

2. kvartal 2017

LEDELSESRAPPORT

MIDTTRAFIKS LEDELSESRAPPORT

Ledelsesrapporten udgives hvert kvartal med data for minimum de foregående tre måneder.

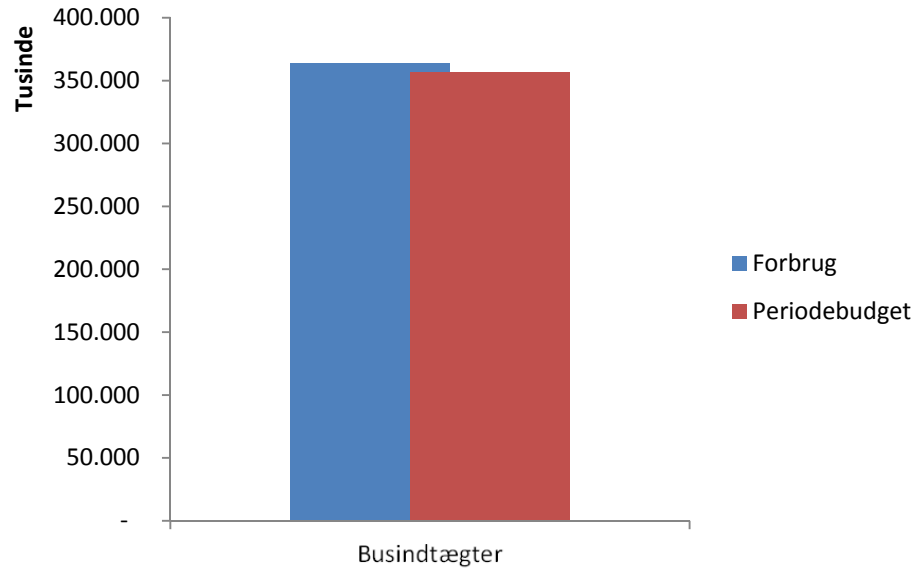


INDHOLD

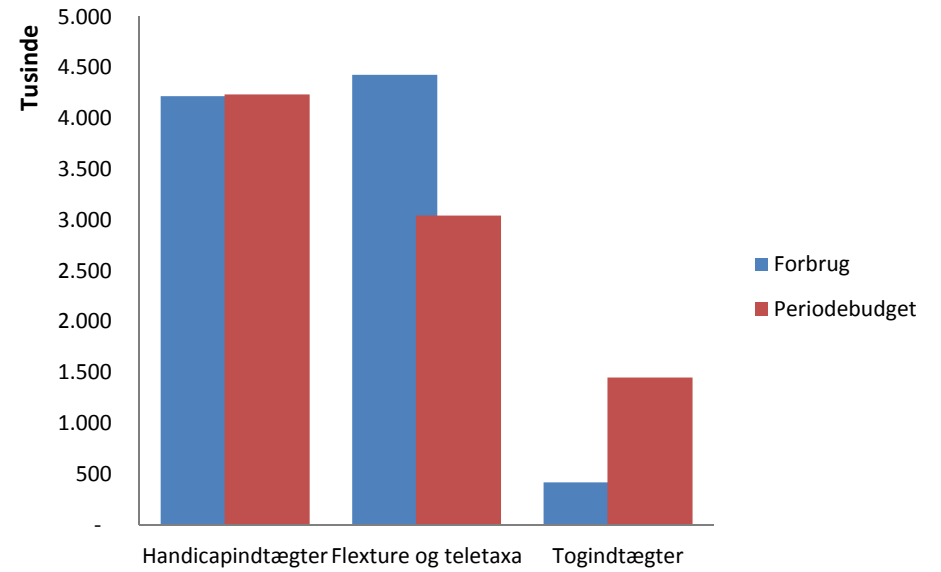
Driftsindtægter	3
Driftsudgifter	5
Detaljerede Passagerindtægter	7
Detaljerede kortsalgindtægter	8
Rejsekort	9
Telefonopkald	10
Antal kundehenvendelser	11
Rejsegaranti antal ansøgninger	13
Udgåede ture	14
Rettidighed - Aarhus Bybusser - Kørt til tiden	16
Rettidighed - Aarhus Bybusser - Kørt for tidligt.....	19
Rettidighed - Aarhus Bybusser - Kørt for sent.....	22
Rettidighed - Aarhus Bybusser - Udvikling.....	25
Rettidighed - Flextrafik	26
Brændstofforbrug og Euronorm	27
Billetkontrol	28
Værdi af udskrevne kontrolafgifter (Bybusser i Aarhus)	29
Sygefravær	30

DRIFTSINDTÆGTER

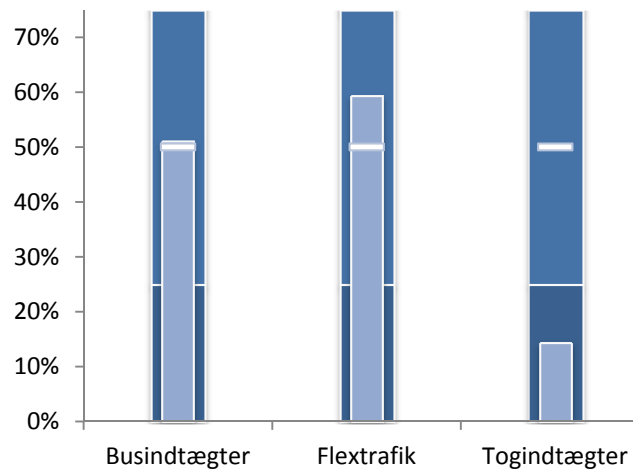
Busindtægter



Øvrige indtægter



Indtægter i % af budget 2017



Busindtægter (51 %):

Generelt forventes indtægterne vurderet efter 2. halvår at overstige budgettet med anslået 14 mio. kr., hvilket primært kan tilskrives følgende 2 forhold:

1. Ikrafttrædelsen af busbesparelser i Aarhus som følge af letbanens indførelse er udsat til november. Det medfører en forventet merindtægt på 8 mio. kr. i Aarhus i forhold til, at det var forventet, at besparelserne trådte i kraft i august måned.
2. Der forventes en betydelig merindtægt vedr. statens off-peak compensation. Merindtægten i forhold til budgettet forventes at udgøre ca. 12. mio. kr. Årsagen skyldes ukorrekte opgørelser fra Bus-Tog Rejsedata til Trafikstyrelsen i 2015 og 2016. Det har medført en ekstra betaling til Midttrafik vedr. disse 2 år, ligesom den kvartalsvise betaling fra Trafikstyrelsen er større end forventet – dels som konsekvens af fejlen og dels som konsekvens af øget brug af rejsekort. Dette modsvares dog delvist af tilsvarende faldende passagerindtægter.

Det skal bemærkes, at ovenstående vurderingen er usikker, og at der bl.a. mangler endelig afregning vedr. bus-tog samarbejdet i 2016, som kan ændre billedet.

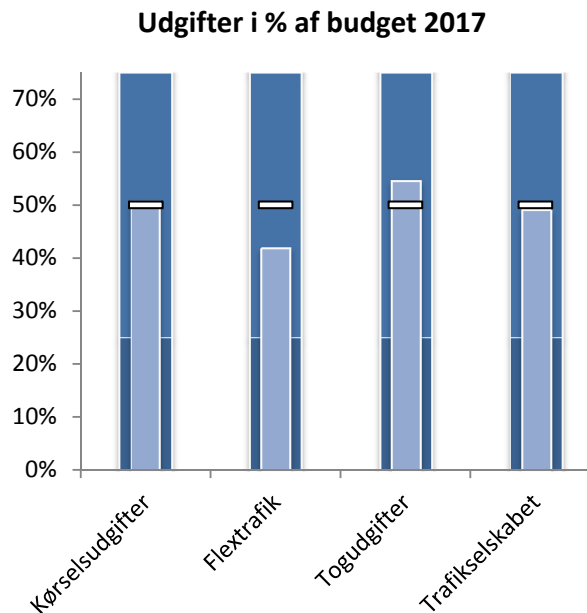
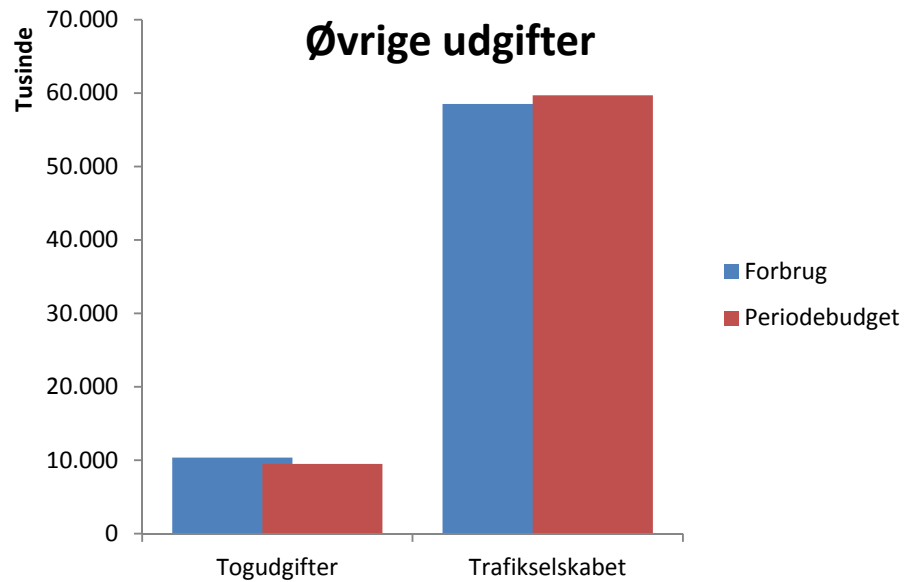
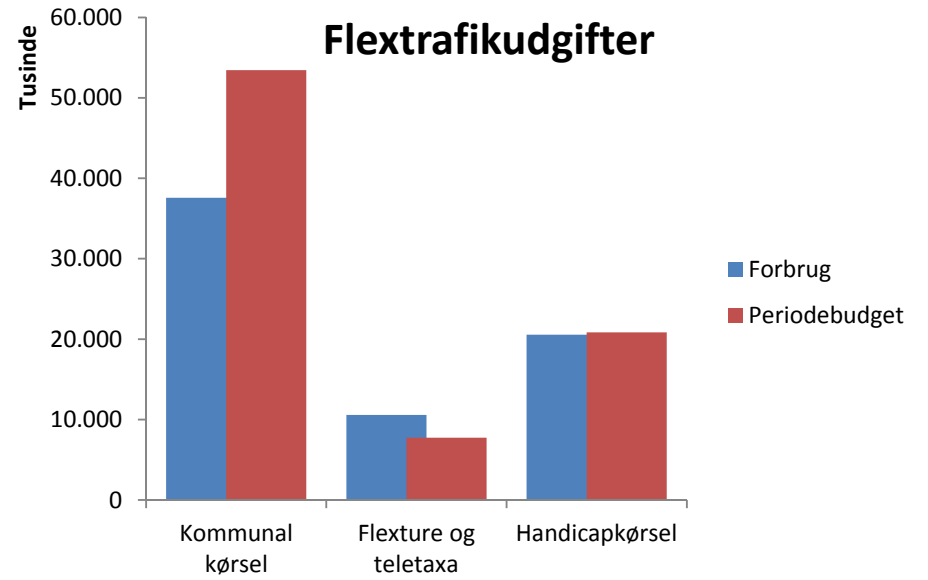
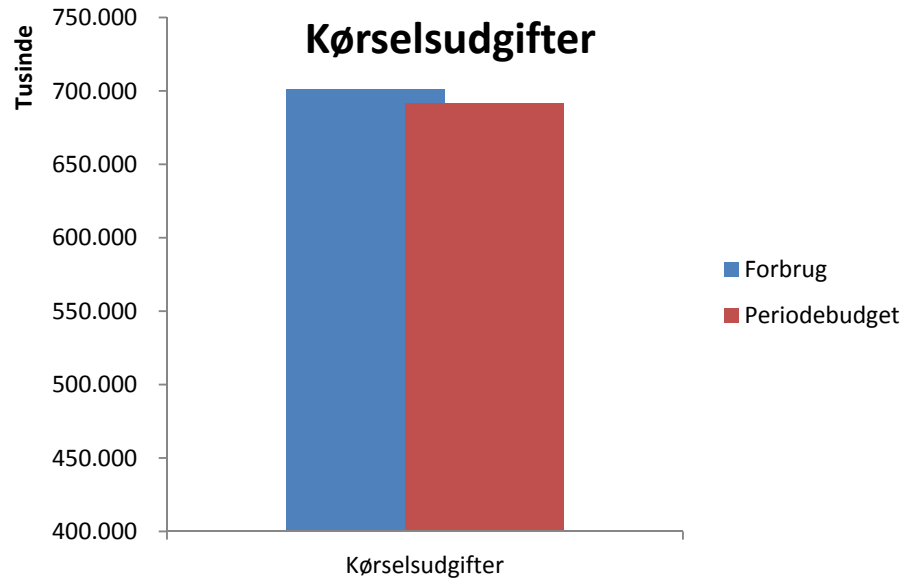
Flextrafik indtægter (59 %):

For Flextrafik-området er både indtægter og udgifter turbestemt. Der er derfor flere indtægter som følge af flere korte ture.

Togindtægter (14 %):

Togindtægter ligger under det periodiseret budget pga. periodeforskydning af indtægterne på Lemvigbanen.

DRIFTSUDGIFTER



DRIFTSUDGIFTER

Kørselsudgifter (51 %):

Kørselsudgifterne er højere i første halvår 2017 end periodebudgettet, da mange besparelser først er planlagt fra sommeren 2017. Imidlertid er idriftsættelsen af Aarhus Letbane udsat til slutningen af 2017, hvorfor omlægning fra buskørsel til letbanedrift først iværksættes senere end forudsat i budgettet. Dette vil give flere kørselsudgifter end budgetteret på årsplan.

Flextrafik (42 %):

Handicap: Følger budgettet, men der forventes et overforbrug når året er omme grundet mere kørsel omkring juletid.

Flextur og Teletaxa: Øget kørsel forårsager overskridelse af budgettet. Den øgede kørsel er helt generel for hele regionen.

