, fordi udgifterne til flexture er steget mere end ventet i

Børsen.dk anvender cookies til at forbedre din brugserfaring, til statistik og målretning af annoncering. Denne information deles med tredjepart. Læs vores [privatlivspolitik](#) >>



2015. For et år siden gik kommunen til trafikelskabet Movia, der koordinerer al flextrafik på Sjælland, for at få dem til at begrænse flexturene i kommunen. Men indtil videre er Movia ikke kommet op med nogen løsning.

"Jeg har oplevet Movia som meget fødsælende i sagen," siger Court Møller og fortsætter:

"Allerede i foråret sidste år anmodede vi om at få ændret flexkursordningen. Men indtil videre har vi ikke kunne få tilslutning fra Movia."

Den offentlige kritik fra Court Møller skal ses i lyset af, at Movia er kommunalt ejet. Kritikken kommer altså fra en af Movias egne ejere.

"Jeg synes, at Movia gennem den eksisterende ordning har lavet en model, der i betænkelig grad minder om kommunal taxikørsel. Det har aldrig været hensigten," siger Court Møller.

Kør til nærmeste S-tog

I oktober sidste år lykkedes det Rudersdal Kommune at få øget opstartsgebyret for hver flexkur, lyder det. Men det har ikke fået udgifterne til at falde. De steg fra 857.000 i 2014 til 1,3 mio. kr. i 2015.

Ifølge Court Møller er det især de lange ture ud af kommunen, som er problemet.

"Det her med, at man kan sidde og køre langt til andre kommuner er ikke noget, som flexkur bør tage sig af. Her foreslår vi i stedet, at borgerne kan blive kørt til nærmeste S-tog," siger Court Møller.

Hvis ikke Movia snart hjælper Rudersdal Kommune med at få udgifterne ned, ender det med, at kommunen må trække sig ud af flexkursordningen. "Hvis ikke Movia ændrer konceptet meget hurtigt kan det ende med, at vi som kommune må trække os ud af ordningen," siger Court Møller.

Efterlyst gode idéer

Per Gellert, centerchef i Movia, bekræfter, at der har været en dialog med Rudersdal.

"Vi har haft en dialog med Rudersdal gennem noget tid, og det har vi faktisk også med flere andre kommuner. Det er også forklaringen på, at det tager lidt tid," siger Per Gellert og forklarer, at en række kommuner aktuelt står med ønsker, som stritter i hver sin retning, men at Flexkur ikke er rentabelt, hvis hver kommune skal have sin egen model.

Ingen taxi

Per Gellert slår samtidig fast, at det aldrig har været meningen, at flexkur skulle bruges som alternativ taxikørsel.

Er du sikker på, at du vil dele din information med tredjepart. Læs vores privatlivspolitik >>



Flere taxichauffører, som Børsen har talt med, peger imidlertid på, at flexture har stjålet en stor del af deres daglige taxiture.

ladu@borsen.dk

ansk@borsen.dk

LÆS OGSÅ Her er de fem mest opsigtsvækkende flexkørsler bit.ly/22gU883

© Dagbladet Børsen

Ifølge lov om ophavsret er det kun tilladt at tage én papirkopi til privat brug. Yderligere kopiering må kun ske efter aftale med Dagbladet Børsens chefredaktion. Henvendelse skal ske til Peter Utzon på e-mail: peut@borsen.dk

П

Copyright © 2016 Dagbladet Børsen A/S

Det offentliges system presser timeprisen ned

Tilbage til seneste nyheder

Viser 3 af 19 artikler

■ AVISEN | Af Lars Düwel, journalist

18. MAR. 2016

Eksklusivt for kunder

1 Hvordan fungerer udbuddet af flexkørsel?

Flexkørsel bliver organiseret af de fem forskellige trafikskaber, der tilsammen dækker de 86 kommuner, der er med i ordningen. De fem trafikskaber bruger det samme it-system ved navn Planet til automatisk at vælge den vogn, der er tættest på og har den billigste timepris, når en kunde bestiller en kørsel.

2 Hvem får noget ud af at dumpe priserne?

Først og fremmest får kommunerne lavere udgifter til deres flexbudget, når chaufførerne melder lavere og lavere timepriser ind. Men nogle vognmænd siger også, at der sidder andre vognmænd derude og fifler med chaufførernes løn for at kunne melde en lav timepris ind og dermed vinde flest ture.

3 Hvor foregår dumpingen?

Prisdumpingen foregår især ved det, som kaldes variabel kørsel, lyder det fra vognmændene. For her kæmper et stort antal vognmænd om at vinde enkelte ture, samtidig med at chaufføren nogle steder kun får løn for den tid, hvor han reelt kører. Ventetiden er ikke lønnet. Det svarer til en kassedame, der kun får løn, når der er kunder ved kassen, lyder kritikken fra branchen.

4 Børsen har tidligere beskrevet ture, hvor en taxi kører fra Næstved for at køre en patient fra Odense til Randers. Hvordan kan det ske?

