

Bilagsoversigt

Pkt. Dagsordenoverskrift og bilagstitler (*klik på bilagstitlen*)

- 1 Finansiell politik
 1. [Forslag til finansiell politik](#)
- 2 Optagelse af lån til finansiering af rejsekortet
- 3 Driftsregnskab 2012
 1. [notat om driftsregnskabet for 2012](#)
- 4 Forberedelse af drift af letbanen
 1. [status for forberedelse af drift af letbanen](#)
- 5 Evaluering af forsøget med mobilbilletter i Randers
 1. [Rapport om kendskab til billetapplikation til bybusserne i Randers](#)
- 6 Emner til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik 17. maj 2013
- 7 Orientering om evaluering af lov om trafikkselskaber
- 8 Orientering om årsberetning fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro 2012
 1. [Ankenævnet for Bus, Tog og Metros årsberetning 2012](#)
- 9 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
- 10 Eventuelt

Aarhus, 5. april 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 12. april 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 1

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
21. marts 2013	1-20-1-13	Lone Litvak	lli@midttrafik.dk	87 40 82 92

Finansiell politik

Nærværende politik udstikker rammerne for Midttrafiks finansielle dispositioner.

Den finansielle politik er behandlet og godkendt af Bestyrelsen for Midttrafik 12. april 2013.

Indhold

1. Resumé	2
2. Aktivpleje.....	2
2.1 Formål	2
2.2 Risici	2
2.3 Horisont	3
2.4 Lovgivning.....	3
2.5 Rapportering.....	3
3. Passivpleje	3
3.1 Formål	3
3.2 Rente	3
3.3 Løbetid	4
3.4 Kontrol og rapportering	4
Bilag 1	5

1. Resumé

Generelt

Det overordnede mål med den finansielle politik er indenfor rammerne af de besluttede retningslinjer at optimere afkast/risiko forholdet på likviditetsplaceringen og minimere Midttrafiks finansieringsomkostninger.

En samlet politik for håndtering af Midttrafiks finansielle dispositioner skal skabe rammerne for administrationens håndtering af finansielle risici, placering af overskudslikviditet (imødegå modpartsrisiko) og optagelse af kort og langfristede gæld.

Midttrafik har en løbende dialog med sin finansielle rådgiver og modtager herigennem oplæg på ændringer i sammensætning af den finansielle portefølje. Disse oplæg indgår som en del af administrationens beslutningsgrundlag.

Kompetencer

Kompetencen til beslutninger vedrørende de finansielle dispositioner er jf. det gældende kasse- og regnskabsregulativ delegeret til den administrerende direktør. Denne delegering fastholdes og skal udøves indenfor rammerne af nærværende politik, dog således at optagelse af nye langsigtede lån skal godkendes af Bestyrelsen. Direktøren kan give handelsfuldmagt til udvalgte ledere.

2. Aktivpleje

2.1 Formål

Formålet er at optimere afkastet på selskabets likvide midler under hensyntagen til de fastsatte retningslinjer for risici (varighed) samt for at imødegå selskabets modpartsrisiko. Med henblik på at optimere afkastet på de likvide midler kan Midttrafik indgå en kapitalforvaltningsaftale med investeringsrammer, der er lig med Midttrafiks finansielle politik.

2.2 Risici

Omlægninger i porteføljen foretages, når Midttrafik vurderer det hensigtsmæssigt, og når de fastlagte rammer i finansieringspolitikken tillader det eller gør det nødvendigt. Omlægninger i porteføljen kan foretages af kapitalforvalter inden for de fastlagte rammer i Midttrafiks finansielle politik. Renterisikoen for porteføljen målt som varighed må maksimalt udgøre 2,00 år¹, både på investeringstidspunktet og løbende.

Obligationstyperne der kan investeres i skal være i danske stats- og realkreditobligationer, der opbærer en rating svarende til Investment Grade.

Investment Grade virksomhedsobligationer er obligationer udstedt af virksomheder, som er tildelt en rating af de internationale kreditvurderingsbureauer, der svarer til Investment Grade, dvs. Aaa – Baa3 hos Moody´s eller AAA – BBB- hos Standard & Poors. Se bilag 1

Fordeling mellem obligationsporteføljen eller indlånskontiene må ikke overstige forholdet:

Fordeling	Andel
Obligationer	0-50 %
Indlånskonti	0-100 %

¹ Varigheden kan ses som et udtryk for den vægtede gennemsnitlige løbetid.

Renterisikoen på 2,00 udtrykker - når renten stiger/falder 1 %-point falder/stiger kursen 2,00 kurspoint.

2.3 Horisont

Investeringer i obligationsporteføljen eller indlånskontiene sker med en tidshorisont på 1 år, dvs. aktivplejen vurderes udefra forventninger i det kommende år. Der sker en løbende tilpasning til de aktuelle likviditetsbudgetter. Løbetiden på den enkelte obligation tilpasses målsætning om varighed.

Obligationsporteføljen eller investering i indlånskonti sker med øje for at Midttrafik kan agere hurtigt i forhold til omlægninger.

2.4 Lovgivning

Udgangspunktet for Midttrafiks investeringer er den kommunale styrelseslov § 44, der siger, at overskydende likviditet skal indsættes i et pengeinstitut eller placeres i sådanne obligationer eller investeringsbeviser, som fondes midler kan anbringes i. I Midttrafiks bankforretning gøres banken/den finansielle institution opmærksom på netop paragraf 44, således at denne skal sikre en lovmedholdig portefølje.

Disse regler fremgår af Bekendtgørelse om anbringelse af fondes midler og bestyrelsesvederlag m.v. (BEK nr. 367 af 11/05/2004).

Porteføljen er sammensat med hensyntagen til det aktuelle renteniveau samt *forventninger* til renteutviklingen.

2.5 Rapportering

Midttrafik modtager fra sin finansielle rådgiver en månedlig rapport omkring udviklingen i porteføljen.

3. Passivpleje

3.1 Formål

Formålet med Midttrafiks passivpleje er gennem langsigtede beslutninger, at minimere finansieringsomkostningerne vedrørende Midttrafiks gæld (kort- og langfristet) og opnå en forudsigelig udvikling i ydelserne til afvikling af langsigtet gæld og dermed opnå budgetsikkerhed.

Optimeringen har baggrund i forventninger til den fremtidige renteutvikling. Optimeringen foregår i samarbejde med Midttrafiks finansielle rådgiver. Beslutningen om en omlægning er dog udelukkende Midttrafiks egen og baseres på en forventningsdannelse genereret ud fra information fra finansielle institutioner.

3.2 Rente

Gældsporteføljen kan til enhver tid bestå af såvel lån med variabel rente som lån med fast rente. Rammerne for valg af fast eller variabel rente for langfristet gæld er,

Fordeling	Andel
Fast	35-100 %
Variabel	0-65 %

Såfremt renterisikoen i et variabelt lån afdækkes med finansielle instrumenter (som må benyttes jf. lånebekendtgørelsen (BEK nr. 1238 af 15/12/2011)), betragtes lånet som værende fastforrentet.

For kortfristede driftskreditter (kassekredit) skal Midttrafiks administration jævnligt afsøge mulighed for lavrente i kombination med effekt drift som helhed. Dette kan ske gennem markedsafsøgning eller markedsafprøvning.

3.3 Løbetid

Valg af løbetider og afdragsprofil fastlægges på grundlag af Midttrafiks langsigtede økonomiske situation og er underlagt rammerne i: "Kommunestyrelsesloven, lov nr. 510 af 6. juni 2007" med tilhørende bekendtgørelser, herunder lånebekendtgørelsen.

Beslutninger om en omlægning af den langfristede gæld er Midttrafiks egen og baseres på en forventningsdannelse genereret ud fra information fra finansielle institutioner.

3.4 Kontrol og rapportering

Administrationen orienterer halvårligt Bestyrelsen om omlægninger o.l., der er gennemført i medfør af denne politik.

Bestyrelsen modtager i 2. kvartal en samlet redegørelse for udviklingen i gælds- og obligationsporteføljen i det foregående år, herunder om det beregnede økonomiske resultat. I samme forbindelse revurderes Midttrafiks finansielle politik. Hvis forholdene betinger det, kan politikken tages op til revurdering i Bestyrelsen for Midttrafik på andre tidspunkter i løbet af året.

Bilag 1

Risikovurdering af Obligationer

Kreditvurdering						
Moody's	S&P	Fitch	Kreditkvalitet	Investment Grade	Kommentarer	
Aaa	AAA	AAA	Højeste kvalitet		Meget høj kvalitet	Minimal risiko
Aa1	AA+	AA+				Udstederne i denne kategori er i alle henseender af god kvalitet. Forskellen til Aaa er, at det er en anelse mindre sikkert, om en ændring i de fundamentale forhold kan påvirke den gode kvalitet.
Aa2	AA	AA				
Aa3	AA-	AA-				
A1	A+	A+	Høj kvalitet		Solide udstedere af bedre til mellemgod kvalitet. Tilstrækkelig evne til at opfylde rente- og afdragsbetalinger. Lille risiko for at økonomiske ændringer i fremtiden kan give betalingsproblemer.	
A2	A	A				
A3	A-	A-				
Baa1	BBB+	BBB+	God kvalitet		Udstedere af mellemgod kvalitet. Tilstrækkelig evne til at opfylde rente- og afdragsbetalinger. Ændringer i fremtiden kan muligvis skabe betalingsproblemer. Der er spekulative elementer.	
Baa2	BBB	BBB				
Baa3	BBB-	BBB-				

Kilde: <http://jyskebank.dk>

Aarhus, 5. april 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 12. april 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 3

Dato 21. marts 2013 Journalnr 1-22-1-12 Sagsbehandler Tine Jørgensen e-mail tij@midttrafik.dk Telefon 8740 8205

Driftsregnskab for 2012

Det samlede regnskabsresultat for Midttrafik er gengivet nedenfor.

Samlet oversigt, regnskab 2012

I mio. kr.	Budget 2012	FR 2. kvrt. 2012	FR 3. kvrt. 2012	Regnskab 2012	Diff (budget minus regnskab)	Diff (FR 2. kvrt. minus regnskab)	Diff (FR 3. kvrt. minus regnskab)
Busdrift							
Udgifter	1.407,4	1.417,1	1.415,4	1.411,6	-4,2	5,5	3,8
Indtægter	-674,8	-678,5	-684,9	-694,9	20,1	16,4	10,0
Regional tilskud	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Netto	732,6	738,6	730,5	716,7	15,9	21,9	13,8
Flextrafik - Handicapkørsel							
Udgifter	48,7	44,0	42,9	43,5	5,2	0,4	-0,6
Indtægter	-9,1	-9,1	-8,3	-8,1	-0,9	-0,9	-0,1
Netto	39,6	34,9	34,7	35,4	4,2	-0,5	-0,7
Flextrafik - Kan-kørsel							
Udgifter	365,4	301,0	305,8	302,6	62,8	-1,6	3,3
Indtægter					0,0	0,0	0,0
Netto	365,4	301,0	305,8	302,6	62,8	-1,6	3,3
Togdrift							
Udgifter	55,2	42,0	43,2	43,3	11,9	-1,2	-0,1
Indtægter	-15,6	-14,9	-14,8	-15,1	-0,5	0,2	0,3
Drift netto	39,6	27,1	28,4	28,2	11,4	-1,1	0,2
Anlæg	16,6	16,6	16,6	21,0	-4,4	-4,4	-4,4
I alt netto	56,2	43,8	45,0	49,3	7,0	-5,5	-4,2
Trafikselskabet							
Busadministration	122,9	117,6	117,6	111,4	11,5	6,2	6,2
Handicap administration	14,1	14,1	14,1	13,4	0,7	0,7	0,7
Kan-kørsel administration	10,1	10,6	10,5	10,7	-0,6	-0,1	-0,2
Kan-kørsel administration indtægter	-10,1	-10,6	-10,5	-10,7	0,6	0,1	0,2
Trafikselskabet nettoudgifter	137,0	131,8	131,8	124,8	12,2	7,0	7,0
Kontrolafgifter							
Netto	-5,2	-4,5	-5,1	-5,6	0,4	1,0	0,5
Letbanen							
Letbane etape 1	25,6	0,0	0,0	0,0	25,6	0,0	0,0
Letbane operatørudbud	0,0	0,0	0,0	0,6	-0,6	-0,6	-0,6
Letbanesekretariatet	0,9	0,9	0,9	0,9	0,0	0,0	0,0
Rejsekortet							
Netto	6,6	9,3	9,3	0,5	6,1	8,8	8,8
Puljer							
Netto	0,0	0,0	0,0	0,6	-0,6	-0,6	-0,6
Renteindtægter							
Netto	0,0	-0,5	-0,5	-0,4	0,4	0,0	0,0
Midttrafik i alt (Midttrafiks bestillere)							
Netto	1.368,8	1.265,7	1.262,9	1.236,0	132,9	29,8	27,0

FR står for Forventet Regnskab. Der er tal for Forventet Regnskab efter henholdsvis 2. og 3. kvartal

Sammenligningsgrundlaget er de vedtagne budgetter samt forventede regnskab efter 2. og 3. kvartal 2012.

Bestyrelsen vedtog på sit møde 9. september 2011 forslag til budget for 2012. Budgetterne for busdrift, handicapkørsel, kan-kørsel, letbanen samt Trafikselskabet er efterfølgende revideret og godkendt på bestyrelsesmødet 27. januar 2012.

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

Budgetlægningen for 2012 var i høj grad præget af væsentlige usikkerhedsmomenter. Den største usikkerhed omfattede effekten af de regionale effektiviseringer, forskellige kommunale besparelser samt helårseffekten af den nye trafikplan i Aarhus.

Økonomien i de enkelte hovedområder

Busområdet

Busdriften udviser et netto mindreforbrug i forhold til det samlede budget for Midttrafik på 15,9 mio. kr. På udgiftssiden viser regnskabet for 2012 et merforbrug på 4,2 mio. kroner. På indtægts-siden er der merindtægter på 20,1 mio. kr.

Sidst i rapporteringen er der en samlet oversigt over udgifter og indtægter vedrørende busdriften, fordelt på de enkelte bestillere. Som det fremgår, er der store udsving for de enkelte kommuner og for regionen ved sammenligning med budgettet.

Busudgifter

Udgifterne til busdrift udgør i 2012 1.411,6 mio. kr. I løbet af 2012 estimerede Midttrafik at udgifterne ville blive på et lidt højere niveau, idet udgifterne efter 2. kvartal og 3. kvartal blev estimeret henholdsvis 5,5 mio. kr. og 3,8 mio. kr. højere end det endelige regnskab.

Udgiften til chaufførlokaler er flyttet til busdrift fra Trafikselskabet fra og med regnskabet for 2012. Udgiften indgår med 0,8 mio. kr. i regnskab for 2012.

I budgettet for 2012 blev der regnet med ét indeks uagtet, at der siden Midttrafiks 15. udbud i Herning i 2010 er blevet indgået kontrakter med regulering efter det nye omkostningsindeks. Beregningerne viser at stigningen i omkostningsindekset er ca. halv så stor som stigningen i det gamle reguleringsindeks, hvorfor flere bestillers budgetter er overbudgetterede i 2012. Det drejer sig om Herning Kommune, Horsens Kommune, Lemvig Kommune, Norddjurs Kommune, Silkeborg Kommune, Skanderborg Kommune, Skive Kommune og Syddjurs Kommune.

Fra og med budgettet for 2013 anvendes begge indeks i budgetteringen.

Der er afvigelser mellem budget og forventet regnskab hos mange bestillere. Nedenfor er samtlige afvigelser beskrevet.

Favrskov Kommune

Mindreudgifter på 0,1 mio. kr. grundet mindre kørsel på rabatruter end budgetteret.

Hedensted Kommune

Mindreudgifter på 0,5 mio. kr., hvilket skyldes mindre kørsel på både lokalruter, rabatruter og teletaxa i forhold til budgettet. Mindreudgifterne er fordelt med 0,1 mio. kr. på lokal- og rabatruter og 0,3 mio. kr. på teletaxa.

Herning Kommune

Mindreudgifter på 1,8 mio. kr., hvoraf 0,8 mio. kr. skyldes reduktioner i rabat- og lokalrutekørslen, De resterende mindreudgifter på 1,0 mio. kr. vedrører bybuskørsel og skyldes billigere gennemsnitlige timerpriser end budgetteret.

Holstebro Kommune

Merudgifter på 0,5 mio. kr., hvoraf 0,2 mio. kr. skyldes øget rabatrutekørsel, mens de resterende 0,3 mio. kr. primært vedrører bybusserne. Det skal bemærkes, at der er uenighed om opgørelsen af timer mellem Holstebro Kommune og busselskaberne. I regnskabet indgår timerne som de er oplyst af kommunen.

Horsens Kommune

Mindreudgifter på 1,4 mio. kr., hvor 1,3 mio. kr. vedrører bybusserne og skyldes mindreudgifter som følge af færre køreplantimer, billigere gennemsnitlige timerpriser og mindre dubleringskørsel end budgetteret. De resterende 0,1 mio. kr. vedrører rabatruterne.

Ikast-Brande Kommune

Mindreudgifter på 0,4 mio. kr., hvoraf 0,1 mio. kr. vedrører bybusserne og 0,3 mio. kr. vedr. rabatruterne.

Lemvig Kommune

Mindreudgifter på 0,7 mio. kr. som skyldes mindre lokalrutekørsel end budgetteret.

Norddjurs Kommune

Merudgift på 0,1 mio. kr. som skyldes ændret kørsel på rabatruterne og betaling til internet i lokalrute.

Odder Kommune

Mindreudgifter på 0,2 mio. kr., som skyldes mindreudgifter til rabatrute- og teletaxakørsel.

Randers Kommune

Merudgifter på 0,7 mio. kr. som hovedsagligt ligger på bybusdriften. Årsagen er højere udgifter til bonus for brændstof og flere køreplantimer end budgetteret.

Ringkøbing-Skjern Kommune

Mindreudgifter på 0,5 mio. kr. I forhold til budgettet er der mindre kørsel på lokalruterne og mere kørsel på rabatruterne. Derudover er der mindreudgifter til cross border compensation.

Samsø Kommune

Merudgifter på 0,4 mio. kr. der er næsten ligeligt fordelt med udgifter til lokalkørsel og teletaxakørsel.

Silkeborg Kommune

Mindreudgifter på 0,6 mio. kr. Mindreudgiften er en kombination af mindreudgifter på 1,0 mio. kr. som følge af mindre kørsel og billigere timepris end budgetteret for bybusser og lokalruter, mens der er merudgifter ved rabatruterne på 0,2 mio. kr. Herudover er der en lille mindreudgift ved teletaxaordningen.

Skanderborg Kommune

Merudgifter på knap 0,1 mio. kr., hvilket er sammensat af merudgifter til lokalrutekørslen herunder cross border og mindreudgifter til teletaxakørslen.

Skive Kommune

Mindreudgifter på 1,1 mio. kr. hvoraf 0,4 mio. kr. vedrører bybusserne og 0,7 mio. kr. lokalruterne. Årsagen er primært mindre kørsel og billigere gennemsnitlige timerpriser end budgetteret.

Struer Kommune

Mindreudgifter på 0,4 mio. kr. der skyldes mindre kørsel end budgetteret.

Syddjurs Kommune

Merudgifter på 0,4 mio. kr. der skyldes mere kørsel på rabat- og teleruter.

Viborg Kommune

Merudgifter på 1,5 mio. kr., der skyldes mere kørsel i bybussystemet og på lokalruterne samt mindre teletaxakørsel end budgetteret.

Aarhus Kommune

Merudgift på 5,7 mio. kr. Merforbruget skyldes merudgifter til kørsel på 1,9 mio. kr., merudgifter til billetteringsudstyr på 1,9 mio. kr. samt omstillingsomkostninger i forbindelse med omlægningen til den nye trafikplan på 2,7 mio. kr. Budgetterede udgifter på 0,8 mio. kr. til tællebusser er ikke afholdt i 2012, men udskudt til 2013.

Region Midtjylland

Merudgift på 2,8 mio. kr., hvilket skyldes en kombination af effekten af Midttrafiks 29. udbud, der med højere priser har en halvårseffekt i 2012 på 4,2 mio. kr. og større nettoindtægter på 1,9 mio. kr. end budgetteret i forbindelse med samarbejdet med NT og Sydtrafik omkring regionskrydsende ruter samt ikke-budgetterede udgifter til chaufførlokaler på 0,4 mio. kr. De resterende 0,1 mio. kr. er resultatet af en række kørselsændringer.

Busindtægter

Indtægterne ved busdrift ligger 20,1 mio. kr. over budgettet for 2012. Stigningen svarer til merindtægter på 3,0 %. Fremgangen skyldes hovedsageligt flere indtægter fra HyperCard og fra kompensation for fritidsrejser på HyperCard. Samlet er der merindtægter fra HyperCard på 22,7 mio. kr. i forhold til budgettet. Indtægterne fra HyperCard har været meget vanskelige at estimere, både ved budgetlægningen og i den løbende opfølgning gennem året.

Indtægter fra kundernes køb af billetter og kort blev 491,8 mio. kr. Det svarer til en fremgang ift. budgettet på 0,9 %. Budsselskabernes omsætning af billetter og kort i 2012 lå under budgettet. Det modsvares af en fremgang i billetindtægter fra salgssteder, rutebilstationer, og fra salg i Midttrafik.

HyperCard giver udvidede rejsemuligheder i kollektiv trafik. Midttrafik kompenseres for mistede billetindtægter som følge af de unges udvidede rejsemuligheder. I regnskabet er der indtægter fra kompensation for fritidsrejser på 12,4 mio. kr.

Midttrafik skal afregne en andel af kompensationen til DSB og Arriva Tog når der benyttes togrejser. Grundlaget for betalingen til DSB og Arriva er ikke afklaret. Der er til imødegåelse af en forventet udgift til DSB/Arriva overført 7,5 mio. kr. til 2013 regnskabet.

I takstsamarbejdet med DSB og Arriva modtager Midttrafik indtægter fra salg af Midttrafiks billetter og kort på togstationer. Midttrafik skal betale DSB og Arriva for det antal togrejser kunderne foretager med Midttrafiks billetter og kort.

I 2012 var omsætningen fra salg af Midttrafiks billetter og kort på togstationerne på 108,0 mio. kr. og udgifter til afregning af transportarbejde blev 119,1 mio. kr. I betalingen til DSB/Arriva er indeholdt en stor efterregulering af takstsamarbejdet fra 2011. Efterreguleringen skyldes en stor fremgang i antallet af togrejser i 2011 ift. a conto afregnet. Der har især været mange flere rejser på Grenaabanen og på strækningen Silkeborg-Aarhus end forventet.