Kommunal kørsel: Der kommer en besparelse i forhold til budgettet, som hovedsageligt skyldes, mindre Special kørsel for Aarhus Kommune end først antaget.

Togudgifter (55 %):

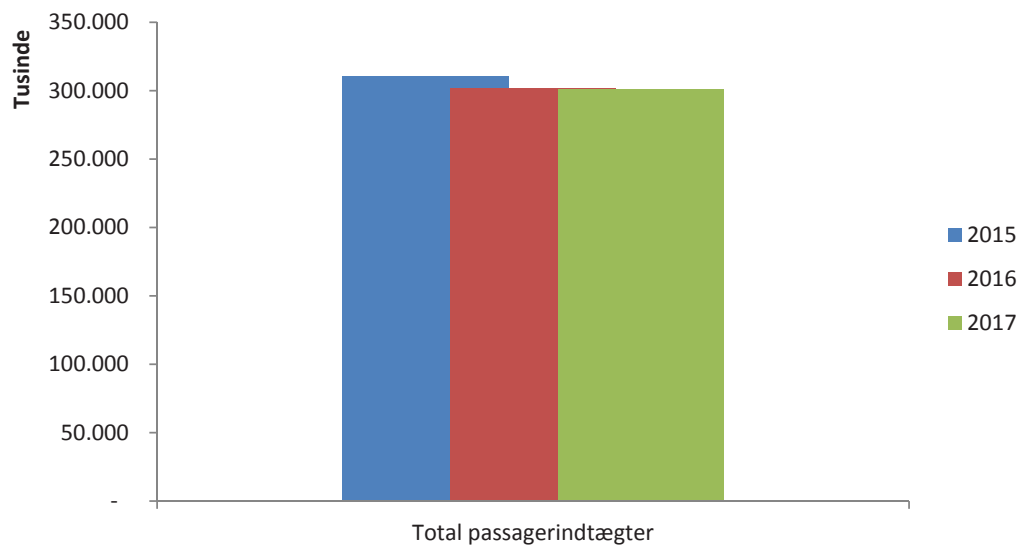
Togudgifter ligger over periodebudgettet hvilket skyldes, at driftsomkostninger udbetales til Midtjyske Jernbaner med 2/12 for januar måned. Den resterende udgift fordeles jævnt på øvrige måneder.

Trafikselskabet (49 %):

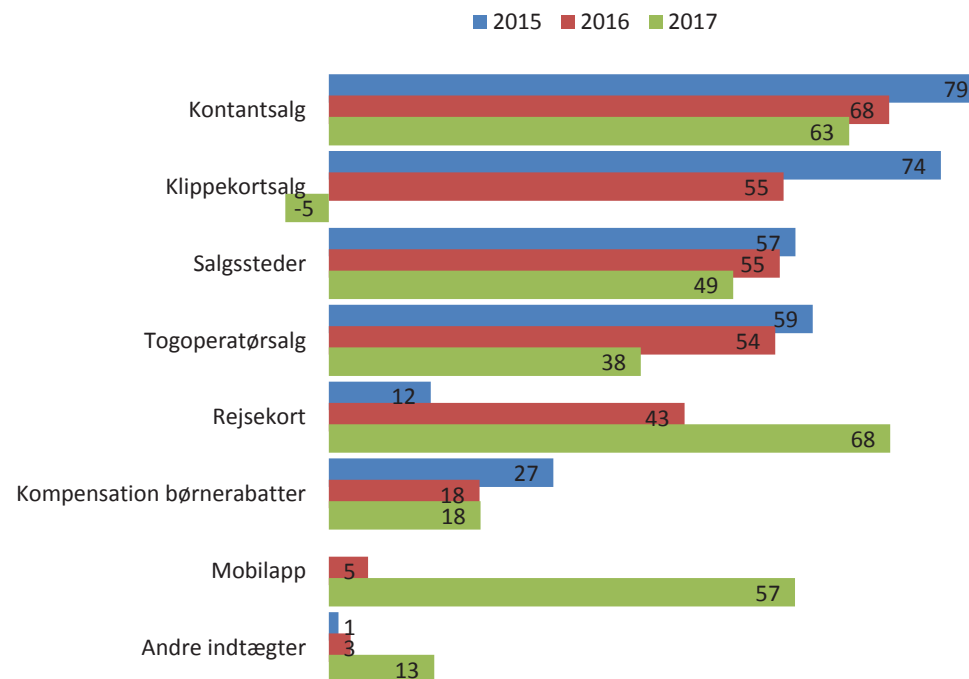
Med udgifter der ligger marginalt under det periodiseret budget forventes det, at trafikselskabet overholder budgettet.

DETALJEREDE PASSAGERINDTÆGTER

Passagerindtægter - Samlet januar - juni



Passagerindtægter - Detaljeret (mio.) januar - juni

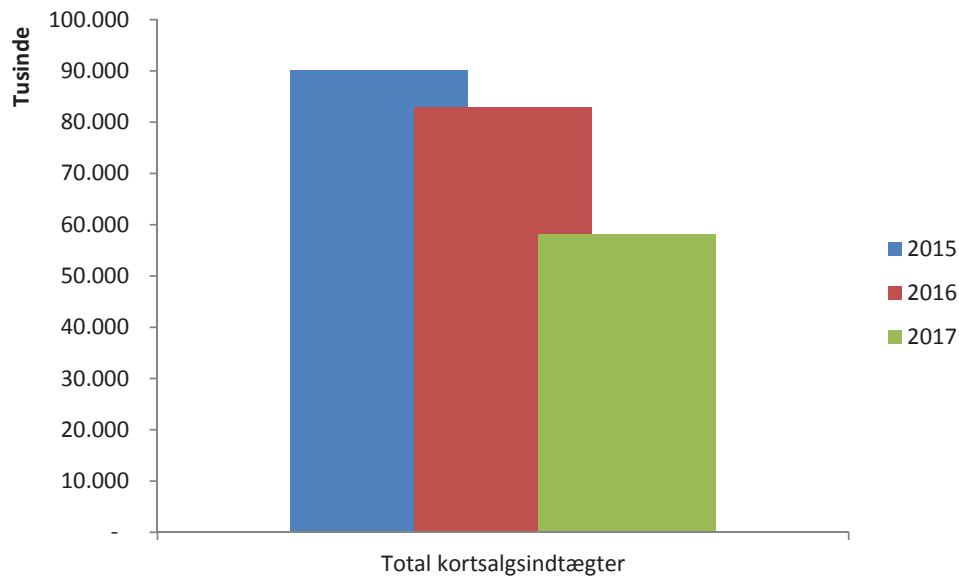


Passagerindtægter:

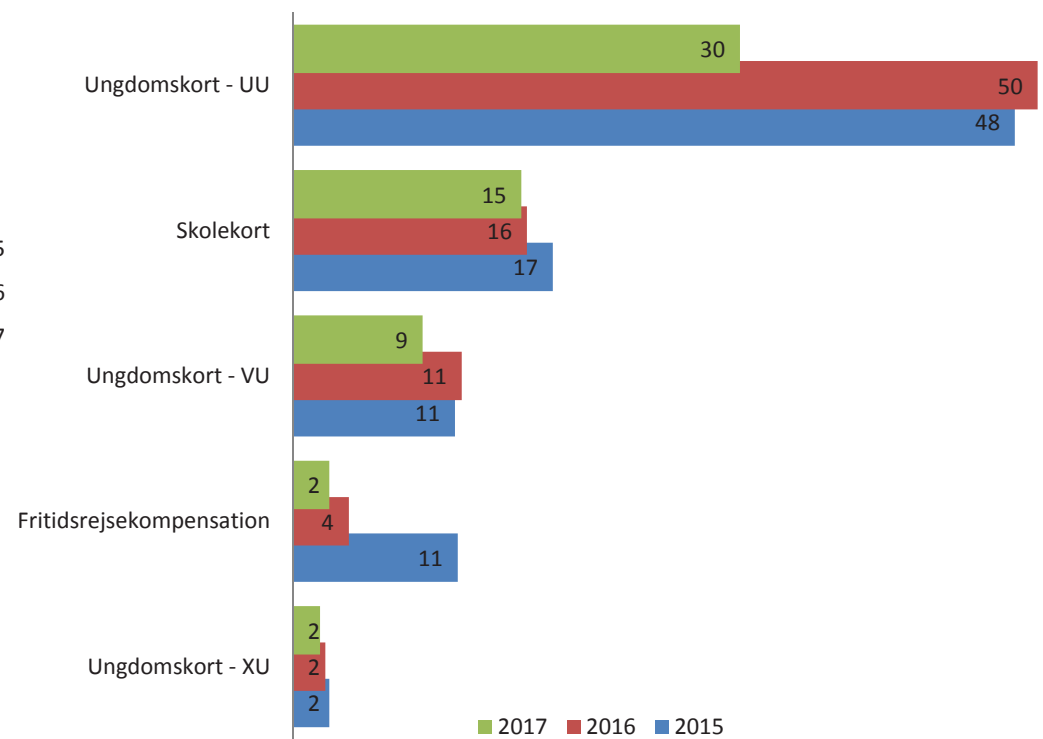
Klippekortsalg er ophørt i løbet af 2016. Den negative omsætning af klippekort skyldes refusioner. Fald i togoperatørsalg skyldes ligeledes ophør af klippekortsalg. Rejsekortomsætning er steget som følge af større udbredelse og klippekortets forsvinden. Mobilapp er en ny omsætningskilde, der hurtigt har genereret en stor indtægt.

DETALJEREDE KORTSALGSINDTÆGTER

Kortsalgssindtægter - Samlet januar - juni



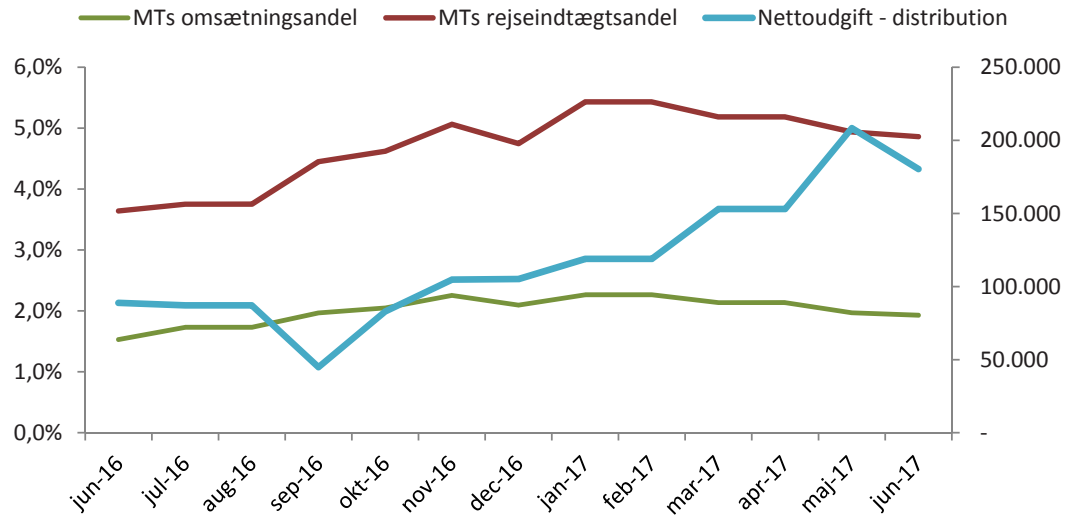
Kortsalgssindtægter - Detaljeret (mio.) januar - juni



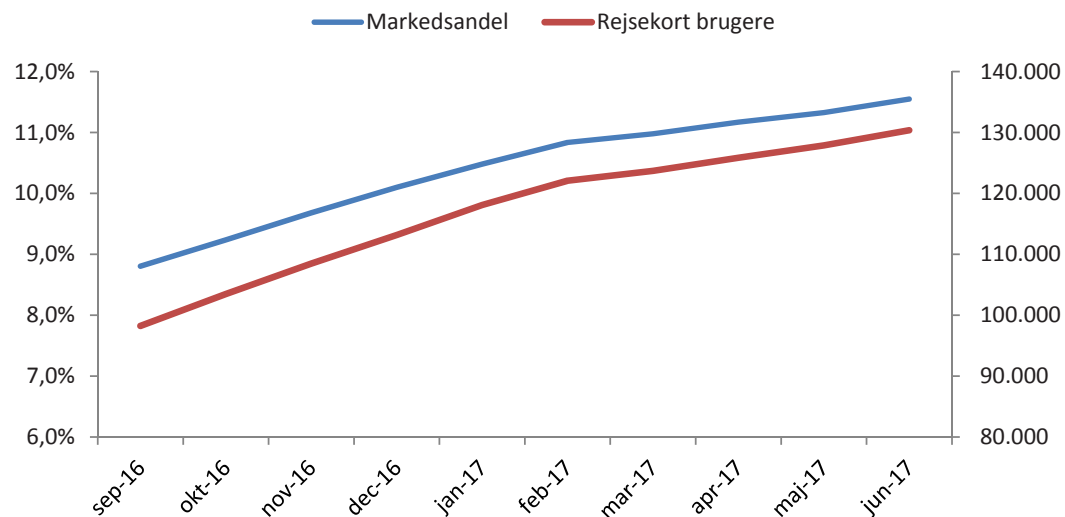
Kortsalgssindtægter:

Salg af alle 3 typer af ungdomskort er generelt faldet en smule. Billigere biler, og dermed flere unge der transporterer sig selv til uddannelser kan være en del af forklaringen.