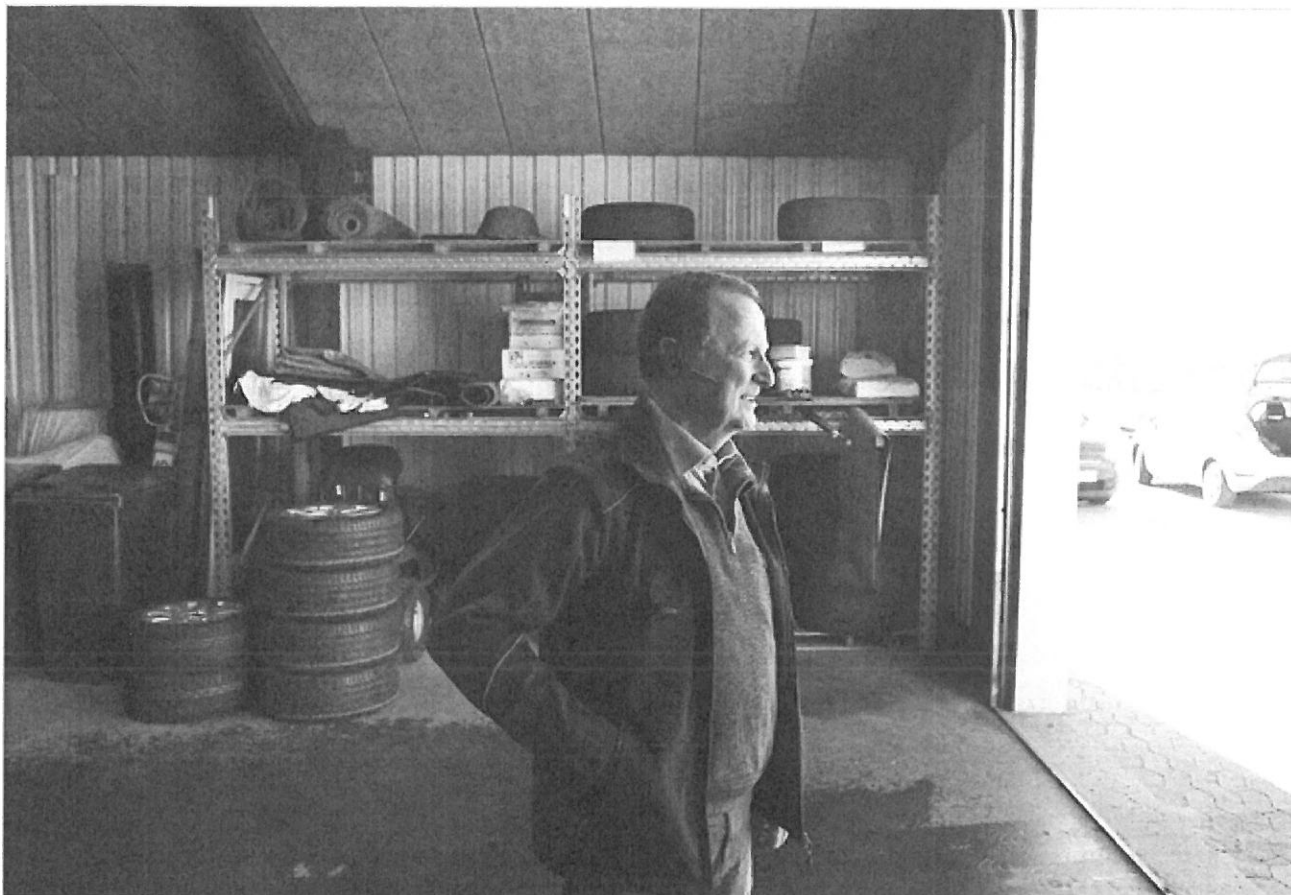
Den og flere af de andre bemærkelsesværdige ture, som Børsen har beskrevet, kan forekomme, når der ingen aktive flexbiler er i nærheden af en kunde. Så vælger systemet Planet den nærmeste flextaxi med den laveste timepris, selvom den er langt væk.

5 Hvad kræves der af en vognmand, der vil køre flexkørsel?

Hvis vedkommende ikke har en taxibevilling, kan en vognmand køre Flextrafik med en såkaldt OST-tilladelse. Det står for offentlig service trafik tilladelse og fås hos Trafikstyrelsen. Dens information deles med tredjepart. Læs vores privatlivspolitik >>

OK

Flexsystem presser vognmænd til prisdumping



Vognmand Warny Damgaard overvejer at lukke sin forretning, fordi Flextrafik til meget lave priser har gjort det svært at tjene penge i hans område. Foto: Magnus Møller

[Tilbage til seneste nyheder](#)

Viser 4 af 19 artikler

■ AVISEN | Af Lars Düwel og Anne Skjerning

18. MAR. 2016

Eksklusivt for kunder

Vognmænd presses til at byde så lave priser ind på kommunernes flexkørsel, at de ikke kan lave overskud. "Det er en dødsspiral," lyder det

Warny Damgaard har været taxivognmand i 24 år for Asnæs Taxi. På sit højeste havde han syv chauffører ansat, men nu overvejer han at lukke forretningen. Han oplever, at der ikke

Børsen.dk anvender cookies til at huske indstilling, statistik og målretning af indholdet. Du kan acceptere alle cookies eller konfigurere dine indstillinger. Læs mere om vores brug af cookies her.

