



Aarhus, 30. januar 2015

**Bilagssamling til Åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
den 6. februar 2015 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
29. januar 2015	1-21-2-13	Tine Jørgensen	tij@midttrafik.dk	87408205

Forslag til revideret budget 2015

Budgetprocessen for Budget 2015

Bestyrelsen for Midttrafik skal, i henhold til lovgivningen, vedtage budgettet 1 måned før bestillerne. Dette betyder, at der er behov for justeringer af Midttrafiks budget blandt andet på baggrund af den politiske behandling i kommuner og region.

Der foreslås indarbejdet nogle specifikke budgetjusteringer, som er nærmere beskrevet i det følgende. Med disse ændringer kommer det samlede budget for 2015 til at se ud som nedenfor:

Samlet budget 2015 for Midttrafik

Hovedtallene i det foreliggende budgetoplæg er gengivet i tabellen næste side, som viser budgetforslaget opdelt på forretningsområder. Oversigten viser de samlede udgifter og indtægter.

Midttrafiks budget er delt op i to hovedområder; Budget med efterregulering og Budgetter uden efterregulering. Budget med efterregulering består af busdrift, flextrafik, togdrift, billetkontrol, letbane og rejsekort, mens Budgetter uden efterregulering består af Trafikselskabet.

Den sidste kolonne i tabellen sammenligner budgettet, der var til 2. behandling i september med budgettet, der fremlægges i nærværende notat. Samlet set er nettoudgifterne faldet fra 1.490,5 mio. kr. i det oprindelige budget til 1.461,9 mio. kr. i det reviderede budget, hvilket er en fald på 28,6 mio. kr., som væsentligst skyldes at udgifter til busdriften og flextrafik er reducerede. Samlet set er budgetter med efterreguleringen således nedjusteret med 28,6 mio. kr., mens budgetter uden efterregulering samlet set er uændrede.

Alle ændringer i det reviderede budget er nærmere beskrevet i dette notat.

Midttrafik, forslag til revideret budget 2015 samlet oversigt

	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015, sept (2. beh)	Forslag til revideret budget 2015,	Difference mellem 2. beh. og revideret
Budgetter med efterregulering					
Buskørsel					
Udgifter	1.431.995.583	1.457.415.000	1.452.736.000	1.420.522.000	-32.214.000
Indtægter	-727.987.715	-710.975.000	-716.920.000	-703.420.000	13.500.000
Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
Netto	704.007.868	746.440.000	735.815.000	717.101.000	-18.714.000
Handicapkørsel					
Udgifter	37.750.233	39.071.000	38.096.000	38.096.000	0
Indtægter	-8.245.241	-8.359.000	-7.936.000	-7.936.000	0
Netto	29.504.992	30.712.000	30.160.000	30.160.000	0
Kan-kørsel					
Nettoudgifter, kørsel	382.874.559	411.010.000	494.711.000	483.842.000	-10.869.000
Administrationsudgifter, turafhængige	9.924.798	10.202.000	10.717.000	10.601.000	-116.000
Indtægter	0	0	0	0	0
I alt netto	392.799.356	421.212.000	505.428.000	494.443.000	-10.985.000
Togdrift					
Udgifter	57.660.679	53.052.000	53.003.000	52.439.000	-564.000
Indtægter	-17.306.693	-16.800.000	-17.300.000	-17.300.000	0
Drift netto	40.353.986	36.252.000	35.703.000	35.139.000	-564.000
Anlæg	14.711.484	14.789.000	14.882.000	14.882.000	0
I alt netto	55.065.470	51.041.000	50.585.000	50.021.000	-564.000
Kontrolafgifter (Aarhus)					
Netto	7.668.970	6.306.000	6.149.000	6.149.000	0
Letbanen					
Letbanesekretariatet	915.000	931.000	950.000	950.000	0
Letbanen - rejsekort	0	3.994.000	0	0	0
Letbanen i alt	915.000	4.925.000	950.000	950.000	0
Rejsekortet					
Netto	10.232.757	63.837.000	40.030.000	41.726.000	1.696.000
Puljer og specielt aftalt kørsel					
Netto	1.414.067	0	0	0	0
Renteindtægter					
Netto	-284.396	0	0	0	0
Budgetter med efterregulering					
I alt netto	1.201.324.085	1.324.473.000	1.369.117.000	1.340.550.000	-28.567.000
Budgetter uden efterregulering					
Trafikselskabet					
Busadministration	99.450.193	108.443.000	107.727.000	107.727.000	0
Administration handicapkørsel	12.590.520	13.833.000	13.610.000	13.610.000	0
Trafikselskabet - netto udgifter	112.040.713	122.276.000	121.337.000	121.337.000	0
Budgetter uden efterregulering					
I alt netto	112.040.713	122.276.000	121.337.000	121.337.000	0
Midttrafik i alt (Midttrafiks bestillere)					
I alt netto	1.313.364.798	1.446.749.000	1.490.454.000	1.461.887.000	-28.567.000

Budgetter med efterregulering

Budgetter med efterregulering består af forretningsområderne busdrift, flextrafik, togdrift, letbane, billetkontrol og rejsekort.

Busdrift – udgifter

Udgifterne til busdrift budgetteres i 2015 til 1.420,5 mio. kr. Omregnes regnskabsresultatet for 2013 til 2015-priser er der tale om en stigning på 5,7 mio. kr. i forhold til regnskabet for 2013.

Sammenlignes med 2. behandlingen af budgettet i september måned, er der tale om en fald på 32,2 mio. kr. hvoraf de 3,2 mio. kr. er afstedkommet af indregning af køreplaner fra 2014 på alle skoleruter, mens 30,4 mio. kr. skyldes faldende index. Der er indregnet drift af realtid

samt en revurdering af drift af internet i henhold til den endelige implementeringsplan. Samlet set udgør det en merudgift på 1,4 mio. kr.

Nedentående figur viser en sammenligning af busudgifter mellem regnskabet for 2013 i 2015-priser, det vedtagne budget fra september 2014 samt forslaget til revideret budget 2015.

Sammenligning af busudgifter mellem regnskabet for 2013 i 2015-priser og vedtaget budget 2015 samt forslag til revideret budget

	Regnskab 2013 i 2013-priser	Regnskab 2013 i 2015-priser	Budget 2015, 12. sept. 2014	Budget 2015, 6. febr. 2015	Difference (budget 2015, febr. minus regnskab 2013 i 2015-priser)	Difference (budget 2015, revideret minus budget 2015, sept.)
Favrskov	15.794.551	15.604.909	15.779.000	15.209.000	-395.909	-570.000
Hedensted	11.760.784	11.619.576	9.762.000	9.548.000	-2.071.576	-214.000
Herning	46.767.481	46.205.955	47.220.000	45.874.000	-331.955	-1.346.000
Holstebro	33.410.420	33.009.269	33.528.000	33.116.000	106.731	-412.000
Horsens	45.284.339	44.740.621	47.080.000	46.093.000	1.352.379	-987.000
Ikast-Brande	14.968.129	14.788.411	15.326.000	14.018.000	-770.411	-1.308.000
Lemvig	7.874.042	7.779.500	7.175.000	6.431.000	-1.348.500	-744.000
Norddjurs	14.995.377	14.815.331	14.612.000	13.897.000	-918.331	-715.000
Odder	6.392.926	6.316.168	6.409.000	6.292.000	-24.168	-117.000
Randers	90.693.066	89.604.137	90.861.000	89.135.000	-469.137	-1.726.000
Ringkøbing-Skjern	26.260.632	25.945.328	26.293.000	25.424.000	-521.328	-869.000
Samsø	5.418.351	5.353.294	5.059.000	4.961.000	-392.294	-98.000
Silkeborg	54.970.396	54.310.380	56.076.000	55.212.000	901.620	-864.000
Skanderborg	22.189.834	21.923.406	23.643.000	23.588.000	1.664.594	-55.000
Skive	28.682.085	28.337.707	28.991.000	28.282.000	-55.707	-709.000
Struer	7.922.666	7.827.540	8.004.000	7.540.000	-287.540	-464.000
Syddjurs	18.640.162	18.416.354	15.772.000	15.164.000	-3.252.354	-608.000
Viborg	48.804.745	48.218.759	47.872.000	47.257.000	-961.759	-615.000
Aarhus	457.397.352	451.905.496	472.527.000	462.536.000	10.630.504	-9.991.000
Regionen	473.768.245	468.079.828	480.747.000	470.945.000	2.865.172	-9.802.000
I alt	1.431.995.583	1.414.801.970	1.452.736.000	1.420.522.000	5.720.030	-32.214.000

Som det fremgår af nedenstående tabel er der mindredgifter til alle bestillere grundet faldet i indexet.

Specifikation af ændringer mellem 2. behandling af budget og det reviderede budget

	Budget 2015 12. september 2013	Budget 2015, 6. februar 2015	Ændringer			
			Indexændringer	Køreplan-ændringer	Internet og realtid	Ændringer i alt
Favrskov	15.779.000	15.209.000	-243.000	-325.000	-2.000	-570.000
Hedensted	9.762.000	9.548.000	-220.000	0	6.000	-214.000
Herning	47.220.000	45.874.000	-929.000	-466.000	50.000	-1.345.000
Holstebro	33.528.000	33.116.000	-316.000	-92.000	-4.000	-412.000
Horsens	47.080.000	46.093.000	-963.000	0	-24.000	-987.000
Ikast-Brande	15.326.000	14.018.000	-232.000	-1.074.000	-2.000	-1.308.000
Lemvig	7.175.000	6.431.000	-169.000	-574.000	-1.000	-744.000
Norddjurs	14.612.000	13.897.000	-321.000	-355.000	-39.000	-715.000
Odder	6.409.000	6.292.000	-148.000	0	30.000	-118.000
Randers	90.861.000	89.135.000	-1.397.000	-323.000	-6.000	-1.726.000
Ringkøbing-Skjern	26.293.000	25.424.000	-601.000	-267.000	0	-868.000
Samsø	5.059.000	4.961.000	-106.000	0	8.000	-98.000
Silkeborg	56.076.000	55.212.000	-880.000	0	16.000	-864.000
Skanderborg	23.643.000	23.588.000	-514.000	447.000	12.000	-55.000
Skive	28.991.000	28.282.000	-661.000	0	-48.000	-709.000
Struer	8.004.000	7.540.000	-183.000	-280.000	-2.000	-465.000
Syddjurs	15.772.000	15.164.000	-322.000	-287.000	1.000	-608.000
Viborg	47.872.000	47.257.000	-558.000	0	-57.000	-615.000
Aarhus	472.527.000	462.536.000	-10.926.000	0	935.000	-9.991.000
Regionen	480.747.000	470.945.000	-10.697.000	372.000	523.000	-9.802.000
I alt	1.452.736.000	1.420.522.000	-30.386.000	-3.224.000	1.396.000	-32.214.000

I budgettet er der på udgiftssiden anvendt to typer indeksregulering. Alle busruter, der har været i udbud fra og med Midttrafiks 15. udbud (januar 2010) reguleres efter et månedligt omkostningsindeks, mens øvrige ruter reguleres efter det gamle halvårige reguleringsindeks.

Indexene var bevaret fra 1. til 2. behandlingen af budgettet i september måned, men er ajourførte i forhold til de officielle udmeldinger i forbindelse med det reviderede budget. Der har været store fald i olieprisen hen over efteråret og vinteren, hvilket har ført til markante fald i indexet. Nedenstående tabel viser indexene anvendt i henholdsvis september-budgettet og det reviderede budget.

Udvikling i index fra september-budget til revideret budget

År	Omkostningsindex		Omkostningsindex uden diesel 1)		Reguleringsindex	
	I budget 2015, sept.	I budget 2015, revideret	I budget 2015, sept.	I budget 2015, revideret	I budget 2015, sept.	I budget 2015, revideret
2013-2014	0,2%	0,0%	0,2%	0,2%	0,3%	0,3%
2014-2015	0,7%	-1,4%	0,7%	0,6%	0,5%	-0,9%

Note: 1) Bruges i Holstebro, hvor der er gasbusser

Prognosen for indexet er følsom overfor ændringer i specielt oliepriserne som udgør hele 17% af indexet. Såfremt der kommer stigende oliepriser i løbet af 2015 vil det således føre til et stigende index og øgede betalinger til busselskaberne.

Busudgifterne er ligesom i budgettet for 2014 budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I det omfang der har været udbud eller større omlægninger, er der dog udarbejdet nye basisbudgetter med udgangspunkt i køreplantimer, busantal og udgiftssatser.

Alle afholdte og offentliggjorte udbud er indregnet i budgettet med Midttrafiks 39. udbud i Skanderborg som seneste udbud.

For bybusser, lokalruter, rabatruter og regionale ruter er alle køreplanændringer fra køreplansskiftet i juni 2014 indregnet. Det vil sige at køreplanændringerne for alle rabatruterne nu er indregnet. Køreplanændringerne i tabellen på forrige side er affødt af køreplanændringer på rabatruter.

Der er indregnet drift af realtid samt en revurdering af driften af internet efter den konkrete implementeringsplan der er iværksat i 2015. Samlet set betyder det merudgifter for 1,4 mio. kr. De største ændringer ligger hos Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Teletaxakørslen har været en del af busdriften i siden 2010. Fra 2015 flyttes teletaxakørslen tilbage til kan-kørsel. Den primære årsag til at området i sin tid blev flyttet til busdrift var et ønske fra bestillerne om at undgå at få månedlige fakturaer, der for manges vedkommende var på små beløb. Midttrafik er nu efter ønske fra bestillerne begyndt at fakturere flere driftsområder kvartalsvist, hvilket gør at teletaxakørslen kan komme tilbage til kan-kørsel, hvor den rettelig hører hjemme.

Tabellen nedenfor viser udviklingen i køreplantimer fra regnskab 2013 til budget 2015. Udviklingen i tabellen afspejler for hovedparten af bestillerne også udviklingen i udgifterne.

Sammenligning af køreplantimer mellem regnskabet for 2013 og vedtaget budget 2015 samt forslag til revideret budget

	Regnskab 2013	Budget 2015, 12. sept. 2014	Budget 2015, 6. februar 2015	Difference (budget 2015, febr. minus regnskab 2013 i 2015-priser)	Difference (budget 2015, revideret minus budget 2015, sept.)
Favrskov	19.842	19.703	19.143	-699	-560
Hedensted	13.519	11.448	11.448	-2.071	0
Herning	70.592	70.448	68.910	-1.682	-1.538
Holstebro	46.953	46.143	45.867	-1.086	-276
Horsens	68.682	69.594	69.594	912	0
Ikast-Brande	22.275	22.660	20.415	-1.860	-2.246
Lemvig	12.249	10.501	9.428	-2.821	-1.074
Norddjurs	19.776	18.866	18.080	-1.696	-786
Odder	9.738	9.686	9.686	-52	0
Randers	126.759	124.339	123.714	-3.045	-625
Ringkøbing-Skjern	38.175	36.859	35.916	-2.259	-943
Samsø	7.409	7.017	7.017	-392	0
Silkeborg	87.057	84.851	84.851	-2.206	0
Skanderborg	30.164	30.418	30.947	783	529
Skive	42.543	42.220	42.220	-323	0
Struer	13.910	13.918	12.572	-1.338	-1.346
Syddjurs	30.113	22.995	21.227	-8.886	-1.768
Viborg	75.292	72.860	72.860	-2.432	0
Aarhus	566.995	568.640	568.640	1.645	0
Regionen	753.199	739.363	739.363	-13.836	0
I alt	2.055.242	2.022.530	2.011.897	-43.345	-10.633

Note: Totale køreplantimetotal inkl. alle rabat køreplantimer. Dvs. at det ikke er ovenstående køreplantimetotal der er anvendt i fordelingen af køreplantimefordelte udgifter i Trafikselskabet, idet rabatruter her indgår med 50% vægt.

På Bestyrelsens møde i december 2014 blev det vedtaget at installere sikkerhedsudstyr med videoovervågning i alle regionale busser og bybusser. Det blev samtidig besluttet at installationen skulle foretages i 2015, men at installations- og driftudgifter for 2015 først skulle med i budgettet for 2016. Samlet beløber udgiften sig til 1,9 mio. kr. inkl. moms i 2015.

Hedensted Kommune ønsker at hjemtage 10 rabatruter og gøre 2 rabatruter til lokalruter. Samlet set vil kommunen hjemtage ruter med 4.638 årlige køreplantimer og en årlig udgift på 4,6 mio. kr. Kommunens administrationsbidrag vil falde med 0,1 mio. kr. ved hjemtagelsen. De økonomiske konsekvenser af hjemtagelsen og ændringen til lokalruter er ikke indregnet i det reviderede budget, idet kommunens ønske behandles af Bestyrelsen under et andet dagsordenspunkt på mødet.

En del kommuner får tilskud til minimumsbetjeningen af uddannelsessøgende af regionen. Tilskuddene er ikke indregnet i nedenstående tabel, men indgår i specifikationerne som en selvstændig del af busbudgettet, der således består af udgifter til kørsel, indtægter og tilskud. Indexreguleringen der følger det index for regional udvikling, er ændret fra 1,8% til 2,0% fra 1. til 2. behandlingen af budgettet.

Busdrift - indtægter

Indtægter ved busdrift budgetteres i det reviderede budget til 703,4 mio. kr. Heraf udgør de samlede passagerindtægter fra salg af kort og billetter til kunderne 507,2 mio. kr. – svarende til ca. 72 % af de samlede indtægter. I forhold til regnskabet for 2013 er der tale om mindreindtægter på knap 25 mio. kr.

Det reviderede indtægtsbudget er nedskrevet med 13,5 mio. kr. i forhold til det budget, der blev vedtaget i september måned 2014.

Ændringerne skyldes:

- Mindreindtægter, som følge af øget betaling til togoperatørerne for bus-tog rejser på 18,8 mio. kr. Beløbet er forbundet med usikkerhed, da der fortsat foregår drøftelser med togoperatørerne.
- Merindtægter, som følge af ændret vurdering af indtægter for kompensation på fritidsrejser på 3,4 mio. kr.
- Mindreindtægter som følge af beslutning om afskaffelse af gods i busser på 0,1 mio. kr.
- Merindtægter fra flere omstigningsrejser fra tog på 2 mio. kr.

Sammenligning af busindtægter mellem regnskabet for 2013, budget 2014 og vedtaget budget 2015 samt forslag til revideret budget

Indtægtskategorier	Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, 12. sept. 2014	Rev. Budget 2015, 6. febr. 2015	Difference (budget 2015, febr. minus regnskab 2013 i 2015-priser)	Difference (budget 2015, revideret minus budget 2015, sept.)
Passagerindtægter	507.131.549	496.900.000	507.170.000	507.170.000	38.451	0
Refusion/takstnedsættelse - off peak klip	3.433.235	6.375.000	3.500.000	3.500.000	66.765	0
Erhvervskort	4.617.709	3.500.000	4.500.000	4.500.000	-117.709	0
Omsætning Ungdomskort	95.543.033	89.500.000	95.000.000	95.000.000	-543.033	0
Ungdomskort - kompensation fritidsrejser	7.299.783	9.500.000	3.400.000	6.800.000	-499.783	3.400.000
Omsætning skolekort	38.092.442	38.800.000	35.450.000	35.450.000	-2.642.442	0
Kompensation - Fælles bøneregler	35.656.400	35.400.000	36.100.000	36.100.000	443.600	0
Fragt, Gods og Post mm.	145.965	800.000	100.000	0	-145.965	-100.000
Fribefordring Værnepligtige	1.600.692	1.900.000	1.600.000	1.600.000	-692	0
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	345.911	250.000	250.000	250.000	-95.911	0
Telebus / Teletaxa	210.676	300.000	0	0	-210.676	0
Kontrolafgifter uden for Aarhus kommune	389.479	250.000	350.000	350.000	-39.479	0
Billetindtægter - Togrejser DSB og Arriva	106.099.918	104.000.000	106.000.000	106.000.000	-99.918	0
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	29.729.447	27.500.000	29.500.000	31.500.000	1.770.553	2.000.000
Indtægter Busdrift	830.296.240	814.975.000	822.920.000	828.220.000	-2.076.240	5.300.000
					0	
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	-102.520.106	-104.000.000	-106.000.000	-124.800.000	-22.279.894	-18.800.000
Passagerindtægter total	727.776.134	710.975.000	716.920.000	703.420.000	-24.356.134	-13.500.000
Tilskud Puljemidler	211.579	-	-	-	-211.579	0
Passagerindtægter i alt	727.987.713	710.975.000	716.920.000	703.420.000	-24.567.713	-13.500.000

I administrationens forslag til revideret budget indgår følgende forudsætninger:

Takststigninger

Taksterne holdes i ro i 2015. Der er derfor ikke forudsat merindtægter på grund af takststigninger.

Off-peak klippekort – kompensation

Salget af Off-peak klippekort var i 2013 ikke så højt som forventet, og Midttrafik har derfor ikke modtaget den kompensation fra Trafikstyrelsen som forventet. Budgettet for 2015 er som følge heraf nedskrevet med ca. 2,9 mio. kr., i forhold til budget 2014.

Kompensation ungdomskort

Midttrafik modtager fra Trafikstyrelsen kompensation for unges brug af ungdomskort til fritidsformål. Trafikstyrelsen har i begyndelsen af 2014 gennemført en analyse af brugen af ungdomskort, der godtgør at disse kort ikke bruges til fritidsformål i det omfang det oprindeligt var forventet.

I det oprindelige budget var denne omsætning nedskrevet til 3,4 mio. kr. I forslaget til revideret budget er der sket en opskrivning til 6,8 mio. kr., idet togoperatørernes andel af disse indtægter forventes at falde.

Fragt, gods og post

I forhold til det oprindelige budget er der i det reviderede budget forudsat en nedskrivning af indtægterne til 0 kr., som følge af Bestyrelsens beslutning om at afskaffe godsbefordring i Midttrafik.

Skolekort

De forventede indtægter for salg af skolekort var nedjusteret med 2,6 mio. kr. i det oprindelige budget. Det skyldes primært at Holstebro Kommune har indført gratis rabatruter fra sommeren 2014.

Konsekvenser af Hedensted Kommunes ønske om at hjemtage rabatruter og indføre 0-takst fra januar 2014 er ikke indregnet i det reviderede budget. Det vurderes at indførelse af 0-takst på rabatruter i Hedensted vil medføre et fald i kommunens skolekortindtægter på 1,4 mio. kr.

Teletaxa

Fra og med 2015 flyttes teletaxakørslen til kan-kørslen, som beskrevet under busudgifter, hvorfor teletaxaindtægterne udgår af budgettet for busindtægter.

Bus-Tog samarbejdet

Det er ved budgetlægningen for det oprindelige budget forudsat at bus-tog samarbejdet går i 0, således at de billetindtægter Midttrafik modtager for salg af kort og billetter fra togoperatørerne modsvares af den betaling togoperatørerne skal have for udført transportarbejde.

På baggrund af resultaterne af bus-tog undersøgelsen i 2012 og 2013 – samt forventningerne til 2014 forventes denne forudsætning ikke længere realistisk, og der er derfor sket en justering af dette. Der er således i det reviderede budget for 2015 afsat midler til ekstra betaling til togoperatørerne for rejser indenfor takstområder på samlet 18,8 mio. kr. Beløbet vedrører endelig afregning vedrørende 2013 samt forventet resultat for 2014. Beløbet er forbundet med usikkerhed, da der fortsat foregår drøftelser med togoperatørerne omkring afregningen. Administrationen er i løbende dialog med Region Midtjylland om forholdet. Regionen er finansieringspart for denne kørsel. Endelig afregning vedrører 2012 medtages ikke i det reviderede budget for 2015, da det indregnes i regnskabet for 2014.

I forhold til det oprindelige budget for 2015 er der i det reviderede budget forudsat merindtægter på 2,0 mio. kr., for så vidt angår togoperatørernes betaling for omstigningsrejser i Midttrafik. Dette vedrører de rejser, hvor togkunder anvender gratis bus i tilslutning til rejsen. Disse merindtægter er fordelt mellem regionen og de bybuskommuner, hvor der er togforbindelser.

Rejsekort

I løbet af 2015 indføres rejsekortet i hele Midttrafik. Dvs. at en del af passagerindtægterne fremover vil indgå som indtægter på rejsekort, ligesom en del af billetindtægter for Tog – omstigningsrejser vil komme på rejsekortet.

Der er i budgettet ikke forudsat indtægtsmæssige konsekvenser som følge af indførelse af rejsekort. Men rejsekortet vil medføre en større risiko for indtægtsbudgettet i 2015 end i de tidligere år. Det drejer sig dels om hvor mange indtægter Midttrafik modtager fra rejsekort – og hvordan kunderne udnytter de rabatmuligheder der er indbygget i rejsekortet. Rejsekortet fungerer på den måde, at jo mere man rejser desto billigere bliver den enkelte rejse. Midttrafik har endnu ikke overblik over Rejsekort-kunders rejsemønstre, og der vil derfor være en stor usikkerhed i forhold til indtægter for Rejsekortrejser.

Samtidig vil der være usikkerhed i forhold til fordeling af indtægter fra rejsekortrejser. Med rejsekortet registreres alle rejser konkret, og der er derfor mulighed for at sikre et mere retvisende billede af indtægternes fordeling end det f.eks. gør sig gældende for klippekort og periodekort. Dette kan betyde flytning af indtægter mellem kommuner og Region.

Bestillerfordeling

Samlet set – fordelt på bestillere – ser det reviderede budget således ud, sammenholdt med det vedtagne budget, Budget 2014 samt Regnskab 2013.

Sammenligning af busindtægter mellem regnskabet for 2013, budget 2014 og vedtaget budget 2015 samt forslag til revideret budget

	Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, 12. sept. 2014	Budget 2015, 6. febr. 2015	Difference (budget 2015, febr. minus regnskab 2013 i 2015-priser)	Difference (budget 2015, revideret minus budget 2015, sept.)
Favrskov	1.241.729	1.167.000	1.257.000	1.262.000	20.271	5.000
Hedensted	3.153.586	3.153.000	3.091.000	3.096.000	-57.586	5.000
Herning	17.668.765	17.322.000	17.617.000	17.727.000	58.235	110.000
Holstebro	8.891.492	8.555.000	6.219.000	6.261.000	-2.630.492	42.000
Horsens	19.830.905	19.942.000	19.651.000	19.787.000	-43.905	136.000
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0
Lemvig	0	0	0	0	0	0
Norddjurs	1.187.474	1.350.000	1.192.000	1.196.000	8.526	4.000
Odder	1.347.542	1.264.000	1.280.000	1.282.000	-65.542	2.000
Randers	29.588.371	30.658.000	29.695.000	29.925.000	336.629	230.000
Ringkøbing-Skjern	4.181.850	3.925.000	4.261.000	4.272.000	90.150	11.000
Samsø	1.208.010	1.291.000	1.146.000	1.151.000	-57.010	5.000
Silkeborg	24.540.719	25.405.000	24.743.000	24.902.000	361.281	159.000
Skanderborg	5.833.539	5.253.000	5.635.000	5.655.000	-178.539	20.000
Skive	8.771.627	8.637.000	8.601.000	8.644.000	-127.627	43.000
Struer	1.180.376	1.146.000	1.186.000	1.190.000	9.624	4.000
Syddjurs	3.681.053	3.647.000	3.678.000	3.683.000	1.947	5.000
Viborg	16.049.742	16.707.000	15.817.000	15.913.000	-136.742	96.000
Aarhus	286.708.000	279.334.000	282.345.000	284.959.000	-1.749.000	2.614.000
Regionen	292.922.935	282.219.000	289.506.000	272.515.000	-20.407.935	-16.991.000
I alt	727.987.715	710.975.000	716.920.000	703.420.000	-24.567.715	-13.500.000

Flextrafik

Flextrafik omfatter handicapkørsel og den såkaldte kan-kørsel.

Handicap- og kan-kørslen finansieres via bestillerbidrag, der som udgangspunkt opkræves som a conto betalinger ved bestillerne. Udgiften beregnes efter en fast timepris til de pågældende vognmænd, som er fastsat ved udbud. Det vil sige, at svingende priser på f.eks. brændstof ikke spiller ind på på kørselsudgiften. Timeprisen til vognmændene reguleres ved nye udbud som foretages en gang årligt for enkeltvogne samt vogngrupper mens garantivogne kører to år på samme kontrakt. Af det seneste udbud, der behandles i et andet dagsordenpunkt på samme bestyrelsesmøde, fremgår der, at der trods faldende oliepriser, ikke er faldende priser på flextrafikførslen. Priserne er uændrede i forhold til det tidligere udbud. Der er således ikke ændret i prisgrundlaget i forhold til det tidligere vedtagne budget.

Handicapkørsel

I forhold til 2. behandlingen af budgettet i september måned er der ikke foretaget ændringer.

De samlede udgifter til handicapkørsel budgetteres i 2015 til 38,1 mio. kr. hvoraf de 30,2 mio.kr. er bestillernes udgifter mens den resterende del betales af brugerne i form af egenbetaling. Administrationsomkostningerne til handicapkørsel indgår i Trafikselskabets budget, hvorfor dette budget på 38,1 mio. kr. udelukkende dækker kørslen. I forhold til regnskabet for 2013 er der en mindre stigning i udgiften for bestillerne på 2,2 % som hovedsageligt kan tilskrives en indeksregulering på 2 % samt en dyrere pris pr. tur, hvilket skyldes at gennemsnitslængden pr. tur er længere end tidligere.

Sammenligning af nettoudgifter mellem regnskabet for 2013, budget 2014 og vedtaget budget 2015 samt forslag til revideret budget

	Regnskab 2013, nettoudgifter handicapkørsel	Budget 2014, nettoudgifter handicapkørsel	Budget 2015, 12. sept. 2014, nettoudgifter handicapkørsel	Budget 2015, 6. febr. 2015, nettoudgifter handicapkørsel	Difference (budget 2015, revideret minus budget 2015, sept.)
Favrskov	828.292	817.000	864.000	864.000	0
Hedensted	995.293	996.000	905.000	905.000	0
Heming	1.495.898	1.504.000	1.479.000	1.479.000	0
Holstebro	853.892	813.000	848.000	848.000	0
Horsens	1.755.810	1.788.000	1.669.000	1.669.000	0
Ikast-Brande	624.506	579.000	672.000	672.000	0
Lemvig	496.059	497.000	511.000	511.000	0
Norddjurs	588.664	546.000	572.000	572.000	0
Odder	690.178	649.000	696.000	696.000	0
Randers	1.885.007	1.895.000	1.872.000	1.872.000	0
Ringkøbing-Skjern	1.266.707	1.235.000	1.382.000	1.382.000	0
Samsø	176.071	169.000	187.000	187.000	0
Silkeborg	1.778.522	1.699.000	2.120.000	2.120.000	0
Skanderborg	701.343	643.000	747.000	747.000	0
Skive	688.233	635.000	668.000	668.000	0
Struer	419.462	429.000	404.000	404.000	0
Syddjurs	542.621	564.000	521.000	521.000	0
Viborg	1.686.753	1.637.000	1.719.000	1.719.000	0
Aarhus	12.031.680	13.617.000	12.324.000	12.324.000	0
I alt	29.504.992	30.712.000	30.160.000	30.160.000	0

I budgetforslaget er det forudsat, at udgifterne til vognmændene inden for handicapkørsel, stiger med ca. 0,8 %, da turprisniveauet tager udgangspunkt i 2014 priser.

"Kan-kørsel"

I forhold til 2. behandling af budgettet i september er udgifterne samlet set faldet. Dette skyldes hovedsageligt, at Region Midtjylland ikke længere forventer en så markant stigning i antallet af kørte ture som prognoserne tidligere har vist tendenser til.

Derudover har Holstebro Kommune og Skive Kommune nedjusteret deres forventning til kørslen som følge af endeligt regnskab for 2014. Desuden har Fynbus opjusteret deres forventning til kørslen i 2015 som følge af en stigning i den kommunale kørsel.

Kan-kørslen omfatter den del af den variable kørsel, hvor bestillerne kan indgå aftaler med Midttrafik, men ikke er forpligtet hertil jf. lovgivningen. Det drejer sig blandt andet om patientbefordring, kørsel til læge, genoptræning, specialskoler og flexture. Fra 2015 indgår teletaxa desuden som en del af kan-kørslen, hvor det tidligere har indgået i busdriften.

Fra 2015 flyttes de administrative omkostninger for teletaxa fra busdriften og over til flextrafik. Tidligere har bestillerne betalt en vægtet andel af et fastlagt budget. Fremover vil betalingen af de administrative udgifter bliver turafhængigt på samme måde som den eksisterende kan-kørsel fungerer i dag.

Administrationsomkostningerne for kan-kørsel harmoniseres fra 2015. Dette betyder, at alle kommunerne betaler den samme turpris for den samme ydelse. Turprisen for kommunal lægekørsel mv. vil fremover være 17 kr. pr. tur. Flexture takseres til 21 kr. pr. tur, mens teletaxa fremover koster 31 kr. pr. tur. De forskellige satser for administrationsomkostninger er af født af, at ressourceforbruget er forskelligt ved de forskellige kørselsformer.

I henhold til høringsvaret i forbindelse med den politiske høring af budgettet har Samsø Kommune meddelt, at kommunen trækker al kan-kørsel med læge- og genoptræningskørsel hjem. Dvs. at i løbet af 2015 stopper Midttrafik med at administrere læge- og genoptræningskørsel på Samsø, hvorefter Midttrafik udelukkende administrerer teletaxa.

Sammenligning af nettoudgifter mellem regnskabet for 2013, budget 2014 og vedtaget budget 2015 samt forslag til revideret budget

	Regnskab 2013, nettoudgifter kan-kørsel	Budget 2014, nettoudgifter kan-kørsel	Budget 2015, 12. sept. 2014, nettoudgifter kan-kørsel	Budget 2015, 6. febr. 2015, nettoudgifter kan-kørsel	Difference (budget 2015, revideret minus budget 2015, sept.)
Favrskov	470.887	503.000	5.771.000	5.771.000	0
Hedensted	103.303	126.000	475.000	475.000	0
Herning	0	0	16.000	16.000	0
Holstebro	969.045	1.014.000	2.025.000	1.167.000	-858.000
Horsens	8.304.352	4.353.000	1.110.000	1.110.000	0
Ikast-Brande	62.899	57.000	65.000	65.000	0
Lemvig	312.884	304.000	376.000	376.000	0
Norddjurs	2.317.598	2.463.000	2.376.000	2.376.000	0
Odder	0	0	83.000	83.000	0
Randers	1.442.293	2.808.000	1.272.000	1.272.000	0
Ringkøbing-Skjern	493.170	495.000	509.000	509.000	0
Samsø	304.302	324.000	371.000	371.000	0
Silkeborg	3.152.296	3.356.000	3.562.000	3.562.000	0
Skanderborg	0	0	323.000	323.000	0
Skive	9.437.844	10.762.000	10.156.000	10.088.000	-68.000
Struer	32.018	36.000	66.000	66.000	0
Syddjurs	2.149.308	2.185.000	2.998.000	2.998.000	0
Viborg	1.619.770	584.000	983.000	983.000	0
Aarhus	4.433.699	4.685.000	4.598.000	4.598.000	0
Regionen	114.051.117	123.048.000	137.110.000	124.975.000	-12.135.000
I alt vedr. bestillere	149.656.787	157.103.000	174.245.000	161.184.000	-13.061.000
					0
Sydtrafik	189.250.774	196.970.000	204.407.000	204.407.000	0
NT	50.908	53.000	100.000	100.000	0
Fynbus	53.840.887	67.086.000	126.676.000	128.752.000	2.076.000
I alt vedr. øvrige	243.142.569	264.109.000	331.183.000	333.259.000	2.076.000
I alt	392.799.356	421.212.000	505.428.000	494.443.000	-10.985.000

Det samlede budget for kan-kørsel inkl. flexture og teletaxa er i 2015 på 494,4 mio. kr. hvoraf de 10,6 mio. kr., svarende til 2,1 %, dækker de administrative omkostninger. Det er et fald på 2,2 % i forhold til 2. behandlingen af budgettet i september måned. Som det fremgår af ovenstående tabel vedrører ændringerne fire bestillere, som alle er orienteret.

Togdrift

Budgettet for togdrift vedrører kun Region Midtjylland.

I driftsbudgettet indgår kontraktbetaling til DSB for togekørsel på Odderbanen og et driftstilskud til Midtjyske Jernbaner A/S, til drift af togekørsel på Lemvigbanen samt infrastrukturopgaver på Odderbanen og Lemvigbanen. Desuden indgår passagerindtægter på begge baner.

De faldende oliepriser i efteråret 2014 har ført til markante fald i omkostningsindekset der anvendes til regulering af udgifterne til henholdsvis DSB og Midtjyske Jernbaner. Det reviderede budgetforslag tager højde for denne udvikling i omkostningsindekset for 2015.

I kontraktbetalingen til DSB er indregnet værdien af 4 Desirotog, som fra statens side vederlagsfrit stilles til rådighed for samdriften mellem Odderbanen og Grenaa-banen. Budgetforslaget forudsætter uændret kørselsomfang på Lemvigbanen og Odderbanen. Der forventes ikke sporarbejde på Odderbanen i 2015, som følge af forberedelserne til etablering af Aarhus Letbane.

Netto driftsudgifter til togtrafik budgetteres til 52,439 mio. kr.

	Budget 2015, 12. sept. 2014	Budget 2015, 6. febr. 2015	Difference (budget 2015, revideret minus budget 2015 sept.)
Midtjyske Jernbaner - underskudsdekning	25.756.000	25.219.000	-537.000
Operatørkontrakt DSB - Odderbanen	27.247.000	27.220.000	-27.000
Driftsudgifter i alt	53.003.000	52.439.000	-564.000

På indtægtssiden forventes fastholdelse af samme antal passagerer som 2013. Der budgetteres med uændrede passagerindtægter på 17,3 mio. som i regnskabet for 2013.

Tilskud til investeringer.

Midtjyske Jernbaner modtager et tilskud til dækning af udgifter til investeringer i infrastruktur på Odderbanen og Lemvigbanen. I 2015 er investeringstilskuddet budgetteret til 14,8 mio. kr. som fremgår af tabellen.

Forslag til investeringstilskud 2015

	Budget 2015, 12. sept. 2014	Budget 2015, 6. febr. 2015
Pulje til mindre investeringer	3.663.000	3.663.000
Udvidelse af Pulje til mindre inv.	1.065.000	1.065.000
Afdrag spormoderniseringslån	10.154.000	10.154.000
Samlet til investeringer	14.882.000	14.882.000

Budgettet for investeringstilskud fremskrives med samme reguleringsprocent, som anvendes for Regional Udvikling i Danske Regioner.

Der indgår i investeringstilskuddet en pulje til mindre investeringer som Midtjyske Jernbaner selv disponerer over. Midttrafik og Region Midtjylland har med virkning fra 2012 aftalt en udvidelse af puljen med 1,0 mio. kr. Midtjyske Jernbaner har tilsluttet sig Banedanmarks option for anskaffelse af GSM-R radiosystemet. Midtjyske Jernbaner har over en flerårig periode opsparat midlerne til finansiering af projektet.

Regionen har finansieret sporombygningen på Odderbanen ved optagelse af et lån. Lånet er videreformidlet gennem Midttrafik til Midtjyske Jernbaner. I budgettet for 2015 indgår et afdrag til Regionen på dette lån på ca. 10,1 mio. kr.

Letbanen

Budgetposten er ikke ændret mellem 2. og 3. behandlingen af budgettet.

Letbanen består i budget 2015 af Letbanesekretariatet, som tager sit udgangspunkt i vedtaget budget for Letbanesekretariatet, besluttet på møde i Letbanerådet den 23. april 2014. Vedtaget budget for 2015 er på 0,95 mio. kr. svarende til en 4 % stigning i forhold til regnskab 2013.

Udover letbanesekretariatet består Letbanearbejdet af operatørbudgettet, som bliver finansieret af Drifts- og infrastrukturselskabet for Aarhus Letbane.

Billetkontrollen

Budgetposten er ikke ændret mellem 2. og 3. behandlingen af budgettet.

Billetkontrollen inklusiv kontrolafgifter vedrører udelukkende Aarhus Kommune. Nettoudgifterne til billetkontrollen i budget 2015 udgør 6,1 mio. kr., hvilket er en reduktion i forhold til både regnskab 2013 og budgettet for 2014.

Der forventes 7% flere kontrolafgifter i 2015 end i 2013, hvor Midttrafik indgik aftale med eksternt firma om kontrollen i august måned. Besparselsen som følge af udbuddet af billetkontrollen er indregnet, ligesom merudgiften ved beslutningen om at øge antallet af kontroller i forhold til de udbudte er indregnet.

Rejsekortet

Det reviderede budget for Rejsekort i 2015 er på i alt ca. 41,7 mio. kr. Det oprindelige budget 2015 var på ca. 40,0 mio.kr.

Stigningen på ca. 1,7 mio. kr. i forhold til det oprindelige budget 2015, der blev vedtaget af Midttrafiks bestyrelse i september 2015, skyldes primært ekstrabestillinger af udstyr. Således er der i det reviderede budget indregnet ca. 1,2 mio. kr. vedrørende ekstra bestillinger af 9 busser til Region Midtjylland samt 0,15 mio. kr. vedr. Check in mini udstyr til Odder Kommune. Ekstrabestillinger kontantfinansieres i anskaffelsesåret.

Endvidere er der tillagt udgifter til vedligehold af regionale ekstrabusser samt til yderligere 6 ekstrabusser til Ringkøbing-Skjern kommune – indkøb af udstyr til disse(RKSK) er dog medtaget i regnskab 2014. Midttrafik har endvidere indgået en supportaftale med East West om fejlretning på Rejsekortudstyr ved fejl der ligger udover serviceaftalens vilkår. Derfor er der indregnet 250.000 kr. pr. år frem til 2028. Det vurderes, at de årlige udgifter ved at Midttrafik står for fejlretningen vil være større, eller på mindst samme niveau, som hvis East West får opgaven.

Den samlede ændring i revideret budget 2015 ses i tabellen herunder:

Bestiller	Ændring i 2015	Beløb kr.
Region Midtjylland	Ekstra 9 busser til Region Midtjylland	1.177.691
Region Midtjylland	Region Midtjylland vedligehold (9 ekstra busser)	68.306
Ringkøbing-Skjern	Vedligehold vedr. 6 ekstra busser	49.575
Odder	Ekstra udgifter vedr. bus light i Odder Kommune	150.000
Alle bestillere	Supportaftale med East West (fordelt efter antal busser)	250.000
I alt		1.695.572

En væsentlig post i 2015 driftsbudgettet er rejse- og omsætningsafgift. Dette er afgifter der finansierer driften af det overordnede rejsekort system og Rejsekort A/S. Budgetteringen af disse har hidtil været forbundet med stor usikkerhed som følge af den påvirkning de enkelte trafiksekskabes beslutninger har på den samlede økonomi i Rejsekort A/S. Ligeledes har variationer i forventninger til antal rejser og indtægter medført generel usikkerhed om økonomien i Rejsekort A/S.

Som en følge heraf blev der i december 2014 opnået enighed mellem trafiksekskaberne samt DSB og Arriva om at arbejde på ny finansieringsmodel for Rejsekortet, og at en sådan skal etableres i form af en såkaldt "årsrapportmodel".

Årsrapportmodellen indebærer, at man som udbyder af kollektiv trafik i Danmark betaler et fast abonnement til Rejsekort A/S – frem for den nuværende variable finansiering. Abonnementsbetalingerne fastsættes så de dækker udgifterne i Rejsekort A/S fuldt ud. Størrelsen af det enkelte selskabs "abonnement" beregnes ud fra selskabets samlede mængde af rejser og indtægter, uanset om de formidles på rejsekort eller ej. Modellen gennemføres med den nuværende 60/40-fordeling af afgifter efter henholdsvis antal rejser og billetindtægter.

Den procentuelle fordeling mellem trafiksekskaberne og togoperatørerne ligger endnu ikke fast. For 2015 opkræves a conto 10 mio. i transaktionsafgifter pr. måned i de første måneder af 2015. Afgifterne opkræves efter en fordelingsnøgle defineret på baggrund af tal fra transportministeriet. Iflg. denne fordelingsnøgle bærer Midttrafik 10% af udgifterne.

Der er endnu ikke indregnet konsekvenser af den nye finansieringsmodel. Det vurderes dog, at Midttrafiks fremtidige andel af de samlede udgifter til driften af Rejsekort vil stige i forhold til den eksisterende model, hvor Midttrafiks andel var ca. 8%. Den hidtidige model forudsatte dog et begrænset antal produkter på Rejsekort, hvor den nye model i højere grad tilskynder til at overføre flere billetprodukter. Ligeledes sikrer den nye model en højere grad af budgetstabilitet. Det bør bemærkes at konsekvenserne af, den endnu ufærdige model, ikke er behandlet af Midttrafiks bestyrelse men vil blive forelagt så snart den er færdig.

I betalingsrækken for projektet er Rejsekort A/S' tilbagebetaling af ansvarlige lån rykket et år frem i tiden. Det betyder at der ikke tilbagebetales i 2016, som oprindeligt forudsat. Dette er en udløber af de likviditetsudfordringer som Rejsekort A/S har stået overfor og som har udløst behovet for den nye finansieringsmodel.

I nedenstående tabel ses det samlede udgiftsniveau for rejsekort i perioden 2013 til 2028 med

udgangspunkt i det tidligere vedtagne budget for 2015. Det forventes, at den samlede udgift vil stige fra 660,3 mio. kr. til 667,3 mio. kr. Heraf finansieres de 162,4 mio. kr. af besparelser i Midttrafiks administration. Dette giver et samlet budget efter indregning af besparelser på 504,9 mio. kr.

Stigningen på ca. 7 mio. kr. for perioden 2013 til 2028 skyldes følgende forhold:

Bestiller	Ændring i 2015-2028	Beløb kr.
Region Midtjylland	Ekstra 9 busser til Region Midtjylland	1.178.000
Region Midtjylland	Region Midtjylland vedligehold (9 ekstra busser)	150.000
Ringkøbing-Skjern	Vedligehold vedr. 6 ekstra busser	909.000
Odder	Ekstra udgifter vedr. bus light i Odder Kommune	1.253.000
Alle bestillere	Supportaftale med East West (fordelt efter antal busser)	3.500.000
I alt		6.990.000

Tabellen næste side viser rejsekortprojektets samlede økonomi i perioden 2013-2028.

Følgende overordnede forudsætninger, vedrørende fordeling, ud på bestillere gør sig gældende i revideret budget 2015 – og i betalingsplanen for perioden 2013 til 2028.

- Aktier er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- Ansvarlig lån er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- Tilbagebetaling af indskud af egenkapital er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- Udstyr er fordelt efter antal busser og validatorer(standere) hos den enkelte bestiller
- Udstyr til internt projekt er fordelt efter antal busser hos den enkelte bestiller
- Rejse- og omsætningsafgifter er fordelt efter indtægter
- Kommissionering (kvalitetssikring) af busser er fordelt efter antal busser hos den enkelte bestiller
- Supportaftale med EW er fordelt efter antal busser hos den enkelte bestiller
- Drift af decentralt udstyr er fordelt efter antal busser hos den enkelte bestiller
- Drift af testudstyr er fordelt efter indtægter
- Bus & Tog / kundecenter er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- Drift af det nuværende billetsalgssystem er fordelt efter billetteringsudstyr
- Kundeservice og betjent salg er fordelt efter salgssteder/rutebilstationer
- Tællinger / analyse er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- Periodekort / klippekort er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- Sparet salgsprovision er fordelt efter salgsprovision
- Ændret ressourceforbrug i administrationen er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)

Hertil bør det bemærkes, at Midttrafiks bestyrelse d. 12/12-14 vedtog, at rejsekortinvesteringen vedrørende udstyr og projektsekretariat fastlåses i projektperioden til og med 2016. Hvorefter den endelige afregning bliver foretaget. Ligeledes blev det vedtaget, at fordeling og tilbagebetalingen af eksisterende ansvarlige lån og aktier fastlåses til den aktuelle fordelingsnøgle og opgøres og afregnes endeligt i 2028.

Endvidere skal det bemærkes, at Rejsekort check in mini, samt kontrollørernes udstyr kun forventes at have en levetid frem til starten af 2018. Midttrafik arbejder på en alternativ udstyrløsning fra og med 2018. Det vil på sigt medføre, at der skal investeres i udstyr til erstatning for det eksisterende. Der er dog endnu ikke truffet nogle endelige beslutninger, hvorfor de økonomiske konsekvenser endnu ikke er indregnet i budgettet.

Mio. kr. (2015 -priser)	2015	2016	2017	2018	2013-28 (RB2015)	2013-28 (B2015)
INVESTERINGER						
Årets investering aktier, ansvarlige lån, udstyr (25%)	6,0	1,4	0,0	0,0	49,1	49,1
Kontantfinansiering (Silkeborg og Horsens)	0,8	0,5	0,0	0,0	16,2	16,2
Årets investering internt projekt (25%)	1,9	0,5	0,0	0,0	4,4	4,4
Investeringer i alt	8,7	2,4	0,0	0,0	69,7	69,7
LÅN OG FORRENTNING AF LÅN						
Ydelser på lån. (75 % af rest invest.)	13,4	13,2	13,0	12,8	180,6	180,6
Forrentning og tilbagebetaling af ansv. lånekapital	0,0	0,0	-7,3	-7,3	-78,4	-78,4
Tilbagebetaling af aktieindskud					-18,3	-18,3
Lån og investeringer i alt	13,4	13,2	5,7	5,5	83,8	83,8
DRIFTSUDGIFTER						
Rejse- og omsætningsafgifter	10,5	24,3	24,1	30,1	401,1	402,5
Kvalitet, support og drift	0,3	0,6	0,9	1,3	5,6	2,1
Drift af lokalt udstyr	3,7	4,1	5,1	5,2	70,8	70,8
Bus & Tog, kundecenter	3,0	3,0	2,0	2,0	23,0	23,0
Drift af testudstyr	0,6	0,6	0,6	0,6	7,9	6,4
Drift i alt	18,1	32,6	32,6	39,1	508,3	504,8
ÆNDRERE UDGIFTER / INDTÆGTER I ADMINISTRATIONEN						
Drift af det nuværende billetsalgssystem	-1,0	-3,0	-4,0	-4,0	-52,7	-52,7
Kundeservice og betjent salg	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-45,0	-45,0
Tællinger, analyser	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-7,0	-7,0
Periodekort, klippekort mv.	-0,4	-0,7	-1,0	-1,0	-13,1	-13,1
Sparet salgsprovision	-0,5	-4,5	-4,5	-4,5	-59,0	-59,0
Ændret ressourceforbrug i administrationen	1,0	1,0	1,0	1,0	14,4	14,4
Ændrede udgifter i alt	-4,4	-10,8	-12,0	-12,0	-162,4	-162,4
NETTOUDGIFT I ALT	35,7	37,5	26,2	32,6	499,4	495,9
Besparelse udmøntet i Trafikselskabet	4,4	10,8	12,0	12,0	162,4	162,4
NETTOUDGIFT I FORHOLD TIL BUSINESS CASE	40,2	48,2	38,3	44,6	661,8	658,3
UDSTYR - BESTILLERØNSKER UDOVER BUSINESS CASE						
Ringkøbing-Skjern Kommune, udstyr 7 ekstra busser					0,8	0,8
Ringkøbing-Skjern Kommune, ekstra vedligehold	0,10	0,10	0,13	0,13	1,8	0,9
Horsens Kommune, ekstra vedligehold	0,01	0,00	0,01	0,01	0,1	0,1
Odder, ekstra bus light og vedligehold	0,22	0,01	0,01	0,01	0,3	0,1
Region (9 ekstra busser)	1,18	0,00	0,00	0,00	1,2	0,0
Region (9 ekstra busser - vedligehold)	0,07	0,07	0,09	0,09	1,3	0,0
Ekstra udstyr og vedligehold i alt	1,58	0,19	0,25	0,25	5,5	2,0
NETTOUDGIFT TIL AKTUELLE BESTILLERE	1,58	0,19	0,25	0,25	5,5	2,0
I ALT, SAMLET UDGIFF TIL BESTILLERFORDELING	41,73	48,4	38,5	44,9	667,3	660,3

Budgetter uden efterregulering

Budgetter uden efterregulering består udelukkende af Trafikselskabet, hvor Midttrafiks bestyrelse og repræsentantskab har besluttet, at der skal være mulighed for overførsel af mer- og mindreforbrug fra ét år til de næste.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Det samlede budget for Trafikselskabet er uændret i forhold til 2. behandling af budgettet i september måned.

Budgettet for Trafikselskabet omfatter udgifter til administration af busdrift og handicapkørsel. Busadministrationen består dels af ren administration samt forskellige fællesudgifter i form af f.eks. vedligeholdelse af billetteringsudstyr og markedsføring.

Udgangspunktet for budget 2015 er en fremskrivning af budget 2014 med 2 %. Der er fratrukket diverse besparelser jævnfør forklaringerne i afsnittene nedenfor. Fordelingen af budgettet mellem kommunerne og regionen bygger hovedsageligt på en fordelingsnøgle baseret på køreplantimer i de enkelte kommuner/region. Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte kommuner er der siden 2. behandling af budgettet foretaget justeringer i de samlede administrationsudgifter.