Udvikling i nettoudgifter til distribution af rejsekort



Udvikling i rejsekort brugere og markedsandel



Nettoudgifter til distribution af rejsekort:

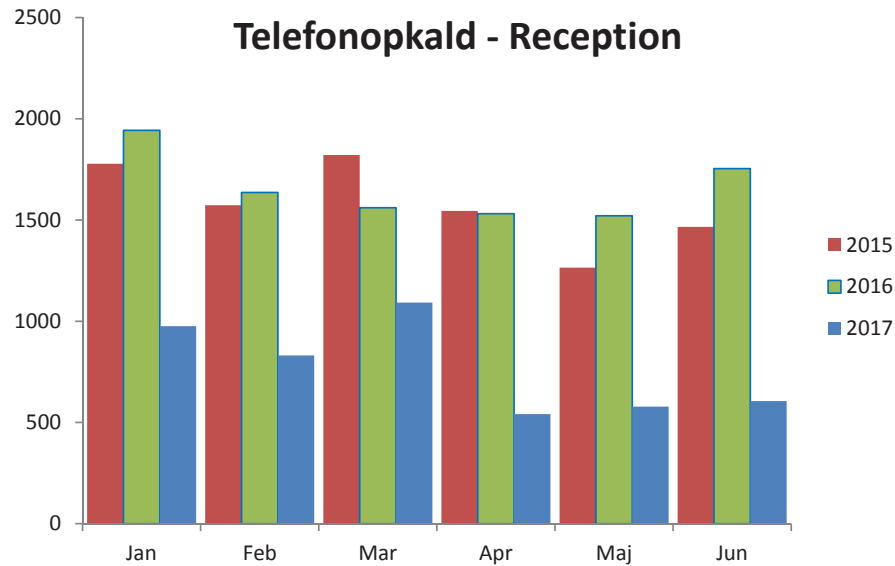
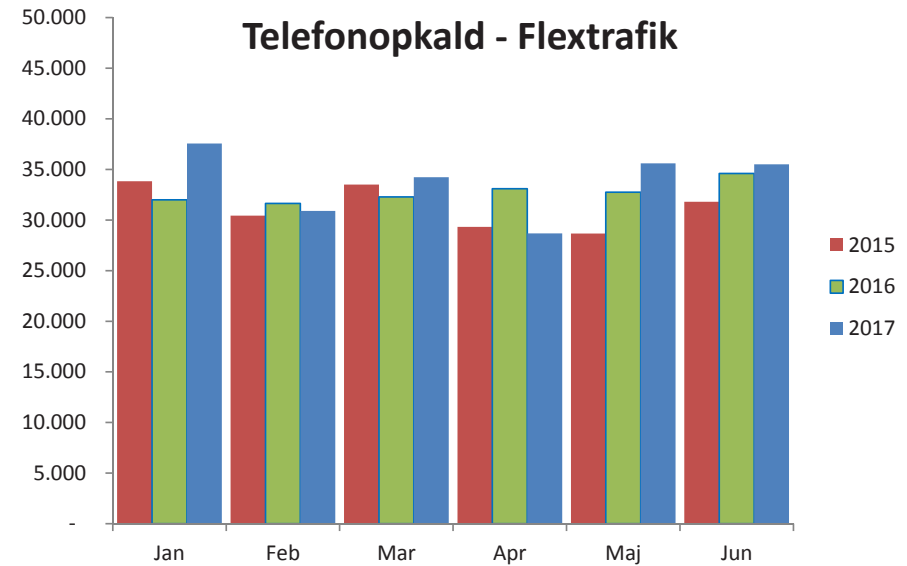
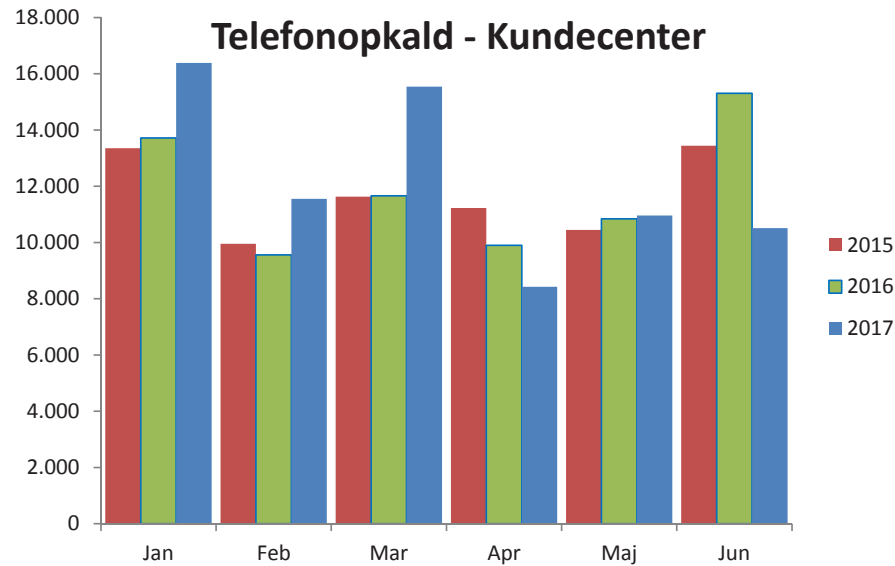
Bemærk at når en kunde oprettes som bruger af rejsekort, så følger denne kunde efterfølgende det trafiksselskab hvor han initialt er oprettet hos. Al fremtidig optankning på kundens rejsekort ryger dermed til dette trafiksselskab, der altså står for at administrere optankningerne samt betale gebyrer for denne kunde. De modtagne rejsekortindtægter fordeles ud til de forskellige selskaber på baggrund af rejsekortrejser. Hvilket betyder, at de rejsekortrejser der er fortaget i Midttrafiks køretøjer tilfalder Midttrafik. Hvis alle Midttrafiks kunder ikke er oprettet hos Midttrafik, så skal de øvrige selskaber kompenseres for deres håndtering af Midttrafiks kunder.

Så grunden til at Midttrafik har en nettoudgift til distribution af rejsekort er, at antallet af kunder oprettet hos Midttrafik (afspejlet i Midttrafiks omsætningsandel) er væsentligt lavere, end antallet af kunder der reelt tilhører Midttrafik (afspejlet i Midttrafiks rejseindtægtsandel). Derfor betaler Midttrafik hver måned de andre trafiksselskaber/togselskaber, primært DSB, for håndtering af de kunder der reelt burde tilhøre Midttrafik men er oprettet hos andre selskaber.

Markedsandel:

Der har været en jævn stigning i antallet af rejsekort brugere i Midtjylland i løbet af 2017. Markedsandelen i juni 2017 er opgjort til 11,5 % af befolkning over 12 år.

TELEFONOPKALD



Kundecenter:

Tallene for andet kvartal har været meget stabile. Dette kan måske skyldes kundecenterets ændrede åbningstid.

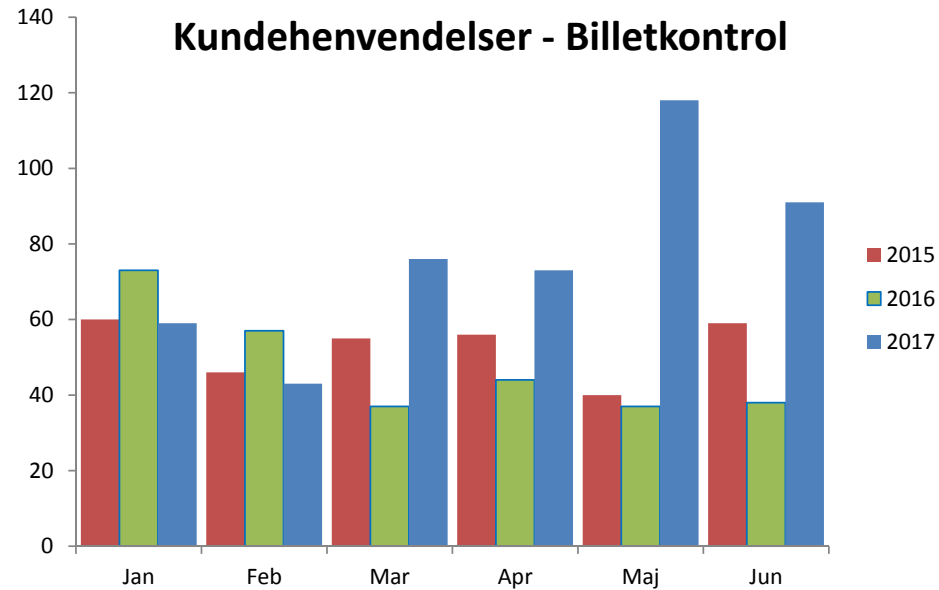
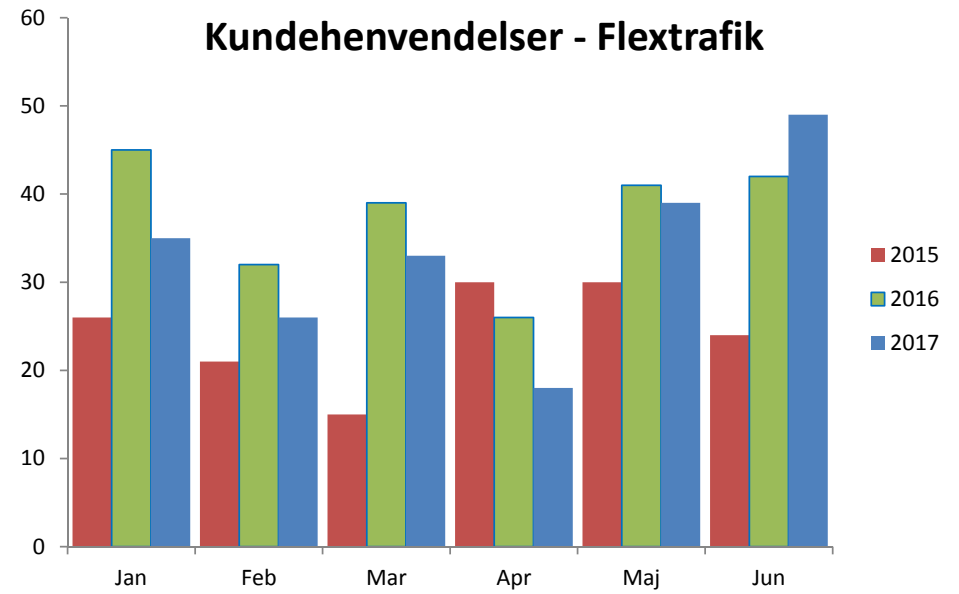
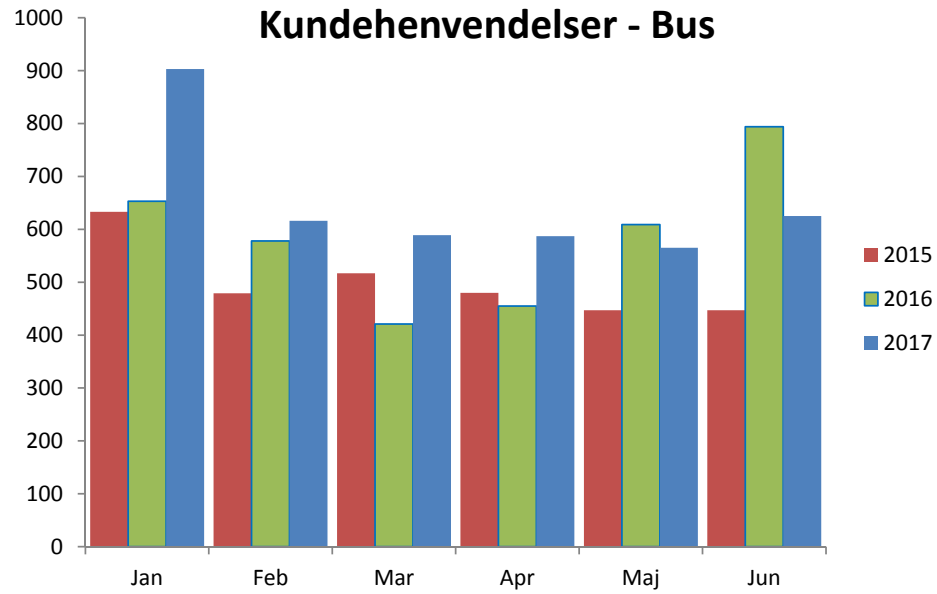
Flextrafik:

I andet kvartal har vi oplevet en vækst i antal ture og dermed flere kald med bestillinger, spørgsmål om produkter, drift.

Reception:

Tallene for andet kvartal er generelt faldet i forhold til første kvartal, hvor særligt refusion af klippekort gav mange opkald.

ANTAL KUNDEHENVENDELSER



ANTAL KUNDEHENVENDELSER

Bus:

Mængden af kundehenvendelser for Bus har været meget stabil i andet kvartal af 2017. De primære henvendelser i perioden omhandler information om app, forsinkelser/udgåede ture samt klager over chauffører.

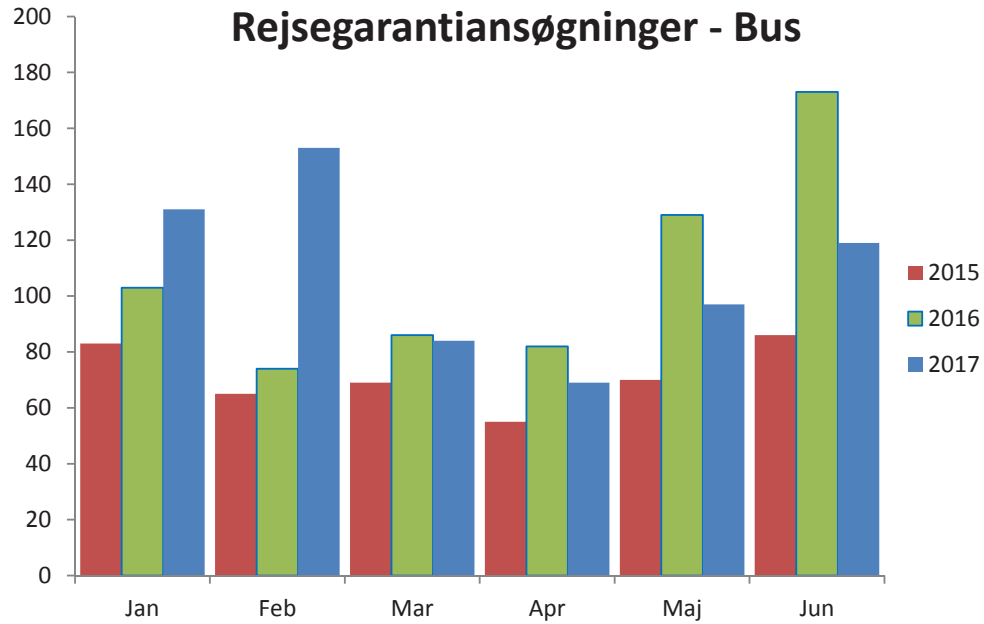
Flextrafik:

Antallet af kundehenvendelser har været stigende i andet kvartal 2017. Dette skyldes særligt, at der fra 1. maj 2017 er mere der bliver journaliseret igennem Kundeservice bl.a. patientbefordringer, som tidligere ikke blev journaliseret hos Midttrafik. Ligeledes journaliseres særlige henvendelser, som besvares direkte af Frank og Merete nu også via Kundeservice. Disse ændringer er lavet, for at sikre et bedre materiale til statistik.

