

Spørgsmål og svar til ny indtægtsdelingsmodel

Dato	Fra	Spørgsmål	Svar
8. oktober	Aarhus Kommune	Midttrafik har i forventet regnskab 2020 regnet med nogle indtægtsnedgange – som ligger udover dem, der skyldes Corona. Herunder primært ift. Bus/tog og ungdomskort. Disse indtægtsnedgange vil også være der i de kommende år, og 'fanges' formodentlig af den nye indtægtsfordelingsmodel. Skal vi forvente såvel en indtægtsnedgang pga. ny fordelingsmodel på 18 mio. kr./årligt (idet den er beregnet ud fra R2019), og skal hertil så lægges den yderligere indtægtsnedgang, der er konstateret i 2020?	Nej – det skal I ikke. Der er i det udkast til budget 2021 i pt. har til høring i forvejen indregnet en mindreindtægt som følge af faldende indtægter fra bus-tog samarbejdet/ungdomskort.
21. oktober	Aarhus Kommune	Nu er der jo møde om indtægtsfordelingsmodel senere i eftermiddag, men jeg tænker ikke, at vi på dette møde skal køre rundt i små detaljer fra de (formodentlig rimeligt tilfældigt udvalgte) eksempler, der har været fremlagt. Men jeg har en undren i forhold til et par af de eksempler, der er givet i det gennemgåede og udsendte oplæg om indtægtsfordelingsmodellen. Kan du måske hjælpe med nogle gode forklaringer? <u>Første eksempel:</u>	Se særskilt notat

Enkeltbillet Midttrafik App

- > Fordeles efter princip 3 (rejsekort)
- > Kendte parametre – startsted for rejse enten antal zoner ell. start- og slutstop
- > Eksempel
 - > 2-zoners enkeltbillet (voksen – kr. 20,-) start på stoppested Pihlkjærvej/Holme Ringvej (Aarhus Kommune) (nr. 751418802) og slut på stoppested Aarhus H (nr. 8600053)

RUTE	BELØB KR.
4A (Bybus Aarhus)	17,00
17 (Bybus Aarhus)	3,00
	20,00

MODELKØRSEL AF DATA FRA REGNSKAB 2019
85% af salg i app fordeles efter Rejsekortrejser fra samme startstoppested, samme rutenummer og samme zoneantal eller samme slutstoppested/zone.
11% af app salg fordeles efter Rejsekortrejser fra samme startzone og med samme zoneantal eller samme slutstoppested. De sidste 4 % fordeles i forhold til opslæg på Rejseplanen, da denne kun viser en mulighed.

14 | 7. OKTOBER 2020
BESTILLERINDSØGER MIDTTRAFIK

midttrafik COV

Eksemplet drejer sig om en enkeltbillet fra app'en for en rejse med startstop på Holme Ringvej/Philkærvej og slutstop ved Aarhus H.

Naturligt nok tilgår den største del af indtægten til linje 4A, som jo er eneste buslinje, der standser ved Holme Ringvej/Philkærvej.

Men jeg undrer mig meget over, at en del af indtægten tilgår linje 17, som slet ikke kommer i nærheden af Holme Ringvej/Philkærvej. Nærmeste stop på 17'eren ligger cirka 750 meter fra stedet?

I stedet kunne man måske forestille sig, at en del af indtægten skulle tilgå letbanen, som standser 150 meter fra Holme Ringvej/Philkærvej, og hvor der samtidig i den anden ende (og i modsætning til 4a'eren) ikke er en gangafstand til Aarhus H.?

Er der en god forklaring?

Andet eksempel:

Klippekort

- › Midttrafik App - 10 enkeltbilletter
- › Antal gyldige zoner
- › Eksempel

- › 3-zoners klippekort, start på Langenæs Allé (Aarhus Kommune), princip 3 (Rejsekortrejser)

Rute	861,06 kr.
22	20,05
4A (Aarhus)	2,45
1A (Aarhus)	2,45
Letbane	1,23
2A (Aarhus)	9,92
	37,90

MODELKØRSEL AF DATA FRA REGNSKAB 2019:
89% af salg i app foreløb efter Rejsekortregler fra samme startstoppested, samme rutesummer og samme stoppested eller samme startstoppested/zoner.
11% af salg blev foretaget efter Rejsekortregler fra samme startstoppested og med samme rutesummer eller samme startstoppested. De sidste 4 % foretog i forhold til opslag på Rejsekortet, da der var en mulighed.

20 | 5. SEPTEMBER 2020
16 TILLYKKESTØTTE FRA FRIK

midttrafik COWI

Eksemplet drejer sig om en 3-zoners klippekortrejse på app'en for en rejse med startstop på Langenæs Allé.

Naturligt nok tilgår den største del af indtægten til linje 22, som jo er eneste buslinje, der standser på Langenæs Allé.

Det virker heller ikke forkert, at en del af indtægten tilgår linje 1A, 2A og 4A, som holder ved et stoppested på Skanderborgvej meget nær Langenæs Allé.

Men jeg undrer mig meget over, dels at en del af indtægten (5%) tilgår letbanen, som slet ikke kører i nærheden af Langenæs? Nærmeste letbanestop er Kongsvang, som ligger mere end 1 km fra Langenæs Allé.

Og dels undrer jeg mig over, at der ikke også er en del af indtægten, som skal tilgå rute 200, 202 og linje 14, der holder ved nøjagtigt samme stoppested ved Langenæs, som 1A, 2A og 4A? Man kunne måske også tænke sig, at en del af indtægterne måske skulle tilgå de to øvrige buslinjer nær Langenæs, nemlig linje 11 og 5A?

Er der en god forklaring her?

Hvis der ikke er nogle gode forklaringer, kan jeg godt være lidt bekymret for, om kvaliteten af datamaterialet er tilstrækkelig. For hvis der er nogle åbenlyse mærkværdigheder eller fejl i de

		få nævnte eksempler, som vi er blevet præsenteret for, hvordan ser det så ud med kvaliteten af resten.....																																									
22. oktober	Horsens Kommune	Vi deltog i jeres præsentation af den ny indtægtsdelingsmodel, og vi har nu downloaded materialet fra extranettet og sidder og kigger lidt nærmere på det. Jeg noterede mig på mødet, at I nævnte, at I kan tilsende noget mere uddybende information til den enkelte kommune, hvis dette ønskes. Vi kunne godt tænke os noget mere information om, hvad der ligger bag tallene for vores kommune. Vi har i den nye model et overordnet fald i de rutefordelte indtægter, som hovedsageligt skyldes et fald i passagerindtægter. Vi er interesseret i at se noget data, hvor vi kan se nærmere, hvad der ligger til grund for denne nye beregning af passagerindtægter. Dertil er vi også interesseret i mere info om de øvrige forklaringer, som I har skrevet under tabellen i faktabladet. Vi søger at forstå ændringen på de 2 mio. kr. bedre, så vi bl.a. bedre kan forklare det til vores politikere. Heriblandt hvilken rolle, de regionale besparelser har haft. Så hvis vi kan få tilsendt en eller anden form for uddybende information, som vi kan kigge på i samarbejde med vores egne økonomimedarbejdere, så ville det være rigtig fint.	Jeg har været ved at kigge på data fra Horsens Kommune, og har lavet denne sammenstilling af jeres indtægter i hhv. det endelige regnskab for 2019 og den simulering vi har kørt på 2019 med den nye indtægtsdelingsmodel. Opgørelsen ser således ud: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Indtægtsfordeling :</th><th>Regnskab 2019</th><th>Ny indtægtsdeling - Simuleret kørsel 2019</th><th>Afvigelse</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Passagerindtægter</td><td>14.049.317</td><td>12.509.263</td><td>-1.540.053</td></tr> <tr> <td>Refusion for "off peak"</td><td>643.798</td><td>350.215</td><td>-293.583</td></tr> <tr> <td>Skolekort</td><td>2.027.130</td><td>1.106.055</td><td>-921.075</td></tr> <tr> <td>Ungdomskort U</td><td>1.155.849</td><td>1.976.518</td><td>820.669</td></tr> <tr> <td>Ungdomskort U-kompensation</td><td>204.079</td><td>262.631</td><td>58.552</td></tr> <tr> <td>Takstkomp</td><td>959.570</td><td>560.790</td><td>-398.781</td></tr> <tr> <td>Bus&Tog "omstigere"</td><td>223.540</td><td>345.982</td><td>122.442</td></tr> <tr> <td>Bef. Værnepligtige</td><td>37.387</td><td>36.808</td><td>-579</td></tr> <tr> <td>Total</td><td>19.300.670</td><td>17.148.262</td><td>2.152.408</td></tr> </tbody> </table>	Indtægtsfordeling :	Regnskab 2019	Ny indtægtsdeling - Simuleret kørsel 2019	Afvigelse	Passagerindtægter	14.049.317	12.509.263	-1.540.053	Refusion for "off peak"	643.798	350.215	-293.583	Skolekort	2.027.130	1.106.055	-921.075	Ungdomskort U	1.155.849	1.976.518	820.669	Ungdomskort U-kompensation	204.079	262.631	58.552	Takstkomp	959.570	560.790	-398.781	Bus&Tog "omstigere"	223.540	345.982	122.442	Bef. Værnepligtige	37.387	36.808	-579	Total	19.300.670	17.148.262	2.152.408
Indtægtsfordeling :	Regnskab 2019	Ny indtægtsdeling - Simuleret kørsel 2019	Afvigelse																																								
Passagerindtægter	14.049.317	12.509.263	-1.540.053																																								
Refusion for "off peak"	643.798	350.215	-293.583																																								
Skolekort	2.027.130	1.106.055	-921.075																																								
Ungdomskort U	1.155.849	1.976.518	820.669																																								
Ungdomskort U-kompensation	204.079	262.631	58.552																																								
Takstkomp	959.570	560.790	-398.781																																								
Bus&Tog "omstigere"	223.540	345.982	122.442																																								
Bef. Værnepligtige	37.387	36.808	-579																																								
Total	19.300.670	17.148.262	2.152.408																																								

Som I kan se af opgørelse så mister I primært indtægter i forhold til regnskabet på Passagerindtægter, Refusion for off-peak rejser, Skolekort og Takstkompensation fra staten.