Busadministration

Det samlede budget for busadministration er uændret mellem 2. og 3. behandlingen. Som beskrevet ovenfor er der sket en ændring i fordelingen mellem bestillerne grundet ændring i køreplantimetallet. Der er blandt andet en større stigning i Odder Kommune hvilket er en følge af at kommunen har ændret rabatruterne til lokalruter fra køreplansskiftet i 2015, hvilket er indregnet i nærværende budgetoplæg.

Sammenligning af busadm. mellem regnskabet for 2013, budget 2014 og vedtaget budget 2015 samt forslag til revideret budget

	Regnskab 2013, nettoudgifter busadministration	Budget 2014, nettoudgifter busadministration	Budget 2015, 12. sept. 2014, nettoudgifter busadministration	Budget 2015, 6. febr. 2015, nettoudgifter busadministration	Difference (budget 2015, revideret minus budget 2015, sept.)
Favrskov	600.000	608.000	626.000	613.000	-13.000
Hedensted	602.000	543.000	475.000	485.000	10.000
Herning	2.889.000	2.912.000	3.027.000	2.995.000	-32.000
Holstebro	1.910.000	1.925.000	1.899.000	1.895.000	-4.000
Horsens	3.126.000	3.132.000	3.262.000	3.268.000	6.000
Ikast-Brande	716.000	707.000	781.000	727.000	-54.000
Lemvig	605.000	347.000	305.000	280.000	-25.000
Norddjurs	593.000	595.000	581.000	563.000	-18.000
Odder	295.000	272.000	365.000	466.000	101.000
Randers	6.845.000	6.716.000	5.948.000	5.942.000	-6.000
Ringkøbing-Skjern	1.602.000	1.404.000	1.252.000	1.231.000	-21.000
Samsø	452.000	383.000	344.000	344.000	0
Silkeborg	3.990.000	4.152.000	4.236.000	4.242.000	6.000
Skanderborg	1.083.000	1.104.000	1.095.000	1.110.000	15.000
Skive	2.084.000	2.012.000	2.056.000	2.059.000	3.000
Struer	552.000	551.000	570.000	538.000	-32.000
Syddjurs	1.091.000	838.000	879.000	838.000	-41.000
Viborg	3.862.000	3.687.000	3.679.000	3.684.000	5.000
Aarhus	30.167.000	34.337.000	33.453.000	33.496.000	43.000
Regionen	43.174.000	42.218.000	42.894.000	42.951.000	57.000
I alt	106.238.000	108.443.000	107.727.000	107.727.000	0

Administrationsbudgettet for busdrift er i 2015 på 107,7 mio. kr. svarende til en besparelse på 2,7 % i forhold til budget 2014 (inkl. indeksregulering).

Budgettet for 2015 er samlet set nedskrevet med 2,9 mio. kr. i forhold til budgettet for 2014:

- 0,3 mio. kr. vedrører de administrative udgifter til teletaxa. Udgiften er fra 2015 flyttet til Flextrafik som håndterer administrationen af teletaxa.
- 0,8 mio. kr. vedrører lukning af Randers Rutebilstation, hvorfor besparelsen kun vedrører Randers Kommune og Region Midjyllands budget.
- 0,1 mio. kr. vedrører Skjern Rutebilstation hvor udgiften er flyttet fra administrationen til busdriften
- 1,7 mio. kr. er besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekortet.

I budgettet for rejsekortet er der i business casen for 2013 indarbejdet permanente besparelser i Midtrafiks administration på 12 mio. kr. årligt, når rejsekortet er fuldt udrullet. Besparelserne er indregnet i forhold til business casen og afhænger af, at Midtrafik får udfaset i samme tempo som rejsekortet udrulles. Besparelserne udgør i 2015 4,4 mio. kr. hvoraf de 2,7 mio. kr. allerede blev indregnet i 2014. Det vil sige at nettobesparelsen i 2015 er på 1,7 mio. kr.

Besparelsen som følge af rejsekortet består i 2015 af 1,0 mio. kr. på driften af det nuværende

billeteringsystem, som løbende vil blive udfaset og vil derfor også på sigt give en større besparelse. Derudover er der en besparelse på kundeservice og betjent salg på 3 mio. kr., 0,5 mio. kr. på tællinger, 0,4 mio. kr. på klippekort/periodekort samt 0,5 mio. kr. salgsprovision. Hertil skal lægges 1,0 mio. kr. til bla. administrative opgaver og funktioner i forbindelse med rejsekortet.

Besparelser vedrørende implementering af rejsekort

Mio. kr.	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Samlet 2013-2028
Billeteringsudstyr	0	-0,7	-1,0	-3,0	-4,0	-4,0	-52,7
Kundeservice og betjent salg	0	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-45,0
Tællinger	0	0	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-7,0
Klippekort/periodekort	0	0	-0,4	-0,7	-1,0	-1,0	-13,1
Salgsprovision	0	0	-0,5	-4,5	-4,5	-4,5	-59,0
Nye Funktioner	0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	14,4
I alt besparelse	0	-2,7	-4,4	-10,8	-12,0	-12,0	-162,4

De 4,4 mio. kr. er nu indarbejdet i budgettet fremadrettet og den yderligere besparelse lægges ind i årene efter til den samlede besparelse på 12,0 mio. kr. opnås.

Administration af handicapkørsel

De samlede udgifter til administration af handicapkørsel er uændret mellem 2. og 3. behandlingen.

Budgettet for handicap administration udgør i 2015 13,6 mio. kr. og er nedskrevet med 3,5 % i forhold til budget 2014 (inkl. indeksregulering). Besparelsen vedrører udelukkende Aarhus Kommune.

Udgangspunktet for budget 2015 er en fremskrivning af budget 2014 med en fremskrivningsprocent på 2,0 %.

Sammenligning af handicapadm. mellem regnskabet for 2013, budget 2014 og vedtaget budget 2015 samt forslag til revideret budget

	Regnskab 2013, nettoudgifter handicap-adm.	Budget 2014, nettoudgifter handicap-adm.	Budget 2015, 12. sept. 2014, nettoudgifter handicap-adm.	Budget 2015, 6. febr. 2015, nettoudgifter busadministration	Difference (budget 2015, revideret minus budget 2015, sept.)
Favrskov	286.000	297.000	349.000	349.000	0
Hedensted	390.000	359.000	342.000	342.000	0
Herning	515.000	535.000	497.000	497.000	0
Holstebro	343.000	396.000	441.000	441.000	0
Horsens	858.000	880.000	876.000	876.000	0
Ikast-Brande	251.000	259.000	252.000	252.000	0
Lemvig	158.000	183.000	178.000	178.000	0
Norddjurs	162.000	170.000	197.000	197.000	0
Odder	198.000	235.000	290.000	290.000	0
Randers	818.000	843.000	805.000	805.000	0
Ringkøbing-Skjern	450.000	462.000	439.000	439.000	0
Samsø	80.000	81.000	95.000	95.000	0
Silkeborg	801.000	796.000	860.000	860.000	0
Skanderborg	316.000	330.000	332.000	332.000	0
Skive	288.000	301.000	296.000	296.000	0
Struer	168.000	169.000	157.000	157.000	0
Syddjurs	228.000	205.000	199.000	199.000	0
Viborg	622.000	660.000	701.000	701.000	0
Aarhus	6.710.000	6.672.000	6.304.000	6.304.000	0
I alt	13.642.000	13.833.000	13.610.000	13.610.000	0

Grundet et stort fald i antallet af handicapkørsler i Aarhus Kommune nedskrives administrationsbudgettet med 0,5 mio. kr. i 2015 og yderligere 0,5 mio. kr. i 2016. Aarhus kommune står for knap halvdelen af de handicapkørsler, der køres i regionen og betaler dermed også knap halvdelen af de administrative udgifter.

Antallet af handicapkørsler i Aarhus Kommune vurderes til at falde med 13,5 % i forhold til budget 2014, mens det samlede antal kørsler i de resterende kommuner vurderes til at holde niveauet fra 2014. På denne baggrund tilfalder besparelsen udelukkende Aarhus kommune.

Bestillerspecifikke oversigter og bemærkninger og oversigtstabeller.

Nedenfor er der bestillerspecifikke oversigter og bemærkninger til det reviderede budget for 2015.

På de sidste sider findes samlede oversigtstabeller for de enkelte driftsområder fra regnskab 2013 til budgetoverslagsår 2018.

Favrskov Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, sept	Budget 2015, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	15.794.551	15.905.000	15.779.000	15.209.000	-570.000
	Indtægter	-1.241.729	-1.167.000	-1.257.000	-1.262.000	-5.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	14.552.822	14.738.000	14.522.000	13.947.000	-575.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	1.072.810	1.041.000	1.131.000	1.131.000	0
	Indtægter	-244.518	-224.000	-267.000	-267.000	0
	Netto	828.292	817.000	864.000	864.000	0
"Kan-kørsel"						
	Læge- samt genoptræningskørs	39.528	30.000	5.334.000	5.334.000	0
	Flexur	431.359	473.000	437.000	437.000	0
	I alt	470.887	503.000	5.771.000	5.771.000	0
Letbanen						
	Sekretariatet	37.000	38.000	38.000	38.000	0
Rejsekort						
	Investering	0	215.000	19.000	19.000	0
	Finansiering – renter			8.000	8.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			38.000	38.000	0
	Drift			37.000	38.000	1.000
	I alt	0	215.000	102.000	103.000	1.000
Trafikselskabet (netto)						
	"Busdriften"	600.000	608.000	626.000	613.000	-13.000
	"Handicapkørslen"	286.000	297.000	349.000	349.000	0
	I alt	886.000	905.000	975.000	962.000	-13.000
Total - netto		16.775.001	17.216.000	22.272.000	21.685.000	-587.000

Kommentarer til revideret budget 2015 for Favrskov Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I forhold til budgettet, der blev vedtaget i september måned er der samlet set mindredgifter for 0,57 mio. kr. Grundet faldende oliepriser er der forventninger om et lavere index, hvilket har ført til mindredgifter på 0,2 mio. kr. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle reguleringsindeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på -0,9%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,0 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på -1,4%.

Rabatruterne er nu budgetteret med udgangspunkt i køreplanerne fra 2014, hvilket har ført til mindredgifter på 0,3 mio. kr. Det skyldes hovedsagligt reduceret kørsel på rute 7 og 14.

De afsatte midler til drift af internet i busser er ajourført i forhold til den aktuelle implementeringsplan og der er indregnet udgifter til drift af realtidsinformation, hvilket har ført til en minimal mindredgift.

Der er indregnet reduktion i kørslen på rute 851 og dubleringen på rute 200, der blev kørt i 2013 er fjernet.

Indtægter

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013, samt kendte ændringer i 2014.

Handicapkørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler stiger med 590 ture i forhold til 2014 og kommunens udgift øges dermed med 0,1 mio. kr.

"Kan-kørsel"

Budgettet for 2015 vedrørende flexiture baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Her forventes der færre kørte ture end i 2014. Det er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Der opstartes pakke-kørsel i august 2014 og budgettet for 2015 opskrives med det forventede antal kørsler indmeldt af Favrskov Kommune og udgiften i 2015 øges tilsvarende.

Rejsekort

Revideret budget 2015 ligger tæt op af det vedtagne budget 2015. De væsentligste ændringer er tilføjelse af ekstraudstyr og tilhørende vedligehold til enkelte bestillere. Derudover er der indgået en supportaftale med East West som byrdefordeles til relevante bestillere.

Konsekvenserne af en ny fordelingsmodel, til erstatning for rejse- og omsætningsafgiftsmodellen, den såkaldte årsrapportmodel, er ikke indarbejdet i det reviderede budget 2015.

Busadministration

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort. Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 2. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

Hedensted Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, sept	Budget 2015, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	11.760.784	11.053.000	9.762.000	9.548.000	-214.000
	Indtægter	-3.153.586	-3.152.000	-3.091.000	-3.096.000	-5.000
	Regionalt tilskud	-913.000	-929.000	-948.000	-948.000	0
	Netto	7.694.198	6.972.000	5.723.000	5.504.000	-219.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	1.254.475	1.252.000	1.130.000	1.130.000	0
	Indtægter	-259.182	-256.000	-225.000	-225.000	0
	Netto	995.293	996.000	905.000	905.000	0
"Kan-kørsel"						
	Flexur	103.303	126.000	250.000	250.000	0
	Teletaxa			225.000	225.000	0
	I alt	103.303	126.000	475.000	475.000	0
Rejsekort						
	Investering	0	263.000	30.000	30.000	0
	Finansiering – renter			10.000	10.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			46.000	46.000	0
	Drift			52.000	53.000	1.000
	I alt	0	263.000	138.000	139.000	1.000
Trafikskabet (netto)						
	"Busdriften"	602.000	543.000	475.000	485.000	10.000
	"Handicapkørslen"	390.000	359.000	342.000	342.000	0
	I alt	992.000	902.000	817.000	827.000	10.000
Total - netto		9.784.794	9.259.000	8.058.000	7.850.000	-208.000

Kommentarer til revideret budget 2015 for Hedensted Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I forhold til budgettet, der blev vedtaget i september måned er der samlet set mindreudgifter for 0,2 mio. kr. Grundet faldende oliepriser er der forventninger om et lavere index, hvilket har ført til mindreudgifter på 0,2 mio. kr. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle reguleringsindeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på -0,9%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,0 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på -1,4%.

Hedensted Kommune ønsker at hjemtage 10 rabatruter og gøre 2 rabatruter til lokalruter. Samlet set vil kommunen hjemtage ruter med 4.638 årlige køreplantimer og en årlig udgift på 4,6 mio. kr. Kommunens administrationsbidrag vil falde med 0,1 mio. kr. ved hjemtagelsen. De økonomiske konsekvenser af hjemtagelsen og ændringen til lokalruter er ikke indregnet i det reviderede budget, idet kommunens ønske behandles af Bestyrelsen under et andet dagsordenpunkt på bestyrelsesmødet. Der er derimod indregnet mindreudgifter på 0,6 mio. kr. som konsekvens af, at kommunen hjemtog 2 rabatruter ved køreplansskiftet i 2013. Herudover er de faste busomkostninger reduceret med 0,6 mio. kr. i forbindelse med kontraktforlængelser. Endelig er der indregnet køreplanændringer fra køreplansskiftet i 2014, hvor hovedparten af kommunens lokal-og rabatruter ændres.

De afsatte midler til drift af internet i busser er ajourført i forhold til den aktuelle implementeringsplan og der er indregnet udgifter til drift af realtidsinformation, hvilket har ført til en minimal merudgift.

Teletaxakørsel er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

Indtægter

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013, samt kendte ændringer i 2014

Det bemærkes at konsekvenser af indførelse af 0-takst på rabatruter i Hedensted Kommune ikke er indregnet i det reviderede budget, da hjemtagelse af disse ruter endnu ikke er formelt godkendt i Midttrafik's bestyrelse. Det vurderes at 0-takst på ruterne vil medføre en mindre-indtægt på ca. 1,4 mio. kr. på skolekortindtægter.

Handicapkørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler falder med 355 ture i forhold til 2014 og udgiften dermed falder med 0,1 mio. kr.

"Kan-kørsel"

Budgettet for 2015 vedrørende Flexture baserer sig på en konkret vurdering fra Hedensted kommune, som forventer en stigning i antallet af Flexture. Budgettet for teletaxa baserer sig på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Rejsekort

Revideret budget 2015 ligger tæt op af det vedtagne budget 2015. De væsentligste ændringer er tilføjelse af ekstraudstyr og tilhørende vedligehold til enkelte bestillere. Derudover er der indgået en supportaftale med East West som byrdefordeles til relevante bestillere.

Konsekvenserne af en ny fordelingsmodel, til erstatning for rejse- og omsætningsafgiftsmodellen, den såkaldte årsrapportmodel, er ikke indarbejdet i det reviderede budget 2015.

Busadministration

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Som følge af ændringerne af kommunens lokal- og rabatruter og dermed køreplantimer justeres de administrativeomkostninger tilsvarende.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 2. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

Herning Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, sept	Budget 2015, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	46.767.481	47.276.000	47.220.000	45.874.000	-1.346.000
	Indtægter	-17.668.765	-17.322.000	-17.617.000	-17.727.000	-110.000
	Regionalt tilskud	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	0
	Netto	29.093.716	29.949.000	29.598.000	28.142.000	-1.456.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	1.880.465	1.886.000	1.822.000	1.822.000	0
	Indtægter	-384.567	-382.000	-343.000	-343.000	0
	Netto	1.495.898	1.504.000	1.479.000	1.479.000	0
Kan-kørsel						
	Teletaxa			16.000	16.000	0
Rejsekort						
	Investering	0	1.971.000	204.000	204.000	0
	Finansiering – renter			73.000	73.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			353.000	353.000	0
	Drift			418.000	427.000	9.000
	I alt	0	1.971.000	1.048.000	1.056.000	8.000
Trafikselskabet (netto)						
	"Busdriften"	2.889.000	2.912.000	3.027.000	2.995.000	-32.000
	"Handicapkørslen"	515.000	535.000	497.000	497.000	0
	I alt	3.404.000	3.447.000	3.524.000	3.492.000	-32.000
Total - netto		33.993.614	36.871.000	35.665.000	34.185.000	-1.480.000

Kommentarer til revideret budget 2015 for Herning Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I forhold til budgettet, der blev vedtaget i september måned er der samlet set mindreudgifter for 1,4 mio. kr. Grundet faldende oliepriser er der forventninger om et lavere index, hvilket har ført til mindreudgifter på 0,9 mio. kr. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle reguleringsindeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på -0,9%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,0 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på -1,4%.

Rabatruterne er nu budgetteret med udgangspunkt i køreplanerne fra 2014, hvilket har ført til mindreudgifter på 0,5 mio. kr. Det skyldes reduceret kørsel på alle ruter med undtagelse af rute 141, 143, 151, 152, 157 og 164.

Teletaxakørsel er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

De afsatte midler til drift af internet og realtid i busser er ajourført i forhold til aktuelle priser hvilket har ført til merudgifter på 0,05 mio. kr.

Indtægter:

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013, suppleret med kendte ændringer fra 2014.

Det skal bemærkes, at der er forventet uændrede indtægter på skolekort, på trods af Herning Kommunes planer om gratis rabatruetekørsel fra sommeren 2015. Udstedes der ikke skolekort til 2. halvår af 2015 vil skolekortindtægtene blive lavere.

Handicapkørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler falder med 700 ture i forhold til 2014 men omvendt stiger turprisen med 17 kr. pr. tur og udgligner dermed den samlede besparelse.

Kan-kørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Rejsekort

Revideret budget 2015 ligger tæt op af det vedtagne budget 2015. De væsentligste ændringer er tilføjelse af ekstraudstyr og tilhørende vedligehold til enkelte bestillere. Derudover er der indgået en supportaftale med East West som byrdefordeles til relevante bestillere.

Konsekvenserne af en ny fordelingsmodel, til erstatning for rejse- og omsætningsafgiftsmodellen, den såkaldte årsrapportmodel, er ikke indarbejdet i det reviderede budget 2015.

Busadministration

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 2. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

Holstebro Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, sept	Budget 2015, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	33.410.420	34.550.000	33.528.000	33.116.000	-412.000
	Indtægter	-8.891.492	-8.555.000	-6.219.000	-6.261.000	-42.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	24.518.928	25.995.000	27.309.000	26.855.000	-454.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	0	1.100.000	1.119.000	1.119.000	0
	Indtægter	-305.982	-287.000	-271.000	-271.000	0
	Regionalt tilskud	-305.982	813.000	848.000	848.000	0
"Kan-kørsel"						
	Kommunal kørsel	969.045	1.014.000	1.058.000	1.058.000	0
	Flexture			509.000	90.000	-419.000
	Teletaxa			458.000	19.000	-439.000
	I alt	969.045	1.014.000	2.025.000	1.167.000	-858.000
Rejsekort						
	Investering	0	1.166.000	115.000	115.000	0
	Finansiering – renter			43.000	43.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			208.000	208.000	0
	Drift			220.000	225.000	5.000
	I alt	0	1.166.000	585.000	590.000	5.000
Trafikskabet (netto)						
	"Busdriften"	1.062.000	1.925.000	1.899.000	1.895.000	-4.000
	"Handicapkørslen"	343.000	396.000	441.000	441.000	0
	I alt	1.405.000	2.321.000	2.340.000	2.336.000	-4.000
Total - netto		26.586.991	31.309.000	33.107.000	31.796.000	-453.000

Kommentarer til revideret budget 2015 for Holstebro Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I forhold til budgettet, der blev vedtaget i september måned er der samlet set mindredgifter for 0,4 mio. kr. Grundet faldende oliepriser er der forventninger om et lavere index, hvilket har ført til mindredgifter på 0,3 mio. kr. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle reguleringsindeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på -0,9%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,0 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på -1,4%. Regulering af ruter efter omkostningsindeks uden diesel, som Holstebro bybusser reguleres efter, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,2 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på 0,6%.

Rabatruterne er nu budgetteret med udgangspunkt i køreplanerne fra 2014, hvilket har ført til mindredgifter på 0,1 mio. kr.

Teletaxakørsel er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

Konsekvenserne af 36. udbud er indregnet i Holstebro Bybusser med merudgifter på 1,9 mio. kr. Herudover er 38. udbud på lokal- og rabatruiter indregnet. Der er indregnet større køreplanændringer i form af færre køreplantimer fra køreplansskiftet i 2014 på ruterne 29, 252, 260, 270. Fra K14 starter en ny rabatroute 253, der kører mellem Idom og Idomlund. Der er afsat midler til dubleringskørsel som følge af 0-takst på rabatruiter.

De afsatte midler til drift af internet i busser er ajourført i forhold til den aktuelle implementeringsplan og der er indregnet udgifter til drift af realtidsinformation, hvilket har ført til en minimal mindreudgift.

Indtægter

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013, samt kendte ændringer fra 2014.

Holstebro Kommune har indført 0-takst på rabatruiter fra august 2014. Denne beslutning er indarbejdet i budgettet.

Handicapkørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler stiger med 500 ture, men omvendt falder turprisen med 14 kr. og udligner dermed en forestående ekstraudgift således at udgiftsniveauet holdes på samme niveau som 2014.

"Kan-kørsel"

Flexture i Holstebro kommune er opstartet august 2014. Budgettet baserer sig på en konkret vurdering fra Holstebro kommune som er indmeldt i forbindelse med 3. behandling af budget 2015. Ligeledes med Teletaxa som også er baseret på en konkret indmelding fra Holstebro Kommune.

Rejsekort

Revideret budget 2015 ligger tæt op af det vedtagne budget 2015. De væsentligste ændringer er tilføjelse af ekstraudstyr og tilhørende vedligehold til enkelte bestillere. Derudover er der indgået en supportaftale med East West som byrdefordeles til relevante bestillere.

Konsekvenserne af en ny fordelingsmodel, til erstatning for rejse- og omsætningsafgiftsmodellen, den såkaldte årsrapportmodel, er ikke indarbejdet i det reviderede budget 2015.

Busadministration

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 2. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

Horsens Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, sept	Budget 2015, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	45.284.339	46.600.000	47.080.000	46.093.000	-987.000
	Indtægter	-19.830.905	-19.942.000	-19.651.000	-19.787.000	-136.000
	Regionalt tilskud	-312.000	-318.000	-324.000	-324.000	0
	Netto	25.141.434	26.340.000	27.105.000	25.982.000	-1.123.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	2.310.140	2.349.000	2.174.000	2.174.000	0
	Indtægter	-554.330	-561.000	-505.000	-505.000	0
	Netto	1.755.810	1.788.000	1.669.000	1.669.000	0
"Kan-kørsel"						
	Kørsel	8.304.352	4.353.000	838.000	838.000	0
	Teletaxa			272.000	272.000	0
	I alt	8.304.352	4.353.000	1.110.000	1.110.000	0
Rejsekort						
	Investering	4.299.688	1.519.000	777.000	777.000	0
	Finansiering – renter			0	0	0
	Finansiering – afdrag på lån			0	0	0
	Drift			487.000	494.000	7.000
	I alt	4.299.688	1.519.000	1.264.000	1.271.000	7.000
Trafikselskabet (netto)						
	"Busdriften"	3.126.000	3.132.000	3.262.000	3.268.000	6.000
	"Handicapkørslen"	858.000	880.000	876.000	876.000	0
	I alt	3.984.000	4.012.000	4.138.000	4.144.000	6.000
Total - netto		43.485.285	38.012.000	35.286.000	34.176.000	-1.110.000

Kommentarer til revideret budget 2015 for Horsens Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I forhold til budgettet, der blev vedtaget i september måned er der samlet set mindreudgifter for 1,1 mio. kr. Grundet faldende oliepriser er der forventninger om et lavere index, hvilket har ført til mindreudgifter på 1,0 mio. kr. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle reguleringsindeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på -0,9%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,0 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på -1,4%.

Teletaxakørsel er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

De afsatte midler til drift af internet i busser er ajourført i forhold til den aktuelle implementeringsplan og der er indregnet udgifter til drift af realtidinformation, hvilket har ført til en mindreudgift på 0,02 mio. kr.

Det er indregnet udgifter på 0,8 mio. kr. til en ny bybuslinie 11, der kører mellem Horsens Statsskole og Stensballe.

Herudover er der afsat midler til dubleringskørsel på 0,35 mio. kr. samt 0,075 mio. kr. til automatisk passagertælling.

Indtægter

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013, samt kendte ændringer i 2014.

Handicapkørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler falder med 350 ture i forhold til 2014 og udgiften dermed falder med 0,2 mio. kr.

"Kan-kørsel"

Pakkekørslen i Horsens kommune stopper i 2014 og budgettet for 2015 nedskrives derfor med 4,1 mio. kr. I 2015 er der fortsat lægekørsel med et samlet budget på 0,3 mio. kr. Budgettet for lægekørsel er lavet med udgangspunkt i regnskab 2013 og 1. halvår 2014. I forhold til 1. behandling af budget 2015 er der efter aftale med Horsens Kommune tilføjet kørsel med enkelte borgere under kørselstypen Specialkørsel - børn og unge med handicap. Det medfører en budgetteret merudgift på 562.000 kr. Årsagen til den høje udgift på så få borgere skyldes specialhensyn samt lange transportveje.

Rejsekort

Revideret budget 2015 ligger tæt op af det vedtagne budget 2015. De væsentligste ændringer er tilføjelse af ekstraudstyr og tilhørende vedligehold til enkelte bestillere. Derudover er der indgået en supportaftale med East West som byrdefordeles til relevante bestillere.

Konsekvenserne af en ny fordelingsmodel, til erstatning for rejse- og omsætningsafgiftsmodellen, den såkaldte årsrapportmodel, er ikke indarbejdet i det reviderede budget 2015.

Busadministration

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 2. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

Ikast-Brande Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, sept	Budget 2015, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	14.968.129	14.970.000	15.326.000	14.018.000	-1.308.000
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	14.968.129	14.970.000	15.326.000	14.018.000	-1.308.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	822.662	767.000	862.000	862.000	0
	Indtægter	-198.156	-188.000	-190.000	-190.000	0
	Netto	624.506	579.000	672.000	672.000	0
"Kan-kørsel"						
	Flextur	62.899	57.000	65.000	65.000	0
Rejsekort						
	Investering	0	189.000	0	0	0
	Finansiering – renter			6.000	6.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			30.000	30.000	0
	Drift			16.000	16.000	0
	I alt	0	189.000	51.000	51.000	0
Trafikskabet (netto)						
	"Busdriften"	716.000	707.000	781.000	727.000	-54.000
	"Handicapkørslen"	251.000	259.000	252.000	252.000	0
	I alt	967.000	966.000	1.033.000	979.000	-54.000
Total - netto		16.622.534	16.761.000	17.147.000	15.785.000	-1.362.000

Kommentarer til revideret budget 2015 for Ikast-Brande Kommune:

Busdrift

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I forhold til budgettet, der blev vedtaget i september måned er der samlet set mindreudgifter for 1,3 mio. kr. Grundet faldende oliepriser er der forventninger om et lavere index, hvilket har ført til mindreudgifter på 0,2 mio. kr. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle reguleringsindeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på -0,9%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,0 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på -1,4%.

Rabatruterne er nu budgetteret med udgangspunkt i køreplanerne fra 2014, hvilket har ført til mindreudgifter på 1,1 mio. kr. Reduceret kørsel på alle ruter med undtagelse af rute 178.

Teletaxakørsel er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

De afsatte midler til drift af internet i busser er ajourført i forhold til den aktuelle implementeringsplan og der er indregnet udgifter til drift af realtidsinformation, hvilket har ført til en minimal mindreudgift.

Der er indregnet udgifter på 0,14 mio. kr. til den nye bybuslinie 3 som fra køreplansskiftet i 2014 kører mellem Ikast C og HI park. Herudover er konsekvenser af 37. udbud samt ophør af dubleringskørsel på rute 190 indregnet.

Handicapkørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler falder med 170 ture i forhold til 2014, men omvendt øges turprisen med 39 kr. og udligner dermed en forestående besparelse således at kommunens udgift øges med 0,1 mio. kr.

"Kan-kørsel"

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Det vurderes at kørselsniveauet øges med 260 ture i forhold til 2014 og udgiften opskrives dermed tilsvarende.

Rejsekort

Revideret budget 2015 ligger tæt op af det vedtagne budget 2015. De væsentligste ændringer er tilføjelse af ekstraudstyr og tilhørende vedligehold til enkelte bestillere. Derudover er der indgået en supportaftale med East West som byrdefordeles til relevante bestillere.

Konsekvenserne af en ny fordelingsmodel, til erstatning for rejse- og omsætningsafgiftsmodellen, den såkaldte årsrapportmodel, er ikke indarbejdet i det reviderede budget 2015.

Busadministration

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 2. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

Handicapkørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler falder med 130 ture i forhold til 2014 men omvendt stiger turprisen med 14 kr. pr. tur og udligner dermed den samlede besparelse.

"Kan-kørsel"

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Det vurderes at kørselsniveauet på lægekørsler holdes i 2015 i forhold til 2014, hvorimod der forventes en fordobling af flexture som øger den samlede udgift tilsvarende.

Rejsekort

Revideret budget 2015 ligger tæt op af det vedtagne budget 2015. De væsentligste ændringer er tilføjelse af ekstraudstyr og tilhørende vedligehold til enkelte bestillere. Derudover er der indgået en supportaftale med East West som byrdefordeles til relevante bestillere.

Konsekvenserne af en ny fordelingsmodel, til erstatning for rejse- og omsætningsafgiftsmodellen, den såkaldte årsrapportmodel, er ikke indarbejdet i det reviderede budget 2015.

Busadministration

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 2. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

Norddjurs Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, sept	Budget 2015, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	14.995.377	15.540.000	14.612.000	13.897.000	-715.000
	Indtægter	-1.187.474	-1.350.000	-1.192.000	-1.196.000	-4.000
	Regionalt tilskud	-467.000	-475.000	-485.000	-485.000	0
	Netto	13.340.903	13.715.000	12.935.000	12.216.000	-719.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	756.335	694.000	732.000	732.000	0
	Indtægter	-167.671	-148.000	-160.000	-160.000	0
	Netto	588.664	546.000	572.000	572.000	0
"Kan-kørsel"						
	Kommunal kørsel	899.310	1.006.000	953.000	953.000	0
	Flextur	1.418.288	1.457.000	1.423.000	1.423.000	0
	I alt	2.317.598	2.463.000	2.376.000	2.376.000	0
Letbanen						
	Sekretariatet	37.000	38.000	38.000	38.000	0
Rejsekort						
	Investering	0	141.000	9.000	9.000	0
	Finansiering – renter			5.000	5.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			24.000	24.000	0
	Drift			36.000	36.000	0
	I alt	0	141.000	74.000	75.000	1.000
Trafikselskabet (netto)						
		593.000	595.000	581.000	563.000	-18.000
	"Handicapkørslen"	162.000	170.000	197.000	197.000	0
	I alt	755.000	765.000	778.000	760.000	-18.000
Total - netto		17.039.165	17.668.000	16.773.000	16.037.000	-736.000

Kommentarer til revideret budget 2015 for Norddjurs Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I forhold til budgettet, der blev vedtaget i september måned er der samlet set mindredgifter for 0,7 mio. kr. Grundet faldende oliepriser er der forventninger om et lavere index, hvilket har ført til mindredgifter på 0,3 mio. kr. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle reguleringsindeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på -0,9%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,0 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på -1,4%.

Rabatruterne er nu budgetteret med udgangspunkt i køreplanerne fra 2014, hvilket har ført til mindredgifter på 0,4 mio. kr.

Teletaxakørsel er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

De afsatte midler til drift af internet i busser er ajourført i forhold til den aktuelle implementeringsplan og der er indregnet udgifter til drift af realtidsinformation, hvilket har ført til en mindredrigt på 0,04 mio. kr.

Indtægter

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013, samt kendte ændringer i 2014.

Handicapkørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler stiger med 280 ture, men omvendt falder turprisen med 18 kr. og udligner dermed en forestående ekstraudgift således at udgiftsniveauet holdes på samme niveau som 2014.

"Kan-kørsel"

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

På lægekørslen forventes et fald på 2.475 antal ture, men omvendt stiger turprisen væsentlig med 58 kr. således at udgiftsniveauet fra budget 2014 holdes i 2015.

Rejsekort

Revideret budget 2015 ligger tæt op af det vedtagne budget 2015. De væsentligste ændringer er tilføjelse af ekstraudstyr og tilhørende vedligehold til enkelte bestillere. Derudover er der indgået en supportaftale med East West som byrdefordeles til relevante bestillere.

Konsekvenserne af en ny fordelingsmodel, til erstatning for rejse- og omsætningsafgiftsmodellen, den såkaldte årsrapportmodel, er ikke indarbejdet i det reviderede budget 2015.

Busadministration

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 2. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

Odder Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, sept	Budget 2015, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	6.392.926	6.658.000	6.409.000	6.292.000	-117.000
	Indtægter	-1.347.542	-1.264.000	-1.280.000	-1.282.000	-2.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	5.045.384	5.394.000	5.129.000	5.010.000	-119.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	877.630	818.000	889.000	889.000	0
	Indtægter	-187.452	-169.000	-193.000	-193.000	0
	Netto	690.178	649.000	696.000	696.000	0
Kan-kørsel						
	Teletaxa			83.000	83.000	0
Letbanen						
	Sekretariatet	37.000	38.000	38.000	38.000	0
Rejsekort						
	Investering	0	72.000	70.000	220.000	150.000
	Finansiering – renter			3.000	3.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			13.000	13.000	0
	Drift			30.000	30.000	0
	I alt	0	72.000	116.000	266.000	150.000
Trafikelskabet (netto)						
	"Busdriften"	295.000	272.000	365.000	466.000	101.000
	"Handicapkørslen"	198.000	235.000	290.000	290.000	0
	I alt	493.000	507.000	655.000	756.000	101.000
Total - netto		6.265.562	6.660.000	6.717.000	6.849.000	132.000

Kommentarer til revideret budget 2015 for Odder Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I forhold til budgettet, der blev vedtaget i september måned er der samlet set mindreudgifter for 0,1 mio. kr. Grundet faldende oliepriser er der forventninger om et lavere index, hvilket har ført til mindreudgifter på 0,1 mio. kr. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle reguleringsindeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på -0,9%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,0 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på -1,4%.

Teletaxakørsel er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

De afsatte midler til drift af internet i busser er ajourført i forhold til den aktuelle implementeringsplan og der er indregnet udgifter til drift af realtidsinformation, hvilket har ført til en merudgift på 0,03 mio. kr.

Odder Kommune har besluttet at overdrage alle rabatruter til Midttrafik som følge af implementering af rejsekortet.

Indtægter

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013, samt kendte ændringer i 2014.

Handicapkørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler stiger med 660 ture, men omvendt falder turprisen med 25 kr. og udligner dermed en forestående ekstraudgift således at udgiftsniveauet holdes på samme niveau som 2014.

"Kan-kørsel"

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår fremover på opgørelsen vedrørende kan-kørsel.

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Rejsekort

Revideret budget 2015 ligger tæt op af det vedtagne budget 2015. De væsentligste ændringer er tilføjelse af ekstraudstyr og tilhørende vedligehold til enkelte bestillere. Derudover er der indgået en supportaftale med East West som byrdefordeles til relevante bestillere.

Konsekvenserne af en ny fordelingsmodel, til erstatning for rejse- og omsætningsafgiftsmodellen, den såkaldte årsrapportmodel, er ikke indarbejdet i det reviderede budget 2015.

Specifikt for Odder Kommune er der medtaget ekstraudgifter til installation af check in mini udstyr (CIM) da det allerede indregnede beløb ikke var tilstrækkeligt. Der blev indregnet yderligere ca. 61.000 kr. i forbindelse med budget 2015 til kontantfinansiering i installationsåret (2015).

Det vurderes dog stadig at være utilstrækkeligt, hvorfor der er indregnet yderligere 150.000 kr. til CIM udstyr (10 stk.). Oprindeligt har der kun været indregnet ca. 140.000 kr til Rejsekortudstyr.

Busadministration

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Grundet ændringer i køreplantimer som følge af, at rabatruter overgår til lokalruter er de administrative udgifter justeret siden 2. behandlingen af budgettet.

Randers Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, sept	Budget 2015, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	90.693.066	90.511.000	90.861.000	89.135.000	-1.726.000
	Indtægter	-29.588.371	-30.658.000	-29.695.000	-29.925.000	-230.000
	Regioantl tilskud	-682.000	-694.000	-708.000	-708.000	0
	Netto	60.422.695	59.159.000	60.458.000	58.502.000	-1.956.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	2.359.110	2.381.000	2.331.000	2.331.000	0
	Indtægter	-474.103	-486.000	-459.000	-459.000	0
	Netto	1.885.007	1.895.000	1.872.000	1.872.000	0
"Kan-kørsel"						
	Lægekørsel	821.729	2.161.000	921.000	921.000	0
	Flexur	620.564	647.000	351.000	351.000	0
	I alt	1.442.293	2.808.000	1.272.000	1.272.000	0
Letbanen						
	Sekretariatet	37.000	38.000	38.000	38.000	0
Rejsekort						
	Investering	0	3.755.000	384.000	384.000	0
	Finansiering – renter			139.000	139.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			670.000	670.000	0
	Drift			871.000	886.000	15.000
	I alt	0	3.755.000	2.064.000	2.079.000	15.000
Trafikselskabet (netto)						
	"Busdriften"	6.845.000	6.716.000	6.716.000	5.942.000	-774.000
	"Handicapkørslen"	818.000	843.000	805.000	805.000	0
	I alt	7.663.000	7.559.000	7.521.000	6.747.000	-774.000
Total - netto		71.449.995	75.214.000	73.225.000	70.510.000	-2.715.000

Kommentarer til revideret budget 2015 for Randers Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I forhold til budgettet, der blev vedtaget i september måned er der samlet set mindreudgifter for 1,7 mio. kr. Grundet faldende oliepriser er der forventninger om et lavere index, hvilket har ført til mindreudgifter på 1,4 mio. kr. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle reguleringsindeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på -0,9%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,0 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på -1,4%.

Rabatruterne er nu budgetteret med udgangspunkt i køreplanerne fra 2014, hvilket har ført til mindreudgifter på 0,3 mio. kr., hvilket skyldes nedlagt kørsel på rute 7.

Teletaxakørsel er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

De afsatte midler til drift af internet i busser er ajourført i forhold til den aktuelle implementeringsplan og der er indregnet udgifter til drift af realtidsinformation, hvilket har ført til en minimal mindreudgift.

Der er indregnet effekt af køreplanændringer fra 2013 på flere bybusruter, hvilket resulterer i mindreudgifter på 0,5 mio. kr. Der er herudover indregnet udgifter til dublering og passagerbonus på i alt 0,5 mio. kr. Endelig er der indregnet udgifter på 0,18 mio. kr. til dubleringskørsel mellem asycenter og folkeskole.

Indtægter

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013, samt kendte ændringer i 2014.

Handicapkørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler falder med 790 ture i forhold til 2014 men omvendt stiger turprisen med 11 kr. pr. tur og udligner dermed den samlede besparelse på turfaldet.

"Kan-kørsel"

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold 2. behandling af budgettet.

Lægekørslen nedskrives væsentligt med 3.500 ture og medfører dermed en nedskrivning af budgettet på 1,2 mio. kr. i forhold til budget 2014. Flexture vurderes til at falde med 54% i forhold til 2014 og udgiften nedskrives dermed tilsvarende med 54 %.

Rejsekort

Revideret budget 2015 ligger tæt op af det vedtagne budget 2015. De væsentligste ændringer er tilføjelse af ekstraudstyr og tilhørende vedligehold til enkelte bestillere. Derudover er der indgået en supportaftale med East West som byrdefordeles til relevante bestillere.

Konsekvenserne af en ny fordelingsmodel, til erstatning for rejse- og omsætningsafgiftsmodellen, den såkaldte årsrapportmodel, er ikke indarbejdet i det reviderede budget 2015.

Busadministration

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Som følge af lukningen af Randers rutebilstation indregnes der fra 2015 en yderligere besparelse i de administrative omkostninger på 1,0 mio. kr. således at der fremover kun betales markedsføringsbidrag, chaufførfaciliteter og kundefaciliteter vedrørende Randers Rutebilstation. Besparelsen på Randers rutebilstation fordeles mellem Randers kommune og Region Midtjylland efter gældende fordelingsnøgle.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 2. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

Ringkøbing-Skjern Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, sept	Budget 2015, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	26.260.632	26.558.000	26.293.000	25.424.000	-869.000
	Indtægter	-4.181.850	-3.925.000	-4.261.000	-4.272.000	-11.000
	Regionalt tilskud	-1.565.000	-1.593.000	-1.625.000	-1.625.000	0
	Netto	20.513.782	21.040.000	20.407.000	19.527.000	-880.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	1.620.802	1.575.000	1.742.000	1.742.000	0
	Indtægter	-354.095	-340.000	-360.000	-360.000	0
	Netto	1.266.707	1.235.000	1.382.000	1.382.000	0
"Kan-kørsel"						
	Flextur	493.170	495.000	509.000	509.000	0
Rejsekort						
	Investering	0	1.673.000	49.000	49.000	0
	Finansiering – renter			29.000	29.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			139.000	139.000	0
	Drift			194.000	246.000	52.000
	I alt	0	1.673.000	410.000	462.000	52.000
Trafikelskabet (netto)						
	"Busdriften"	1.602.000	1.404.000	1.252.000	1.231.000	-21.000
	"Handicapkørslen"	450.000	462.000	439.000	439.000	0
	I alt	2.052.000	1.866.000	1.691.000	1.670.000	-21.000
Total - netto		24.325.660	26.309.000	24.399.000	23.550.000	-849.000

Kommentarer til revideret budget 2015 for Ringkøbing-Skjern Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I forhold til budgettet, der blev vedtaget i september måned er der samlet set mindredgifter for 0,9 mio. kr. Grundet faldende oliepriser er der forventninger om et lavere index, hvilket har ført til mindredgifter på 0,6 mio. kr. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle reguleringsindeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på -0,9%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,0 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på -1,4%.

Rabatruterne er nu budgetteret med udgangspunkt i køreplanerne fra 2014, hvilket har ført til mindredgifter på 0,3 mio. kr.

Teletaxakørsel er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

De afsatte midler til drift af internet i busser er ajourført i forhold til den aktuelle implementeringsplan og der er indregnet udgifter til drift af realtidsinformation, hvilket har ført til en minimal mindredgift.

Konsekvenser af 37. udbud er indregnet med merudgifter på 0,4 mio. kr. på rute 580. Herudover er der effekt af køreplanændring i 2013 og 2014 på alle lokalruter.

Indtægter

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013, samt kendte ændringer i 2014.

Handicapkørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler falder med 460 ture i forhold til 2014, men omvendt øges turprisen med 48 kr. og udligner dermed en forestående besparelse således at kommunens udgift øges med 0,2 mio. kr.

"Kan-kørsel"

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Det vurderes at kørselsniveauet på flexture holdes i 2015 i forhold til 2014

Rejsekort

Revideret budget 2015 ligger tæt op af det vedtagne budget 2015. De væsentligste ændringer er tilføjelse af ekstraudstyr og tilhørende vedligehold til enkelte bestillere. Derudover er der indgået en supportaftale med East West som byrdefordeles til relevante bestillere.

Konsekvenserne af en ny fordelingsmodel, til erstatning for rejse- og omsætningsafgiftsmodellen, den såkaldte årsrapportmodel, er ikke indarbejdet i det reviderede budget 2015.

Specifikt for Ringkøbing-Skjern Kommune er der medtaget vedligehold af ekstra udstyr for ca. 100.000 kr. i 2015 og ca. 134.000 pr. år i de efterfølgende år. Dette vedrører de ekstrabestillinger på 7 busser bestilt primo 2014 (var også medtaget i oprindeligt B2015) og 6 yderligere busser bestilt ultimo 2014.

Busadministration

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Der er derudover indregnet vedtagne besparelser i administrationen som følge af lukning af Skjern rutebilstation.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 2. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

Samsø Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget, sept. 2015	Budget, revideret 2015	Budget 2015
Busdrift						
	Udgifter	5.418.351	5.381.000	5.059.000	4.961.000	-98.000
	Indtægter	-1.208.010	-1.291.000	-1.146.000	-1.151.000	-5.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	4.210.341	4.090.000	3.913.000	3.810.000	-103.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	214.741	206.000	228.000	228.000	0
	Indtægter	-38.670	-37.000	-41.000	-41.000	0
	Netto	176.071	169.000	187.000	187.000	0
"Kan-kørsel"						
	Kommunal kørsel	304.302	324.000	371.000	371.000	0
Rejsekort						
	Investering	0	140.000	0	0	0
	Finansiering – renter			5.000	5.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			22.000	22.000	0
	Drift			12.000	12.000	0
	I alt	0	140.000	39.000	39.000	0
Trafiksekskabet (netto)						
	"Busdriften"	452.000	383.000	344.000	344.000	0
	"Handicapkørslen"	80.000	81.000	95.000	95.000	0
	I alt	532.000	464.000	439.000	439.000	0
Total - netto		5.222.714	5.187.000	4.949.000	4.846.000	-103.000

Kommentarer til revideret budget 2015 for Samsø Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I forhold til budgettet, der blev vedtaget i september måned er der samlet set mindreudgifter for 0,1 mio. kr. Grundet faldende oliepriser er der forventninger om et lavere index, hvilket har ført til mindreudgiften på 0,1 mio. kr. Udgifter for ruter, som reguleres efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,0 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på -1,4%.

Teletaxakørsel er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

De afsatte midler til drift af internet i busser er ajourført i forhold til den aktuelle implementeringsplan og der er indregnet udgifter til drift af realtidsinformation, hvilket har ført til en minimal merudgift.

Indtægter

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013, samt kendte ændringer i 2014.

Handicapkørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivi-

tetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler øges med 164 ture i forhold til 2014 og dermed forventes der en tilsvarende stigning i udgiften for 2015.

"Kan-kørsel"

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer.

I forbindelse med høringssvaret vedrørende 1. behandling af budget 2015 har Samsø Kommune meddelt, at de hjemtager al "Kan-kørsel". Budget 2015 nedskrives dermed 0,3 mio. kr. og indeholder i 2015 kun udgifterne til Teletaxa, som fremover figurerer på "Kan-kørsel" og ikke på busdriften som tidligere.

Rejsekort

Revideret budget 2015 ligger tæt op af det vedtagne budget 2015. De væsentligste ændringer er tilføjelse af ekstraudstyr og tilhørende vedligehold til enkelte bestillere. Derudover er der indgået en supportaftale med East West som byrdefordeles til relevante bestillere.

Konsekvenserne af en ny fordelingsmodel, til erstatning for rejse- og omsætningsafgiftsmodellen, den såkaldte årsrapportmodel, er ikke indarbejdet i det reviderede budget 2015.

Busadministration

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Silkeborg Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, sept	Budget 2015, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter (excl. realtidsdrift)	54.970.396	55.528.000	55.718.000	54.838.385	-879.615
	Realtids- og internetdrift			358.000	373.615	15.615
	Indtægter	-24.540.719	-25.405.000	-24.743.000	-24.902.000	-159.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	30.429.677	30.123.000	31.333.000	30.310.000	-1.023.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	2.289.137	2.195.000	2.662.000	2.662.000	0
	Indtægter	-510.615	-496.000	-542.000	-542.000	0
	Netto	1.778.522	1.699.000	2.120.000	2.120.000	0
"Kan-kørsel"						
	I alt læge/genoptræning m.v.	2.953.425	3.154.000	3.207.000	3.207.000	0
	Flextur	198.872	202.000	276.000	276.000	0
	Teletaxa			79.000	79.000	0
	I alt	3.152.296	3.356.000	3.562.000	3.562.000	0
Letbanen						
	Sekretariatet	37.000	38.000	38.000	38.000	0
Rejsekort						
	Investering	5.933.069	647.000	48.000	48.000	0
	Finansiering – renter			0	0	0
	Finansiering – afdrag på lån			0	0	0
	Drift			621.000	631.000	10.000
	I alt	5.933.069	647.000	669.000	679.000	10.000
Trafiksekskabet (netto)						
	"Busdriften"	3.990.000	4.152.000	4.236.000	4.242.000	6.000
	"Handicapkørslen"	801.000	796.000	860.000	860.000	0
	I alt	4.791.000	4.948.000	5.096.000	5.102.000	6.000
Total - netto		46.121.564	40.811.000	42.818.000	41.811.000	-1.007.000

Kommentarer til revideret budget 2015 for Silkeborg Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I forhold til budgettet, der blev vedtaget i september måned er der samlet set mindreudgifter for 0,9 mio. kr. Grundet faldende oliepriser er der forventninger om et lavere index, hvilket har ført til mindreudgiften på 0,9 mio. kr. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle reguleringsindeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på -0,9%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,0 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på -1,4%.

Teletaxakørsel er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

De afsatte midler til drift af internet i busser er ajourført i forhold til den aktuelle implementeringsplan og der er indregnet udgifter til drift af realtidsinformation, hvilket har ført til en merudgift på 0,02 mio. kr.

Indtægter

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013, samt kendte ændringer i 2014.

Handicapkørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Budgettet er efter aftale med Silkeborg Kommune tilpasset nye oplysninger som viser en stigning i forventet antal ture i 2015. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler er øget med 430 ture i forhold til 2014 og dermed forventes der en stigning i udgiften på 0,3 mio. kr.

Kan-kørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Budgettet er efter aftale med Silkeborg Kommune tilpasset nye oplysninger som viser en stigning i forventet antal ture i 2015.

Det vurderes at kørselsniveauet på kan-kørsel holdes i 2015 i forhold til 2014.

Rejsekort

Revideret budget 2015 ligger tæt op af det vedtagne budget 2015. De væsentligste ændringer er tilføjelse af ekstraudstyr og tilhørende vedligehold til enkelte bestillere. Derudover er der indgået en supportaftale med East West som byrdefordeles til relevante bestillere.

Konsekvenserne af en ny fordelingsmodel, til erstatning for rejse- og omsætningsafgiftsmodellen, den såkaldte årsrapportmodel, er ikke indarbejdet i det reviderede budget 2015.

Silkeborg har i 2013 valgt at kontantfinansiere investeringerne i 2013-2015. Ultimo 2013 havde kommunen et tilgodehavende hos Midttrafik på 2,48 mio. kr. (endnu ikke opgjort ifm. 2014 regnskabet).

Busadministration

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 2. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

Skanderborg Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, sept	Budget 2015, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	22.189.834	22.173.000	23.643.000	23.588.000	-55.000
	Indtægter	-5.833.539	-5.253.000	-5.635.000	-5.655.000	-20.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	16.356.295	16.920.000	18.008.000	17.933.000	-75.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	908.691	843.000	948.000	948.000	0
	Indtægter	-207.348	-200.000	-201.000	-201.000	0
	Netto	701.343	643.000	747.000	747.000	0
Kan kørsel						
	Kommunal kørsel			111.000	111.000	0
	Teletaxa			212.000	212.000	0
	I alt	0	0	323.000	323.000	0
Letbanen						
	Sekretariatet	37.000	38.000	38.000	38.000	0
Rejsekort						
	Investering	0	623.000	72.000	72.000	0
	Finansiering – renter			23.000	23.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			113.000	113.000	0
	Drift			128.000	131.000	3.000
	I alt	0	623.000	338.000	341.000	3.000
Trafikselskabet (netto)						
	"Busdriften"	1.083.000	1.104.000	1.095.000	1.110.000	15.000
	"Handicapkørslen"	316.000	330.000	332.000	332.000	0
	I alt	1.399.000	1.434.000	1.427.000	1.442.000	15.000
Total - netto		18.493.638	19.658.000	20.881.000	20.824.000	-57.000

Kommentarer til revideret budget 2015 for Skanderborg Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I forhold til budgettet, der blev vedtaget i september måned er der samlet set mindreudgifter for 0,1 mio. kr. Grundet faldende oliepriser er der forventninger om et lavere index, hvilket har ført til mindreudgifter på 0,5 mio. kr. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle reguleringsindeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på -0,9%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,0 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på -1,4%.

Rabatruterne er nu budgetteret med udgangspunkt i køreplanerne fra 2014, hvilket har ført til merudgifter på 0,4 mio. kr. Dette skyldes en kombination af reduktioner på flere ruter, samt merudgifter på en ny rute 454.