OK

er noget taxikørsel tilbage i området, fordi det er blevet taget af flexkørsel. Og det vil han ikke ind i, da timepriserne er blevet dumpet.

"Det er helt forfærdeligt. Flextrafik bruger et system, der er med til at presse priserne nedad på et niveau, hvor vi slet ikke kan være med længere," siger Warny Damgaard. Flextrafik sendes i udbud af de fem trafikelskaber i landet, Movia, Fynbus, Midttrafik, Sydtrafik og Nordjyllands Trafikelskab. De har skrevet ind i udbudskravene, at chaufførerne skal have en overenskomstmæssig løn. Ca. én gang om året byder vognmænd deres timepris ind, og via et slags automatisk system får den nærmeste ledige flexvogn med den laveste timepris turen.

"Systemet finder den bil, der er tættest på og har den laveste enhedspris," forklarer Carsten Hyldborg, direktør for trafikelskabet Fynbus.

Som ét stort spotmarked

"Systemet fungerer som ét stort spotmarked, fra Ringkøbing til Langeland," siger han.

Den struktur giver hver vognmand incitament til at byde lavere end naboen for at få sine biler ud at køre. Det har medført, at den laveste timepris er rykket nedad flere år i træk ifølge tal fra trafikelskaberne.

"Forleden dag hørte jeg om en vognmand, der kører rundt i en bus til 245 kr. i timen. Det kan ikke lade sig gøre," siger Warny Damgaard.

Flere vognmænd har over for Børsen peget på, at en timepris skal ligge mellem 250-300 kr. for en bil iaf almindelig størrelse for at sikre en overenskomstmæssig løn. For større biler og busser gælder højere timepriser.

Børsen har været i kontakt med en række vognmænd spredt over landet, som fortæller lignende historier. "De timepriser, som vognmænd og chauffører byder ind,

er en nedadgående dødsspiral, hvor systemet presser vognmændene til at byde så lav en pris, at det er umuligt at drive en ordentlig forretning," siger Henning Stich, vognmand ved Stevns Taxa.

En jysk vognmand, som ønsker at være anonym, har sagt farvel til over ti chauffører efter flere års kamp for at drive en bæredygtig forretning som flexvognmand. Han mener, at han er blevet udkonkurreret på unfair vilkår.

"Jeg har trukket mig helt tilbage som flexvognmand med ansatte chauffører. Jeg kan simpelthen ikke få det til at løbe rundt. Vi kan ikke behandle chaufførerne ordentligt, og vi kan ikke behandle os selv ordentligt," siger den anonyme vognmand. "Jeg har busser til at stå, som jeg troede kunne bydes ind til en realistisk pris. Men så bliver jeg udkonkurreret af nogen, der byder ind med en urealistisk lav pris. Det ville være helt fair, hvis de var bedre

end mig. Men når andre dumper lønnen og snyder med pensionen, så vil jeg ikke være med." Han forklarer, at en timepris fra kommunen udover løn og pension skal dække forsikringer, lønsumsbidrag, brændstof, reparationer og henlæggelser til nyanskaffelser. Derfor er det umuligt for ham at få enderne til at mødes, lyder det.

Kendt problem

Hos fagforeningen 3F har det problem været på bordet længe, og 3F har kørt flere sager om efterbetaling af løn.

"Så længe kommunerne og udbyderne bliver ved med at vægte, at det er de økonomiske rammer, der tæller allermost, så vil vi blive ved med at se den her form for organiseret social dumping fra det offentliges side," siger Jens Laursen, talsmand for Taxachaufførernes Landsklub under 3F.

Hos Kommunernes Landsforening (KL) melder man hus forbi.

"Det skal du ikke snakke med os om, det må du snakke med kommunerne om," siger Jørn Pedersen (V), formand for teknik- og miljøudvalget.