Busindtægter 2012 opdelt på hovedkategorier

	Budget 2012	Forventet regnskab 2. kvartal	Forventet regnskab 3. kvartal	Regnskab 2012	Difference Budget minus regnskab 2012	Difference FR 2. kv. minus regnskab 2012	Difference FR 3. kv. minus regnskab 2012
Hovedkategorier:							
Passager indtægter - Bus	487.435.000	486.800.000	482.000.000	491.849.016	-4.414.016	-5.049.016	-9.849.016
Erhverskort	3.500.000	3.100.000	3.500.000	3.834.379	-334.379	-734.379	-334.379
HyperCard	75.000.000	76.100.000	80.000.000	90.367.835	-15.367.835	-14.267.835	-10.367.835
Komp. HyperCard fritidsrejser	5.000.000	11.000.000	18.000.000	12.370.599	-7.370.599	-1.370.599	5.629.401
Skolekort	36.955.000	40.209.000	40.209.000	38.644.398	-1.689.398	1.564.602	1.564.602
Kompensation Trafikstyrelsen	34.300.000	34.700.000	34.750.000	34.736.000	-436.000	-36.000	14.000
Fragt, Gods og Post mm.	1.650.000	950.000	800.000	799.911	850.089	150.089	89
Fribefordr Værnepligtige	2.300.000	2.100.000	2.100.000	1.926.984	373.016	173.016	173.016
Andre indtægter (div. Kørsel)	325.000	325.000	250.000	139.459	185.541	185.541	110.541
Telebus / teletaxa	250.000	350.000	350.000	290.415	-40.415	59.585	59.585
Kontrolafgifter	300.000	425.000	325.000	239.567	60.433	185.433	85.433
Billettindtægter - Togrejser (DSB og Arriva)	107.000.000	111.000.000	111.000.000	108.004.667	-1.004.667	2.995.333	2.995.333
Billettindtægt -omstign. rejser (DSB og Arriva)	25.750.000	26.100.000	26.750.000	30.854.548	-5.104.548	-4.754.548	-4.104.548
Samlet passagerindtægt	779.765.000	793.159.000	800.034.000	814.057.778	-34.292.778	-20.898.778	-14.023.778
Betaling DSB/Arriva - togrejser	-105.000.000	-114.668.000	-115.168.000	-119.168.004	14.168.004	4.500.004	4.000.004
Tilskud Puljemidler							
Passagerindtægter	674.765.000	678.491.000	684.866.000	694.889.774	-20.124.774	-16.398.774	-10.023.774

Betragtes udviklingen fra de forventede regnskaber til det endelige regnskab fremgår det, at busindtægterne i det endelige regnskab er højere end i de forventede. Årsagen hertil skyldes primært merindtægter fra passagerindtægter og HyperCard.

Nedenfor er omtalt de største afvigelser ift. budgettet for udvalgte bestillere:

Hedensted Kommune

Flere skolekortsindtægter som delvis skyldes en efterregulering fra 2011.

Herning Kommune

Flere skolekortsindtægter end forventet i budgettet for 2012. Herning kommune har fra 2011 købt skolekort hos Midttrafik. Tidligere har kommunen selv stået for udstedelsen af skolekortene. Flere indtægter fra HyperCard.

Horsens Kommune

Flere skolekortsindtægter og indtægter fra HyperCard samt kompensation for fritidsrejser med HyperCard.

Norddjurs Kommune

Færre passagerindtægter end forventet. Budgettet for 2012 har været overvurderet.

Randers Kommune

Flere skolekortsindtægter og indtægter fra HyperCard samt kompensation for fritidsrejser med HyperCard. Budgettet for skolekortsindtægter i 2012 har været undervurderet.

Ringkøbing-Skjern Kommune

Færre passagerindtægter end budgetteret. Det skyldes at indtægtsbudgettet er overvurderet. Fejlen i kommunens indtægtsbudget blev afklaret mellem kommunen og Midttrafik fim. regnskabsafslutningen for 2011. Det blev aftalt med Ringkøbing-Skjern kommune, at der ikke skulle korrigeres i budget 2012.

Silkeborg Kommune

Færre passagerindtægter end forventet. Flere skolekortsindtægter og indtægter fra HyperCard samt kompensation for fritidsrejser med HyperCard.

Skanderborg Kommune

Færre passagerindtægter end forventet. Flere skolekortsindtægter og indtægter fra HyperCard samt kompensation for fritidsrejser med HyperCard.

Viborg Kommune

Flere indtægter fra HyperCard samt kompensation for fritidsrejser med HyperCard.

Aarhus Kommune

Flere passagerindtægter end forventet i budgettet. Omsætningen på kontantbilletter har også været faldende i 2012. Dette mere end modsvares af fremgang i omsætningen af klippekortsalg. Desuden har der været en stigning i kommunens andel af HyperCard indtægter og fra kompensation for fritidsrejser med HyperCard. Indtægter fra tog omstigere er væsentligt højere end forventet.

Region Midtjylland.

Flere passagerindtægter end forventet i budgettet.

I forbindelse med overdragelsen af tidligere regionale ruter til at blive kommunalt finansieret, blev indtægterne på ruterne overvurderet. Det betyder at regionens indtægtsbudget ved ruteoverdragelsen blev reduceret med et for stort beløb.

Desuden har der været en fremgang i regionens andel af indtægter af uddannelseskort til studerende på videregående uddannelser. Den nye ordning for uddannelseskort har betydet et større salg og heraf tilfalder en stor andel til regionen.

Væsentligt flere indtægter fra HyperCard og fra kompensation for fritidsrejser med HyperCard. I forhold til øvrige bestillere modtager regionen en stor andel af HyperCard indtægterne. I 2012 regnskabet indgår en stor efterregulering for 2011 af Bus & Tog takstsamarbejdet med DSB og Arriva Tog. Det medfører en nettoudgift i 2012 i regionens indtægter ved busdrift på ca. 11,1 mio. kr. Tidligere år har regionen haft en nettoindtægt i Bus & Tog samarbejdet.

Handicapkørsel

Nettoudgifterne til handicapkørsel udgør 35,4 mio. kr. i 2012.

Samlet set er der en besparelse på 4,2 mio. kr. i forhold til budgettet for 2012. Besparelsen fordeles med 3,0 mio. kr. til Aarhus Kommune og 1,2 mio. kr. til de øvrige kommuner i Midttrafik. Besparelsen blev estimeret henholdsvis 0,5 mio. kr. og 0,7 mio. kr. større i de forventede regnskaber efter 2. og 3. kvartal.

Midttrafik har opnået en bedre koordinering af kørslen og generelt lavere turpriser end budgetteret, hvilket bl.a. skyldes:

- Fokus på optimering af planlægningen med større kørselsvolumen, hvor turene i højere grad planlægges efter flere kunder, her iblandt Aarhus Kommune. På denne måde udnyttes kapaciteten i vognene bedst muligt.
- Nyt udbud 1. maj, hvor priserne er faldet markant især for Aarhus Kommune
- Midttrafik's garantivogne har fået bedre placeringer, hvilket medfører bedre udnyttelse af bilerne og dermed billigere turpris.

Handicapkørslen indenfor Aarhus Kommune er pr. 1. marts lagt sammen med den øvrige handicapkørsel i Midttrafik. Dette medfører en stor stigning i kørselsomfanget. Der er mange flere ture at koordinere kørslen med og dermed billigere turpris.

Aarhus Kommune

Mindreudgift på 3,0 mio. kr. hvilket er en kombination af meget billigere turpris og færre ture end budgetteret.

Mindreudgiften på 1,2 mio. kr. for de øvrige kommuner skyldes for de fleste kommuner billigere turpriser, men generelt også færre ture end budgetteret.

Kan-kørsel

Nettoudgifter til Kan-kørsel udgjorde 302,6 mio. kr., hvoraf 141,3 mio. kr. vedrører kommunerne i Midttrafik og Region Midtjylland, med et mindreforbrug på 0,1 mio. kr.

Nettoudgifterne til FynBus, NT og Sydtrafik er 161,3 mio. kr. og der er et mindreforbrug på 62,8 mio. kr. i forhold til budgettet. Størrelsen af mindreforbruget blev oplyst allerede ved det forventede regnskab efter 2. kvartal og opretholdt i det forventede regnskab efter 3. kvartal.

Region Midtjylland

Patienttransporten for Region Midtjylland udviser et samlet mindreforbrug, hvilket er en kombination af færre ture og lavere turpris.

Flexitur er i Ringkøbing-Skjern, Silkeborg og Syddjurs Kommuner startet op i 2012, hvilket ikke har været budgetlagt. For de øvrige kommuner, der har Flexitur er der generelt kørt flere ture end budgetteret undtagen for Aarhus Kommune, hvor der er kørt færre ture.

For den øvrig kommunal kørsel er der generelt kørt færre ture end budgetteret, undtagen Aarhus Kommune, hvor der har været kørt flere ture.

FynBus og Sydtrafik

Den primære årsag til mindreforbruget på 62,2 mio. kr. for FynBus og Sydtrafik er at kørselsomfanget har været overestimeret. Da budgetterne blev lagt var det ikke endelig afklaret, hvor stort kørselsomfanget skulle være, og klagesagen fra TaxaFyn udskød kørslen væsentligt.

Togdrift

Region Midtjylland finansierer udgifterne til togdrift i Midttrafik.

Fra 9. december 2012 overtog DSB driftsansvaret for togtrafikken på Odderbanen og dermed er der etableret samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen. DSB udfører togtrafikken som underleverandør til Midtjyske Jernbaner. Der er indgået en operatørkontrakt med DSB.

Midttrafiks regnskab viser at Region Midtjyllands driftsbidrag togtrafik blev 11,9 mio. kr. lavere end forventet. Det skyldes hovedsageligt at DSB's driftsovertagelse først blev iværksat fra 9. december 2012. I budgettet for 2012 var forudsat at samdriften mellem banerne blev etableret fra årets begyndelse.

Bruttodriftstilskuddet til Midtjyske Jernbaner A/S blev 41,1 mio. kr. og udgifter til operatørkontrakten med DSB beløb sig til 2,1 mio. kr. i 2012.

Indtægterne viser en fremgang i forhold til 2011 på ca. 0,2 mio. kr.

Midttrafik yder tilskud til anlægsinvesteringer i Midtjyske Jernbaner. Region Midtjylland finansierer anlægsinvesteringerne. Midttrafiks udbetalinger og regionens finansieringer aftales løbende mellem Midttrafik, Region Midtjylland og Midtjyske Jernbaner.

I 2012 har Midttrafik udbetalt ca. 21,0 mio. kr. til anlægsinvesteringer.

Trafikselskabet (administration og fællesaktiviteter)

Administrationen har udarbejdet regnskab for Trafikselskabet for 2012.

Nettoudgifterne til Trafikselskabet – administration og fællesaktiviteter – udviser et mindreforbrug i 2012 på 7,0 mio. kr. Fra tidligere år var der overført 5,2 mio. kr. hvorefter det samlede mindreforbrug ultimo 2012 udgør 12,2 mio. kr. Mindreforbruget er forårsaget af, at flere forskellige aktiviteter er blevet udskudt, samt at der er gennemført rationaliseringer med henblik på opsparing til rejsekortet.

Mindreforbruget foreslås overført til 2013 til en række initiativer, der er beskrevet i nedenstående oversigt:

Plan for anvendelse af overførte midler i Trafikselskabet i 2013

Formål	Udgift i mio. kr.
Ombygning af Herning og Randers Rutebilstation var planlagt i 2012, ombygningen er udskudt til 2013.	0,8
Fly High uddannelsen blev forsinket i 2. runde, da busselskaberne ikke meldte tilbage indenfor tidsfristen. 2. runde gennemføres i 2013	1,0
Midttrafik har reserveret en pulje på 1,0 mio. kr. til initiativer, der kan forbedre kundetilfredshed. Initiativerne effektueres i 2013.	1,0
Midttrafik har reserveret en pulje 8,7 mio. kr. til rejsekortprojektet, for at fremrykke besparelser i Trafikselskabet fra i 2013 til 2014.	8,7
Midttrafik har reserveret 0,7 mio kr til stigende lønsumsafgift fra 2013	0,7
I alt	12,2

Billetkontrollen – kontrolafgifter

Billetkontrollen vedrører udelukkende Aarhus Kommune. Der har i 2012 været nettoindtægter for 5,6 mio. kr., hvilket er 0,4 mio. kr. højere end budgetteret og en forbedring på 8 %.

Midttrafik har i 2012 gennemført 36.859 kontroller, hvilket er en stigning på 6 % fra 2011.

Letbanen

Letbanen Etape 1

Midttrafik budgetterede i 2012 med 25,6 mio. kr. til Letbanen Etape 1. Aarhus Letbane I/S er i 2012 blevet etableret som en selvstændigt virksomhed, og opgaven er derfor trukket ud af Midttrafiks regnskab. Udgifterne til Letbanens Etape 1 udgør derfor 0 kr.

Operatørudbuddet

I forbindelse med anlægsudbuddet af Aarhus Letbane har det været nødvendigt at påbegynde arbejdet med operatørudbuddet i 2012 af hensyn til afklaring af snitfladerne mellem anlægsudbuddet som forventes udsendt sidst i 2013 og det senere operatørudbud.

Forbruget til denne opgave udgør 0,6 mio. kr.

Udgifter til gennemførelse af operatørudbud er ikke indeholdt i budgettet for 2012 for Midttrafik. Forbruget indgår i en samlet en samlet post, efter aftale mellem Aarhus Kommune, Region Midtjylland. Forbruget i 2012 forventes afregnet i 2013 af de to bestillere.

Letbane Sekretariatet

Regnskabet for Letbane sekretariatet balancerer i regnskab 2012

Underskud fra tidligere år

I regnskabet for 2011 var det akkumulerede underskud 5,2 mio. kr. for Aarhus Letbane I/S. Det akkumulerede underskud ultimo 2012 udgør 2,4 mio. kr. Midttrafik har rejst afregningen af beløbet over for interessenterne i Aarhus Letbane I/S med henblik på udligning af beløbet i 2013.

Rejsekortet

Der er i 2012 indbetalt i alt 6,6 mio. til rejsekortopgaven. De samlede udgifter til rejsekortopgaven i 2012 udgør 0,5 mio. kr. og der er således mindreudgifter på 6,1 mio. kr., der overføres til næste budgetår. Mindreudgifterne skyldes udskydelse af køb af udstyr til 2013.

Midttrafiks tilslutning til det landsdækkende rejsekortprojekt bliver behandlet af Midttrafiks bestyrelse på møde den 12. april 2013. Ved tilslutning vil Region Midtjylland og Horsens Kommune efterfølgende blive afregnet for deres indskud i VAT i årene 2007-2012.

Puljer

Midttrafik har i 2011 modtaget tilsagn om støtte fra Trafikstyrelsen til fire store udviklingsprojekter. Midttrafik har i regnskabsåret 2012 afholdt netto haft udgifter på 0,6 mio. kr. Et af projekterne er afsluttet i 2012, og de resterende forventes afsluttet og afregnet med Trafikstyrelsen i 2013. Nedenfor er der en kort status på igangværende projekter.

Den sammenhængende rejse

Den sammenhængende rejse – også kendt som Mixtur – var et fællesprojekt mellem Midttrafik og ARRIVA tog, som er støttet af Trafikstyrelsens Passagerpulje. Projektets formål var at styrke sammenhængen i den kollektive trafik i Midtjylland – nærmere bestemt på strækningen Aarhus- Herning. Dette skete ved en række tiltag såsom fælles analyser af kundernes behov og ønsker, fælles markedsføringstiltag, etablering af et fælles telefonnummer til oplysning om både bus og tog, etablering af fælles rejsegaranti, forbedrede forhold for at skifte på udvalgte stationer samt en forbedring af samarbejdet om køreplanlægning.

Mixtur-projektet blev afsluttet i november 2012, og afrapporteres endeligt til Trafikstyrelse medio 2013. Som en udløber af Mixtur-projektet er indgået en samarbejdsaftale mellem ARRIVA tog og Midttrafik om fremtidigt køreplanssamarbejde og samarbejde om fælles kundeinitiativer – såsom fælles rejsegaranti – som også fortsætter efter projektet afslutning.

Pendlerruten

Pendlerruten er en direkte rute mellem Silkeborg og Aarhus Nord. Ruten er direkte og medfører en betydelig besparelse i rejsetid med kollektiv trafik i forhold til de normale muligheder via Aarhus C. Der køres 3 ture om morgenen og 3 om eftermiddagen.

I 2012 finansieres ruten for 50 % vedkommende af Trafikstyrelsens passagerpulje – og resten af Region Midtjylland. I 2012 vil fordelingen være 25/75.

Der gennemføres passagertællinger på ruten 4 gange årligt, og ruten vil blive evalueret i begyndelsen af 2014.

iBUS

Midttrafik har i samarbejde med Trafikstyrelsen gennemført projekt med innovative busser (iBUS) i 2011-2012, hvor projektet blev afsluttet.

Den innovative del betød at Midttrafik installerede busser med; Stillezoner, gratis internet, individuelle it skærme, individuelle klapborde, pladsreservation og konferenceborde. En kundeundersøgelse viste at forsøget havde givet 6 % flere kunder i busserne og at 16 % nu benytter bussen oftere end før iBUS. Samtidig viste undersøgelsen at 56 % af de adspurgte gav udtryk for at iBUS gør dem til mere tilfredse kunder og at 66 % havde fået et mere positivt syn på den kollektive trafik.

Siden har Midttrafiks bestyrelse besluttet at Midttrafik fremover vil søge at indarbejde gratis internet, stillezoner og konferenceborde i fremtidens busser.

Realtid i Silkeborg

Projektet om Realtid i Silkeborg er også et samarbejdsprojekt mellem ARRIVA tog og Midttrafik – støttet af Trafikstyrelsen. Projektets formål er at etablere realtidinformationer om busser og tog i Silkeborg i bybusser, ved den nye busterminal ved stationen og på udvalgte steder i Silkeborg by.

Projektet er blevet forsinket som følge af et aflyst udbud. Systemet forventes derfor først at være i drift fra 1. halvår af 2013.

Renteindtægter

Der har i 2012 været nettorenteindtægter på 0,4 mio. kr. Renteindtægterne foreslås overført til rejsekortprojektet i 2013.

Acontoindbetalinger fra 2010 vedr. moms på rutebilsstationer

Midttrafik modtog i 2010 2,5 mio. kr. i acontobidrag til moms på rutebilsstationer, af beløbet har Midttrafik afregnet 1,8 mio. kr. i regnskab 2011. Midttrafik forslår at de resterende 0,7 mio. kr. bliver hensat til rejsekortprojektet.

Detailopgørelser

I det følgende er der dels en samlet oversigt regnskab 2012 (netto) for hovedområderne.

Herudover er der detailoplysninger (brutto) om regnskab 2012 opgjort for den enkelte bestiller.

Tabel 1 (fortsat): Midttrafik, regnskab 2012

	Budget	Netto/budget
	Trafik-selskabet	Samlet bestiller mellemværende
Favskov	878.000	16.774.211
Hedensted	1.068.000	9.531.114
Herning	3.340.000	33.270.042
Holstebro	2.451.000	28.810.462
Horsens	3.978.000	40.882.762
Ikast-Brande	1.016.000	16.374.102
Lernvig	901.000	10.002.839
Norddjurs	746.000	16.506.952
Odder	485.000	6.057.006
Randers	6.732.000	73.255.389
Ringkøbing-Skjern	2.271.000	24.074.056
Samsø	442.000	5.402.912
Silkeborg	4.494.000	37.610.839
Skanderborg	1.365.000	18.646.652
Skive	2.729.000	33.149.089
Struer	687.000	8.171.066
Syddjurs	1.263.000	19.717.147
Viborg	4.345.000	34.000.332
Aarhus	47.247.000	252.979.731
Regionen	45.360.000	393.515.509
Ikke-bestillerfordelt	5.254.464	6.022.067
Akk. mindreforbrug ult. 2012	-12.236.225	-12.236.225
I alt vedr. Midtrafiks bestillere	124.776.239	1.072.455.055
Sydtrafik		131.011.624
NT		39.258
Fynbus		32.455.240
I alt vedr. øvrige	0	163.506.122
Total Midttrafik	124.776.239	1.235.961.177

Tabel 2: Busdrift, regnskab 2012

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Tilskud		Tilskud	
	Budget 2012	Regnskab 2012	Difference (budget minus regnskab)	Budget 2012	Regnskab 2012	Difference (budget minus regnskab)	Budget 2012	Regnskab 2012	Budget 2012	Regnskab 2012	Difference (budget minus regnskab)	Tilskud
Favskov	15.749.000	15.613.671	135.329	-1.151.000	-1.148.989	-2.011	0	0	0	0	0	0
Hedensted	12.573.000	12.031.438	541.562	-3.325.000	-3.873.294	548.294	-899.000	-899.000	-899.000	-899.000	0	0
Herring	47.241.000	45.430.860	1.810.141	-13.156.000	-17.018.264	3.862.264	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	0	0
Holstebro	32.913.000	33.387.809	-474.809	-8.527.000	-8.748.144	221.144	0	0	0	0	0	0
Horsens	45.921.000	44.536.290	1.384.710	-19.056.000	-19.691.298	635.298	-307.000	-307.000	-307.000	-307.000	0	0
Ikast-Brande	15.063.000	14.680.811	382.189	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	9.098.000	8.361.131	736.869	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Norddjurs	14.448.000	14.581.656	-133.656	-1.810.000	-1.561.982	-248.018	-460.000	-460.000	-460.000	-460.000	0	0
Odder	6.527.000	6.331.166	195.834	-1.271.000	-1.356.951	85.951	0	0	0	0	0	0
Randers	88.063.000	88.737.888	-674.888	-28.757.000	-31.142.640	2.385.640	-671.000	-671.000	-671.000	-671.000	0	0
Ringkøbing-Skjern	26.292.000	25.761.641	530.359	-4.787.000	-3.775.935	-1.011.065	-1.540.000	-1.540.000	-1.540.000	-1.540.000	0	0
Samsø	5.410.000	5.761.195	-351.195	-1.335.000	-1.270.669	-64.331	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	54.077.000	53.434.439	642.561	-23.854.000	-25.077.748	1.223.748	0	0	0	0	0	0
Skanderborg	21.738.000	21.788.119	-50.119	-3.930.000	-5.221.881	1.291.881	0	0	0	0	0	0
Skive	29.709.000	28.569.744	1.139.256	-8.581.000	-8.696.452	115.452	-622.000	-622.000	-622.000	-622.000	0	0
Struer	8.567.000	8.191.853	375.147	-1.019.000	-1.144.533	125.533	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	20.024.000	20.438.639	-414.639	-3.300.000	-3.562.959	262.959	0	0	0	0	0	0
Viborg	43.712.000	45.214.672	-1.502.672	-15.145.000	-16.338.185	1.193.185	-2.755.000	-2.755.000	-2.755.000	-2.755.000	0	0
Aarhus	461.473.000	467.130.285	-5.657.285	-272.909.000	-278.914.331	6.005.331	0	0	0	0	0	0
Regionen	448.791.000	451.589.680	-2.798.680	-262.852.000	-266.345.519	3.493.519	7.259.000	7.259.000	7.259.000	7.259.000	0	0
I alt	1.407.389.000	1.411.572.987	-4.183.987	-674.765.000	-694.889.774	20.124.774	0	0	0	0	0	0