Teletaxakørsel er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

De afsatte midler til drift af internet i busser er ajourført i forhold til den aktuelle implementeringsplan og der er indregnet udgifter til drift af realtidinformation, hvilket har ført til en mer-

udgift på 0,01 mio. kr.

Der er afsat 0,97 mio. kr. til svømmekørsel, som startede ved køreplansskiftet i 2014.

Indtægter

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013, samt kendte ændringer i 2014.

Handicapkørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Kørselsniveauet ligger på samme niveau som 2014 men turprisen vurderes at stige med 28 kr. hvilket medfører en udgiftsstigning på 0,1 mio. kr.

"Kan kørsel"

Skanderborg kommune opstartede kommunal kørsel maj 2014, hvorfor der ikke foreligger hverken regnskabstal eller budget for tidligere år. Budgettet for 2015 er en vurdering foretaget i samarbejde med Skanderborg Kommune. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Rejsekort

Revideret budget 2015 ligger tæt op af det vedtagne budget 2015. De væsentligste ændringer er tilføjelse af ekstraudstyr og tilhørende vedligehold til enkelte bestillere. Derudover er der indgået en supportaftale med East West som byrdefordeles til relevante bestillere.

Konsekvenserne af en ny fordelingsmodel, til erstatning for rejse- og omsætningsafgiftsmodellen, den såkaldte årsrapportmodel, er ikke indarbejdet i det reviderede budget 2015.

Busadministration

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 2. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

Skive Kommune	Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, sept	Budget 2015, revideret	Difference
Busdrift					
Udgifter	28.682.085	29.063.000	28.991.000	28.282.000	-709.000
Indtægter	-8.771.627	-8.637.000	-8.601.000	-8.644.000	-43.000
Regionalt tilskud	-632.000	-643.000	-656.000	-656.000	0
Netto	19.278.458	19.783.000	19.734.000	18.982.000	-752.000
Handicapkørsel					
Udgifter	895.719	830.000	851.000	851.000	0
Indtægter	-207.486	-195.000	-183.000	-183.000	0
Netto	688.233	635.000	668.000	668.000	0
"Kan-kørsel"					
Kommunal kørsel	9.309.197	10.626.000	9.916.000	9.848.000	-68.000
Flextur	128.648	136.000	140.000	140.000	0
Teletaxa			100.000	100.000	0
I alt	9.437.844	10.762.000	10.156.000	10.088.000	-68.000
Rejsekort					
Investering	0	1.154.000	53.000	53.000	0
Finansiering – renter			40.000	40.000	0
Finansiering – afdrag på lån			193.000	193.000	0
Drift			219.000	221.000	2.000
I alt	0	1.154.000	504.000	507.000	3.000
Trafiksekskabet (netto)					
"Busdriften"	2.084.000	2.012.000	2.056.000	2.059.000	3.000
"Handicapkørslen"	288.000	301.000	296.000	296.000	0
I alt	2.372.000	2.313.000	2.352.000	2.355.000	3.000
Total - netto	31.776.535	34.647.000	33.414.000	32.600.000	-814.000

Kommentarer til revideret budget 2015 for Skive Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I forhold til budgettet, der blev vedtaget i september måned er der samlet set mindredgifter for 0,7 mio. kr. Grundet faldende oliepriser er der forventninger om et lavere index, hvilket har ført til mindredriften på 0,7 mio. kr. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle reguleringsindeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på -0,9%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,0 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på -1,4%.

Teletaxakørsel er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

De afsatte midler til drift af internet i busser er ajourført i forhold til den aktuelle implementeringsplan og der er indregnet udgifter til drift af realtidsinformation, hvilket har ført til en mindredrift på 0,05 mio. kr.

Der er indregnet effekt af køreplanændringer fra 2013 og 2014. Der er afsat midler til lane management.

Indtægter

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013, samt kendte ændringer i 2014.

Handicapkørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Handicapkørslen i 2015 vurderes til at holde samme niveau som i 2014.

"Kan-kørsel"

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer.

Kan-kørslen i 2015 vurderes til at holde samme niveau som i 2014 og lægekørslen er dermed, efter aftale med Skive Kommune, reguleret tilsvarende i forbindelse med 3. behandlingen af budget 2015.

Rejsekort

Revideret budget 2015 ligger tæt op af det vedtagne budget 2015. De væsentligste ændringer er tilføjelse af ekstraudstyr og tilhørende vedligehold til enkelte bestillere. Derudover er der indgået en supportaftale med East West som byrdefordeles til relevante bestillere.

Konsekvenserne af en ny fordelingsmodel, til erstatning for rejse- og omsætningsafgiftsmodellen, den såkaldte årsrapportmodel, er ikke indarbejdet i det reviderede budget 2015.

Busadministration

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 2. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

Struer Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget, sept. 2015	Budget, revideret 2015	Budget 2015
Busdrift						
	Udgifter	7.922.666	8.170.000	8.004.000	7.540.000	-464.000
	Indtægter	-1.180.376	-1.146.000	-1.186.000	-1.190.000	-4.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	6.742.290	7.024.000	6.818.000	6.350.000	-468.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	576.875	596.000	538.000	538.000	0
	Indtægter	-157.413	-167.000	-134.000	-134.000	0
	Netto	419.462	429.000	404.000	404.000	0
"Kan-kørsel"						
	Flextur	32.018	36.000	39.000	39.000	0
	Teletaxa			27.000	27.000	0
	I alt	32.018	36.000	66.000	66.000	0
Rejsekort						
	Investering	0	269.000	12.000	12.000	0
	Finansiering – renter			9.000	9.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			45.000	45.000	0
	Drift			44.000	45.000	1.000
	I alt	0	269.000	111.000	112.000	1.000
Trafikselskabet (netto)						
	"Busdriften"	552.000	551.000	570.000	538.000	-32.000
	"Handicapkørslen"	168.000	169.000	157.000	157.000	0
	I alt	720.000	720.000	727.000	695.000	-32.000
Total - netto		7.913.769	8.478.000	8.126.000	7.627.000	-499.000

Kommentarer til revideret budget 2015 for Struer Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I forhold til budgettet, der blev vedtaget i september måned er der samlet set mindredgifter for 0,5 mio. kr. Grundet faldende oliepriser er der forventninger om et lavere index, hvilket har ført til mindredgifter på 0,2 mio. kr. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle reguleringsindeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på -0,9%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,0 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på -1,4%.

Rabatruterne er nu budgetteret med udgangspunkt i køreplanerne fra 2014, hvilket har ført til mindredgifter på 0,3 mio. kr. Det skyldes reduceret kørsel på alle ruter samt dublering på rute 332.

Teletaxakørsel er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

De afsatte midler til drift af internet i busser er ajourført i forhold til den aktuelle implementeringsplan og der er indregnet udgifter til drift af realtidinformation, hvilket har ført til en minimal mindredgift.

I forhold til 1. behandling af budgettet er der indarbejdet 19.000 kr. til drift af internet i busser.

Indtægter

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013, samt kendte ændringer i 2014.

Handicapkørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler er faldet med 200 ture i forhold til 2014 og dermed falder udgiften tilsvarende i 2015.

"Kan-kørsel"

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Det vurderes at kørselsniveauet holdes på niveau i 2015 i forhold til 2014.

Busadministration

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 2. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

Rejsekort

Revideret budget 2015 ligger tæt op af det vedtagne budget 2015. De væsentligste ændringer er tilføjelse af ekstraudstyr og tilhørende vedligehold til enkelte bestillere. Derudover er der indgået en supportaftale med East West som byrdefordeles til relevante bestillere.

Konsekvenserne af en ny fordelingsmodel, til erstatning for rejse- og omsætningsafgiftsmodellen, den såkaldte årsrapportmodel, er ikke indarbejdet i det reviderede budget 2015.

Syddjurs Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, sept	Budget 2015, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	18.640.162	15.960.000	15.772.000	15.164.000	-608.000
	Indtægter	-3.681.053	-3.647.000	-3.678.000	-3.683.000	-5.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	14.959.109	12.313.000	12.094.000	11.481.000	-613.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	690.575	719.000	663.000	663.000	0
	Indtægter	-147.954	-155.000	-142.000	-142.000	0
	Netto	542.621	564.000	521.000	521.000	0
"Kan-kørsel"						
	Kommunal kørsel	1.276.618	1.165.000	2.095.000	2.095.000	0
	Flextur	872.690	1.020.000	903.000	903.000	0
		2.149.308	2.185.000	2.998.000	2.998.000	0
Letbanen						
	Sekretariatet	37.000	38.000	38.000	38.000	0
Rejsekort						
	Investering	0	383.000	23.000	23.000	0
	Finansiering – renter			13.000	13.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			65.000	65.000	0
	Drift			75.000	76.000	1.000
	I alt	0	383.000	176.000	177.000	1.000
Trafikselskabet (netto)						
	"Busdriften"	1.091.000	838.000	879.000	838.000	-41.000
	"Handicapkørslen"	228.000	205.000	199.000	199.000	0
	I alt	1.319.000	1.043.000	1.078.000	1.037.000	-41.000
Total - netto		19.007.038	16.526.000	16.905.000	16.252.000	-653.000

Kommentarer til revideret budget 2015 for Syddjurs Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I forhold til budgettet, der blev vedtaget i september måned er der samlet set mindredgifter for 0,6 mio. kr. Grundet faldende oliepriser er der forventninger om et lavere index, hvilket har ført til mindredgifter på 0,3 mio. kr. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle reguleringsindeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på -0,9%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,0 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på -1,4%.

Rabatruterne er nu budgetteret med udgangspunkt i køreplanerne fra 2014, hvilket har ført til mindredgifter på 0,3 mio. kr.

De afsatte midler til drift af internet i busser er ajourført i forhold til den aktuelle implementeringsplan og der er indregnet udgifter til drift af realtidsinformation, hvilket har ført til en minimal merudgift.

Kommunen hjemtog i 2013 al teletaxakørslen.

Indtægter

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013, samt kendte ændringer i 2014.

Handicapkørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler falder med 150 ture i forhold til 2014 og dermed falder udgiften med knap 0,1 mio. kr.

"Kan-kørsel"

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Efter aftale med Syddjurs kommune er der oprettet ny kommunal kørselstype og dermed øges budgettet for 2015 med 5.480 ture på lægekørslen, hvilket medfører en forventet merudgift på 0,9 mio. kr.

Rejsekort

Revideret budget 2015 ligger tæt op af det vedtagne budget 2015. De væsentligste ændringer er tilføjelse af ekstraudstyr og tilhørende vedligehold til enkelte bestillere. Derudover er der indgået en supportaftale med East West som byrdefordeles til relevante bestillere.

Konsekvenserne af en ny fordelingsmodel, til erstatning for rejse- og omsætningsafgiftsmodellen, den såkaldte årsrapportmodel, er ikke indarbejdet i det reviderede budget 2015.

Busadministration

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 2. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

Viborg Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, sept	Budget 2015, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	48.804.745	49.097.000	47.872.000	47.257.000	-615.000
	Indtægter	-16.049.742	-16.707.000	-15.817.000	-15.913.000	-96.000
	Regionalt tilskud	-2.799.000	-2.849.000	-2.906.000	-2.906.000	0
	Netto	29.956.003	29.541.000	29.149.000	28.438.000	-711.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	2.194.822	2.121.000	2.213.000	2.213.000	0
	Indtægter	-508.069	-484.000	-494.000	-494.000	0
	Netto	1.686.753	1.637.000	1.719.000	1.719.000	0
"Kan-kørsel"						
	Lægekørsel	1.102.310	52.000	0	0	0
	Flextur	517.460	532.000	574.000	574.000	0
	Teletaxa			409.000	409.000	0
	I alt	1.619.770	584.000	983.000	983.000	0
Rejsekort						
	Investering	0	2.353.000	176.000	176.000	0
	Finansiering – renter			84.000	84.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			408.000	408.000	0
	Drift			455.000	462.000	7.000
	I alt	0	2.353.000	1.123.000	1.130.000	7.000
Trafikskabet (netto)						
	"Busdriften"	3.862.000	3.687.000	3.679.000	3.684.000	5.000
	"Handicapkørslen"	622.000	660.000	701.000	701.000	0
	I alt	4.484.000	4.347.000	4.380.000	4.385.000	5.000
Total - netto		37.746.527	38.462.000	37.354.000	36.655.000	-699.000

Kommentarer til revideret budget 2015 for Viborg Kommune:

Busdrift

Udgifter

"Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I forhold til budgettet, der blev vedtaget i september måned er der samlet set mindreudgifter for 0,6 mio. kr. Grundet faldende oliepriser er der forventninger om et lavere index, hvilket har ført til mindreudgiften på 0,6 mio. kr. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle reguleringsindeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på -0,9%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,0 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på -1,4%.

De afsatte midler til drift af internet i busser er ajourført i forhold til den aktuelle implementeringsplan og der er indregnet udgifter til drift af realtidsinformation, hvilket har ført til en mindreudgift på 0,06 mio. kr.

Teletaxakørsel er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

Indtægter

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013, samt kendte ændringer fra 2014.

Handicapkørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler stiger med 330 ture i forhold til 2014 og dermed øges udgiften med 0,1 mio. kr.

"Kan-kørsel"

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Efter aftale med Viborg kommune er lægekørslen stoppet midt i 2014. Det vurderes at flexture øges med 660 ture og dermed øges udgiften hertil tilsvarende.

Rejsekort

Revideret budget 2015 ligger tæt op af det vedtagne budget 2015. De væsentligste ændringer er tilføjelse af ekstraudstyr og tilhørende vedligehold til enkelte bestillere. Derudover er der indgået en supportaftale med East West som byrdefordeles til relevante bestillere.

Konsekvenserne af en ny fordelingsmodel, til erstatning for rejse- og omsætningsafgiftsmodellen, den såkaldte årsrapportmodel, er ikke indarbejdet i det reviderede budget 2015.

Busadministration

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 2. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

Aarhus Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, sept	Budget 2015, revideret	Difference
Busdrift						
(bilag 1)	Udgifter	457.397.351	469.586.000	472.527.000	462.536.000	-9.991.000
(bilag 2)	Indtægter	-286.708.000	-279.334.000	-282.345.000	-284.959.000	-2.614.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	170.689.351	190.252.000	190.182.000	177.577.000	-12.605.000
Handicapkørsel						
(bilag 3)	Udgifter	15.217.379	17.059.000	15.421.000	15.421.000	0
	Indtægter	-3.185.699	-3.442.000	-3.097.000	-3.097.000	0
	Netto	12.031.680	13.617.000	12.324.000	12.324.000	0
"Kan-kørsel"						
(bilag 4)	Kommunal kørsel	3.343.902	3.398.000	3.522.000	3.522.000	0
	Flextur	1.089.797	1.287.000	1.076.000	1.076.000	0
	I alt	4.433.699	4.685.000	4.598.000	4.598.000	0
Billetkontrollen						
(bilag 5)	Kontrolafgifter	7.668.970	6.306.000	6.149.000	6.149.000	0
Letbanen						
(bilag 6)	Sekretariatet	492.000	254.000	209.000	209.000	0
	Rejsekort	0	3.994.000			0
	I alt	492.000	4.248.000	209.000	209.000	0
Rejsekort						
	Investering	0	16.854.000	3.642.000	3.642.000	0
	Finansiering – renter			681.000	681.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			3.298.000	3.298.000	0
	Drift			6.315.000	6.376.000	61.000
	I alt	0	16.854.000	13.937.000	13.998.000	61.000
Trafikelskabet (netto)						
	"Busdriften"	30.167.000	34.337.000	33.453.000	33.496.000	43.000
	"Handicapkørslen"	6.710.000	6.672.000	6.304.000	6.304.000	0
	I alt	36.877.000	41.009.000	39.757.000	39.800.000	43.000
Total - netto		232.192.701	276.971.000	267.156.000	254.655.000	-12.501.000

Kommentarer til revideret budget 2015 for Aarhus Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I forhold til budgettet, der blev vedtaget i september måned er der samlet set mindredgifter for 10,0 mio. kr. Grundet faldende oliepriser er der forventninger om et lavere index, hvilket har ført til mindredgiften på 10,9 mio. kr. Udgifter for ruter, som reguleres efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,0 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på -1,4%.

Der er afsat midler til drift af internet og realtid i busserne, hvilket har ført til en merudgift på 0,9 mio. kr.

Der er som tidligere aftalt afsat 0,9 mio. kr. til dubleringskørsel. Der er indregnet effekt af køreplanændringer fra 2013 og 2014 og udgiften til billetautomater er budgetteret til 4,5 mio. kr. på baggrund af gældende aftaler og kontrakter. Driften af tællebusser er indregnet og budgetteret til 1,2 mio. kr. Rabatten på restkørslen er indregnet med de aftalte 11,0 mio. kr., dvs. halvdelen af hvad, der blev indregnet i 2013.

Indtægter

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013, samt den kendte indtægtsudvikling i 2014.

Handicapkørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Den tidligere forventede stigning i handicapkørsler er udeblevet og budgettet for handicapkørsler nedskrives derfor med 10.800 ture i forhold til budget 2014. Det medfører en nedskrivning af kommunens forventede udgifter på 1,6 mio. kr.

"Kan-kørsel"

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Det vurderes at niveauet på kan-kørsel i 2015 svarer til forventningen til 2014.

Billetkontrollen

Billetkontrollen inklusiv kontrolafgifter vedrører udelukkende Aarhus Kommune. Nettoudgifterne til billetkontrollen i budget 2015 udgør 5,9 mio. kr., hvilket er en reduktion i forhold til både regnskab 2013 og budgettet for 2014.

Der forventes 7% flere kontrolafgifter i 2015 end i 2013, hvor Midttrafik indgik aftale med G4S om kontrollen i august måned. Besparelsen som følge af udbuddet af billetkontrollen er indregnet, ligesom merudgiften ved beslutningen om at øge antallet af kontroller i forhold til de udbudte er indregnet.

Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 2. behandling af budgettet.

Letbanen

Letbanerådet har besluttet og godkendt en ny fordeling af finansieringen af Letbanesekretariatet. Dette betyder at udgiften hos Aarhus kommune falder i 2015 i forhold til 2014.

Rejsekort

Revideret budget 2015 ligger tæt op af det vedtagne budget 2015. De væsentligste ændringer er tilføjelse af ekstraudstyr og tilhørende vedligehold til enkelte bestillere. Derudover er der indgået en supportaftale med East West som byrdefordeles til relevante bestillere.

Konsekvenserne af en ny fordelingsmodel, til erstatning for rejse- og omsætningsafgiftsmodellen, den såkaldte årsrapportmodel, er ikke indarbejdet i det reviderede budget 2015.

Busadministration

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 2. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

Administration for handicapkørsel

Der er indregnet vedtagne besparelser på handicap administration. Besparelsen vedrørende handicap administration på 0,5 mio kr. i 2015 og yderligere 0,5 mio. kr. i 2016, tilfalder udelukkende Aarhus kommune, da handicapkørslen her er faldet drastisk over de sidste par år.

Region Midtjylland		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, sept	Budget 2015, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	473.768.244	485.052.000	480.747.000	470.945.000	-9.802.000
	Indtægter	-292.922.935	-282.219.000	-289.506.000	-272.515.000	16.991.000
	Regionalt tilskud	7.375.000	7.506.000	7.656.000	7.656.000	0
	Netto	188.220.309	210.339.000	198.897.000	206.086.000	7.189.000
"Kan-kørsel"						
	Patientbefordring og lign.	114.051.117	123.048.000	136.942.000	124.807.000	-12.135.000
	Teletaxa			168.000	168.000	0
	I alt	114.051.117	123.048.000	137.110.000	124.975.000	-12.135.000
Togdrift						
	Driftstilskud	40.353.986	36.252.000	35.703.000	35.139.000	-564.000
	Anlæg	14.711.484	14.789.000	14.882.000	14.882.000	0
	I alt	55.065.470	51.041.000	50.585.000	50.021.000	-564.000
Letbanen						
	Sekretariatet	164.000	338.000	380.000	380.000	0
Rejsekort						
	Investering	0	30.354.000	3.095.000	4.273.000	1.178.000
	Finansiering – renter			1.113.000	1.113.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			5.389.000	5.389.000	0
	Drift			7.657.000	7.850.000	193.000
	I alt	0	30.354.000	17.255.000	18.625.000	1.370.000
Trafiksekskabet (netto)						
	"Busdriften"	43.174.000	42.218.000	42.894.000	42.951.000	57.000
Total - netto		400.674.896	457.338.000	447.121.000	443.038.000	-4.083.000

Kommentarer til revideret budget 2015 for Region Midtjylland

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I forhold til budgettet, der blev vedtaget i september måned er der samlet set mindreudgifter for 9,8 mio. kr. Grundet faldende oliepriser er der forventninger om et lavere index, hvilket har ført til mindreudgifter på 10,7 mio. kr. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle reguleringsindeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på -0,9%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,0 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på -1,4%.

Regionen meddelte under den politiske høring af budgettet et ønske om en reduktion af budgettet på 2,5 mio. kr. og Midttrafik er i dialog med regionen om besparelsen. Der er fundet årlige besparelser i busdriften på 1,7 mio. kr. som vil blive idriftsat ved køreplansskiftet i 2015 og blive udmøntet i budgettet for 2016.

Ændringer i dubleringskørsel har ført til forventede merudgifter på 0,4 mio. kr.

Teletaxakørsel er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

De afsatte midler til drift af internet i busser er ajourført i forhold til den aktuelle implementeringsplan og der er indregnet udgifter til drift af realtidinformation, hvilket har ført til en merudgift på 0,5 mio. kr.

Der er indregnet effekt af køreplanændringer fra 2013 og 2014 samt udbud til og med 37. udbud. Der er ændringer i forhold til de regionskrydsende ruter, hvor rute 117 deles og Midttrafik og Sydtrafik varetager hver sin del og for rute 67, som varetages af NT efter køreplansskiftet i 2014.

Fra 2014 er der afsat midler til lane management i Skive, hvor regionen betaler 69% af 0,2 mio. kr. Samlet set er der et fald i udgifterne til chaufførlokaler og lane management på 0,1 mio. kr. i forhold til 2013.

Indtægter

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013, samt kendte ændringer i 2014

Det er i det reviderede budget forudsat udgifter til bus-tog samarbejdet på 18,8 mio. kr, som dækker over en større betaling til togoperatørerne for udført transportarbejde indenfor takstområder. Ændringen er baseret på resultater af Bus-tog undersøgelsen og vedrører såvel effekten i 2015 samt en efterregulering for 2014. Udgiftsniveauet er forbundet med betydelig usikkerhed, og der er løbende dialog med Region Midtjylland om forholdet.

Desuden er der indregnet mindreindtægter på 0,1 mio. kr., som følge af at gods ikke længere medtages med Midttrafiks busser.

Der forventes merindtægter for flere omstigere fra tog og for større indtægter for kompensation for fritidsrejser på 1,9 mio. kr.

“Kan-kørsel”

Efter aftale med Region Midtjylland nedskrives budgettet med 12,1 mio. kr. i forhold til 2. behandling af budgettet, idet der ikke, som først antaget, forventes yderligere stigning i antallet af patientkørsler.

Togdrift

Reduceret kontraktbetaling til DSB og Midtjyske Jernbaner pga. faldende indeks.

Letbanen

Letbanerådet har besluttet og godkendt en ny fordeling af finansieringen af Letbanesekretariatet. Dette betyder at udgiften hos Region Midtjylland øges i 2015 i forhold til 2014.

Rejsekort

Revideret budget 2015 ligger tæt op af det vedtagne budget 2015. De væsentligste ændringer er tilføjelse af ekstraudstyr og tilhørende vedligehold til enkelte bestillere. Derudover er der indgået en supportaftale med East West som byrdefordeles til relevante bestillere.

Konsekvenserne af en ny fordelingsmodel, til erstatning for rejse- og omsætningsafgiftsmodellen, den såkaldte årsrapportmodel, er ikke indarbejdet i det reviderede budget 2015.

Der er tillagt udgifter på ca. 1,2 mio. kr. til 9 businstallationer i det reviderede budget 2015. Herudover er der medtaget udgifter til vedligeholdelse frem til 2028 - i alt ca. 1,3 mio. kr. for hele perioden og 68.000 for 2015.

Busadministration

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvor der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Der er desuden indregnet vedtagne besparelser som følge af lukning af Skjern og Randers rutebilstationer.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 2. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

Nordjyllands trafikselskab		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, sept	Budget 2015, revideret	Difference
"Kan-kørsel"						
	Kommunal kørsel, Patienttransport og lign.	50.908	53.000	100.000	100.000	-
Total - netto		50.908	53.000	100.000	100.000	-

Kommentarer til revideret budget 2015 for NT:

"Kan-kørsel"

Når Midttrafik udfører kørsler i Nordjylland faktureres Nordjyllands Trafiksselskab efterfølgende for den pågældende udgift. Det samme gør sig gældende når Nordjyllands Trafikselskab kører en tur for Midttrafik. Der er ikke tilknyttet administrative omkostninger på kørsel for Nordjyllands Trafikselskab, hvorfor udgiften udelukkende vedrører betaling til de pågældende vognmænd.

Sydtrafik		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, sept	Budget 2015, revideret	Difference
"Kan-kørsel"						
	Komm. kørsel, Patienttrans. og lign.	189.250.774	196.970.000	204.407.000	204.407.000	-
Total - netto		189.250.774	196.970.000	204.407.000	204.407.000	-

Kommentarer til revideret budget 2015 for Sydtrafik:

"Kan-kørsel"

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultaterne fra 2013 og 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til det tidligere vedtagne budget.

Det vurderes, at kørselsniveauet på handicapkørsel, kommunal kørsel og teletaxa falder i forhold til budget 2014, hvorimod patientbefordring og Flextur øges. Samlet set medfører det en stigning i udgiften på 5 mio. kr. i forhold til forventningen for 2014.

FynBus		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, sept	Budget 2015, revideret	Difference
"Kan-kørsel"						
	Handicap-, læge-, teletaxakørsel o.l.	53.840.887	67.086.000	126.676.000	128.752.000	2.076.000
Total - netto		53.840.887	67.086.000	126.676.000	128.752.000	2.076.000

Kommentarer til revideret budget 2015 Fynbus:

"Kan-kørsel"

I forbindelse med det reviderede budget har Fynbus indmeldt korrigerede budgettal som dermed er indregnet i budgettet for 2015. Der forventes en øget udgift på 2,1 mio. kr. i forhold til 2. behandling af budgettet i september 2014. Årsagen til den øgede udgift skal findes i en forventning om flere ture i 2015 end først antaget.

Tabel 1: Midttrafik i alt fordelt på bestillere, forslag til revideret budget 2015

	Budgetter med efterregulering, nettoudgifter										I alt med efterregulering	Trafik-selskabet netto	Samlet budget med og uden efterregulering
	Busdrift	Handicap kørsel	Kan-kørsel incl. call center	Togdrift	Kontrolafgifter	Letbanen sekretariat	Letbanen andel af Rejsekort	Rejsekortet					
Favrskov	13.947.000	864.000	5.771.000			38.000		103.000			962.000	21.685.000	
Hedensted	5.504.000	905.000	475.000					139.000			827.000	7.850.000	
Herring	28.142.000	1.479.000	16.000					1.056.000			3.492.000	34.185.000	
Holstebro	26.855.000	848.000	1.167.000					590.000			2.336.000	31.796.000	
Horsens	25.982.000	1.669.000	1.110.000					1.271.000			4.144.000	34.176.000	
Ikast-Brande	14.018.000	672.000	65.000					51.000			979.000	15.785.000	
Lemvig	6.431.000	511.000	376.000					26.000			458.000	7.802.000	
Norddjurs	12.216.000	572.000	2.376.000			38.000		75.000			760.000	16.037.000	
Odder	5.010.000	686.000	83.000			38.000		266.000			756.000	6.849.000	
Randers	58.502.000	1.872.000	1.272.000			38.000		2.079.000			6.747.000	70.510.000	
Ringkøbing-Skjern	19.527.000	1.382.000	509.000					462.000			1.670.000	23.560.000	
Samsø	3.810.000	187.000	371.000					39.000			439.000	4.846.000	
Silkeborg	30.310.000	2.120.000	3.562.000			38.000		679.000			5.102.000	41.811.000	
Skanderborg	17.933.000	747.000	323.000			38.000		341.000			1.442.000	20.824.000	
Skive	18.982.000	668.000	10.088.000					507.000			2.355.000	32.600.000	
Struer	6.350.000	404.000	66.000					112.000			695.000	7.627.000	
Syddjurs	11.481.000	521.000	2.998.000			38.000		177.000			1.037.000	16.252.000	
Viborg	28.438.000	1.719.000	983.000					1.130.000			4.385.000	36.655.000	
Aarhus	177.577.000	12.324.000	4.598.000		6.149.000	209.000	0	13.998.000	0		39.800.000	254.655.000	
Regionen	206.086.000	0	124.975.000	50.021.000		380.000	0	18.625.000	0		42.951.000	443.038.000	
Ikke bestillerfordelt						95.000					0	95.000	
I alt vedr. Midttrafiks bestillere	717.101.000	30.160.000	161.184.000	50.021.000	6.149.000	950.000	0	41.726.000	0		121.337.000	1.128.628.000	
Sydtrafik			204.407.000								0	204.407.000	
NT			100.000								0	100.000	
Fynbus			128.752.000								0	128.752.000	
I alt vedr. øvrige	0	0	333.259.000	0	0	0	0	0	0		0	333.259.000	
Total Midttrafik	717.101.000	30.160.000	494.443.000	50.021.000	6.149.000	950.000	0	41.726.000	0		121.337.000	1.461.887.000	

Tabel 2: Busdrift, forslag til revideret budget 2015

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Tilskud		Tilskud		Tilskud		Netto		Netto		
	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til rev. budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til rev. budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til rev. budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til rev. budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til rev. budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til rev. budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til rev. budget 2015
Favrskov	15.794.551	15.905.000	15.209.000	-1.241.729	-1.167.000	-1.262.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14.552.822	14.738.000	13.947.000	14.552.822	14.738.000	13.947.000
Hedensted	11.760.784	11.053.000	9.548.000	-3.153.586	-3.163.000	-3.096.000	-913.000	-929.000	-913.000	-929.000	-948.000	-913.000	-929.000	-948.000	-948.000	7.694.198	6.971.000	5.504.000	7.694.198	6.971.000	5.504.000
Heming	46.767.481	47.276.000	45.874.000	-17.668.765	-17.322.000	-17.727.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	29.093.716	29.949.000	28.142.000	29.093.716	29.949.000	28.142.000
Holstebro	33.410.420	34.550.000	33.116.000	-8.891.492	-8.555.000	-6.261.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24.518.928	25.995.000	26.855.000	24.518.928	25.995.000	26.855.000
Horsens	45.284.339	46.600.000	46.093.000	-19.830.905	-19.942.000	-19.787.000	-312.000	-318.000	-312.000	-318.000	-324.000	-312.000	-318.000	-324.000	-324.000	25.141.434	26.340.000	25.982.000	25.141.434	26.340.000	25.982.000
Ikast-Brande	14.968.129	14.970.000	14.018.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14.968.129	14.970.000	14.018.000	14.968.129	14.970.000	14.018.000
Lemvig	7.874.042	7.784.000	6.431.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.874.042	7.784.000	6.431.000	7.874.042	7.784.000	6.431.000
Norddjurs	14.995.377	15.540.000	13.897.000	-1.187.474	-1.350.000	-1.196.000	-467.000	-475.000	-467.000	-475.000	-485.000	-467.000	-475.000	-485.000	-485.000	13.340.903	13.715.000	12.216.000	13.340.903	13.715.000	12.216.000
Odder	6.392.926	6.658.000	6.292.000	-1.347.542	-1.264.000	-1.282.000	-1.187.474	-1.264.000	-1.187.474	-1.264.000	-1.196.000	-1.187.474	-1.264.000	-1.196.000	-1.196.000	5.045.384	5.394.000	5.010.000	5.045.384	5.394.000	5.010.000
Randers	90.693.066	90.511.000	89.135.000	-29.588.371	-30.658.000	-29.925.000	-682.000	-694.000	-682.000	-694.000	-708.000	-682.000	-694.000	-708.000	-708.000	60.422.695	59.159.000	58.502.000	60.422.695	59.159.000	58.502.000
Ringkøbing-Skjern	26.260.632	26.558.000	25.424.000	-4.181.850	-3.925.000	-4.272.000	-1.565.000	-1.593.000	-1.565.000	-1.593.000	-1.625.000	-1.565.000	-1.593.000	-1.625.000	-1.625.000	20.513.782	21.040.000	19.527.000	20.513.782	21.040.000	19.527.000
Samsø	5.418.351	5.381.000	4.961.000	-1.208.010	-1.291.000	-1.151.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.210.341	4.090.000	3.810.000	4.210.341	4.090.000	3.810.000
Silkeborg	54.970.396	55.528.000	55.212.000	-24.540.719	-25.405.000	-24.902.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30.429.677	30.123.000	30.310.000	30.429.677	30.123.000	30.310.000
Skanderborg	22.189.834	22.173.000	23.588.000	-5.833.539	-5.253.000	-5.655.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16.356.295	16.920.000	17.933.000	16.356.295	16.920.000	17.933.000
Skive	28.682.085	29.063.000	28.282.000	-8.771.627	-8.637.000	-8.644.000	-632.000	-643.000	-632.000	-643.000	-656.000	-632.000	-643.000	-656.000	-656.000	19.278.458	19.783.000	18.982.000	19.278.458	19.783.000	18.982.000
Struer	7.922.666	8.170.000	7.540.000	-1.180.376	-1.146.000	-1.190.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6.742.290	7.024.000	6.350.000	6.742.290	7.024.000	6.350.000
Syddjurs	18.640.162	15.960.000	15.164.000	-3.681.053	-3.647.000	-3.683.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14.959.109	12.313.000	11.481.000	14.959.109	12.313.000	11.481.000
Viborg	48.804.745	49.097.000	47.257.000	-16.049.742	-16.707.000	-15.913.000	-2.799.000	-2.849.000	-2.799.000	-2.849.000	-2.906.000	-2.799.000	-2.849.000	-2.906.000	-2.906.000	29.956.003	29.541.000	28.438.000	29.956.003	29.541.000	28.438.000
Aarhus	457.397.352	469.586.000	462.536.000	-286.708.000	-279.334.000	-284.959.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	170.689.352	190.252.000	177.577.000	170.689.352	190.252.000	177.577.000
Regionen	473.768.245	485.052.000	470.945.000	-292.922.935	-282.219.000	-272.515.000	7.375.000	7.506.000	7.375.000	7.506.000	7.656.000	7.375.000	7.506.000	7.656.000	7.656.000	188.220.310	210.339.000	206.086.000	188.220.310	210.339.000	206.086.000
I alt	1.431.995.583	1.457.415.000	1.420.522.000	-727.987.715	-710.975.000	-703.420.000	0	0	0	0	0	0	0	0	704.007.868	746.440.000	717.101.000	704.007.868	746.440.000	717.101.000	

Note: Regnskab 2013 og budget 2014 er i årets priser mens budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau.

Tabel 2 (fortsat): Busdrift, forslag til revideret budget 2015 (budgetoverslagsårene 2016-2018)

	Udgifter			Indtægter			Tilskud			Netto		
	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018
Favrskov	15.209.000	15.209.000	15.209.000	-1.262.000	-1.262.000	-1.262.000	0	0	0	13.947.000	13.947.000	13.947.000
Hedensted	9.548.000	9.548.000	9.548.000	-3.096.000	-3.096.000	-3.096.000	-948.000	-948.000	-948.000	5.504.000	5.504.000	5.504.000
Herning	45.874.000	45.874.000	45.874.000	-17.727.000	-17.727.000	-17.727.000	-5.000	-5.000	-5.000	28.142.000	28.142.000	28.142.000
Holstebro	33.116.000	33.116.000	33.116.000	-6.261.000	-6.261.000	-6.261.000	0	0	0	26.855.000	26.855.000	26.855.000
Horsens	46.093.000	46.093.000	46.093.000	-19.787.000	-19.787.000	-19.787.000	-324.000	-324.000	-324.000	25.982.000	25.982.000	25.982.000
Ikast-Brande	14.018.000	14.018.000	14.018.000	0	0	0	0	0	0	14.018.000	14.018.000	14.018.000
Lemvig	6.431.000	6.431.000	6.431.000	0	0	0	0	0	0	6.431.000	6.431.000	6.431.000
Norddjurs	13.897.000	13.897.000	13.897.000	-1.196.000	-1.196.000	-1.196.000	-485.000	-485.000	-485.000	12.216.000	12.216.000	12.216.000
Odder	6.292.000	6.292.000	6.292.000	-1.282.000	-1.282.000	-1.282.000	0	0	0	5.010.000	5.010.000	5.010.000
Randers	89.135.000	89.135.000	89.135.000	-29.925.000	-29.925.000	-29.925.000	-708.000	-708.000	-708.000	58.502.000	58.502.000	58.502.000
Ringkøbing-Skjern	25.424.000	25.424.000	25.424.000	-4.272.000	-4.272.000	-4.272.000	-1.625.000	-1.625.000	-1.625.000	19.527.000	19.527.000	19.527.000
Samsø	4.961.000	4.961.000	4.961.000	-1.151.000	-1.151.000	-1.151.000	0	0	0	3.810.000	3.810.000	3.810.000
Silkeborg	55.212.000	55.212.000	55.212.000	-24.902.000	-24.902.000	-24.902.000	0	0	0	30.310.000	30.310.000	30.310.000
Skanderborg	23.588.000	23.588.000	23.588.000	-5.655.000	-5.655.000	-5.655.000	0	0	0	17.933.000	17.933.000	17.933.000
Skive	28.282.000	28.282.000	28.282.000	-8.644.000	-8.644.000	-8.644.000	-656.000	-656.000	-656.000	18.982.000	18.982.000	18.982.000
Struer	7.540.000	7.540.000	7.540.000	-1.190.000	-1.190.000	-1.190.000	0	0	0	6.350.000	6.350.000	6.350.000
Syddjurs	15.164.000	15.164.000	15.164.000	-3.683.000	-3.683.000	-3.683.000	0	0	0	11.481.000	11.481.000	11.481.000
Viborg	47.257.000	47.257.000	47.257.000	-15.913.000	-15.913.000	-15.913.000	-2.906.000	-2.906.000	-2.906.000	28.438.000	28.438.000	28.438.000
Aarhus	462.536.000	462.536.000	462.536.000	-284.959.000	-284.959.000	-284.959.000	0	0	0	177.577.000	177.577.000	177.577.000
Regionen	470.945.000	470.945.000	470.945.000	-272.515.000	-272.515.000	-272.515.000	7.656.000	7.656.000	7.656.000	206.086.000	206.086.000	206.086.000
	0	0	0									
I alt	1.420.522.000	1.420.522.000	1.420.522.000	-703.420.000	-703.420.000	-703.420.000	-1.000	-1.000	-2.000	717.101.000	717.101.000	717.101.000

Note: Budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau.

Tabel 3: Handicapkørsel, forslag til revideret budget 2015

-1

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto		
	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015
Favrskov	1.072.810	1.041.000	1.131.000	-244.518	-224.000	-267.000	828.292	817.000	864.000	828.292	817.000	864.000	828.292	817.000	864.000
Hedensted	1.254.475	1.252.000	1.130.000	-259.182	-256.000	-225.000	995.293	996.000	905.000	995.293	996.000	905.000	995.293	996.000	905.000
Herring	1.880.465	1.886.000	1.822.000	-384.567	-382.000	-343.000	1.495.898	1.504.000	1.479.000	1.495.898	1.504.000	1.479.000	1.495.898	1.504.000	1.479.000
Holstebro	1.159.874	1.100.000	1.119.000	-305.982	-287.000	-271.000	853.892	813.000	848.000	853.892	813.000	848.000	853.892	813.000	848.000
Horsens	2.310.140	2.349.000	2.174.000	-554.330	-561.000	-505.000	1.755.810	1.788.000	1.669.000	1.755.810	1.788.000	1.669.000	1.755.810	1.788.000	1.669.000
Ikast-Brande	822.662	767.000	862.000	-198.156	-188.000	-190.000	624.506	579.000	672.000	624.506	579.000	672.000	624.506	579.000	672.000
Lemvig	647.990	639.000	640.000	-151.931	-142.000	-129.000	496.059	497.000	511.000	496.059	497.000	511.000	496.059	497.000	511.000
Norddjurs	756.335	694.000	732.000	-167.671	-148.000	-160.000	588.664	546.000	572.000	588.664	546.000	572.000	588.664	546.000	572.000
Odder	877.630	818.000	889.000	-187.452	-169.000	-193.000	690.178	649.000	696.000	690.178	649.000	696.000	690.178	649.000	696.000
Randers	2.359.110	2.381.000	2.331.000	-474.103	-486.000	-459.000	1.885.007	1.895.000	1.872.000	1.885.007	1.895.000	1.872.000	1.885.007	1.895.000	1.872.000
Ringkøbing-Skjern	1.620.802	1.575.000	1.742.000	-354.085	-340.000	-360.000	1.266.707	1.235.000	1.382.000	1.266.707	1.235.000	1.382.000	1.266.707	1.235.000	1.382.000
Samsø	214.741	206.000	228.000	-38.670	-37.000	-41.000	176.071	169.000	187.000	176.071	169.000	187.000	176.071	169.000	187.000
Silkeborg	2.289.137	2.195.000	2.662.000	-510.615	-496.000	-542.000	1.778.522	1.699.000	2.120.000	1.778.522	1.699.000	2.120.000	1.778.522	1.699.000	2.120.000
Skanderborg	908.691	843.000	948.000	-207.348	-200.000	-201.000	701.343	643.000	747.000	701.343	643.000	747.000	701.343	643.000	747.000
Skive	895.719	830.000	851.000	-207.486	-195.000	-183.000	688.233	635.000	668.000	688.233	635.000	668.000	688.233	635.000	668.000
Struer	576.875	596.000	538.000	-157.413	-167.000	-134.000	419.462	429.000	404.000	419.462	429.000	404.000	419.462	429.000	404.000
Syddjurs	690.575	719.000	663.000	-147.954	-155.000	-142.000	542.621	564.000	521.000	542.621	564.000	521.000	542.621	564.000	521.000
Viborg	2.194.822	2.121.000	2.213.000	-508.069	-484.000	-494.000	1.686.753	1.637.000	1.719.000	1.686.753	1.637.000	1.719.000	1.686.753	1.637.000	1.719.000
Aarhus	15.217.379	17.059.000	15.421.000	-3.185.699	-3.442.000	-3.097.000	12.031.680	13.617.000	12.324.000	12.031.680	13.617.000	12.324.000	12.031.680	13.617.000	12.324.000
I alt	37.750.233	39.071.000	38.096.000	-8.245.241	-8.359.000	-7.936.000	29.504.992	30.712.000	30.160.000	29.504.992	30.712.000	30.160.000	29.504.992	30.712.000	30.160.000

Note: Regnskab 2013 og budget 2014 er i årets priser mens budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau.

Tabel 3 (fortsat): Handicapkørsel, forslag til revideret budget 2015 (budgetoverslagsårene 2016-2018)

	Udgifter			Indtægter			Netto		
	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018
Favrskov	1.131.000	1.131.000	1.131.000	-267.000	-267.000	-267.000	864.000	864.000	864.000
Hedensted	1.130.000	1.130.000	1.130.000	-225.000	-225.000	-225.000	905.000	905.000	905.000
Heming	1.822.000	1.822.000	1.822.000	-343.000	-343.000	-343.000	1.479.000	1.479.000	1.479.000
Holstebro	1.119.000	1.119.000	1.119.000	-271.000	-271.000	-271.000	848.000	848.000	848.000
Horsens	2.174.000	2.174.000	2.174.000	-505.000	-505.000	-505.000	1.669.000	1.669.000	1.669.000
Ikast-Brande	862.000	862.000	862.000	-190.000	-190.000	-190.000	672.000	672.000	672.000
Lemvig	640.000	640.000	640.000	-129.000	-129.000	-129.000	511.000	511.000	511.000
Norddjurs	732.000	732.000	732.000	-160.000	-160.000	-160.000	572.000	572.000	572.000
Odder	889.000	889.000	889.000	-193.000	-193.000	-193.000	696.000	696.000	696.000
Randers	2.331.000	2.331.000	2.331.000	-459.000	-459.000	-459.000	1.872.000	1.872.000	1.872.000
Ringkøbing-Skjern	1.742.000	1.742.000	1.742.000	-360.000	-360.000	-360.000	1.382.000	1.382.000	1.382.000
Samsø	228.000	228.000	228.000	-41.000	-41.000	-41.000	187.000	187.000	187.000
Silkeborg	2.662.000	2.662.000	2.662.000	-542.000	-542.000	-542.000	2.120.000	2.120.000	2.120.000
Skanderborg	948.000	948.000	948.000	-201.000	-201.000	-201.000	747.000	747.000	747.000
Skive	851.000	851.000	851.000	-183.000	-183.000	-183.000	668.000	668.000	668.000
Struer	538.000	538.000	538.000	-134.000	-134.000	-134.000	404.000	404.000	404.000
Syddjurs	663.000	663.000	663.000	-142.000	-142.000	-142.000	521.000	521.000	521.000
Viborg	2.213.000	2.213.000	2.213.000	-494.000	-494.000	-494.000	1.719.000	1.719.000	1.719.000
Aarhus	15.421.000	15.421.000	15.421.000	-3.097.000	-3.097.000	-3.097.000	12.324.000	12.324.000	12.324.000
I alt	38.096.000	38.096.000	38.096.000	-7.936.000	-7.936.000	-7.936.000	30.160.000	30.160.000	30.160.000

Note: Budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau.

Tabel 4: Kan-kørsel, forslag til revideret budget 2015

	Udgifter		Udgifter		Udgifter		Udgifter	
	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	BO 2015	BO 2016	BO 2017		
Favskov	470.887	503.000	5.771.000	5.771.000	5.771.000	5.771.000		
Hedensted	103.303	126.000	475.000	475.000	475.000	475.000		
Herning	0	0	16.000	16.000	16.000	16.000		
Holstebro	969.045	1.014.000	1.167.000	1.167.000	1.167.000	1.167.000		
Horsens	8.304.352	4.353.000	1.110.000	1.110.000	1.110.000	1.110.000		
Ikast-Brande	62.899	57.000	65.000	65.000	65.000	65.000		
Lemvig	312.884	304.000	376.000	376.000	376.000	376.000		
Norddjurs	2.317.598	2.463.000	2.376.000	2.376.000	2.376.000	2.376.000		
Odder	0	0	83.000	83.000	83.000	83.000		
Randers	1.442.293	2.808.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000		
Ringkøbing-Skjern	493.170	495.000	509.000	509.000	509.000	509.000		
Samsø	304.302	324.000	371.000	371.000	371.000	371.000		
Silkeborg	3.152.296	3.356.000	3.562.000	3.562.000	3.562.000	3.562.000		
Skanderborg	0	0	323.000	323.000	323.000	323.000		
Skive	9.437.844	10.762.000	10.088.000	10.088.000	10.088.000	10.088.000		
Struer	32.018	36.000	66.000	66.000	66.000	66.000		
Syddjurs	2.149.308	2.185.000	2.998.000	2.998.000	2.998.000	2.998.000		
Viborg	1.619.770	584.000	983.000	983.000	983.000	983.000		
Aarhus	4.433.699	4.685.000	4.598.000	4.598.000	4.598.000	4.598.000		
Regionen	114.051.117	123.048.000	124.975.000	124.975.000	124.975.000	124.975.000		
I alt vedr. bestillere	149.656.787	157.103.000	161.184.000	161.184.000	161.184.000	161.184.000		
Sydtrafik	189.250.774	196.970.000	204.407.000	204.407.000	204.407.000	204.407.000		
NT	50.908	53.000	100.000	100.000	100.000	100.000		
Fynbus	53.840.887	67.086.000	128.752.000	128.752.000	128.752.000	128.752.000		
I alt vedr. øvrige	243.142.569	264.109.000	333.259.000	333.259.000	333.259.000	333.259.000		
I alt	392.799.356	421.212.000	494.443.000	494.443.000	494.443.000	494.443.000		

Note: 1) Regnskab 2013 og budget 2014 er i årets priser mens budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau.

2) Kan-kørsel omfatter den del af den variable kørsel, hvor bestillerne kan indgå aftaler med Midttrafik, men ikke er forpligtet hertil jf. lovgivningen. Det drejer sig om patientbefordring, lægekørsel, specialskolekørsel, flexitur og lign. ordninger. I beløbene er indeholdt overheadbetaling til dækning af administration.

Tabel 5: Kan-kørsel udspecificeret, forslag til revideret budget 2015

	Budget 2015									
	Kørsel i alt	Kørsel KAN	Kørsel Flextur	Kørsel Teletaxa	Administration I alt	Administration KAN	ADM Flextur	ADM Teletaxa	I alt kørsel og administration	
Favrskov	5.350.000	5.060.000	290.000	0	421.000	274.000	147.000	0	5.771.000	
Hedensted	353.000	0	177.000	176.000	122.000	0	73.000	49.000	475.000	
Herning	13.000	0	0	13.000	3.000	0	0	3.000	16.000	
Holstebro	1.013.000	939.000	59.000	15.000	154.000	119.000	31.000	4.000	1.167.000	
Horsens	1.044.000	802.000	0	242.000	66.000	36.000	0	30.000	1.110.000	
Ikast-Brande	38.000	0	38.000	0	27.000	0	27.000	0	65.000	
Lemvig	333.000	211.000	98.000	24.000	43.000	12.000	27.000	4.000	376.000	
Norddjurs	1.956.000	869.000	1.087.000	0	420.000	84.000	336.000	0	2.376.000	
Odder	67.000	0	0	67.000	16.000	0	0	16.000	83.000	
Randers	1.037.000	815.000	222.000	0	235.000	106.000	129.000	0	1.272.000	
Ringkøbing-Skjern	400.000	0	400.000	0	109.000	0	109.000	0	509.000	
Samso	291.000	0	0	291.000	80.000	0	0	80.000	371.000	
Silkeborg	3.111.000	2.864.000	184.000	63.000	451.000	343.000	92.000	16.000	3.562.000	
Skanderborg	264.000	98.000	0	166.000	59.000	13.000	0	46.000	323.000	
Skive	9.503.000	9.354.000	69.000	80.000	585.000	494.000	71.000	20.000	10.088.000	
Struer	41.000	0	20.000	21.000	25.000	0	19.000	6.000	66.000	
Syddjurs	2.595.000	1.898.000	697.000	0	403.000	197.000	206.000	0	2.998.000	
Viborg	679.000	0	337.000	342.000	304.000	0	237.000	67.000	983.000	
Aarhus	3.948.000	3.151.000	797.000	0	650.000	371.000	279.000	0	4.598.000	
Regionen	119.745.000	119.607.000	0	138.000	5.230.000	5.200.000	0	30.000	124.975.000	
I alt vedr. bestillere	151.791.000	145.668.000	4.475.000	1.638.000	9.403.000	7.249.000	1.783.000	371.000	161.184.000	
Sydtrafik	203.956.000	203.956.000	0	0	451.000	451.000	0	0	204.407.000	
NT	100.000	100.000	0	0	0	0	0	0	100.000	
Fynbus	128.005.000	128.005.000	0	0	747.000	747.000	0	0	128.752.000	
I alt vedr. øvrige	332.061.000	332.061.000	0	0	1.198.000	1.198.000	0	0	333.259.000	
I alt	483.842.000	477.729.000	4.475.000	1.638.000	10.601.000	8.447.000	1.783.000	371.000	494.443.000	

Tabel 6: Togdrift forslag til revideret budget 2015

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto		
	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til rev. budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til rev. budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til rev. budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til rev. budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til rev. budget 2015
Regionen															
Driftstilskud	57.660.679	53.052.000	52.439.000	-17.306.693	-16.800.000	-17.300.000	40.353.986	36.252.000	35.139.000	14.711.484	14.789.000	14.711.484	14.789.000	14.882.000	14.882.000
Anlægstilskud	14.711.484	14.789.000	14.882.000				4.558.286	4.635.000	4.728.000	10.153.198	10.154.000	10.153.198	10.154.000	10.154.000	10.154.000
- heraf ordinære anlægsinvesteringer	4.558.286	4.635.000	4.728.000												
- heraf ydelse vedr. spor på Odderbanen	10.153.198	10.154.000	10.154.000												
I alt	72.372.163	67.841.000	67.321.000	-17.306.693	-16.800.000	-17.300.000	55.065.470	51.041.000	50.021.000	55.065.470	51.041.000	50.021.000	55.065.470	51.041.000	50.021.000

Note: Regnskab 2013, budget 2014 og budget 2015 er i årets priser, mens BO-årene er i 2015-prisniveau.

Midttrafik afholder aldrag på gældsbeværet til Region Midtjylland på mio. kr. 10,154. Gældsbeværet vedrører et anlægstilskud til sporombygningen i 2008 på Odderbanen.