I modsat retning får I flere indtægter for uddannelseskort til elever på ungdomsuddannelser.

På skolekort kan jeg se at Horsens Kommune over de sidste 4 år har købt væsentligt færre kort. Jeres køb af skolekort siden 2017 ser sådan her ud:

2017	3.285.049
2018	2.610.606
2019	1.612.074
2020 - 1. halvår	576.610

Den budgetmodel vi har anvendt til indtægtsdeling i perioden har ikke taget højde for det fald i køb af skolekort. Det går den nye indtægtsdelingsmodel, og derfor får I færre indtægter på skolekort – nemlig lige knap 1 mio. mindre. Skolekort fordeles primært ud fra opslag på Rejseplanen i den nye model.

Dertil kommer at I mister indtægter på passagerindtægter. Det er primært kundernes køb af pendlerkort, Rejsekortrejser og enkeltbilletter. Her sker indtægtsfordelingen i den nye model ud fra konkret brug af Rejsekort – mens pendlerkort og enkeltbilletter primært fordeles i forhold til hvordan Rejsekortrejser fordeler sig.

I den tidligere model, var der tale om en skønsmæssig fordeling af salget, da vi ikke havde fakta til at fordele salg på mobilapp og fra salgssteder. I den skønsmæssige fordeling må vi konstatere at I har fået for mange indtægter i forhold til hvad en fordeling ud fra Rejsekortrejser giver jeg.

Faldet i indtægter fra off-peak kompensation og den statslige kompensation for børnerabatter er en konsekvens af faldet i

			passagerindtægter, idet disse fordeles til bestillerne ud fra hhv. brug af Rejekort (off-peak compensation) og indtægter generelt (børnerabatter). I modsat retning går som nævnt indtægten på Ungdomskort. Her var fordelingen før også skønsmæssig. I den nye model sker fordeling ud fra opslag på Rejseplanen, og her får I således henført flere indtægter end før. Tilsvarende gælder den compensation Midttrafik får for at elever på ungdomskort kan bruge dem i fritiden. Her får I en lidt større andel, pga. jeres større andel af Ungdomskort. Det er ikke vores vurdering at de regionale besparelser har indflydelse på resultatet i Horsens Kommune. De 2 forklaringer på nedgangen er at I tidligere fik for mange indtægter for Skolekort, fordi den model vi har brugt de sidste 3 år ikke har taget højde for at jeres køb af skolekort er faldet som det er – og at I tidligere har fået for mange passagerindtægter fordi den skønnede fordeling har været for gunstig for jer, i forhold til hvordan kunderne reelt rejser. Jeg håber dette svar giver mening for jer. Hvis I har yderligere spørgsmål er I selvfølgelig velkomne. Jeg vedhæfter også regnearket med de opgørelser der er lavet.
22. oktober	Silkeborg Kommune	Vi er ved at se på jeres materiale for den nye indtægtsfordelingsmodel. Under jeres præsentation den 7. okt. blev jeg forundret over eksemplet for rejse mellem Roslev og H. C. Ørstedsvvej i Skive. (jeg er jo forhenværende køreplanlægger for Skive området). Jeg er efterfølgende søgt i Rejseplanen – der vises 8 rejsemuligheder mellem Roslev og Skive i tidsrummet ankomst kl. 7.30-9.00, og ALLE med bybus i Skive og ikke én med rute 13 med de nuværende køreplaner. Ifølge eksemplet tildeles rute 13 indtægten for rejsen mellem Skive rutebilstation og H. C. Ørstedsvvej. Dette burde ændres til Skive Bybusser.	En søgning fra elevens hjemadresse i Tøndering viser at fordelingen i eksemplet er korrekt – at man for at nå frem til skolen må anvende rute 13 på den sidste del af strækningen.

Randers			
Indtægtsfordeling :	Regnskab 2019	Ny indtægsdeling - Simuleret kørsel 2019	Afvigelse
Passagerindtægter	22.900.991	21.514.158	-1.386.833
Refusion for "off peak"	1.107.610	510.049	-597.561
Skolekort	1.156.969	1.368.528	211.559
Ungdomskort U	2.434.124	2.650.750	216.626
Ungdomskort U-kompensation	341.320	232.482	-108.837
Takstkomp	1.604.746	816.726	-788.020
Bus&Tog "omstigere"	392.099	75.201	-316.898
Bef. Værnepligtige	65.210	41.821	-23.389
Total	30.003.069	27.209.715	-2.793.354

3. Hvordan håndteres køreplanskifte og evt. reduceringer/ændringer i ruter ifht fordelingen af indtægterne? Bliver modellen opdateret ifbm køreplanskifte, så den fordeler på de aktuelle ruter, og ikke dem der var fastlagt ved budgetårets begyndelse?

Modellen forventes kørt hvert kvartal, så det sikres at det er den korrekte køreplan der anvendes.

4. Beskrivelsen af fordelingen af indtægterne for pensionistkort er lidt rodet! Jeg forventer *ikke* at der både bliver kompenseret til regionen og samtidigt fordelt indtægter til regionens ruter. De bliver netop kompenseret pga. den manglende indtægt på deres ruter. Desuden viste vores undersøgelse af brugen af kortet at det primært var vores egne ruter pensionisterne brugte og ikke de regionale ruter. Får regionen men den nye model en større andel af indtægten for pensionistkortene end tidligere? Kan I evt. beskrive det lidt bedre, så det er til at gennemskue for os, hvad der sker på denne post?

Vi beklager at beskrivelsen er rodet. Men Randers Kommune vil kun skulle aflevere den i forvejen aftalte andel for "billige pensionistkort" til Regionen. Randers Kommune modtager således alle indtægter for de solgte pensionistkort minus den del det er aftalt i afleverer til Regionen.

Efterfølgende sker der så en rutefordeling til hhv. Randers Kommunes ruter, af den del af indtægten i beholder – og til relevante regionalruter i forhold til den andel Regionen modtager.

		5. Hvad er indstillingerne for opslag på Rejseplanen.dk ifht fordelingsmodellen? Jeg har selv oplevet at skulle finde en forbindelse med en bybus i Randers by, men fordi der var kortere afstand til et stoppested med en regional rute, fik jeg kun de afgangne frem, når jeg søgte mellem to destinationer. Jeg skulle tvinge Rejseplanen til at vise mig afgangen, som jeg jo kunne se i den trykte køreplan. Der tror jeg altså, at vi kan opleve at Rejseplanen vil foreslå regionale ruter, hvis der fx er længere til et bybusstoppested ifht destinationen. Og så forstå jeg godt, at indtægterne med modellen pludselig bliver fordelt til de regionale ruter i stedet, uden det behøver være den praksis, der udspiller sig i virkeligheden. Rejseplanopslag anvendes primært ved fordeling af Ungdomskort og Skolekort. Her anvendes de indstillinger ved søgningen som Rejseplan anvender som default. Søgningen sker indenfor et tidsrum, der svarer til mødetid på de fleste skoler/uddannelsessteder. 6. Kan man lave udtræk fra modellen og gennemse, hvordan den forudsætter, at rejser er foretaget mellem to givne punkter? Og er det i givet fald noget vi kan få lov til? Det er ikke noget modellen umiddelbart kan. Har I specielle ønsker kan vi bede COWI om at lave eksempler på hvordan en fordeling fra A til B sker. 7. Er al dubleringskørsel med i Rejseplanen, så indtægter også fordeles hertil? Dubleringskørsel optræder ikke eksplicit i Rejseplanen, med mindre der er oprettet særlige ruter til det. Indtægten for primært skole og ungdomskort fordeles til de ruter, som man kan fremsøge i Rejseplanen. 8. Kan vi i kommunerne være med til at vurdere fordelingen i princip 4? De anvendte fordelingsprincipper i Princip 4 fremgår af det udsendte notat. 9. Er tidspunkt for ungdomskort (kl. 7.30-8.30) evt. for snævret, når der også er en del, der møder senere på ungdomsuddannelserne eller er det irrelevant ifht størrelsesordenen? Det er vurderet at det er det tidsrum der giver det mest repræsentative billede af hvordan skole- og ungdomskort anvendes. Der er selvfølgelig nogle der rejser på andre tidspunkter, men da der ikke sker registrering af brugen af skole- og ungdomskort er vi nødt til at regne med ovenstående forudsætning ved søgningen.
--	--	---