Billetkontrol:

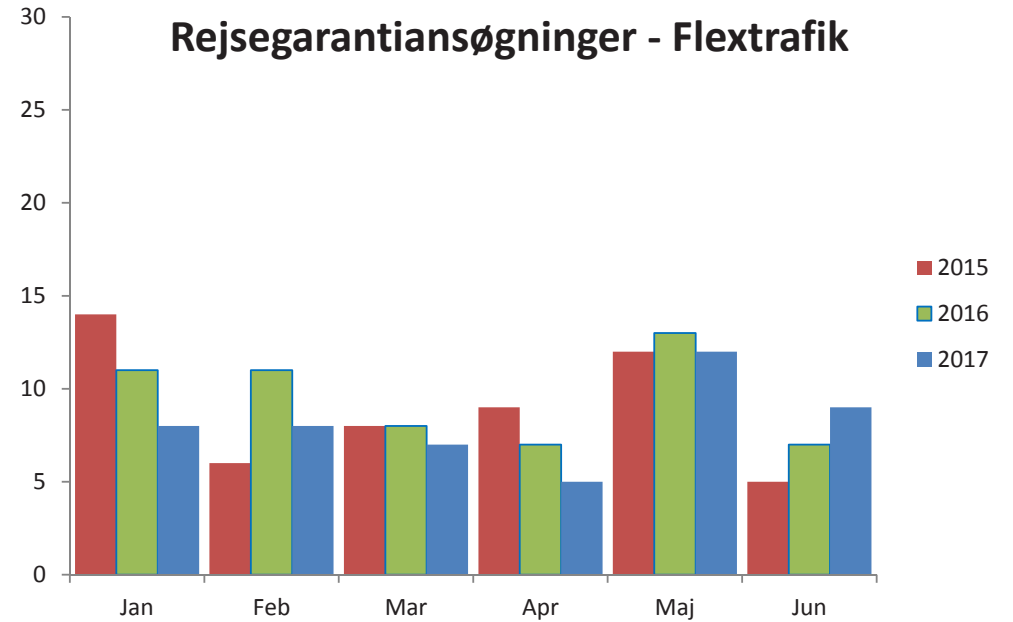
Antallet af kundehenvendelser i andet kvartal af 2017 har været væsentligt højere end første kvartal. Størstedelen af kundehenvendelserne knytter sig til kontrolafgifter der er udstedt, fordi kunden ikke har købt billet inden påstigning. Flere kunder er begyndt at bruge Mobilbillet, efter udfasningen af klippekortet.

REJSEGARANTI ANTAL ANSØGNINGER



Bus:

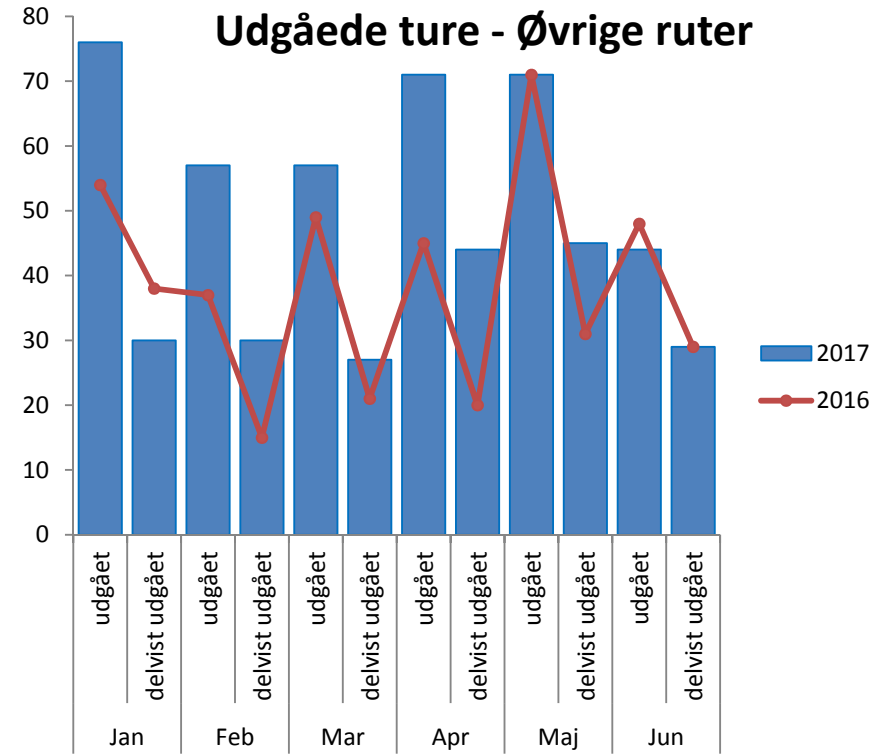
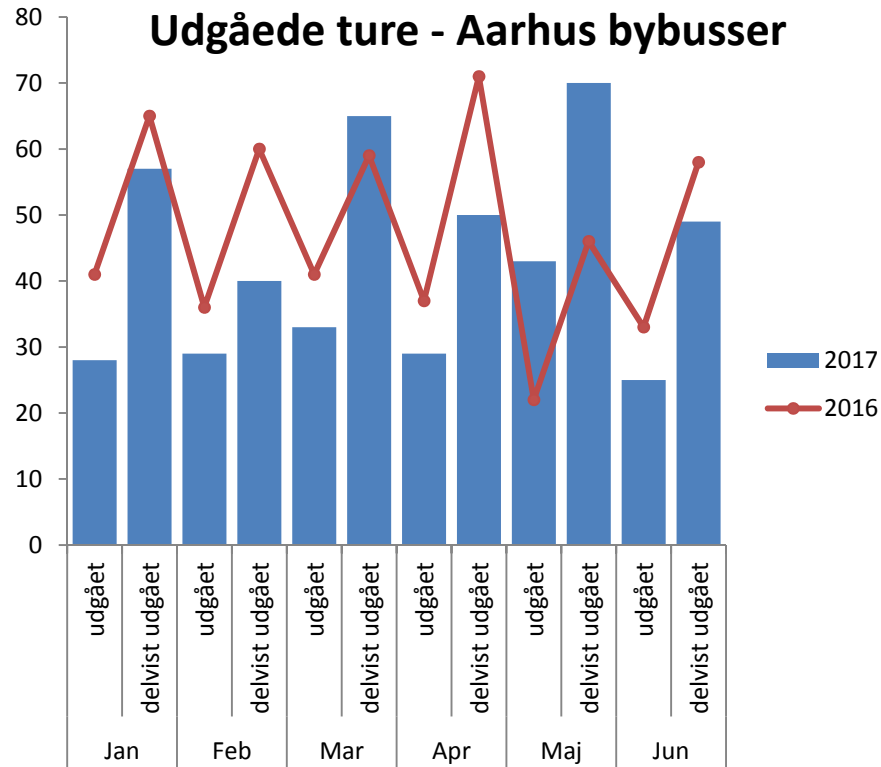
Antallet af rejsegarantiansøgninger er steget i løbet af andet kvartal, men ligger langt under antallet for samme periode i 2016.



Flextrafik:

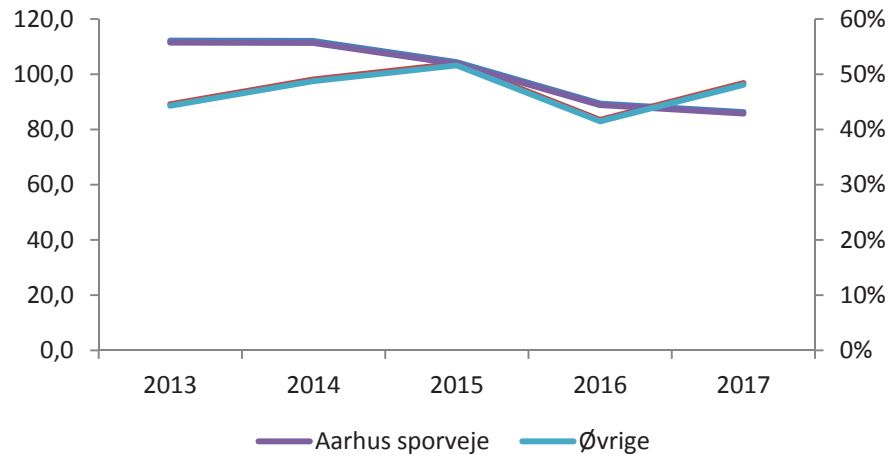
Antallet af rejsegarantiansøgninger har været meget stabilt.

UDGÅEDE TURE

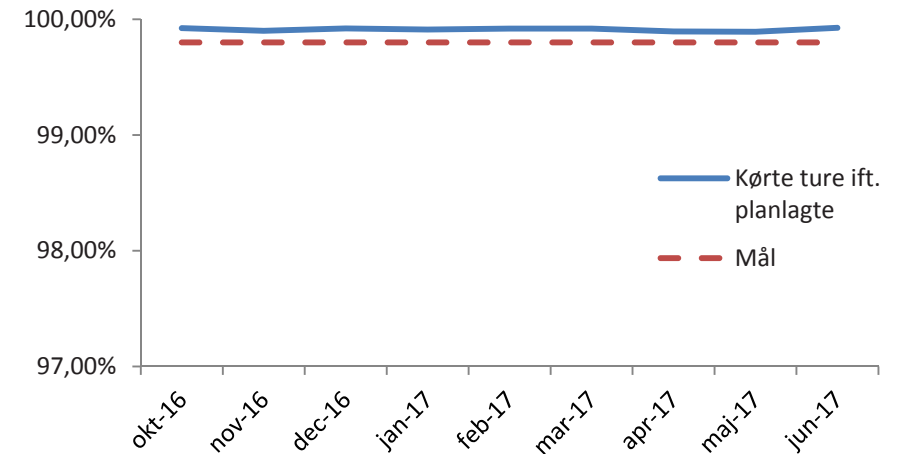


UDGÅEDE TURE

Gns. udgåede/delvist udgåede ture



Kørte ture ift. planlagte

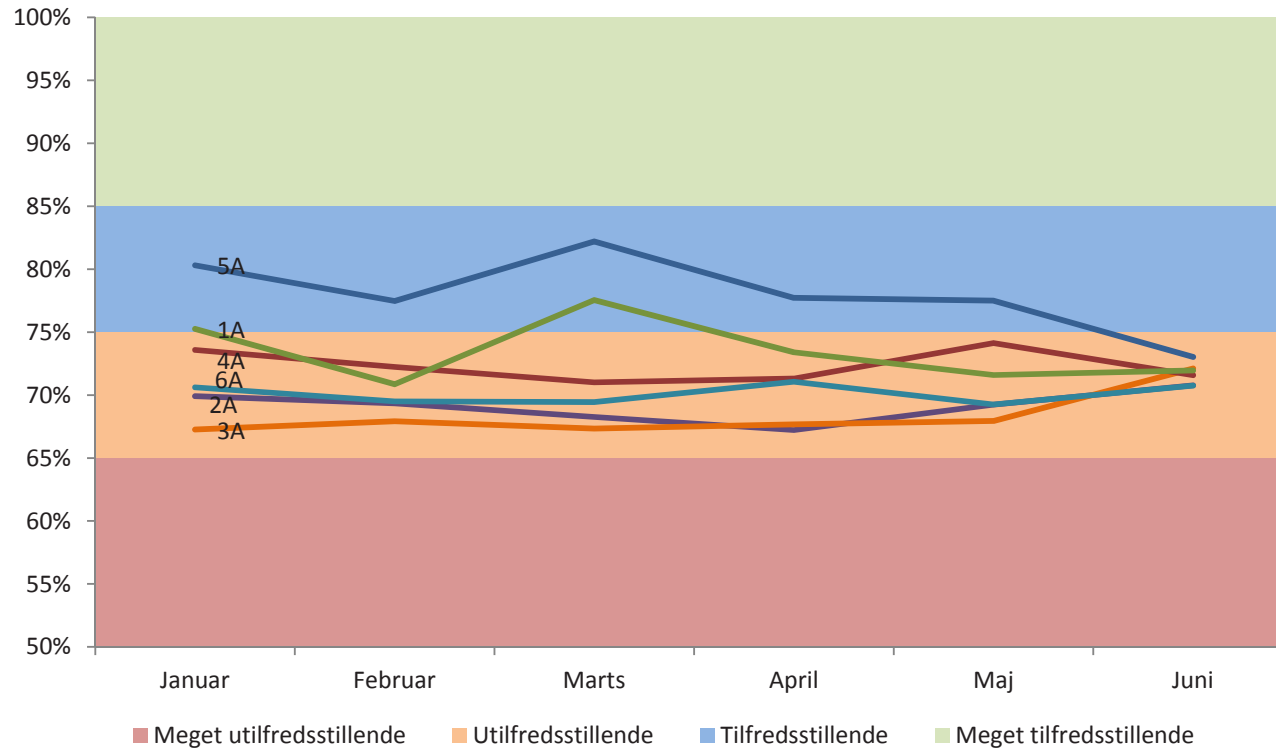


Udgåede ture:

Det ser ud til at Aarhus Sporveje i forhold til de senere år har færre udgåede og delvist udgåede ture. Det modsatte billede viser sig ift. øvrige ruter, hvor man ser en stigning. Årsagen hertil er ukendt. Gennemsnittet for 2. kvartal ligger på 190. Enkelte episoder, hvor det ikke har været muligt at skaffe personale ved sygdom eller ved personale der ikke er mødt har betydet flere aflyste afgang. Dette kan være en årsag til det højere niveau. Der følges op på dette. Resultatet er acceptabelt idet alle måneder er under målet.