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto	
	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2018
Regionen														
Driftstilskud	52.439.000	52.439.000	52.439.000	-17.300.000	-17.300.000	-17.300.000	35.139.000	35.139.000	35.139.000	14.882.000	14.882.000	14.882.000	14.882.000	14.882.000
Anlægstilskud	14.882.000	14.882.000	14.882.000				4.728.000	4.728.000	4.728.000	10.154.000	10.154.000	10.154.000	10.154.000	10.154.000
- heraf ordinære anlægsinvesteringer	4.728.000	4.728.000	4.728.000											
- heraf ydelse vedr. spor på Odderbanen	10.154.000	10.154.000	10.154.000											
I alt	67.321.000	67.321.000	67.321.000	-17.300.000	-17.300.000	-17.300.000	50.021.000	50.021.000	50.021.000	50.021.000	50.021.000	50.021.000	50.021.000	50.021.000

Note: Budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau. I budgetoverslagsårene er ikke indregnet virkningen af Odderbanens overgang til Aarhus Letbane.

Nuværende investeringsplan udløber i 2020.

Tabel 7: Kontrolafgifter forslag til revideret budget 2015

	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2018
Kontrolafgifter	-15.542.650	-12.717.000	-16.600.000	-16.600.000	-16.600.000	-16.600.000
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus kommune	9.338.635	7.363.000	9.628.000	9.628.000	9.628.000	9.628.000
Billetkontroladministration	13.872.985	11.660.000	13.121.000	13.121.000	13.121.000	13.121.000
I alt	7.668.970	6.306.000	6.149.000	6.149.000	6.149.000	6.149.000

Note: Regnskab 2013 og budget 2014 er i årets priser mens budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau.
 For forudsætninger for beregningen henvises til tekstafsnittet under Billetkontrol side 9.

Tabel 8: Letbane, forslag til revideret budget 2015

Tabel 8a: Letbanesekretariat

	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2018
Favskov	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Hedensted				0	0	0
Herning				0	0	0
Holstebro				0	0	0
Horsens				0	0	0
Ikast-Brande				0	0	0
Lemvig				0	0	0
Norddjurs	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Odder	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Randers	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Ringkøbing-Skjern				0	0	0
Samsø				0	0	0
Silkeborg	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Skanderborg	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Skive				0	0	0
Struer				0	0	0
Syddjurs	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Viborg				0	0	0
Aarhus	492.000	254.000	209.000	209.000	209.000	209.000
Regionen	164.000	338.000	380.000	380.000	380.000	380.000
Midttrafik		73.000	95.000	95.000	95.000	95.000
I alt	915.000	931.000	950.000	950.000	950.000	950.000

Note: Regnskab 2013 og budget 2014 er i årets priser mens budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau. Revideret budget jf. Referat af møde i Letbanerådet, Letbanesamarbejdet i Aarhusområdet den 23. april 2014

Tabel 8b: Letbane Rejsekort

	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2018
Aarhus	0	4.228.816	0	4.160.401	481.031	402.955
I alt	0	4.228.816	0	4.160.401	481.031	402.955

Tabel 9: Rejsekort, forslag til revideret budget 2015

	Budget 2015	Revideret budget 2015	Forskel m. revideret budget 2015 og budget 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2018	Samlet budget 2013-28 (jan 2015)	Bespareser i Midtrafik administration 2013-2028	Samlet budget efter indregning af besparelse (jan 2015)	Samlet budget efter indregning af besparelse (sep 2014)	Difference RB2015 minus B2015 2013-2028
Favrskov	102.000	103.000	1.000	109.000	78.000	87.000	1.335.000	-85.000	1.250.000	1.237.000	13.000
Hedensted	138.000	139.000	1.000	150.000	121.000	136.000	2.005.000	-1.003.000	1.002.000	981.000	21.000
Herning	1.048.000	1.056.000	8.000	1.210.000	930.000	1.062.000	15.791.000	-675.000	15.116.000	15.012.000	104.000
Holstebro	585.000	590.000	5.000	648.000	480.000	542.000	8.179.000	-1.291.000	6.888.000	6.823.000	65.000
Horsens	1.264.000	1.271.000	7.000	1.105.000	637.000	807.000	17.270.000	-2.957.000	14.313.000	14.222.000	91.000
Ikast-Brande	51.000	51.000	-	51.000	7.000	7.000	247.000	-332.000	-85.000	-86.000	1.000
Lemvig	26.000	26.000	-	26.000	4.000	4.000	129.000	-760.000	-631.000	-637.000	6.000
Norddjurs	74.000	75.000	1.000	97.000	72.000	85.000	1.246.000	-80.000	1.166.000	1.157.000	9.000
Odder	116.000	266.000	150.000	62.000	53.000	59.000	952.000	-170.000	782.000	641.000	141.000
Randers	2.064.000	2.079.000	15.000	2.450.000	1.913.000	2.199.000	32.379.000	-6.322.000	26.057.000	25.859.000	198.000
Ringkøbing-Skjern	410.000	462.000	52.000	518.000	431.000	469.000	7.779.000	-3.316.000	4.463.000	3.508.000	955.000
Samsø	39.000	39.000	-	38.000	6.000	6.000	196.000	-48.000	148.000	146.000	2.000
Silkeborg	669.000	679.000	10.000	1.409.000	779.000	991.000	22.046.000	-3.925.000	18.121.000	17.983.000	138.000
Skanderborg	338.000	341.000	3.000	375.000	298.000	336.000	4.992.000	-212.000	4.780.000	4.740.000	40.000
Skive	504.000	507.000	3.000	615.000	413.000	476.000	7.289.000	-2.431.000	4.858.000	4.822.000	36.000
Struer	111.000	112.000	1.000	128.000	84.000	95.000	1.480.000	-98.000	1.382.000	1.369.000	13.000
Syddjurs	176.000	177.000	1.000	210.000	150.000	172.000	2.594.000	-80.000	2.514.000	2.495.000	19.000
Viborg	1.123.000	1.130.000	7.000	1.311.000	940.000	1.075.000	16.268.000	-3.198.000	13.070.000	12.967.000	103.000
Aarhus	13.937.000	13.998.000	61.000	16.897.000	13.844.000	16.407.000	234.267.000	-82.544.000	151.723.000	150.897.000	826.000
Regionen	17.255.000	18.625.000	1.370.000	21.207.000	17.264.000	19.865.000	290.878.000	-52.872.000	238.006.000	233.794.000	4.212.000
I alt	40.030.000	41.726.000	1.696.000	48.416.000	38.504.000	44.860.000	667.322.000	-162.399.000	504.923.000	497.930.000	6.993.000

Tabel 10: Trafikskelskabet, forslag til revideret budget 2015

Tabel 10a:	Regnskab 2013			Budget 2014			Forslag til budget 2015		
	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt
Lebbanesekretariat	600.000	286.000	886.000	608.000	297.000	905.000	613.000	349.000	962.000
Favrskov	602.000	390.000	992.000	543.000	359.000	902.000	485.000	342.000	827.000
Hedensted	2.889.000	515.000	3.404.000	2.912.000	535.000	3.447.000	2.995.000	497.000	3.492.000
Holstebro	1.910.000	343.000	2.253.000	1.925.000	396.000	2.321.000	1.895.000	441.000	2.336.000
Horsens	3.126.000	858.000	3.984.000	3.132.000	880.000	4.012.000	3.268.000	876.000	4.144.000
Ikast-Brande	716.000	251.000	967.000	707.000	259.000	966.000	727.000	252.000	979.000
Lemvig	605.000	158.000	763.000	347.000	183.000	530.000	280.000	178.000	458.000
Norddjurs	593.000	162.000	755.000	595.000	170.000	765.000	563.000	197.000	760.000
Odder	295.000	198.000	493.000	272.000	235.000	507.000	466.000	290.000	756.000
Randers	6.845.000	818.000	7.663.000	6.716.000	843.000	7.559.000	5.942.000	805.000	6.747.000
Ringkøbing-Skjern	1.602.000	450.000	2.052.000	1.404.000	462.000	1.866.000	1.231.000	439.000	1.670.000
Samsø	452.000	80.000	532.000	383.000	81.000	464.000	344.000	95.000	439.000
Silkeborg	3.990.000	801.000	4.791.000	4.152.000	796.000	4.948.000	4.242.000	860.000	5.102.000
Skanderborg	1.083.000	316.000	1.399.000	1.104.000	330.000	1.434.000	1.110.000	332.000	1.442.000
Skive	2.084.000	288.000	2.372.000	2.012.000	301.000	2.313.000	2.059.000	296.000	2.355.000
Struer	552.000	168.000	720.000	551.000	169.000	720.000	538.000	157.000	695.000
Syddjurs	1.091.000	228.000	1.319.000	838.000	205.000	1.043.000	838.000	199.000	1.037.000
Viborg	3.862.000	622.000	4.484.000	3.687.000	660.000	4.347.000	3.684.000	701.000	4.385.000
Aarhus	30.167.000	6.710.000	36.877.000	34.337.000	6.672.000	41.009.000	33.496.000	6.304.000	39.800.000
Regionen	43.174.000		43.174.000	42.218.000	0	42.218.000	42.951.000		42.951.000
Besparelse fra Rejsekort									
I alt	106.238.000	13.642.000	119.880.000	108.443.000	13.833.000	122.276.000	107.727.000	13.610.000	121.337.000

Note: Regnskab 2013 og budget 2014, budget 2015 er i årets priser mens BO-årene er i 2015-prisniveau.

Tabel 10 (fortsat): Trafikskelskabet, forslag til revideret budget 2014 (budgetoverslagsårene 2016-2018)

	BO 2016			BO 2017			BO 2018		
	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt
Favrskov	613.000	349.000	962.000	613.000	349.000	962.000	613.000	349.000	962.000
Hedensted	485.000	342.000	827.000	485.000	342.000	827.000	485.000	342.000	827.000
Herning	2.995.000	497.000	3.492.000	2.995.000	497.000	3.492.000	2.995.000	497.000	3.492.000
Holstebro	1.895.000	441.000	2.336.000	1.895.000	441.000	2.336.000	1.895.000	441.000	2.336.000
Horsens	3.268.000	876.000	4.144.000	3.268.000	876.000	4.144.000	3.268.000	876.000	4.144.000
Ikast-Brande	727.000	252.000	979.000	727.000	252.000	979.000	727.000	252.000	979.000
Lemvig	280.000	178.000	458.000	280.000	178.000	458.000	280.000	178.000	458.000
Norddjurs	563.000	197.000	760.000	563.000	197.000	760.000	563.000	197.000	760.000
Odder	466.000	290.000	756.000	466.000	290.000	756.000	466.000	290.000	756.000
Randers	5.942.000	805.000	6.747.000	5.942.000	805.000	6.747.000	5.942.000	805.000	6.747.000
Ringkøbing-Skjern	1.231.000	439.000	1.670.000	1.231.000	439.000	1.670.000	1.231.000	439.000	1.670.000
Samsø	344.000	95.000	439.000	344.000	95.000	439.000	344.000	95.000	439.000
Silkeborg	4.242.000	860.000	5.102.000	4.242.000	860.000	5.102.000	4.242.000	860.000	5.102.000
Skanderborg	1.110.000	332.000	1.442.000	1.110.000	332.000	1.442.000	1.110.000	332.000	1.442.000
Skive	2.059.000	296.000	2.355.000	2.059.000	296.000	2.355.000	2.059.000	296.000	2.355.000
Struer	538.000	157.000	695.000	538.000	157.000	695.000	538.000	157.000	695.000
Syddjurs	838.000	199.000	1.037.000	838.000	199.000	1.037.000	838.000	199.000	1.037.000
Viborg	3.684.000	701.000	4.385.000	3.684.000	701.000	4.385.000	3.684.000	701.000	4.385.000
Aarhus	33.496.000	5.804.000	39.300.000	33.496.000	5.804.000	39.300.000	33.496.000	5.804.000	39.300.000
Regionen	42.951.000	0	42.951.000	42.951.000	0	42.951.000	42.951.000	0	42.951.000
Besparelse fra Rejsek	-6.367.000		-6.367.000	-7.634.000		-7.634.000	-7.634.000		-7.634.000
I alt	101.360.000	13.110.000	114.470.000	100.093.000	13.110.000	113.203.000	100.093.000	13.110.000	113.203.000

Note: Budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau.

Tabel 11: Trafikskelskabet busadministration udspecificeret, forslag til revideret budget 2015

	Lønudgifter	Div. administration	Billetteringsudstyr	Rutebilstationer/gods inkl. moms	Rejsegaranti	Information og markedsføring	Provision	X-bus	Besparelse billetteringsudstyr	Kundeservice og betjent salg	Tællinger	Klippekort / periodekort	Salgsprosion	Nye funktioner	Busadm i alt
Favrskov	289.000	234.000	1.000	0	0	90.000	0	0	0	-2.000	-3.000	-2.000	0	6.000	613.000
Hedensted	199.000	162.000	81.000	0	0	62.000	0	0	-19.000	0	-2.000	-2.000	0	4.000	485.000
Herning	1.412.000	1.145.000	6.000	20.000	0	438.000	0	0	-1.000	-28.000	-16.000	-12.000	0	31.000	2.995.000
Holstebro	905.000	733.000	27.000	9.000	0	281.000	0	0	-6.000	-56.000	-10.000	-8.000	0	20.000	1.895.000
Horsens	1.477.000	1.198.000	199.000	0	2.000	458.000	0	0	-46.000	-23.000	-17.000	-12.000	0	32.000	3.268.000
Ikast-Brande	351.000	283.000	1.000	0	0	109.000	0	0	0	-18.000	-4.000	-3.000	0	8.000	727.000
Lemvig	151.000	123.000	5.000	0	0	47.000	0	0	-1.000	-45.000	-2.000	-1.000	0	3.000	280.000
Norddjurs	265.000	215.000	2.000	0	0	82.000	0	0	-1.000	-1.000	-3.000	-2.000	0	6.000	563.000
Odder	222.000	182.000	2.000	0	0	69.000	0	0	-1.000	-8.000	-3.000	-2.000	0	5.000	466.000
Randers	2.659.000	1.659.000	210.000	652.000	3.000	825.000	120.000	0	-48.000	-131.000	-30.000	-22.000	-13.000	58.000	5.942.000
Ringkøbing-Skjern	681.000	485.000	17.000	40.000	2.000	211.000	0	0	-4.000	-202.000	-8.000	-6.000	0	15.000	1.231.000
Samsø	161.000	130.000	2.000	0	1.000	50.000	0	0	-1.000	0	-2.000	-1.000	0	4.000	344.000
Silkeborg	1.883.000	1.528.000	177.000	0	3.000	585.000	120.000	0	-41.000	-4.000	-21.000	-16.000	-13.000	41.000	4.242.000
Skanderborg	519.000	421.000	11.000	0	0	161.000	0	0	-2.000	-1.000	-6.000	-4.000	0	11.000	1.110.000
Skive	967.000	785.000	81.000	32.000	0	300.000	0	0	-19.000	-89.000	-11.000	-8.000	0	21.000	2.059.000
Struer	251.000	205.000	5.000	0	0	78.000	0	0	-1.000	0	-3.000	-2.000	0	5.000	538.000
Syddjurs	394.000	319.000	2.000	0	0	122.000	0	0	-1.000	0	-4.000	-3.000	0	9.000	838.000
Viborg	1.669.000	1.354.000	86.000	200.000	3.000	518.000	0	0	-20.000	-129.000	-19.000	-14.000	0	36.000	3.684.000
Aarhus	12.521.000	10.148.000	1.182.000	3.845.000	26.000	3.887.000	3.310.000	0	-271.000	-704.000	-143.000	-105.000	-474.000	274.000	33.496.000
Regionen	16.940.000	13.351.000	2.257.000	5.348.000	102.000	5.259.000	1.243.000	490.000	-517.000	-1.569.000	-193.000	-141.000	0	371.000	42.951.000
I alt	43.916.000	34.660.000	4.354.000	10.146.000	142.000	13.632.000	4.793.000	490.000	-1.000.000	-3.000.000	-500.000	-366.000	-500.000	960.000	107.727.000

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
7. januar 2015	1-00-1-14	Thomas D. Mikkelsen	tdm@midttrafik.dk	8740 8364

Bilag 1: Reklamebestemmelser i andre trafiksekskaber

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

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

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

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
7. januar 2015	1-00-1-14	Thomas D. Mikkelsen	tdm@midttrafik.dk	8740 8364

Bilag 2: Eksempel på helfoliering af bagende på bybus



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
17. 12. 2014	1-15-1-75-4-14	Lise Norre	LN@midttrafik.dk	87408335/30821304

Administrativ høring af Flextur

Mange kommuner er kommet med forslag/ønsker til at ændre i Flextur konceptet. Midttrafiks administrationen havde planlagt at se på mulighederne og ønskerne, men vi er blevet "overhalet" af Repræsentantskabet. Til bestyrelsesmødet den 6. februar 2015 skal vi komme med et notat om ændringer i Flextur. Der er derfor ikke tid til en længerevarende høring i kommunerne. Administrationen vil lægge op til følgende rækkefølge:

- Diskussion internt i Midttrafik om hvilke ændringer Midttrafik ønsker at arbejder videre med
- Administrativ høring i kommunerne
- Notat og indstilling til bestyrelsen (møde 6. februar 2015)
- Afhængig af bestyrelses beslutning:
 - Politisk høring i kommunerne (tidelig forår 2015)
 - Endelig godkendelse i bestyrelsen (inden sommerferien 2015).

Midttrafik håber derfor, at I vil spille med på denne meget korte administrative høring.

Svarene skal sendes til LN@midttrafik.dk senest fredag den 9. januar 2015. Vi beder om at nedenstående skema anvendes.

15 kommuner har svaret. Følgende kommuner har ikke svaret: Aarhus, Norddjurs, Herning og Samsø Kommuner.

Ikke alle kommuner har besvaret alle spørgsmål. Nogle kommuner har svaret positivt ved flere muligheder til samme spørgsmål.

	Nuværende regel/beslutning	Forslag	Sæt kryds	Antal
1	Turbestilling senest 2 timer før afhentning	Fastholdes – 2 timer før afhentning	<i>Odder, Struer, Horsens, Ikast-Brande</i>	4
		Ændres til senest 1 time før afhentning	<i>Lemvig, Skanderborg, Struer, Hedensted, Syddjurs, Skive, Holstebro, Silkeborg, Viborg</i>	9
		Interesseret i at deltage med forsøg med bestilling senest 1 time før afhentning	<i>Lemvig, Ringkøbing Skjern, Favrskov, Skanderborg, Hedensted, Syddjurs, Viborg, Randers, Skive, Silkeborg</i>	10
		Ønsker at bestillingsfristen også ændres for teletaxa	<i>Skanderborg, Favrskov, Hedensted, Silkeborg, Viborg, Skive</i>	6

2	Åbningstid for telefonbestilling 8-17 alle dage	Fastholde 8-17 alle dage	<i>Struer, Silkeborg, Syddjurs, Ikast-Brande</i>	4
		Udvidelse til 6-20 alle dage	<i>Lemvig, Odder, Skanderborg, Holstebro, Hedensted, Skive, Favrskov, Horsens</i>	8
		Interesseret i at deltage med forsøg med udvidet bestillingstid 6-20	<i>Lemvig, Ringkøbing Skjern, Viborg, Hedensted, Skanderborg, Randers, Skive</i>	7
		Ønsker at bestillingsfristen også ændres for teletaxa	<i>Odder, Skanderborg, Viborg, Skive, Hedensted</i>	5

	Nuværende regel/beslutning	Forslag	Sæt kryds	Bemærkning
3	Takstniveau: 4 kr. – min 30 kr. 7 kr. – min 35 kr. 14 kr. – min 70 kr.	Fastholde nuværende	<i>Skive, Odder, Ringkøbing Skjern, Lemvig, Struer, Holstebro, Horsens, Silkeborg, Favrskov, Syddjurs, Randers, Ikast-Brande</i>	12
		3,50 kr. – min 30 kr. 7 kr. – min 35 kr. 14 kr. – min 70 kr.	<i>Skanderborg, Randers, Hedensted</i>	3
4	Ledsagerrabat: 25 %	Fastholde nuværende: 25 %	<i>Odder, Holstebro, Horsens, Skive</i>	4
		50 % rabat	<i>Favrskov, Syddjurs, Viborg, Hedensted, Silkeborg, Struer, Ringkøbing Skjern, Lemvig, Skanderborg</i>	9
5	Venneaftaler: kun med kommuner med samme takst. Skal godkendes i to Byråd og Midttrafiks bestyrelse	Fastholde nuværende	<i>Ringkøbing Skjern, Lemvig, Favrskov, Syddjurs</i>	4
		Venneaftaler muligt mellem alle kommuner. Takst som i den dyreste kommune. Skal godkendes i to Byråd og Midttrafiks bestyrelse	<i>Horsens, Lemvig, Skanderborg, Holstebro, Hedensted, Viborg, Randers, Ikast Brande</i>	9
		Venneaftaler mellem alle kommuner. Taksten bliver som i den dyreste kommune. Venneaftaler bliver til en rejseregel og skal derfor kun godkendes i Midttrafiks bestyrelse en gang for alle.	<i>Struer, Silkeborg, Skive, Viborg</i>	5

6	Byzone med/uden knudepunkter: høj takst internt i byzonen, lav takst til/fra knudepunkt/byzone.	Fastholde nuværende	<i>Favrskov, Horsens, Lemvig, Skanderborg, Holstebro, Syddjurs, Viborg, Skive</i>	8
		Mulighed for at byzonen kun gælder, når bybussen kører. Skal godkendes i Byråd og Midttrafiks bestyrelse.	<i>Struer, Randers</i>	3
		Interesseret i at deltage med forsøg med fjernelse af byzone, når bybussen ikke kører.	<i>Randers</i>	2

Ad 2) Af hensyn til leverandørerne vil Midttrafik i hvert tilfælde foreløbig fastholde at kørsel mellem kl. 20 - 08 skal bestilles senest kl. 20 om aftenen. Ved siden af telefonbestilling er der selvbetjeningsløsninger på internet og app.

Ad 3+4+5) Der er desværre ikke tid til at kommunerne kan få beregninger af økonomiske konsekvenser.

Ad 6) Tidspunkter for hvornår byzonen gælder, vil blive forskellig fra kommune til kommune. Byzonen skal formuleres i tidspunkter, der er lette at huske, f.eks. hverdage 7-18 og weekend/helligdage 8-13. Konceptet er primært tænkt til de kommuner, som har lukket/påtænker at lukke for bybussen i ydertimer.

NB: Bemærk at der ikke er forslag om muligheden for at anvende MobilPay/swit eller betalingskort til betaling af egenbetalingen ved telefonbestilling eller muligheden for at anvende andre betalingskort end Dankort og VisaDankort ved on line bestilling. Midttrafik støtter ideen og arbejder videre med en løsning.

Bestyrelsen i Midttrafik

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
21.01.2015	1-15-1-75-4-14	Lise Norre	LN@midttrafik.dk	87408335/30821304

Notat om revision af Flextur og Teletaxa koncepter

Formålet med Flextur, som oprindeligt hed Midttur, er beskrevet i notat til bestyrelsesmøde den 26. oktober 2007.

Midttur skal ses som et supplement til den kollektive trafik i Midttrafik's område, hvor tilbuddet kan dække behov, som den almindelige kollektive trafik ikke kan/gør, f.eks. på grund af et lille passagertal og som et tilbud til borgere i de tyndt befolkede områder.

På baggrund af administrationens løbende kontakt med bestillerne, er der kommet flere ønsker frem vedr. ændringer i konceptet for Flextur. Midttrafik's administration har på den baggrund arbejdet med en mere gennemgribende revision af konceptet for Flextur. Konceptet er revideret ud fra to hovedprincipper:

- Flextur skal tilbyde en anden form for kollektiv trafik, når der ikke er økonomi i at tilbyde almindelig rutebunden kollektiv trafik.
- Revisionen skal gøre det "lettere" for kommuner at lukke busruter/afgange, når der kan tilbydes et andet kollektivt transport tilbud.

Administrationen har lavet en hurtig administrativ høring i kommunerne vedr. ændringer til Flextur konceptet. 15 kommuner har svaret. Der er seks punkter, der foreslås ændret.

1. Hvor lang tid skal en tur bestilles i forvejen?
2. Åbningstid for telefonbestilling
3. Egenbetaling
4. Ledsagerrabat
5. Venneaftaler
6. Byzone

Afhængig af bestyrelsens beslutning kan der laves en formel politisk høring af alle eller nogle af forslagene. Den politiske høring vil være ledsaget af estimerede omkostninger ved de forskellige forslag. Høringsbrevet og svarene er vist i bilag 1.

Af hensyn til en harmonisering af den kollektive trafik udbudt gennem Flextrafik medtages Teletaxa, hvor det er relevant. Individuel handicap kørsel medtages ikke, da de nuværende regler er harmoniseret i hele Danmark.

Ad 1) Hvor lang tid skal en tur bestilles i forvejen?

Nuværende regler for Flextur siger, at kørsel skal være bestilt senest to timer før afgang. Kørsel samme dag/aften samt frem til kl. 8.00 den efterfølgende dag skal være bestilt senest kl. 20.00.

Normalt bliver turene bestilt i god tid i forvejen. Hvis Flextur skal kunne fungere som en er-

statning for f.eks. bybusser om aftenen, så er det nødvendigt med kortere bestillingsfrist. En kortere bestillingsfrist vil gøre Flextur mere attraktiv for en ung målgruppe, som ofte er mere impulsiv i deres transportadfærd.

Tidsfristen med bestilling senest kl. 20.00 skyldes hensynet til leverandørerne. Siddende patienttransport kan bestille "her og nu" ture døgnet rundt, og det fungerer uproblematisk. For at tilgodese kunderne vil det være hensigtsmæssigt at fjerne bestilling senest kl. 20.00 reglen. Fjernelse af kl. 20.00 reglen gør det lettere for kunderne at huske reglerne, og gør det samtidigt mere fleksibelt for kunderne. Reglen har betydning for online bestillinger. Der har desværre ikke været høring om præcis dette spørgsmål.

Ni ud af 14 kommuner ønsker at ændre rejsereglen om bestilling senest to timer før til én time før. Ti kommuner ønsker at ændringen i første omgang indføres som et forsøg. Det er uvist, hvad de økonomiske konsekvenser vil være af forbedringen.

Flextur og Teletaxa har fælles bestillingsregler. Seks kommuner ønsker at ændringen også gælder teletaxa. Det er alle teletaxakommuner med budget over 50.000 kr. på nær Horsens og Samsø Kommuner (Samsø Kommune har ikke afgivet høringssvar).

Ulempen ved at forbedre bestillingsfristen er, at Flextur og den områdebetjente teletaxa kommer i tættere konkurrence med taxa. Midttrafik forventer, at det vil medføre øgede omkostninger (flere ture og dårligere koordinering), men niveauet er usikkert.

På baggrund af høringssvarene anbefaler Midttrafiks administration, at bestillingsfristen ændres til følgende for både telefonbestilling og on line bestilling:

- Ture skal bestilles senest én time før afgang (før to timer)
- Ingen øvrige tidsbegrænsninger (før senest kl. 20.00)

Ændringen kan eventuelt indføres som forsøg i første omgang.

Ad 2) Åbningstid for telefonbestilling

Nuværende regler siger, at der er åbent for telefonbestilling alle ugens dage i perioden kl. 8.00 – 17.00. Der er åben for on-line bestilling døgnet rundt for Flextur.

I dag er der på hverdage bestillingsmodtagelse af Midttrafiks servicemedarbejdere. I weekender og på helligdage varetages opgaven af FlexDanmark. Tidligere har der været åbent frem til kl. 20.00. Denne blev indskrænket i forventning om at betalingen til FlexDanmark ville falde tilsvarende. Det gjorde den ikke, da bemandingsbehovet til vognstyringen ikke blev ændret. NT har åbent for telefonbestilling i perioden kl. 7.00 – 20.00 og Sydtrafik fra kl. 8.00-20.00.

Hvis Flextur og teletaxa skal være attraktiv – specielt for unge, så fordrer det en længere åbningstid for bestilling. Hvis Flextur og teletaxa skal træde i stedet for lukkede bybusser om aftenen, er det nødvendigt med længere åbningstider.

Otte kommuner ønsker at udvide telefonbestilling til kl. 6.00 -20.00 alle dage i Flextur, mens fire kommuner ønsker at fastholde nuværende model. Syv kommuner er interesseret i at deltage i forsøg med udvidet telefonbestilling.

Flextur og Teletaxa har fælles åbningstider for telefonbestilling. Fem kommuner ønsker at ændringen også gælder teletaxa. Det er alle teletaxakommuner med budget over 50.000 kr. på nær Horsens, Silkeborg og Samsø Kommuner (Samsø Kommune har ikke afgivet høringssvar).

Ulempen ved at udvide åbningstiden er, at Flextur og den områdebetjente teletaxa kommer i tættere konkurrence med taxa. Midttrafik forventer, at det vil medføre øgede omkostninger (flere ture).

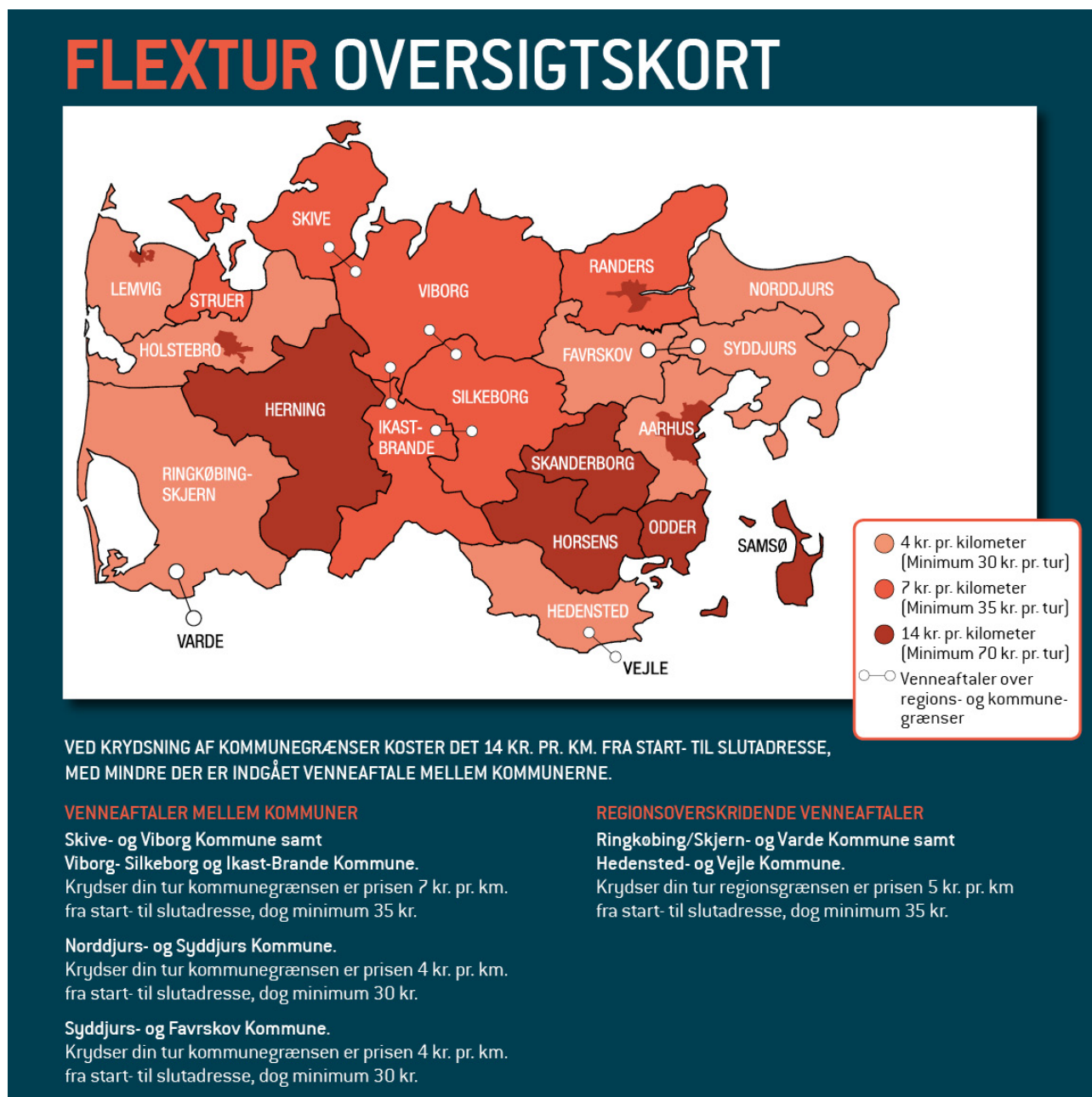
På baggrund af høringssvarene og ved at skele til nabotrafiksekskaberne anbefaler Midttrafiks administration, at åbningstiden for telefonbestilling af Flextur og teletaxa udvides til kl. 7.00 –

20.00 alle dage, og at FlexDanmark modtager bestillingerne udenfor 8.00-17.00 på hverdage.

Ad 3) Egenbetaling

Nuværende takstniveauer er:

- 4 kr./km, dog mindst 30 kr.
- 7 kr./km, dog mindst 35 kr.
- 14 kr./km, dog mindst 70 kr.



Den lave takst foreslås reduceret til 3,5 kr./km dog mindst 30 kr. i høringsperioden. Dette svarer til takstniveau i NT og Sydtrafik (dog mindst 35 kr. i Sydtrafik).

Flere kommuner vil gerne satse på Flexbus og har lukket en del af den rutebundne kollektive trafik. Der kan ikke anvendes periodekort i Flexbus, hvorfor det kan være dyrt at være regelmæssig kunde af Flexbus.

Af nuværende kommuner med lav takst er det kun Hedensted, der ønsker at reducere taksten. Skanderborg har politisk godkendt 4 kr./km, men er endnu ikke startet op (godkendt i Midttrafik). Skanderborg er positiv for lavere takst. Der er ikke høringsvar fra de to største Flexbus

kommuner med lav takst (Aarhus og Norddjurs Kommuner). Randers Kommune er positiv for lavere lav takst.

Ulemperne er, øgede udgifter til de kommuner, som har valgt den lave takst, og at konkurrencen med taxa bliver skærpet.

På baggrund af hørings svarene anbefaler Midttrafiks administration at fastholde nuværende takstniveau.

Ad 4) Ledsagerrabat

Nuværende ledsagerrabat er 25 %. I Sydtrafik er der 50 % ledsagerrabat. I NT er rabatten 50-85 %. Tidligere var ledsagerrabatten 90 %. Midttrafiks bestyrelse traf den 2. november 2012 beslutning om at ændre ledsagerrabatten til 25 %.

For at understøtte den kollektive trafik specielt for unge, er det et højt prioriteret ønske fra flere kommuner, at ledsagerrabatten bliver hævet. Fordelen ved at vælge 50 % er desuden også, at den er lettere at kommunikere til kunderne.

Ni kommuner ønsker at hæve ledsagerrabatten til 50 %. Fire kommuner er negative, hvoraf to af kommunerne pt. ikke har Flextur. Dog skal det fremhæves, at Aarhus Kommune (som ikke er kommet med høringssvar) angiveligt vil være imod at hæve ledsagerrabatten. Ledsagerrabatten er en rejseregulering, og den er derfor ens i alle kommuner.

Ulemperne ved øget ledsagerrabat er, at det vil påføre kommunerne øgede omkostninger, som alle kommuner ikke er interesseret i samt, at konkurrencen med taxa vil blive skærpet.

På baggrund af hørings svarene og ved at skele til nabotrafikselskaberne anbefaler Midttrafiks administration, at ledsagerrabatten hæves til 50 %.

Midttrafiks administration ønsker, at antal ledsagere i Flextur harmoniseres i forhold til individuel handicap og passagerkapacitet i de billigste vogne. Det betyder, at rejsereguleringen om maksimalt antal ledsagere på én turbestilling ændres fra fem til tre personer.

Ad 5) Venneaftaler

Nuværende regler siger, at der kun kan være venneaftaler mellem kommuner med samme takst. Beslutningen skal godkendes i to Byråd og Midttrafik bestyrelse. Det er påstigningskommunen, der betaler for hele turen.

Ud over Billund og Aarhus Kommune, så har ingen kommuner afvist venneaftaler/regionoverskridende venneaftaler. NT ønsker ikke at indgå regionoverskridende venneaftaler med kommuner i Midttrafik. Det virker uhensigtsmæssigt, at egenbetalingen er 14 kr./km mellem kommuner, hvor den ene kommune har lav takst, og den anden kommune har mellem takst. Det kan f.eks. være mellem Favrskov og Silkeborg. Det koster 4 kr./km internt i Favrskov og 7 kr./km internt i Silkeborg og 14 kr./km mellem Silkeborg og Favrskov Kommuner.

En mulighed for forenkling ville være, at reglen blev ændret til: Der er venneaftaler mellem alle kommuner (i Midttrafiks område). Taksten er som i den dyreste kommune. I eksemplet ovenfor: 7 kr./km mellem Silkeborg og Favrskov Kommuner.

Ændringen kan indføres på to måder:

- Med nuværende godkendelsesproces. Godkendes i to Byråd og i Midttrafiks bestyrelse. Støttes af ni kommuner.
- Som en rejseregulering. Den skal derfor ikke godkendes i kommunerne. Midttrafiks bestyrelse skal godkende rejsereguleringen en gang for alle. Støttes af fem kommuner.

To kommuner ønsker ikke at ændre på mulighederne for venneaftaler (de sidste to er "gængere").

Ulempen ved at gøre venneaftaler til en rejseregulering er, at den enkelte kommune ikke selv kan styre eget udgiftsniveau. Beslutningen vil påføre kommunerne ekstra udgifter. Omkostningen til venneaftale mellem to lav takst kommuner er i niveauet 30-50.000 kr. pr. kommune/år.

Aarhus Kommune har ikke ønsket at indgå venneaftale med Favrskov Kommune efter nuværende model. Aarhus Kommune ønsker, at der ikke kan køres til knudepunkter i byzoner i Aarhus til lav takst. Erfaringerne fra venneaftalen mellem Hedensted og Vejle Kommuner er, at der bliver kørt flere ture til storbyen end fra storbyen. Da Aarhus centrum er godt betjent med regionale busser, vil en Flextur fra Aarhus centrum til nabokommuner blive brugt af kunder, som har svært ved at anvende regionalbusser – enten pga. handicap eller pga. hjemdestination ligger langt væk fra regionalbussens stoppesteder eller kunder, som er villige til at betale væsentligt mere end bustakst. Med ovenstående eksempel vil en Flextur mellem Hammel og Aarhus centrum koste 100 kr./tur. En enkeltbillet koster 57 kr. (6 zoner).

På baggrund af hørings svarene anbefaler Midttrafik administration at mulighederne for venneaftaler bliver udvidet, men at den nuværende godkendelsesproces fastholdes. Denne model tilgodeser alle kommuner om end den er administrativ tung.

6) Byzone

De nuværende regler for byzone er, at kommunen kan vælge at have byzone med eller uden knudepunkter. Ved byzone med knudepunkter kører kunderne til lav takst fra opland til knudepunkter, og høj takst (14 kr./km) fra opland til anden adresse i byzonen eller internt i byzonen. Ved byzone uden knudepunkter kører kunderne til lav takst fra opland til byzone og høj takst internt i byzonen.

Årsagen til at indføre byzone i Flextur er, at Flextur ikke skal konkurrere med bybussen om de samme kunder. Kommunernes økonomi bliver mere presset, og derfor bliver åbningstiderne for bybusserne mere pressede. Flextur kan være en udmærket mellemting mellem ingen betjening og bybusbetjening. Hvis Flextur skal være et reelt tilbud, når bybussen er lukket, så kræver det, at reglerne for byzone bliver opblødt.

Mulig opblødning: Tidspunkter for hvornår byzonen gælder, kan være forskellig fra kommune til kommune. Byzonen skal formuleres i tidspunkter, der er lette at huske, f.eks. hverdage kl. 7.00 -18.00 og weekend/helligdage kl. 8.00 -13.00. Konceptet er primært tænkt til de kommuner, som har lukket/påtænker at lukke (dele af) bybussen i ydertimer.

To kommuner er positive overfor forslaget (Randers og Struer Kommuner). Af nuværende bybuskommuner er Randers Kommune den eneste, der ønsker at deltage i et forsøg med fjernelse af byzonen, når bybussen ikke kører.

Ulempen er, at der vil kunne komme forskellige åbningstider for byzonen i de forskellige bybuskommuner. Dette harmonerer ikke med et mere enkelt og let forståeligt koncept. Men de fleste bybuskunder bruger nok kun bybussen i en enkelt kommune, og ikke så meget på tværs af kommunerne. Det er også en ulempe, at konkurrencen med taxa bliver skærpet.

På baggrund af hørings svarene anbefaler Midttrafik administration, at der åbnes for forsøg med Randers Kommune om fjernelse af byzone i Flextur, når bybussen er lukket. Ændringer i byzone skal godkendes i byråd og Midttrafik bestyrelse.

Betalingsmåder

Der har været forskellige ønsker om mere fleksible betalingsmetoder. Disse afventer tekniske/juridiske forhindringer. Når disse er afklaret vil de nye muligheder blive indført. Mulighederne, der arbejdes videre med er følgende:

- Mobilpay/swip eller betalingskort til egenbetalingen ved telefonbestilling (enten til Midttrafik eller til chauffør/vogn).
- Modtage flere betalingskorttyper end Dankort og VisaDankort ved on line bestilling.



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
16. januar 2015	1-15-1-75-810-2-14	Thomas D. Mikkelsen	tdm@midttrafik.dk	8740 8364

Bilag 1: Henvendelse fra ATAX til Midttrafiks bestyrelse



Arbejdsgiverforening for taxibranchen
Rosenlunds Allé 8
2720 Vanløse

Midttrafik
Bestyrelsen
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf. 38 71 80 00
Fax 38 71 83 00

Vanløse 16. december 2014

Som landsdækkende arbejdsgiverorganisation for vognmænd med taxitilladelse og tilladelser til offentlig servicetrafik, vil vi hermed anmode bestyrelsen i Midttrafik om at tage stilling til følgende problemstilling og spørgsmål.

Det synes som et generelt problem, at der er stor uoverensstemmelse mellem den måde hvorpå overholdelsen af gældende love og bestemmelser bliver håndteret i forbindelse med offentlige indkøb, når man sammenligner forvaltningsmæssige og geografiske områder i Danmark.

Det er for vores medlemmer frustrerende at opleve det offentlige skride til handling over for entreprenører på eksempelvis Metrobyggeriet i hovedstaden og tildele millionbøder for ikke at overholde gældende regler på det danske arbejdsmarked, og samtidig være vidne til, at man tillader selv de groveste fuldt ud sammenlignelige overtrædelser i forbindelse med Regionernes indkøb af transport via trafikelskaberne.

Vi har på det seneste oplevet, at Odense Kommune har foretaget kontrol af de entreprenører, der udfører kommunens kørsel primært via Region Syddanmarks trafikelskab FynBus og sekundært igennem Sydtrafik og Midttrafik. Kontrollen af selskabet Carigo gav dokumentation for, at dette selskab på en række punkter overtræder de gældende regler på arbejdsmarkedet vedr. løn og ansættelsesvilkår. Overtrædelserne medførte en øjeblikkelig afbrydelse af samarbejdet mellem Fynbus og Carigo.

Vi er meget forundrede over, at dette selskab sammen med andre, på trods af dokumenteret grove overtrædelser, stadig kan udføre kørsel for de øvrige trafikelskaber.

Vi vil gerne forhøre os i regioner og trafikelskaber, om man mener, at følgende dokumenterede adfærd hos en stor del af regionernes og dermed også kommunernes mest betydende leverandører på området, er acceptabel og godkendt norm for individuel persontransport af regionens handicappede, samt syge og behandlingskrævende borgere:

Timeløn ca 85 kr.

Pension: 0% (og dermed heller ingen af de hertil knyttede forsikringsmæssige dækninger)

Faktisk timetal pr. uge: 50-60 timer

Overtidsbetaling på time: 0 kr.

SH betaling: 0 kr.

Dertil kommer mangler på en lang række af sociale bestemmelser, såsom fuld løn den første måned under sygdom, barnets første sygedag m.fl. – bestemmelser, som dels er udbredt generelt på det danske arbejdsmarked, inklusive i stat, regioner og kommuner, og dels er faktisk gældende i den landsdækkende overenskomst på nærværende transportområde.

Synes trafikselskabets bestyrelse at det er forsvarligt, at handicappede og syge/behandlingskrævende borgerne bliver transporteret af chauffører, som dagligt kører 10-16 timer uden mere end en halv times pause?

Synes trafikselskabets bestyrelse at det er rimeligt, at de chauffører, som udfører arbejde for de offentlige, aflønnes langt under det i overenskomsterne fastsatte?

Det er vores opfattelse, at manglende kontrol er hovedårsagen til, at tilstanden er som beskrevet hos mange af leverandørerne, og vi vil gerne opfordre til at trafikselskabet forholder sig til disse fakta og skrider ind overfor disse entreprenører.

Vi skal opfordre til, at man skaber ordnede forhold på dette område. Dette kan gøres på flere måder, eksempelvis ved at indføre skærpede bestemmelser i de kontrakter, der indgås og/eller indførelse af sociale klausuler, som vedtaget i en del kommuner og statslige instanser. Det er naturligvis en forudsætning for succes, at man sideløbende opretholder en løbende kontrol. Her henvises til, at Odense kommune har oprettet en kontrolenhed, som udover at afsløre overtrædelser, i kraft af sin eksistens har en præventiv effekt.

Vi vil gerne pointere, at ovennævnte tiltag vil være en understregning af, at man tager lovgivningen på persontransportområdet alvorlig, idet der både i buslov og taxilov er bestemmelser, der klart foreskriver, at tilladelsesindehaverne skal overholde gældende kollektive overenskomster på området.

I vedlagte bilag til denne skrivelse gennemgås udførligt, hvordan svindel med løn og lønregnskab foregår. Desuden er der en gengivelse af de sociale klausuler, som er vedtaget af Odense Kommune.

Vi deltager gerne i et møde for at uddybe fakta omkring de overtrædelser, der finder sted, og indgår på samme måde gerne i en dialog om, hvordan problemerne løses.

Med venlig hilsen



Gert Mark
formand

Løndumping og lovovertrædelser er udbredt ved udførelse af kørsel af offentlig servicetrafik for trafikelskaberne

Får din kommune udført opgaver af trafikelskaberne? Hvis ja, så bliver en stor del af din kommunes kørsel udført af selskaber, som opererer ulovligt.

Er det fair overfor din kommunes borgere, der udsættes for uforsvarlig transport?

Er det rimeligt, at chaufførerne, der ønsker at få den lovbestemte overenskomstmæssige løn, bliver afskediget og må gå ledige?

Er det rimeligt, at din kommunes lovlige virksomheder er udelukket fra at få kørselsopgaverne, fordi useriøse firmaer får kontrakterne på baggrund af ulovligheder og underbetaling?

Er du klar over, at såfremt lovlige virksomheder udførte opgaverne, ville det skabe 25-50% flere fuldtidsstillinger?

Er det forsvarligt blot at se passivt til?

Hvad kan man gøre for at løse problemerne konstruktivt?

I følgende rapport vil vi opliste fakta, redegøre for problemstillingen, give svar på ovennævnte spørgsmål, samt komme med eksempler på løsninger, herunder indførelse af sociale klausuler.

Fakta omkring overtrædelserne

Hvilke regler overtrædes?

1. Taxilovgivningens §5 stk. hvori det er anført at tilladelsesindehaveren (både tilladelsen til taxi og tilladelse til Offentlig Service Trafik (i det følgende kaldet OST) i forhold til ansatte medarbejdere skal overholde gældende overenskomster på området. Det fremgår desuden af Trafikstyrelsens retningslinjer for brug af tilladelserne, at en af 4 nævnte overenskomster skal følges.
2. EU's arbejdstidsregulativ implementeret i dansk lov og arbejdsmiljøloven overtrædes (arbejdstidslovens regler om hviletid og fridøgn, herunder at en medarbejder højst må arbejde 48 timer pr. uge gennemsnitligt)
3. Bogføringsloven omkring lønforhold,
4. Medvirken til svindel med offentlige midler, da førnævnte overtrædelser, vurderes at kunne medføre uberettiget udbetaling af dagpenge.

Omfanget af overtrædelserne.

Årsagen til at der fra 3F's og ATAX's side sættes store resurser ind på dels at afdække overtrædelserne, og dels at få overtrædelserne stoppet er, at der er tale om systematiske og bevidste handlinger fra en række entreprenører, med det formål at kunne udkonkurrere det eksisterende marked af taxa- og busselskaber, som har eller følger de gældende overenskomster på området.

Hvordan ved vi at reglerne overtrædes?

Svaret herpå kan opdeles i 3 kategorier:

1. Konkrete eksempler fra ansatte, som kan dokumentere at underbetaling og overtrædelse af arbejdstidsdirektivet finder sted.
2. Vurdering af de tilbud, som på pågældende selskaber har budt ind med
3. Trafikelskabernes udsendte vognløb, som beviser hvor lang tid der køres hver dag

Hvordan foregår overtrædelserne?

Kontrakterne mellem entreprenør og trafikskaberne indeholder kørsler (kaldet vognløb) i garanterede perioder hver dag i ugen (minus lørdag og søndag) typisk med en rådighedsperiode fra kl. 6-18 og garanteret kørsel mellem 7 og 17. Der er således ofte kørsel i 12 timer på hver bil hver dag. Derudover har chaufføren mulighed for at fortsætte udover den aftalte daglige periode, såfremt chaufføren giver trafikskabet besked om, at han fortsat er til rådighed.

Der er kun ansat en chauffør pr. bil, som almindeligvis har bilen med hjem hver dag, således at denne udenfor drift er placeret på chaufførens hjemadresse. Da hverken indehaveren eller chaufføren på forhånd ved hvilke ture der udsendes i løbet af dagen, og derfor ikke på forhånd ved, hvor vogn og chauffør befinder sig geografisk, er det i praksis udelukket, at der kan skiftes chauffør under et vognløb.

Med denne viden må det anses for en væsentlig brist i trafikskaberne håndtering af kørslerne, at man holder vognløb i gang i langt flere timer, end det er lovligt for chaufføren. Trafikskaberne har dermed et medansvar for, at der dagligt er børn, patienter og handicappede, som transporteres groft uforsvarligt af trætte chauffører, der kører på tolvte time eller endnu mere.

Ofte er den enkelte chauffør således på arbejde i op til 12 timer pr dag, 5 dage pr. uge = 60 timer hver uge. I nogen tilfælde kan arbejdstiden overstige 60 timer pr. uge.

Det betyder, at der er tale om et månedligt timetal svarende til 260 timer pr. måned. Gældende EU regler er, at der højst må arbejdes 48 timer på uge i gennemsnit svarende til 208 timer pr. måned.

Dette er de overtrædende virksomheder naturligvis klar over, og derfor er det udbredt, at virksomhedens ejer angiver et væsentlig mindre antal timer end faktisk udført på den ansattes lønseddel. Nogle sørger for at holde lønsedlens angivne timetal under 208 timer, mens andre blot angiver 160,33 svarende til 37 timer pr uge.

Dette er en overtrædelse af gældende regler, og det medfører bl.a., at en afskediget chauffør ulovligt vil kunne få tildelt dagpenge fra første ledighedsdag, på trods af at den ansatte først er berettiget hertil, efter at udført overarbejde er afspadseret først. Der er således tale om svindel, og medvirken til svindel med offentlige midler.

For at dække over ulovlighederne udbetales der herefter en timeløn svarende til overenskomsten, men når der reelt er udført arbejde i op til 60 % flere timer end angivet, svarer det til, at der aflønnes med ca. 85 kr. i timen. Dermed er den ansatte snydt for op til 100 timers løn. Dertil kommer at arbejdsgiveren tilmed slipper for at betale overenskomstens satser for overarbejdet og undlader at betale overenskomstens fastsatte pension heraf – hvis pension i det hele taget betales.

Uenighed om kontrollen

Hvem skal kontrollere?

Det synes usædvanligt, at der således finder overtrædelser sted, som er åbenlyse og kendt hos store dele af såvel offentligheden samt myndighederne, uden at der reelt sættes ind på at komme overtrædelserne til livs.

I stedet for at forholde sig til overtrædelserne, har man fokuseret på hvem, der har til opgave at kontrollere virksomhederne. Hvad enten denne måde at håndtere problemet på kommer til udtryk i kommunerne, regionerne eller trafikskaberne, så må det stå klart, at det ikke er en fair behandling at give:

- de entreprenører, som overholder reglerne, og derfor ikke kan matche tilbudspriserne fra de lovovertrædende virksomheder
- de chauffører, som arbejder i alt for mange timer og ikke modtager den aflønning de har krav på
- de personer, der i kraft deres ret til offentlig transport, uforvarende udsættes for uforsvarlig transport af chauffører, der har kørt i 10-14 timer.

Det er Trafikskaberne holdning, at det udelukkende er den myndighed, som udsteder tilladelsen, der har ret og pligt til at kontrollere. Dette tilbagevises dog af førende eksperter i EU-ret.

I et udbud fra Fynbus i 2012 skrev man i kontrakterne følgende:

Entreprenører skal til enhver tid kunne dokumentere, at medarbejdernes løn og ansættelsesvilkår lever op til denne forpligtelse (Taxilovgivningens §5 stk 5).