Tabel 2: Busdrift, regnskab 2012 (fortsat)

	Netto		Netto		Netto		Netto		Netto		Netto	
	Budget 2012	Regnskab 2012	Forventet regnskab efter 2. kvartal	Forventet regnskab efter 3. kvartal	Difference (budget minus regnskab)	Difference (FR 2. kvartal minus regnskab)	Difference (FR 3. kvartal minus regnskab)	Difference (budget minus regnskab)	Difference (FR 2. kvartal minus regnskab)	Difference (FR 3. kvartal minus regnskab)	Difference (budget minus regnskab)	Difference (FR 2. kvartal minus regnskab)
Favskov	14.598.000	14.464.682	14.207.000	14.309.000	133.318	-257.682	-155.682	133.318	-257.682	-155.682	133.318	-257.682
Hedensted	8.349.000	7.259.144	8.166.000	7.965.000	1.089.856	906.856	705.856	1.089.856	906.856	705.856	1.089.856	906.856
Herring	34.080.000	28.407.596	29.657.000	29.567.000	5.672.405	1.249.405	1.159.405	5.672.405	1.249.405	1.159.405	5.672.405	1.249.405
Holstebro	24.386.000	24.639.665	24.463.000	24.792.000	-253.665	-176.665	152.335	-253.665	-176.665	152.335	-253.665	-176.665
Horsens	26.558.000	24.537.992	25.627.000	25.077.000	2.020.008	1.089.008	539.008	2.020.008	1.089.008	539.008	2.020.008	1.089.008
Ikast-Brande	15.063.000	14.680.811	14.920.000	14.915.000	362.189	239.189	234.189	362.189	239.189	234.189	362.189	239.189
Lemvig	9.098.000	8.361.131	8.988.000	8.493.000	736.869	626.869	131.869	736.869	626.869	131.869	736.869	626.869
Norddjurs	12.178.000	12.559.674	12.619.000	12.566.000	-381.674	59.326	6.326	-381.674	59.326	6.326	-381.674	59.326
Odder	5.256.000	4.974.215	5.003.000	5.021.000	281.785	28.785	46.785	281.785	28.785	46.785	281.785	28.785
Randers	58.635.000	56.924.248	56.178.000	56.884.000	1.710.752	-746.248	-40.248	1.710.752	-746.248	-40.248	1.710.752	-746.248
Ringkøbing-Skjern	19.965.000	20.445.706	20.538.000	20.603.000	-480.706	92.294	157.294	-480.706	92.294	157.294	-480.706	92.294
Samsø	4.075.000	4.490.526	4.429.000	4.410.000	-415.526	-61.526	-80.526	-415.526	-61.526	-80.526	-415.526	-61.526
Silkeborg	30.223.000	28.356.691	29.078.000	29.574.000	1.866.309	721.309	1.217.309	1.866.309	721.309	1.217.309	1.866.309	721.309
Skanderborg	17.808.000	16.566.238	17.033.000	17.247.000	1.241.762	466.762	680.762	1.241.762	466.762	680.762	1.241.762	466.762
Skive	20.506.000	19.251.292	19.075.000	19.087.000	1.254.708	-176.292	-164.292	1.254.708	-176.292	-164.292	1.254.708	-176.292
Struer	7.548.000	7.047.320	6.891.000	7.046.000	500.680	-156.320	-1.320	500.680	-156.320	-1.320	500.680	-156.320
Syddjurs	16.724.000	16.875.680	16.462.000	16.872.000	-151.680	-413.680	-3.680	-151.680	-413.680	-3.680	-151.680	-413.680
Viborg	25.812.000	26.121.487	27.048.000	26.319.000	-309.487	926.513	197.513	-309.487	926.513	197.513	-309.487	926.513
Aarhus	188.564.000	188.215.954	204.774.000	198.806.000	348.046	16.558.046	10.590.046	348.046	16.558.046	10.590.046	348.046	16.558.046
Regionen	193.198.000	192.503.161	193.419.000	190.953.000	694.839	915.839	-1.550.161	694.839	915.839	-1.550.161	694.839	915.839
I alt	732.624.000	716.683.213	738.575.000	730.506.000	15.940.787	21.891.787	13.822.787	15.940.787	21.891.787	13.822.787	15.940.787	21.891.787

Tabel 3: Handicapkørsel, regnskab 2012

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto		Netto		Netto		
	Budget 2012	Regnskab 2012	Difference (budget minus regnskab)	Budget 2012	Regnskab 2012	Difference (budget minus regnskab)	Budget 2012	Regnskab 2012	Difference (budget minus regnskab)	Budget 2012	Regnskab 2012	Difference (budget minus regnskab)	Forventet regnskab efter 2. kvartal	Forventet regnskab efter 3. kvartal	Difference (budget minus regnskab)	Forventet regnskab efter 2. kvartal	Forventet regnskab efter 3. kvartal	Difference (budget minus regnskab)	Netto
Favrskov	1.167.000	1.025.566	141.434	-258.000	-230.277	-27.723	909.000	795.289	769.000	768.000	113.711	769.000	768.000	113.711	-26.289	769.000	768.000	-26.289	-27.289
Hedensted	1.643.000	1.423.313	219.687	-295.000	-288.558	-6.442	1.348.000	1.134.755	1.037.000	1.052.000	213.245	1.037.000	1.052.000	213.245	-97.755	1.037.000	1.052.000	-97.755	-82.755
Herring	2.087.000	1.942.796	154.204	-462.000	-420.350	-41.650	1.635.000	1.522.446	1.434.000	1.448.000	112.554	1.434.000	1.448.000	112.554	-88.446	1.434.000	1.448.000	-88.446	-74.446
Holstebro	1.315.000	1.076.681	238.319	-328.000	-287.164	-40.836	987.000	789.517	767.000	773.000	197.483	767.000	773.000	197.483	-22.517	767.000	773.000	-22.517	-16.517
Horsens	2.325.000	2.402.344	-77.344	-517.000	-550.194	33.194	1.808.000	1.852.150	1.730.000	1.742.000	-44.150	1.730.000	1.742.000	-44.150	-122.150	1.730.000	1.742.000	-122.150	-110.150
Ikast-Brande	952.000	837.548	114.452	-211.000	-208.833	-2.167	741.000	628.715	591.000	605.000	112.285	591.000	605.000	112.285	-37.715	591.000	605.000	-37.715	-23.715
Lemvig	768.000	599.567	168.433	-168.000	-150.225	-17.775	600.000	449.342	441.000	436.000	150.658	441.000	436.000	150.658	-8.342	441.000	436.000	-8.342	-13.342
Norrdjurs	865.000	695.769	169.231	-191.000	-168.259	-22.741	674.000	527.510	519.000	524.000	146.490	519.000	524.000	146.490	-8.510	519.000	524.000	-8.510	-3.510
Odder	747.000	704.162	42.838	-148.000	-142.371	-5.629	599.000	561.791	470.000	508.000	37.209	470.000	508.000	37.209	-91.791	470.000	508.000	-91.791	-53.791
Randers	2.315.000	2.495.011	-180.011	-451.000	-506.591	55.591	1.864.000	1.988.420	1.878.000	1.880.000	-124.420	1.878.000	1.880.000	-124.420	-45.468	1.878.000	1.880.000	-45.468	-108.420
Ringkøbing-Skjern	1.734.000	1.627.160	106.840	-399.000	-385.692	-13.308	1.335.000	1.241.468	1.196.000	1.183.000	93.532	1.196.000	1.183.000	93.532	-45.468	1.196.000	1.183.000	-45.468	-58.468
Samsø	223.000	200.115	22.885	-39.000	-38.211	-789	184.000	161.904	172.000	173.000	22.096	172.000	173.000	22.096	10.096	172.000	173.000	10.096	11.096
Silkeborg	2.424.000	2.366.911	57.089	-552.000	-548.319	-3.681	1.872.000	1.818.592	1.718.000	1.734.000	53.408	1.718.000	1.734.000	53.408	-100.592	1.718.000	1.734.000	-100.592	-84.592
Skanderborg	1.050.000	891.346	158.654	-254.000	-211.932	-42.068	796.000	679.414	664.000	648.000	116.586	664.000	648.000	116.586	-15.414	664.000	648.000	-15.414	-31.414
Skive	1.060.000	915.993	144.007	-239.000	-227.226	-11.774	821.000	688.767	664.000	667.000	132.233	664.000	667.000	132.233	-24.767	664.000	667.000	-24.767	-21.767
Struer	525.000	562.653	-37.653	-132.000	-151.572	19.572	393.000	411.081	430.000	417.000	-18.081	430.000	417.000	-18.081	18.919	430.000	417.000	18.919	5.919
Syddjurs	876.000	831.498	44.502	-207.000	-191.284	-15.716	669.000	640.214	574.000	600.000	28.786	574.000	600.000	28.786	-66.214	574.000	600.000	-66.214	-40.214
Viborg	2.067.000	2.143.419	-76.419	-467.000	-475.979	8.979	1.600.000	1.667.440	1.548.000	1.568.000	-67.440	1.548.000	1.568.000	-67.440	-119.440	1.548.000	1.568.000	-119.440	-99.440
Aarhus	24.536.000	20.792.463	3.743.537	-3.749.000	-2.966.073	-782.927	20.787.000	17.826.390	18.290.000	17.930.000	2.960.610	18.290.000	17.930.000	2.960.610	463.610	18.290.000	17.930.000	463.610	103.610
Regionen	0		0																
I alt	48.689.000	43.534.315	5.154.685	-9.067.000	-8.149.110	-917.890	39.622.000	35.385.205	34.892.000	34.656.000	4.236.795	34.892.000	34.656.000	4.236.795	-493.205	34.892.000	34.656.000	-493.205	-729.205

Tabel 4: Kan-kørsel, regnskab 2012

	Budget 2012 Kan-kørsel	Budget 2012 Kan-adm	Budget 2012 Samlet	Regnskab 2012 Kan- kørsel	Regnskab 2012 Kan- adm	Regnskab 2012 Samlet	Forventet regnskab efter 2. kvartal	Forventet regnskab efter 3. kvartal	Difference (budget minus regnskab)	Difference (FR 2. kvartal minus regnskab)	Difference (FR 3. kvartal minus regnskab)
Favskov	206.000	35.000	241.000	413.124	127.116	540.240	438.000	491.000	-299.240	-102.240	-49.240
Hedensted	37.000	15.000	52.000	51.763	17.462	69.215	65.000	69.000	-17.215	-4.215	-215
Herring											
Holstebro	1.333.000	177.000	1.510.000	812.795	117.485	930.280	927.000	900.000	579.720	-3.280	-30.280
Horsens	9.513.000	389.000	9.902.000	10.050.349	395.676	10.446.025	10.216.000	10.312.000	-544.025	-230.025	-134.025
Ikast-Brande	39.000	22.000	61.000	30.477	15.099	45.576	49.000	47.000	15.424	3.424	1.424
Lemvig	300.000	21.000	321.000	268.894	22.472	291.366	262.000	275.000	29.634	-29.366	-16.366
Norddjurs	1.739.000	164.000	1.903.000	2.213.137	424.631	2.637.768	2.633.000	2.661.000	-734.768	-4.768	23.232
Odder											
Randers	6.059.000	374.000	6.433.000	7.157.956	416.765	7.574.721	7.508.000	7.526.000	-1.141.721	-66.721	-48.721
Ringkøbing-Skjern			0	94.153	21.729	115.882	240.000	89.000	-115.882	124.118	-26.882
Samsø	282.000	80.000	362.000	243.236	65.246	308.482	254.000	263.000	53.518	-54.482	-45.482
Silkeborg	2.606.000	310.000	2.916.000	2.561.542	344.014	2.905.556	2.903.000	2.875.000	10.444	-2.556	-30.556
Skanderborg											
Skive	11.587.000	635.000	12.222.000	9.917.045	562.985	10.480.030	11.483.000	10.899.000	1.741.970	1.002.970	418.970
Struer	27.000	8.000	35.000	17.113	8.552	25.665	24.000	22.000	9.335	-1.665	-3.665
Syddjurs	1.608.000	315.000	1.923.000	780.656	121.597	902.253	600.000	924.000	-902.253	-302.253	21.747
Viborg	3.246.000	558.000	3.804.000	1.537.907	328.498	1.866.405	1.746.000	1.791.000	56.595	-120.405	-75.405
Aarhus	103.339.000	4.802.000	108.141.000	4.220.173	561.394	4.781.567	4.628.000	4.667.000	-977.567	-153.567	-114.567
Regionen				100.906.964	4.918.083	105.825.047	104.188.000	104.143.000	2.315.953	-1.637.047	-1.682.047
I alt vedr. bestillere	141.921.000	7.905.000	149.826.000	141.277.284	8.468.796	149.746.078	148.164.000	147.954.000	79.922	-1.582.078	-1.792.078
Morsø			0								
Syddjurs	152.392.000	2.147.000	154.539.000	128.793.549	2.218.075	131.011.624	126.548.000	125.806.000	23.627.376	-4.463.624	-5.205.624
NT	0	0	0	39.258		39.258			-39.258	-39.258	-39.258
Fynbus	71.100.000	0	71.100.000	32.455.240	0	32.455.240	26.259.000	32.080.000	38.644.760	-6.196.240	-375.240
I alt vedr. øvrige	223.492.000	2.147.000	225.639.000	161.288.047	2.218.075	163.506.122	152.807.000	157.886.000	62.132.878	-10.699.122	-5.620.122
I alt	365.413.000	10.052.000	375.465.000	302.565.331	10.686.871	313.252.200	300.971.000	305.840.000	62.212.800	-12.281.200	-7.412.200

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

Tabel 5: Togdrift, regnskab 2012

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Indtægter	
	Budget 2012	Regnskab 2012	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2012	Regnskab 2012	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2012	Regnskab 2012	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2012	Regnskab 2012	Difference (budget minus forventet regnskab)	Forventet regnskab efter 2. kvartal	Forventet regnskab efter 3. kvartal	Difference (budget minus regnskab)	Forventet regnskab efter 2. kvartal	Forventet regnskab efter 3. kvartal	Difference (FR 2. kvartal minus regnskab)	Difference (FR 3. kvartal minus regnskab)	
Regionen																				
Driftstilskud	55.200.000	43.287.159	11.912.841	-15.600.000	-15.064.594	-535.406	39.600.000	28.222.565	-11.377.435	27.145.000	28.433.000	11.377.435	28.433.000	11.377.435	-1.077.565	210.435	-1.077.565	210.435		
Anlægstilskud *	16.615.000	21.036.951					16.615.000	21.036.951	-4.421.951	16.615.000	16.615.000	-4.421.951	16.615.000	16.615.000	-4.421.951	16.615.000	16.615.000	-4.421.951	-4.421.951	
- heraf ordnede anlægsinvesteringer	6.461.000	7.681.000																		
- heraf ydelse vedr. spor på Oddebanen	10.154.000	10.153.504																		
- engangsomk. v/samdrift (overført 2011)		3.222.447																		
I alt	71.815.000	64.324.110	11.912.841	-15.600.000	-15.064.594	-535.406	56.215.000	49.259.516	-6.955.484	43.760.000	45.048.000	6.955.484	43.760.000	45.048.000	-5.499.516	43.760.000	45.048.000	-5.499.516	-4.211.516	

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

Note: Midttrafik har afholdt afdrag på gældsbevret til Region Midtjylland på kr. 10.153.799,-. Gældsbevret til Region Midtjylland angår et anlægstilskud til sporombygningen på Oddebanen.

Region Midtjylland har optaget lån til finansiering af sporombygningen og Regionen yder et tilskud til Midttrafik, svarende afdraget på gældsbevret.

Tabel 6: Trafikskelskabet, regnskab 2012

	Budget 2012			Regnskab 2012			Difference		
	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt
I alt	117.610.000	14.148.000	131.758.000	111.364.776	13.413.478	124.778.254	6.245.224	734.522	6.979.746
Overført resultat 2011	5.254.464		5.254.464					0	0
	122.864.464	14.148.000	137.012.464	111.364.776	13.413.478	124.778.254	11.499.688	734.522	12.234.210

Trafikskelskabet udspecificeret, regnskab 2012

	Budget 2012	Regnskab 2012	Difference (budget minus regnskab)
Lønudgifter	43.659.000	42.115.865	1.543.135
Teletaxa adm	327.000	320.661	6.339
Div. administration	26.848.000	27.907.251	-1.059.251
Billetkontrol	11.615.000	11.312.838	302.162
Billetteringsudstyr	4.149.000	3.527.277	621.723
Rutebilstationer inkl. moms	15.464.000	14.245.179	1.218.821
Information og markedsføring	17.047.000	11.935.705	5.111.295
Handicap administration	14.148.000	13.413.478	734.522
Indtægter Flextrafik			
Udmøntning af besparelse	-1.499.000	-	
Subtotal (årets budget)	131.758.000	124.778.254	
Overført mindreforbrug fra 2011	5.254.464	-	
Nye poster i alt	5.254.464	-	
Til rådighed i 2012	137.012.464	124.778.254	12.234.210

Midttrafik har i 2012 et akkumuleret mindreforbrug på 12,2 mio kr.

Tabel 7: Letbane, regnskab 2012

Tabel 7a: Letbanesekretariat

	Budget 2012	Regnskab 2012	Forventet regnskab efter 2. kvartal	Forventet regnskab efter 3. kvartal	Difference (budget minus regnskab)	Difference (FR 2. kvartal minus regnskab)	Difference (FR 3. kvartal minus regnskab)
Favrskov	36.000	36.000	36.000	36.000	0	0	0
Hedensted							
Herning							
Holstebro							
Horsens							
Ikast-Brande							
Lemvig							
Norddjurs	36.000	36.000	36.000	36.000	0	0	0
Odder	36.000	36.000	36.000	36.000	0	0	0
Randers	36.000	36.000	36.000	36.000	0	0	0
Ringkøbing-Skjern							
Samsø							
Silkeborg	36.000	36.000	36.000	36.000	0	0	0
Skanderborg	36.000	36.000	36.000	36.000	0	0	0
Skive							
Struer							
Syddjurs	36.000	36.000	36.000	36.000	0	0	0
Viborg							
Aarhus	486.000	486.000	486.000	486.000	0	0	0
Regionen	162.000	162.000	162.000	162.000	0	0	0
I alt	900.000	900.000	900.000	900.000	0	0	0

Regnskab for Letbane Etape 1 er 0 Kr, da budgettet for Anlægselskabet tages ud af Midttrafiks budget

Tabel 7: Letbane, regnskab 2012 (fortsat)

Tabel 7b: Letbane Etape 1

	Budget 2012	Regnskab 2012	Forventet regnskab efter 2. kvartal	Forventet regnskab efter 3. kvartal	Difference (budget minus regnskab)	Difference (FR 2. kvartal minus regnskab)	Difference (FR 3. kvartal minus regnskab)
Aarhus	12.100.000	0	0	0	12.100.000	0	0
Regionen	1.482.000	0	0	0	1.482.000	0	0
Staten	12.000.000	0	0	0	12.000.000	0	0
I alt	25.582.000	0	0	0	25.582.000	0	0

Tabel 7c: Letbane operatørudbud

	Budget 2012	Regnskab 2012	Forventet regnskab efter 2. kvartal	Forventet regnskab efter 3. kvartal	Difference (budget minus regnskab)	Difference (FR 2. kvartal minus regnskab)	Difference (FR 3. kvartal minus regnskab)
Aarhus	0	0	0	0	0	0	0
Regionen	0	0	0	0	0	0	0
Ufordelt	0	609.666	0	0	-609.666	-609.666	-609.666
I alt	0	609.666	0	0	-609.666	-609.666	-609.666

Tabel 8: Rejsekort, regnskab 2012

	Budget 2012	Regnskab 2012	Forventet regnskab efter 2. kvartal	Forventet regnskab efter 3. kvartal	Difference (budget minus regnskab)	Difference (FR 2. kvartal minus regnskab)	Difference (FR 3. kvartal minus regnskab)
Favrskov							
Hedensted							
Herning							
Holstebro							
Horsens	1.655.000	128.595	2.325.000	2.325.000	1.526.405	2.196.405	2.196.405
Ikast-Brande							
Lemvig							
Norddjurs							
Odder							
Randers							
Ringkøbing-Skjern							
Samsø							
Silkeborg							
Skanderborg							
Skive							
Struer							
Syddjurs							
Viborg							
Aarhus							
Regionen	4.965.000	385.785	6.975.000	6.975.000	4.579.215	6.589.215	6.589.215
I alt	6.620.000	514.380	9.300.000	9.300.000	6.105.620	8.785.620	8.785.620

Aarhus, 5. april 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 12. april 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 4

Bestyrelsen for Midttrafik

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
5. april 2013	1-7-3-12	Ole Sørensen	os@midttrafik.dk	87 40 82 55

Status for forberedelse af drift af letbanen

Aarhus Letbane I/S har nu iværksat udbud og indkøb af infrastruktur og letbanetog, herunder vedligehold af tog. Ifølge tidsplanen forventes passagermæssig drift påbegyndt i slutningen af 2016.

Ansvar for driften af Aarhus Letbane er i henhold til § 14 stk. 2 i lov om Aarhus Letbane henlagt til et Drifts- og Infrastrukturselskab (herefter kaldet DIS) oprettet af Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Stk. 2. Aarhus Kommune og Region Midtjylland opretter et drifts- og infrastrukturselskab, der har til formål at stå for drift og vedligehold af Aarhus Letbane, dog ikke vedligehold af den del af Aarhus Letbane, der er identisk med Grenaabanen.