Hos trafikselskabet Movia giver Jens Peter Langberg, chef for Flextrafik, følgende svar:

"Man skal selvfølgelig kunne drive forretning som leverandør til et offentligt trafikselskab. Men Movia er også et indkøbsfællesskab, der skal have mest for pengene. Og det er vel også i tidens ånd at man konkurrenceudsætter," siger Jens Peter Langberg.

ladu@borsen.dk

LÆS OGSÅ Tomme taxier kører landet tyndt for skatte kroner bit.ly/256wbzp

© Dagbladet Børsen

Ifølge lov om ophavsret er det kun tilladt at tage én papirkopi til privat brug. Yderligere kopiering må kun ske efter aftale med Dagbladet Børsens chefredaktion. Henvendelse skal ske til Peter Utzon på e-mail:

peut@borsen.dk

Borsen.dk anvender cookies til at huske indstilling, statistik og målretning af annoncering. Denne information deles med tredjepart. Læs vores privatlivspolitik >>

OK

Trafikselskaber sender bold videre

Tilbage til seneste nyheder

Viser 2 af 19 artikler

■ AVISEN | Af Lars Düwel og Anne Skjerning

18. MAR. 2016

Eksklusivt for kunder

Ifølge Jens Peter Langberg, chef for Flextrafik hos Movia, der varetager flexkørsel på Sjælland, er det op til Trafikstyrelsen at holde øje med, at vognmændenes overenskomster overholdes.

"Vi er begunstiget med en lovgivning, som siger, at man skal have en tilladelse til at udføre personbefordring, dvs. enten en taxi- eller OST-tilladelse. Og i og med at man skal have en tilladelse, så er der nogle krav, herunder at man skal aflønne sine ansatte i henhold til en overenskomst. Og det er stærkt, for så er der både krav og noget tilsyn."

Hvem skal udføre det tilsyn?

"Hvis det er en OST-tilladelse, er det Trafikstyrelsen. Ellers er det kommunerne."

En OST-tilladelse dækker over en offentlig servicetrafik-tilladelse og giver vognmænd uden en taxibevisning mulighed for at køre Flextrafik.

Noget forbandet sludder

At Trafikstyrelsen skulle være ansvarlig for at føre tilsyn med området, er Henning Hylletsted, transportordfører ved Enhedslisten, til gengæld uenig i.

"Når problemerne bliver italesat, så vender trafikselskaberne ryggen til og siger, at det er i virkeligheden Trafikstyrelsens bord. Men det er noget forbandet sludder. Det er trafikselskaberne, der styrer det her, så det er dem, der burde holde øje med, at reglerne også bliver overholdt," siger Henning Hylletsted.

Da Børsen fortæller Lars Berg, direktør i Sydtrafik, om vognmændenes beretninger om, at chauffører kører til dumpede priser, giver direktøren følgende svar:

"Det er noget af en beskyldning at komme med, at han har kolleger, der ikke har ordnede forhold for deres chauffører. Vi har ikke haft nogen, vi har måttet opsige en kontrakt med,

fordi chaufførerne ikke havde ordnede forhold."

Er I sikre på, at I fanger det, hvis nogen kører rundt under dårlige forhold?

"Det er Trafikstyrelsen, der har det ansvar."

Hvor mange sager har Trafikstyrelsen behandlet inden for jeres område.

"Det kan jeg ikke svare dig på," siger Lars Berg.

Er blevet undersøgt

Carsten Hyldborg, direktør i Fynbus, afviser også kritikken.

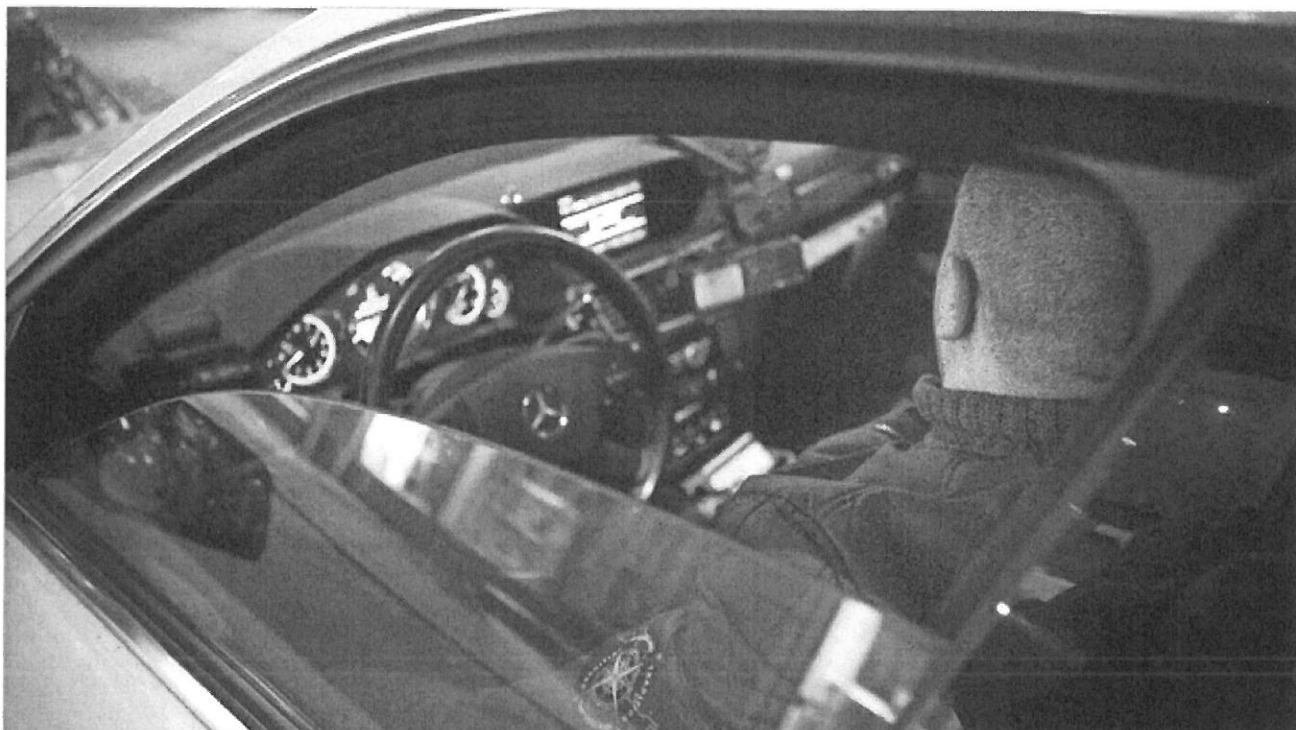
"Vognmændene med de laveste priser har vi bedt om at få undersøgt, om der kunne være uregelmæssigheder med aflønninger. Det ligger et par år tilbage i tiden. Vi har ikke fundet noget," siger han.