Relevant dokumentation kan være f.eks. lønsedler, lønregnskab, ansættelseskontrakter eller ansættelsesbeviser

Entreprenører skal, efter skriftligt påkrav, fremsende relevant dokumentation for sine medarbejdere.

Med denne bestemmelse forventede arbejdsmarkedets organisationer, at man ville gennemføre en skarp kontrol med entreprenørerne. Dette skete ikke – ved enhver henvendelse lød det lakoniske svar: Det er ikke vores opgave at kontrollere – det ligger i Trafikstyrelsen (altså den tilladelses-udstedende myndighed)

Dette medførte en arbejdskonflikt i Region Syddanmark, med arbejdsnedlæggelser og blokader rettet imod både Fynbus og de entreprenører, som ikke opfyldte gældende betingelser. På trods af at disse selskaber fortsat overtrådte reglerne, som beskrevet tidligere, blev der intet gjort fra Trafikskabet for at skride ind og stoppe ulovlighederne.

Efterfølgende har førende eksperter i EU-udbud vurderet, at Trafikskabet havde både ret og pligt til at kontrollere lønforholdene hos entreprenørerne:

Steen Jensen, ekspert i offentligt udbud og indkøb ved EU udtaler:

Der er slet ingen tvivl i denne sag. Det er ordregiver (Fynbus) der har den pligt. Det er den der har udstedt kontrakten, der har retten og pligten til at kontrollere. Det kan ikke forstås anderledes. Hvis de ville have haft en tredje part til at kontrollere, så skulle det have stået i kontrakten, og så skulle det være aftalt med tredje part.

Carina Risvig Hamer, adjunkt på juridisk institut på Syddansk Universitet og ekspert i EU-udbud, er heller ikke i tvivl:

Det kan godt være, det ikke har været hensigten, men det er sådan det står.

I 2013 fører man lige et ekstra led ind i kontrakterne (som følge af arbejdskonflikten, ifølge Fynbusdirektør Carsten Hyldborg), idet man nu skriver:

*Det er den udstedende myndighed, der forestår kontrol af, hvorvidt de i stk 1 nævnte betingelser er opfyldt jf. Taxikørslesloven §4b og Buskørselsloven §18
Såfremt udbyder modtager en klage vedrørende forhold omfattet af stk 1, vil denne straks blive videresendt til rette myndighed.*

Steen Jensen mener, at den ændring, der er foretaget fra 2012 til 2013-udbuddet, er ansvarsfraskrivelse:
Det er for at sløre og gøre tingene uklare og skyde bolden fra sig og sige: Det skal vi ikke rodes ud i.

Der er således ikke tvivl om, at såfremt man sørger for at skrive bestemmelsen ind i kontrakten, så forpligter man sig også til at føre kontrol. Det kan der ikke være tvivl om, idet manglende kontrol, som medfører at en entreprenør uberettiget fortsætter med at have kontrakt, automatisk giver den entreprenør, der overholder bestemmelsen, gode kort på hånden i forhold til at kræve erstatning. Begrundelsen er klar: Hvis kontrollen var blevet gennemført, og den pågældende havde mistet sin kontrakt, ville opgaven og kontrakten overgå til én af dem der "har rent mel i posen"

Det må derfor konkluderes, at det har væsentlig betydning, at man skriver bestemmelser ind i kontrakterne, hvis man ønsker kørslen udført lovligt og forsvarligt.

Hvordan udfører man en effektiv kontrol?

De pågældende useriøse virksomheder har mange vogne på OST-tilladelser, som kører for trafikselskaberne, og mange af disse selskaber opererer under flere trafikselskaber (regioner)

Kørsel for Flextrafik med garantibiler foregår således:

Hver vogn har en garantiperiode og en rådighedsperiode. Typisk 10 timers garanti med 1 times rådighedsperiode før og efter garantiperioden – altså 12 timer i alt. Hvis Flextrafik mener at kunne bruge bilen udover de 12 timer sender de blot flere ture ud i vognen, men her har chaufføren dog mulighed for at sige "nej tak" og slutte sit vognforløb. Hvis chaufføren ønsker at køre længere kan han bare meddele det til Flextrafik, og herfra fortsætter man så med at lægge ture på vognen (såfremt der er bestillinger), indtil chaufføren meddeler, at han/hun vil stoppe. Det betyder, at der kan være chauffører, der kører 14-18 timer på en vagt.

Fra dagens start kender man således ikke dagens ture, så det er i praksis umuligt at skifte chauffør undervejs. Det er nemlig umuligt at aftale et skiftetidspunkt eller skiftested: Hvis man eksempelvis ville skifte kl. 14, så vil vognen den ene dag kunne være i Svendborg kl. 14 og næste dag i Esbjerg kl. 14. Uanset hvad der måtte blive påstået fra entreprenørens side, så er det således altid den samme chauffør, der kører hele dagens vognforløb.

Kontrolmuligheder:

1. Hvis en entreprenør har 50 biler kørende vil der hver dag være 50 vognforløb til den pågældende vogn. Disse kan rekvireres fra Trafikselskabet. Af disse turforløb fremgår start og sluttidspunkt.
2. Hvis en entreprenør har 50 chauffører ansat på sine 50 biler, så giver det sig selv, at der bliver kørt langt mere end lovgivningen tillader.
3. Man har mistanke til en entreprenør, bør man kræve dokumentation for, hvem der har kørt hvert enkelt forløb i en given periode. Det vil resultere i bevis på, at den samme chauffør kører den samme bil hver dag hele ugen = 60 eller måske endnu flere timer.

4. Hvis man sammenholder dette timetal med det timetal, som fremgår af den pågældendes lønseddel, vil man finde en betydelig difference. Det vil endvidere fremgå, at der ikke udbetales for overtid eller forskudttid, hvilket er en overtrædelse af de gældende kollektive overenskomster.
5. Som følge af at lønsedlerne er påført et fiktivt lavt timetal, vil entreprenøren medvirke til socialt bedrageri, såfremt en chauffør afskediges. Når chaufføren henvender sig i sin a-kasse, vil man her bede om lønsedler, for bl.a. at se om der har været overtidsarbejde. I det omfang der har været overtid, skal disse timer "afspadseres" før dagpenge kan udbetales. Hvis arbejdsgiveren blot har skrevet 37 timer pr. uge på lønsedlen, vil der være udbetaling fra dag 1. Hvis arbejdsgiveren kun har oplyst en del af overarbejdet, vil perioden hvor dagpenge ikke kan udbetales være reduceret i forhold til det faktiske timetal.
6. "Lakmusprøven": Man kan regne baglæns på det antal timer som samtlige vognforløb har været pr. uge, og dividere med 48 timer. Hermed vil man opnå et tal for hvor mange fuldtidsstillinger, der reelt burde have været i selskabet, for at køre kørslen indenfor lovgivningens rammer.

Hvordan kører man uden at overtræde loven?

Et selskab (eksempel, Odense Taxa), der følger reglerne kørte med 14 garantibiler. Selskabet kører med 1 chauffør pr. bil pr. vagt, og der betales overtid for timer jf. Landsoverenskomsten. For ikke at overtræde gældende regler er følgende regler gældende:

- der er lavet vagtplaner således, at ingen overstiger den maksimalt tilladte gennemsnitlige ugentlige arbejdstid.
- derfor er der ansat ca 30% flere fuldtidsansatte chauffører end der er biler, og derudover tilknyttet nogle afløsere. Det betyder reelt, at der er indlagt et antal fridage i løbet af en måned på en fuldtidschauffør.
- chaufføren må ikke køre udover den planlagte garantiperiode, medmindre der er tale om force majeure (eksempelvis uforudsete forsinkelser på grund af vejr, trafik o.l., der undtagelsesvist kan forlænge et planlagt vognforløb)
- overenskomsten bestemmelse om overtidsbetaling giver en naturlig begrænsning på omfanget af overarbejde, da der reelt ikke kan skabes overskud ved at køre til de alm. timepriser, som der er budt ind med, hvis man skal betale ekstra for overtid.

Hvem skal kontrolleres og er det svært?

Kontrolindsatsen er nem, da trafikselskabet har alle tur-informationerne. Trafikselskaberne vil kunne levere dokumentation for, hvilke opgaver og hvor mange daglige timer, der er udført kørsel på de enkelte vogne.

Entreprenøren skal blot kunne redegøre for hvilke chauffører, der har kørt på hver af de daglige vognløb på den enkelte garantibil. Herefter sammenlignes oplysningerne med selskabets lønsedler, hvorved differencer, snyd med timetal og overtrædelser af arbejdstidsdirektivet vil fremstå.

For at finde synderne kan man starte med at kigge på udbudspriserne. De meget lave timepriser, der bydes ind med, er en god indikator på, at der finder overtrædelser sted. Samstemmende lyder det fra overenskomstparterne, at den samlede lønudgift inkl. sociale omkostninger (feriepenge, pension, forsikring etc.) udgør ca 185 kr. pr. time

Beregninger af øvrige omkostninger til bil (afskrivning, brændstof, forsikring, vedligeholdelse og reparation) viser at det indenfor dette område ligger tæt på 100 kr.pr. time. Det er således særdeles betænkeligt, når et trafikselskab modtager udbud på langt under den reelle omkostningspris.

Da det ikke er muligt at spare penge på de faste omkostninger på bilen, er det oplagt, at fortjenesten på at drive en forretning med et bud på f.eks. 260 kr. i timen opstår, fordi man undlader at udbetale den retmæssige løn til chaufføren.

Det kan umiddelbart synes som et omfattende projekt at gennemføre kontrol med entreprenørerne. Men det vil hurtigt finde et rimeligt leje, så snart der er blevet taget stikprøver, og nogle af de useriøse virksomheder er blevet mødt med udelukkelse. Når alle er vidende om, at der bliver ført kontrol, og at man risikerer at miste sin kontrakt, vil det have en stor præventiv effekt i branchen, og der vil på ganske kort tid ske en mærkbar forbedring.

Hvordan løser man opgaven i de enkelte kommuner/regioner?

Overordnet set ligger løsningen i at man gennemfører sociale klausuler i kommuner og regioner. Det sender et klart signal om, at man politisk ikke ønsker at understøtte underlødige firmaer og deres virke i lokalsamfundet.

Samtidig vil mange borgere nok støtte op omkring, at der indføres regler som vil være til gavn for lokalsamfundets virksomheder og lønmodtagere. Man kan også stille spørgsmålet: Kan man overhovedet som lokalpolitiker holde til, at foretage indkøb, der bygger på svindel med offentlige midler, løndumping og omgåelse af gældende lovgivning, betalt af lovlige borgere og virksomheders skatte kroner?

Med vedtagelse af sociale klausuler, forpligter man kommunen/regionen og dennes leverandører (herunder trafikelskaberne) til at overholde de bestemmelser, der indgår i klausulerne. Dermed har man generelt tiltaget sig retten til at føre kontrol med de leverandører, som udfører arbejde for kommunen.

Ovennævnte model er blevet anvendt at Odense kommune, som sammen med en række fynske kommuner har indført sociale klausuler. Det skal understreges, at der er tale om en generel klausul, der således omfatter al aktivitet hos kommunens leverandører. Denne rapport omhandler således kun forholdene på persontransportområdet. I Odense kommune ser klausulen således ud:

Arbejdsklausul vedrørende sikring af arbejdstagerrettigheder i forbindelse med arbejde udført for Odense Kommune

1. Forpligtelsen

Leverandøren forpligtiger sig til at sikre at de ansatte, som Leverandøren og eventuelle underleverandører beskæftiger i Danmark med henblik på opgavens udførelse, har løn og ansættelsesforhold der ikke er mindre gunstige løn- og ansættelsesforhold end dem der gælder på den egn hvor arbejdet udføres - jf. ILO konvention nr. 94.

1.1. Krav til medarbejderens ansættelsesforhold og identifikation

Alle medarbejdere skal inden 4 uger efter arbejdets påbegyndelse have modtaget et ansættelsesbevis samt orienteres, af Leverandøren, om egnens gældende løn- og arbejdsvilkår. Leverandøren er endvidere ansvarlig for, at der kun anvendes medarbejdere med gyldig opholds- og arbejdstilladelse. Medarbejdere skal på forlangende kunne dokumentere deres identitet ved fremvisning af billedlegitimation.

1.2 Krav til ophold på arbejdspladsen, orientering om underleverandører samt krav til skiltning

Odense Kommune skal skriftligt orienteres om, hvilke underleverandører Leverandøren anvender forbindelse med opfyldelsen af kontrakten, ved angivelse af navn og CVR.nr./RUT.nr.

Leverandøren skal endvidere på bygge-, drifts-, status møder eller lignende oplyse Odense Kommune om, hvilke underleverandører, der befinder sig på arbejdspladsen i en forud defineret periode samt eventuelt hvilket arbejde, de udfører.

Odense Kommune kan konkret stille krav til, at Leverandøren skilter med, hvilke virksomheder, der udfører arbejde på arbejdspladsen ved angivelse af navn og CVR.nr./RUT.nr.

Leverandøren er til enhver tid underlagt Odense Kommunes instruktioner omkring ophold på arbejdspladsen.

Odense Kommune forbeholder sig med dette krav retten til at kunne udstikke instruktioner omkring ophold på arbejdspladsen. Eksempler herpå kan være regler omkring uønsket ophold på arbejdspladsen, forbud mod overnatning på byggepladsen mv.

1.3. Krav om registrering af udenlandske tjenesteydere

Leverandøren er forpligtiget til at sikre, at såfremt Leverandøren eller dennes underleverandører har anmeldelsespligt til RUT-registret, overholder deres forpligtigelse og på eget initiativ, sender en kvittering for anmeldelsen til Odense Kommune straks efter anmeldelsen.

2. Dokumentation for overholdelse af forpligtelsen

Der skelnes i nærværende arbejds klausul mellem krav til dokumentation og krav til redegørelse.

2.1. Dokumentation

Leverandøren har bevisbyrden for at forpligtelsen jf. klausulens afsnit. I er overholdt, og Odense Kommune kan på forlangende kræve at se dokumentation for Leverandørens og dennes underleverandørers overholdelse heraf. Odense Kommune kan kræve dokumentation direkte fra Leverandørens eller dennes underleverandørers medarbejdere.

Relevant dokumentation skal som minimum omfatte lønsedler, E-indkomstkvittering lønregnskaber. opholds- og arbejdstilladelser og ansættelsesbeviser samt den referenceramme Leverandøren har anvendt i forbindelse med fastsættelsen af løn- og arbejdsvilkår for de ansatte. Herudover kan Odense Kommune i den konkrete sag anmode Leverandøren om at fremsende andre relevante dokumenter.

2.2. Redegørelse

Såfremt Odense Kommune har en mistanke om overtrædelse, skal Leverandøren efter påkrav, fremsende en fyldestgørende redegørelse. Parterne har endvidere pligt til egenhændigt at orientere hinanden, ved mistanke om manglende overholdelse af arbejds klausulen.

Leverandøren skal som minimum redegøre for, under hvilke forhold og/eller metoder de tjenesteydelser og bygge- og anlægsarbejder, der indgår til opfyldelsen af Kontrakten, er fremstillet. Odense Kommune kan i den konkrete sag anmode Leverandøren om at uddybe andre relevante forhold.

2.3. Frister

Dokumentationen skal være Odense Kommune i hænde senest 10 arbejdsdage efter påkravets modtagelse.

Redegørelsen skal være Odense Kommune i hænde senest 20 arbejdsdage efter påkravets modtagelse.

2.4 Videregivelse af dokumentation

Odense Kommune kan efter en konkret vurdering videregive informationer, som tjener som dokumentation for overholdelse af kravene i Arbejds klausulen, jf. afsnit 2.1 til SKAT eller Arbejdstilsynet, såfremt videregivelsen vurderes at være af væsentlig betydning for myndighedernes virksomhed.

Odense Kommune kan efter en konkret vurdering videregive informationer, som tjener som dokumentation for overholdelse af kravene i Arbejdsklausulen, jf. afsnit 2.1 til politiet, såfremt der er mistanke om et begået strafbart forhold.

3. Sanktion for manglende overholdelse af forpligtelsen

Leverandørens eller dennes underleverandørers væsentlige overtrædelser af Arbejdsklausulen vil altid berettige Odense Kommune til at ophæve kontrakten helt eller delvist.

Ifalder Leverandøren nedenstående sanktioner eller andre misligholdelsesbeføjelser, fritages denne ikke for pligten til at opfylde kontrakten.

3.1. Sanktioner ved Leverandørens overtrædelse til klausulens afsnit 1.

Odense Kommune er berettiget til at tilbageholde vederlag med henblik på at tilgodese berettigede krav fra Leverandørens eller underleverandørers ansatte.

Leverandøren ifalder bod pr. overtrædelse af klausulens afsnit 1. Bodden pr. påbegyndt arbejdsdag svarer til op til 2 promille af kontraktsummen, dog minimum 1000 kr. pr. dag, indtil overtrædelsen er bragt til ophør.

Beløbet kan modregnes i Leverandørens vederlag.

Ved konkret bodsfastsættelse vil der lægges vægt på følgende:

- Kontraktens genstand og størrelse
- Overtrædelsens karakter og omfang
- Leverandørens egen medvirken til at bringe overtrædelsen til ophør.

3.2. Sanktioner ved Leverandørens overtrædelse af klausulens afsnit 2

Leverandøren ifalder bod ved overtrædelse af klausulens afsnit 2. Bodden pr. påbegyndt arbejdsdag svarer til 2 promille af kontraktsummen, dog minimum 2000 kr. pr. dag indtil Leverandøren har imødekommet Odense Kommunes påkrav. Beløbet kan modregnes i Leverandørens vederlag.

4. Kontrolbesøg

Odense Kommune eller dennes stedfortræder vil i kontraktens løbetid løbende kunne foretage uanmeldte kontrolbesøg på arbejdspladsen for at sikre overholdelse af Arbejdsklausulen.

Odense kommune har oprettet en kontrolenhed

I forbindelse med at kommunen indførte sociale klausuler, tog man initiativ til oprettelse af en afdeling i forvaltningen, der skal tage sig af at kontrollere byens leverandører. Det sker igennem stikprøver og besøg hos entreprenører, hvad enten det er taxivirksomheder, byggepladser eller andre af kommunen utallige leverandører.

Man forventer, at den øgede fokus på området vil have en afsmittende effekt, således at gældende regler i højre grad vil blive overholdt.

At det har haft effekt kan ses allerede, idet et Horsens-selskab (Carigo), der udførte kørsel for Fynbus – og dermed også for Odense Kommune er blevet suspenderet fra al kørsel hos Fynbus. Selskabet havde på trods af mange henvendelser ikke efterkommet Odense kommunes anmodning om indsigt i lønregnskab og ansættelseskontrakter m.v.

Vi må have ensartede retningslinjer i hele landet

Det at et selskab er blevet undersøgt og herefter fundet uegnet til at udføre transport for et trafikselskab er jo egentlig ikke så bemærkelsesværdigt. Der kan *principielt* være brodne kar indenfor alle brancher. Men det er et paradoks, at samme selskab kan køre videre, som om intet er hændt for andre trafikselskaber.

Det er et kæmpe problem, som rykker ved befolkningens retsopfattelse. Når der i et land, hvor der gælder præcis samme lovgivning uanset region eller kommune, optræder så markant forskel på, hvad der er lovlig eller ulovlig måde at drive forretning på, så kalder det på en politisk løsning.

Derfor ønsker vi med denne rapport at åbne for en debat om, hvordan disse oplagte problemer kan løses på en måde, så lovlydige borgere kan få lige adgang til en overenskomstmæssig løn hvad enten man søger job som chauffør på Fyn eller i Midtjylland, og lovlydige virksomheder kan konkurrere på vilkår uanset geografisk placering indenfor landets grænser.

Peter Kjærgaard
Konsulent, tlf. 40277988

The logo for ATAX consists of the letters 'A', 'T', 'A', and 'X' in a bold, sans-serif font. The 'A' is blue, while the 'T', 'A', and 'X' are green. The letters have a slight 3D effect with a dark shadow on the right side.

Arbejdsgiverforening for Taxibranchen, Rosenlunds Allé 8, 2720 Vanløse, Tlf. 38 71 80 00



Til Gert Mark, formand for ATAX

Svar til ATAX vedr. henvendelse om Flextrafik mv.

ATAX fremsendte d. 16. december 2014 en henvendelse til bestyrelserne for NT, Midttrafik, Sydtrafik, Movia samt til BAT. Endvidere har Regionerne modtaget henvendelsen, der bl.a. vedrører trafikskaberne flextrafikordninger. ATAX beder i henvendelsen det politiske niveau om at tage stilling til henvendelsen.

Brev

20. januar 2015

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

Trafikselskaberne i Danmark repræsenterer alle trafikskaberne i Danmark, og foreningen ønsker indledningsvist at bemærke, at vi har en fælles interesse i et velfungerende marked med gode og rimelige vilkår for vognmænd, chauffører og kunder. Et sådant velfungerende marked understøttes ved at følge opfordringen fra mødet med Trafikstyrelsen 19. november, 2014, som kort vil blive refereret. Det følgende er trafikskaberne svar på ATAX' henvendelse.

ATAX anfører at have vanskeligt ved at forstå, hvordan der kan være forskel på administrationen af kontrakter afhængigt af, om der skal foreligge en tilladelse eller ej. ATAX stiller endvidere spørgsmålstegn ved, hvordan en konkret vognmand kan udføre kørsel for Sydtrafik, når FynBus har valgt at ophøre samarbejdet som følge af kvalitetsbrister og manglende dokumentation i forhold til kontrakten. For en god ordens skyld skal det understreges, at det ikke var dokumenterede ulovligheder på Fyn vedrørende løn og arbejdsvilkår, som bragte samarbejdet til ophør, men "væsentlig misligholdelse" i forhold til kontrakten mellem den pågældende vognmand og FynBus. Sådanne kontraktmæssige misligholdelser har ikke været tilstede i samarbejdet mellem vognmanden og Sydtrafik.

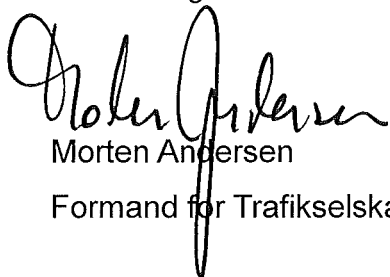
ATAX fremfører en række forhold, som efter ATAX' vurdering betyder, at forudsætningerne for vognmændenes tilladelser fra hhv. kommuner og Trafikstyrelsen ikke er opfyldt.

Trafikselskaberne vil opfordre ATAX til at rette henvendelse til de tilladelsesudstedende myndigheder, hvis foreningen sidder inde med dokumentation for, at forudsætningerne for vognmændenes tilladelser ikke er opfyldt. Et sådant skridt vil være i naturlig forlængelse af mødet hos Trafikstyrelsen den 19. november 2014, hvor Trafikstyrelsen overfor bl.a. trafikselskaberne og ATAX tydeligt redegjorde for, at man behandler alle henvendelser om overholdelse af forudsætningerne for tilladelser udstedt af Trafikstyrelsen og i det hele taget tager sagerne meget alvorligt. Trafikstyrelsen forventer at udarbejde et notat fra mødet.

ATAX' fremsendelse af denne dokumentation vil medføre, at vognmandsforretninger, som ikke måtte overholde forudsætningerne for deres tilladelser, kan findes og fratages deres tilladelser. Vognmandsforretninger, som ikke har tilladelse, kan naturligvis ikke køre for trafikselskaberne.

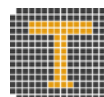
Afslutningsvis bemærker Trafikselskaberne i Danmark, at vi ikke har kommenteret specifikt på det medsendte bilag, der tilsyneladende baseres på en række misforståelser.

Med venlig hilsen



Morten Andersen

Formand for Trafikselskaberne i Danmark



Baggrundsnotat vedr. henvendelsen fra ATAX

Bortset fra FynBus har alle trafikselskaberne modtaget en henvendelse fra ATAX. En stort set enslydende henvendelse er sendt til regionerne. Med henvendelsen ønsker ATAX at få trafikselskaberne til at gå aktivt ind i de overenskomstdækkede områder hos de vognmænd, som kører Flextrafik for trafikselskaberne. Dette har trafikselskaberne holdt sig fra i respekt for både den danske model på arbejdsmarkedet og det tilladelsessystem, som findes på området.

Trafikselskabernes direktører finder, at det er mest hensigtsmæssigt at lave en samlet besvarelse af henvendelsen, idet de emner henvendelsen berører alle trafikselskaberne. Der har endvidere været dialog med regionernes forvaltninger herom, så regionerne kan henvise til trafikselskabernes fælles svar, når de skal svare på ATAX' henvendelse.

Tilladelser, tilsyn og tilladelsesudstedende myndighed

Det er en betingelse for at kunne køre for trafikselskaberne, at man har en tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring. Det kan være i form af en tilladelse til buskørsel, taxikørsel eller en tilladelse til at udføre offentlig servicekørsel for trafikselskaberne. Tilladelse til taxikørsel udstedes af kommunerne (eller taxinævn), mens tilladelse til offentlig service trafik og buskørsel udstedes af Trafikstyrelsen. Et af kravene for at opnå og for at beholde en af disse tilladelser er, at vognmanden overholder krav til løn og arbejdsvilkår svarende til en af de gældende kollektive overenskomster på området.

Notat

15. januar 2015

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

Tilsynsforpligtelsen vedrørende disse forhold varetages af den tilladelsesudstedende myndighed, og trafikskaberne har ingen grund til at antage, at denne opgave ikke varetages som forudsat i lovgivningen. Trafikstyrelsen har senest på et fælles møde med trafikskaber og organisationer, herunder ATAX, den 19. november 2014 tilkendegivet, at styrelsen undersøger alle sager, som modtages.

Trafikskaberne stiller krav

At trafikskaberne ikke kontrollerer overenskomstmæssige forhold mm, betyder imidlertid ikke, at trafikskaberne er ukritiske over for vognmændenes udførelse af kørslen.

For de forhold, som ikke er berørt af kravene for at have en tilladelse til vognmandsforretningen, stiller trafikskaberne en række krav. Det drejer sig fx om uddannelse, vognenes indretning, skiltning af vogne, chaufførernes uniformering, gyldigt erhvervskørekort mv. Disse forhold kontrollerer trafikskaberne med stikprøvekontroller og konstateres det, at forholdene ikke opfylder kravene, og at vognmanden ikke har til hensigt at bringe dem i orden, så ophører samarbejdet, som det er beskrevet i eksemplet fra Fyn med Carigo.

Der er af forskellige årsager ikke lovgivningsmæssigt køre- hviletidsregler og krav om tachograf / køreskiver for alle de vogne, som trafikskaberne benytter til Flextrafik-kørsel. Det er derfor væsentligt mere vanskeligt at føre kontrol med vagters længde, pauser mm, end at føre kontrol med turistbusser og lastvogne. Arbejdstiden er på denne måde overenskomststof, og arbejdstiden kan ikke på samme måde som fx ved lastvognskørsel umiddelbart kontrolleres af politiet eller andre.

For at sikre at chaufførerne kan få de nødvendige pauser, eller at der foretages chaufførskift, har trafikskaberne indrettet IT-planlægningssystemet således, at vognmanden kan meddele, hvornår pauser ønskes, og om det skal foregå på hjemadressen. Trafikskabet registrerer alene vognens åbningstid

og ikke chaufføren arbejdstid. Opstår der begrundet mistanke om overtrædelse af arbejdstidsregler/færdselslovgivning videregives sagen til relevant myndighed fx Arbejdstilsynet eller politiet.

Vognmændenes ansvar

Trafikselskaberne fastholder således, at det er vognmændenes ansvar at overenskomstmæssige, færdselsmæssige og sikkerhedsmæssige forhold er i orden, og trafikselskaberne hjælper gerne med at videresende anmeldelser til tilladelsesudstedende myndighed eller politi, hvis det ikke synes at være tilfældet.

Mange fejl i bilaget fra ATAX

De mange forhold omkring løn mm, som nævnes i bilaget til brevet fra ATAX, har trafikselskaberne undladt at besvare. Der er mange fejlagtige antagelser i materialet og en minutiøs gennemgang vil næppe bidrage til at skabe et godt fundament for det samarbejde, som trafikselskaberne ønsker med ATAX og vognmandserhvervet generelt.

Kommentarer til spørgsmål fra ATAX

Det fremgår dog af bilaget, at ATAX har en grundlæggende antagelse om, at hvis kommunerne får udført en stadig stigende mængde kørsel gennem trafikselskaberne, så vil der pr. automatik ske en stigning i mængden af kørsler, der udføres af selskaber, som opererer på et ulovligt grundlag. Denne grundlæggende antagelse er også forkert, og derfor kan der knyttes følgende kommentarer til de efterfølgende spørgsmål, som ATAX stiller på baggrund af denne fejlagtige grundlæggende antagelse;

- Der er ikke trafikselskabernes opfattelse, at borgere udsættes for uforsvarlig transport. Køretøjer, sikkerhedsindretninger og chaufførers uddannelse mm kontrolleres jævnligt ved stikprøvekontrol af trafikselskaberne.
- Trafikselskaberne finder det helt naturligt, at chaufførerne får den overenskomstmæssige løn og overenskomstmæssige arbejdsvilkår de har krav på. Det er netop sikret lovgivningsmæssigt gennem tilladelsessystemet, og tra-

fikselskaberne kan ikke have aftaler om kørsel med vognmænd, som ikke har tilladelse.

- Der er efter trafiksekskabernes opfattelse ikke lovlydige virksomheder, som udelukkes fra kørsel som følge af ulovligheder og underbetaling. Sidder ATAX inde med dokumentation for det modsatte, er det bekymrende, at dokumentationsmaterialet ikke er fremsendt til rette myndighed.
- Trafikselskaberne er ikke af den opfattelse, at nogen kan se passivt til, hvis de sidder inde med dokumentation for, at der sker ulovligheder, jf. ovenfor.

Det er trafiksekskabernes klare overbevisning, at det man kan og bør gøre, er at følge de retningslinjer Trafikstyrelsen, kommunerne, politiet med flere har lagt for anmeldelse af ulovligheder.

Vedr. den anførte vognmand

Trafikselskaberne vil afslutningsvis forholde sig til bilagets sidste afsnit, som det også er sket i brevet til ATAX:

Lovgivningen gælder for hele Danmark, men de krav, det enkelte trafiksekskab stiller ud over tilladelseskravet, kan naturligvis variere mellem de enkelte trafiksekskaber. Kravene i FynBus' kontrakter har medført, at en vognmand er ophørt på grund af manglende dokumentation mm overfor FynBus. Det betyder dog ikke, at vognmanden samtidig ophører med at udføre kørsel for de øvrige trafiksekskaber, da det enkelte trafiksekskab selv må vurdere, om der er sket de samme overtrædelser, og om disse overtrædelser i givet fald er i uoverensstemmelse med de krav, som trafiksekskabet selv har stillet i deres kontrakter.

Det er netop derfor, at de basale betingelser for at kunne drive vognmands-virksomhed er styret bedst af et tilladelsessystem, som er ens over alt i landet. Lovgivningen er den samme, og såfremt en vognmand mister sin tilladelse og ikke kan køre for det ene trafiksekskab, kan han heller ikke køre for de andre.



Check ind

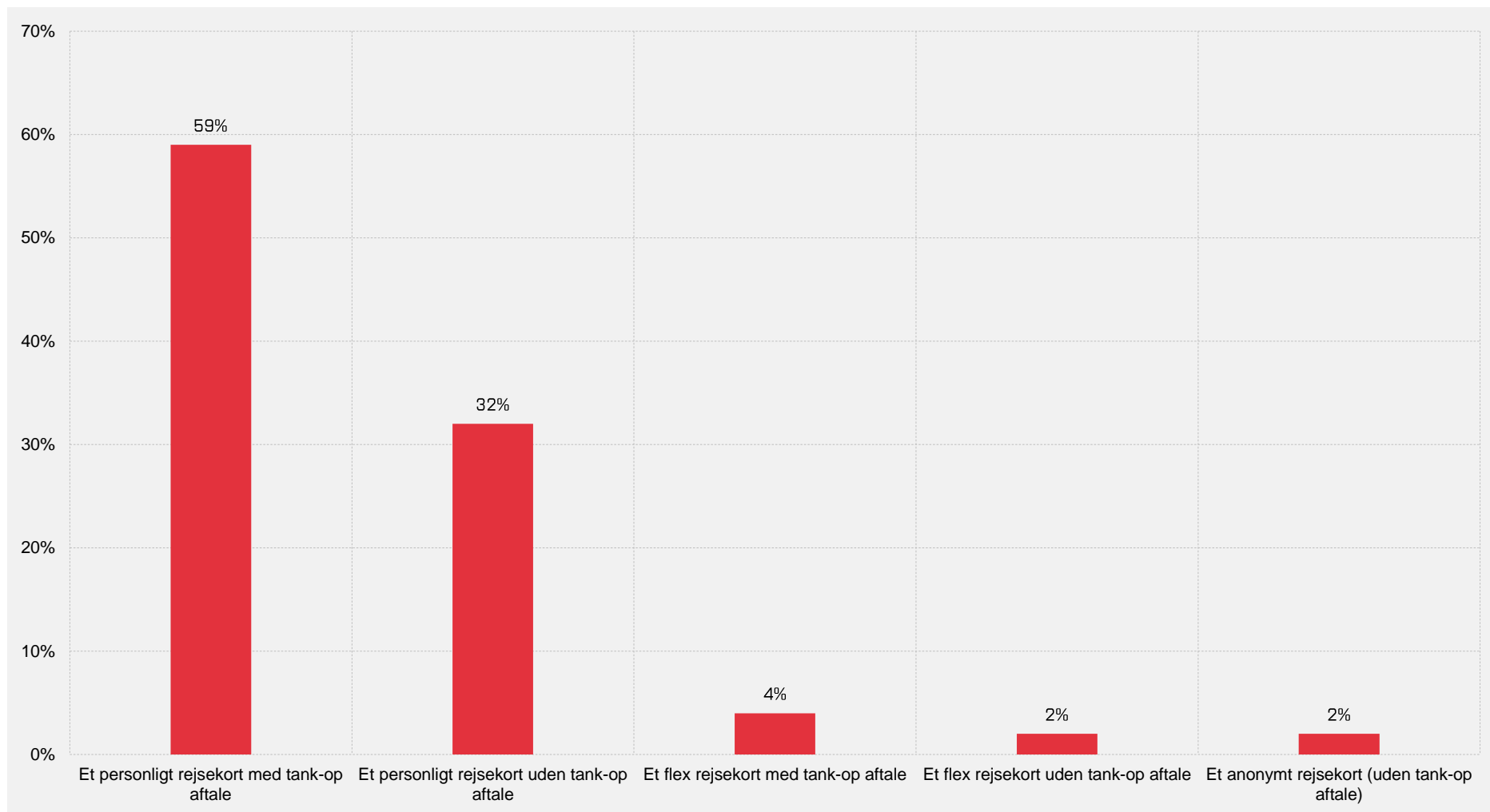
Hold rejsekortet hen
på Det Blå Punkt.

Rejsekort undersøgelse blandt brugere af rejsekort

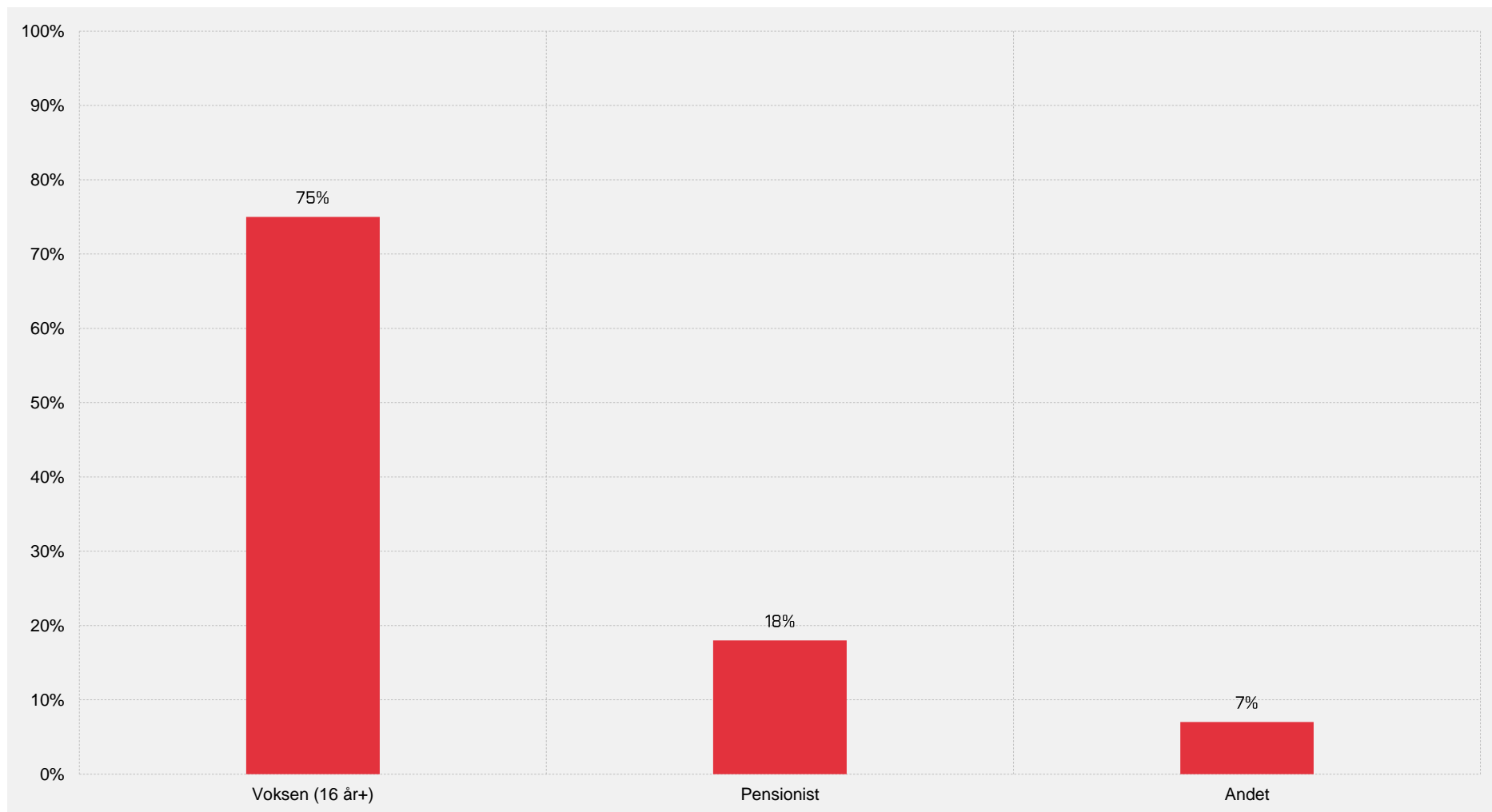
Rejsekort

18. december 2014

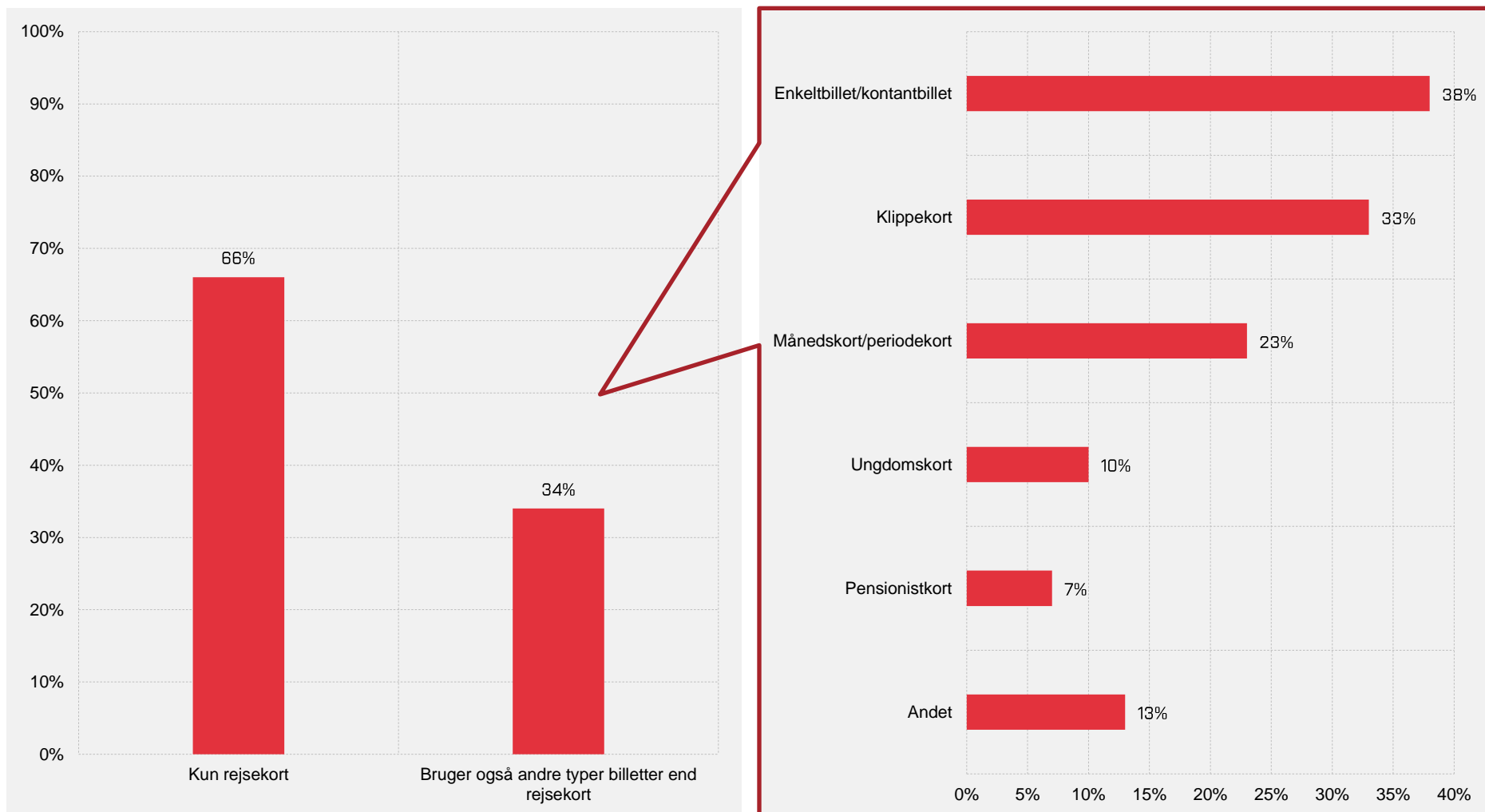
Hvilken type rejsekort har du?



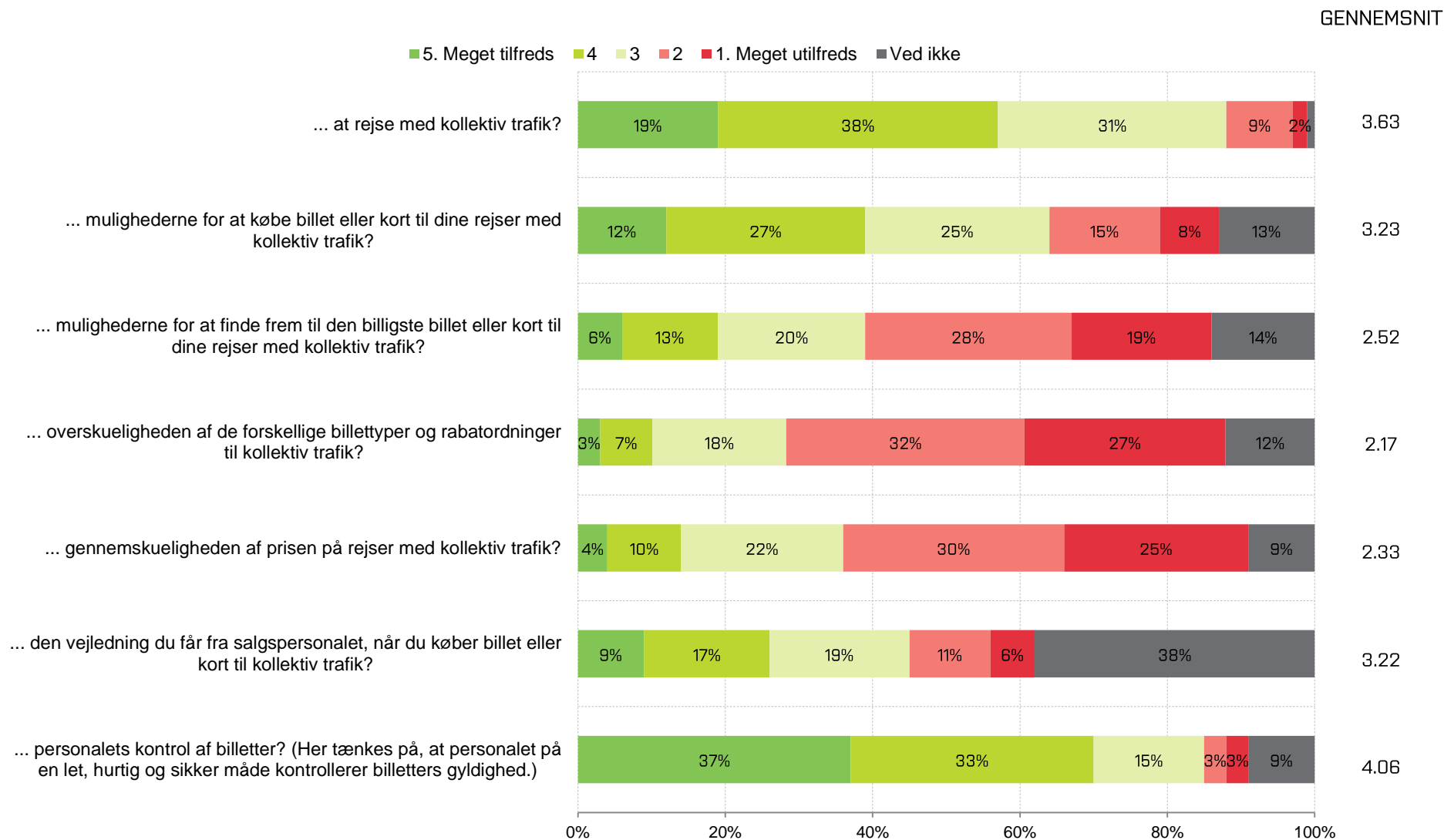
Hvilken type er dit rejsekort?



Benytter du rejsekortet til alle dine rejser med kollektiv trafik eller benytter du også andre typer billetter?



I de følgende spørgsmål bedes du vurdere en række forhold vedr. kollektiv trafik. Hvor tilfreds er du med...



Gennemsnitstabel – brugere

Hvor tilfreds er du med...

	Hvilken type rejsekort benytter du?					Hvilken type er dit rejsekort?			Udrulningsområder								Rejsefrekvens			Total
	Et personligt rejsekort med tank-op aftale	Et personligt rejsekort uden tank-op aftale	Et flex rejsekort med tank-op aftale	Et flex rejsekort uden tank-op aftale	Et anonymt rejsekort (uden tank-op aftale)	Voksen (16 år+)	Pensionist	Andet	Bornholm	Fyn	Hovedstaden	Midtjylland	Nordjylland	Sydjylland	Syd-Sjælland	Vest-Sjælland	Heavy	Medium	Light	
... at rejse med kollektiv trafik?	3.7	3.5	3.6	3.5	3.6	3.6	4.0	3.5	3.8	3.8	3.6	3.7	3.7	3.7	3.6	3.5	3.6	3.6	3.7	3.6
... mulighederne for at købe billet eller kort til dine rejser med kollektiv trafik?	3.3	3.2	3.2	2.9	3.2	3.2	3.3	3.3	3.7	3.7	3.2	3.4	3.4	3.3	3.3	3.1	3.3	3.2	3.2	3.2
... mulighederne for at finde frem til den billigste billet eller kort til dine rejser med kollektiv trafik?	2.5	2.6	2.3	2.5	2.3	2.5	2.8	2.2	2.9	2.6	2.5	2.4	2.6	2.6	2.4	2.3	2.5	2.5	2.5	2.5
... overskueligheden af de forskellige billettyper og rabatordninger til kollektiv trafik?	2.2	2.2	1.9	2.2	2.2	2.1	2.4	2.0	2.7	2.2	2.2	2.2	2.3	2.2	2.1	2.0	2.2	2.2	2.2	2.2
...gennemskueligheden af prisen på rejser med kollektiv trafik?	2.3	2.4	2.1	2.4	2.3	2.3	2.5	2.2	2.7	2.2	2.3	2.3	2.5	2.4	2.2	2.1	2.3	2.3	2.3	2.3
... den vejledning du får fra salgspersonalet, når du køber billet eller kort til kollektiv trafik?	3.2	3.2	3.0	3.1	3.3	3.2	3.4	3.2	3.7	3.6	3.2	3.5	3.4	3.2	3.1	3.1	3.1	3.3	3.3	3.2
... personalets kontrol af billetter? (Her tænkes på, at personalet på en let, hurtig og sikker måde kontrollerer billetteres gyldighed.)	4.1	4.0	4.0	3.9	3.9	4.0	4.3	3.9	4.2	4.1	4.1	4.1	4.1	4.0	4.0	4.1	3.9	4.1	4.2	4.1
Antal besvarelser	1893	1023	136	75	71	2412	564	221	10	42	1762	134	458	310	230	250	787	1718	458	3197

I det følgende bedes du vurdere en række udsagn vedr. rejsekort. Hvor tilfreds er du med...



Gennemsnitstabel – brugere

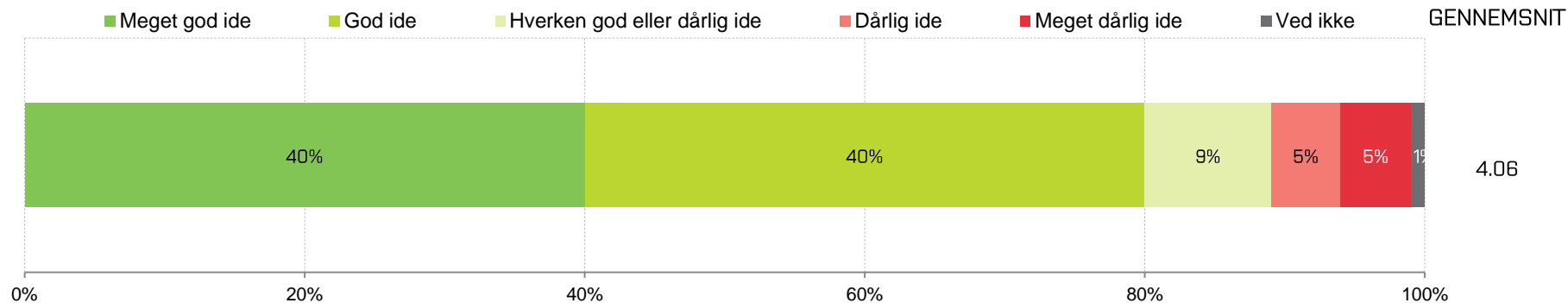
Hvor tilfreds er du med...

	Hvilken type rejsekort benytter du?					Hvilken type er dit rejsekort?			Udrulningsområder								Rejsefrekvens			Totalt
	Et personligt rejsekort med tank-op aftale	Et personligt rejsekort uden tank-op aftale	Et flex rejsekort med tank-op aftale	Et flex rejsekort uden tank-op aftale	Et anonymt rejsekort (uden tank-op aftale)	Voksen (16 år+)	Pensionist	Andet	Bornholm	Fyn	Hovedstaden	Midtjylland	Nordjylland	Sydjylland	Sydsjælland	Vestsjælland	Heavy	Medium	Light	
... muligheden for at købe et rejsekort	4.0	3.7	3.5	3.6	3.6	3.8	4.1	3.6	4.3	4.0	3.8	4.0	3.9	3.9	4.0	3.7	3.7	3.9	4.0	3.8
... mulighederne for at tanke sit rejsekort op	4.1	3.3	3.9	3.0	3.2	3.7	4.4	3.3	4.2	3.9	3.8	3.8	3.7	3.7	3.8	3.7	3.6	3.8	3.9	3.8
... mulighederne for at få overblik over priser på forskellige rejser på rejsekort	2.6	2.5	2.3	2.9	2.2	2.5	2.9	2.3	3.0	2.4	2.6	2.5	2.7	2.5	2.5	2.5	2.5	2.6	2.6	2.6
... information om brug af rejsekort på www.rejsekort.dk	3.2	3.1	3.0	3.2	3.1	3.1	3.6	3.0	3.8	3.1	3.1	3.1	3.3	3.2	3.2	3.1	3.0	3.2	3.3	3.2
... information om rejsekort fra personalet i trafikskaberne	3.1	2.9	2.9	2.9	2.9	3.0	3.4	2.7	3.3	3.1	3.0	3.1	3.2	3.0	3.1	2.9	2.9	3.1	3.1	3.0
... tilgængeligheden af kortlæsere i busser og på stationer	3.6	3.5	3.4	3.7	3.5	3.5	4.0	3.3	3.9	3.6	3.5	3.3	3.9	3.7	3.8	3.5	3.5	3.5	3.8	3.6
Antal besvarelser	1893	1023	136	75	71	2412	564	221	10	42	1762	134	458	310	230	250	787	1718	458	3197

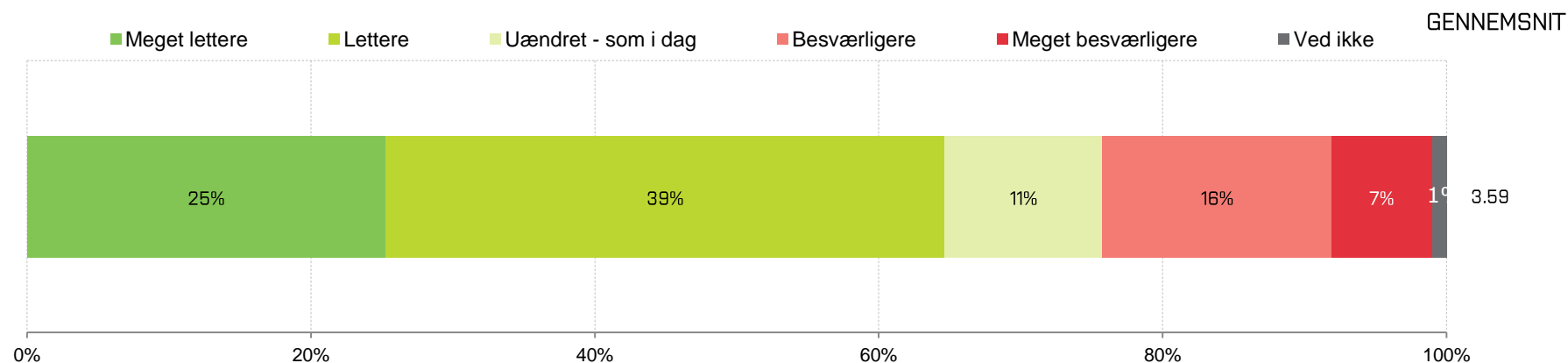
Rejsefrekvens: Heavy: 5-7 dage om ugen og 3-4 dage om ugen, Medium: 1-2 dage om ugen og 1-3 dage om måneden, Light: 1-2 dage i kvartalet

Konceptopfattelse og forventning til rejsekortets betydning for besværlighed forbundet med rejser

Synes du, at det er en god eller dårlig ide med et rejsekort til kollektiv trafik?