Med § 26 i lov om Aarhus Letbane ændres lov om trafikselskaber, således at Midttrafik efter aftale med drifts- og infrastrukturselskabet kan varetage opgaver vedrørende driften af Aarhus Letbane.

§ 26. I lov om trafikselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 412 af 11. april 2010, foretages følgende ændring:

1. I § 5 indsættes som stk. 6:

»Stk. 6. I Region Midtjylland kan trafikselskabet efter aftale med drifts- og infrastrukturselskabet, jf. § 14, stk. 2, i lov om Aarhus Letbane, varetage opgaver vedrørende driften af Aarhus Letbane.«

Region Midtjylland, Aarhus Kommune og Midttrafik har derfor en fælles opgave med henblik på at sikre indfasning og drift af letbanen.

På den baggrund er der etableret en styregruppe med henblik på forberedelse af dannelsen af drifts- og infrastrukturselskabet og driften af Aarhus Letbane. Styregruppen er etableret med følgende medlemmer:

Direktør Erik Jespersen, Teknik og Miljø, Aarhus Kommune
Økonomidirektør Peter Pedersen, Aarhus Kommune
Afdelingsleder Henrik Brask Pedersen, Region Midtjylland
Økonomichef Per Grønbech, Region Midtjylland
Direktør, Jens Erik Sørensen, Midttrafik

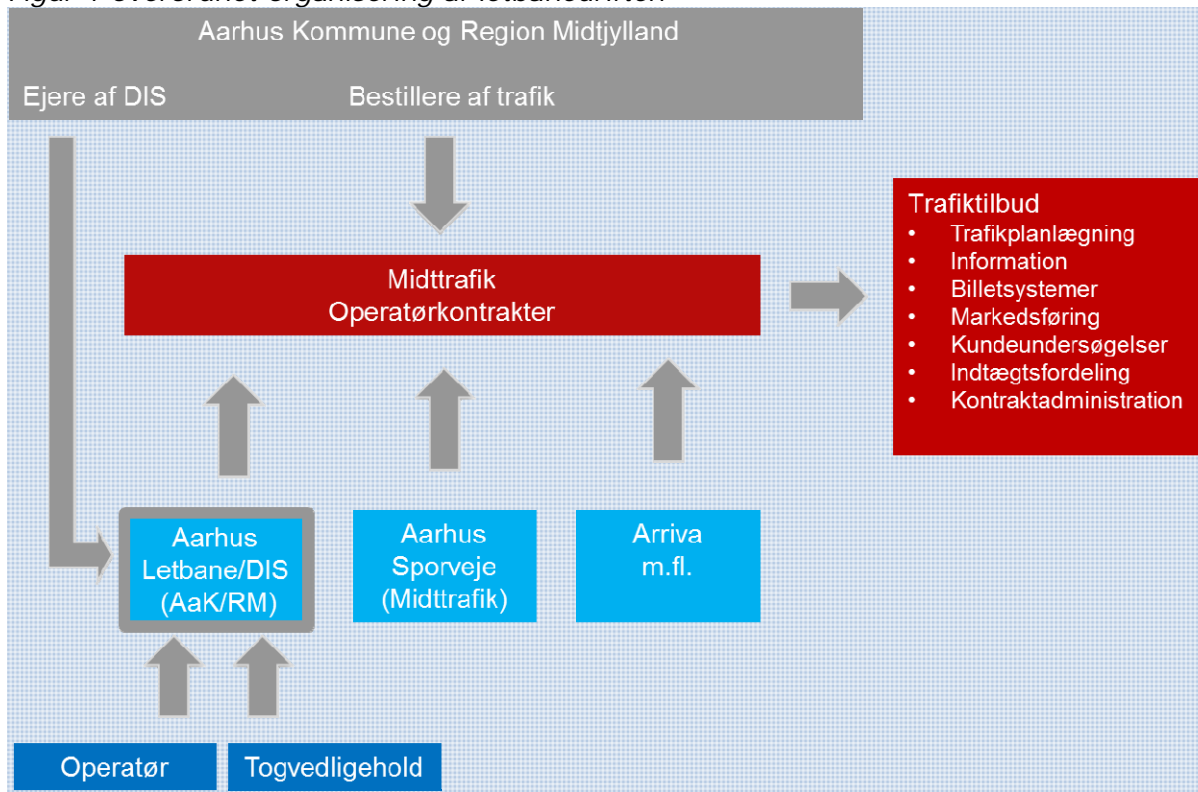
Styregruppen går afhængig af spørgsmål bagud i organisationerne, henholdsvis Aarhus Byråd, Regionsrådet og Midttrafiks bestyrelse for afklaring.

Overordnet organisering af letbanedriften

En enig styregruppe anbefaler, at det overordnede princip for organiseringen af driften af letbanen tager udgangspunkt i den eksisterende organisering af udbuddet af kollektiv trafik i Region Midtjylland. Det vil sige, at det er Midttrafik, der løser trafikselskabsopgaverne.

Den overordnede organisering af letbanedriften fremgår af figur 1.

Figur 1 overordnet organisering af letbanedriften



Det forudsættes, at Midtrafik varetager trafikskabsopgaverne i forbindelse med Letbanens drift. Det betyder at DIS i princippet bliver leverandør af letbanetrafik til Midtrafik svarende til øvrige operatører, og at denne trafik indgår i Midtrafiks samlede koordinerede trafikudbud.

Stabil drift af letbanen vil afhænge af et godt samarbejde mellem operatør, infrastrukturforvalter og leverandøren af letbanetog, idet sidstnævnte skal vedligeholde tog i første operatørperiode.

Det er derfor vigtigt, at ansvar for løsning af eventuelle konflikter, der kan opstå i snitfladerne mellem de parter, der er ansvarlige for at levere stabil letbanedrift, er entydigt placeret. Det vil sige, at det er en og samme ledelse, der er ansvarlig for kontraktadministrationen i forhold til disse parter.

Det har været overvejet om Midtrafik skulle have det direkte ansvar for operatørkontrakten. Midtrafik har indhentet erfaringer fra driften af Bybanen i Bergen, hvor projektet ligesom i Aarhus er gennemført med et separat operatørudbud, og hvor togleverandøren står for vedligehold af letbanetogene. Man har her organiseret sig således, at Bybanen A/S, som ejer tog og infrastruktur, er ansvarlig for kontraktadministration i forhold til togleverandøren, mens det regionale trafikskab, Skyss, er ansvarlig for kontraktadministrationen i forhold til operatøren. Det betyder, at håndteringen af konflikter mellem tog vedligeholder og operatør ikke er placeret entydigt hos et selskab, hvilket i nogle situationer besværliggør håndteringen af konflikterne.

Det anbefales på baggrund heraf, at det endelige ansvar for kontraktadministrationen i forhold til operatøren placeres entydigt hos DIS.

Da letbanetrafikken er en integreret del af Midtrafiks trafiktilbud, og da Midtrafik løser de trafikskabsopgaver, der er knyttet til driften må Midtrafik være medbestemmende på vilkårene i operatørkontrakten.

Modellen svarer til den, der blev anvendt i forbindelse med samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen, hvor Midtjyske Jernbaner og Midttrafik i fællesskab har udformet operatørkontrakten med DSB.

Opgaver for Midttrafik i forbindelse med forberedelse af drift af letbanen

Under forudsætning af ovenstående overordnede organisering af letbanens drift, vil Midttrafik i varierende omfang blive inddraget i følgende hovedopgaver i forbindelse med forberedelse af driften:

1. Etablering af DIS som et I/S herunder organisering og interessentskabsaftale
2. Model for bestillerens finansiering af drift
3. Finansiering udgiften til indkøb af letbanetog, værksted og depot
4. Finansiering af yderligere elektrificering
5. Dialog med Aarhus Letbane I/S vedr. indkøb af transportsystemet
6. Gennemførelse af operatørudbud
7. Organisering af vedligehold og infrastrukturforvaltning af Aarhus Letbane
8. Evt. overførsel af Odderbanens infrastruktur til DIS
9. Aftale med Banedanmark om infrastrukturforvaltning og vedligehold af Grenaabanen
10. Aftaler vedr. perronudstyr m.v. på letbanen
11. Plan for busomlægning i forbindelse med indfasning af letbanen
12. Kommunikation og markedsføring ved idriftsættelse af letbanen

I det følgende er der en kort beskrivelse af Midttrafiks forventede rolle i løsningen af disse hovedopgaver.

1. Etablering af DIS som et I/S herunder organisering og interessentskabsaftale.

Midttrafik forventes i modsætning til Midttrafiks deltagelse i anlægsselskabet ikke at deltage i drifts- og infrastrukturselskabet. Anlægsselskabet stiftes af Aarhus Kommune og Region Midtjylland i fællesskab.

Selskabskonstruktionen og dens moms- og skattemæssige virkninger har i høj grad indflydelse på den samlede driftsøkonomi. Midttrafik har i forbindelse med Midttrafiks nuværende ejerskab af Midtjyske Jernbaner erfaringer på dette område og forventer i nødvendigt omfang at bistå parterne i forbindelse med fastlæggelse af selskabskonstruktionen.

2. Model for bestillerens finansiering af drift

Finansiering af driften af Aarhus Letbane forventes at tage udgangspunkt i en opdeling af trafikken i regional og kommunal letbanetrafik, hvor omkostningerne til den regionale trafik betales af Region Midtjylland, som modtager de indtægtsfordelte passagerindtægter, der genereres af denne trafik fra Midttrafik og tilsvarende for Aarhus Kommune.

Den samlede nettoøkonomi i driftsfasen for den kollektive trafik i Aarhusområdet ekskl. kapitalomkostninger til anlægget forventes tilnærmelsesvis neutral. Aarhus Kommune og Region Midtjylland har indgået aftale om, at hver part som udgangspunkt skal holdes neutral.

De økonomiske virkninger ved etablering af letbanen består af:

- Driftsomkostninger til letbanen.
- Besparelser i bustrafikken på henholdsvis regional og kommunal bustrafik.
- Ændringer i indtægter ved henholdsvis regional og kommunal busdrift.

Der er foretaget beregninger af virkningerne, med udgangspunkt i de foreløbige oplæg til busomlægninger og modelberegnedede passagertal i busser og letbane. Der kan foretages nye beregninger, når der er en opdateret plan for busomlægningen, som bl.a. inddrager de erfaringer der er indhøstet i den nye trafikplan for Aarhus. En foreløbig model for finansiering af driften kan udarbejdes på dette grundlag, men der vil i realiteten gå minimum 2-3 år efter ibrugtagningen af letbanen, før der er gennemført en endelig tilpasning af busdriften, og før der er et nogenlunde sikkert bud på virkningerne på passagerindtægterne for letbanen og de kommunale- og regionale busruter.

En endelig aftale om en tilpasset byrdefordeling mellem kommunen og regionen, der respekterer aftalen om at fastholde neutralitet for begge parter, kan derfor først forventes indgået efter en periode med indfasning af letbanen.

Midttrafik vil i hele processen have en betydelig opgave i at opgøre de økonomiske virkninger af letbanen i forhold til besparelser på bustrafik og ændringer af indtægter fordelt på bestillere.

3. Finansiering udgiften til indkøb af letbanetog, værksted og depot

Spørgsmålet skal afklares mellem de to ejere af DIS og involverer ikke Midttrafik.

4. Finansiering af yderligere elektrificering af Odderbanen og Grenaaabanen

Spørgsmålet skal afklares indbyrdes mellem Aarhus Kommune, Region Midtjylland og Staten og involverer ikke Midttrafik.

5. Dialog med Aarhus Letbane I/S vedr. indkøb af transportsystemet.

Aarhus Letbane I/S har nu påbegyndt udbud og kontrahering af transportpakken. Processen gennemføres i 2013.

I forhandlingsforløbet, ved kontraktindgåelsen og i forbindelse med det vindende konsortiums projektering vil der opstå en række spørgsmål, der kan have stor betydning for den efterfølgende drift af letbanen, som skal afklares med henholdsvis DIS og Midttrafik.

For Midttrafiks vedkommende drejer det sig især om kundevedtede spørgsmål:

- Indretning af tog herunder sædekapacitet, flexrum, cykelmedtagning m.v.
- Realtidsinformation på perroner og i tog.
- Faste informationer på perroner og i tog.
- Informationsflow fra letbanens kontrolcenter til rejseplanen.
- Etablering af billetteringsudstyr(rejsekort) på perroner.
- Forhold af betydning for operatørkontrakten.
- Indfasning af driften af hensyn til busomlægninger.

Der er således behov for, at Aarhus Letbane I/S kan rådføre sig med DIS og Midttrafik forud for sådanne beslutninger med betydning for den efterfølgende drift.

Der er etableret en koordineringsgruppe mellem anlægsselskabet, DIS og Midttrafik.

6. Gennemførelse af operatørudbud

For at sikre at en operatør kan overtage driften af Aarhus Letbane i 2. halvdel af 2016 skal prækvalifikation af bydere på driften påbegyndes ved årsskiftet 2013/14.

Midttrafik har i 2012 påbegyndt forberedelsen af operatørudbuddet. Der er taget udgangspunkt i, at driften udbydes i en bruttokontrakt med incitamenter svarende til udbuddene i bustrafikken.

- Der er udarbejdet tidsplan for operatørudbuddet, herunder foreløbige overvejelser vedr. en indfasningsplan for letbanetrafikken
- I samarbejde med Aarhus Letbane I/S er der gennemført en granskning af udbudsdokumenterne med henblik på at sikre overensstemmelse mellem udbuddet af togvedligehold og den efterfølgende operatørkontrakt. Snitfladerne mellem togvedligeholder og operatør er således blevet fastlagt.
- Midttrafik har haft tæt kontakt med trafikselskabet Skyss i Bergen og har fået indsigt i udbudsprocessen for operatørdelen af Bybanen i Bergen.

Midttrafik har endvidere i 2012 i samarbejde med Midtjyske Jernbaner udarbejdet kontraktgrundlaget for samdriftskontrakten med DSB, som rækker frem til medio 2016 med mulighed for for-

længelse. Heri indgår en række af de kontraktelementer, der også vil blive en del af operatøraftalerne for letbanen: operatørkontrakt, kontrakt om leje af værksted og aftale om benyttelse af infrastruktur. Disse kan sammen med kontrakterne for Bybanen i Bergen anvendes som oplæg til den kommende operatørkontrakt for Letbanen.

Med henblik på udarbejdelse af forslag til operatørkontrakt for letbanen er der ansat en udbudsjurist i Midttrafiks kontraktafdeling, og der er indgået aftaler med to seniorkonsulenter, der hidtil har haft et hovedansvar for Midttrafiks operatørkontrakter, om at assistere med opbygningen af operatørkontrakten i løbet af 2013.

Midttrafik forventer at kunne gennemføre operatørudbuddet inden for en samlet ramme på 6 mio. kr. i perioden 2012 – 2016. Der skal indgås endelig aftale herom med Drifts- og Infrastrukturselskabet (Aarhus Kommune og Region Midtjylland), som skal finansiere denne opgave.

7. Organisering af vedligehold og infrastrukturforvaltning af Aarhus Letbane

Det er principielt DIS der ifølge lov om Aarhus Letbane er ansvarlig for at løse drifts- og infrastrukturopgaverne på Aarhus Letbane.

Da Odderbanens overgang til letbane får væsentlig betydning for Midtjyske Jernbaner og hermed for Midttrafik som ejer, er det nødvendigt, at Midttrafik inddrages i fastlæggelsen af den fremtidige organisering af driften af Aarhus Letbane og Lemvigbanen.

Der vil fremover være tre hovedopgaver der skal løses i forhold til Aarhus Letbane og Lemvigbanen:

- Trafikdrift på Lemvigbanen inkl. togvedligehold.
- Infrastrukturvedligehold og infrastrukturforvaltning på Lemvigbanen.
- Infrastrukturvedligehold (ekskl. Grenaa-banen) og infrastrukturforvaltning på hele Aarhus Letbane.

Der tages udgangspunkt i, at Region Midtjylland ikke ønsker en udlicitering af drifts- og infrastrukturforvaltningsopgaverne på Lemvigbanen, og at der derfor skal være en organisation til at løse disse opgaver.

Opretholdelse af en lille sikkerhedsgodkendt operatør- og/eller infrastrukturforvaltningsorganisation er omkostningstungt og sårbart på grund af de stadigt voksende krav til sikkerhedsledelse og dokumentation over for Trafikstyrelsen. Det var en af årsagerne, at man i Midtjylland, som det også er sket i resten af landet, fusionerede privatbanerne i de respektive regioner.

Midttrafik og Region Midtjylland har derfor ikke interesse i at vende tilbage til en situation, hvor der skal opretholdes to separate sikkerhedsgodkendte organisationer i regionen.

Spørgsmålet har været drøftet i den tidligere nævnte styregruppe med henblik på forberedelse af driften af Aarhus Letbane.

Den foreløbige indstilling er at etablere en samlet drifts- og infrastrukturforvaltningsorganisation ved, at Midtjyske Jernbaners nuværende organisation og dennes drifts- og forvaltningsopgaver overføres til DIS, og at Midtjyske Jernbaner så køber drift og forvaltning af Lemvigbanen hos DIS. Det tilbageværende Midtjyske Jernbaner vil herefter alene være et ejerselskab, der har en driftskontrakt med DIS. Modellen svarer for Lemvigbanens vedkommende til organiseringen af driften på Vestbanen, hvor der er indgået aftale med Arriva om alle driftsopgaver.

Modellen vil ikke have indflydelse på ejerforhold og bestyrelsesforhold i DIS.

Det skal i givet fald afklares, om DIS har hjemmel til at løse opgaver på Lemvigbanen.

Der vil i løbet af foråret blive udarbejdet en indstilling vedr. organisering af vedligehold og infrastrukturforvaltning af Aarhus Letbane og Lemvigbanen til parterne, Aarhus Kommune, Region Midtjylland og Midttrafik.

8. Evt. overførsel af Odderbanens infrastruktur til DIS

Odderbanens infrastruktur ejes i dag af Midtjyske Jernbaner A/S, hvori Midttrafik er hovedaktionær. I henhold til § 13 stk. 4 i lov om trafikselskaber kan Midtjyske Jernbaner A/S beslutte at overdrage sin jernbaneinfrastruktur til trafikselskabet eller til tredjemand.

Ifølge § 15 stk. 1 i lov om Aarhus Letbane kan transportministeren indgå aftaler med Region Midtjylland og trafikselskabet i Region Midtjylland om Odderbanens overgang til letbane.

Hvis Odderbanen overdrages til drifts og infrastrukturselskabet, så videreføres jf. lov om Aarhus Letbane, bestemmelsen fra lov om trafikselskaber, om at staten har ret til vederlagsfrit at overtage letbaneinfrastrukturen med tilhørende signalanlæg, såfremt regelmæssig passagerdrift ophører på letbanestrækningen mellem Aarhus H og Odder.

Odderbanens infrastruktur kunne principielt forblive hos Midtjyske Jernbaner A/S og stilles til rådighed for Aarhus Letbane. Intentionen har dog fra starten været at samle ejerskabet til letbanens infrastruktur hos DIS.

Hvis Odderbanens infrastruktur skal overgå til DIS, skal der i første omgang træffes aftale herom mellem Aarhus Kommune, Region Midtjylland og Midttrafik.

Region Midtjylland modtager fra staten til drift af Odderbanen et bloktilskud beregnet ud fra længden af banen og et tilskud til dækning af pensionsforpligtelserne i selskabet. Herudover modtager regionen et investeringstilskud, som fra 2016 overgår til et bloktilskud. I den aftale, der i givet fald skal indgås med transportministeren jf. § 15 stk. 1. i lov om Aarhus Letbane, skal det sikres, at de ovennævnte tilskud fastholdes.

Der vil være moms, skattemæssige problemstillinger forbundet med overdragelsen af aktiver fra Midtjyske Jernbaner A/S til DIS. KPMG vurderer umiddelbart, at disse kan håndteres tilfredsstillende, men der er behov for at få dette fuldt afklaret.

Samtidig vil der være en juridisk problemstilling ved at overdrage aktiver fra Midtjyske Jernbaner A/S, da der er mindretalsaktionærer, som har krav på, at den overdragne infrastruktur værdisættes og købes ud af selskabet. Det er tidligere vurderet, at alene bestemmelsen om statens ret til at overtage infrastrukturen vederlagsfrit, hvis togdrift ophører, betyder, at den kan overdrages vederlagsfrit fra Midtjyske Jernbaner A/S.

Hvis infrastrukturen mod forventning må anses for at have en værdi, er andelen af private aktionærer i selskabet meget beskedent. Aktierne er fordelt således:

Midttrafik	87,66 %
Lemvig Kommune	11,60 %
Holstebro Kommune	0,11 %
Private aktionærer	0,63 %

9. Aftale med Banedanmark om infrastrukturforvaltning og vedligehold af Grenaabanen

I henhold til Lov om Aarhus Letbane skal Aarhus Letbane virke som infrastrukturforvalter for det samlede Letbanesystem, herunder også for Grenaabanen, der i henhold til lovens § 14 stk.2 fortsat skal ejes og vedligeholdes af Banedanmark.

Der skal indgås en nærmere aftale om infrastrukturforvaltning mellem DIS og Banedanmark. Midttrafik er ikke part i denne aftale, men Midttrafik og Midtjyske Jernbaner kan i nødvendigt omfang bistå de lokale parter i forhandlingerne med Banedanmark

10. Aftaler vedr. perronudstyr m.v. på letbanen.

Det er målsætningen, at der etableres ensartet perronudstyr på hele letbanen, og at udstyret omfatter skærme med realtidsinformation.

Bortset fra billet- og rejsekortudstyr har DIS ansvaret for perronudstyr inklusive skærme med realtidsinformation.

Med hensyn til læskærme m.v. har Midttrafik interesse i, at der er pladser til trafikinformation både som plakater, men evt. også som skærme med aktuel trafikinformation indbygget i læskærme på udvalgte stationer. Dette må sikres ved aftaler med DIS og leverandører at udstyret.

Billet- og rejsekortudstyr er Midttrafiks ansvar, og Midttrafik samarbejder med Aarhus Letbane I/S om at forberede, at rejsekortudstyr kan etableres på perronerne.

Der er inden for rammerne af Aarhus Kommunes aftale om byinventar aftalt, at AFA-JCDecaux leverer, opstiller, vedligeholder og renholder læskærme m.v. til letbanen uden omkostninger for kommunen på standsningssteder i Aarhus Kommune.

AFA-JCDecaux har tilkendegivet, at man er indstillet på en lignende aftale for Grenaabanen og Odderbanen.