RETTIDIGHED - AARHUS BYBUSSE

Rettidige afgang 2017 - højest 0 sek for tidligt og 240 sek for sent
(Linje 1A, 2A, 3A, 4A, 5A og 6A)

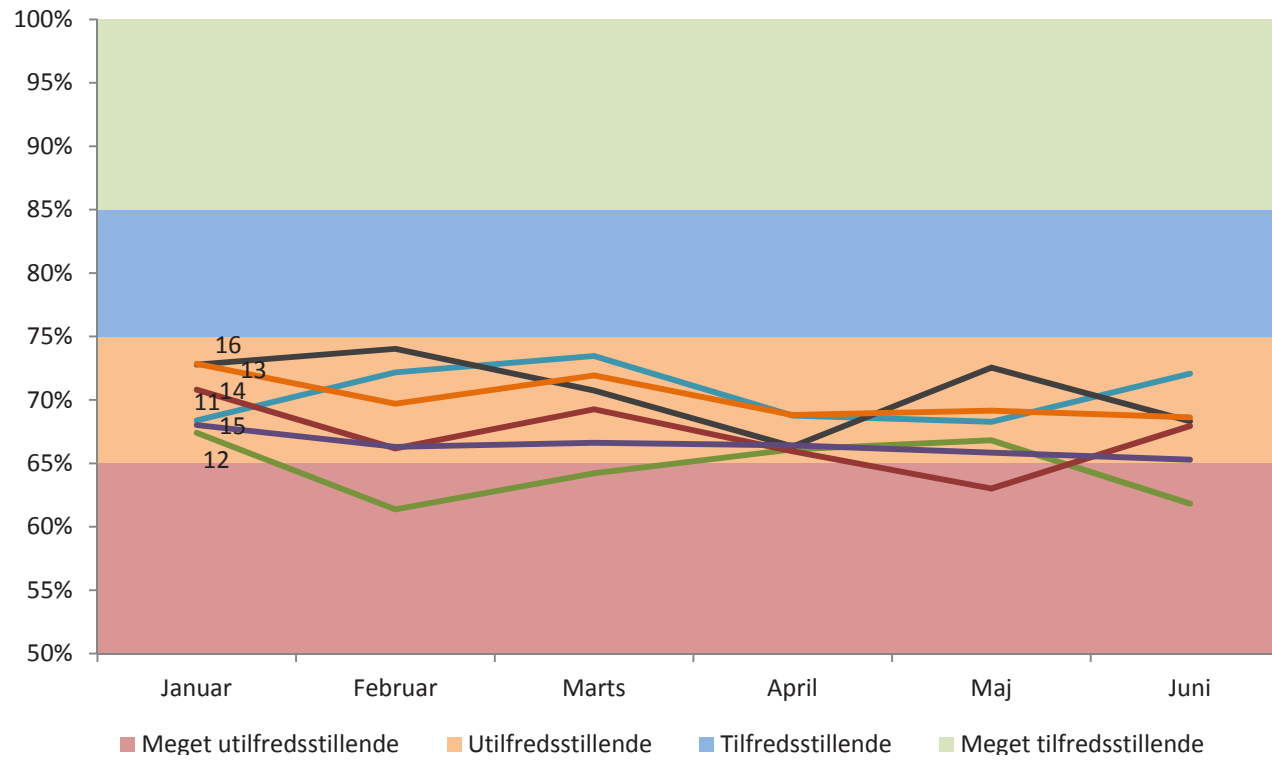


Rettidighed:

Rettidighedsintervallet går fra 0 sekunder for tidligt til 240 sekunder for sent. Denne tabel viser udviklingen i andelen af busser (på linjeniveau), der kører til tiden.

RETTIDIGHED - AARHUS BYBUSSE

Rettidige afgange 2017 - højest 0 sek for tidligt og 240 sek for sent
(Linje 11, 12, 13, 14, 15 og 16)

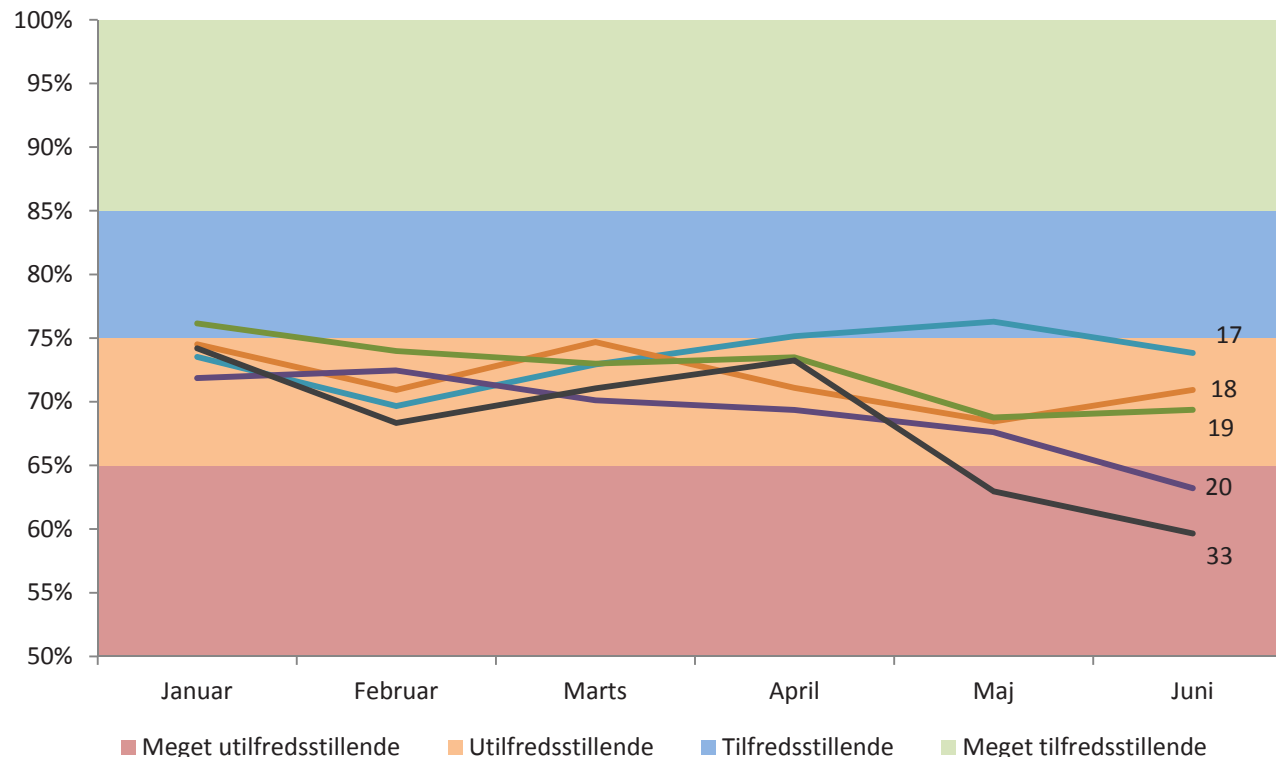


Rettidighed:

Rettidighedsintervallet går fra 0 sekunder for tidligt til 240 sekunder for sent. Denne tabel viser udviklingen i andelen af busser (på linjeniveau), der kører til tiden.

RETTIDIGHED - AARHUS BYBUSSE

Rettidige afgange 2017 - højest 0 sek for tidligt og 240 sek for sent (Linje 17, 18, 19, 20, og 33)

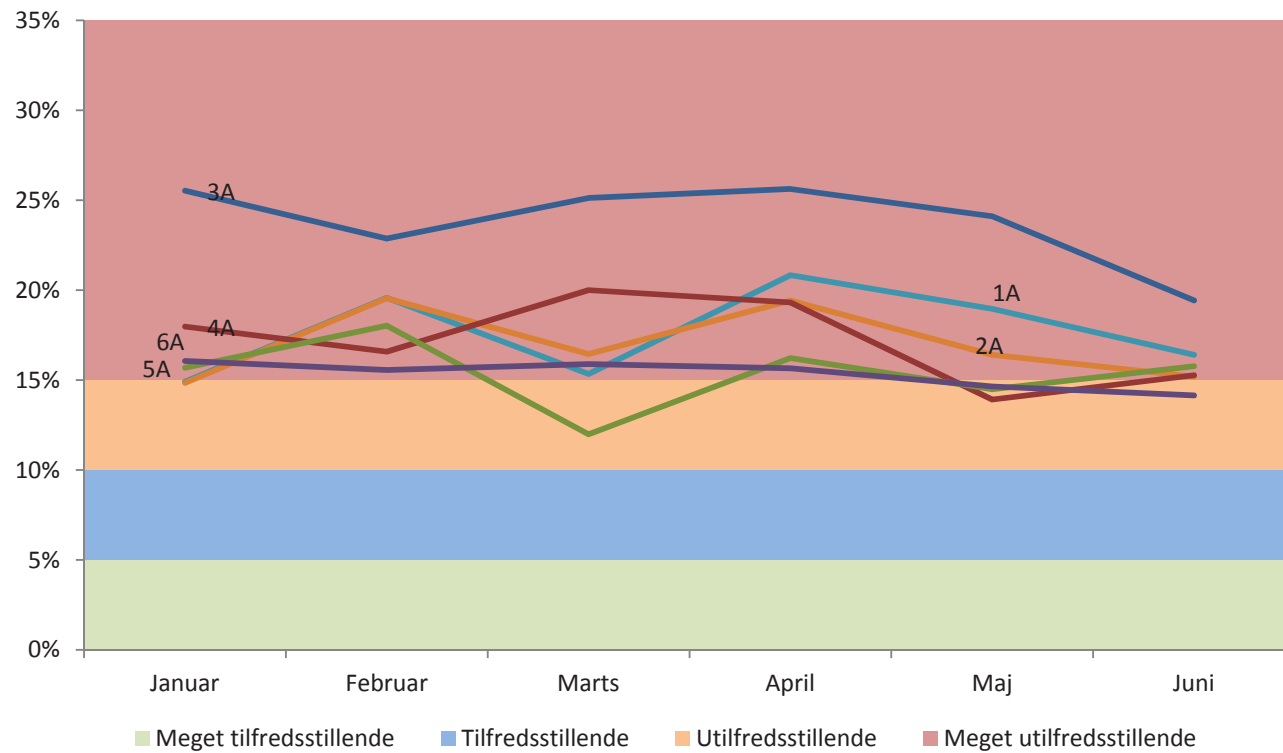


Rettidighed:

Rettidighedsintervallet går fra 0 sekunder for tidligt til 240 sekunder for sent. Denne tabel viser udviklingen i andelen af busser (på linjeniveau), der kører til tiden.

RETTIDIGHED - AARHUS BYBUSSE - KØRT FOR TIDLIGT

Rettidige afgange 2017 - kørt mindst 0 sek for tidligt
(Linje 1A, 2A, 3A, 4A, 5A og 6A)

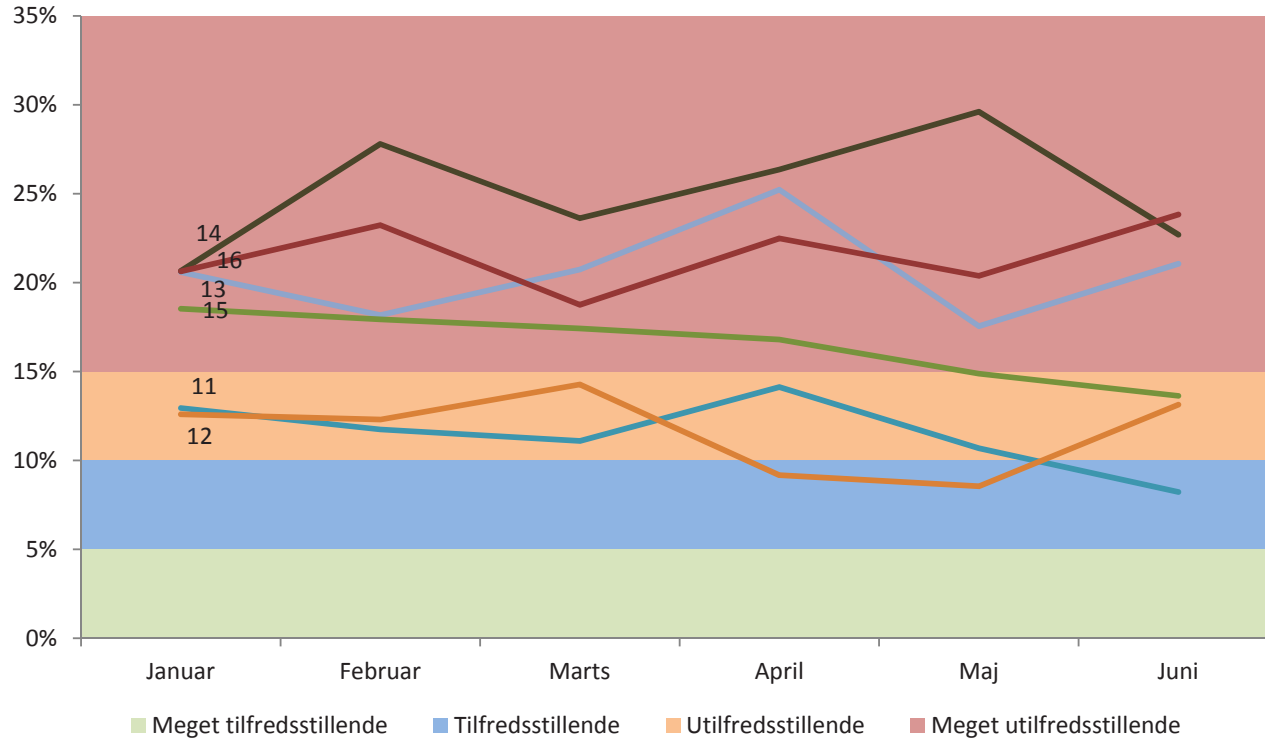


Rettidighed:

Rettidighedsintervallet går fra 0 sekunder for tidligt til 240 sekunder for sent. Denne tabel viser udviklingen i andelen af busser (på linjeniveau), der kører for tidligt.