		10. Bliver det muligt at se alle stillede spørgsmål og svar – også fra de øvrige bestillere? Ja – alle spørgsmål og svar uploades til Midttrafiks extranet. 11. Og så til sidst lige en kommentar vedrørende tidsfristen på spørgsmål og kommentering af så stor en ændring og med så store økonomiske konsekvenser, som det er for os her i Randers: Vi savner helt generelt at have fået mere indblik i hvordan fordelingen sker i vores kommune. Det kunne være ønskeligt, at vi havde haft mulighed for at gennemgå den bestillerspecifikke fordeling med jer, inden vi skulle kommentere på hele fordelingsmodellen. Hvis det er muligt at nå, vil vi meget gerne have sådan en gennemgang? Det gør vi gerne – også gerne efter den 31. oktober. Opdages der også efterfølgende fejl i modellen så vil de selvfølgelig blive rettet.
27. oktober	Silkeborg Kommune	Spørgsmål og svar på spørgsmål fra Silkeborg Kommune (svar sat ind under de enkelte spørgsmål) Tak for præsentationen den 7. oktober og efterfølgende adgang til jeres materiale omkring den nye indtægtsfordelingsmodel, som Midttrafik vil indføre. Silkeborg Kommune skal beklage, at bestillere har begrænset mulighed for indsigt og at kvalificere indtægtsfordelingsmodellen, før denne sendes videre til politisk godkendelse. (Selve præsentationen blev udskudt ½ år pga. Covid-19, men var klar allerede i april 2020!) En indtægtsfordelingsmodel kan jo aldrig fordele alt 100% efter konkret forbrug – der må selvfølgelig laves nogle beregninger, når alle billettyper ikke kan registreres på benyttede rute. Midttrafik har afprøvet modellen i regnskabsåret 2019 – det år, hvor Region Midtjylland nedlagde regionale busruter for knap 60 mio. kr. – hvordan håndteres disse i indtægtsfordelingen? Vi går ud fra, at Midttrafik også prøvekører modellen på regnskabsåret 2020, når denne foreligger, og derefter foretager evt. korrektioner. Det er korrekt at simuleringen er gennemført for 2019, hvor et antal ruter overgik fra regional til kommunal finansiering. I modelkørslen er det håndteret ved at indtægterne er fordelt i forhold til fordeling af finansiering af ruten over året. Hvis regionen har finansieret ruten i første halvår – og kommune XX i andet halvår, og i øvrigt under forudsætning af ens kørselsomfang, så vil indtægten på ruten blive fordelt 50/50. Det medfører dog en fejlrisiko at kørslen af Rejseplanopslag primært til fordeling af Ungdomskort og Skolekort ligger primo 2020, altså på det tidspunkt hvor kommunen har overtaget kørslen. Det kan medføre risiko for fejl i fordeling af disse indtægter. Der vil blive kørt en kørsel for 2020, som – under forudsætning af at modellen vedtages i Repræsentantskabet – vil danne baggrund for udarbejdelsen af budgettet for 2022. Den egentlige fordeling i Regnskab 2022 vil ske på baggrund af en kørsel af modellen i 2022.

	Helt overordnet bliver hovedparten af indtægterne fordelt i samme forhold mellem ruter, som data viser for benyttelsen af Rejekort (RK). Modellen – viden om rejsemønster for passagerer, der benytter Rejekort Classic – vil formentlig flytte indtægter fra bybusser/lokalruter over i regionale ruter, hvor langt flere kunder benytter rejsekort (39% af alle indtægter svarende til 295 mio. kr. fordeles efter princip 3 Rejekortdata, hvor rutenummer mangler). Derfor er vores spørgsmål; Hvordan fordeler brugen af Rejekort sig på de forskellige rutetyper? Er benyttelsesgraden den samme på regionale ruter som f.eks. på bybuslinjer? Rejekort anvendes til at fordele enkeltbilletter og pendlerkort. Dvs. at man f.eks. på en enkeltbillet fra A til B, tjekker hvordan Rejekortrejser fordeler sig på samme strækning. A og B kan enten være et stoppested eller f.eks. en zone. Det er et væsentligt mere repræsentativt billede end det har været tidligere. Analyser i forbindelse med opstilling af en model til fordeling af pendlerkort mellem togoperatører og trafikskaber i Takst Vest har vist at der er en sammenhæng mellem hvordan Rejekortrejser fordeler sig og f.eks. pendlerkortrejser. Startstop og startzone – hvornår benyttes hvad? Det afhænger af hvilken information/data der er tilgængelig på billetten. Indeholder den information/data om startstop anvendes dette ved fordelingen. Er der kun information om startzone anvendes det. Billetkøb i App – bliver de fordelt efter stoppested eller zone? Hvis der er information om stoppested (både start og slut) anvendes dette ved Rejekortopslag. Er der kun information om zoner anvendes det. Hvis man f.eks. kender startstop og der er anvendt et 3 zoners kort, så vil man lave fordeling ud fra 3 zoners Rejekortrejser fra det startstop, der er registreret. Endelig afhænger det også af, om der rent faktisk er Rejekortrejser i samme relation, som den pågældende billet, der skal fordeles, er gyldig til. Man kan godt have både startstop og slutstop på billetten, der skal fordeles, men der er ikke nogen Rejekortrejser mellem disse to stop. Så anvendes i stedet startstop og slutzone, da der i det tilfælde altid vil være Rejekortrejser til fordeling. Stop på Christian 8. Vej ved Østergade benyttes af både regionale og lokale busser - her skal der selvfølgelig ske en fordeling. Stop på Godthåbsvej benyttes kun af bybusser – tilfalder den fulde indtægt bybusserne? Nej – en del af indtægten vil tilfalde regionalbusser, da nogle kunder stiger om til disse. Dette fastlægges ud fra fordeling af Rejekortrejser fra samme startstoppested. Midttrafik bedes redegøre for, hvordan indtægterne fordeles i forhold til Startstop og startzone. Se beskrivelse ovenfor.
--	---

		Enkeltbilletter <u>Enkeltbilletter udstedt på Rejekortudstyr</u> – vil de ikke automatisk have ruteoplysninger og tildeles den faktisk benyttede rute? Nej – nogle billetter bruges til omstigning til f.eks. regionalbusser. Disse fordeles derfor efter Rejekortrejser der er startet i samme rute, på samme stoppested og med samme zonelængde. En enkeltbillet solgt på rejsekortudstyr bør tilfalde bestilleren af den rute, som billetten er købt i. Billetten fordeles i forhold til Rejekortbrug, da billetten kan anvendes til omstigning til andre ruter. Der står i materialet, at disse fordeles efter princip 3 Rejekortdata, hvor indtægter fordeles ligeligt mellem ruter, der kører fra samme startstop/-zone? Ligeligt – er det i forhold til antal afgang eller blot antallet af ruter? Det er i forhold til antal rejsekortrejser. Indtægterne fordeles efter Rejekort – hvorfor ikke efter Rejseplan – ville være mere korrekt – da det er de faktiske rejsemuligheder. Der fordeles efter Rejseplanen, hvis der kun er én rejsemulighed mellem A og B. Når der er flere, kan Rejseplanen ikke fortælle passagerernes valg af rejserute, men det kan rejsekort. Derfor anvendes Rejekortdata til fordeling, når der er flere rejseveje mellem A og B. <u>Billet solgt i Midttrafiks App</u> fordeles efter princip 2 med flere rejseveje, så fordeling efter RK. Vil dette ske uanset antallet af tilbudte rejser på de forskellige rejseveje. F.eks. Silkeborg Trafikterminal – Nørreskov Bakke. Her kører både linje 9 og 11 med 20 minutters drift, men rute 73 kører med tilnærmet timedrift. Hvordan vil indtægter blive fordelt efter mellem disse 3 ruter? Fordelingen vil ske efter Rejekortrejser på samme strækning, da forudsætningen er, at fordelingen mellem brugen af hhv. linje 9, 11 og 73 er repræsentativ i forhold til hvordan øvrige passagerer rejser Se eksempel med rejse fra Godthåbsvej
--	--	---

En rejse fra Superstop på Godthåbsvej til Nørreskov Bakke (2 zoner)

	Antal ture på skoledage	Indtægt nuværende model	Indtægt fremtidig model	Stigning i %
Rute 9	40	1.075.840	2.184.540	103%
Rute 11	40	1.015.862	2.050.630	102%
Rute 73	12 + 2FB*	1.034.875	3.445.597	233%

Fordeling af indtægt på App, pensionistkort, pendlerkort, ungdomskort på disse 3 ruter, på denne strækning, ønskes belyst?

Hvor stor er indtægten på rejsekort/kontant i bus på hhv. 9, 11 og 73 for 2 zoner?

Regionens andel stiger med ca. 230%, bybussernes andel stiger med ca. 100%.
Hvorfor den store forskel?

* Flexbus er finansieret af Silkeborg Kommune.

Tilsvarende eksempler på andre strækninger/ruter.

Skolekort pkt. 2.5, hvor ca. 20 mio. kr. fordeles efter princip 2.

Hvis flere rejseveje, så fordeling efter brug af Rejsekort. Tildeling til udstedelseskommunen sker kun, hvis ikke muligt at søge rejse på RP. Det valgte princip betyder, at hvis der er en rute på RP mellem start og slutzone, så får denne indtægten, selvom der kører en lokal/rabatroute på strækningen, da denne ikke har Rejsekortdata.