Odderbanen og Midtjyske Jernbaner har i dag ikke en aftale om reklamefinansieret udstyr eller i det hele taget om reklamer på perroner, og Midtjyske Jernbaner har tilkendegivet, at man i princippet vil være parat til at rulle konceptet ud, når det er klart.

Det vil formentlig være mest hensigtsmæssigt at afvente ombygningen af Odderbanens perroner i 2016. Dette skal afklares med Midtjyske Jernbaner, AFA-JCDecaux og Aarhus Letbane I/S, og der skal indgås en aftale for Odderbanens vedkommende.

Grenaabanen har ikke indgået aftaler. DSB ejer og vedligeholder inventar på perronerne herunder billetautomater og rejsekortudstyr. Herudover ejer DSB cykelparkeringer og flere stationsforpladser på Grenaabanen.

Der skal generelt indgås aftale mellem DSB og DIS om perronudstyr m.v. og arealer på Grenaabanen.

Der skal indgås aftale mellem Midttrafik og DSB om billet- og rejsekortudstyr på Grenaabanen.

Den mest hensigtsmæssige løsning vil være, at perronudstyr billetautomater og ansvaret for vedligehold overdrages til henholdsvis DIS og Midttrafik, og at DSB-arealer til parkering og cykelparkering ejet af DSB ejendomme ligeledes overdrages til DIS eller til de respektive kommuner.

Alternativet til en overdragelse vil formentlig svare til den aftale Arriva skulle indgå med DSB om leje af stationer på de Midt- og Vestjyske baner i forbindelse med, at Arriva vandt kontrakten om trafikken på banerne. Løsning synes i letbanens tilfælde at give anledning til unødigt komplekse kontraktforhold, og det vil fremover være DIS og ikke DSB, der har interesse i indretningen af stationerne og vedligeholdelsesstandarder. DSB bør derfor også have interesse i en sådan løsning.

11. Plan for busomlægning i forbindelse med indfasning af letbanen

Der blev forud for iværksættelse af Kollektiv Trafikplan 2011 i 2010 udarbejdet oplæg til busomlægninger i forbindelse med idriftsættelse af letbanen. Oplægget tog udgangspunkt i den forventede omlægning i den nye trafikplan.

I forbindelse med vurdering af udbygningsetaperne i 2011 udarbejdedes et justeret oplæg til busomlægning, der tog udgangspunkt i den faktisk realiserede Kollektiv Trafikplan 2011, som på flere punkter afveg fra det, der var planlagt i 2010.

De to ovennævnte oplæg til busomlægninger er - uanset at de konkret tager stilling til de nuværende ruter - principskitser, som primært blev udarbejdet med henblik på at vurdere de økonomiske og samfundsøkonomiske konsekvenser af letbanedriften.

Midttrafik har sammen med Aarhus Kommune og Region Midtjylland påbegyndt udarbejdelsen af en mere operativ plan for busomlægning og indfasning i forbindelse med åbning af letbanedriften. Planen skal så vidt muligt tage hensyn til de erfaringer, der er indhøstet med Kollektiv Trafikplan 2011.

Første udkast til busomlægning ved fuldt indfaset letbanedrift forventes udarbejdet i 1. halvår 2013.

Omlægning af bustrafikken påbegyndes, når der skal etableres erstatningskørsel i forbindelse med ombygning af de eksisterende baner i 2016, og den forventes at løbe et stykke ind i 2017. Indfasningsplanen for bustrafikken afventer de nærmere betingelser for indfasning af letbanedriften, som fastlægges i den kontrakt, Aarhus Letbane indgår med transportpakkeleverandøren omkring årsskiftet 2013/14.

Et af de centrale spørgsmål i forbindelse med busomlægningen er håndteringen af afkortning af busforbindelser som tilbringertrafik til letbanen, og i hvilket omfang disse omlægninger skal indfas over en periode for at vænne passagererne til skiftene.

Midttrafik har bl.a. indhentet erfaringer fra Bergen, hvor en meget konsekvent strategi for afkortning skabte betydelig utilfredshed og samtidig kapacitetsproblemer i letbanetogene, da letbanen blev sat i drift. Man valgte derfor efterfølgende at etablere en række direkte myldretidsruter til centrum uden skift.

Både Midttrafik, Aarhus Kommune og regionen vurderer, at det vil være afgørende for modtagelsen af letbanen, at man finder en balance mellem afkortning og direkte busbetjening, som kan justeres efter de første driftserfaringer.

I tilknytning til busomlægningen, skal det sikres gode fysiske faciliteter de steder, hvor der planlægges tilbringertrafik.

Aarhus Letbane I/S og DIS er ikke ansvarlige for løsning af opgaven med busplanlægning i forbindelse med letbanen, men det er vigtigt, at der er en løbende dialog især omkring indfasningen for at sikre, at den bliver så hensigtsmæssig som mulig både for Aarhus Letbane I/S, den kommende letbaneoperatør og for de ressourcer, der skal bruges på midlertidige omlægninger af bustrafikken.

12. Kommunikation og markedsføring ved idriftsættelse af letbanen

Aarhus Letbane I/S er ansvarlig for kommunikation over for borgerne i forbindelse spørgsmål der vedrører anlæg af letbanen.

Midttrafik er ansvarlig for kommunikation overfor borgere og passagerer i forbindelse med drift af letbanen og omlægningen af bustrafikken herunder eventuelle høringer forud for gennemførelse af omlægningerne.

Erfaringer fra udenlandske projekter viser, at det er vigtigt at forberede andre trafikanter, såvel gående, som cyklister og bilister på det nye trafikelement. Ansvar for denne opgave skal placeres.

I perioden frem til idriftsættelse er der behov for kommunikation og markedsføring af det nye trafiktilbud som en helhed overfor borgerne. Der er m.a.o. behov for en kommunikation, som både omfatter anlægget, togene og den fremtidige drift af letbane og busser.

Der er derfor behov for at fastlægge en samlet kommunikationsstrategi og at få præciseret snitflader og ansvarsfordeling mellem Aarhus Letbane I/S, Midttrafik og DIS.

Aarhus, 5. april 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 12. april 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 5

Midttrafiks billetapplikation

Midttrafik
13/02 2013

Kendskab til billetapplikationen
til bybusserne i Randers



Baggrund og anbefalinger	4
Kundernes kendskab til billetapplikationen til bybusserne i Randers	9
Hvem bruger Midttrafiks billetapplikation?	14
Hvorfor bruger man ikke billetapplikationen, selvom man har downloadet den?	18
Tilfredshed med Midttrafiks billetapplikation	21
Hvad kan få ikke-bruger til at bruge billetapplikationen?	23

Baggrund og anbefalinger

Undersøgelsens formål



Hvad skal undersøgelsen afdække?

- Midttrafik har lanceret en billetapplikation til bybusserne i Randers for kunder med smartphones. I den forbindelse har Epinion undersøgt udbredelsen af kendskab til denne applikation og kendetegn ved dem, der kender til billetapplikationen.
- Det er ydermere blevet undersøgt, hvor stor en andel af dem, der kender til billetapplikationen, der bruger applikationen, og om der er specielle kendetegn ved dem, der bruger den. Der er nogle, der har downloadet billetapplikationen på deres smartphones uden at bruge dem og undersøgelse går, i dybden med hvorfor dette er tilfældet
- Derudover er tilfredsheden med applikationen blandt brugerne er også en del af undersøgelsen, ligesom undersøgelsen også forholder sig til, hvad der kan få ikke-brugere til at downloade og bruge billetapplikationen.



Dataindsamling



Hvordan er undersøgelsen gennemført?

- Undersøgelsen er gennemført som en kvantitativ spørgeskemaundersøgelse blandt et repræsentativt udsnit af de kunder, der bruger bybusserne i Randers.
- For at sikre størst mulig repræsentativitet er de indsamlede data stratificeret efter antal køreplanstimer. Der er i alt benyttet 4 strata. Undersøgelsen er udført således, at andelen af interviewede stemmer overens med, hvor stor en andel af køreplanstimer et stratum udgør af det samlede antal køreplanstimer.
- I alt har 539 personer svaret på spørgeskemaet, som er udviklet af Midttrafik i samarbejde med Epinion. Data er indsamlet i januar 2013.
- Spørgsmålsformuleringer fremgår som hovedregel af figuroverskrifterne. Figurene viser resultaterne som procenttal, det vil sige andele af kunderne, eller som gennemsnit for kunderne.



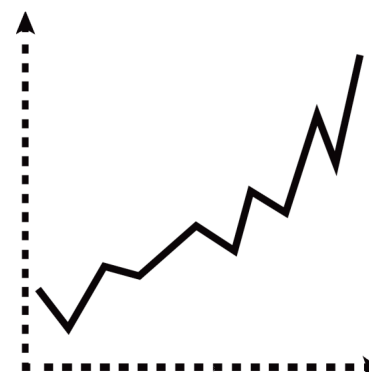
5

Resultater



Hvad viser undersøgelsen?

- Undersøgelsen viser, at ca. 50 % kender til Midttrafiks billetapplikation til bybusserne i Randers. Kendskabet til applikationen er lige stort for mænd og kvinder, mens kendskabet til applikationen er mindre blandt ældre mennesker ift. de yngre.
- Af dem, der kender til Midttrafiks billetapplikation er det hovedsageligt de yngre, der bruger den. Dog er der stadigvæk langt flere, der kender til applikationen, som ikke bruger. Dette gælder både for dem, der har downloadet den, og dem der ikke har downloadet den. Der er ikke nogen statistisk signifikant sammenhæng mellem, hvor meget man rejser med bybus i Randers og om billetapplikationen bruges eller ej.
- Undersøgelsen indikerer, at hovedårsagen til, at man ikke bruger billetapplikationen både blandt mænd og kvinder er, at der ikke er nogle besparelser ved regelmæssigt brug ligesom ved klippekort. Dem, der alligevel bruger billetapplikationen er overvejende tilfredse eller meget tilfredse med applikationen.
- Undersøgelsen viser, at vil man have ikke-brugere til at bruge applikationen, skal mobilbilletter være billigere end almindelige billetter og/eller man skal kunne købe periodekort via mobilen



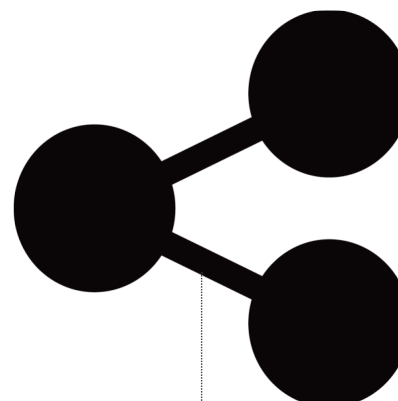
6

Anbefalinger



Hvordan højnes brugen af billetapp'en?

- Hvis man vil have flere af Midttrafiks kunder til at bruge Midttrafiks billetapplikation, ville første skridt på vejen være at udbrede kendskabet til denne. Der er en statistisk signifikant sammenhæng mellem alder og kendskab til app'en, hvilket vil sige, at jo de ældre generationer har mindre kendskab til app'en end den yngre generation. For at få dem, der kender til app'en til at bruge den, skal man være opmærksom på, at mobilbilletten ikke bruges, fordi der ikke er besparelser ligesom ved brug af klippekort. Derudover er det også et problem, at der ofte ikke er adgang til internet ved busstoppestederne. Herudover ønsker en del også, at man kan købe periodekort på mobilen.
- Selve billetapplikationen synes at virke godt, eftersom der er stor tilfreds med applikationen blandt dem, der bruger dem.

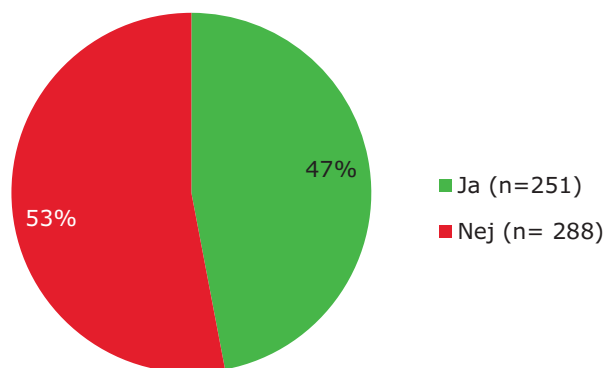


7

**Kundernes
kendskab til
billetapplikationen
til bybusserne i
Randers**

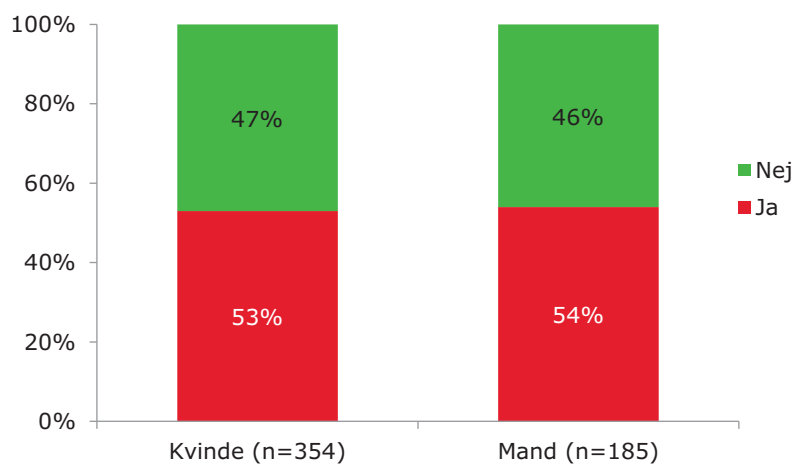
Næsten hver anden buspassager kender til billet-app'en

Kender du til Midttrafiks app med mobilbilletter til bybusserne i Randers?



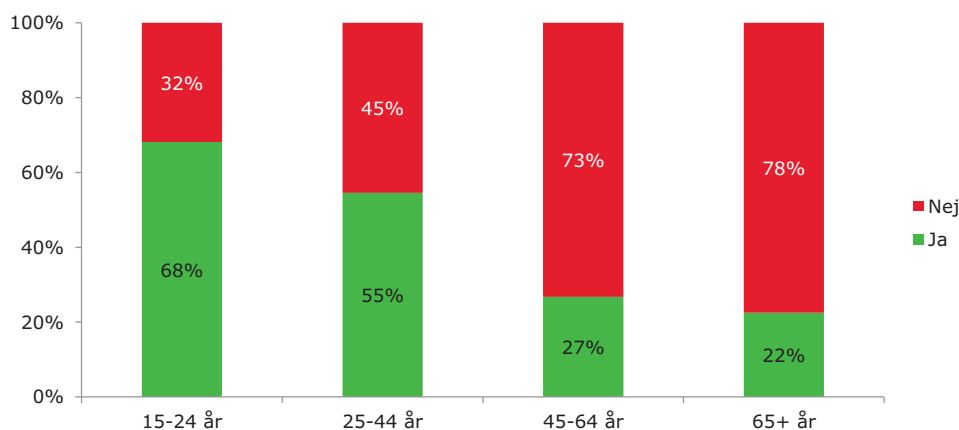
Kendskabet er lige højt blandt mænd og kvinder

Kender du til Midttrafiks app med mobilbilletter til bybusserne i Randers?



Kendskabet er størst blandt de yngste passagerer

Kender du Midttrafiks app med mobilbilletter til bybusserne i Randers?

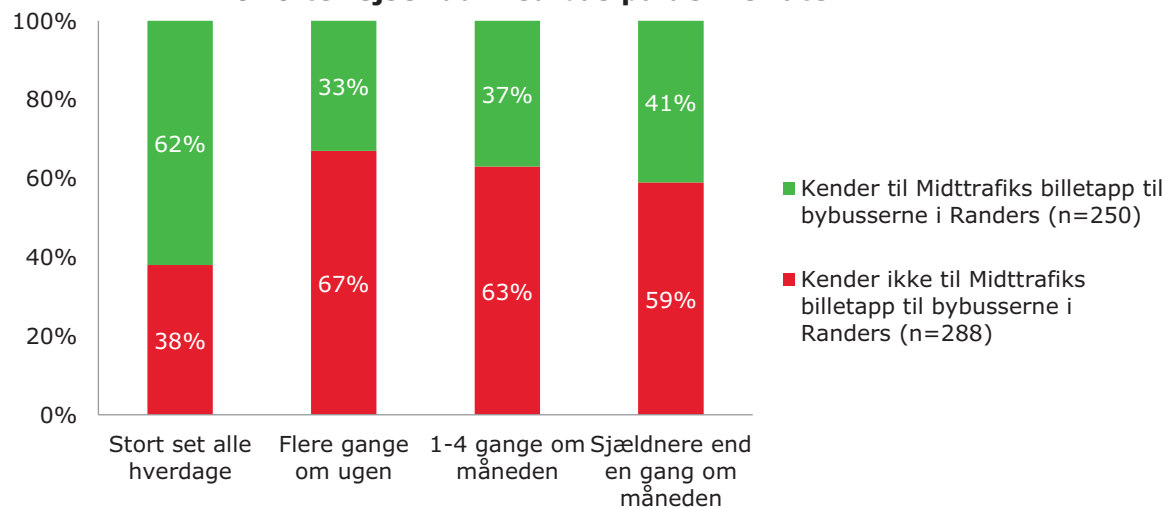


11

Kundernes kendskab til billetapplikationen

Passagerer, der rejser med bussen alle hverdage, har størst kendskab til app'en

Hvor ofte rejser du med bus på denne rute?



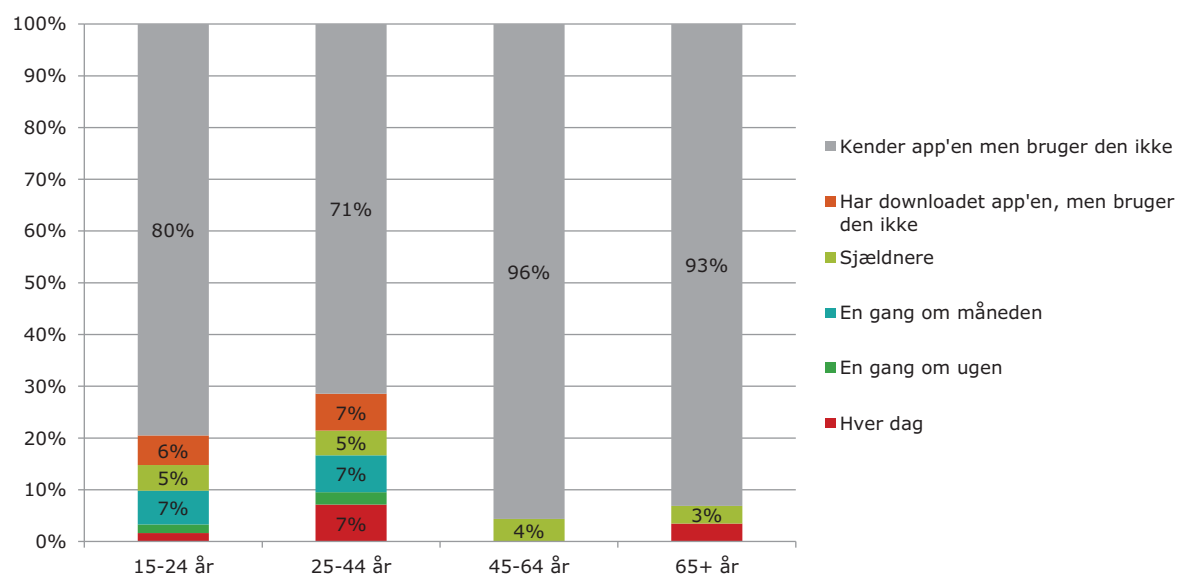
Midttrafiks billetapplikation - januar 2013

12

Hvem bruger Midttrafiks billetapplikation?

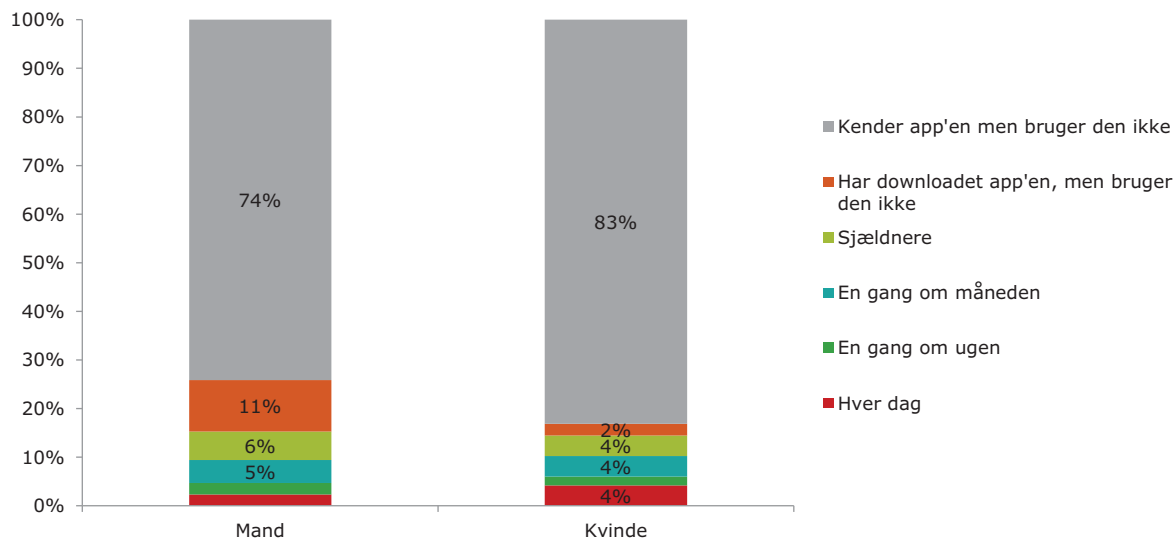
13

De færreste, der kender app'en, benytter den – særligt blandt passagerer over 45 år



14

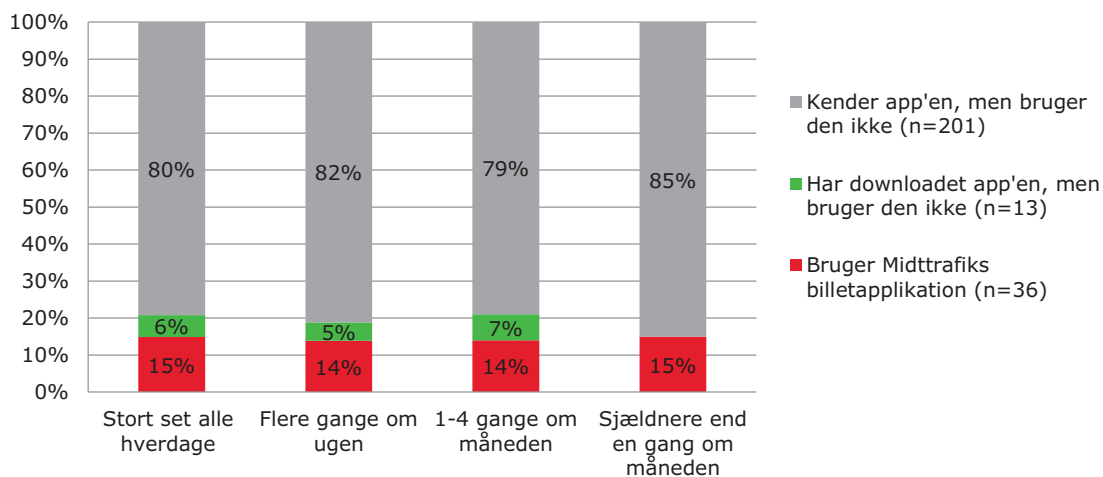
Mænd har en større tendens til at downloade app'en uden at bruge den



Midttrafiks billetapplikation – januar 2013

Den manglende brug af app'en er udbredt uanset hvor ofte man rejser med bus

Hvor ofte rejser du med bus på denne rute?