RETTIDIGHED - AARHUS BYBUSSE - KØRT FOR TIDLIGT

Rettidige afgange 2017 - kørt mindst 0 sek for tidligt
(Linje 11, 12, 13, 14, 15 og 16)

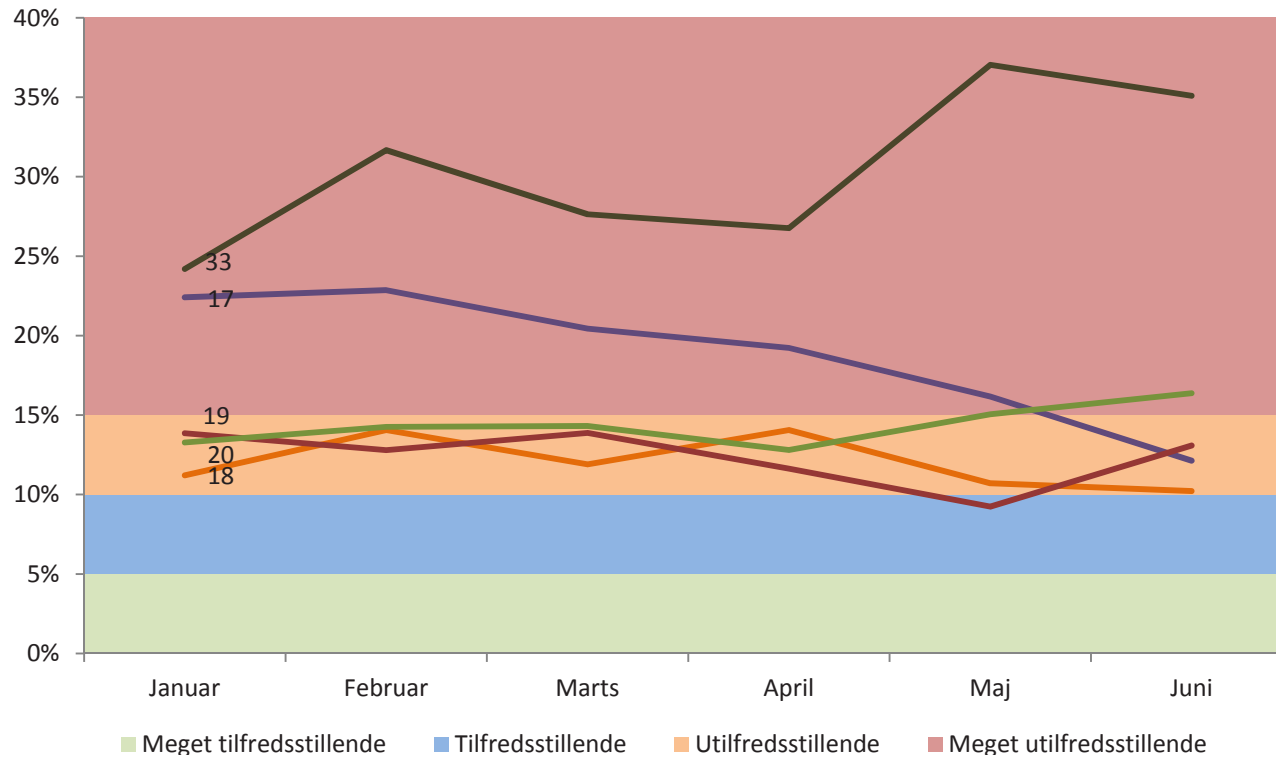


Rettidighed:

Rettidighedsintervallet går fra 0 sekunder for tidligt til 240 sekunder for sent. Denne tabel viser udviklingen i andelen af busser (på linjeniveau), der kører for tidligt.

RETTIDIGHED - AARHUS BYBUSSE - KØRT FOR TIDLIGT

Rettidige afgange 2017 - kørt mindst 0 sek for tidligt
(Linje 17, 18, 19, 20 og 33)

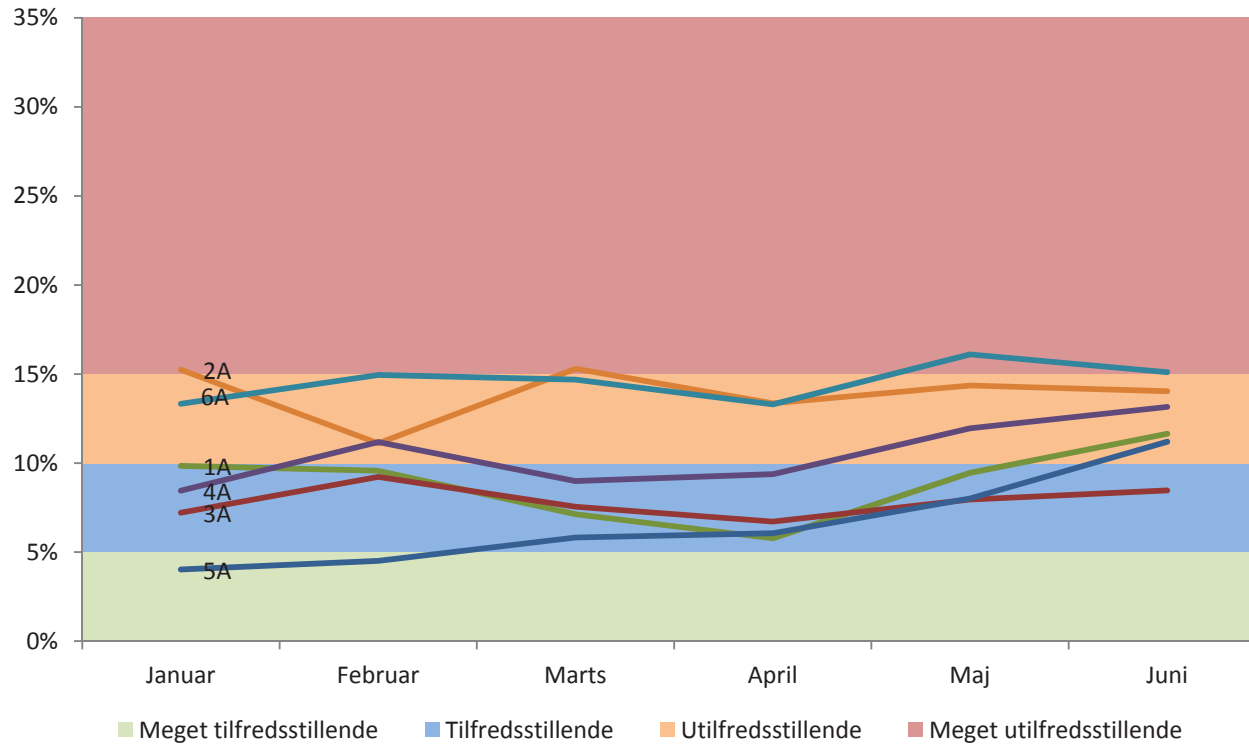


Rettidighed:

Rettidighedsintervallet går fra 0 sekunder for tidligt til 240 sekunder for sent. Denne tabel viser udviklingen i andelen af busser (på linjeniveau), der kører for tidligt.

RETTIDIGHED - AARHUS BYBUSSE - KØRT FOR SENT

Rettidige afgange 2017 - kørt mindst 240 sek for sent
(Linje 1A, 2A, 3A, 4A, 5A og 6A)

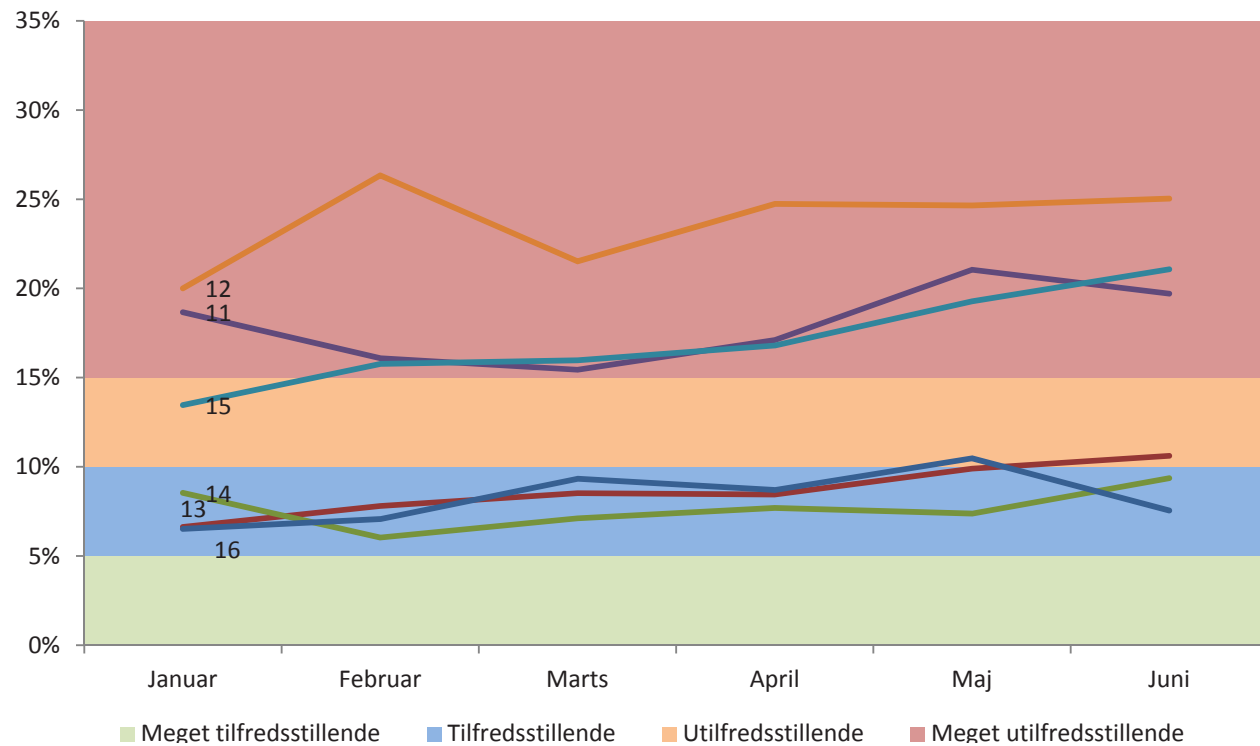


Rettidighed:

Rettidighedsintervallet går fra 0 sekunder for tidligt til 240 sekunder for sent. Denne tabel viser udviklingen i andelen af busser (på linjeniveau), der kører for sent.

RETTIDIGHED - AARHUS BYBUSSE - KØRT FOR SENT

Rettidige afgange 2017 - kørt mindst 240 sek for sent
(Linje 11, 12, 13, 14, 15 og 16)

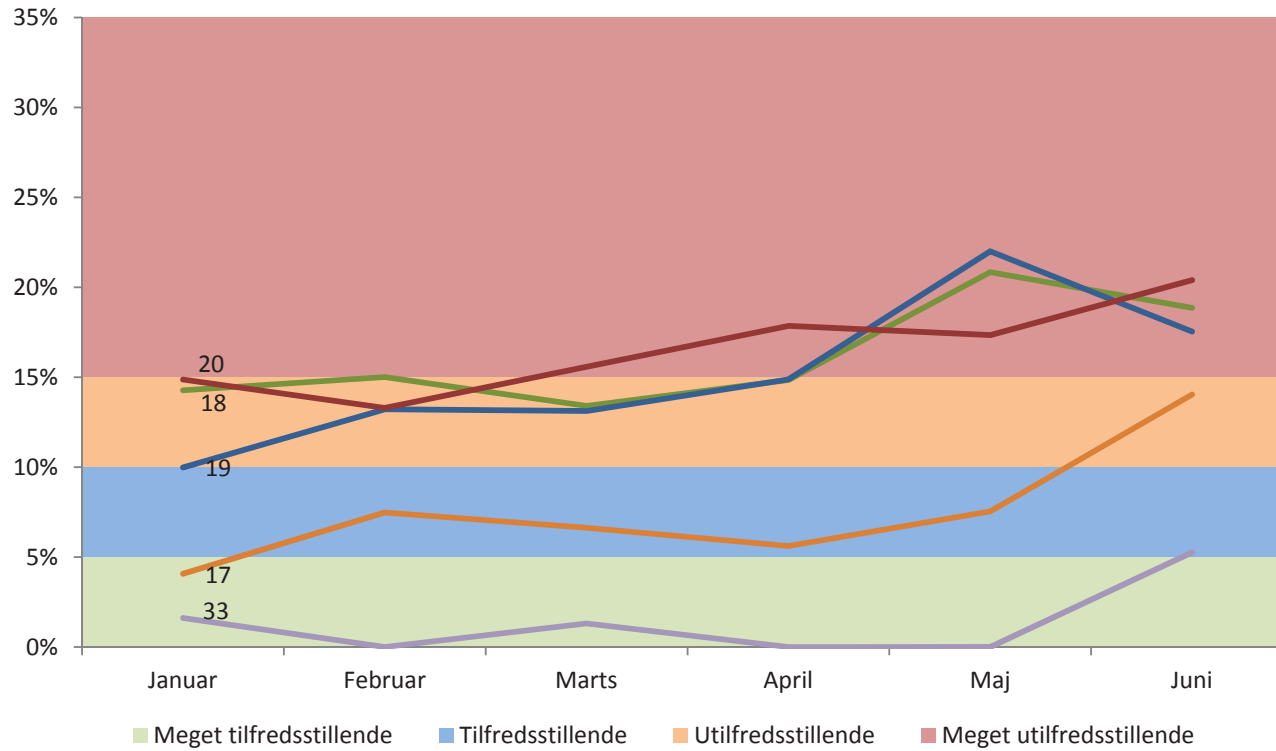


Rettidighed:

Rettidighedsintervallet går fra 0 sekunder for tidligt til 240 sekunder for sent. Denne tabel viser udviklingen i andelen af busser (på linjeniveau), der kører for sent.