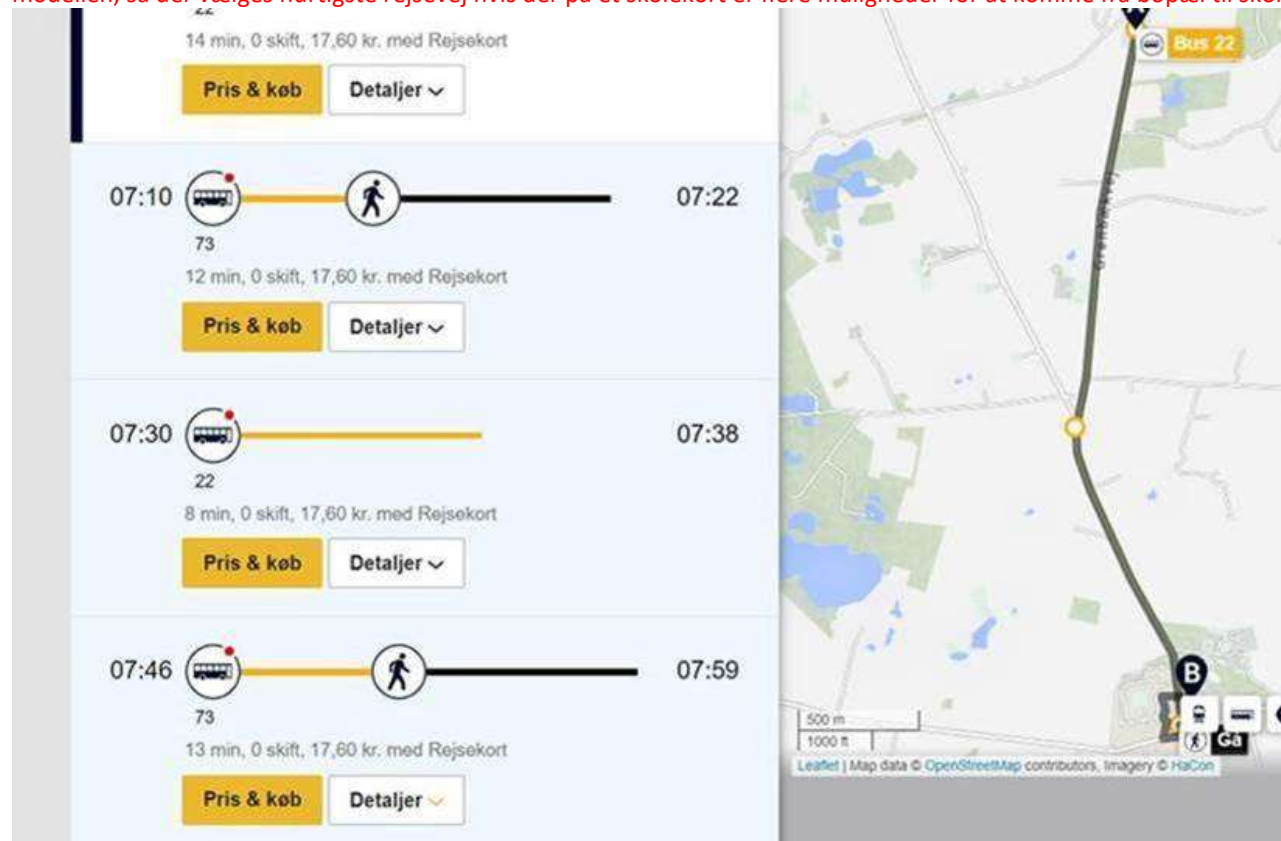
F.eks. indtægter fra skolekort udstedt til elever i Allingsskovby til Grauballe skole tildeles rute 73, da rute 22 ikke er tildelt rejsekort indtægter.

Ved fremsøgning på RP tilbydes rejser både på rute 22 og 73.

Skolekort bør fordeles efter elevens adresse og skolens adresse med korteste afstand til bus.

Ved den valgte metode med Rejsekort vil de regionale ruter altid få indtægterne fra skolekort – også selvom skolekort på sigt bliver flyttet til et rejsekortprodukt.

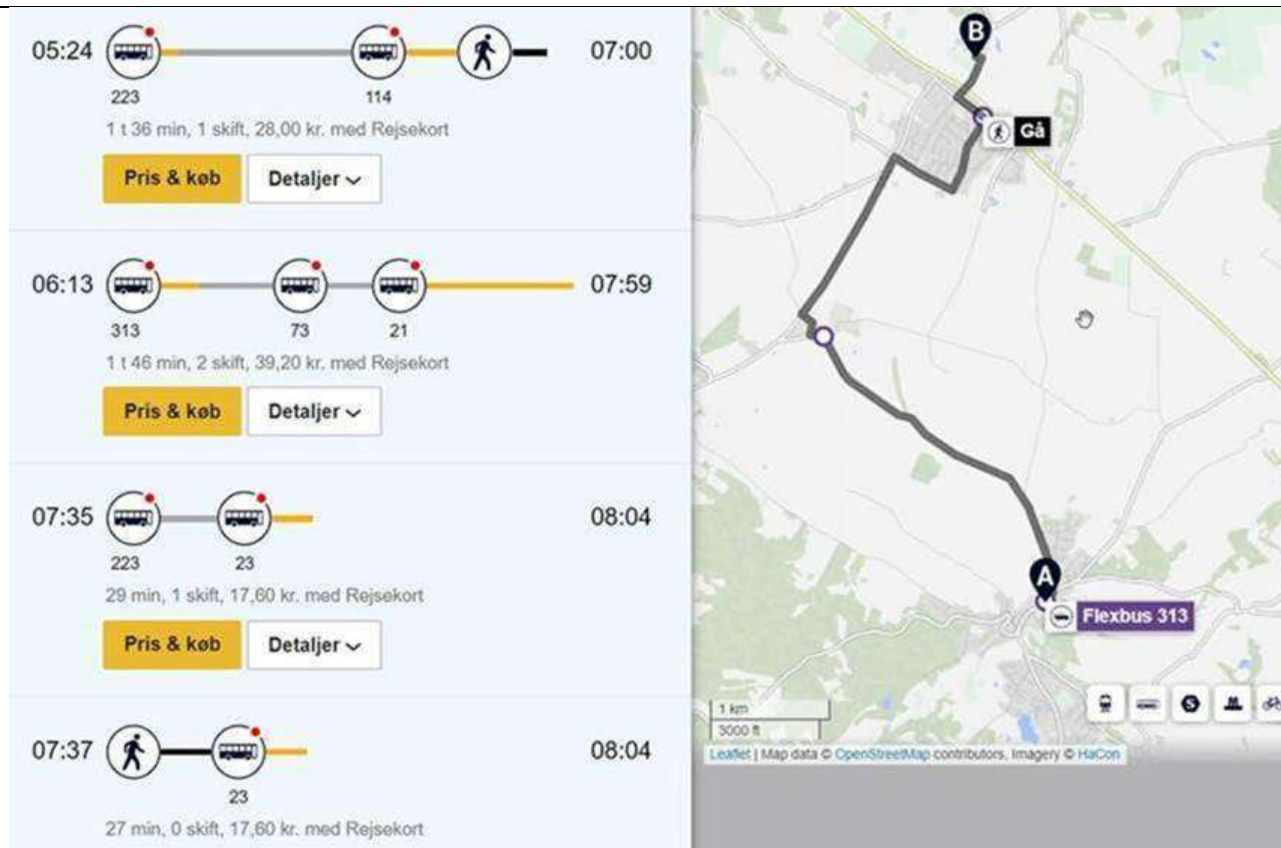
Det vurderes at være meget sjældent at fordelingen sker på baggrund af Rejsekortdata. Den mest relevante busrute (hurtigste) og med ankomst tættest på kl. 8.15, vil næsten altid blive prioriteret i Rejseplansøgningen. Vi vil godt undersøge muligheden for at ændre modellen, så der vælges hurtigste rejsevej hvis der på et skolekort er flere muligheder for at komme fra bopæl til skole.



Tilsvarende eksempel Gjern til Fårvang skole – her kommer RP med både rute 223, 114 og 73, som jo aldrig vil kunne benyttes i relation til Fårvang skole – men alene rute 23 og 313.

Når der findes flere rejseveje, bliver indtægten fordelt efter Rejsekort. Midttrafik anmodes om at vise fordeling på denne strækning?

Det vil blive udarbejdet og fremsendt.



Rute 21-29 har ingen indtægter ifølge Midttrafiks indtægtsfordelingsmodel – dette er en fejl som skal rettes.