**Hvorfor bruger
man ikke
billettapp'en,
selvom man har
downloadet den?**

Hvorfor bruges billettapplikationen ikke, når man har downloadet den?

Der er nogenlunde de samme grunde til, at mænd og kvinder ikke bruger billettapplikationen, selvom de har downloadet den

- Undersøgelsen indikerer, at den primære årsag til, at billettapplikationen ikke bruges på trods af, at man har den på telefonen er, at der ikke er nogle besparelser ved regelmæssigt brug, ligesom der er ved klippekort.

- Herudover er to andre grunde til, at billettapplikationen ikke bruges, at der ofte ikke er nogen internetforbindelse ved stoppestedet og at billetten uploader for langsomt

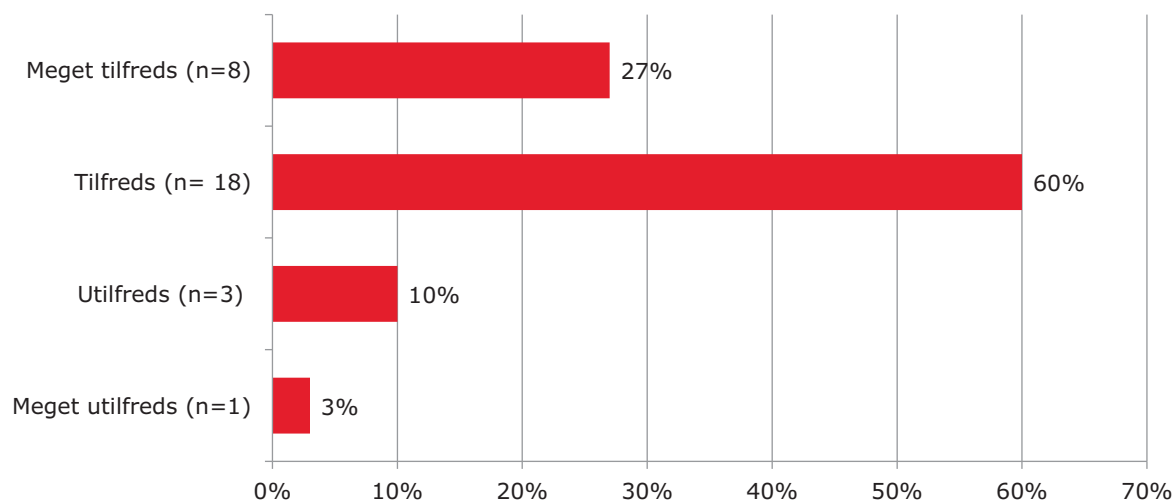
På tværs af alder er det også af de samme grunde, at billetapplikationen ikke bruges, selvom man har den på telefonen

- Det er hovedsageligt som nævnt hovedsageligt yngre personer under 40 år, der bruger billetapplikationen
- Folk under 40 år, der har billetapplikationen uden at bruge den, giver udtryk for, at det primært er fordi, at der ikke er nogle besparelser ved regelmæssig brug af billetapplikationen, ligesom der er ved brug af klippekort

**Tilfredshed med
Midttrafiks
billetapplikation**

Brugere af app'en er i langt overvejende grad tilfredse

Hvor tilfreds er du generelt med app'en?



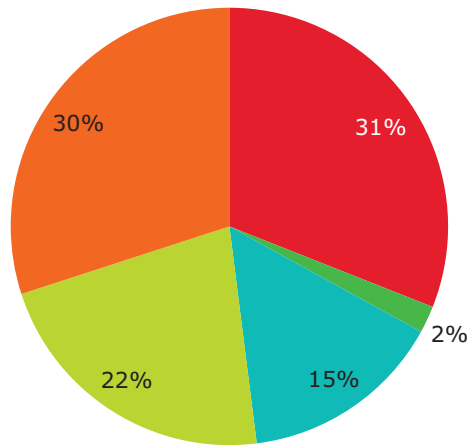
Midttrafiks billetapplikation – januar 2013

21

Hvad kan få ikke-bruger til at bruge billetapp'en?

Lavere pris og mobilt periodekort kan fremme brugen af app'en

Hvad kunne få dig til at bruge app'en?



- Mobilbilletter skal være billigere end almindelige (n=66)
- Der er gode kampagnetilbud (n=4)
- Det er muligt at købe mobilt klippekort (n=33)
- Det er muligt at købe mobilt periodekort (n=47)
- Andet, kommentarer (n=64)

EPINION AARHUS NORDHAVNSGADE 1-3 DK - 8000 AARHUS C T: +45 87 30 95 00 E: TV@EPINION.DK W: WWW.EPINION.DK	EPINION COPENHAGEN RYESGADE 3F DK - 2200 COPENHAGEN T: +45 87 30 95 00 E: TYA@EPINION.DK W: WWW.EPINION.DK			
AUSTRIA	DENMARK	NORWAY	SWEDEN	VIETNAM

Aarhus, 5. april 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 12. april 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 8

ÅRSBERETNING

2012

for

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

Årsberetning 2012.

Indholdsfortegnelse:

1. Nævnens formandens forord.....	3
2. Oversigt over medlemmer og sekretariatet.....	4
3. Ankenævnets etablering og baggrund.....	5
4. Ankenævnets virksomhed/ sagsbehandling i sekretariatet.....	6
5. Udvalgte områder.....	8
6. Statistiske oplysninger / efterlevelseshundredprocent.....	17

Årsberetning 2012.

1. Nævnens formandens forord

Dette er Ankenævnet for Bus, Tog og Metros fjerde årsberetning. I det forløbne år har ankenævnet truffet afgørelse i 182 klagesager mod 132 sidste år. Ankenævnet har fastholdt det årlige mødeantal på 5.

I 2012 modtog sekretariatet i alt 432 klager, hvilket er en stigning på 148 klager, svarende til 52% i forhold til 2011. Stigningen beror næsten udelukkende på en stigning i antallet af klager over Metro Service A/S, idet antallet af klager over de øvrige selskaber for stort set alles vedkommende var faldende i 2012.

Der blev i 2011 oprettet 59 klager over Metro Service A/S, og da dette tal var 291 i 2012, svarer det til en stigning på 393 %. Ankenævnet er ikke vidende om, hvorvidt baggrunden for stigningen er et større antal udførte kontroller og dermed pålagte kontrolafgifter og/eller andre forhold i samspil hermed. Men det fremgår af en række sager, at Metro Services automatiserede system for udsendelse af betalingspåmindelser (rykkerskrivelser) i en periode var ramt af driftsforstyrrelser, hvilket kan have bevirket en ophobning af sager, som kommer til udtryk i en pludselig stigning i sagsmængden.

Rejsekortet blev i årets løb udrullet i det meste af Danmark. Ankenævnet modtog 19 klager, som relaterer sig til brugen af rejsekort. Afgørelserne omtales under afsnittet om rejsekort-klager.

Ankenævnets sekretariat var inviteret til Bern i marts 2012 til at fortælle medlemmerne af CER - en sammenslutning af europæiske jernbaneselskaber - om den danske model for behandling af klager fra togpassagerer.

Desuden mødtes sekretariatet og nogle af ankenævnets medlemmer i marts måned i København med den særlige rådgiver for EU's vicepræsident for passagerrettigheder for at drøfte emner relateret til implementeringen i Danmark af passagerrettighedsforordningen for togpassagerer nr. 1371/2007. Forordningen trådte i kraft i december 2009.

Endelig udpegede EU Kommissionen ankenævnet som et af 17 nationale håndhævelsesorganer til i april måned at besvare et omfattende spørgeskema om implementering/ overholdelse af togpassagerrettighedsforordningen. Besvarelsene blev sammenfattet i en konsulentrapport, som kan læses på dette link [http://abtm.dk/files/sidebilleder/steer-davis%20\(2\).pdf](http://abtm.dk/files/sidebilleder/steer-davis%20(2).pdf)

På ny et interessant år for Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, hvor behovet for nævnets effektivitet og afgørelser på nye områder blev aktualiseret.

Landsdommer Tine Vuust
Formand for Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

Årsberetning 2012.

2. Oversigt over nævnsmedlemmer og sekretariat.

Medlemmer pr. 31. december 2012

Nævnshovedmand:

Landsdommer Tine Vuust

Medlemmer udpeget af udbydere af kollektiv transport inde for bus, tog og metro:

Bjarne Lindberg Bak (DSB)
Ingrid Dissing (FynBus)

Medlemmer udpeget af Forbrugerrådet:

Lise Bjørg Pedersen
Torben Steenberg

Sekretariat:

Sekretariatschef Niels Mortensen
Chefkonsulent cand.jur. Betina Johansen
Stud.jur. Tina Frees Buthler (på barsel fra 16. februar 2012)
Stud.jur. Helle Christina Hansen (barselsvikar fra 5. marts 2012)

3. Ankenævnets etablering og baggrund.

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro blev etableret den 1. februar 2009 af Forbrugerrådet og udbydere af kollektiv trafik i Danmark. Ankenævnet er et godkendt privat ankenævn i medfør af lov nr. 456 af 10. juni 2003 om forbrugerklager. Erhvervs- og vækstministeren har godkendt ankenævnets vedtægter frem til 31. december 2014.

Ankenævnet har nedsat et forretningsudvalg bestående af ankenævnets formand, en repræsentant fra forbrugersiden, en repræsentant fra branchen samt sekretariatslederen. Forretningsordren kan læses på ankenævnets hjemmeside.

De tilsluttede trafikelskaber i 2012 var:

DSB, Sølvgade 40, 1349 København K,
DSB S-tog, Sølvgade 40, 1349 København K,
DSBFirst,
Arriva Tog, Drewsensvej 1 A, Postboks 820, 8600 Silkeborg,
Metroselskabet, Metrovej 5, 2300 København S,
Nordjyllands Trafikselskab, J.F. Kennedys Plads 1 R, 3. sal., Postboks 1359, 9000 Aalborg,
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg,
Sydtrafik, Banegårdspladsen 5, 6600 Vejen,
FynBus, Dannebrogsgade 10, Postboks 359, 5100 Odense C,
Bornholms Trafikselskab, Snellemark 30, 3700 Rønne,
Trafikselskabet Movia, Gl. Køge Landevej 3, 2500 Valby,
Abildskou A/S, Graham Bells Vej 40, 8200 Århus N.

4. Ankenævnets virksomhed.

Ankenævnet behandler civilretlige tvister - det vil sige hovedsageligt tvister, der vedrører et økonomisk mellemværende – angående rejser med kollektiv trafik i Danmark mellem forbrugere og udbydere af bus, tog og metro. Ankenævnet har også kompetence til at behandle klager over trafikskaber, som ikke er tilsluttet ankenævnet. Forholdet, som tvisten vedrører, skal være opstået den 1. januar 2009 eller senere. Tidligere var Forbrugerklagenævnet klageinstans for denne type forbrugersager vedrørende kollektiv transport.

Før ankenævnet kan behandle en klage, skal klageren have rettet skriftlig henvendelse til trafikskabet og forgæves have søgt at få en tilfredsstillende ordning med selskabet.

Hvis sagen allerede er afgjort ved dom eller retsforlig, kan man ikke klage til ankenævnet. Ankenævnets afgørelser kan ikke ankes til en højere administrativ myndighed. Hver af parterne kan dog anlægge sag ved domstolene om den tvist, som sagen vedrører, når ankenævnet har truffet afgørelse i sagen.

Det fremgår af lov om forbrugerklager, at det skal koste et gebyr at klage til et godkendt privat ankenævn. Klagegebyret til Ankenævnet for Bus, Tog og Metro er 160 kr., hvis det man klager over vedrører et beløb på 160 kr. eller derover. Er beløbet mindre eller vedrører klagen ikke et økonomisk anliggende, er klagegebyret 80 kr.

Sagsbehandling i sekretariatet:

Når klageskemaet og klagegebyret er modtaget i sekretariatet, sendes klagen i høring i trafikskabet, hvis de formelle betingelser er opfyldt. Trafikskabet skal stoppe sagsbehandlingen herunder opkrævning af beløb hos klageren, så længe sagen behandles i ankenævnet.

Trafikskabets svar sender sekretariatet til klageren med henblik på bemærkninger. I visse tilfælde anmodes trafikskabet herefter om yderligere bemærkninger.

Hvis der i en lignende sagstype foreligger nævnspraksis, henleder sekretariatet klagerens og indklagedes opmærksomhed herpå, således at parten kan tage stilling til om klagesagen ønskes fortsat eller frafaldes.

Sekretariatet udarbejder herefter en sagsfremstilling med gengivelse af sagens faktiske forhold og parternes krav og begrundelser til brug for ankenævnets behandling af sagen på et møde.

Sagens afgørelse:

I afgørelsen deltager som hovedregel alle 5 medlemmer. Hvis der foreligger afbud eller inhabilitet hos et medlem, tillægges det andet medlem fra den pågældende side to stemmer. Ankenævnet er beslutningsdygtigt med tre medlemmer, og nævnsformanden skal altid deltage.

Ankenævnets afgørelser er skriftlige og bliver sendt til parterne samt i anonymiseret form til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen. Det vil fremgå af afgørelsen, om klageren eller trafikskabet skal betale gebyr for sagens behandling. Hvis klageren får helt eller delvist medhold i klagen, tilbagebetales klagegebyret. Hvis et tilsluttet trafikskab ikke får medhold, skal selskabet betale et gebyr til ankenævnet på 10.000 kr. inkl. moms.

Årsberetning 2012.

Der fastsættes en frist på normalt 30 dage til parternes opfyldelse af afgørelsen.

Afgørelsen kan ikke påklages til andre administrative instanser. Er man uenig i ankenævnet afgørelse og vil forsøge at få den ændret, må man anlægge sag ved domstolene.

Offentliggørelse:

Alle ankenævnets afgørelser offentliggøres på hjemmesiden. Klagerens navn nævnes ikke. Der er i vedtægterne mulighed for at undlade at offentliggøre trafikskabets navn, hvis særlige forhold taler herfor. På trafikskabets anmodning udelades oplysninger, som selskabet har en berettiget interesse i ikke kommer til offentlighedens kendskab. Dette har ikke været tilfældet i 2012.

Ankenævnet fører en liste over trafikskaber, der ikke har efterlevet en ankenævnsafgørelse, og som ikke har anlagt en sag ved domstolene om spørgsmålet, som klagen vedrører. Oplysninger om trafikskabets navn tages af listen efter 12 måneder.

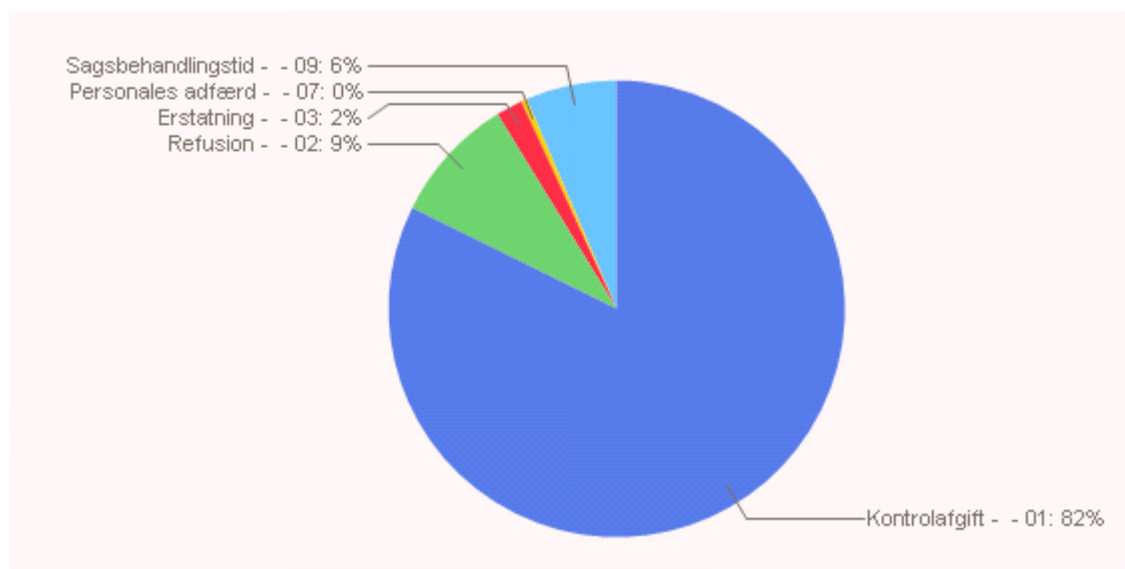
Der har ikke figureret trafikskaber på listen.

Årsberetning 2012.

5. Udvalgte afgørelser:

Klager over kontrolafgifter udgjorde fortsat den største kategori i 2012. Andelen var særligt signifikant i 2012 grundet den kraftige stigning i klager over Metro Service, som for størstedelens vedkommende relaterer sig til pålagte kontrolafgifter.

En række andre sagsområder var derudover genstand for klagebehandling.



Således er der eksempelvis desuden indgivet erstatningskrav, krav om refusion af diverse udgifter samt klaget over en langsommelig rykkerprocedure.

Nedenfor kan læses om en række udvalgte afgørelser.

Rejsekort:

Rejsekortet er et betalingsmiddel, og når passageren har checket kortet ind på en rejsekortstander på stationen/i bussen, er rejsekortet også en billet for rejser med de trafikvirksomheder, der er tilsluttet rejsekortsystemet. Passageren skal sørge for, at der er penge på rejsekortet inden en rejse. Når passageren rejser, bliver betaling for rejsen trukket fra rejsekortet. Ved rejsens afslutning skal passageren holde sit rejsekort hen til en kortlæser mærket "Check ud". Herved gemmes rejsens afslutningssted og -tidspunkt, og rejsens pris beregnes.

Når passageren afslutter rejsen og checker ud, modregnes forudbetalingen i rejsens pris. Hvis kunden har rejst for mere end forudbetalingen, trækkes restbeløbet på rejsekort. Har turen kostet mindre, sættes differencen ind på rejsekort igen.

Forudbetalingen er det midlertidige beløb, som trækkes fra rejsekortets saldo, når kunden checker ind. Forudbetalingen opkræves for at sikre betaling for rejsen i tilfælde af, at kunden ikke checker ud. Der skal ved rejsens start altid være en saldo på rejsekort, der mindst svarer til forudbetalingen. Ellers kan rejsen ikke påbegyndes. Forudbetalingen varierer for forskellige kundetyper.

Der er indkommet 19 klager i årets løb, som relaterer sig til brugen af rejsekort. Sagerne fordeler sig således:

Årsberetning 2012.

Klage over Manglende check ind/og ved omstigning:	9
Manglende check ud:	4
Mangelfuld info om rejsens pris:	2
Fejltransaktioner:	2
Andet:	2

Trafikselskabet imødekom klagerens krav i 13 tilfælde, hvorefter klagesagen er lukket i ankenævnet. Der er således kun afgjort 3 sager i årets løb, idet 3 yderligere sager er overført til behandling i 2013.

Den ene af de tre sager, som ankenævnet behandlede i 2012 (sag nr. 2012-0105), afviste ankenævnet og henviste klageren til at rette henvendelse til transportministeren/Trafikstyrelsen. Baggrunden herfor var, at klagen vedrørte den transittidsregel, som er anført i Rejsekort rejsereglerne om, at hvis check ud og nyt check ind sker inden for 30 minutter, vil rejsens pris blive beregnet som én samlet rejse. I klagerens tilfælde betød dette, at en konkret rejse var blevet 5,50 kr. dyrere. Dette beløb godtgjorde Movia klageren under ankenævnsagen, hvorfor der alene resterede klagen over, hvorvidt det var berettiget, at der var en sådan beregningsregel.

Ankenævnet udtalte, at reglerne om transittid og transitafstand er en del af takstfastsættelsen/takstkompetencen, som for Movias vedkommende er omfattet af lov om trafikselskaber § 6, stk. 6, hvorefter taksterne, som trafikselskabet fastsætter eller indgår aftaler med jernbanevirksomhederne om, ikke i gennemsnit må stige mere end pris- og lønudviklingen. Ankenævnet fandt på den baggrund, at spørgsmål om transittid og transitafstand må anses for en del af den pris- og takststruktur, som er underlagt transportministerens og muligvis Trafikstyrelsens tilsyn efter § 6, og at klagen ikke egnede sig til behandling i Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.

I de to øvrige sager har trafikselskabet fået medhold.

I den ene sag (nr. 2012-0224) var klageren blevet pålagt en kontrolafgift for manglende check ind og gjorde gældende, at hun ved ombordstigning på bussen var overbevist om, at hun havde hørt lyden for korrekt check in og havde set teksten "god rejse" på standen. Hun oplyste samtidig, at en anden kunde var i færd med en rejsekort ekspedition ved den stand, hvor chaufføren sidder. Movia fremlagde udskrift fra rejsekortstanderen, hvoraf fremgik, der havde været flere check ind og -ud, og at standen, som klageren havde anvendt, ikke havde været i uorden.

Under sagen indhentede ankenævnet en udtalelse fra Rejsekort A/S om lydene og teksten ved korrekt check in. Rejsekort svarede følgende:

Ved korrekt og godkendt checkind i busser sker følgende:

Checkind	Display	Lydsignal	Bemærkning
Ved rejsestart	OK GOD REJSE	Lydsignal for OK	Checkind ved rejsestart
Ved fortsat rejse	OK FORTSAT REJSE	Lydsignal for OK	Ved skift af transportmiddel
Lav saldo	OK LAV SALDO	Lydsignal for OK+lav saldo	Checkind er ok, suppleret med serviceinfo til kunden om at saldoen er lav, med formål at gøre kunden opmærksom på at kortet bør optankes.