RETTIDIGHED - AARHUS BYBUSSE - KØRT FOR SENT

Rettidige afgange 2017 - kørt mindst 240 sek for sent
(Linje 17, 18, 19, 20 og 33)

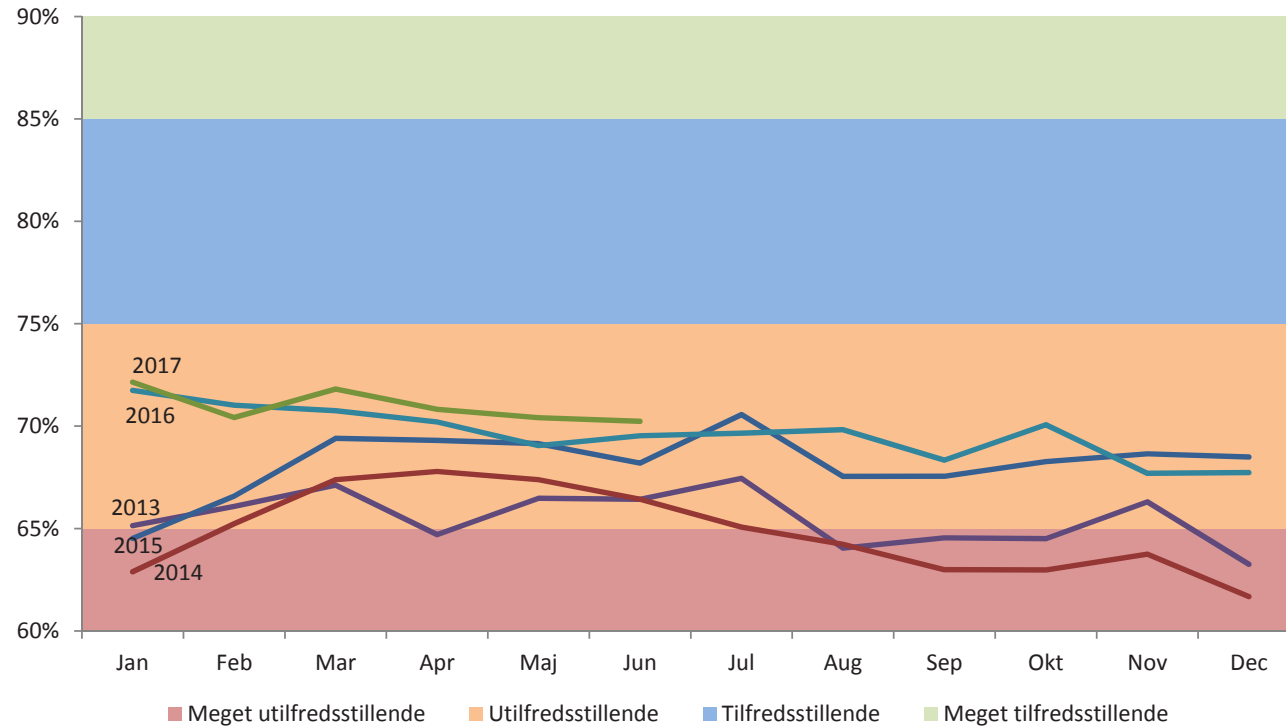


Rettidighed:

Rettidighedsintervallet går fra 0 sekunder for tidligt til 240 sekunder for sent. Denne tabel viser udviklingen i andelen af busser (på linjeniveau), der kører for sent.

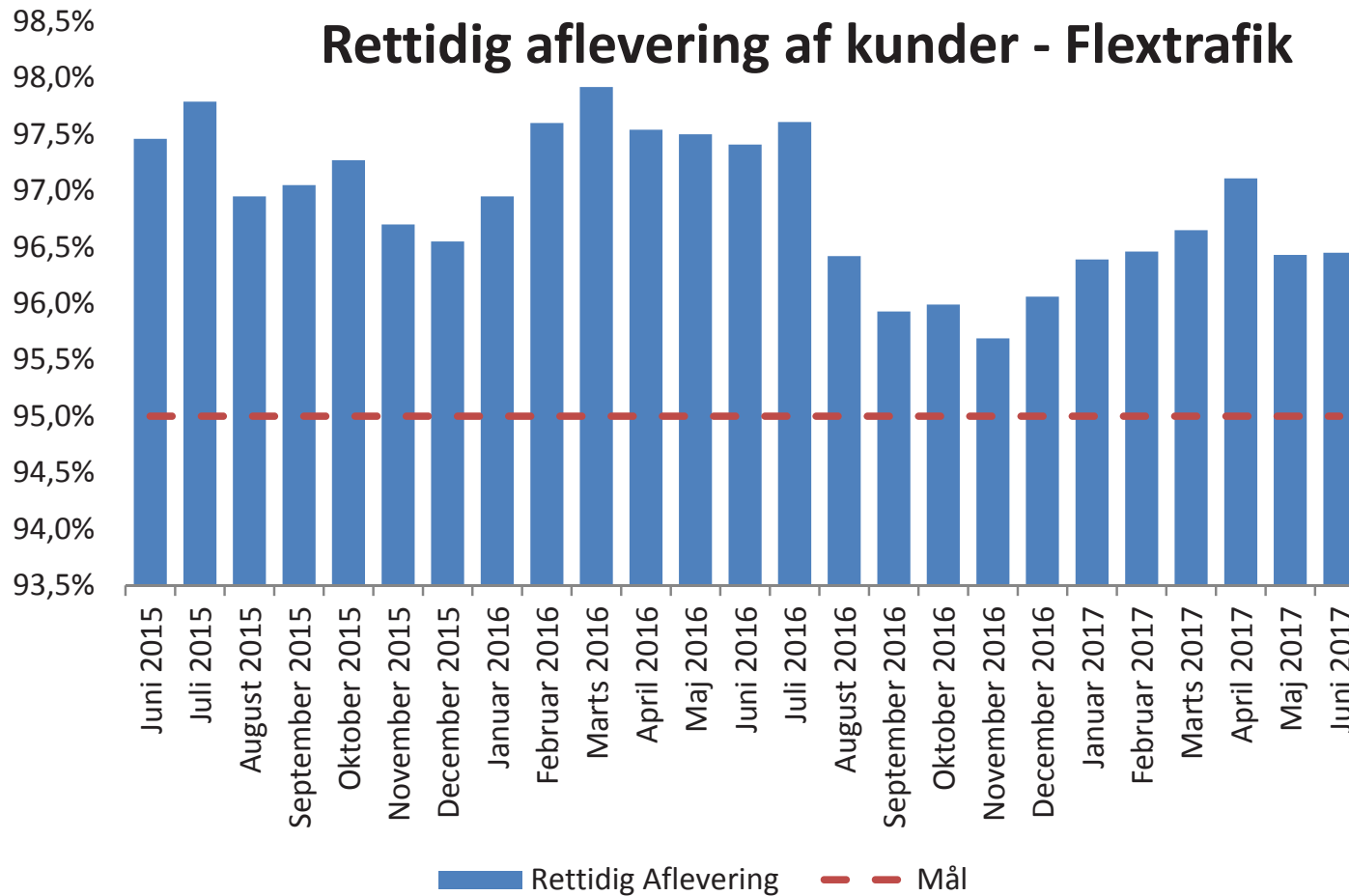
RETTIDIGHED - AARHUS BYBUSSE - UDVIKLING

Rettidighed Aarhus Bybusser



Rettidighed:

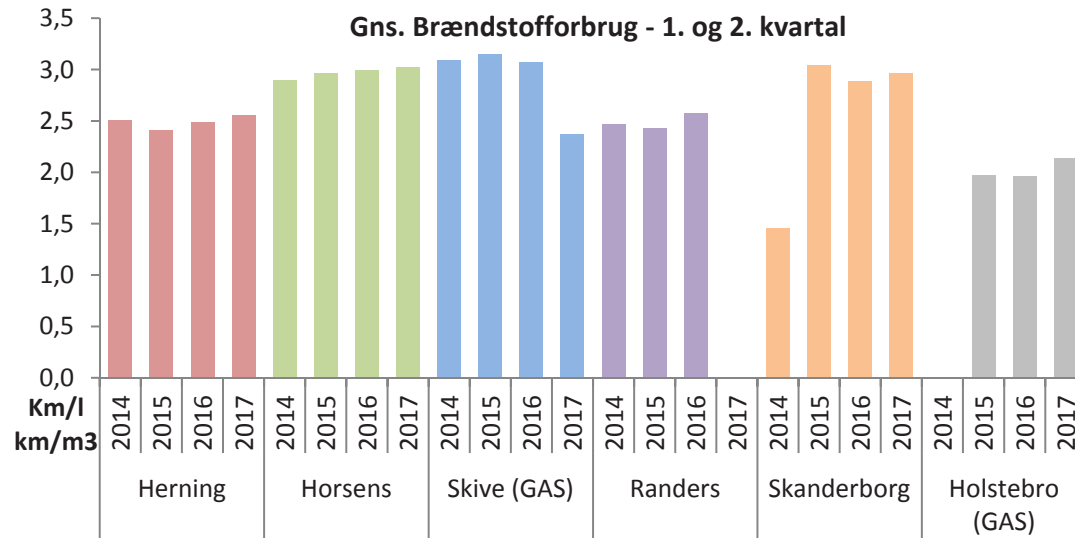
Overordnet set følger rettidigheden for bybusserne i Aarhus de seneste måneder, samt samme periode sidste år. Enkelte linjer skiller sig dog ud og performer lidt dårligere end normalt.



Rettidighed:

Rettidigheden i andet kvartal 2017 var over målsætningen og dermed på et tilfredsstillende niveau. I forhold til andet kvartal 2016 var rettidigheden ca. 1,5 % under, hvilket alene skyldes opgaven med Specialkørsel i Aarhus, som har påvirket den gennemsnitlige rettidighed for al kørsel i perioden.

BRÆNDSTOFFORBRUG OG EURONORM



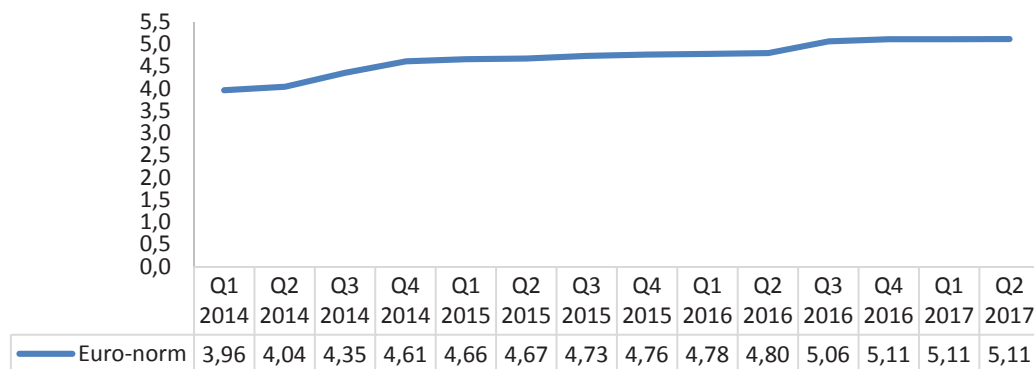
Gns. Brændstofforbrug:

Nobina har ikke oplyst noget tal, da Midttrafik er i gang med en undersøgelse af deres forbrug.

Arriva kan ikke levere data vedrørende Holstebro og Skive. De forventer at indsende tallene sammen med maj afregningen. HMN kan ikke levere for nuværende.

Bemærk, at Skive bybusser er skiftet fra dieselbusser til gasbusser i 2. kvartal 2016. Brændstofforbruget kan således ikke sammenlignes direkte med foregående år.

Udvikling i gennemsnitlig euro-norm for Midttrafiks A-kontraktbusser fra 2014 - 2017



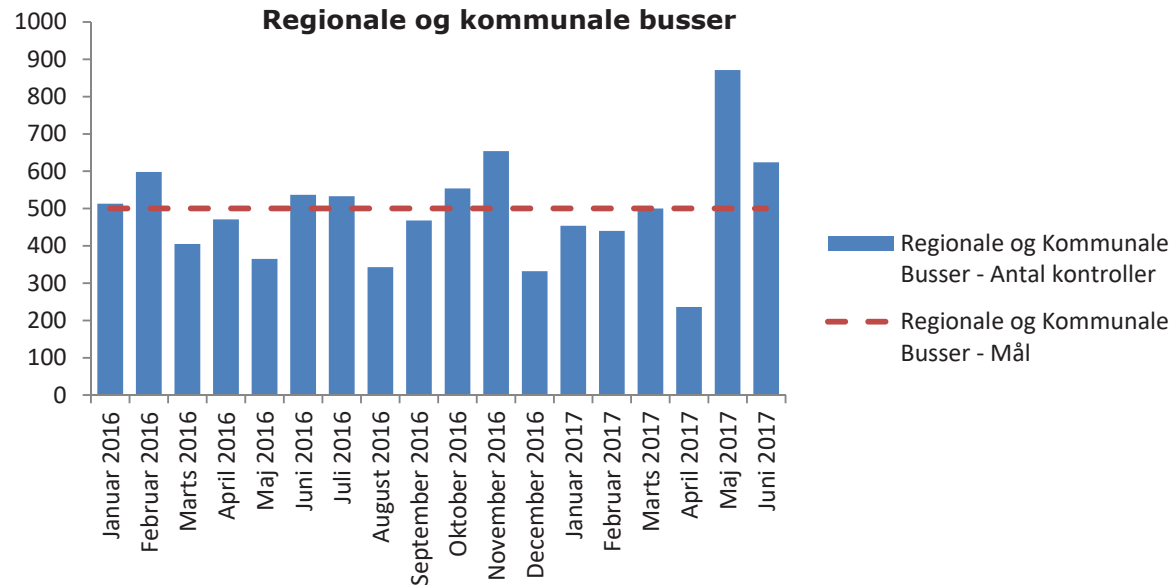
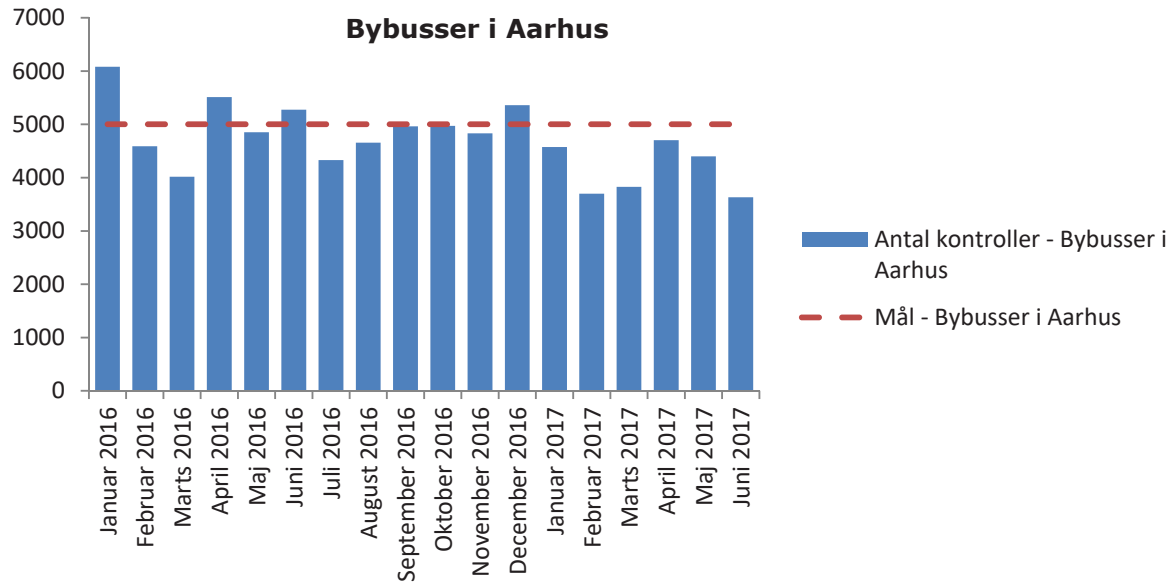
Euronorm:

Euronormen fastlægger grænseværdierne for, hvor meget kulilte, nitrogenoxider, kulbrinte og partikler en bus udleder.