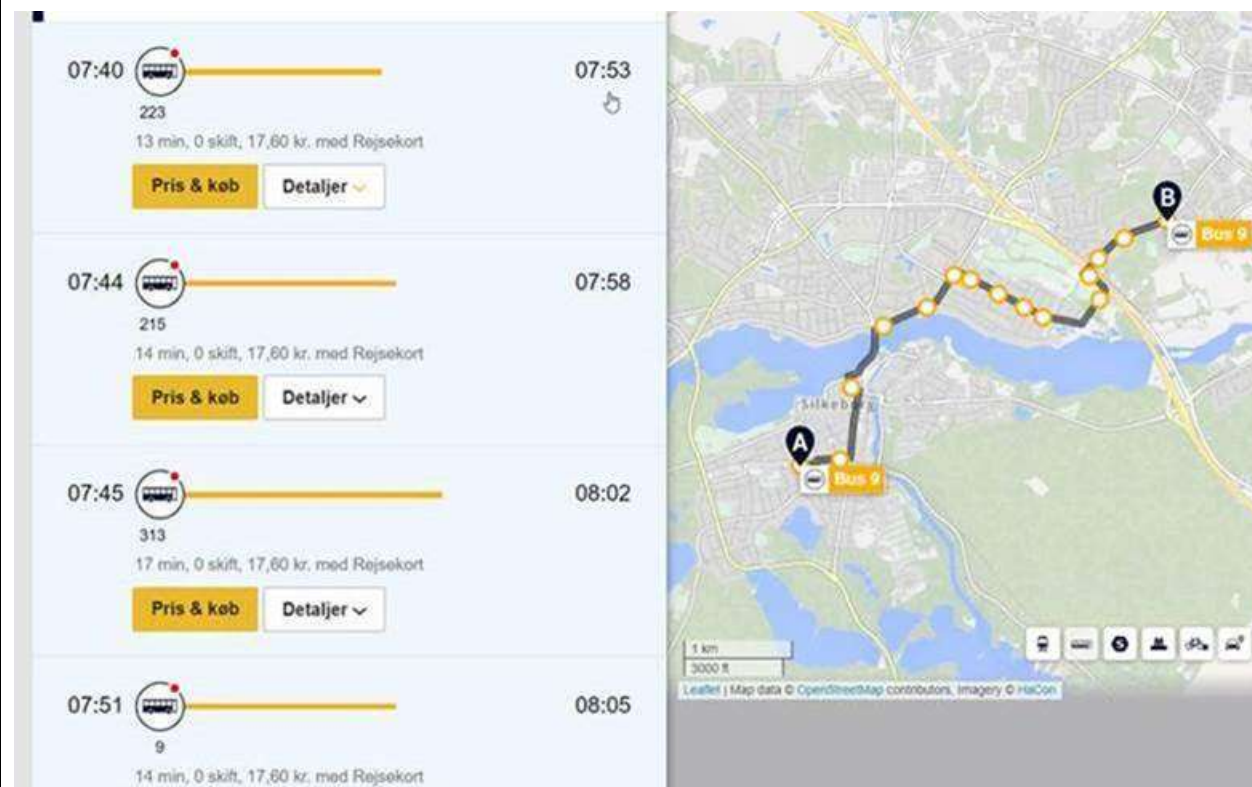
Langt de fleste, som benytter disse ruter, rejser på skolekort. Der er rejsekortudstyr i busserne, selvom salget ikke er stort, køber nogle billetter i bussen. Hvilket også fremgår af Midttrafiks opgørelse af salg i busser på Midttrafiks hjemmeside. Silkeborg mangler indtægter for både skolekort og salg i disse busser.

Enig – det skyldes den sene indsættelse af Rejsekortudstyr i disse busser. Fejlen vil ikke være der når 2020 køres. Det vil betyde at der henføres såvel skolekortindtægter som passagerindtægter til disse ruter.

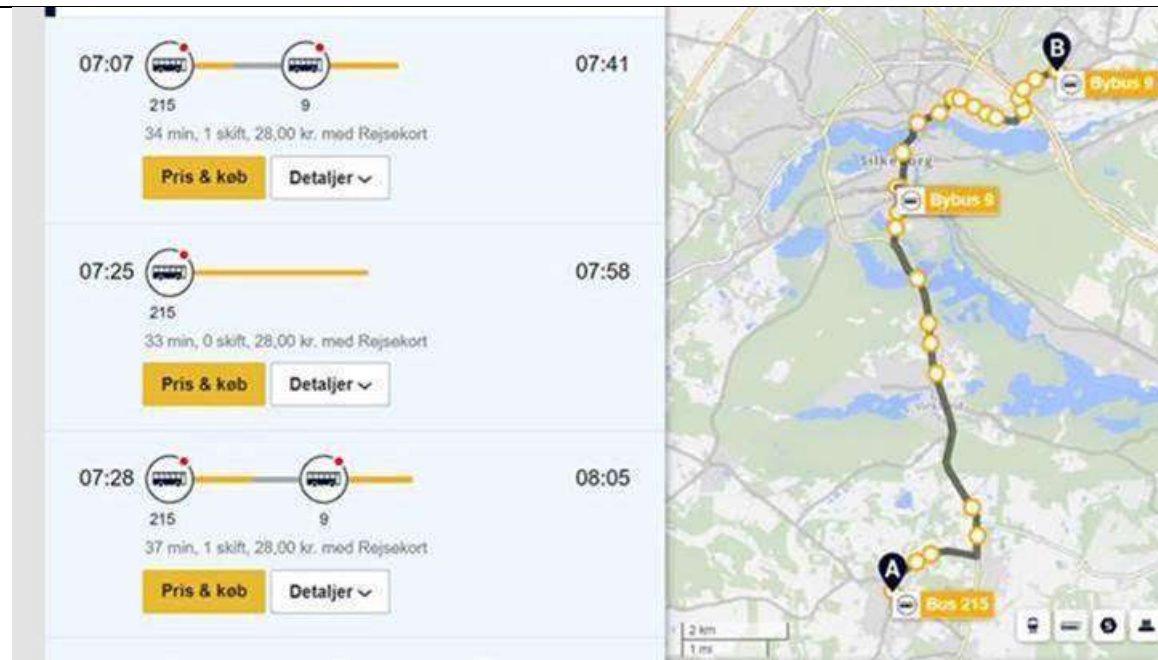
Ungdomskort – pkt. 2.6

UU-kort og VU- kort fordeles efter RP (sendte spørgsmål til Midttrafik 22/10-20 om eksempel 11; rejse mellem Roslev og H. C. Ørstedvej, Skive - hvor jeg mener, at den regionale rute fejlagtigt tildeles indtægt i stedet for bybussen)

Silkeborg Kommune afholder udgifter til, at f.eks. rute 215 fortsætter som dublering til gymnasiet om morgenen, men ifølge MT's opgørelse får Silkeborg ingen indtægter på denne dubleringskørsel på 215. Iflg pkt. 2.6 tilfalder indtægter ruterne efter Rejsekortdata – dette er ikke rimeligt. Hvis dette ikke ændres, så kan Midttrafik ikke tilbyde kunderne den service, at der står hvilke rutebusser, der kører dublering mellem Trafikterminal og uddannelsessteder.



Andet eksempel Them – Silkeborg gymnasium
Hvordan fordeles indtægter her?



Bybuslinjerne skal tildeles indtægter for dubleringskørsel med regionale busser – det gælder både ungdomskort, skolekort og rejsekort/kontantbilletter. Indtægterne skal følge udgifterne.

Indtægter på ruter med delt finansiering vil blive fordelt på samme måde som rutens kørsel i øvrigt finansieres.

Ligeledes for dubleringskørsel til øvrige uddannelsesinstitutioner.

Flexbus – Silkeborg kommune har indsat Flexbusser på flere regionale ruter, hvordan sikres at indtægten herfra tilfalder bestiller, som afholder udgiften?

Indtægter for Flexbus ligger udenfor indtægtsdelingsmodellen, og fordeles særskilt til bestillerne i forbindelse med flexbusafregning.

Data fra tællebusser

Om kort tid er der tælleudstyr i samtlige busser. Hvordan vil Midttrafik fremover anvende data fra tællebusser i forbindelse med indtægtsfordelingen?

De historiske passagertal er usikre og beskriver kun antallet af påstigere og siger ikke noget om omstigning mellem ruter mv.

		Fremadrettet forventes bedre og mere sikre passagertal. Registreringen af brugen af Rejekort og salget af billetter giver en mere præcis fordeling af indtægterne, der skal fordeles. Midttrafik vil dog sammenholde indtægtsdelingen med passagertal for at se på evt. uoverensstemmelser. Det skal dog bemærkes at man i passagertallene ikke kan se hvilke kundegrupper der rejser (f.eks. om det er børn eller uddannelsessøgende) og man heller ikke kan se hvor langt de rejser, eller hvorvidt, de foretager skift mellem flere busser, hvilket har betydning for rejsens pris og dermed indtægten. De konkrete eksempler, som er beskrevet ovenfor, vil med udtræk fra tælleudstyret bekræfte, at den foreslåede fordeling efter Rejekortdata ikke altid vil være i overensstemmelse med kundernes faktiske brug – specielt indenfor bybusområder. Den videre proces Silkeborg Kommune kan tilslutte sig Århus Kommunes bekymring om, hvorvidt kvaliteten af datamaterialet er tilstrækkeligt, da der er en del åbenlyse mærkværdigheder eller fejl i de eksempler, som blev præsenteret på bestillermødet. Midttrafik har desværre ikke anvendt eksempler fra Silkeborg Kommune i præsentationen af indtægtsfordelingsmodellen. Vi ønsker svar fra Midttrafik på de stillede spørgsmål med angivelser af forskellige eksempler på, hvordan den simulerede kørsel for R2019 konkret har fordelt indtægterne på ruter. Silkeborg Kommune vil kraftig opfordre til, at Midttrafik ikke fremlægger indtægtsfordelingsmodellen til politisk godkendelse i den nuværende form, men at der bliver en høringsrunde hos bestillerne, så materialet kan kvalificeres. Det ½ år, som præsentationen har været udskudt, kunne være anvendt til en høring hos bestillerne.
2. november	Silkeborg Kommune	Mange tak for jeres foreløbige svar. I mellemtiden har Midttrafik udsendt dagsordenen til bestyrelsesmødet den 6. november 2020, hvor punktet indledes med: <i>Administration fremlægger et forslag til ny indtægtsdelingsmodel til implementering i perioden 2022 – 2024. Modellen er faktabaseret, forstået på den måde, at langt størstedelen af indtægterne fordeles i forhold til kundernes reelle brug af busser, letbane og lokalbane. Dette er muliggjort af, at størstedelen af Midttrafiks billetter nu er digitale – enten solgt på Midttrafiks app eller på rejsekort. En mere faktabaseret indtægtsdeling har været et ønske fra bestillernes side bl.a. i forbindelse med indførelse af rejsekort i Midttrafik.</i> Er modellen nu også faktabaseret?