ladu@borsen.dk

© Dagbladet Børsen

Ifølge lov om ophavsret er det kun tilladt at tage én papirkopi til privat brug. Yderligere kopiering må kun ske efter aftale med Dagbladet Børsens chefredaktion. Henvendelse skal ske til Peter Utzon på e-mail: peut@borsen.dk

Passiv Movia giver frit spil for dumping af chaufførløn



En række chauffører, som Børsen har været i kontakt med, fortæller, at de kører i fast vagtplan, men uden fast timeløn. Chaufføren på billedet er ikke relateret til artiklen. Arkivfoto: Niels Ahlmann Olsen/Scanpix

[Tilbage til seneste nyheder](#)

Viser 1 af 19 artikler

■ AVISEN | Af Lars Düwel og Anne Skjerning

23. MAR. 2016

Eksklusivt for kunder

Mens Movia venter på ny regulering, har deres flexvognmænd frit spil til at aflønne chaufførerne vilkårligt. Ingen fører p.t. tilsyn med området

En række vognmænd, der lige nu leverer Flextrafik til Movia, giver deres chauffører vidt forskellige lønninger, selvom de udfører præcis de samme opgaver.

En række chauffører, som Børsen har været i kontakt med, fortæller, at de kører i fast vagtplan, men uden fast timeløn.

Børsen.dk anvender cookies til at huske indstilling, statistik og målretning af annoncering. Denne information deles med tredjepart. Læs vores privatlivspolitik >>

OK

Det betyder, at de arbejder f.eks. 12-14 timer på én dag med en timeløn på ca. 125 kr. Men de får ofte kun løn for den halve tid, da de kun aflønnes, når de kører, uden at de dog kan påvirke, hvor mange ture de får tildelt.

Modsat får andre flexchauffører, Børsen har talt med, løn for alle arbejdstimer, uanset hvor mange ture de har.

Løsning afventes

Movia har sammen med de øvrige trafikskaber meldt ud i januar, at de ønsker en "effektiv indsats mod social dumping," i forbindelse med en ny lov om chaufførers arbejdsvilkår.

Movia stiller samtidig tydelige krav om ordentlige løn- og ansættelsesvilkår for flexchauffører, når de sender kørslen i udbud.

Men det seneste år har der ingen kontrol været af flexchaufførernes løn- og arbejdsvilkår.

Movia afventer en ny lov, hvor de satser på, at Trafikstyrelsen vil tage hånd om tilsynet på deres vegne.

"Der er ny lovgivning på vej på området, som vi afventer," siger bestyrelsesmedlem Niels E. Bjerrum (S).

"Der er ikke nogen grund til at sætte et stort system i gang, når der kommer noget lige om lidt," fortsætter han.

Indtil videre har Movia og resten af branchen ventet mere end et år på den nye lov.

Movia afviser selv at føre tilsyn med, om deres udbudskrav overholdes i praksis.

Fynbus fører tilsyn

Movias søsterselskabet Fynbus har oplevet flere sager med chauffører, der er blevet snydt i løn. Derfor har man valgt selv at føre tilsyn med chaufførernes vilkår, fortæller trafikskabets formand Morten Andersen (V).

"For mig at se, er der ikke andre end en selv til at føre det tilsyn, når man selv sætter sådan nogle ting op. Det ville være mærkeligt, hvis man satte nogle specifikke krav op, og så bad en anden enhed om at kontrollere det," siger han.