Der vises altid en tekst suppleret med lydsignal.

Årsberetning 2012.

Oversigt over displayvisning ved afvist checkind i busser:

Checkind afvist	Display	Bemærkning
Kortfejl	Læsefejl Prøv igen	Kan forekomme hvis transaktionen ikke afsluttes korrekt. F.eks. hvis kortet fjernes midt i en læsning og inden den er fuldført.
Ugyldigt kort	Kort er ugyldigt	Kortet er ugyldigt.
Kort på spærreliste	Kort spærreliste Ring 70113333	Kortet findes på spærreliste og spærringen effektueres på selve kortet. Sker første gang kortet forsøges benyttet efter at det er sat på spærreliste
Spærret kort	Kort er spærret	Kortet er spærret
Kort allerede checked ind	Det er allerede checket ind	Forekommer dersom der checkes ind igen efter en tidligere checkin, på samme sted og indenfor et begrænset tidsrum – uden at der er checket ud.
Kortsaldo for lav	Saldo for lav Tank kort op	Kortsaldoen er for lav til at der kan checkes ind.
Mange kort i læsefeltet	Fejl For mange kort	Forekommer hvis der er flere kort tilstede i kortlæserens læsefelt på samme tid. F.eks. hvis kunden har flere rejsekort i sin pung – og pungen i sin helhed holdes op mod kortlæseren.

Vist tekst er altid suppleret med lydsignal for afvist kort.

Fsa. kortlæsere anvendt på stationer (Tog eller metro) så gælder at disse har et større farvedisplay, end kortlæserne i busser, der har et mindre sort/hvidt display. Display visningen på stationer er tilpasset det større display.

Lydsignalerne er de samme på begge kortlæsertyper.

Ankenævnet udtalte herefter følgende: *"Ankenævnet lægger til grund som oplyst af Movia, at der ikke var problemer med standen til check ind i bussen.*

Det fremgår af udskriften fra klagerens Rejsekort, at sidste ind- og udcheckning før udskrivelsen af kontrolafgiften klokken 16:06 foregik klokken henholdsvis 13:51 og 14:08. Klageren havde derfor ikke checket sit Rejsekort korrekt ind på den pågældende bustur, hvorfor kontrolafgiften blev pålagt med rette.

Det fremgår af de fælles rejseregler for Rejsekortet, at rejsekort skal checkes ind ved rejsens begyndelse, og at det er klagerens eget ansvar at være checket korrekt ind.

Dette er et område med stor mulighed for omgåelse af passagerens pligt til at sørge for betaling af sin rejse, hvis det accepteres, at der er checket ind på rejsekortet, uanset at dette ikke er registreret på kortet.

Ankenævnet bemærker, at passageren kan kontrollere, om pågældende er korrekt checket ind ved at forsøge indcheckning på ny samme sted og inden for et begrænset tidsrum uden mellemliggende check ud, hvorved standen vil vise teksten "Der er allerede checket ind".

På baggrund af oplysningerne fra Rejsekort A/S om, at der altid vises en tekst suppleret med lyd-signal ved korrekt check in, finder ankenævnet, at det er vigtigt, at passagerer med rejsekort, vænner sig til ud over at lytte efter lyden om korrekt check ind tillige kigger på standen, idet standens display giver besked om korrekt eller afvist check in.

I klagerens tilfælde må det formodes, at den lyd, som klageren hørte, stammede fra en anden passagers samtidige check ind ved standen henne ved chaufføren.

Som følge af det anførte, finder ankenævnet, at der ikke har foreligget sådanne særlige omstændigheder, at klageren skal fritages for kontrolafgiften."

Årsberetning 2012.

I den anden sag (nr. 2012-0260), som ankenævnet afgjorde, gjorde klageren gældende, at han forgæves havde forsøgt at checke sit rejsekort ind i bussen og havde fået lov af chaufføren til at stige om bord, da standen var defekt.

Rejsekortstandere var imidlertid på det omhandlede tidspunkt slet ikke taget i anvendelse på den pågældende busrute, og ankenævnet udtalte følgende:

"Rejsekortstanderen i den bus, som klageren rejste med, blev først tilsluttet den 2. juli 2012. Klageren kunne derfor ikke den 3. juni 2012 tjekke ind på sit rejsekort og kunne følgelig ikke forevise gyldig rejsehjemmel ved kontrollen. Kontrolafgiften blev derfor pålagt med rette.

Det fremgår af sagen, at der ved bussens døre med blå mærkater blev skiltet med, at rejsekort ikke var gyldigt i bussen.

Det er ankenævnets opfattelse, at så længe rejsekort ikke er udrullet fuldt i hele Danmark, skal rejsekortindehavere selv holde sig orienteret på rejsekorts hjemmeside om, hvor de kan anvende rejsekortet, idet det ikke kan forventes at kunne anvendes til alle ruter.

Således som sagen foreligger oplyst, hvor der er særdeles modsatrettede oplysninger om, hvorledes kontrollen foregik – herunder om kontrolløren fik forevist klagerens rejsekort, og om klageren fik lov til af chaufføren til at køre med uden at have billet, er det ankenævnets opfattelse, at sagen må afgøres ud fra det regelsæt, som foreligger.

Herefter er der ikke forevist gyldig rejsehjemmel, og der findes ikke at foreligge sådanne særlige omstændigheder, at klageren skal fritages for kontrolafgiften.

Ankenævnet bemærker, at det vil være en naturlig reaktion fra en kunde, som modtager en kontrolafgift, og som har spurgt chaufføren og fået forkert rådgivning af denne, at oplyse dette til kontrolløren. Det anses ikke for sandsynligt, at kontrolløren vil krydse modsat af på kontrolafgiften, hvis en sådan oplysning var fremkommet i kontrolsituation, og at kunden ville skrive under herpå."

Rykkergebyrer

I 8 sager har ankenævnet taget stilling til om en lang rykkerprocedure hos Metro Service berettiger passagerer til at anse en pålagt kontrolafgift og efterfølgende rykkergebyr for bortfaldet. Der var i sagerne tale om rykkerperioder på mellem 7 og 14 måneder.

Ankenævnet fandt i samtlige sager, at kontrolafgiften og rykkergebyret kunne opretholdes mod klagerne, som alle selv havde forholdt sig passive og ikke havde indgivet en klage over kontrolafgiften men blot undladt at betale denne. Således udtalte ankenævnet i en af sagerne:

"Klageren kunne i kontrolsituationen ikke forevise gyldig rejsehjemmel, hvorfor kontrolafgiften er pålagt med rette.

Ifølge Metro Services forretningsbetingelser skal en indsigelse vedrørende en kontrolafgift være modtaget senest 14 dage efter udskrivelsen af denne. Det af klageren anførte om, at han rettede henvendelse til Metro Service dagen efter udskrivelsen, kan ikke lægges til grund. Ankenævnet har ved afgørelsen heraf lagt vægt på, at klagerens oplysning herom er udokumenteret, og der ikke er fremlagt kopi af den e-mail, som skulle være afsendt, ligesom klageren ikke

Årsberetning 2012.

anførte dette overfor Metro Service i sin e-mail af 1. februar 2012, hvilket ville have været naturligt i en situation, hvor man havde indgivet en klage et år tidligere.

Det forhold, at Metro Service først udsendte en betalingspåmindelse den 27. januar 2012, kan ikke føre til andet resultat. Ankenævnet har ved afgørelsen heraf lagt vægt på, at der i den konkrete sag ikke var tale om, at klageren ventede svar på en forespørgsel/klage til Metro Service, som herefter skulle foretage sagsbehandling, men om, at der i den pågældende periode ikke blev fremsendt rykker for den opkrævede kontrolafgift. Klageren kunne derfor ikke med rette gå ud fra, at Metro Service havde frafaldet kontrolafgiften.

Kontrolafgiften er således ikke bortfaldet på grund af forældelse eller retsfortabende passivitet. Rentelovens § 9 b om rykkergebyrer indeholder ingen bestemmelser om fortabelse af retten til rykkergebyrer ved lang sagsbehandlingstid.

Ankenævnet bemærker, at der ved den lange rykkerprocedure ikke er påført skyldneren yderligere omkostninger i forhold til den situation, hvor der rykkes straks ved overskridelse af betalingsfristen, og ankenævnet finder ikke, at der herudover er særlige hensyn til skyldneren, som skulle tale for, at man i den situation ikke skulle kunne opkræve rykkergebyr. Rykkergebyret anses på den baggrund for pålagt med rette.

Ankenævnet henstiller dog til Metro Service om at indføre procedure til en hurtigere opfølgning på krav i forbindelse med manglende betaling af kontrolafgifter, idet rykkerperioden var uforholdsmæssig lang."

Modsat afgørelsen i sag nr. 2011-0211 afgjort den 6. februar 2012, hvori ankenævnet statuerede bortfald af kontrolafgiften grundet passivitet fra Metro Services side, fordi klageren havde fået meddelelse om, at hun ville høre nyt i sagen mellem 3-5 uger efter hendes klage over kontrolafgiften. Ankenævnet udtalte følgende vedrørende sagsbehandlingstiden:

"Ankenævnet lægger til grund, at klageren den 21. juni 2010 anmodede Metro Service om annullering af kontrolafgiften, samt at hun den 27. juli 2010 modtog svar om, at Metro Service forventede en yderligere sagsbehandlingstid på 3-5 uger. Ankenævnet lægger videre til grund, at hun først modtog svar den 3. oktober 2011.

Efter dansk rets almindelige regler om passivitet kan en rettighedshaver under visse betingelser fortabe sin ret. En forudsætning for, at der kan statueres retsfortabende passivitet, er, at modparten har været i god tro om, at rettighedshaveren har opgivet sit krav, og at modparten med føje har indrettet sig herpå.

Det er ankenævnets opfattelse, at klageren efter en sagsbehandlingstid på yderligere 13 måneder efter udløbet af den 5-ugers periode, indenfor hvilken klageren var blevet stillet en afgørelse i ud-sigt den 27. juli 2010, sammenholdt med den samlede sagsbehandlingstid på 15 måneder fra klagerens første henvendelse, har været berettiget til at gå ud fra, at Metro Service havde opgivet at gøre kravet gældende om betaling af kontrolafgiften.

Henset hertil bortfalder kravet om kontrolafgiften som følge af passivitet fra Metro Services side."

Alle afgørelserne kan læses i deres fulde længde på hjemmesiden under emnefeltet "Rykkergebyrer".

Årsberetning 2012.

Selskabets betaling af klagerens klagegebyr:

I to sager vedrørende Metro Service (2012-0261 og 2012-0201) har ankenævnet truffet afgørelse om, at klagegebyret på 160 kr., som klageren havde betalt for at få en sag behandlet i ankenævnet, skulle godtgøres klageren, selv om denne ikke fik medhold i selve klagen over en kontrolafgift. Baggrunden for denne beslutning var, at den indledende sagsbehandling i Metro Service var så mangelfuld og utilstrækkelig, at det var nødvendigt for klageren at indgive klage til ankenævnet for at få Metro Services stillingtagen til alle klagepunkterne.

Erstatningssager:

Ankenævnet har truffet afgørelse i 7 sager, hvori klageren har rejst et erstatningskrav.

Sag nr. 2011-0186 drejede sig om et erstatningskrav på 2.003,50 SKK for hotel- og taxaudgift i anledning af aflysning af dagens sidste tog fra København mod Sverige. Men toget afgik i stedet fra Malmø videre nord på i Sverige. Klageren forsøgte at nå toget fra Malmø ved at tage en taxa fra København, men ankom til Malmø 1 minut efter togets afgang. Han måtte overnatte på hotel i Sverige og anmodede DSBFirst (nu DSBØresund) om godtgørelse for sine udgifter til taxa og hotel. DSBFirst afviste kravet med henvisning til, at klagefristen på 14 dage var sprunget.

Ankenævnet udtalte følgende:

"Indledningsvis bemærkes, at der er tale om en international rejse fra Danmark til Sverige købt på én billet.

Det fremgår af reglerne for international befordring af passagerer artikel 60, stk. 2, at andre krav end krav om personskadeerstatning forældes efter 1 år.

Ankenævnet finder på denne baggrund, at DSBFirst ikke var berettiget til at afvise klagerens krav alene med henvisning til klagerens manglende overholdelse af den af DSBFirst fastsatte indsigelsesfrist på 14 dage.

Ifølge DSBFirsts forretningsbetingelser § 3 og Passagerrettighedsforordningen artikel 16 a), er klageren berettiget til at få refunderet billetprisen for den del af rejsen, som ikke blev gennemført.

Altså fra København til Malmø og muligvis Malmø - Helsingborg, Helsingborg – Göteborg, hvis klageren ikke kunne anvende billetten til denne del af turen den følgende dag.

Ankenævnet bemærker, at klagerens tog fra København til Malmø var sidste tog den pågældende dag, og en aflysning af dette tog må derfor sidestilles med en forsinkelse på 120 minutter eller mere, hvorfor klageren i medfør af passagerrettighedsforordningen artikel 17, stk. 1, b, er berettiget til en erstatning på 50 % af billetprisen. Billettens pris var ifølge det oplyste 444 SKK og erstatningen udgør herefter 222 SKK. DSBFirst hæfter som operatør direkte over for passageren / klageren for dette beløb, men der er ikke ved ankenævnets afgørelse taget stilling til den endelige fordeling af udgiften mellem DSBFirst og SJ, hvilket må afgøres parterne imellem.

Der skal herefter tages stilling til refusion af klagerens taxaudgift fra Kastrup Lufthavn til Malmø i forsøget på at nå toget fra Malmø kl. 21.08 til Gøteborg.

I DSBFirsts rejseregler § 5,2 tilbydes passageren erstatningsbefordring ved mistet sidste forbindelse på dagen, medmindre forsinkelsen skyldes udefrakommende faktorer, så som ekstraordinære vejrforhold, påkørsler, bombetrusler, offentlige myndigheders påbud eller forbud, strejke, lockout eller andre tilsvarende forhold. DSBFirsts ansvar bortfalder også, hvis forsinkelse, ikke-opnået forbindelse eller aflysning skyldes fejl fra passagerens side eller en tredjeparts handling, hvis følger DSBFirst ikke har kunnet afværge.

Årsberetning 2012.

Ankenævnet bemærker, at denne formulering må fortolkes i overensstemmelse med bilag 1 i forordningen, COTIF artikel 32, stk. 2, c), hvorefter en anden jernbanevirksomhed, som benytter samme infrastruktur, ikke betragtes som tredjepart. Herefter er et blokeret godstog på skinnerne en omstændighed, som ikke fritager operatøren for ansvar.

Ifølge DSBFirst rejseregler er det en betingelse for refusion af udgifter til erstatningstransport, at passageren ved taxabefordring indhenter udtrykkeligt tilsagn hos DSBFirst til denne disposition. Uanset at klageren ikke som det kræves indhentede tilsagn hos DSBFirst til at tage en taxa, finder ankenævnet, at det under disse ganske særlige omstændigheder, hvor det var nødvendigt, at klageren handlede hurtigt for at forsøge nå afgang fra Malmø, og hvor der efter det oplyste ikke var arrangeret alternative transporttjenester for passagererne fra operatørens side, ikke afskærer klageren fra at få godtgjort sine udgifter til taxa.

Spørgsmålet er herefter om DSBFirst er forpligtet til at erstatte klagerens udgifter til hotel. Det fremgår af passagerrettighedsforordningens artikel 18, b), at operatøren skal tilbyde passageren hotel- eller anden indkvartering, hvis et ophold af en eller flere nætters varighed bliver nødvendigt, når det er fysisk muligt. Det fremgår videre af COTIF artikel 32, stk. 1, at operatøren er ansvarlig for tab, som påføres passageren på grund af aflysning, så rejsen ikke kan fortsættes samme dag, og at erstatningen omfatter rimelige udgifter til logi. Som tidligere nævnt kan et godstog på skinnerne ikke fritage operatøren for sine forpligtelser efter denne bestemmelse, jf. artikel 32, stk. 2, c, hvoraf tillige fremgår, at bestemmelsen ikke berører regresretten selskaberne imellem.

På denne baggrund finder ankenævnet, at DSBFirst tillige er forpligtet til at erstatte klagerens hoteludgifter på 995 SKK."

I 3 sager mistede klageren sin flyafgang grundet forsinkelse med bus, tog eller metro til lufthavnen.

I sag nr. 2011-0145 kørte klageren sit barnebarn, der skulle med fly til Tyskland, med metro mod Kastrup lufthavn, da der opstod 1 times og 16 minutters driftsforstyrrelse. Det var ikke muligt for klageren at få en taxa til lufthavnen, og barnebarnet nåede ikke sit fly. Barnebarnet endte med at blive kørt i bil til Tyskland af en onkel. Udgifterne til denne tur samt den ubrugte flybillet ønskedes godtgjort af Metro Service, som afviste dette. Ankenævnet udtalte følgende:

"Klageren ønsker erstattet udokumenterede udgifter til ubrugt flybillet, benzin for kørsel København-Köln retur samt færgebillet, opgjort til i alt 2.894 kr. i anledning af metroens forsinkelse ved ankomsten til Kastrup Lufthavn.

Metroens rejseregler giver ikke passagerer ret til erstatning for planlagte tilslutningsrejser med andre transportmidler, som man mister som følge af driftsforstyrrelser.

Spørgsmålet er herefter, om Metro Service på andet grundlag er erstatningsansvarlig over for klageren i anledning af den opståede forsinkelse.

For at være berettiget til erstatning efter almindelige erstatningsretlige regler kræves det, at skadelidte skal have lidt et økonomisk tab, at der skal være et ansvarsgrundlag, samt at der skal være årsagssammenhæng og påregnelighed mellem handlingen/undladelsen og skadelidtes tab.

Driftsforstyrrelsen i nærværende sag skyldtes ifølge det oplyste en sporskiftefejl og medførte en indstilling af driften i 1 time og 16 minutter.

Det er ankenævnets opfattelse, at en sporskiftefejl med heraf følgende 5 kvarters forsinkelse udgør et ansvarsgrundlag for metroen efter de almindelige erstatningsretlige regler, og at den ansvarsfraskrivelsesklausul, der fremgår af Metros rejseregler, ikke kan bringes i anvendelse i et sådant tilfælde.

Klagerens barnebarn ville kunne have nået check-in til sit fly ved en planmæssig afvikling af rejsen med ankomst kl. 15:44 i lufthavnen, også med eventuelt tillæg af en påregnelig forsinkelse. Ifølge

Årsberetning 2012.

klagerens billet skulle passageren melde sig ved check-in skranken senest 30 minutter før flyets afgang kl. 17.

En forsinkelse/driftsforstyrrelse på 5 kvarter ligger uden for, hvad man med rimelighed kan forlange, at en passager skal tage højde for i sin planlægning af en metrorejse fra Frederiksberg til Lufthavnen, som varer 18 minutter ifølge køreplanen.

Ankenævnet bemærker, at ifølge Metroens rejseregler, kan passageren tage en taxa efter 20 minutters forsinkelse, hvori ligger en indikation for, hvad en passager normalt skal tage højde for ved planlægningen af rejsen.

Ankenævnet bemærker videre, at den omstændighed, at der er mulighed for at tage en taxa efter 20 minutter, ikke hjalp klageren i den konkrete situation.

Ankenævnet finder, at det med en så betydelig forsinkelse, som der var tale om i nærværende sag, måtte være påregneligt for Metroservice, at der ville være passagerer til lufthavnen, som mistede deres flyforbindelse i anledning af forsinkelsen, og Metroservice hæfter derfor for klagerens tab.

Imidlertid er der pligt til for en skadelidt at søge at begrænse sit tab. I klagerens sag afgik der tog fra Kbh H. kl. 18:10 med ankomst til Köln kl. 06.00 næste morgen til en pris af 150 Euro. Herefter er det ankenævnets opfattelse af klagerens erstatning skal fastsættes til dette beløb, svarende til 1.125 kr.

Klagerens betalingskrav er fremsat i klageformularen, som var vedlagt i forbindelse med ankenævnets fremsendelse af klagen til Metroservice den 25. juli 2011. Efter rentelovens § 3, stk. 2, skal der betales rente, når der er forløbet 30 dage efter afsendelse eller fremsættelse af et betalingskrav. Klageren kan derfor kræve erstatningsbeløbet forrentet fra den 24. august 2011 med rentelovens rentesats, som ifølge § 5 fastsættes til en årlig rente, der svarer til den fastsatte referencensats med et tillæg på 7 pct. Som referencensats anses den officielle udlånsrente, som Nationalbanken har fastsat henholdsvis pr. den 1. januar og den 1. juli det pågældende år."

I sag nr. 2011-0195 havde klageren kun beregnet 19 minutter mellem togets planmæssige ankomst til lufthavnen og til check in skulle være afsluttet. En forsinkelse på 61 minutter på en togrejse fra Fredericia medførte derfor ikke, at klageren skulle have sine udgifter til en ny flybillet erstattet.

I sag nr. 2011-0223 skulle klageren med den særlige lufthavnsbus fra Århus til Tirstrup for at flyve til København og derfra videre med udenrigsfly. Bussen brød imidlertid sammen på vej til Tirstrup, og klageren nåede ikke indenrigsflyet til København. I Midttrafiks rejseregler var specifikt anført, at hvis man skulle videre med udenrigsfly fra København, skulle man tage en tidligere bus fra Århus. Dette havde klageren undladt og grundet egen skyld hos klageren var han herefter ikke berettiget til at få sin udenrigsflybillet erstattet.

De øvrige erstatningssager kan læses på hjemmesiden under afsnittet "Erstatningssager".

Ubegrænset kørsel

I sag nr. 2012-0160 tog ankenævnet stilling til, om man som passager kan køre ubegrænset efter udløbet af sin billet, hvis påstigning er sket inden for billetens gyldighed. Klageren havde købt en billet og var steget på metroen og faldt derefter i søvn. Han vågnede først, da han blev kontrolleret, hvilket skete, efter hans sms-billet var udløbet, og han blev pålagt en kontrolafgift, som han klagede over.

Ankenævnet udtalte: *"Klageren købte en sms-billet klokken 04:09, som udløb klokken 05:24. Klageren blev kontrolleret klokken 05:41.*

Årsberetning 2012.

Ankenævnet lægger til grund som anført af klageren, at han efter påstigning faldt i søvn og først vågnede ved kontrollen. Klageren har således kørt med metroen i ca. 1 ½ time mellem de to endestationer, selv om klageren havde en slutdestination, som han skulle have været stået af ved på et tidligere tidspunkt.