	Ca 29% af indtægterne stammer fra Rejsekortrejser – disse indtægter kan fordeles efter fakta – faktisk brug. Dette bruges i indtægtsfordelingmodellen, som grundlag for at fordele hovedparten af øvrige indtægter. Selv ikke indtægter fra billetter solgt i Midttrafik App (28%) bliver fordelt efter fakta, men i forhold til de 29% på Rejsekort. Samme forhold for enkeltbilletter solgt på Rejsekort udstyret (9%). Hvis vi har forstået indtægtsfordelingsmodellen korrekt? Hvornår begynder Midttrafik at kunne fakta-fordele billetter solgt på ovennævnte? Sammenlignet med tidligere indtægtsdeling, så er den nye indtægtsdeling mere faktabaseret, idet der tages udgangspunkt i den enkelte rejse og den konkrete billet, der er indløst for at gennemføre denne. Det er korrekt, at 29% af indtægterne stammer fra Rejsekort og at de ligger til grund for mange af fordelingerne. Ved fordeling af enkeltbilletter udstedt på Rejsekortudstyr samt fordeling af app-omsætning anvendes rigtigt nok Rejsekortoplysninger. Billetterne indeholder forskellig information som udnyttes ved udsøgningen på Rejsekortrejser. Indeholder billetterne information om startstop og slutstop anvendes den information ved opslag på Rejsekort – indeholder billetten f.eks. kun startstop og zonelængde anvendes den information. Ved at kombinere brugen af Rejseplanen og Rejsekort fås et langt mere nuanceret og korrekt billede af, hvordan passagererne rejser sammenlignet med det grundlag, der anvendtes i den tidligere indtægtsdeling. Her blev der f.eks. på ingen måde taget hensyn til skift mellem busruter. I sagsfremstillingen oplyses, at 90% af indtægterne fordeles i forhold til kundernes brug. Det er vel de 29% for rejsekort, mens 61% fordeles i forhold til de 29%? En del af fordelingen sker også efter Rejseplanopslag. Indtægter fordelt i forhold til Rejseplan og/eller Rejsekort er i modellen opfattet som værende fordelt i forhold til kundernes brug. I sagsfremstillingen henvises til lignende indtægtsfordelingsmodeller i andre trafikselskaber. Helt overordnet set, burde samme model kunne anvendes i hele landet. De øvrige trafikselskaber anvender Rejsekortet i højere grad og har vel ikke et App-produkt, som Midttrafik? Det er korrekt at app-produktet er ganske meget udbredt i Midttrafik. De fleste andre selskaber har også app-produkter, men vi er ikke bekendt med omfanget af salg på disse. I forhold til tidligere korrespondance mangler vi konkret svar på følgende spørgsmål; <u>Fordeling af rejsekort:</u> Hvordan er procentdelen af rejser på rejsekort på hhv. regional rute / bybusser?
--	---

Da en stor del af indtægterne bliver fordelt efter, i hvilke busser rejsekortrejserne benyttes, har det stor betydning, hvordan brugen af rejsekort fordeler sig.

Vi har ikke umiddelbart de efterspurgte opgørelser, men vil undersøge mulighederne for at fremskaffe dem.

Det er dog vores vurdering at fordelingen ikke siger så meget lige umiddelbart. Det vigtige er, derimod hvor mange Rejsekortrejser, der ligger til grund for indtægtsdelingen af den enkelte rejse. Antagelsen er jo at Rejsekortrejser generelt er repræsentative for hvordan der rejses i busserne i Midttrafik, men der vil være rejser, der er dårligere repræsenteret end andre, men at det i det samlede billede udlines.

Jeg kan sige, at fordelingerne er foretaget på baggrund af 25,7 mio delrejser med busser i Midttrafik.

I forbindelse med Skive-eksemplet har vi spurgt om følgende og ikke fået svar:

Silkeborg Kommune vil gerne have eksempler på, hvordan rejser mellem Silkeborg Trafikterminal og uddannelsesinstitutioner på Oslovej, Kejlstrupvej og Bredhøjvej fordeles mellem bybusser og andre ruter.

Der er udvalgt 5 konkrete eksempler på rejser med hhv. UU og VU kort med ankomst på de 3 adresser. Der er fordelt i forhold til opslag i Rejseplanen med ankomst kl. 8.15 og maksimal 2 timers rejsetid. Rejseforslag, der ankommer tættest på kl. 8.15 er anvendt i modellen til fordeling.

De 5 konkrete eksempler passerer alle Silkeborg Trafikterminal på deres rejse fra bopæl til uddannelsessted.

RejselD	Korttype	Startsted	Slutsted	Rute	Fordeling kr.
661	UU	Buskelundhøj en	Oslovej	Bybus 6	1.125
640	UU	Balle Husevej	Oslovej	Bubys 6	1.125
647 (1)	UU	Skovbakken	Kejlstrupv ej	Bus 15	375
647 (2)				Bybus 10	750
1309	UU	Dagmarsvej	Kejlstrupv ej	Bus 313	1.499
427	VU	Drewsensvej	Bredhøjve j	Bybus 8	375

Godthåbsvej – køb på app m.v.:

Vi er direkte uenige i, at indtægt fra salg på fx app, 2 zoner fra Godthåbsvej skal deles med regionen. Der er INGEN, som køber en 2 zoners billet fra Godthåbsvej, der stiger om til en regional bus.

Så ville man gå ca. 100 m fra Godthåbsvej over til det regionale stop og stige på en regional bus her og formentlig købe flere zoner.

Der vil kun forekomme deling med Regionen på 2 zoners billetter med start fra Godthåbsvej, hvis der i rejsekortdata forekommer en rejse, der rent faktisk har foretaget skiftet mellem en bybus og en regionalbus efter første tjek ind på Godthåbsvej i en bybus.

Hvor mange rejser bliver købt på Midttrafiks App i Silkeborg?

BES.	Enkeltbillet	Klippekort	Pendlerkort	Total
SIL	114.976	90.534	182.183	387.693
Total	114.976	90.534	182.183	387.693

Oventstående tal er fra 2019. For klippekort er antal solgte klippekort ganget med 10, mens antal solgte pendlerkort er ganget med 40.

Rute 21-29:

Godt at Midttrafik vil undersøge muligheder, så de små lokale ruter tilføres indtægter og indtægter fra skolekort.

Indtægter på ruter med delt finansiering:

Hvorfor er der ingen indtægter på rute 215 til Silkeborg. Vi betaler for dubleringsture til Ungdomsskole og gymnasiet. Busserne er jo stuvende fulde.

Vi kan se vi har haft udfordringer i forhold til korrekt registrering af enkeltture finansieret af en kommune, på ruter der i øvrigt er regionale. Det vil der blive rettet op på. Generelt sker fordeling af delt finansierede ruter ud fra den procentvise andel hver part finansierer – og ikke på turniveau. Vi vil godt undersøge om der er andre muligheder for indtægtsfordeling i eksempler som det er nævnt.

		Vi er selvfølgelig klar over, at en model ikke kan tage hensyn til alle mulige forhold, men vores hovedanke er, at hovedparten af indtægterne fordeles efter Rejsekortrejser, som kun udgør 29 % af de samlede indtægter. Det er jo ikke sikkert, at vi har forstået modellen korrekt (ingen er jo fejlfri)
4. november	Horsens Kommune	Tak for informationen og forklaringerne. Det var rigtig brugbart, og det gav en god indsigt i, hvad der ligger til grund for ændringerne. Efter nogle flere interne drøftelser her hos os, bl.a. med en medarbejder fra vores økonomiafdeling, har vi fundet nogle flere opklarende spørgsmål til modellen: 1. HFR-faktor (side 4 i COWI's notat): Hvorfor er det relevant at lave denne grænse og fjerne de mest sjældne valg? HFR-faktoren anvendes i modellen for at sikre at ruter med en meget lille andel af omstigere ikke tilføres indtægter på grund af dette, eller hvor der evt. er tale om fejlregistreringer eller andet. HFR-faktoren er i modelkørslen sat til 2 %. I modellen kan HFR-faktoren reguleres. Vi vil overveje at nedsætte HFR-faktoren, men vil nødig undvære den helt, da vi gerne vil undgå at indtægtsdele på baggrund af fejlregistreringer. 2. Busruterne til Snaptun: Giver vi et bidrag til disse ruter, når de nu går til Endelave? Hvis ja, er dette indregnet, så vi kan få flere indtægter svarende til dette bidrag? Jeg ved ikke, om dette er direkte relevant for modellen, men det var lige noget, vi kom til at undre os over. Ja – på ruter med delt finansiering (f.eks. rute 104 til Snaptun) fordeles indtægten på ruten efter samme fordelingsnøgle som udgiften. Der er henført ca. 570.000 kr. som Horsens Kommunes andel af indtægten i modelkørslen i 2019. 3. Pensionistkort (side 15 i COWI's notat): Vi antager, at pensionister, der specifikt rejse med pensionistkort, vil være mere tilbøjelige til at rejse med bybus. Pensionister, der tager en rejse med regionalbus, køber ofte en normal billet, da de alligevel skal have billet til resten af turen, hvor pensionistkortet ikke gælder. Vi kunne godt tænke os at høre, hvordan dette er tænkt ind i modellen. Hvis modellen antager, at pensionistkort-indehavere rejser som en gennemsnitsrejsende (rejsekort-data), ville det så ikke medføre en skævvridning, der giver for stor andel indtægter til regionalbusserne, når pensionistkortet i realiteten mest bliver benyttet i bybusser?