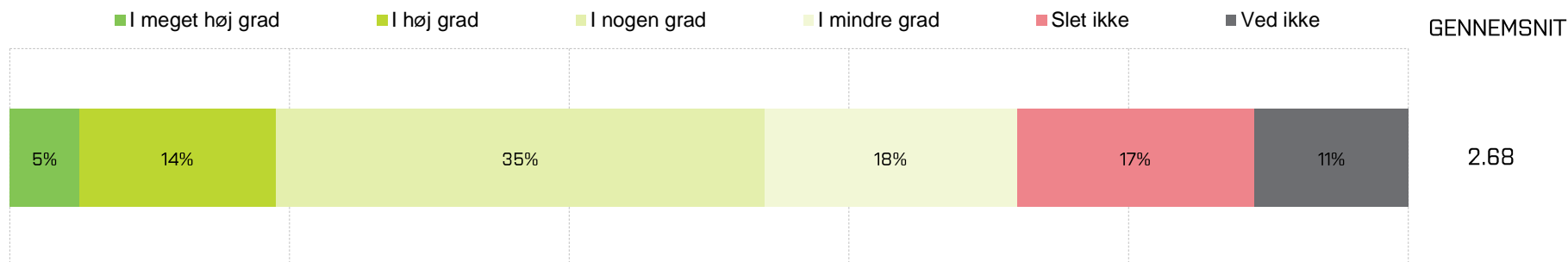


Synes du, at rejsekortet gør det lettere eller besværligere at rejse med kollektiv trafik?

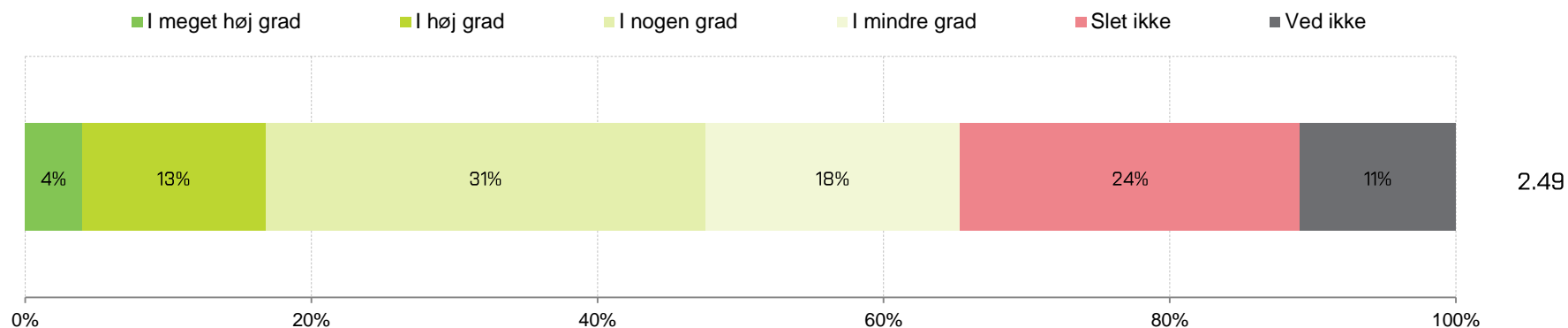


Forventninger til rejsekortets betydning for rejseudgifter og rejseoplevelsen

Oplever du, at rejsekort giver dig billigere rejser?

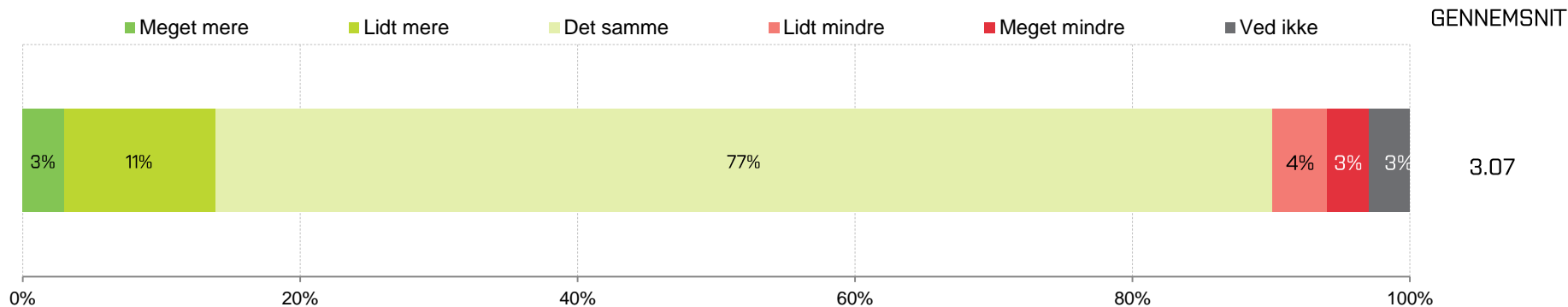


Oplever du, at rejsekort er medvirkende til at rejseoplevelsen med kollektiv trafik bliver bedre?

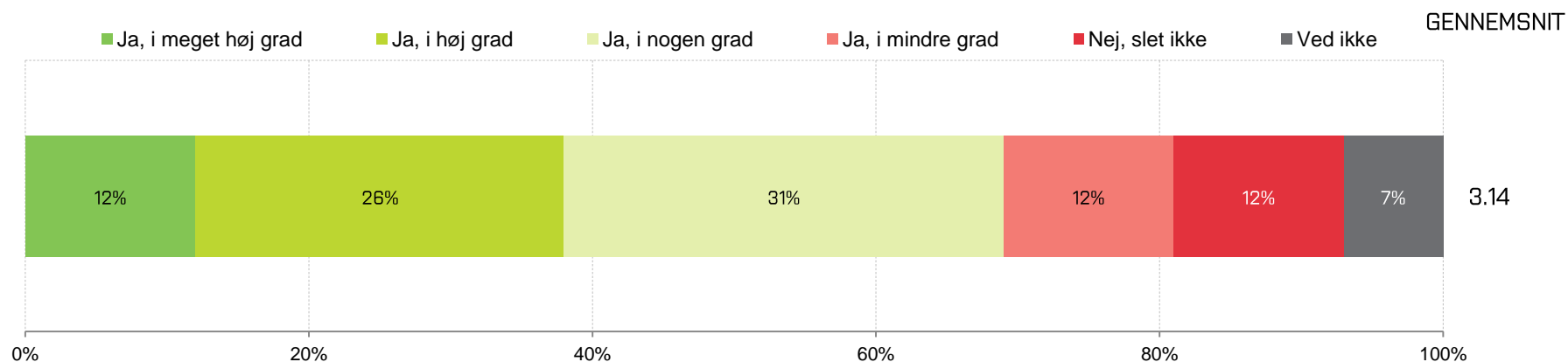


Rejsekortets betydning for rejsefrekvens og lysten til at anbefale til andre

Har rejsekort fået dig til at rejse mere med bus, tog og metro?

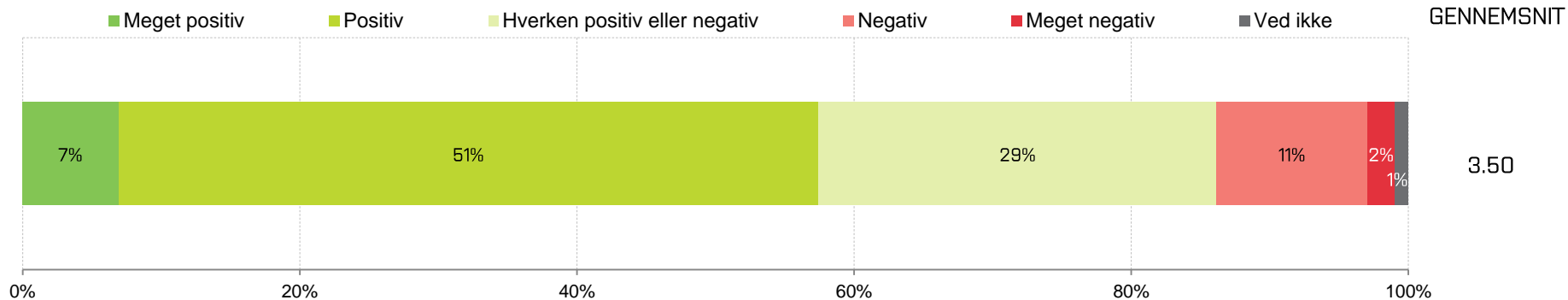


Vil du anbefale rejsekort til andre?

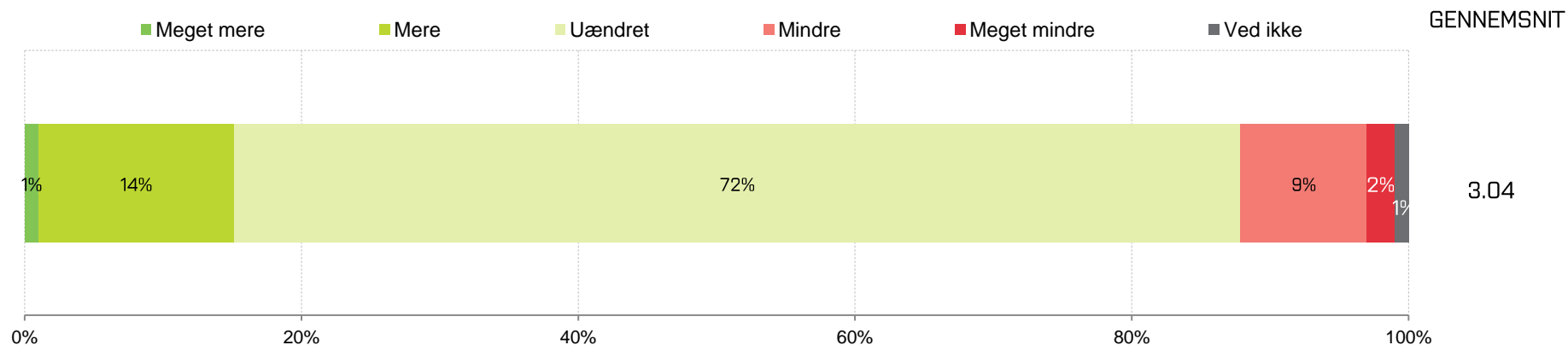


Opfattelse af kollektiv trafik og rejsefrekvens i den seneste måned

Er din overordnede opfattelse af kollektiv trafik positiv eller negativ?



Har du i den seneste måned rejst mere, mindre eller det samme med kollektiv trafik?



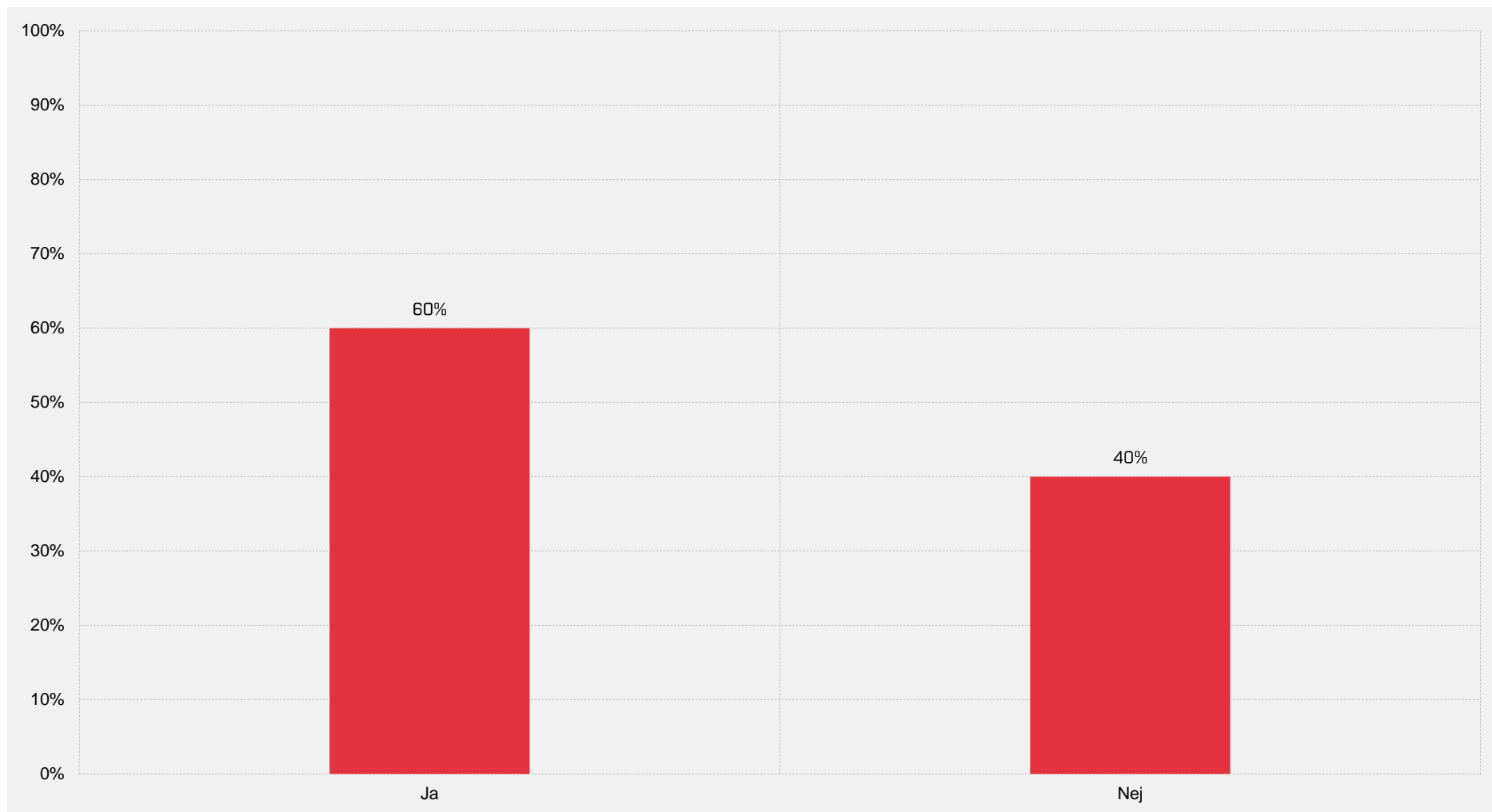
Gennemsnitstabel – brugere

Hvor tilfreds er du med...

	Hvilken type rejsekort benytter du?					Hvilken type er dit rejsekort?			Udrulningsområder								Rejsefrekvens			Total
	Et personligt rejsekort med tank-op aftale	Et personligt rejsekort uden tank-op aftale	Et flex rejsekort med tank-op aftale	Et flex rejsekort uden tank-op aftale	Et anonymt rejsekort (uden tank-op aftale)	Voksen (16 år+)	Pensionist	Andet	Bornholm	Fyn	Hovedstaden	Midtjylland	Nordjylland	Sydjylland	Sydsjælland	Vestsjælland	Heavy	Medium	Light	
Synes du, at det er en god eller dårlig ide med et rejsekort til kollektiv trafik?	4.2	3.9	4.0	3.5	4.0	4.0	4.2	3.9	4.2	4.2	4.0	4.3	4.1	4.1	4.2	4.0	3.9	4.1	4.1	4.1
Synes du, at rejsekortet gør det lettere eller besværligere at rejse med kollektiv trafik?	3.7	3.4	3.8	3.3	3.6	3.5	3.9	3.4	4.0	3.7	3.5	3.9	3.8	3.8	3.9	3.6	3.4	3.6	3.7	3.6
Oplever du, at rejsekort giver dig billigere rejser?	2.6	2.8	2.5	2.8	2.5	2.7	2.7	2.8	3.1	2.4	2.6	2.7	3.0	2.7	2.8	2.4	2.7	2.7	2.6	2.7
Oplever du, at rejsekort er medvirkende til at rejseoplevelsen med kollektiv trafik bliver bedre?	2.5	2.4	2.5	2.5	2.5	2.4	2.7	2.5	2.9	2.6	2.3	2.8	2.7	2.6	2.9	2.5	2.4	2.5	2.6	2.5
Har rejsekort fået dig til at rejse mere eller mindre med bus, tog og metro?	3.1	3.0	3.0	2.9	3.2	3.1	3.1	3.1	3.2	3.2	3.0	3.2	3.2	3.1	3.2	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1
Har du i den seneste måned rejst mere, mindre eller det samme med kollektiv trafik?	3.0	3.0	3.1	2.9	3.1	3.0	3.1	3.0	3.1	3.2	3.0	3.1	3.0	3.0	3.0	3.0	3.1	3.0	3.0	3.0
Er din overordnede opfattelse af kollektiv trafik positiv eller negativ?	3.6	3.4	3.4	3.2	3.1	3.5	3.7	3.4	3.8	3.6	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.4	3.5	3.5	3.4	3.5
Vil du anbefale rejsekort til andre?	3.3	3.0	3.1	2.9	2.8	3.1	3.5	3.0	3.6	3.1	3.1	3.3	3.4	3.2	3.3	3.0	3.0	3.2	3.3	3.1
Antal besvarelser	1893	1023	136	75	71	2412	564	221	10	42	1762	134	458	310	230	250	787	1718	458	3197

Rejsefrekvens: Heavy: 5-7 dage om ugen og 3-4 dage om ugen, Medium: 1-2 dage om ugen og 1-3 dage om måneden, Light: 1-2 dage i kvartalet

Har du anbefalet rejsekort til andre?

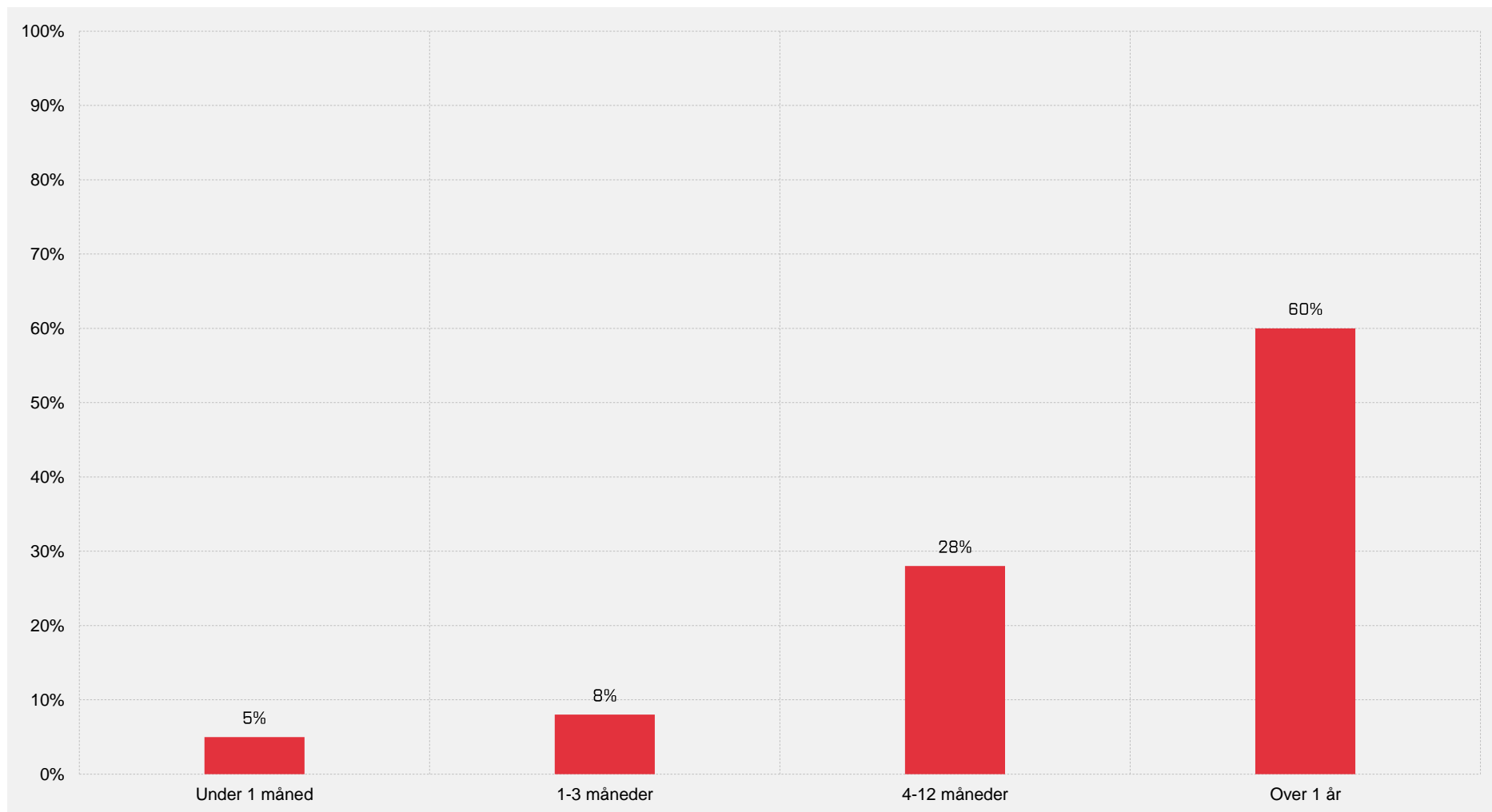


Check ind

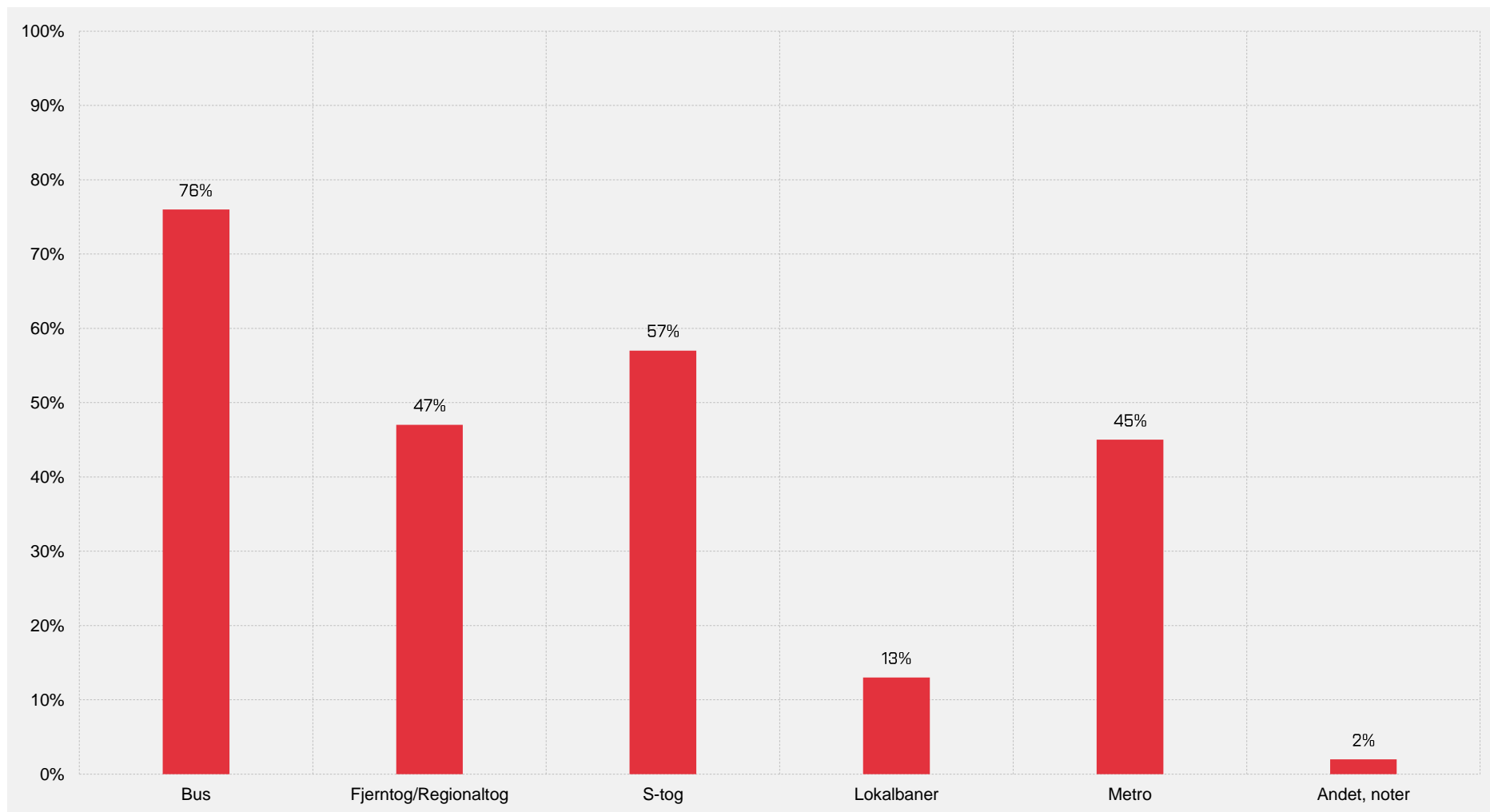
Hold rejsekortet hen
på Det Blå Punkt.

Baggrundsinformation

Hvor lang tid er det siden, du begyndte at rejse på rejsekort?

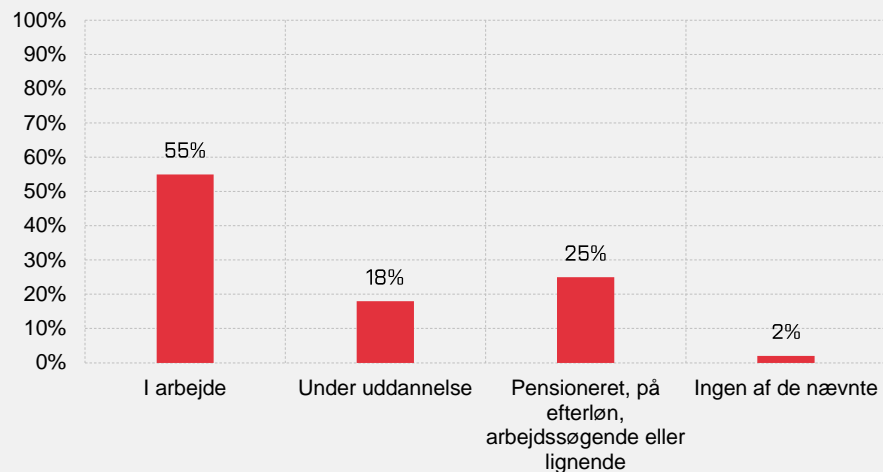


Hvilken type transportmidler anvender du typisk, når du rejser med kollektiv trafik?

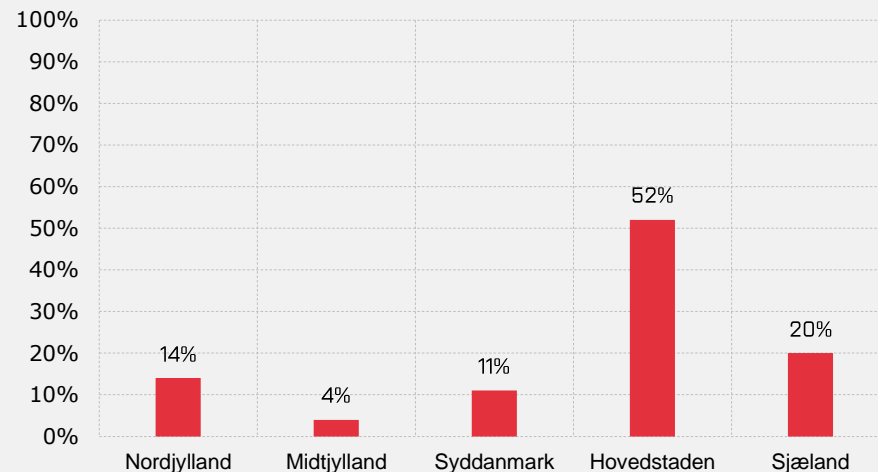


Hvem er deltagerne i undersøgelsen?

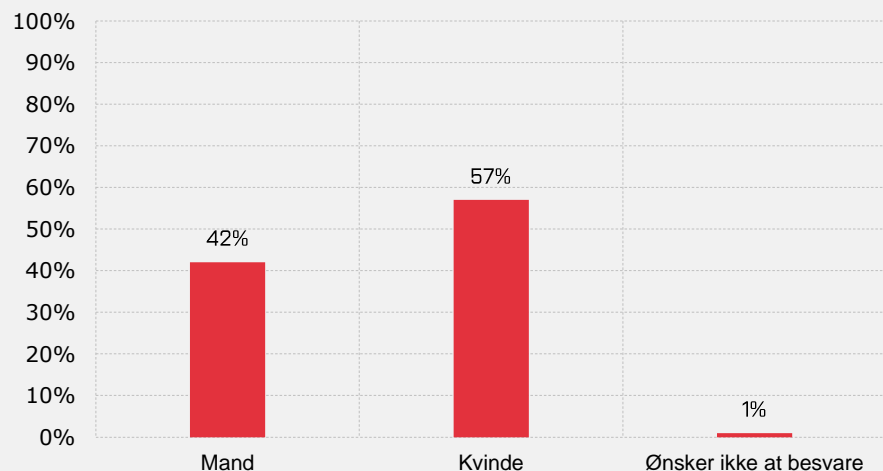
Nuværende situation?



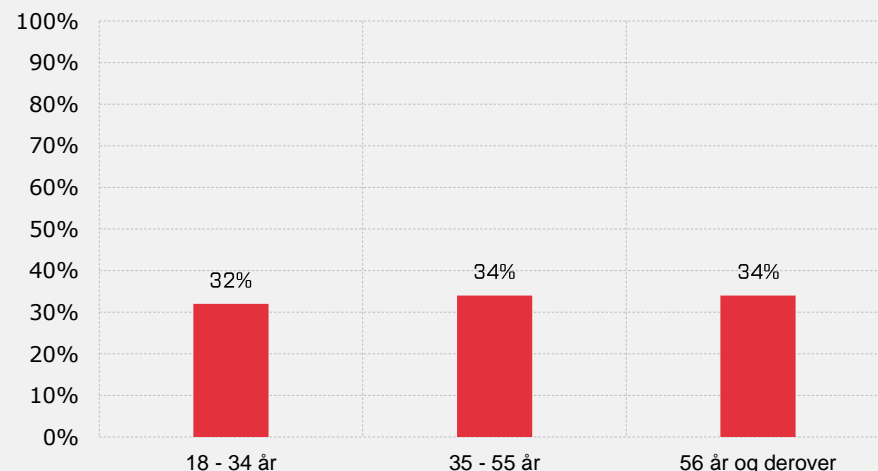
I hvilken region bor du?



Er du?

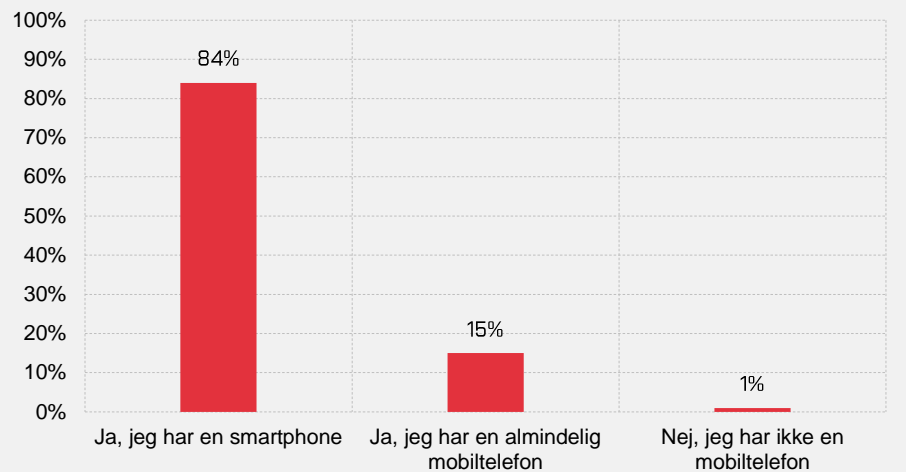


Hvad er din alder?

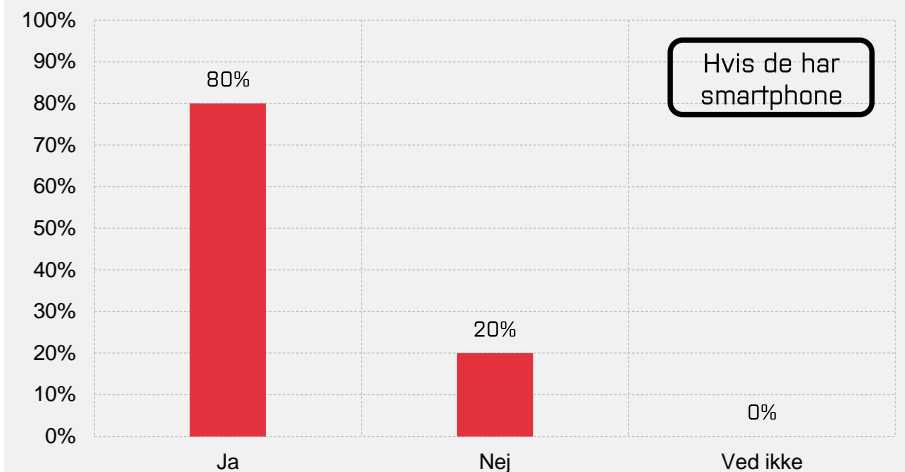


Hvem er deltagerne i undersøgelsen?

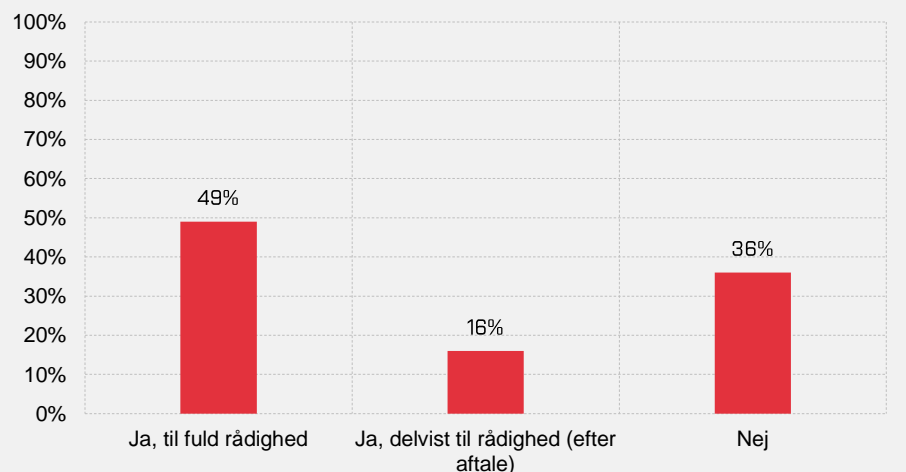
Har du en mobiltelefon?



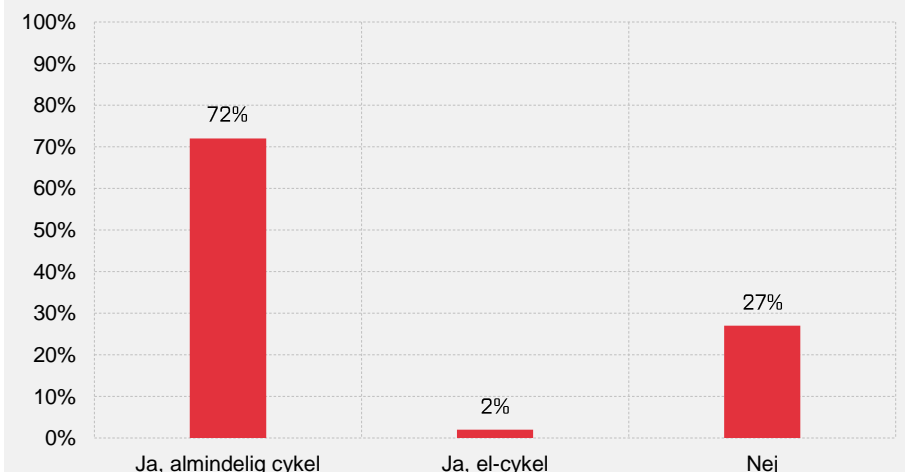
Bruger du din mobiltelefon til at gå på Internettet fx hente e-mails, søge efter information el. lign.??



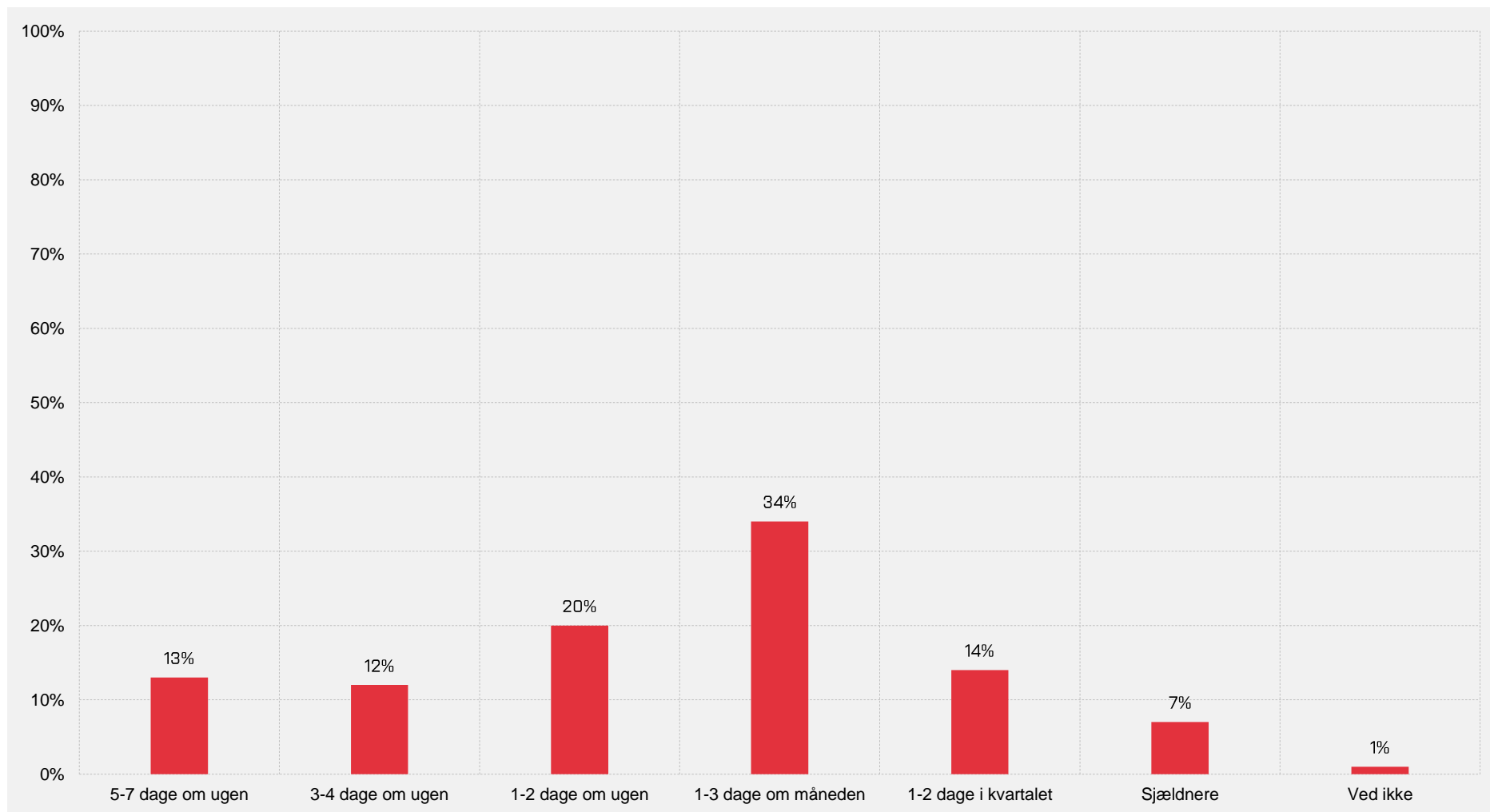
Har du bil til din rådighed?



Har du en cykel, som du bruger hver uge?



Hvor ofte rejser du med kollektiv trafik?



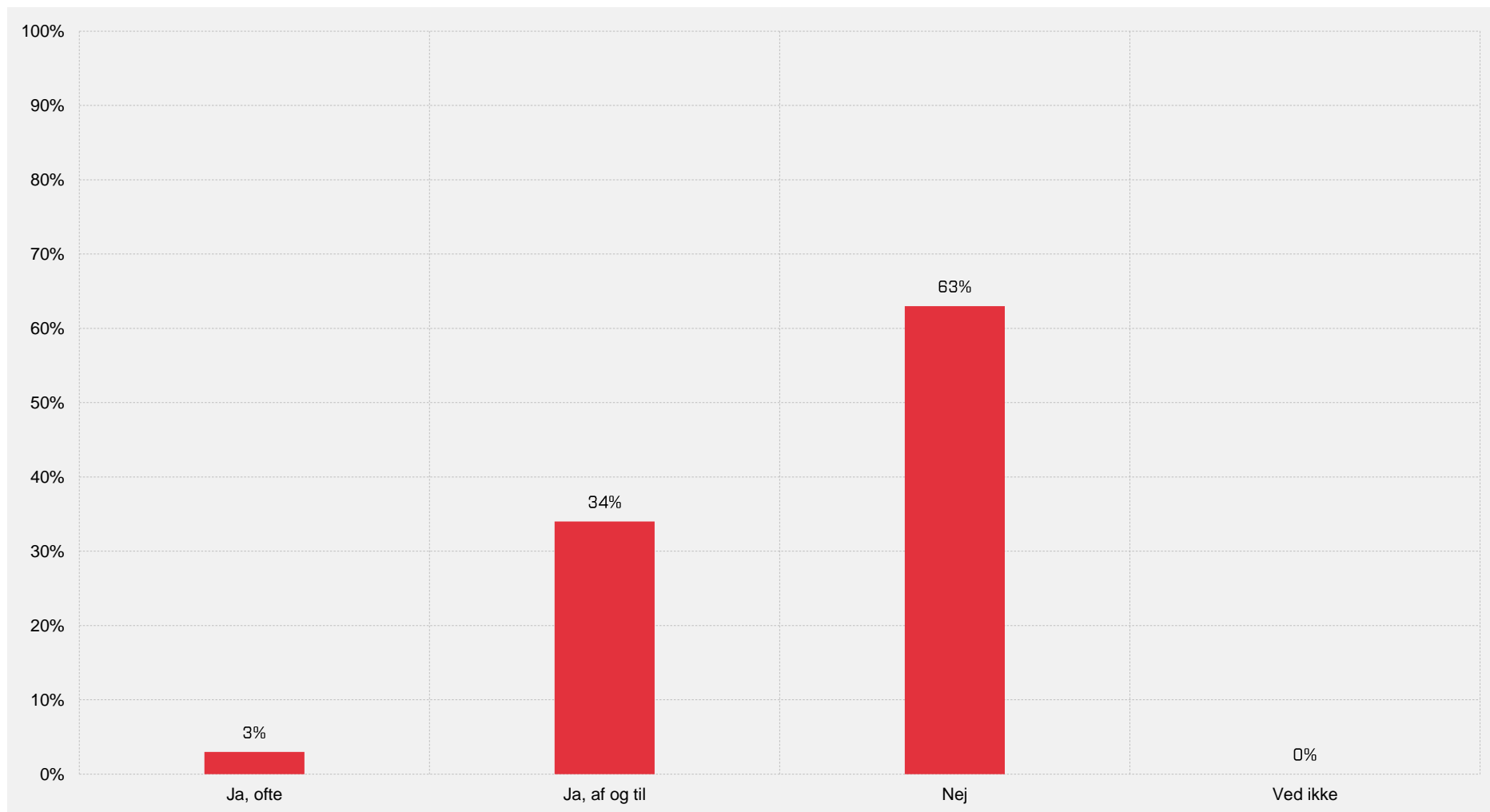
Check ind

Hold rejsekortet hen
på Det Blå Punkt.

Nye spørgsmål til rejsekort

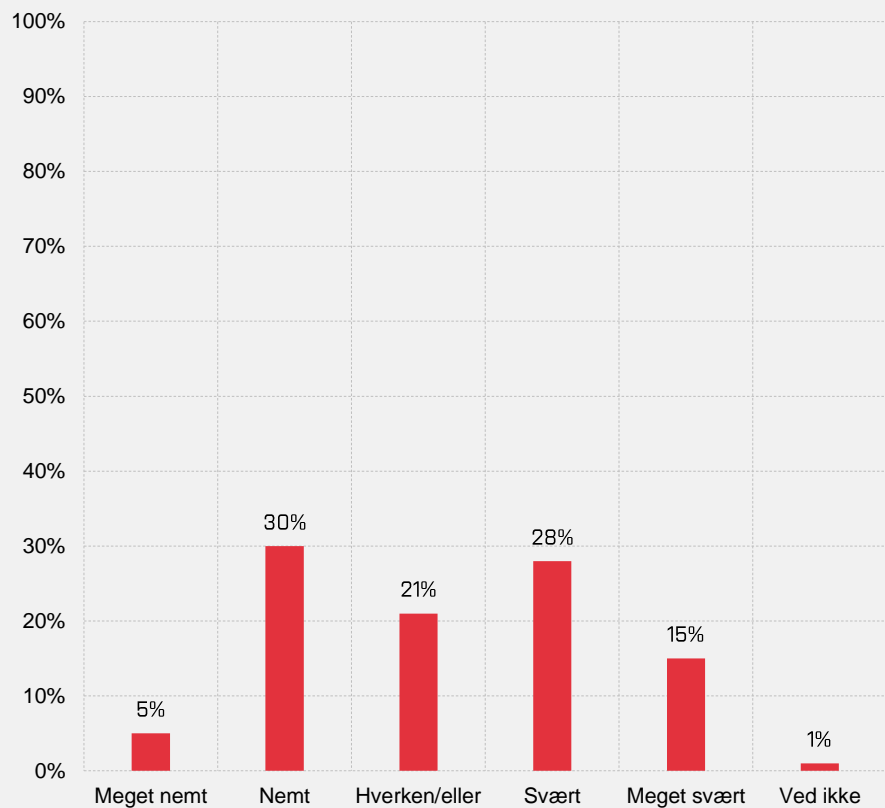
Fokus på adfærd

Har du prøvet at tage andre med på dit rejsekort? Dvs. tilføje én eller flere ekstra rejsende?

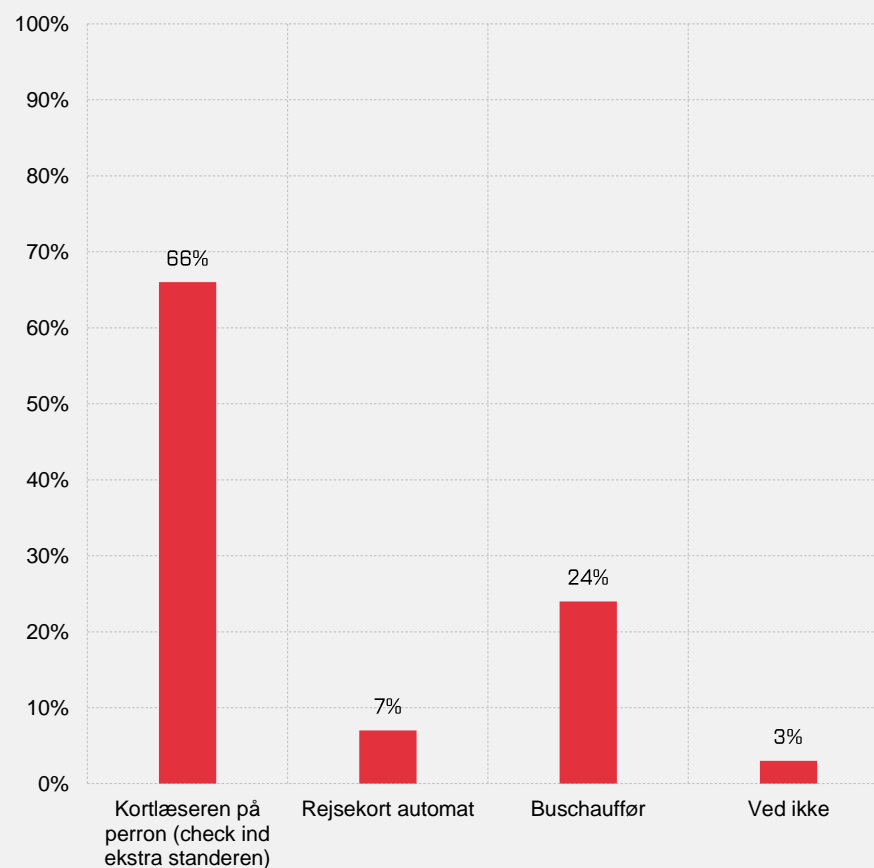


Situationer med ekstra rejsende

Synes du, at det er nemt eller svært at tilføje ekstra rejsende på din rejsekort?



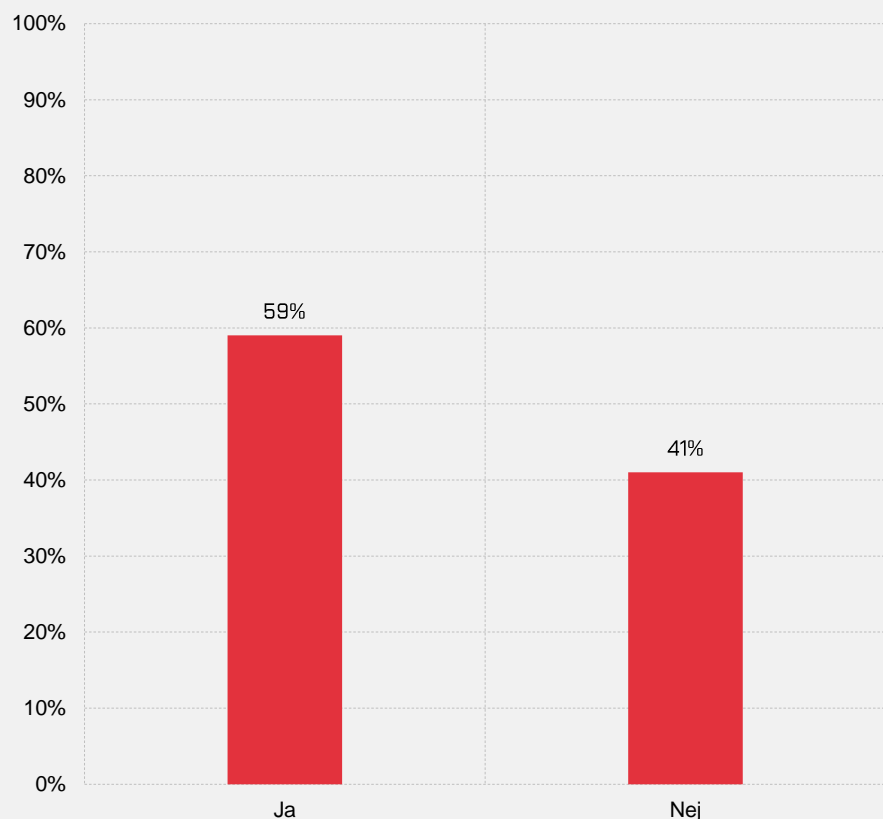
Hvor foretog du sidste gang dit ekstra check ind??