Kender ikke detaljer

Tilbage hos Movia sætter et andet bestyrelsesmedlem, Jens Mandrup (SF), også sin lid til, at en ny lov skal få styr på tingene, trods forsinkelser i processen.

"Den tidligere regering satte allerede sidste år gang i en ny lov, men det blev så udsat på grund af valget. Så det går vi og venter på falder på plads," siger Jens Mandrup.

Hvordan chaufførerne har det indtil da, ved han dog ikke.

"Vi skal selvfølgelig sørge for, at der er ordentlige arbejdsvilkår for chaufførerne".

Og er der det nu?

"Det ved jeg simpelthen ikke i detaljer," siger Jens Mandrup.

Det har ikke været muligt at komme i kontakt med Movias bestyrelsesformand Thomas Gyldal Petersen (S) på grund af påskeferie. Børsen har også forsøgt at få en kommentar fra Movias næstformand Per Hovmand (K) uden held.

ladu@borsen.dk

SE OGSÅ Flexsystem presser vognmænd til prisdumping bit.ly/1q04Xdr

© Dagbladet Børsen

Ifølge lov om ophavsret er det kun tilladt at tage én papirkopi til privat brug. Yderligere kopiering må kun ske efter aftale med Dagbladet Børsens chefredaktion. Henvendelse skal ske til Peter Utzon på e-mail: peut@borsen.dk

П
Copyright © 2016 Dagbladet Børsen A/S

Borsen.dk anvender cookies til at huske indstilling, statistik og målretning af annoncering. Denne information deles med tredjepart. Læs vores privatlivspolitik >>

OK

SAGEN KORT Flextrafik under lup

■ AVISEN

30. MAR. 2016

Eksklusivt for kunder

Børsen har de sidste uger belyst den private taxibranches frustrationer over den offentlige befordring af patienter, handikappede og skolebørn, også kaldet **Flextrafik**.

Et stort antal danske kommuner har lagt den type kørsel over til de regionale trafikselskaber; Movia, Fynbus, Sydtrafik, Midttrafik og NT .

Private vognmænd kritiserer imidlertid trafikselskaberne for flere ting, bl.a. at lave almindelig taxakørsel med tilskud via såkaldt Flextur, som er åben for alle.

Vognmænd, der leverer flexkørsel, er også utilfredse med trafikselskabernes udbudssystem, som de mener fører til prisdumping og ringe forhold for chauffører.

ansk

© Dagbladet Børsen

Ifølge lov om ophavsret er det kun tilladt at tage én papirkopi til privat brug. Yderligere kopiering må kun ske efter aftale med Dagbladet Børsens chefredaktion. Henvendelse skal ske til Peter Utzon på e-mail: peut@borsen.dk

π
Copyright © 2016 Dagbladet Børsen A/S



Drop forkerte fakta om Flextrafik og lav en ny taxilov

■ **AVISEN** | Af Morten Andersen, formand, Trafikselskaberne i Danmark

5. APR. 2016

Eksklusivt for kunder

DEBAT - Børsen har set sig sur på **Flextrafik** - kommuner og regioners koordinerede kørsel. Den ene dag for at presse vognmænd til lave priser via udbud, og den anden dag for manglende konkurrenceudsættelse. Her en kort replik omkring forkerte fakta.

For det første har de fleste kommuner uden konkurrenceudsættelse overladt flexkørslen til de kommunalt ejede trafikselskaber. Trafikselskaberne er ejet af kommuner og regioner og skal ifølge trafikselskabsloven bl.a. koordinere og planlægge offentlig servicetrafik.

Trafikselskaberne er nok den del af den offentlige sektor, der konkurrenceudsætter mest. Vi kører ikke selv en eneste **Flextrafik**-vogn, men udbyder kørslen til små som store private vognmænd.

For det andet er det en dyr løsning pga. høje administrationsomkostninger. Der er omkostninger ved at koordinere, planlægge og udbyde trafik - herunder **Flextrafik**. Men der er stordriftsfordele ved, at kommuner og regioner samarbejder om at udbyde kørslen. Alternativt skulle hver enkelt kommune selv løfte opgaven. Fælles indkøb og koordinering af **Flextrafik** er ganske enkelt udtryk for godt købmandsskab.

Andre lande kigger misundeligt

For det tredje er det en ineffektiv løsning, fordi trafikselskaberne ikke er særligt gode til at styre og tilrettelægge kørslen.

Trafikselskaberne samarbejder om et fælles it-system, som andre lande kigger misundeligt efter.

Systemet koordinerer ture under forskellige kørselsordninger på tværs af kommuner og regioner, så flest mulige borgere kører i færrest mulige vogne og kørsel med tomme biler minimeres.

Fremfor at fremføre og gentage forkerte fakta om **Flextrafik** kunne Børsen måske rette

kikkerten for det raske øje og i retning af en modernisering af taxilovgivningen, som også Danske Busvognmænd, DI Transport, Dansk Taxi Råd og Dansk Erhverv efterspørger.