		I modellen er de indtægter for pensionistkort henført, som fremgår af de forudsætninger kommunen havde ved indførelse af de billige pensionistkort. Dette er sket på baggrund af en vurdering af pensionisters brug af regionalbusser. Alle indtægter for salget af pensionistkort henføres til kommunen. I Horsens vil dette dog fremadrettet blive 0, da kommunen har besluttet at kortene skal være gratis fra 2021. 4. Pendlerkort: Antages det, at samtlige rejser, en pendlerkortindehaver tager, dækker alle zonerne i pendlerkortet? Går kommuner med bybusser så ikke glip af indtægter fra bybusrejser i pendleren hjemby, hvor man kan antage, at pendleren engang imellem (aften/weekend) benytter deres pendlerkort til lokale rejser med bybus inden for deres startzone? Kan man ikke antage, at en hvis andel af pendlerens rejser foretages inden for startzonen? Det er korrekt at indtægten for pendlerkort henføres til den/de ruter kortet kan anvendes til fra start til slut (pendlerrejsen). Der henføres således ikke indtægter for en pendlerkort fra f.eks. Horsens til Hedensted til Horsens Kommune for brug af bybusser til fritidsformål, men anvendes der bybus som del i pendlerrejsen (f.eks. indtil Horsens Trafikterminal), så vil kommunen få andel af indtægten. Vi vil godt overveje om det er muligt at lave en beregning så lokale busser, der ikke har noget med pendlingsrejserne at gøre, tilgodeses. Vi glæder os meget til at høre jeres svar. Vi planlægger at orientere vores politikere om den nye model og konsekvenserne for vores budget her i januar, så vi vil meget gerne lige have belyst ovenstående aspekter, så vi er klædt på til at forklare vores politikere overordnet om modellens forudsætninger og anvendelse.
26. november	Silkeborg Kommune	Vi ved godt, at indtægtsfordelingsmodellen er kompleks, men det er også vigtigt, at vi kan forstå og forklare vores politikere, hvorfor Silkeborg Kommune fremover får 4 mio. kr. mindre i indtægter om året. I forhold til dine svar af 6. november 2020 har vi brug for uddybning af følgende: <u>Faktabaseret model</u> I Midttrafiks dagsorden til bestyrelsesmødet 6/11-20: <i>"Modellen er faktabaseret, forstået på den måde, at langt størstedelen af indtægterne fordeles i forhold til kundernes reelle brug af busser, letbane og lokalbane. Dette er muliggjort af, at størstedelen af Midttrafiks billetter nu er digitale – enten solgt på Midttrafiks app eller på rejsekort"</i>

	Du har forklaret: <i>"Sammenlignet med tidligere indtægtsdeling, så er den nye indtægtsdeling mere faktabaseret, idet der tages udgangspunkt i den enkelte rejse og den konkrete billet, der er indløst for at gennemføre denne. Det er korrekt, at 29% af indtægterne stammer fra Rejekort og at de ligger til grund for mange af fordelingerne."</i> I Silkeborg Kommune kan vi konstatere, at teksten anvendt til dagsorden til bestyrelsesmødet giver os som læsere et andet billede end det svar, som du har givet i ovenstående. Midttrafik er ikke enig i denne udlægning. Det er korrekt at omkring 29 % af omsætningen er rene Rejekort-rejser med check-ind/check-ud. Men en meget stor del af fordelingen baserer sig på faktisk viden om hvor rejser er startet, hvor mange zoner rejsen gælder – eller for ungdomskort/skolekort faktisk viden om bopæl og uddannelsessted. Den information anvendes – i modsætning til tidligere – i den nye model, og gør at det vurderes at den samlede andel af indtægterne der fordeles på baggrund af fakta er i nærheden af 90 %. <u>Hovedparten af indtægter fordeles efter Rejekort</u> Du har svaret: <i>"Vi har ikke umiddelbart de efterspurgte opgørelser, men vil undersøge mulighederne for at fremskaffe dem. Det er dog vores vurdering at fordelingen ikke siger så meget lige umiddelbart. Det vigtige er, derimod hvor mange Rejekortrejser, der ligger til grund for indtægtsdelingen af den enkelte rejse. Antagelsen er jo at Rejekortrejser generelt er repræsentative for hvordan der rejses i busserne i Midttrafik, men der vil være rejser, der er dårligere repræsenteret end andre, men at det i det samlede billede udlignes."</i> Det forklarer jo, hvilke valg Midttrafik har truffet for modellen. Men har Midttrafik ikke tidligere via kundeundersøgelser m.v. fået svar på, hvordan kunderne i de enkelte rutetyper køber billetter; altså i bybusruter køber xx% af kunderne enkeltbillet i bussen, xx% køber enkeltbillet på App, xx% bruger Rejekort, xx% bruger ungdomskort osv. – ligeledes for regionale ruter... Silkeborg Kommune har en formodning om, at kunderne i de regionale busser i højere grad anvender rejsekort end kunder i bybussystemer. Når øvrige indtægter, som udgør ca. 71% fordeles efter brugen af rejsekort på en given strækning, vil en stor del af disse indtægter blive kanaliseret over i de regionale ruter. Midttrafik er ikke enig i Silkeborg Kommunes formodning. Og i øvrigt er fordelingen af Rejekortrejser generelt mellem blå og gule busser ikke relevant. En 2 zoners billet fordeles således i forhold til tilsvarende rejser på Rejekort, så hvis der f.eks. er en større andel af lange rejser hvor der anvendes Rejekort, så har det ingen indflydelse på hvordan f.eks. korte 2-zones rejser fordeles. Disse fordeles udelukkende efter tilsvarende Rejekortrejser. <u>Enkeltbilletter solgt på Rejekortudstyr og App-billetter</u> Omkring fordeling af 2-zoners billetter købt i bybusser på Godthåbsvej....
--	--

Har du svaret: "Der vil kun forekomme deling med Regionen på 2 zoners billetter med start fra Godthåbsvej, hvis der i rejsekortdata forekommer en rejse, der rent faktisk har foretaget skiftet mellem en bybus og en regionalbus efter første tjek ind på Godthåbsvej i en bybus."

Hvor stor en vægt vil en enkelt rejse med skifte få i hele fordelingen?

Jeg er ikke sikker på at jeg forstår spørgsmålet, men en rejse med et skifte fordeles mellem de 2 ruter i forhold til antal rejste zoner i hver bus. Omstigningszonen deles mellem ruterne.

Hvordan spiller antallet af ture på henholdsvis regionale-/bybusture på en given strækning ind?

Det har ingen betydning i fordelingsmodellen.

Hvor stor en andel af de 29% på Rejsekortet skal være anvendt i 2 zoner med start på Godthåbsvej for at få indflydelse på fordelingen af alle enkeltbilletter og App-billetter solgt på Godthåbsvej?

Der er i programmet indlagt en faktor, så sjældne rejser ikke indgår i fordelingen. Den faktor er i kørslen for 2019 sat til 2 % men kan justeres.

Hvordan holdes den valgte fordeling op mod data fra tællebusserne? (Midttrafik kan i tælledata se, om der er mange rejsende på regionale ruter, der rejser internt indenfor bybusområdet.)

Dette sker ved at sammenholde ruteindtægterne med passagertællingerne for at se om der er en sammenhæng. Som sagt tidligere kan Passagertal ikke direkte sammenlignes med rutens indtægter, da omstigninger, kundetyper og rejselængder ikke fremgår af passagertællinger.

Fordeling af ungdomsskort og skolekort

Du har svaret: "Der er udvalgt 5 konkrete eksempler på rejser med hhv. UU og VU kort med ankomst på de 3 adresser. Der er fordelt i forhold til opslag i Rejseplanen med ankomst kl. 8.15 og maksimal 2 timers rejsetid. Rejseforslag, der ankommer tættest på kl. 8.15 er anvendt i modellen til fordeling.

De 5 konkrete eksempler passerer alle Silkeborg Trafikterminal på deres rejse fra bopæl til uddannelsessted.