2. kvartal 2017:

Denne gennemsnitlige euronorm er uændret fra 1. til 2. kvartal 2017.

BILLETCONTROL



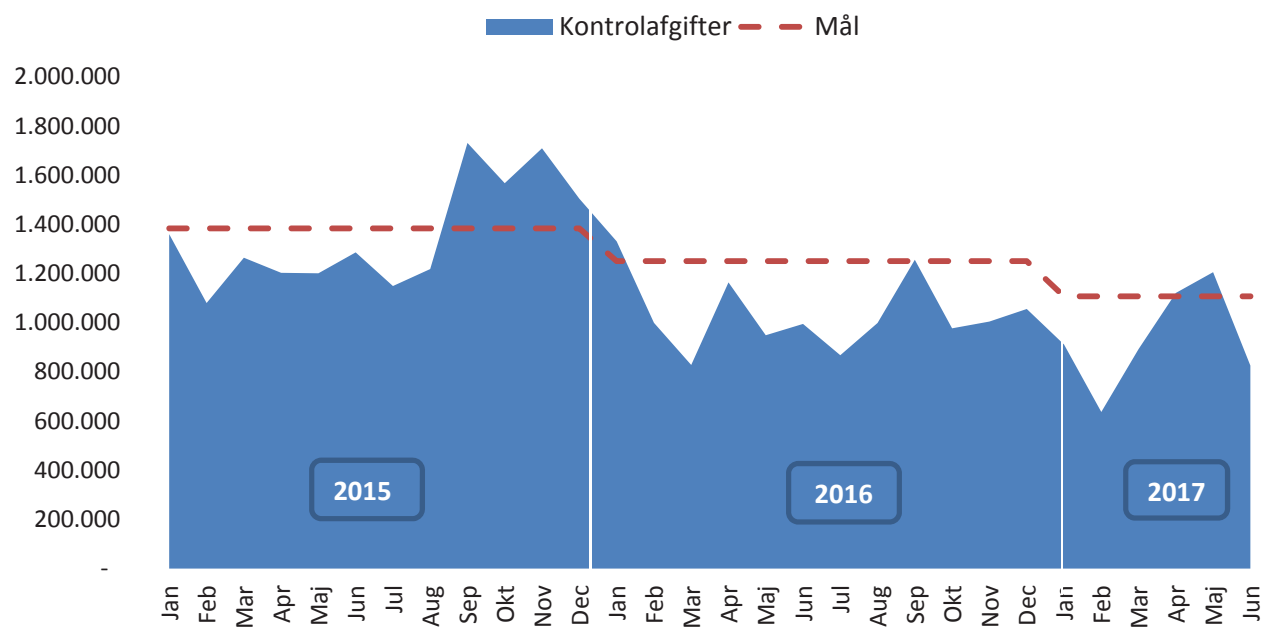
Billetkontrol i Aarhus:

Generelt ligger antallet af billetkontroller under gennemsnittet i andet kvartal af 2017. Det er forventningen, at der vil ske en opvejning i løbet af sidste halvår af 2017, så den årlige målsætning bliver opfyldt.

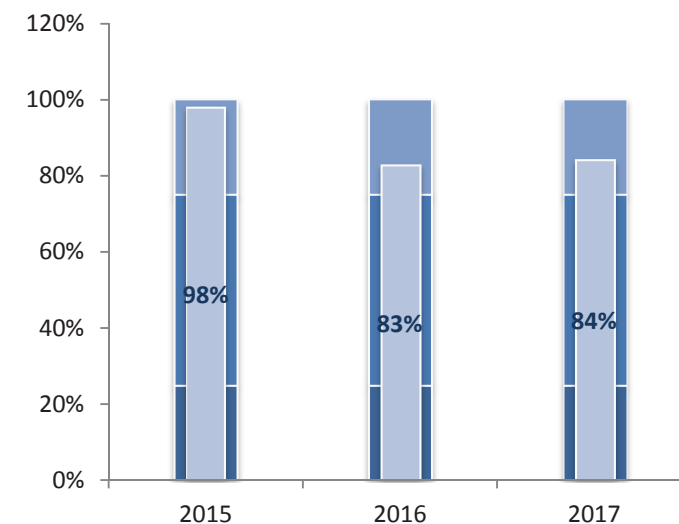
Billetkontrol uden for Aarhus:

Antallet af henvendelser ligger væsentligt over gennemsnittet. Dette er dog for at opveje det lavere antal gennemførte kontroller i første kvartal af 2017.

VÆRDI AF UDSKREVNE KONTROLAFGIFTER (BYBUSSE I AARHUS)



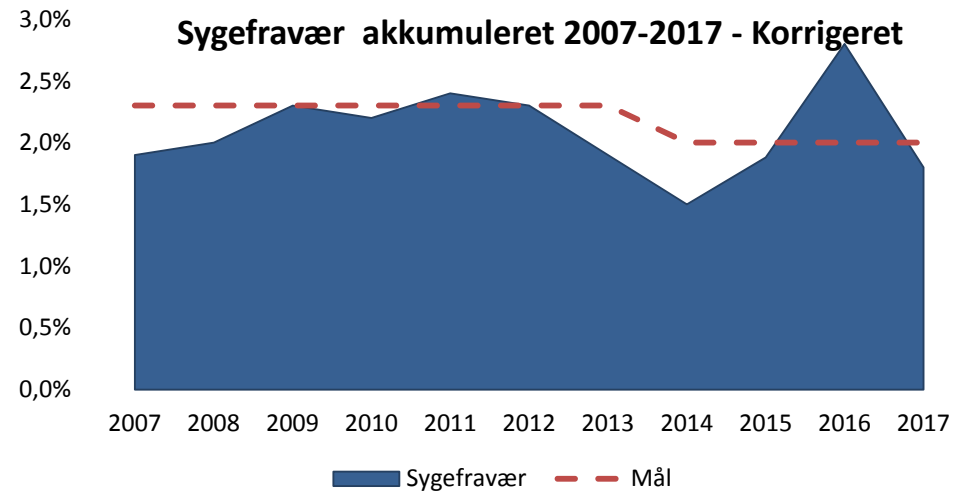
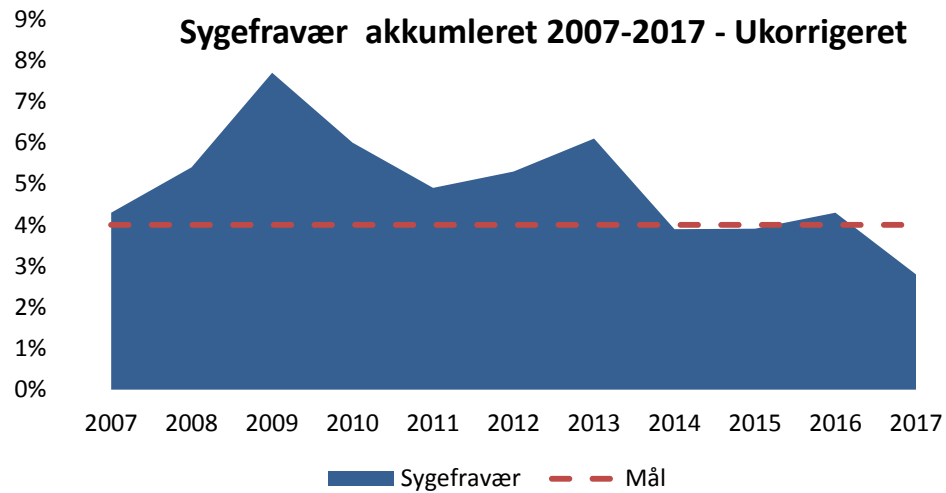
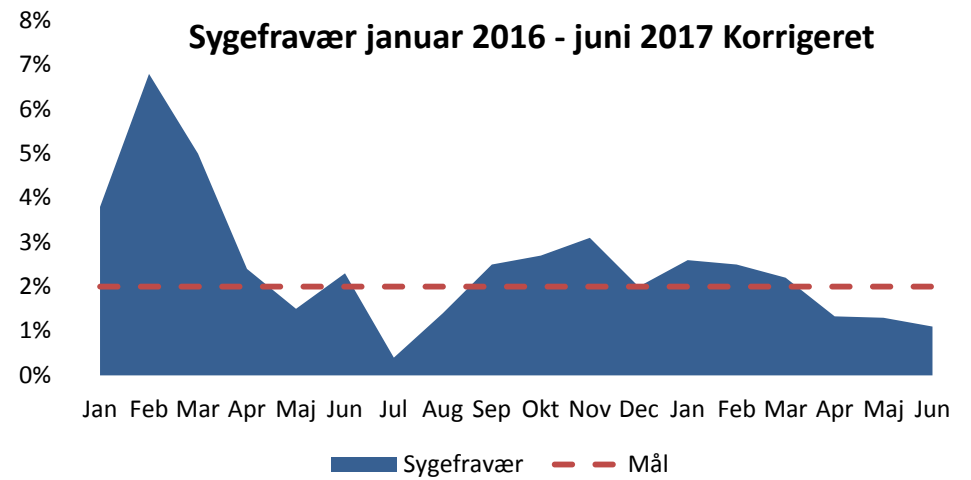
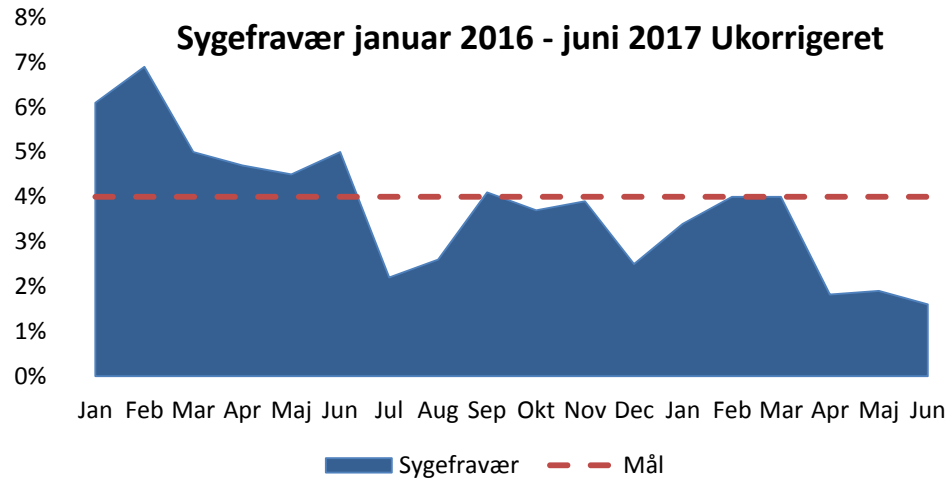
Andel af udskrevne afgifter ift. måltal



Kontrolafgifter:

I 2016 har der været budgetteret med en indtægt fra kontrolafgifter på 15 mio. kr. Efter januar blev antallet af månedlige kontroller nedsat med 1.500 stk., hvorfor indtægten fra februar og frem generelt har ligget lavere end samme periode i 2015. I 2016 har værdien af de udskrevne kontrolafgifter beløbet sig til 12,4 mio. kr., hvilket skyldes en faldende snydeprocent samt færre kontroller end antaget i budgettet. I 2017 er måltallet sat til 13,3 mio. kr., som følge af udviklingen i snydeprocenten. Værdien af de udskrevne kontrolafgifter efter 2. kvartal 2017 beløber sig til 5,6 mio. kr. svarende til en andel på 84 % ift. måltallet for samme periode. (Bemærk efter 1. kvartal var andelen 73 %.)

SYGEFRAVÆR



Ukorrigeret sygefravær:

Sygefraværet i Midttrafik er på 1,6 %, målt i juni måned 2017. Det ligger flot i forhold til Midttrafiks målsætning om et langtidssygefravær på maksimalt 4 %. I forhold til samme måned i 2016 er der tale om et fald på 3,4 procentpoint.

Korrigeret sygefravær:

Det korrigerede sygefravær er 1,1 % målt i juni måned 2017. Dette ligger fint i forhold til Midttrafiks målsætning om et tilstedevær hos medarbejderne på 98 %. Det korrigerede fravær lå i samme måned sidste år på 2,3 %.

Ukorrigeret fravær – Akkumuleret ÅTD:

Det totale sygefravær i Midttrafik for 2. kvartal 2017 ligger på 2,8 %, hvilket er noget under Midttrafiks målsætning på 4 %. I forhold til 2016 er antallet af langtidssyge faldet fra 5,1 % til 2,8 %.

Korrigeret fravær – Akkumuleret ÅTD:

Det korrigerede og akkumulerede sygefravær er for 2. kvartal 2017 på 1,8 %, hvilket betyder, at Midttrafiks målsætning om at opnå et tilstedevær hos medarbejderne på 98 % er opfyldt. Det korrigerede akkumulerede fravær var i 2. kvartal 2016 på 2,2 %, altså et pænt fald på 0,4 procentpoint.