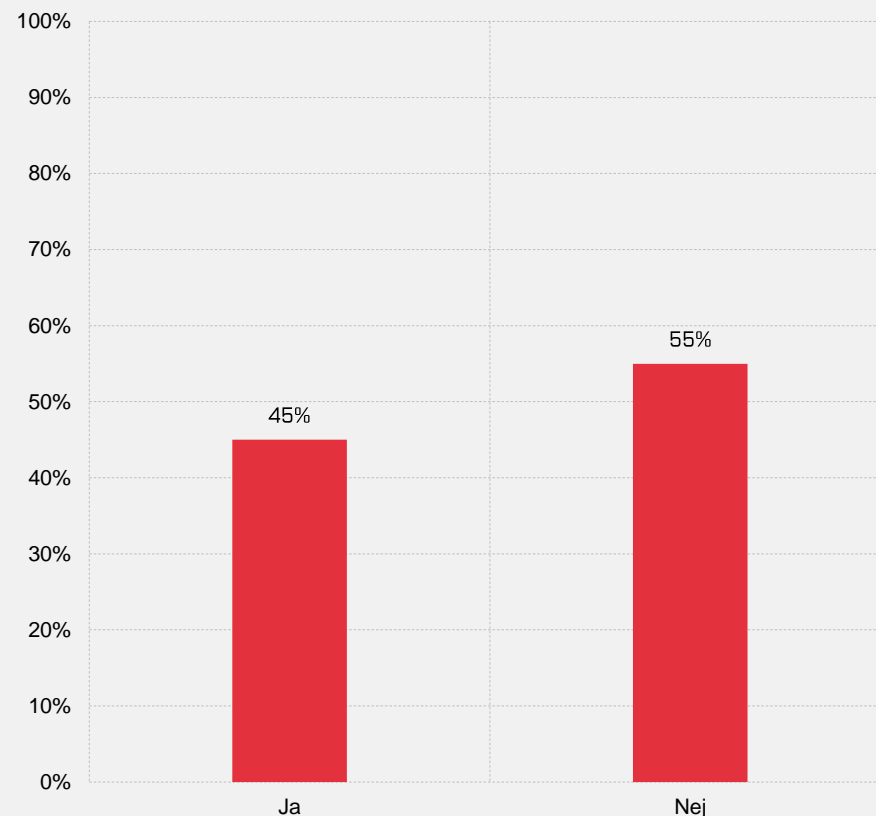
Kendskab og anvendelse af rabat med rejsekort?

Det har siden januar 2013 været muligt at få rabat, når man rejser med rejsekortet udenfor myldretiden, på hverdage ml. 11 og 13 og efter kl. 18 samt hele weekenden (off-peak).

Har du lagt mærke til, denne særligt rabat på rejser med rejsekortet, der foregår uden for myldretiden?



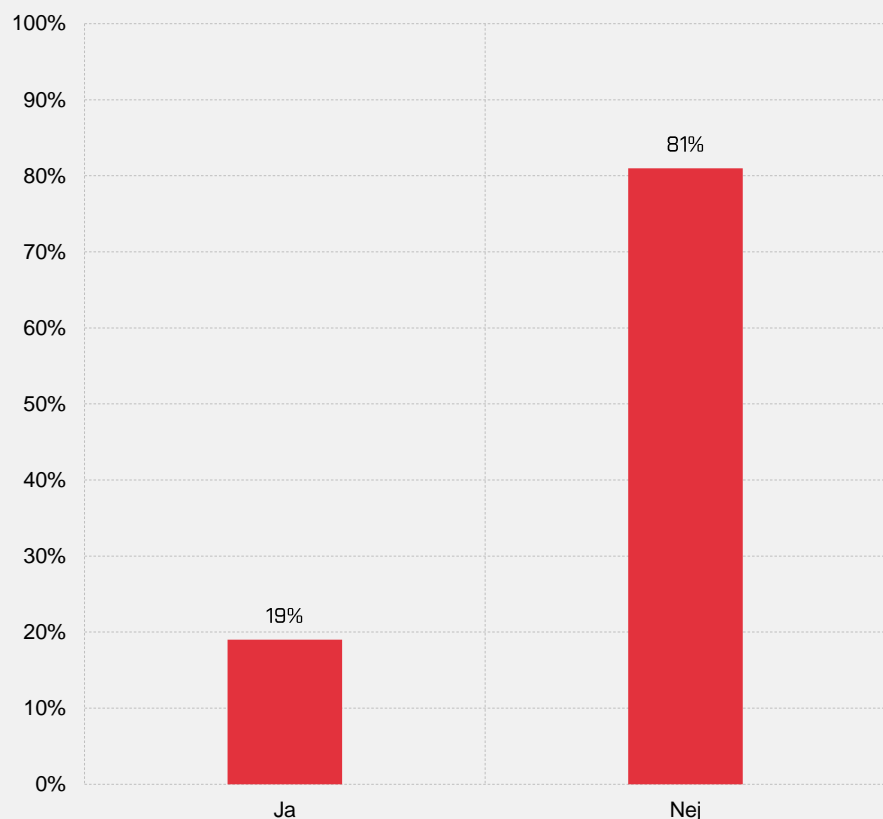
Har du anvendt muligheden for at få rabat på dine rejser uden for myldretiden med rejsekort? (Off-peak rabat)



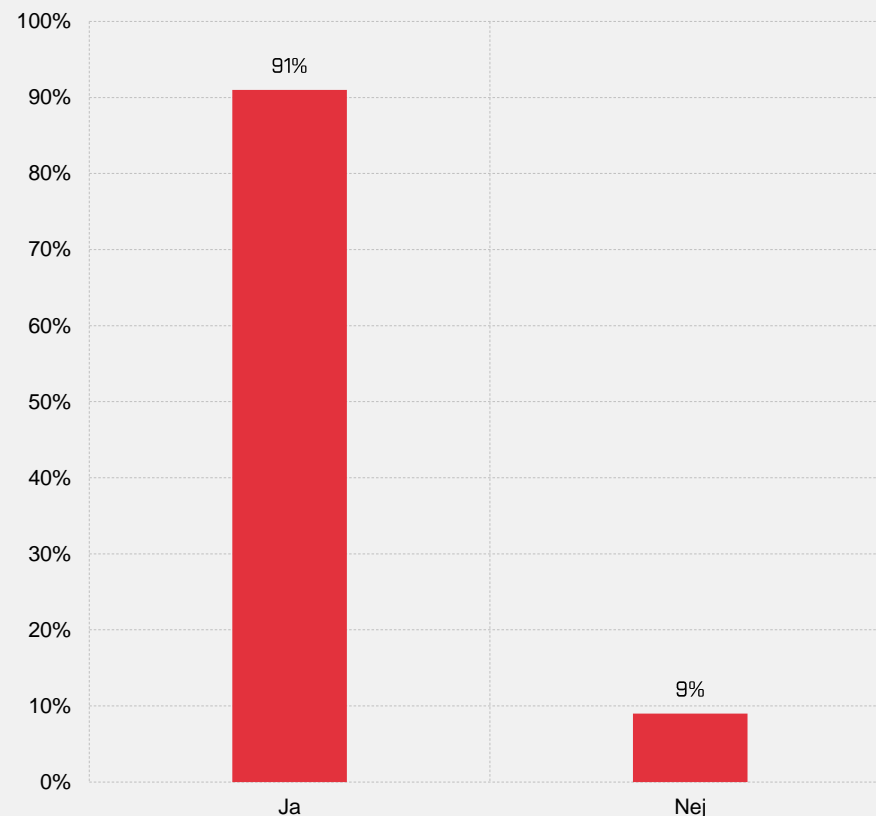
Kendskab og anvendelse af rabat med rejsekort?

Det har siden januar 2013 været muligt at få rabat, når man rejser med rejsekortet udenfor myldretiden, på hverdage ml. 11 og 13 og efter kl. 18 samt hele weekenden (off-peak).

Har du flyttet tidspunktet for dine rejser, til uden for myldretiden, for at få Off-peak rabat?

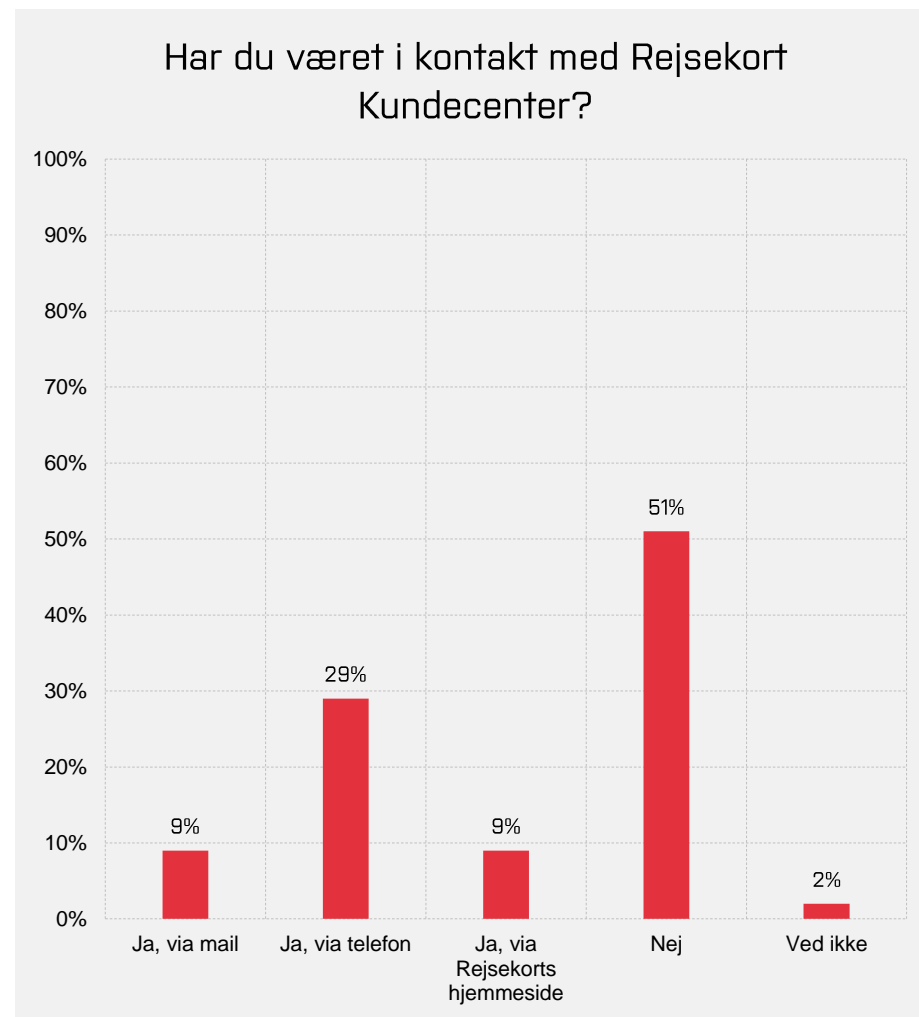
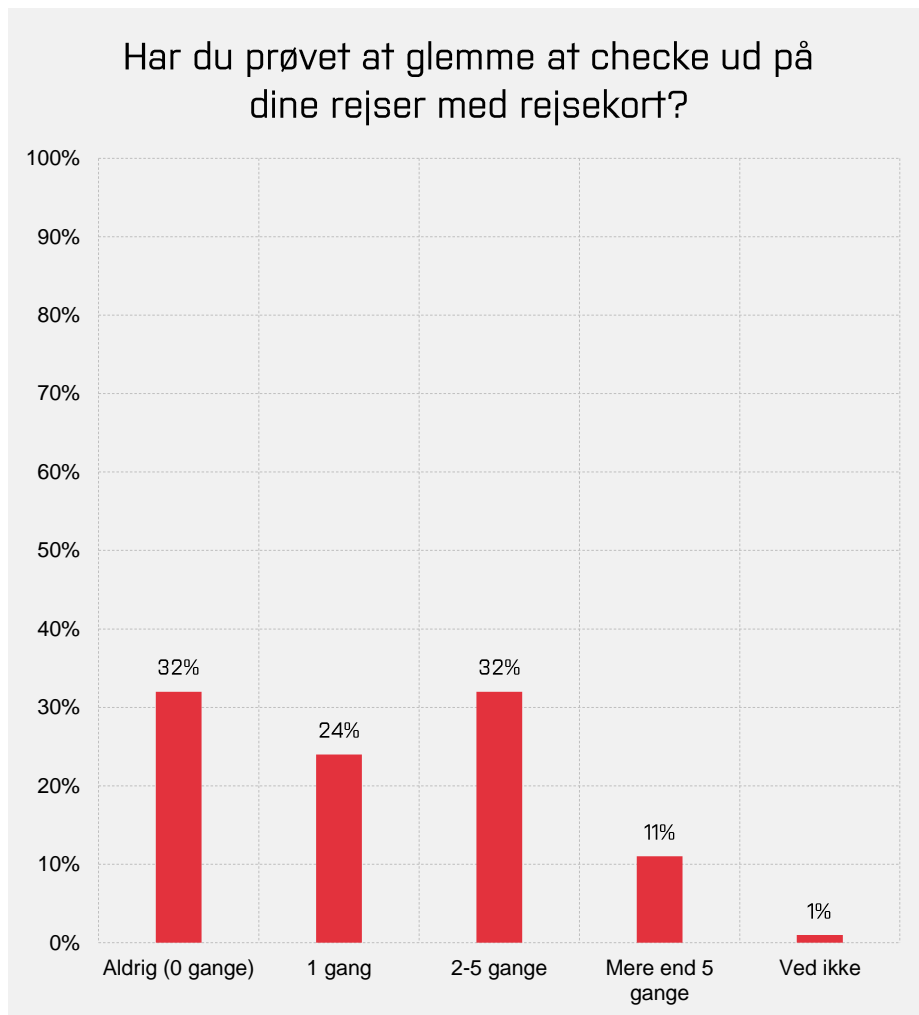


Ville du have rejst, hvis du ikke fik rabat for at rejse udenfor myldretiden (Off-peak rabat)?

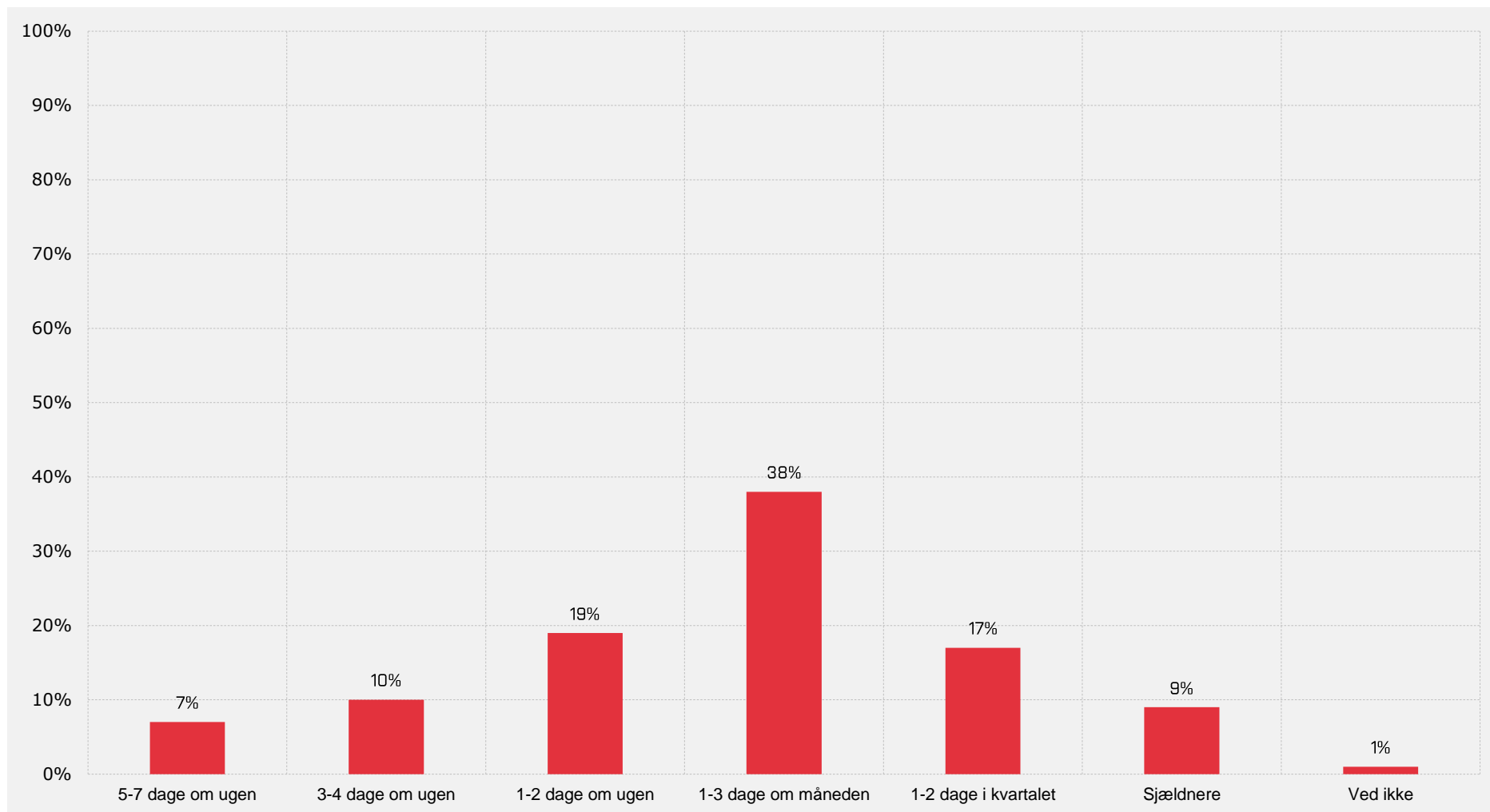


Check ud situationer

...



Hvor ofte benytter du dit rejsekort?



Baggrundstabeller rejsekort



Gennemsnitstabel – brugere

Hvor tilfreds er du med...

	Hvor ofte benytter du dit rejsekort?							Hvor lang tid siden er det du begyndt at rejse på rejsekort			
	5-7 dage om ugen	3-4 dage om ugen	1-2 dage om ugen	1-3 dage om måneden	1-2 dage i kvartalet	Sjældnere	Ved ikke	Under 1 måned	1-3 måneder	4-12 måneder	Over 1 år
... at rejse med kollektiv trafik?	3.5	3.6	3.6	3.6	3.6	3.7	3.6	3.7	3.5	3.6	3.7
... mulighederne for at købe billet eller kort til dine rejser med kollektiv trafik?	3.3	3.3	3.1	3.3	3.2	3.4	2.6	3.2	3.1	3.3	3.2
... mulighederne for at finde frem til den billigste billet eller kort til dine rejser med kollektiv trafik?	2.5	2.6	2.6	2.5	2.5	2.5	2.5	2.7	2.4	2.5	2.5
... overskueligheden af de forskellige billettyper og rabatordninger til kollektiv trafik?	2.3	2.2	2.2	2.1	2.1	2.3	1.8	2.3	2.1	2.2	2.2
...gennemskueligheden af prisen på rejser med kollektiv trafik?	2.4	2.3	2.5	2.3	2.3	2.2	1.9	2.6	2.3	2.3	2.3
... den vejledning du får fra salgspersonalet, når du køber billet eller kort til kollektiv trafik?	3.1	3.1	3.3	3.2	3.2	3.2	3.2	3.5	3.3	3.2	3.2
... personalets kontrol af billetter? (Her tænkes på, at personalet på en let, hurtig og sikker måde kontrollerer billetteres gyldighed.)	3.8	3.9	4.1	4.1	4.2	4.1	3.9	4.2	4.0	4.0	4.1
Antal besvarelser	209	332	594	1207	530	289	37	146	245	880	1925

Gennemsnitstabel – brugere

Hvor tilfreds er du med...

	Hvor ofte benytter du dit rejsekort?							Hvor lang tid siden er det du begyndt at rejse på rejsekort			
	5-7 dage om ugen	3-4 dage om ugen	1-2 dage om ugen	1-3 dage om måneden	1-2 dage i kvartalet	Sjældnere	Ved ikke	Under 1 måned	1-3 måneder	4-12 måneder	Over 1 år
... muligheden for at købe et rejsekort	3.6	3.8	3.9	3.9	3.9	3.9	3.4	4.0	3.8	3.8	3.8
... mulighederne for at tanke sit rejsekort op	3.6	3.7	3.7	3.8	3.8	3.7	3.3	4.0	3.8	3.7	3.7
... mulighederne for at få overblik over priser på forskellige rejser på rejsekort	2.6	2.5	2.6	2.6	2.5	2.6	2.0	3.1	2.6	2.5	2.5
... information om brug af rejsekort på www.rejsekort.dk	3.1	3.1	3.1	3.2	3.2	3.3	2.7	3.6	3.1	3.1	3.2
... information om rejsekort fra personalet i trafiksselskaberne	2.8	3.0	3.1	3.1	3.1	3.0	3.1	3.4	3.0	3.0	3.0
... tilgængeligheden af kortlæsere i busser og på stationer	3.5	3.7	3.6	3.5	3.7	3.6	3.3	4.0	3.5	3.5	3.6
Antal besvarelser	209	332	594	1207	530	289	37	146	245	880	1925

Gennemsnitstabel – brugere

Hvor tilfreds er du med...

	Hvor ofte benytter du dit rejsekort?							Hvor lang tid siden er det du begyndt at rejse på rejsekort			
	5-7 dage om ugen	3-4 dage om ugen	1-2 dage om ugen	1-3 dage om måneden	1-2 dage i kvartalet	Sjældnere	Ved ikke	Under 1 måned	1-3 måneder	4-12 måneder	Over 1 år
Synes du, at det er en god eller dårlig ide med et rejsekort til kollektiv trafik?	4,1	4,1	4,1	4,1	4,0	3,7	3,1	4,2	4,0	3,9	4,1
Synes du, at rejsekortet gør det lettere eller besværligere at rejse med kollektiv trafik?	3,6	3,7	3,7	3,5	3,6	2,9	2,6	3,7	3,4	3,5	3,7
Oplever du, at rejsekort giver dig billigere rejser?	2,9	2,9	2,8	2,6	2,6	2,2	2,4	3,0	2,6	2,7	2,7
Oplever du, at rejsekort er medvirkende til at rejseoplevelsen med kollektiv trafik bliver bedre?	2,7	2,6	2,5	2,5	2,5	2,0	1,6	2,8	2,3	2,4	2,5
Har rejsekort fået dig til at rejse mere eller mindre med bus, tog og metro?	3,3	3,2	3,1	3,0	3,0	2,8	3,0	3,1	3,1	3,1	3,1
Har du i den seneste måned rejst mere, mindre eller det samme med kollektiv trafik?	3,2	3,1	3,1	3,0	3,0	2,9	2,9	3,1	3,1	3,0	3,0
Er din overordnede opfattelse af kollektiv trafik positiv eller negativ?	3,4	3,5	3,5	3,5	3,5	3,4	3,5	3,5	3,4	3,5	3,5
Vil du anbefale rejsekort til andre?	3,3	3,2	3,2	3,1	3,2	2,4	2,2	3,2	3,0	3,0	3,2
Antal besvarelser	209	332	594	1207	530	289	37	146	245	880	1925

Metode for brugerundersøgelsen

- Data er indsamlet i perioden fra 24. november til 5. december blandt de 18-54 årige og i perioden fra 15. til 18. december blandt brugerne over 55år.
- Resultaterne er baseret på de **personer der rejser minimum 1-2 dage i kvartalet med kollektiv trafik og har et rejsekort som de bruger til kollektiv transport**
- Data er vejet på **udrulningsområderne** (Bornholm, Fyn, Hovedstaden, Midtjylland, Nordjylland, Syddjylland, Sydsjælland og Vestsjælland) samt køn og alder fra målingen i 2013.

EPINION COPENHAGEN

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

EPINION AARHUS

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

EPINION OSLO

TOLLBUGATA 7
0152 OSLO
NORWAY
T: +47 40 45 89 00
E: MRB@EPINION.NO
W: WWW.EPINION.NO

EPINION MALMÖ

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

EPINION SAIGON

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



Check ind

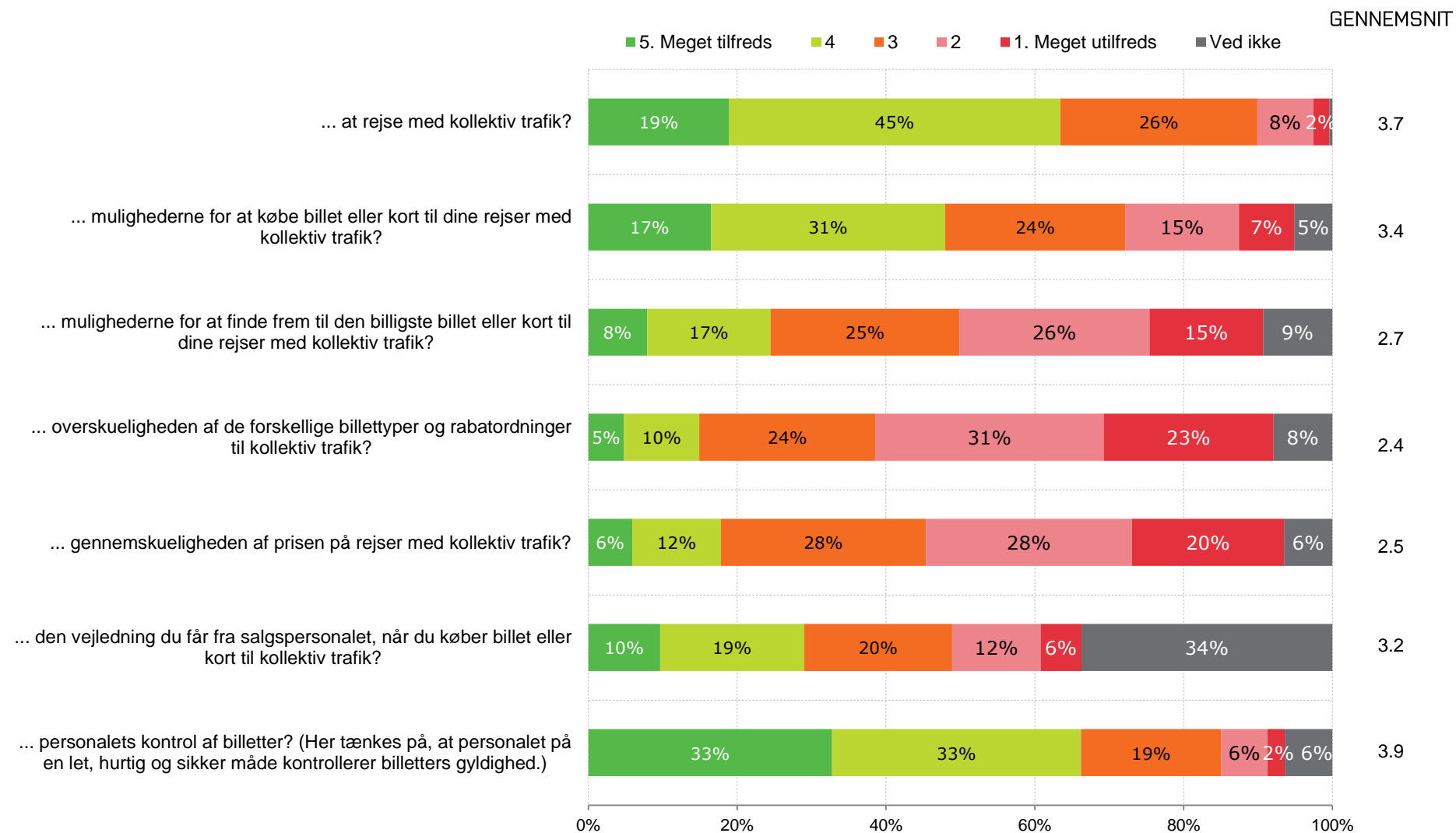
Hold rejsekortet hen
på Det Blå Punkt.

Rejsekort

15. dec 2014

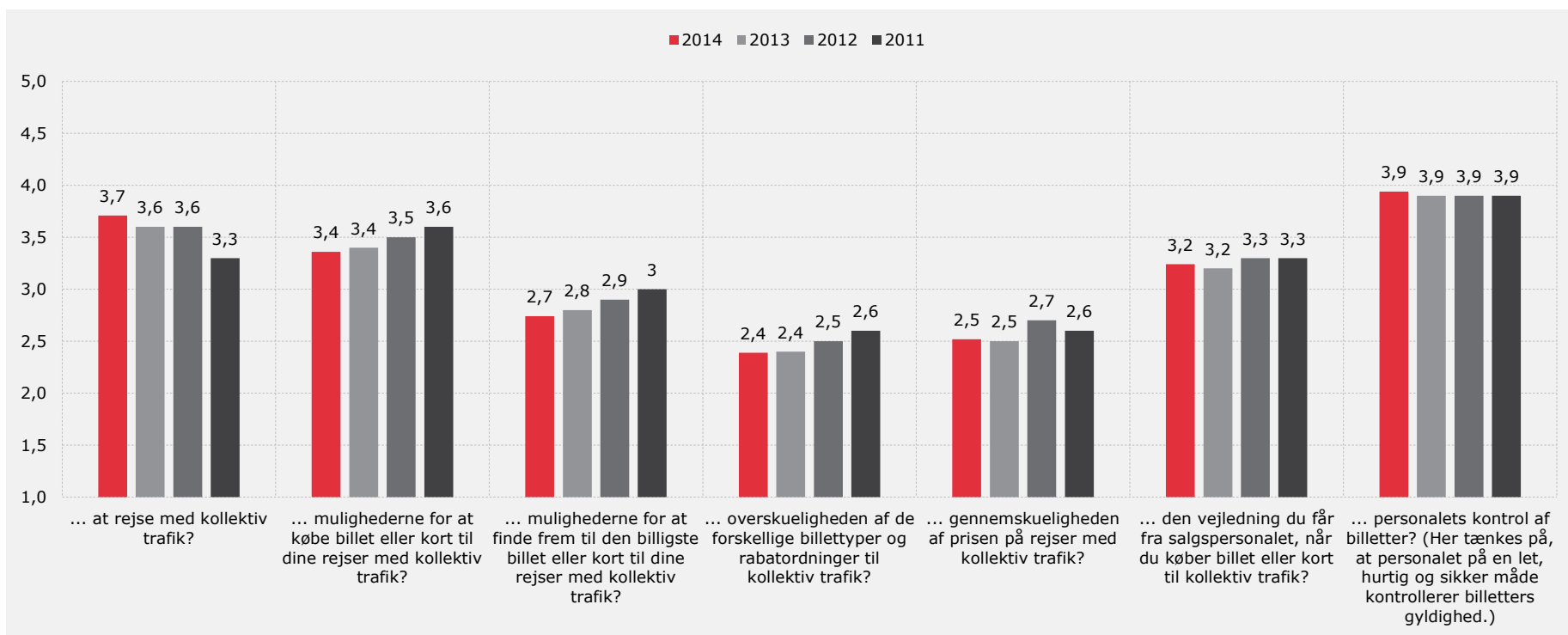
Undersøgelse om rejsekort i
den danske befolkningen, der
bruger kollektiv transport
mindst 1 gang i kvartalet

I de følgende spørgsmål bedes du vurdere en række forhold vedr. kollektiv trafik. Hvor tilfreds er du med...

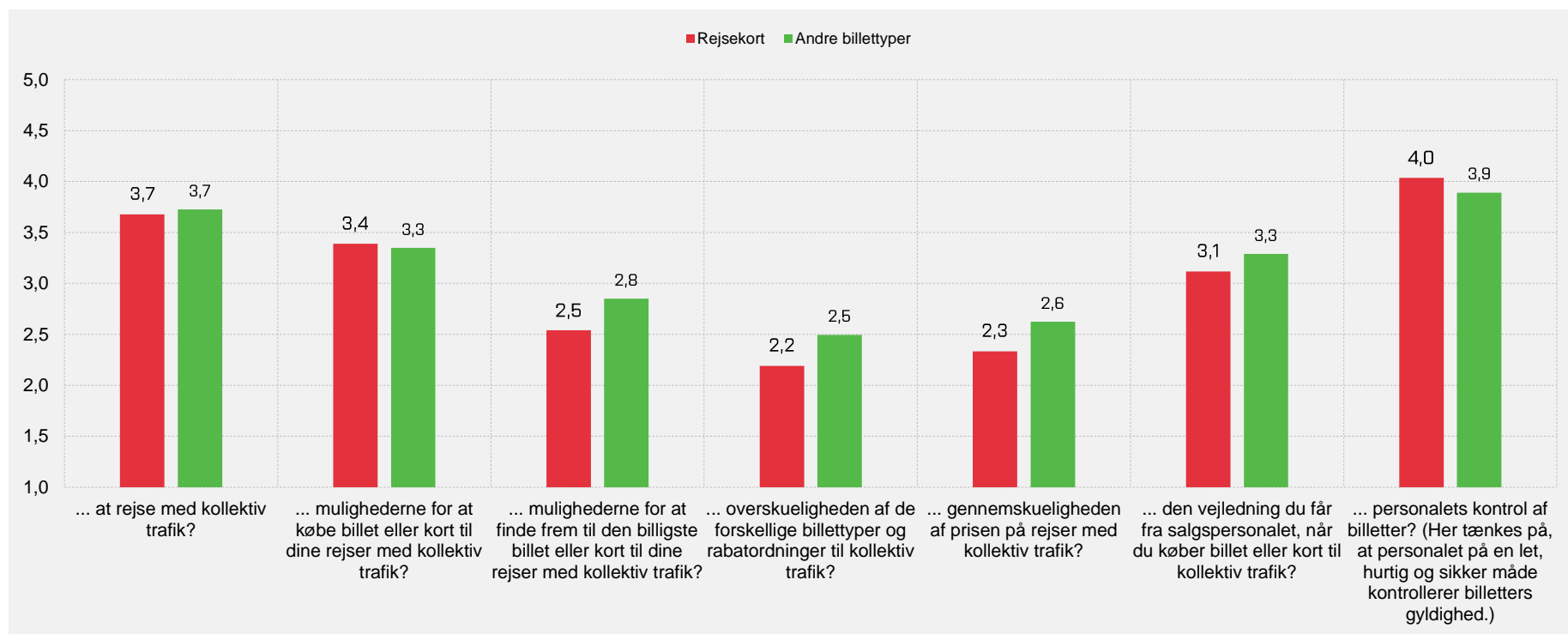


Sammenligning af tilfredshed 2011, 2012, 2013 og 2014

Hvor tilfreds er du med...



Sammenligning af tilfredshed mellem brugere af rejsekortet og brugere af andre billettyper



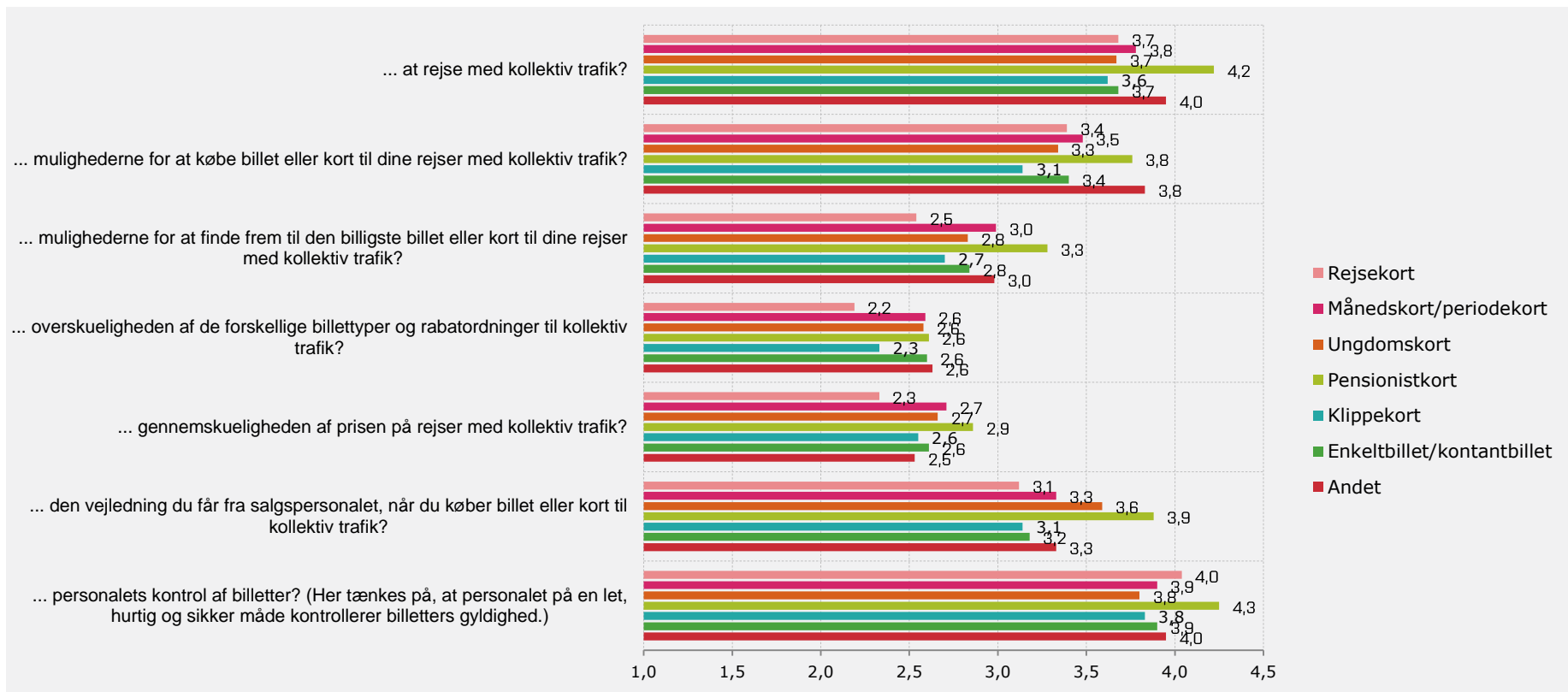
N brugere af rejsekort = 366

N brugere af andre billettyper = 677

– Borgere på 15 år eller ældre og med en rejsefrekvens på 1-2 dage i kvartalet eller mere

Tilfredshed fordelt på billettype

Hvor tilfreds er du med...



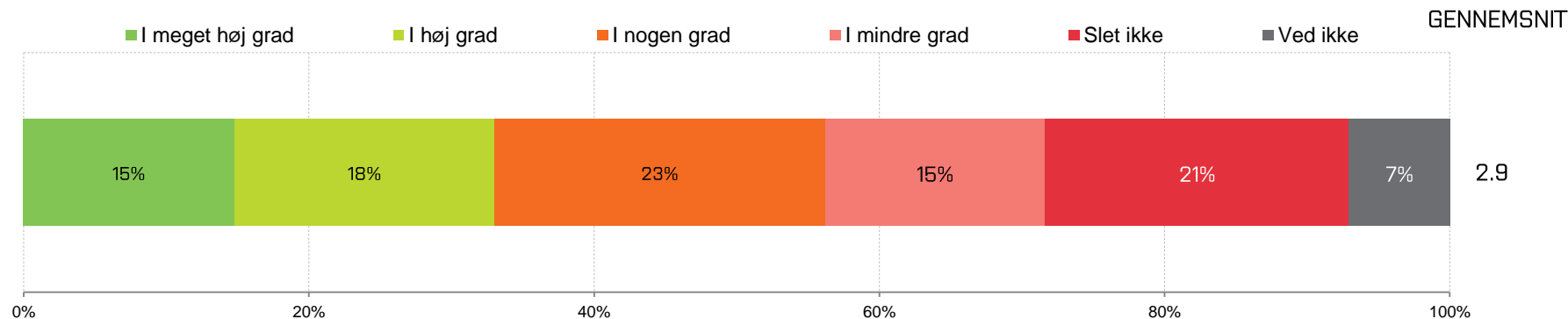
Gennemsnitstabel – Befolkningen der bruger kollektiv transport

Hvor tilfreds er du med...

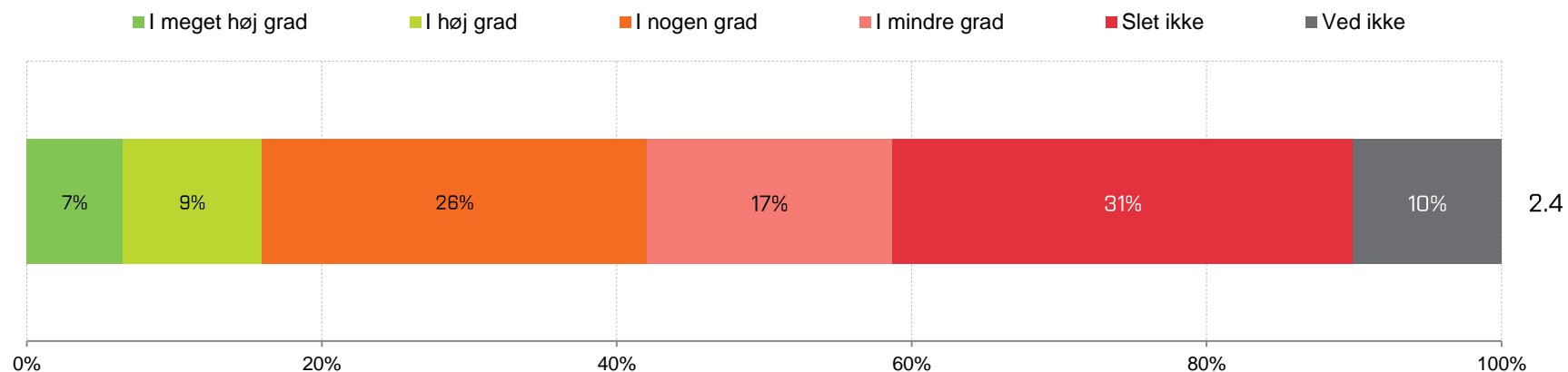
	Hovedstaden	Midtjylland	Nordjylland	Sjælland	Syddanmark	15 - 34 år	35 - 55 år	56 år og derover	Kvinde	Mand	Heavy	Medium	Light	Total
... at rejse med kollektiv trafik?	3.7	3.6	4.0	3.8	3.8	3.6	3.7	4.0	3.7	3.7	3.8	3.7	3.7	3.7
... mulighederne for at købe billet eller kort til dine rejser med kollektiv trafik?	3.3	3.3	3.6	3.2	3.7	3.3	3.4	3.4	3.3	3.4	3.4	3.4	3.2	3.4
... mulighederne for at finde frem til den billigste billet eller kort til dine rejser med kollektiv trafik?	2.6	2.7	3.1	2.6	3.1	2.7	2.7	2.8	2.7	2.8	2.9	2.7	2.7	2.7
... overskueligheden af de forskellige billettyper og rabatordninger til kollektiv trafik?	2.3	2.4	2.8	2.1	2.7	2.4	2.3	2.4	2.4	2.3	2.6	2.3	2.3	2.4
... gennemskueligheden af prisen på rejser med kollektiv trafik?	2.4	2.6	2.9	2.3	2.8	2.6	2.5	2.4	2.6	2.4	2.7	2.5	2.4	2.5
... den vejledning du får fra salgspersonalet, når du køber billet eller kort til kollektiv trafik?	3.0	3.3	3.6	3.2	3.5	3.2	3.1	3.4	3.3	3.2	3.4	3.2	3.1	3.2
... personalets kontrol af billetter?	3.9	3.9	3.9	4.1	4.0	3.9	3.9	4.1	4.0	3.9	3.9	3.9	4.0	3.9
Antal besvarelser	465	212	86	129	145	401	343	299	616	427	282	484	278	1043

Forventninger til rejsekortets betydning for rejseudgifter og rejseoplevelsen

Forventer du, at rejsekort giver dig billigere rejser med bus, tog og metro?

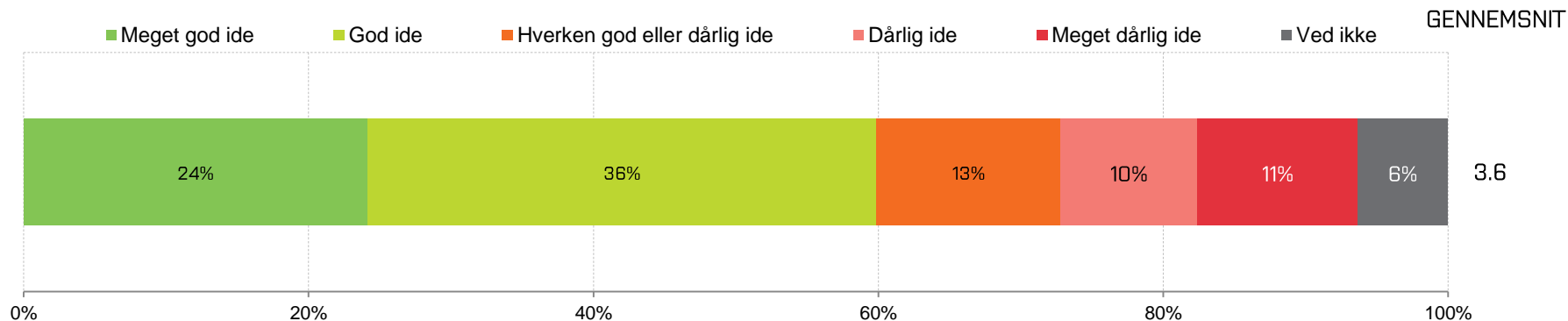


Forventer du, at rejsekort medvirker til at rejseoplevelsen med bus, tog og metro bliver bedre?

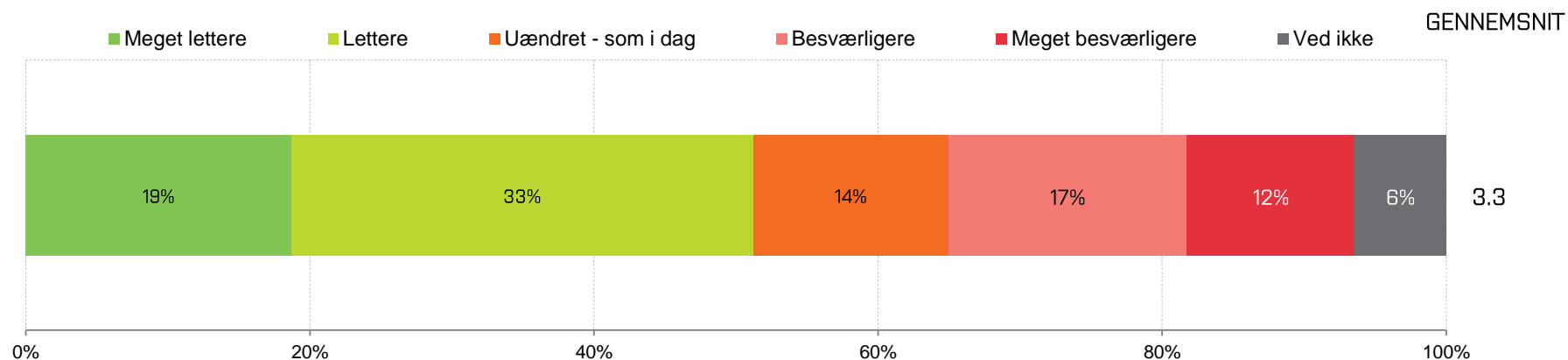


Effekt af indførelse af rejsekort

Synes du, at det er en god eller dårlig ide med et rejsekort til kollektiv trafik?

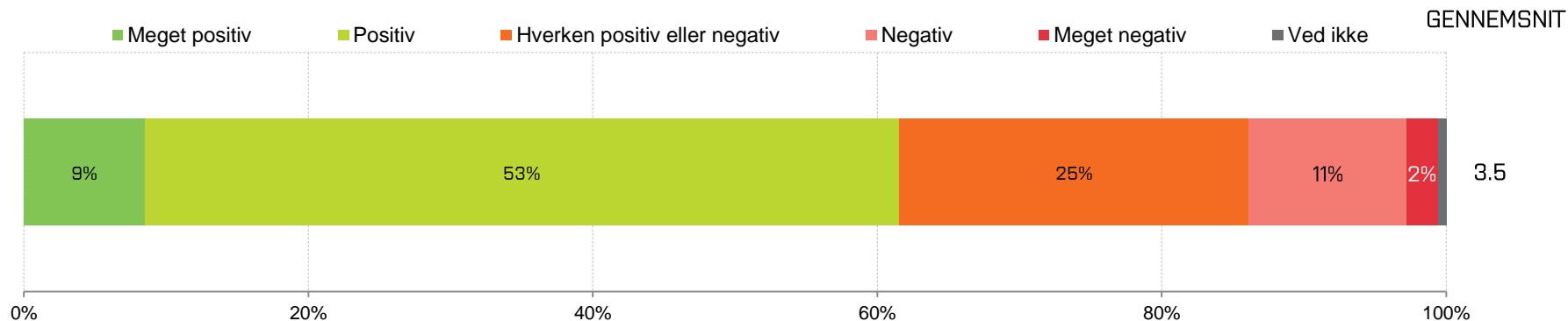


Forventer du, at rejsekortet gør det lettere eller besværligere at rejse med kollektiv trafik?

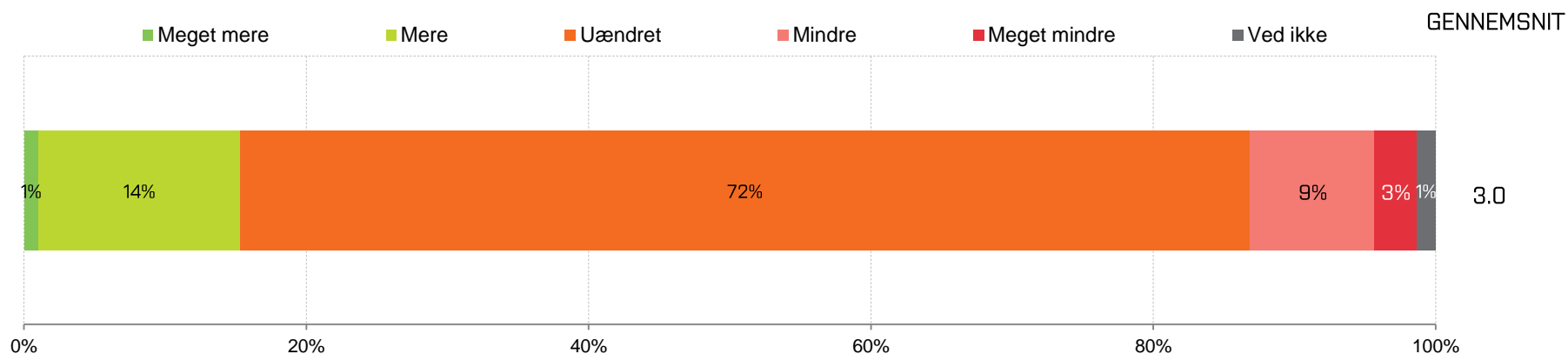


Opfattelse af kollektiv trafik og ændringer i rejsefrekvens inden for de sidste tre måneder

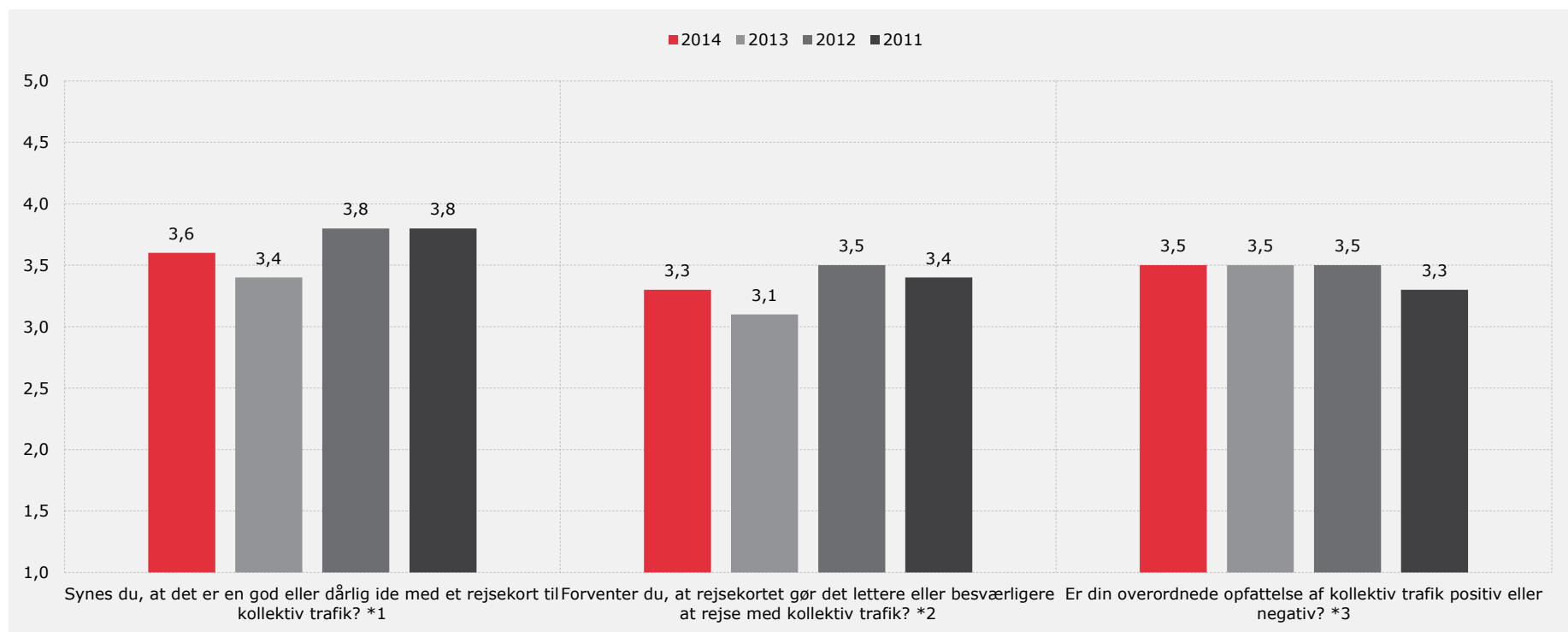
Er din overordnede opfattelse af kollektiv trafik positiv eller negativ?