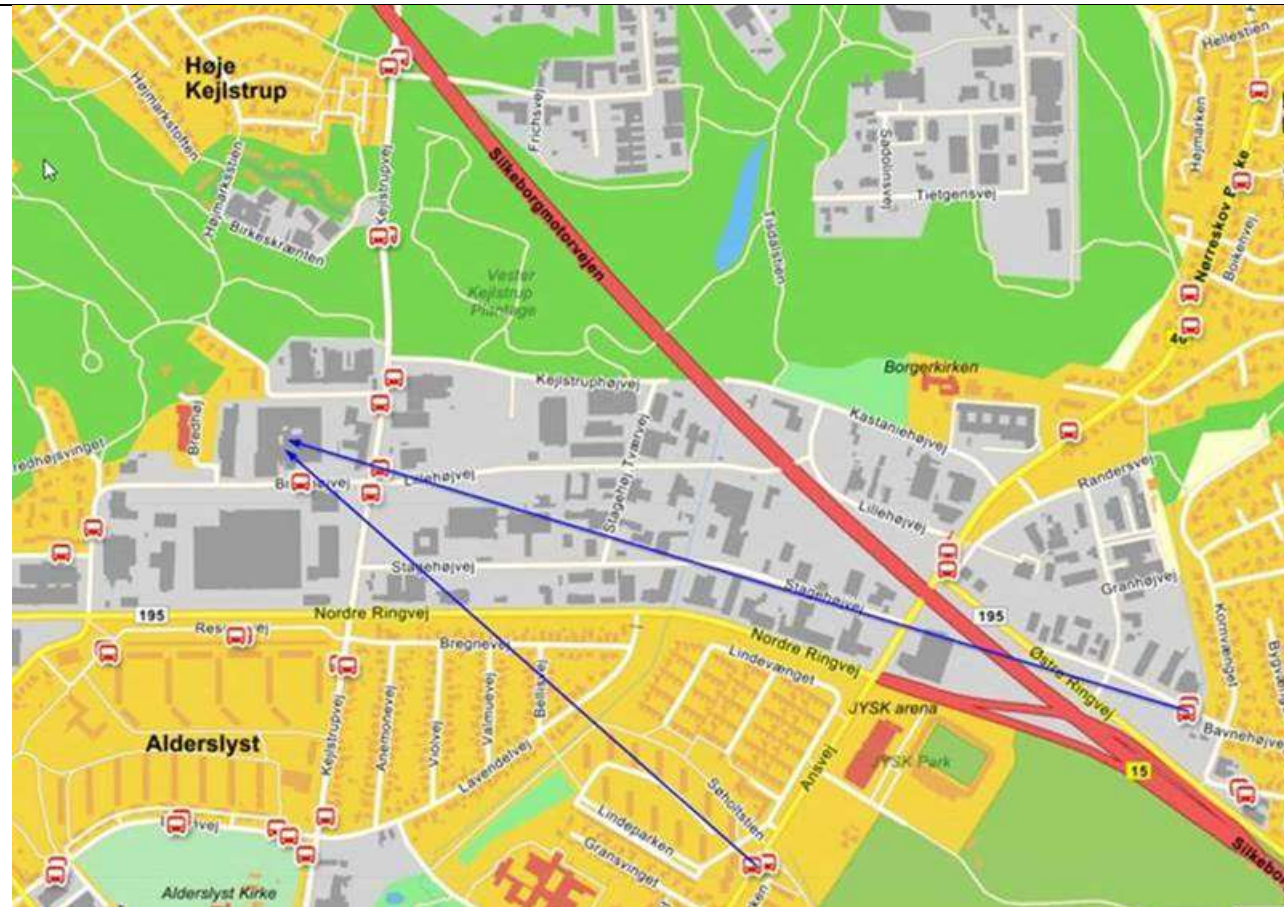
RejseID	Korttype	Startsted	Slutsted	Rute	Fordeling kr.
661	UU	Buskelundhøjen	Oslovej	Bybus 6	1.125
640	UU	Balle Husevej	Oslovej	Bubys 6	1.125

647 (1)	UU	Skovbakken	Kejlstrupvej	Bus 15	375
647 (2)				Bybus 10	750
1309	UU	Dagmarsvej	Kejlstrupvej	Bus 313	1.499
427	VU	Dreowsensvej	Bredhøjvej	Bybus 8	375

Vi har følgende bemærkninger:

- Bybuslinje 6 har en direkte tur mellem Buskelund/Balle Huse til gymnasiet til mødetid kl. 8.10 om morgenen – altså ikke via Trafikterminalen.
- Skovbakken-Kejlstrupvej – bus 15 og bybus 10? – der kører os bekendt ikke en bus 15 i Silkeborg og bybus 10 kører til Gjessø og kommer ikke i nærheden af Kejlstrupvej.
- Dagmarsvej-Kejlstrupvej bus 313 passerer ikke TT. Elever vil ikke gå den lange strækning fra Bavnehøjvej/Ansvej til Kejlstrup (1,7 – 2 km), men skifte til bybus på Ansvej/Borgergade (se kort)

Kan vi svare på disse eksempler, eller må vi undersøge nærmere?

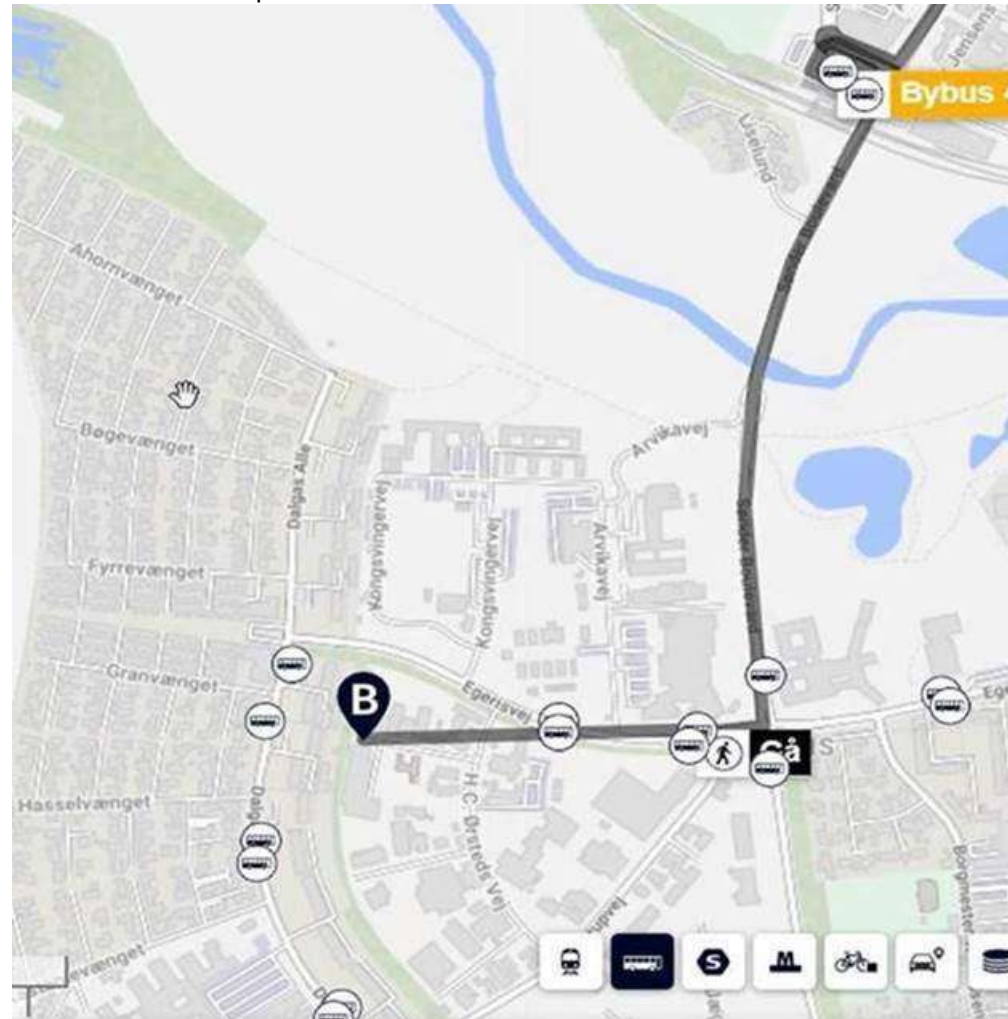


Ligner eksemplet fra Skive, hvor Midttrafik også er forudsat, at eleverne går godt 1 km fra en regional rute i stedet for at skifte til bybus.

Eksemplet fra Skive er en konsekvens af at bussen nordfra ikke har forbindelse til den oplagte rute 409 på Skive Trafikterminal – den kommer ind nogle minutter for sent. Derfor fremkommer en anden løsning på Rejseplanen.

Her tænker vi, at Midttrafik har lavet en forudsætning om kortest tid i bus, som ikke stemmer overens med kundernes rejsemåde.

Kort fra Skive eksemplet:



Vil Midttrafik oplyse, hvordan fordelingen af indtægter fra ungdomskort sker mellem ruterne på strækninger mellem Trafikterminalen og uddannelsesinstitutionerne i Silkeborg. (Regionale ruter x, x, x, x får så stor en andel af indtægter fra ungdomskort, mens bybus, lokalbus x, x, x, x får så meget..).

		Kan vi det? – Ellers må vi oplyse at vi kun kan lave fordelinger baseret på elevens bopæl og uddannelsessted – ikke på delstrækninger som vel er det der bliver bedt om. Herunder redegøre for, hvor langt eleverne forventes at gå for at undgå et buskifte – evt. kendskab via kundeundersøgelser? Der anvendes de forudsætninger der er indarbejdet i Rejseplanen, så gangafstand afhænger af hvilke andre muligheder der er. Hvilken betydning har forudsætningen om mødetid kl. 8.15 i forhold til faktisk mødetid kl. 8.00/8.10 ved opslag via Rejseplanen? Modellen er nødt til at basere sine opslag på en fælles mødetid. Det er vurderingen at et opslag med mødetid kl. 8.15 også er dækkende for uddannelsessteder med tidligere mødetid. Hvis alle elever i ungdomsuddannelser forventes at gå mellem regional/lokal rute og skole i stedet for at bruge bybusserne, så er det en del af forklaringen på, at den nye indtægtsfordelingsmodel flytter mange indtægter fra bybuskommunerne til Region Midtjylland. Det er ikke tilfældet. Der henføres indtægter til bybusser i det omfang dette foreslås af Rejseplanen. Generelt gælder i øvrigt at Silkeborg – og de fleste andre kommuner – får flere indtægter fra Ungdomskort end i den hidtil anvendte fordeling. Det er på passagerindtægterne (kundernes køb af kort og billetter) der sker en overflytning fra kommunerne til Regionen. Samtidig mister Silkeborg Kommune indtægter på salg af skolekort (ca. 1,5 mio. kr.) da de indtægter kommunen hidtil har modtaget via budgetmodellen har oversteget det reelle salg i kommunen.
--	--	---