En moderne taxilov vil give de gode rammer for et professionelt og tidssvarende vognmandserhverv, vi som udbydere af transport er helt afhængige af.

© Dagbladet Børsen

Ifølge lov om ophavsret er det kun tilladt at tage én papirkopi til privat brug. Yderligere kopiering må kun ske efter aftale med Dagbladet Børsens chefredaktion. Henvendelse skal ske til Peter Utzon på e-mail:

peut@borsen.dk

▮

Copyright © 2016 Dagbladet Børsen A/S

Tjørnevej 6
7171 Uldum
T: 79755000

Formanden for Midttrafiks bestyrelse

Lars Oksbjerg
Dir: +4579755112
Mob: +4524341211
e-mail:
Lars.Oksbjerg
@Hedensted.dk
Sagsnr. 13.05.00-A00-1-16

1.4.2016

Forslag til supplerung af dagsorden til Midttrafiks repræsentantskabsmøde den 29. april 2016.

Med henvisning til Repræsentantskabets forretningsorden § 6 stk. 2 vil Hedensted Kommunes Udvalg for Fritid og Fællesskab bede om, at følgende punkt optages på dagsordenen for Midttrafiks repræsentantskabsmøde den 29. april 2016.

Midttrafiks bestyrelse besluttede den 15. december 2015 at ændre service-niveauet for Flextur fra gadedør til gadedør til kantsten til kantsten. Dette skete uden forudgående høring hos kommunerne.

Ændringen medfører en betydelig serviceforringelse for de svageste borgere, der ikke uden hjælp kan gå fra gadedøren til bilen. Bosteder, institutioner og ikke mindst borgere ønsker at bevare muligheden for gadedør til gadedør.

Hedensted Kommune vil gerne opfordre til, at repræsentantskabet diskuterer problemstillingen, og opfordrer Midttrafiks Bestyrelse til at genbehandle punktet om gadedør til gadedør.

Hedensted Kommune er opmærksom på, at beslutningen om punktet i givet fald skal genoptages, træffes af Midttrafik Bestyrelse.

Med venlig hilsen

Liselotte Hillestrøm
Formand for Udvalget for Fritid og Fællesskab

Hedensted Kommune sender som udgangspunkt alle breve med Digital Post. Husk derfor at tjekke din postkasse på borger.dk eller virk.dk. Hvis du er fritaget for Digital Post, vil du fortsat modtage papirbreve.