Uanset at de fællesrejseregler for Hovedstaden er formuleret således, at fortsat rejse er tilladt efter mobilbillettens udløb inden for gyldighedsområdet, så længe man ikke skifter undervejs, kan der efter ankenævnets opfattelse i denne formulering ikke indfortolkes en tilladelse til indenfor billettens gyldighedsområde at køre ubegrænset med kollektiv transport, hvis blot man undlader at forlade transportmidlet.

Henset hertil finder ankenævnet, at klageren på kontroltidspunktet, der lå efter udløbet af billettens gyldighedstidspunkt, ikke var i besiddelse af gyldig rejsehjemmel, selv om han befandt sig zonemæssigt indenfor billettens gyldighedsområde. Kontrolafgiften blev derfor pålagt med rette. Ankenævnet finder, at der ikke har foreligget sådanne særlige omstændigheder, at klageren skal fritages for kontrolafgiften.”

Årsberetning 2012.

6. Statistiske oplysninger/efterlevelsprocent.

Der er oprettet i alt 432 klagesager i beretningsåret. Disse fordeler sig på 482 klagepunkter, idet en sag kan omhandle flere forhold.

I samtlige sager, hvor trafikskabet ikke har fået medhold i sagen, har selskabet fulgt ankenævnets afgørelse. Efterlevelsprocenten er derfor 100. Af samme årsag figurerer ingen selskaber på den vedtægtsregulerede liste på hjemmesiden over selskaber, der ikke følger ankenævnets afgørelse.

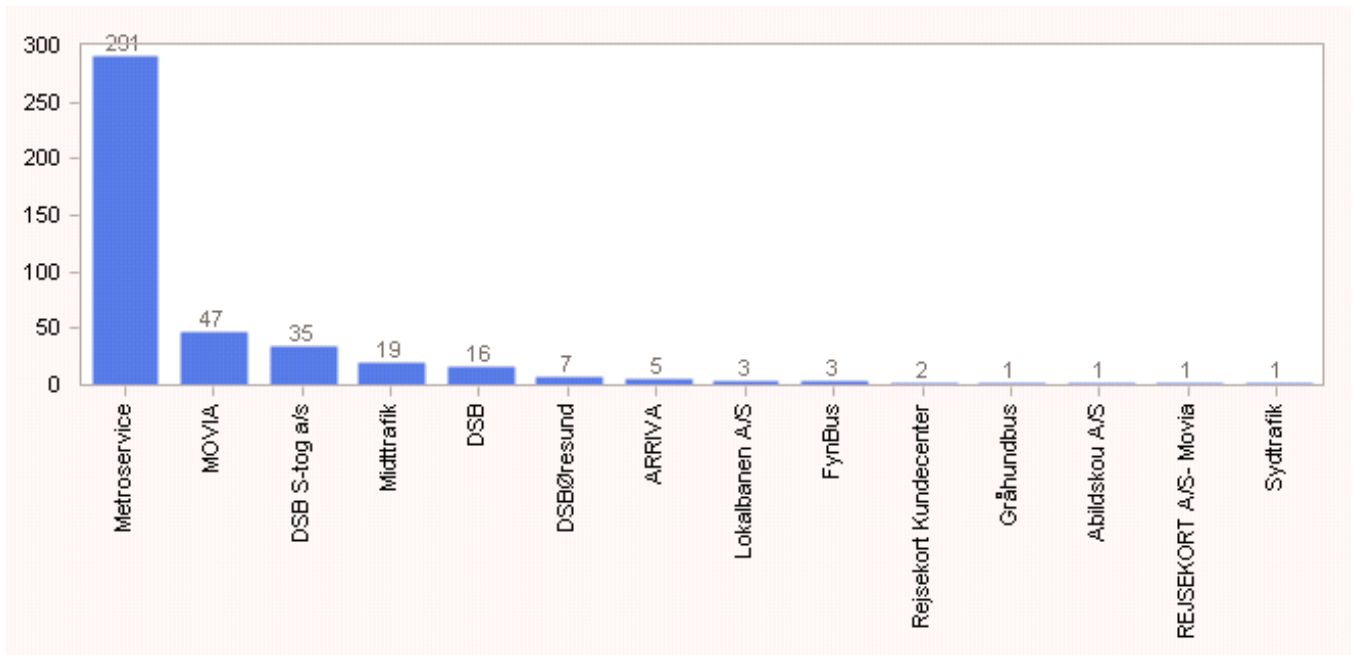
Der har i 2012 været i alt 172 telefoniske henvendelser og 251 forespørgsler på e-mail til ankenævnets sekretariat.

Samlet antal sager fra 1. januar 2012 til 31. december 2012:

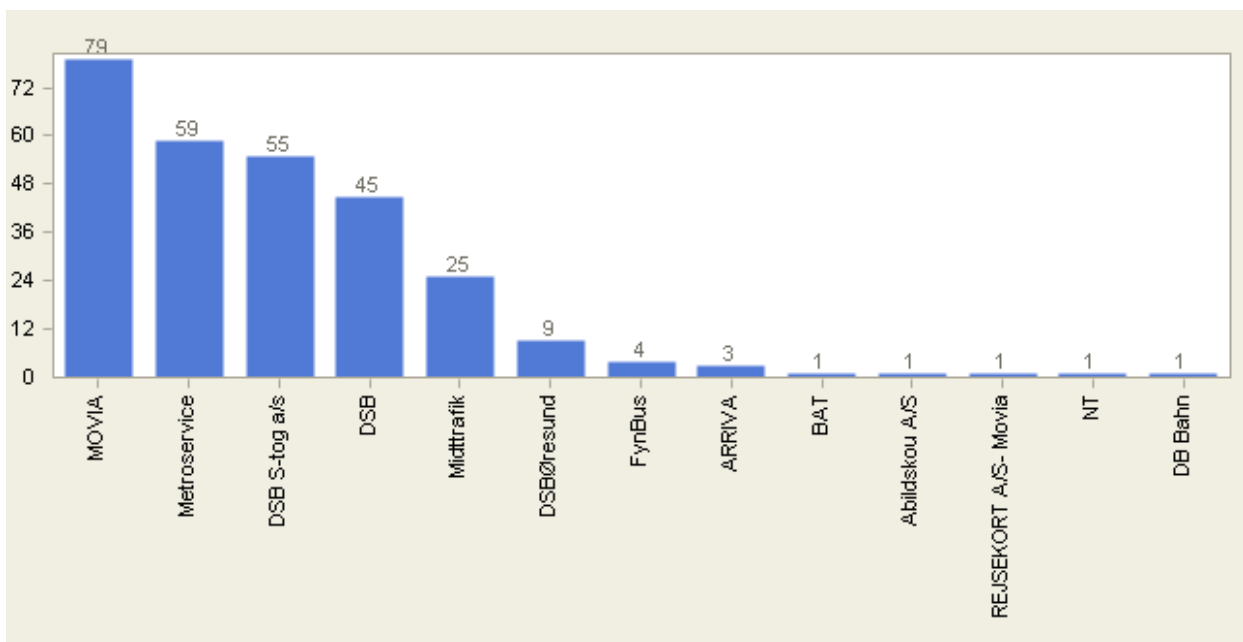
Oprettede sager:	432
Overført fra 2011	71
Afsluttede sager i alt:	406
- heraf afgjort på nævnsmøde:	182
Afsluttet uden nævnsbehandling:	224
- heraf trafikskabet imødekommet/delvist imødekommet klagerens krav, hvorefter klagen er frafaldet	189
- klageren frafaldet klagen inden nævnsbehandling:	28
- henvist klageren til at klage til trafikskabet	6
- sagen afvist. Kan ikke behandles af ankenævnet	1
<hr/>	
Sager overført til 2012:	97

Årsberetning 2012.

Oprettede sager fordelt på selskaber 2012, i alt 432 sager:

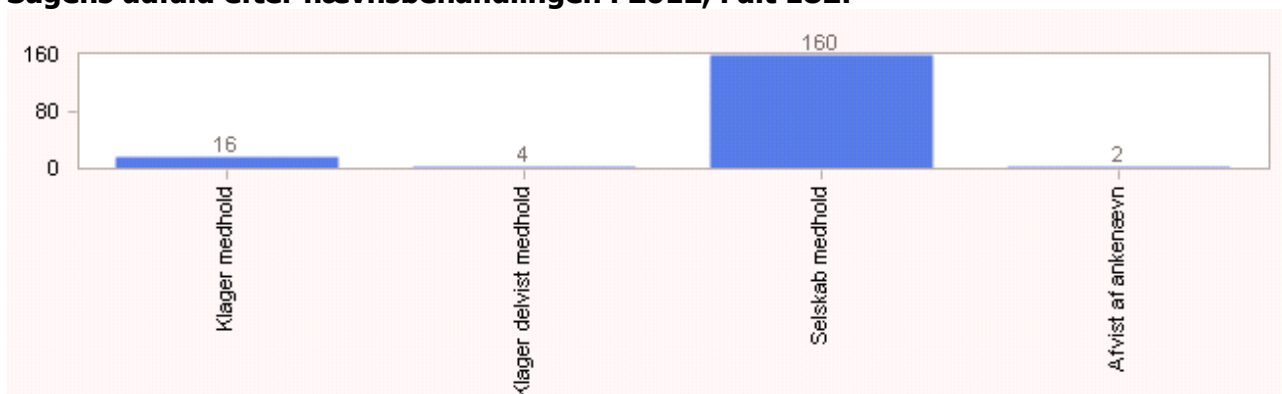


Oprettede sager fordelt på selskaber 2011, i alt 284:

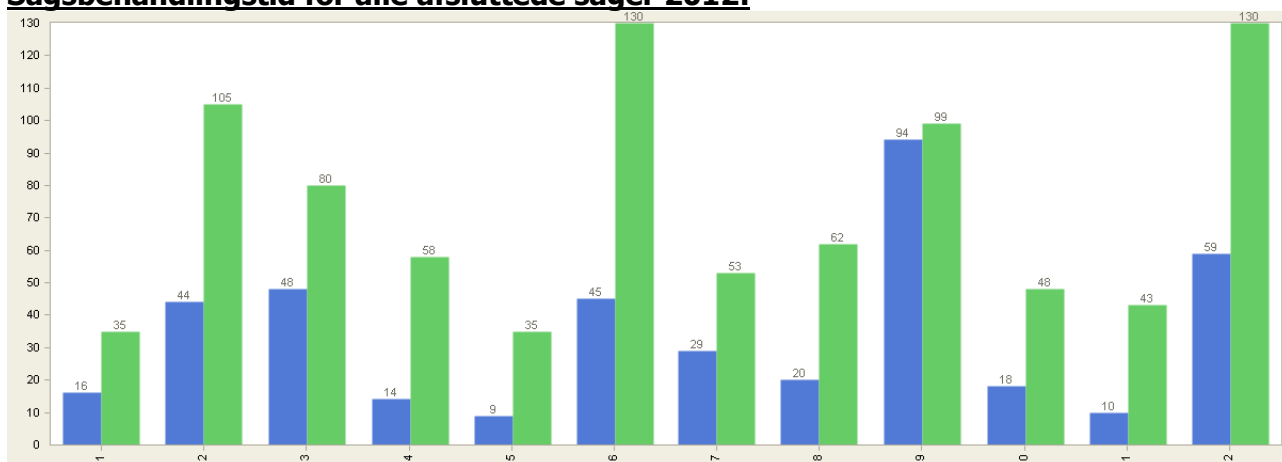


Årsberetning 2012.

Sagens udfald efter nævnbehandlingen i 2012, i alt 182:



Sagsbehandlingstid for alle afsluttede sager 2012:

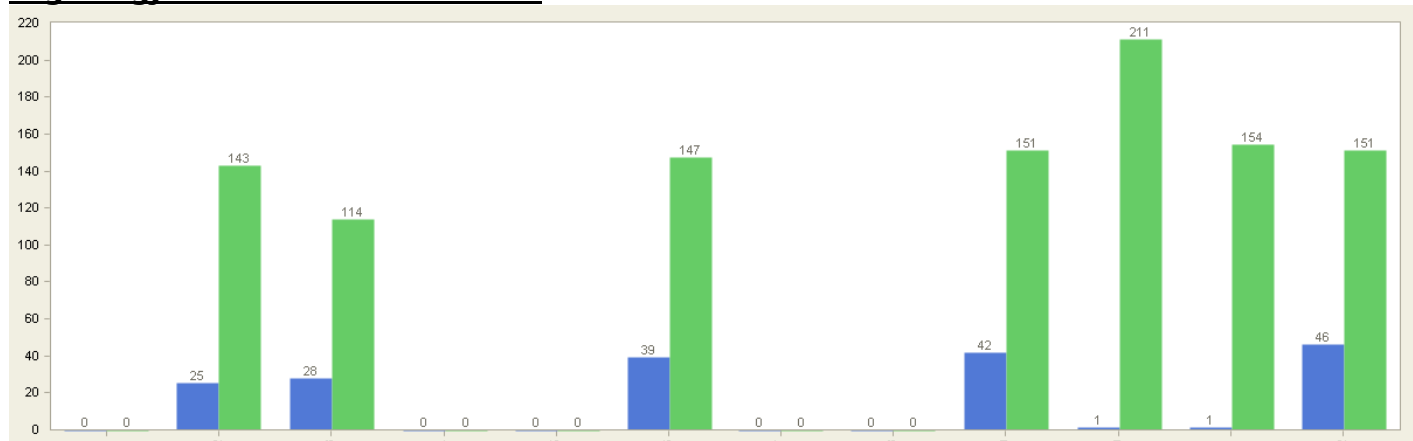


Periode	Antal sager	gen. behandlingstid
January 2012	16	35
February 2012	44	105
March 2012	48	80
April 2012	14	58
May 2012	9	35
June 2012	45	130
July 2012	29	53
August 2012	20	62
September 2012	94	99
October 2012	18	48
November 2012	10	43
December 2012	59	130

Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid for alle afsluttede sager i 2012 er 91 dage.

Årsberetning 2012.

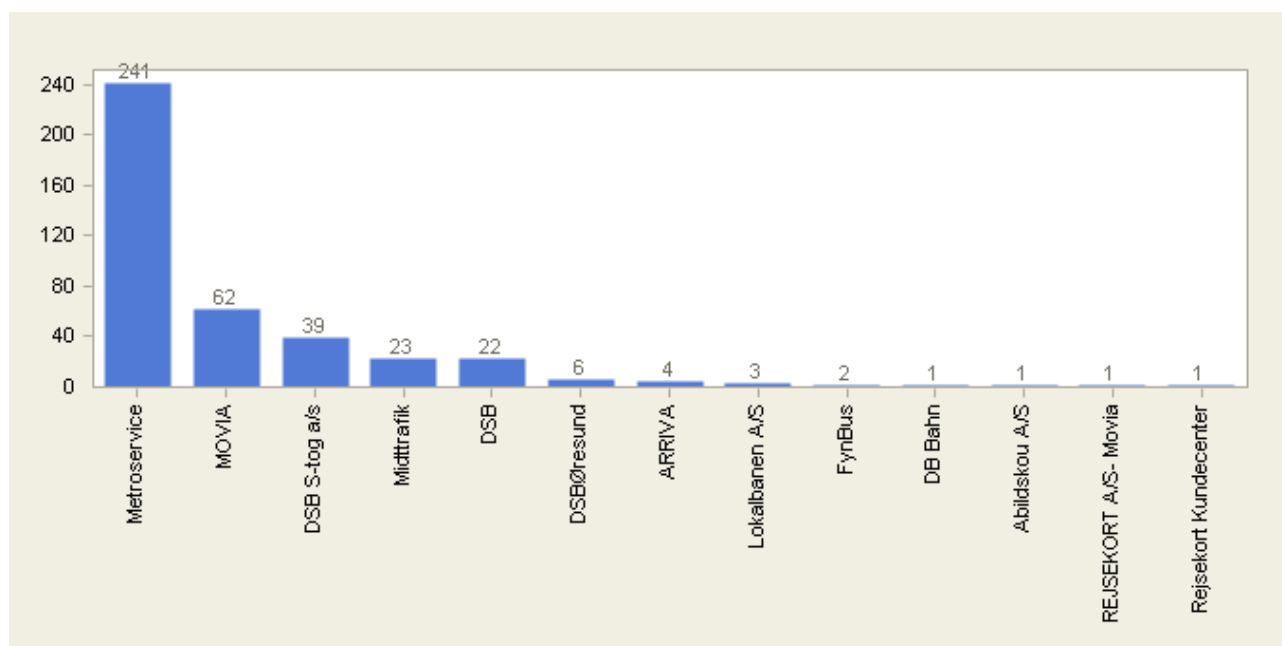
Sager afgjort i ankenævn 2012: 182



Periode	Antal sager	gen. behandlingstid
January 2012	0	0
February 2012	25	143
March 2012	28	114
April 2012	0	0
May 2012	0	0
June 2012	39	147
July 2012	0	0
August 2012	0	0
September 2012	42	151
October 2012	1	211
November 2012	1	154
December 2012	46	151

Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid for nævnssager i 2012: 144 dage

Afsluttede sager fordelt på selskaber 2012, i alt 406 sager:



Årsberetning 2012.

Afsluttede sager fordelt på udfald og de enkelte selskaber 2012:

Tal i () er fra 2011

Trafikselskab	Selskab medhold	Klageren medhold/ delvist medhold	Selskab imødekommet/ delvist imødekommet kl. afgjort inden ankenævn- behandling	Klageren frafaldet sagen	Kl. henvist til at klage /sag afvist
---------------	-----------------	--------------------------------------	--	-----------------------------	---

DSB S-tog A/S	25 (29)	2 (2)	7 (25)	1 (3)	4 (2)
Metro Service A/S	79 (25)	6 (5)	134 (23)	20 (3)	2 (0)
DSB	6 (11)	0 (3)	16 (31)	0 (0)	0 (0)
MOVIA	29 (31)	7 (2)	20 (28)	5 (3)	1 (0)
FynBus	0 (1)	0 (2)	2 (2)	0 (0)	0 (0)
Midttrafik	18 (11)	2 (6)	2 (5)	0 (0)	1 (0)
Arriva Tog	1 (0)	1 (1)	1(1)	1(0)	0 (0)
DSBØresund	1 (3)	1 (1)	4 (4)	0 (0)	0 (0)
Abildskou A/S	0 (1)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)
DB Bahn	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
Lokalbanen A/S	1 (0)	0 (0)	1 (0)	1 (0)	0 (0)
Rejsekort Kundecenter	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)
Movia (Rejsekort)	0 (0)	0 (1)	1 (0)	0 (0)	0 (0)

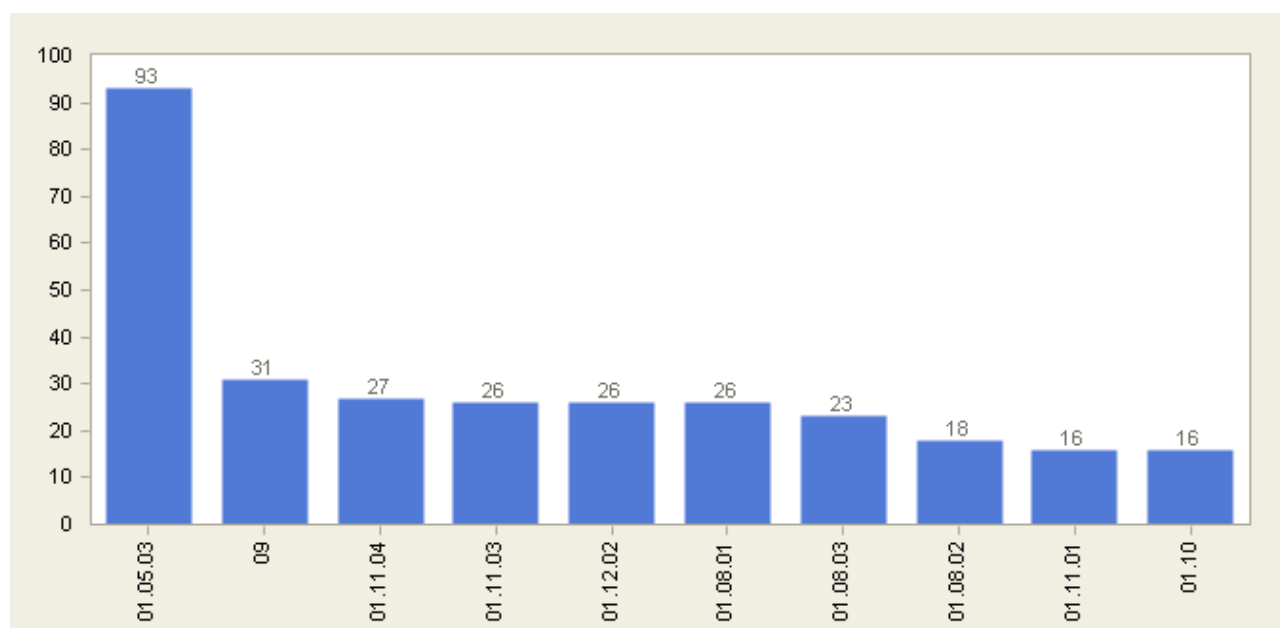
Årsberetning 2012.

Trafikselskabernes andel af afgjorte sager på nævnsmøder 2012; i alt 182 sager:

DSB S-tog:	14,8	%
Metroservice:	46,7	%
DSB:	3,3	%
Movia:	19,8	%
FynBus:	0	%
Midttrafik:	10,9	%
Arriva Tog,	1	%
DSBØresund	2	%
DBBahn, Abildskou, Movia (rejsekort), Rejsekort Kundecenter, ialt:	1,5	%

I alt **100 %**

Top 10 klagepunkterne fordeler sig således på de oprettede sager 2012:



- 01.05.03: Kontrolafgift - for få zoner
- 09: Sagsbehandlingstid
- 01.11.04: Kontrolafgift - mobilbillet ikke modtaget på telefonen før påstigning
- 01.11.03: Kontrolafgift - driftsforstyrrelser i mobilbilletsystem?
- 01.12.02: Kontrolafgift - anvendt forkert kort/billet
- 01.08.01: Kontrolafgift - ingen billet
- 01.08.03: Kontrolafgift - glemt periodekort
- 01.08.02: Kontrolafgift - periodekort udløbet
- 01.11.01: Kontrolafgift - smsbillet. For få eller forkerte zoner
- 01.10: Kontrolafgift - ikke vist klippekort eller billet, indsendt efterfølgende