Bilag 2: Fælles kategorisering af kørselsordninger til mapning

Områder	Befordringsordninger
Lægekørsel	<p>1. Alment praktiserende læge, jf. sundhedslovens § 170, stk. 1 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1662 (2013).</p> <p>2. Praktiserende speciallæge, jf. sundhedslovens § 170, stk. 2 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1662 (2013).</p> <p>3. Akut skadesbehandling hos alment praktiserende læge eller speciallæge, jf. sundhedslovens § 170, stk. 3 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1662 (2013).</p> <p>4. Ledsagelse, jf. sundhedslovens § 173, stk. 3 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1662 (2013).</p> <p>100. Lægekørsel, men kan ikke opslittes på underkategorier</p>
Genoptræning efter udskrivning fra sygehus og træning efter serviceloven	<p>5. Genoptræning efter udskrivning, jf. sundhedslovens § 172 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1662 (2013) – <i>almindelig</i>.</p> <p>6. Genoptræning efter udskrivning, jf. sundhedslovens § 172 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1662 (2013) – <i>specialiseret</i>.</p> <p>7. Træning efter serviceloven, herunder træning givet som § 84, 86, 88 og træning givet efter §117</p> <p>8. Ledsagelse, jf. sundhedslovens § 173, stk. 3 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1662 (2013).</p> <p>200. Kørsel til genoptræning eller træning, men kan ikke opslittes på underkategorier</p>
Individuel handicapkørsel	9. Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede voksne, jf. § 11 i lov om trafikskoler.
Skolekørsel - morgen/eftermiddag (Flextrafik)	10. Almindelig skolekørsel, jf. folkeskolelovens § 26 samt §§ 1-5 i tilhørende bekendtgørelse nr. 688 (2014).
Anden kørsel relateret til skole	11. Anden befordring på skoleområdet, jf. folkeskolelovens § 26 samt § 13 i tilhørende bekendtgørelse nr. 25 (1995) og evt. anden kørsel tilknyttet til skole (fx svømmekørsel, konformationsforberedelse mv.)
Skolekørsel - "brækket ben" (Flextrafik)	12. Midlertidigt syge og tilskadekomne mv., jf. folkeskolelovens § 26 samt §§ 6-7 i tilhørende bekendtgørelse nr. 688 (2014). 300. Anden midlertidig kørsel af syge og tilskadekomne
Specialundervisning for børn	13. Specialundervisning, jf. folkeskolelovens § 26 samt §§ 1-5 i tilhørende bekendtgørelse nr. 688 (2014).
Specialundervisning for unge/voksne	<p>14. Voksenspecialundervisning (personer med særlige befordringsbehov), jf. § 5 i lov om specialundervisning for voksne samt §§ 8-9 i tilhørende bekendtgørelse nr. 378 (2006).</p> <p>15. Voksenspecialundervisning (personer uden særlige befordringsbehov), jf. § 5 i lov om specialundervisning for voksne samt § 10 i tilhørende bekendtgørelse nr. 378 (2006).</p> <p>16. Særlig ungdomsuddannelse (personer med særlige befordringsbehov), jf. § 10 i lov om ungdomsuddannelse for unge med særlige behov samt §§ 12-13 i tilhørende bekendtgørelse nr. 974 (2007).</p> <p>17. Særlig ungdomsuddannelse (personer uden særlige befordringsbehov), jf. § 10 i lov om ungdomsuddannelse for unge med særlige behov samt § 14 i tilhørende bekendtgørelse nr. 974 (2007).</p> <p>400. Kørsel til specialundervisning for unge/voksne, men kan ikke opslittes på underkategorier</p>
Integration	18. Integrationsprogrammer, jf. integrationslovens 23f, stk. 1, nr. 2 (tidligere § 34, stk. 1, nr. 2.).
Socialområdet – Børn og unge med handicap	<p>19. Særlige dagtilbud mv., servicelovens § 32.</p> <p>20. Særlige klubtilbud, servicelovens § 36.</p> <p>21. Befordringsudgifter til ledsager ifm. handicapledsagelse til 16-18-årige, jf. servicelovens § 45 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1390 (2006).</p> <p>21a. Kørsel til børn og unge med handicap efter §41</p>
Socialområdet – Udsatte børn og unge	<p>22. Særlig støtte og foranstaltninger i form af anbringelser mv., jf. servicelovens § 52, stk. 4-5.</p> <p>23. Forældretransport ved anbringelser uden for hjemmet, jf. servicelovens § 71, stk. 6.</p> <p>24. Særlig hjælp vedrørende børn, jf. § 83 i lov om aktiv socialpolitik.</p> <p>24a. Kørsel til udsatte børn og unge efter §41</p>
Socialområdet – Voksne med handicap	<p>25. Befordringsudgifter til ledsager ifm. handicapledsagelse til voksne, jf. servicelovens § 97 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1390 (2006).</p> <p>26. Beskyttet beskæftigelse, jf. servicelovens §§ 103 og 105.</p> <p>27. Aktivitets- og samværstilbud, jf. servicelovens §§ 104 og 105.</p> <p>27a. Kørsel til voksne med handicap efter §100</p> <p>500. Kørsel til voksne med handicap, men kan ikke opslittes på underkategorier</p>
Paragrafkørsel	28. Kørsel efter servicelovens §41 (hvis der er tale om kørsel med børn og unge med handicap placeres kørslen under 21a; hvis der er tale om kørsel med udsatte børn og unge placeres kørslen under 24a)

	29. Kørsel efter servicelovens §100 (hvis der er tale om kørsel af voksne med handicap placeres kørslen under 27a).
Vægtigt nedsat funktionsevne	30. Befordringsstøtte til personer med vægtigt nedsat funktionsevne, jf. servicelovens § 117. Hvis kørslen er til træning placeres kørslen under ordning nr. 7
Kørsel af ældre til dagcenter mv.	31. Generelle tilbud med aktiverende eller forebyggende sigte, jf. servicelovens § 79, stk. 1. Der er her alene tale om KAN-kørsel. Hvis der reelt er tale om kørsel til træning som § 84,86 eller 88 placeres kørslen under ordning nr. 7
Hjælpe midler og forbrugsgoder	32. Hjælpe midler og forbrugsgoder, jf. servicelovens §§ 112, stk. 6 og 113, stk. 6 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 987 (2007).
Beskæftigelse og aktivering for ikke-forsikrede	33. Økonomisk støtte til arbejdssøgende, jf. § 7 i lov om aktiv beskæftigelsesindsats (1428 2009) samt § 27 i tilhørende bekendtgørelse nr. 432 (2010). [Også ikke-forsikrede] 34. Sygedagpenge m.fl. som deltager i vejledning/opkvalificering, virksomhedspraktik og ansættelse med løntilskud i offentlige virksomheder, jf. § 82 i lov om aktiv beskæftigelsesindsats 35. Personer med vægige begrænsninger i arbejdsvevnen mv. som deltager i vejledning/ opkvalificering og virksomhedspraktik, jf. § 82 i lov om aktiv beskæftigelsesindsats. 36. Kontanthjælps- eller starthjælpsmodtagere som deltager i vejledning/opkvalificering og virksomhedspraktik, jf. § 83 i lov om aktiv beskæftigelsesindsats.
Anden kørsel	Kørsel som ikke kan placeres i nogle af ovenstående ordninger