Har du i den seneste måned rejst mere, mindre eller det samme med kollektiv trafik?



Sammenligning af udvalgte items 2011, 2012, 2013 og 2014



2013 formulering

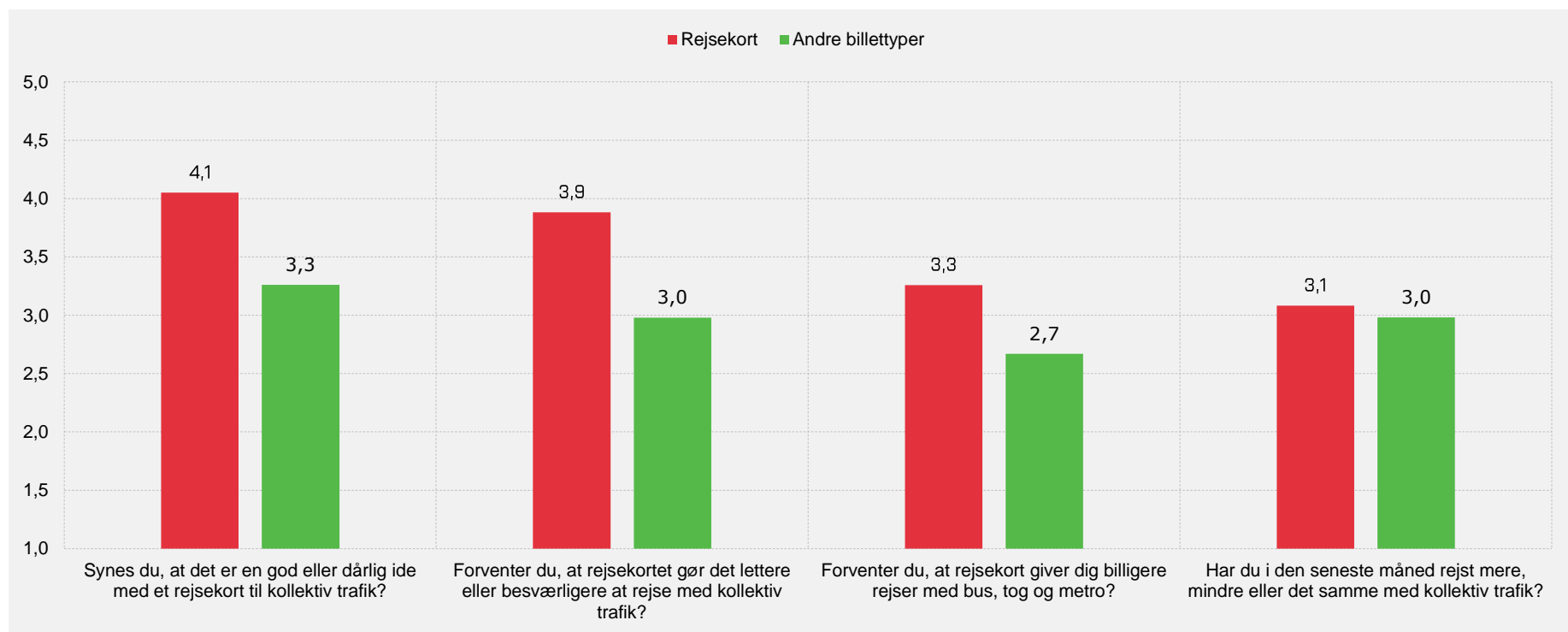
*1: Synes du, at det er en god eller dårlig ide at indføre et rejsekort til kollektiv trafik?

*2: Tror du, at indførelsen af rejsekortet vil gøre det lettere eller besværligere at rejse med kollektiv trafik end tidligere?

*3: Er din overordnede opfattelse af kollektiv trafik positiv eller negativ?

N 2014 befolkning =1043 – Borgere på 15 år eller ældre og med en rejsefrekvens på 1-2 dage i kvartalet eller mere.

Sammenligning af udvalgte items mellem brugere af rejsekortet og brugere af andre billettyper



N brugere af rejsekort = 366

N brugere af andre billettyper = 677

– Borgere på 15 år eller ældre og med en rejsefrekvens på 1-2 dage i kvartalet eller mere

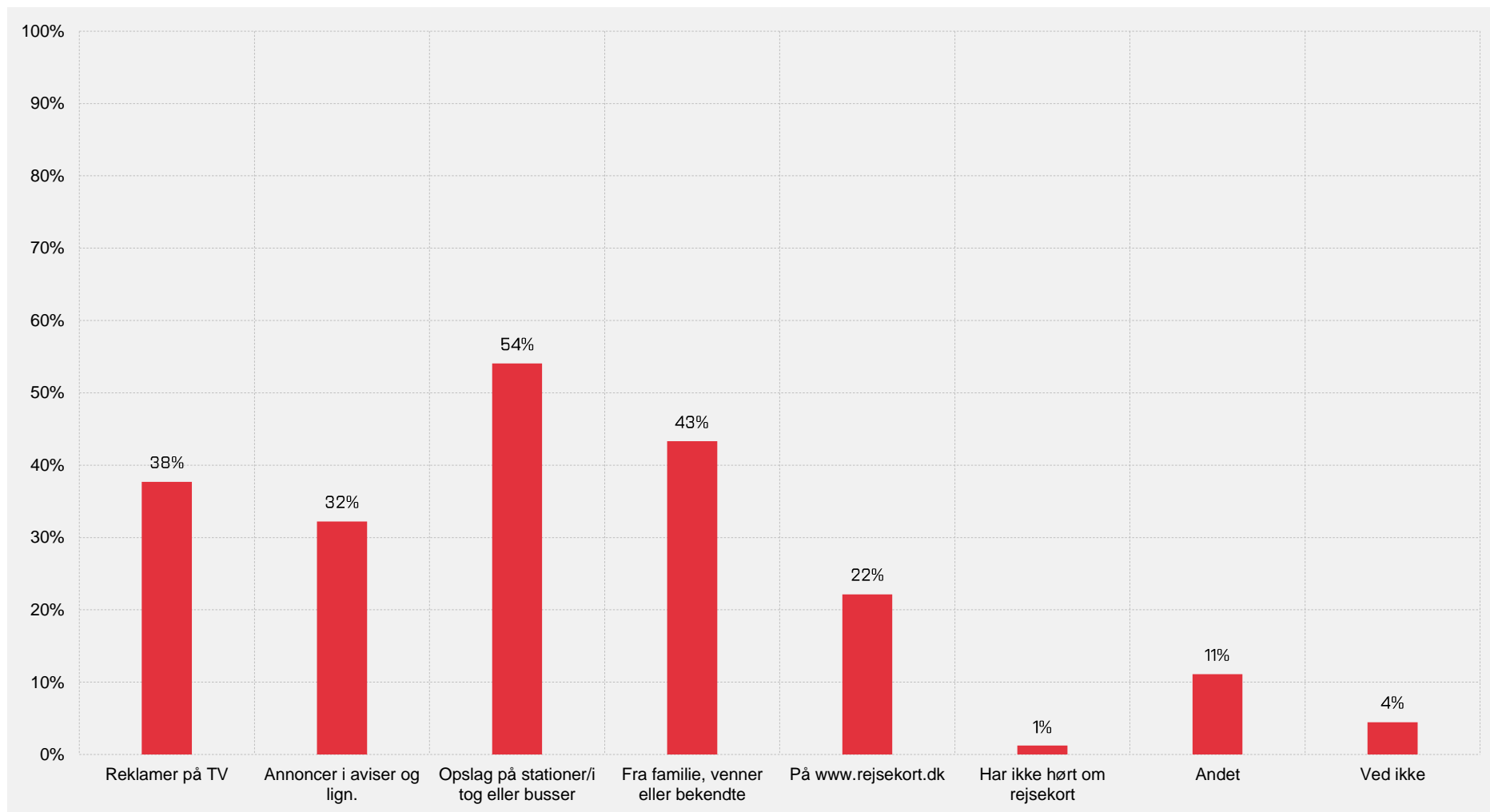
Gennemsnitstabel – Befolkningen der bruger kollektiv transport

Hvor tilfreds er du med...

	Hovedstaden	Midtjylland	Nordjylland	Sjælland	Syddanmark	15 - 34 år	35 - 55 år	56 år og derover	Kvinde	Mand	Heavy	Medium	Light	Total
Forventer du, at rejsekort giver dig billigere rejser med bus, tog og metro?	2,8	2,7	3,4	2,9	3,0	3,2	2,8	2,7	2,9	2,9	2,8	3,0	2,7	2,9
Forventer du, at rejsekort medvirker til at rejseoplevelsen med bus, tog og metro bliver bedre?	2,3	2,4	2,7	2,3	2,4	2,6	2,3	2,2	2,4	2,4	2,3	2,5	2,2	2,4
Synes du, at det er en god eller dårlig ide med et rejsekort til kollektiv trafik?	3,5	3,5	4,0	3,5	3,6	3,5	3,5	3,6	3,5	3,7	3,5	3,7	3,5	3,6
Forventer du, at rejsekortet gør det lettere eller besværligere at rejse med kollektiv trafik?	3,2	3,3	4,0	3,4	3,3	3,4	3,1	3,4	3,3	3,4	3,1	3,5	3,2	3,3
Er din overordnede opfattelse af kollektiv trafik positiv eller negativ?	3,6	3,5	3,6	3,5	3,6	3,5	3,5	3,7	3,5	3,6	3,7	3,5	3,5	3,5
Har du i den seneste måned rejst mere, mindre eller det samme med kollektiv trafik?	3,0	2,9	3,1	3,0	3,0	3,1	3,0	3,0	3,1	3,0	3,1	3,0	2,9	3,0
Antal besvarelser	465	212	86	129	145	401	343	299	616	427	282	484	278	1043

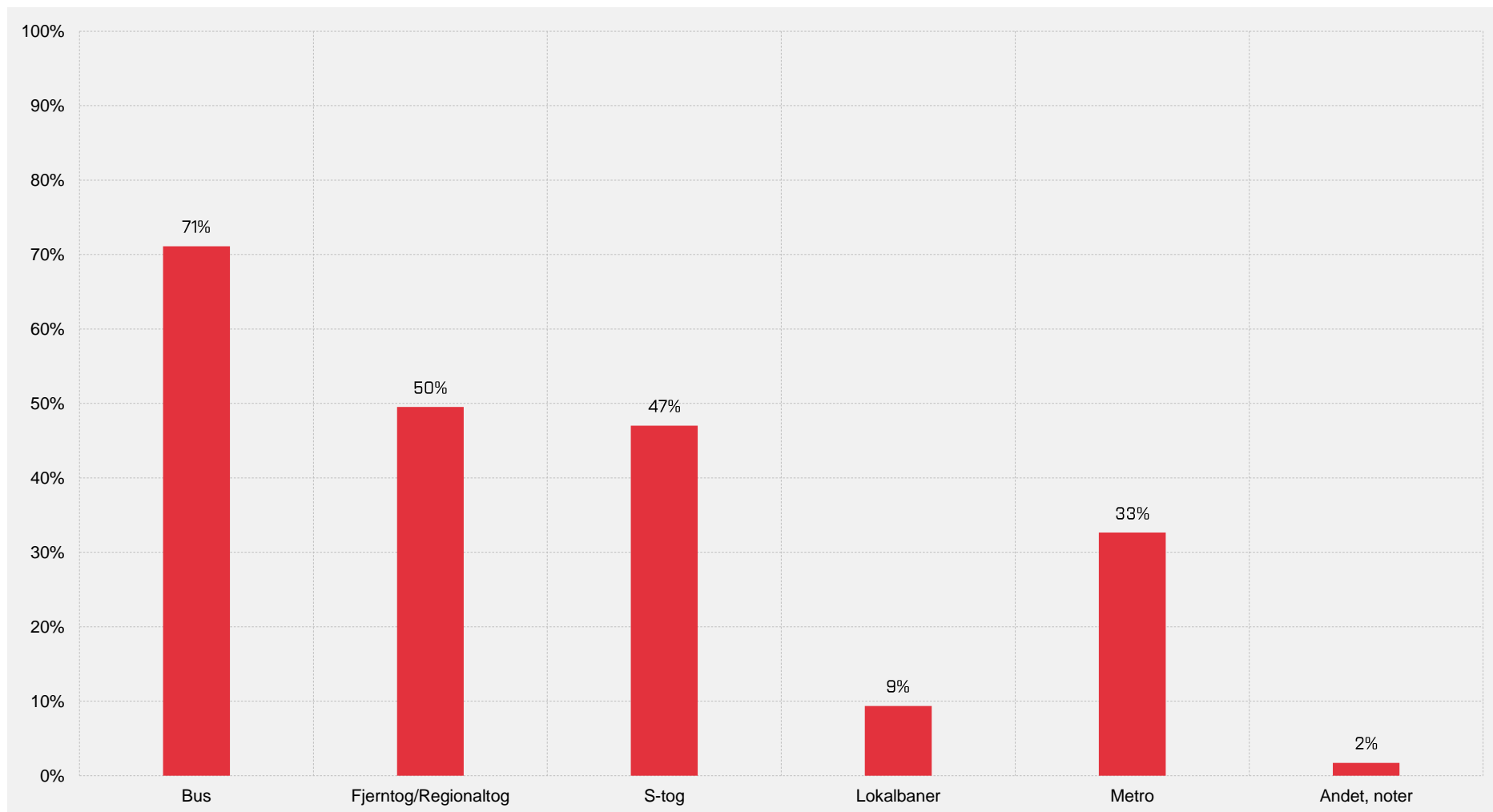
Hvorfra har du hørt om rejsekort?

Er I 2014 ændret til multipelt

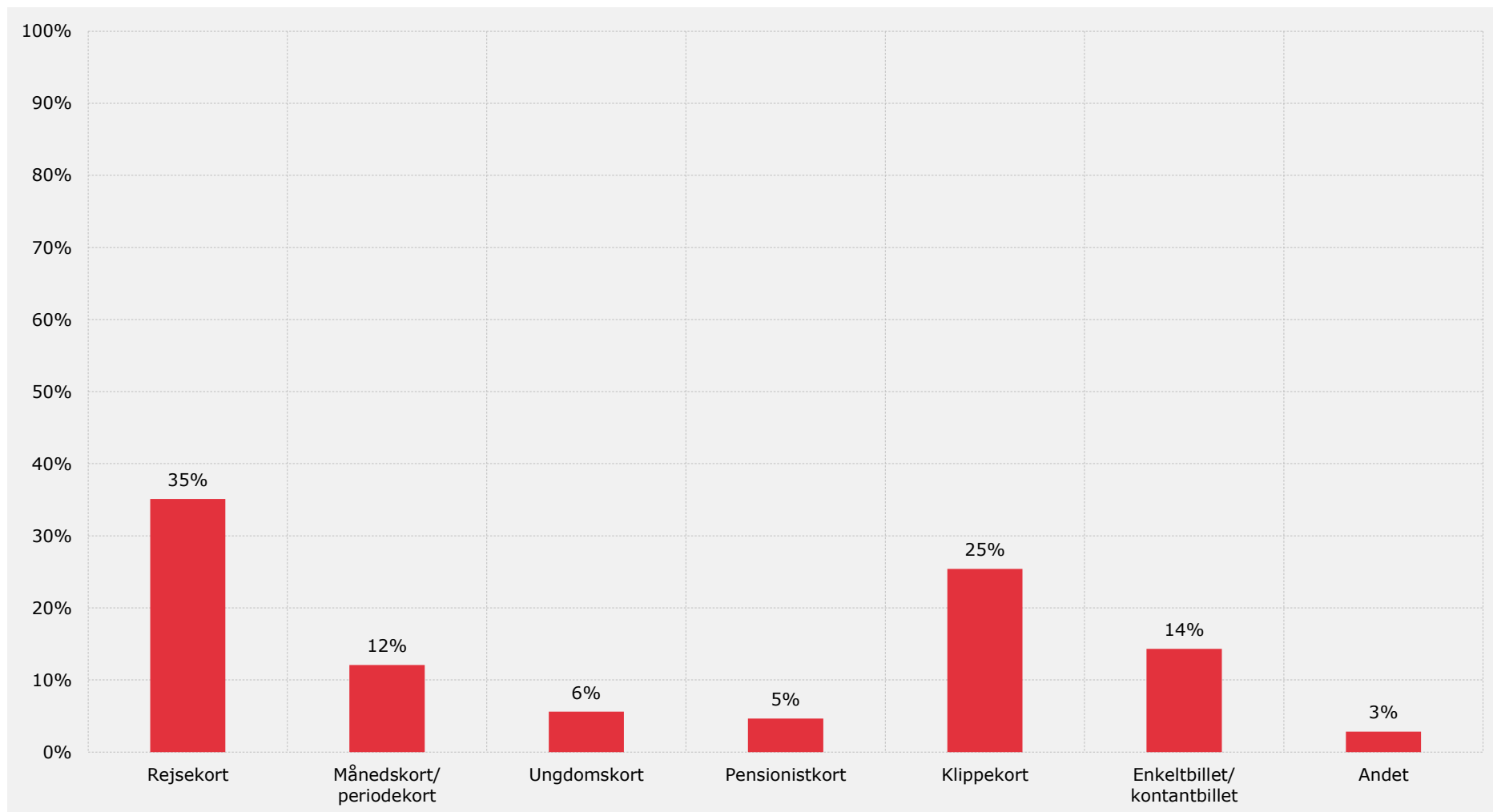


*Spørgsmålet er til multipelt hvor flere svar er muligt I 2014
[N=1043] – Borgere på 15 år eller ældre og med en rejsefrekvens på 1-2 dage i kvartalet eller mere

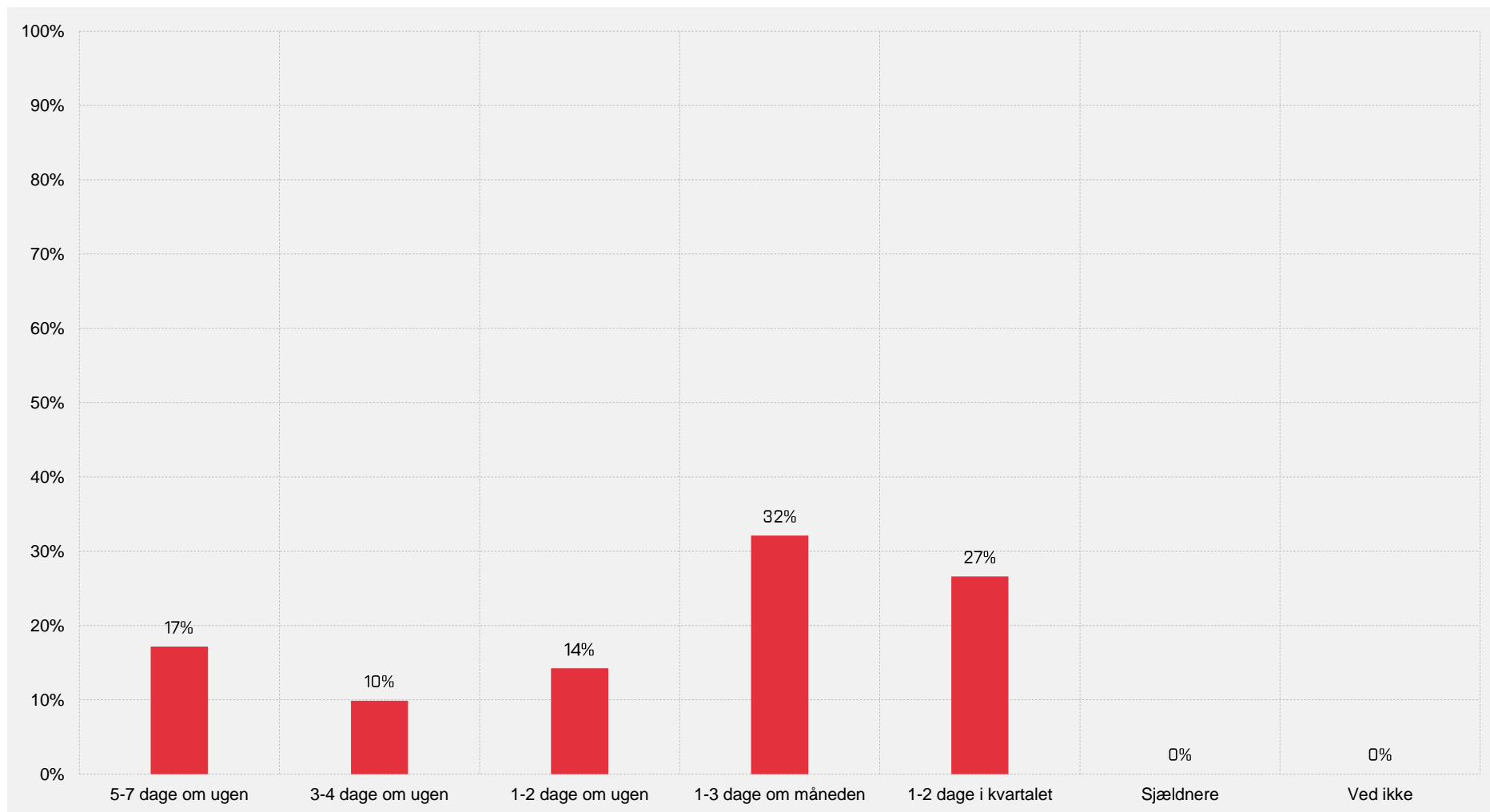
Hvilken type transportmidler anvender du typisk, når du rejser med kollektiv trafik?



Hvilken billet- eller korttype anvender du normalt, når du rejser med kollektiv trafik?
(Du bedes kun angive et svar for den type billet/kort du anvender mest)

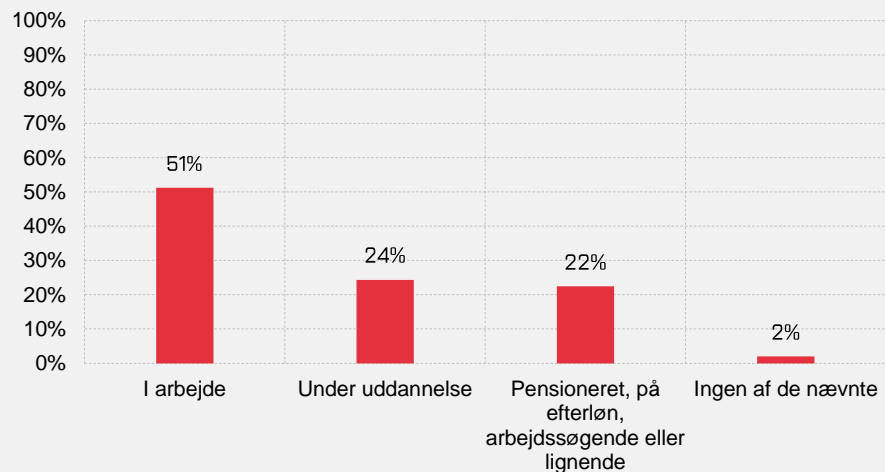


Hvor ofte rejser du med kollektiv trafik?

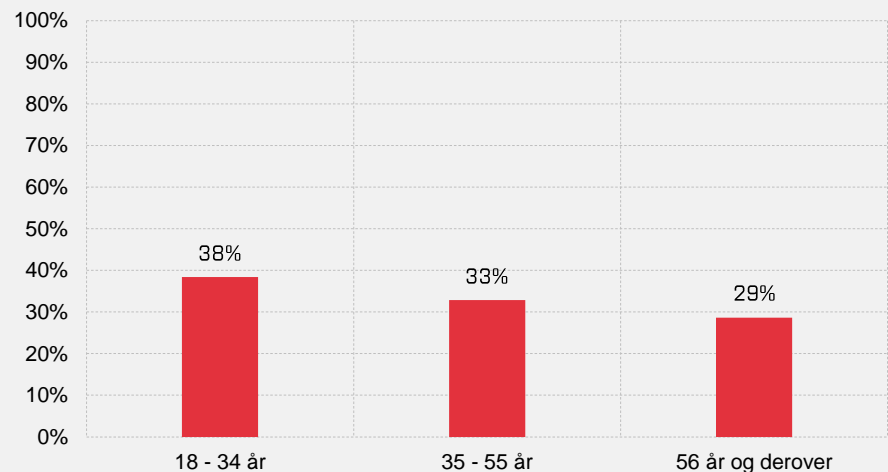


Hvem er deltagerne i undersøgelsen?

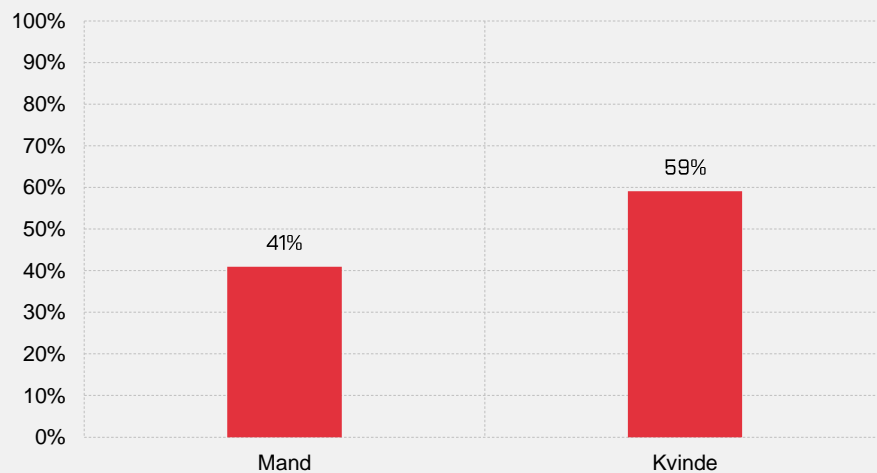
Nuværende situation?



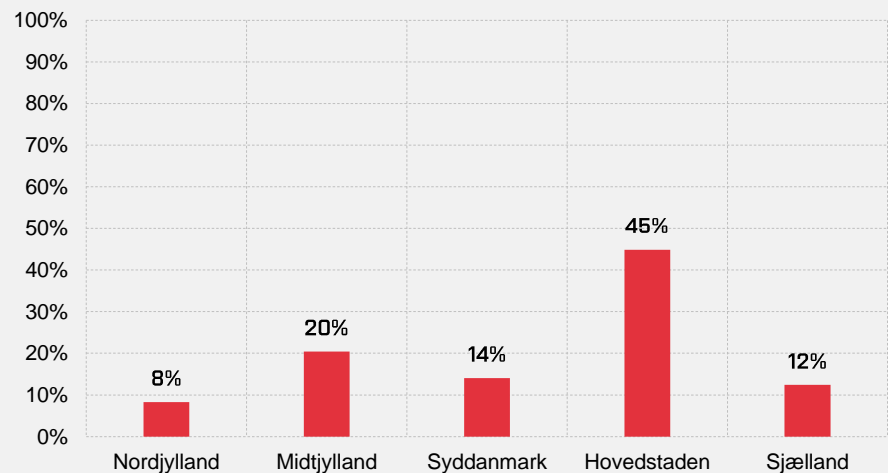
Hvad er din alder?



Er du?

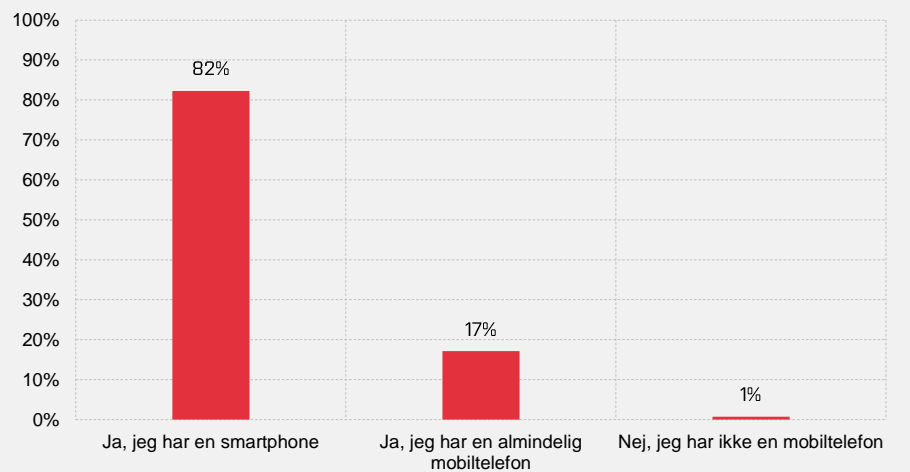


I hvilken region bor du?

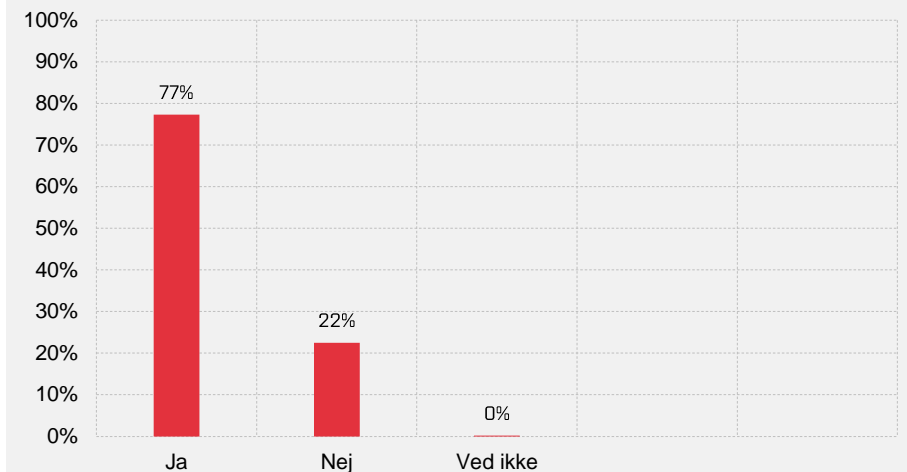


Hvem er deltagerne i undersøgelsen?

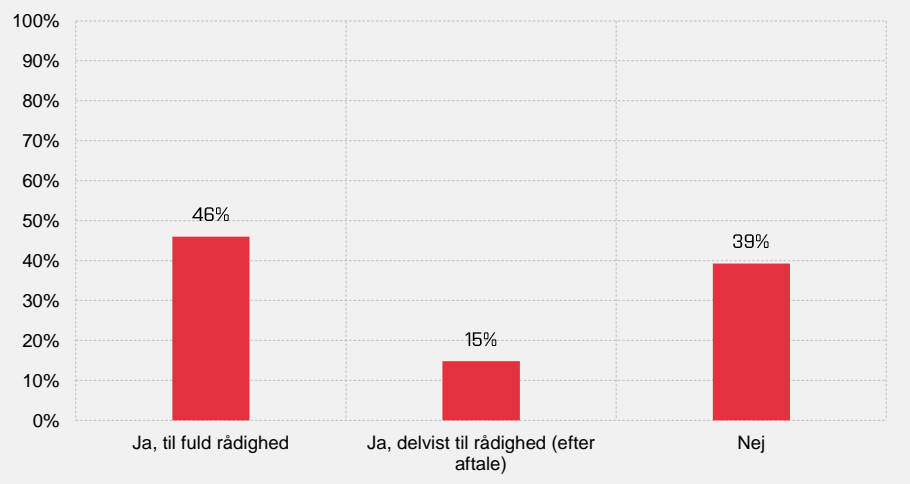
Har du en mobiltelefon?



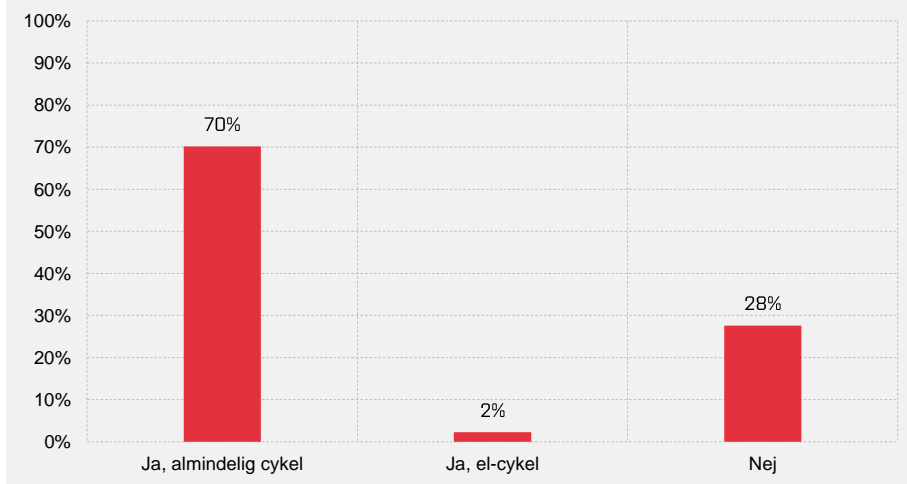
Bruger du din mobiltelefon til at gå på Internettet fx hente e-mails, søge efter information el. lign.??



Har du bil til din rådighed?



Har du en cykel, som du bruger hver uge?



Metode for befolkningsundersøgelse

- Data er indsamlet i perioden fra 24. november til 5. december
- Resultaterne er baseret på de personer der rejser **minimum 1-2 dage i kvartalet** med kollektiv trafik
- Data er vejet på **køn, alder og region** således at resultaterne er repræsentative for den danske befolkning 15+.

"Danskernes holdning til kollektiv transport" - Summary

Baggrund

Passagerpulsens hos forbrugerrådet TÆNK har som sit formål, at sikre større inddragelse af og fokus på passagerne, og på den måde skabe en bedre kollektiv transport.

"Danskernes holdning til kollektiv transport" er første undersøgelse fra Passagerpulsens, der afdækker grundlæggende viden om danskernes brug af og holdninger til den kollektive transport. Undersøgelsen er ment som et første spadestik, som Passagerpulsens planlægger at gennemføre årligt, eventuelt suppleret med mere dybdegående analyser, hvis behovet viser sig.

Passagerpulsens har som målsætning, at arbejde for at brugerne af bus, tog og metro bliver mere tilfredse med den kollektive transport. Derfor er det også vigtigt, at undersøgelsen afdækker denne tilfredshed. Både overordnet set, men også i forhold til enkelte forhold ved den kollektive transport, så Passagerpulsens bliver i stand til, at udpege de områder, der skal arbejdes med i fremtiden, for at sikre en højere tilfredshed med den kollektive transport.

Metode

Dataindsamlingen er gennemført ved brug af spørgeskemaer udsendt pr. e-mail til et telefonrekrutteret web-panel. Stikprøven er repræsentativ i forhold til alder, køn og geografi i forhold til befolkningen på 18 år og opefter.

Undersøgelsen er baseret på 991 besvarelser, heraf 226 fra Region Midtjylland.

Hovedresultater

Hovedresultaterne fordeler sig på nedenstående fem områder: 1) Adgang til den kollektive trafik, 2) Oplevelse af, at den kollektive transport kan dække transportbehov, 3) Hvilke forhold skal ændres, for at kollektiv transport bedre kan opfylde transportbehov, 4) Tilfredshed med den kollektive transport og 5) Øvrige regionale resultater.

1. Adgang til den kollektive transport

"Hvor langt er der ca. til nærmeste busstoppested fra din bopæl?"

Generelle resultater:

- 87 % bor under 1 km fra et busstoppested.
- 69 % bor under 500 m fra et busstoppested.
- 6 % har over 2 km til nærmeste busstoppested

Region Midtjylland: Ligger godt på de to øverste parametre og dårligt på den nederste.

- 83 % bor under 1 km fra et busstoppested (overgået af Region Hovedstaden og samme niveau som Region Sjælland)
- 65 % bor under 500 m fra et busstoppested (kun overgået af Region Hovedstaden)
- 9 % har over 2 km til nærmeste busstoppested (Dette tal er kun større i Region Nordjylland 11 %)

Hvor langt er der ca. til nærmeste busstoppested fra din bopæl?	Region					
	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Region Syddanmark	Region Midtjylland	Region Nordjylland	Total
Under 500 m	86%	59%	59%	65%	60%	69%
500-999 m	11%	24%	22%	18%	17%	18%
1-2 km	2%	10%	8%	8%	8%	6%
Over 2 km	0%	7%	8%	9%	11%	6%
Ved ikke	1%	1%	2%	0%	3%	1%
Besvarelser	316	141	211	226	97	991

2. Oplevelse af, at den kollektive transport kan dække transportbehov

"I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag?"

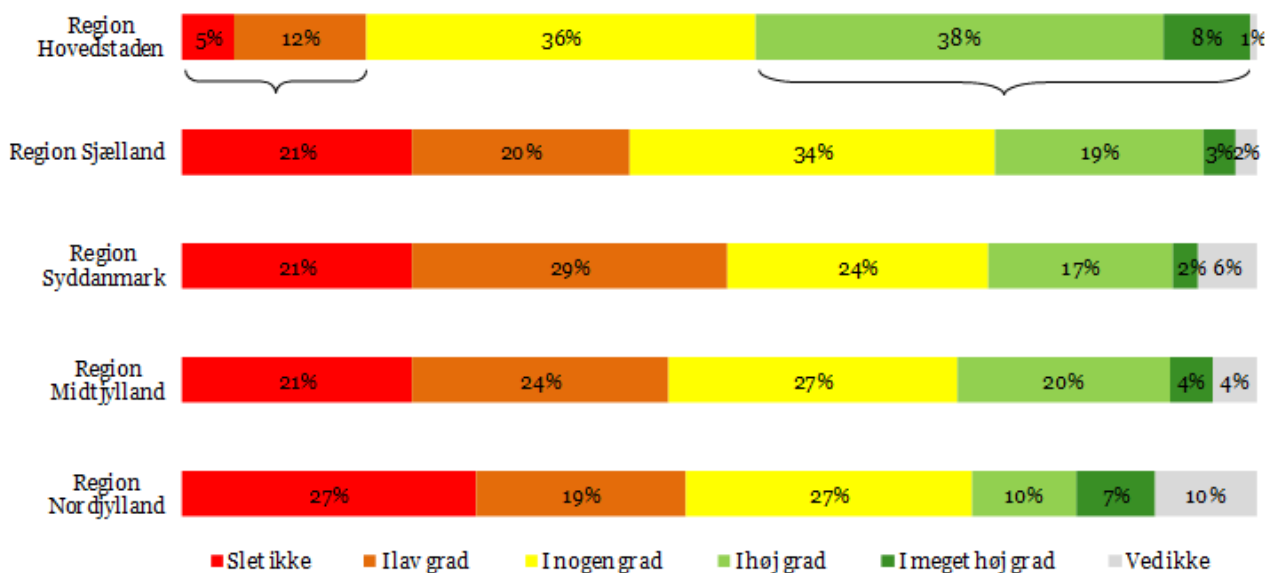
Generelle resultater:

- 29 % svarer "i meget høj grad" eller "i høj grad".
- 37 % svarer "slet ikke" eller "i lav grad"

Region Midtjylland: Ligger godt på begge parametre.

- 24 % svarer "i meget høj grad" eller "i høj grad" (kun overgået af Region Hovedstaden).
- 45 % svarer "slet ikke" eller "i lav grad" (Kun bedre i Region Hovedstaden og Region Sjælland).

Figur 4 – "I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag?" krydset med "Region"



Konklusioner:

Der er en klar sammenhæng mellem den kollektive transports evne til at opfylde transportbehov, og hvor ofte den rent faktisk benyttes.

Den kollektive transports evne til at opfylde transportbehovene påvirker brugen af andre transportmidler. Der er en tendens til, at danskerne i højere grad cykler og går, når god kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov. God forsyning med kollektiv transport lader altså til også, at have en positiv indvirkning på danskernes daglige motion.

De unge mener i højere grad end de ældre, at den kollektive transport kan opfylde deres transportbehov.

Afstanden til den kollektive transport er også afgørende for oplevelsen af, hvor godt den kollektive transport kan opfylde de daglige transportbehov.

3. Hvilke forhold skal ændres, for at kollektiv transport bedre kan opfylde transportbehov

Åbent spørgsmål stillet til de, der har svaret at kollektiv transport "slet ikke", "i lav grad" eller "i nogen grad" kan opfylde deres transportbehov.

Forbedringsområder – Generelle resultater:

Fordeling af alle svar (respondenten må nævne op til 3 svar):

- 45 %: Lavere priser
- 39 %: Flere afgang
- 10 %: Rettidighed
- 10 %: Bedre koordinering af køreplaner

Fordeling af første svar:

- 24 %: Lavere priser
- 22 %: Flere afgang
- 4 %: Rettidighed
- 4 %: Kortere ventetid
- 4 %: Bedre dækning/tilgængelighed
- 4 %: Afstand til station/stoppested

Forbedringsområder - Region Midtjylland:

Fordeling af alle svar (respondenten må nævne op til 3 svar):

- 49 %: Lavere priser
- 40 %: Flere afgang
- 13 %: Afstand til station/stoppested
- 10 %: Kortere rejsetid
- 10 %: Bedre dækning/tilgængelighed

Fordeling af første svar:

- 24 %: Flere afgang
- 20 %: Lavere priser
- 6 %: Bedre dækning/tilgængelighed
- 6 %: Afstand til station/stoppested

Tabel 10 (Alle afgivne svar – max. 3 pr. person)

Hvilke forhold ved den kollektive transport skulle forbedres for, at du ville benytte den mere det næste halve år?	Region					
	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Region Syddanmark	Region Midtjylland	Region Nordjylland	Alle
Værdi for pengene: Lavere priser	53%	37%	46%	49%	23%	45%
Køreplan: Flere afgange	33%	35%	47%	40%	36%	39%
Køreplan: Kortere ventetid / bedre koordinering af afgangstidspunkter	11%	12%	11%	8%	8%	10%
Rettidighed	23%	10%	13%	6%	7%	13%
Kortere rejsetid	11%	6%	7%	10%	7%	9%
Korrespondance: Bedre forbindelser / færre skift	5%	3%	1%	5%	0%	3%
Flere direkte afgange	5%	3%	1%	4%	8%	4%
Bedre dækning/Tilgængelighed	6%	5%	11%	10%	7%	8%
Afstand til station/stoppested	5%	8%	7%	13%	7%	8%
Komfort: Flere siddepladser	7%	4%	3%	4%	7%	5%
Andet	10%	15%	10%	16%	8%	12%
Ved ikke / ingenting	14%	32%	21%	23%	37%	23%
Besvarelser	169	107	158	163	71	668

Tabel 9 (Første afgivne svar)

Hvilke forhold ved den kollektive transport skulle forbedres for, at du ville benytte den mere det næste halve år?	Region					
	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Region Syddanmark	Region Midtjylland	Region Nordjylland	Alle
Værdi for pengene: Lavere priser	31%	24%	27%	20%	11%	24%
Køreplan: Flere afgange	20%	18%	25%	24%	25%	22%
Køreplan: Kortere ventetid / bedre koordinering af afgangstidspunkter	5%	3%	5%	5%	3%	4%
Rettidighed	10%	2%	2%	1%	0%	4%
Kortere rejsetid	7%	1%	3%	2%	2%	3%
Bedre dækning/Tilgængelighed	3%	2%	4%	6%	4%	4%
Afstand til station/stoppested	2%	4%	5%	6%	3%	4%
Ved ikke / ingenting	14%	32%	21%	23%	37%	23%
Besvarelser	169	107	158	163	71	668

Konklusioner:

Forskellene er i nogen udstrækning et spejl af befolknings sammensætningen og udbuddet af kollektiv transport i de enkelte regioner. I Region Hovedstaden bor mange unge uddannelsessøgende og i København i særdeleshed mange med en lavere indkomst. Det hænger fint sammen med, at 'lavere priser' efterspørges i størst omfang i Region Hovedstaden.

På den anden side er den kollektive transport mest veludbygget i Region Hovedstaden, med mange linjer og hyppige afgange. Det er derfor helt naturligt, at det primært er i de øvrige regioner, at der efterlyses 'flere afgange' og 'bedre tilgængelighed'.

Unge nævner først og fremmest "Lavere pris", mens ældre nævner "Flere afgang" hyppigere en pris.

69 % tilkendegiver, at de vil benytte kollektiv transport hyppigere end i dag, hvis deres ønsker til forbedringer gennemføres (blot en indikation om positiv effekt, da ønskerne og hvornår de vurderes opfyldt ikke uddybes i undersøgelsen).

4. Tilfredshed med den kollektive transport

Der spørges ind til tilfredsheden på 3 niveauer:

1. Tilfredsheden med den kollektive transport i Danmark
2. Tilfredsheden med den kollektive transport i det område, hvor man bor
3. Tilfredsheden med den senest gennemførte rejse med kollektiv transport

Generelle resultater:

- 64 % er tilfredse med den senest gennemførte rejse
- 45 % er tilfredse med den kollektive transport i nærområdet
- 46 % er tilfredse med den kollektive transport i Danmark

Region Midtjylland:

- 61 % er tilfredse med den senest gennemførte rejse (Lavt - kun Region Nordjylland har færre tilfredse. Vi ligger på samme niveau som Region Sjælland).
- 40 % er tilfredse med den kollektive transport i nærområdet (Højt - kun Region Hovedstaden har flere tilfredse).
- 36 % er tilfredse med den kollektive transport i Danmark (Lavt - lavest tilfredshed i Region Midtjylland).

Konklusioner:

Årsagerne til forskellene mellem regionerne kan være mange, men det faktum, at den kollektive transport ofte koncentrerer omkring de større byer, hvor der er et tilstrækkeligt kundeunderlag og behov, og at der generelt er større afstande og færre store byer i regionerne på Fyn og i Jylland, spiller selvfølgelig en stor rolle.

Der er som forventet en sammenhæng mellem adgangen til kollektiv transport og danskernes oplevelse af, og tilfredshed med, den kollektive transport.

Pendlere er generelt mindre tilfredse med den kollektive transport.

De mest tilfredse er personer, der benytter kollektiv transport 1 dag om ugen eller 1-3 gange om måneden.

5. Øvrige regionale resultater:

Antallet af bus- og togafgange er passende?

Generelle resultater:

- 29 % enige

Region Midtjylland:

- 24 % enige (kun overgået af Region Hovedstaden og Region Sjælland).

Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn? - Antallet af bus- og togafgange er passende	Region					
	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Region Syddanmark	Region Midtjylland	Region Nordjylland	Alle
Helt uenig	6%	9%	16%	16%	12%	11%
Uenig	24%	28%	33%	30%	27%	28%
Hverken eller	24%	25%	16%	20%	16%	21%
Enig	37%	23%	18%	23%	18%	26%
Helt enig	5%	2%	2%	1%	1%	3%
Ved ikke	4%	14%	14%	10%	25%	11%
Besvarelser	316	141	211	226	97	991

Rejsetiden med den kollektive transport er attraktiv sammenlignet med egen bil?

Generelle resultater:

- 15 % enige

Region Midtjylland:

- 13 % enige (Lav – kun lavere vurdering i Region Syddanmark med 11 %).

Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn? - Rejsetiden med den kollektive transport er attraktiv sammenlignet med egen bil	Region					
	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Region Syddanmark	Region Midtjylland	Region Nordjylland	Alle
Helt uenig	19%	22%	20%	34%	24%	24%
Uenig	28%	31%	38%	27%	29%	31%
Hverken eller	24%	19%	21%	19%	14%	21%
Enig	15%	15%	9%	11%	14%	13%
Helt enig	5%	1%	2%	1%	0%	2%
Ved ikke	9%	10%	9%	8%	19%	10%
Besvarelser	316	141	211	226	97	991

Personaleredegørelse 2014



Indholdsfortegnelse

1. Forord	2
2. Personalet i Midttrafik	3
2.1. Personaleomsætning.....	5
2.2. Socialt ansvar.....	6
3. Lønudvikling	7
4. Sygefravær	9
4.1. Ny opgørelsesmetode i 2015	10
5. Arbejdsmiljø	11
5.1. Arbejdsmiljøorganisation	11
5.2. Arbejdsskader	12
5.3. Påbud fra Arbejdstilsynet	12
5.4. APV 2014	13
5.5. Trivselsundersøgelse 2013	13
5.6. Medarbejdertilfredshed	15
5.6.1. Tilfredshed med rekruttering	15
5.7. MEDudvalg	16
5.7.1. Evaluering af MED-udvalgenes samarbejde og funktion	16
6. Personalepolitik	18
6.1. Sundhedsstrategi	18
6.2. Personalepolitiske tiltag i øvrigt.....	19
7. Kompetenceudvikling	21
7.1. Mål for tilfredsheden med kompetenceudviklingen	23
7.2. Lederudvikling	23

1. Forord

I Midttrafiks strategiplan for perioden 2013-2016, er der formuleret tre overordnede mål for Midttrafik:

- Flere tilfredse kunder
- Dygtige leverandører
- Tilfredse bestillere

Strategiplanen sætter kursen for den forandring og udvikling, der ønskes i Midttrafiks område. Strategiplanen er ikke en statisk facitliste, men en dynamisk rettesnor, der ændrer sig i takt med omgivelsernes ønsker og krav til Midttrafik.

Midttrafik arbejder med målstyring, så alle medarbejdere i Midttrafik kender deres ansvar. Med udgangspunkt i de overordnede mål fastlægges mål på afdelings- og medarbejderniveau. Midttrafik måler løbende på, om de aftalte mål og indsatser giver de forventede resultater.

Medarbejderne er Midttrafiks vigtigste ressource. Uden dygtige medarbejdere og ledere kunne vi ikke løse vores opgaver til gavn for kunderne. Derfor er det vigtigt, at vi løbende udvikler både medarbejdernes og ledernes kvalifikationer og samtidig skaber engagement og motivation.

Formålet med at udarbejde en årlig personaleredegørelse er at give et generelt og samlet overblik over status på personaleområdet, og Personaleredegørelsen giver et indblik i de forskellige initiativer, som bidrager til, at Midttrafik opleves som en god arbejdsplads.

Når man læser Personaleredegørelsen, er det f.eks. tydeligt at det øgede fokus, der har været på sygefravær har båret frugt, således at Midttrafik nu har opnået et meget lavt sygefravær, når der korrigeres for langtidsfravær. Udfordringen ligger således nu i at nedbringe det lange sygefravær også.

Endvidere viser vores medarbejdertilfredshedsmålinger, at medarbejderne generelt er meget tilfredse med at være ansat ved Midttrafik, og med et forøget fokus på at styrke det tværgående samarbejde og medarbejdernes fokus på kundernes behov, er det målet at skabe en organisation, der altid leverer hele løsninger til Midttrafiks kunder.

Endelig samler Personaleredegørelsen en række statistiske oplysninger om Midttrafiks medarbejdere.

I Personaleredegørelsen kan man læse om medarbejdernes antal, faggrupper, alder, kønsfordeling, personaleomsætning, sygefravær, arbejdsmiljø og personalepolitiske indsatser i bred forstand. Redegørelsen giver således et billede af Midttrafik som arbejdsplads og et godt grundlag for at træffe beslutninger om justeringer og nye initiativer på personaleområdet.

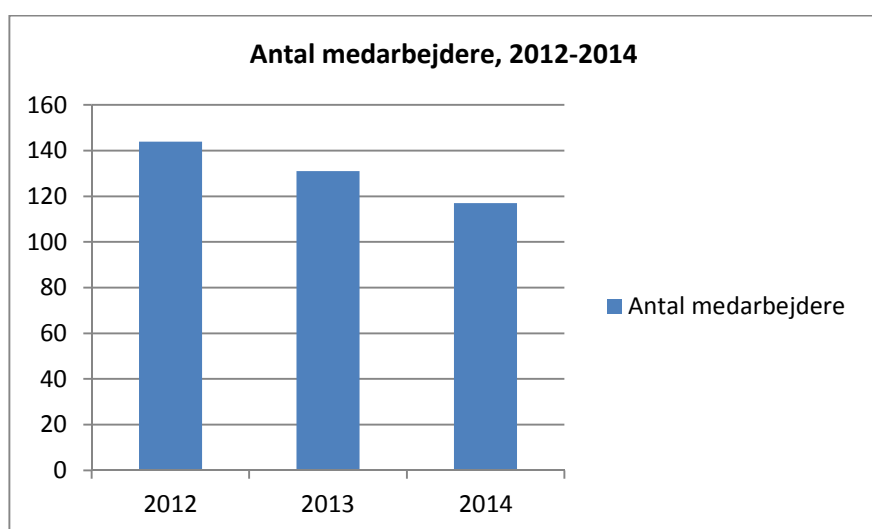
.

2. Personalet i Midttrafik

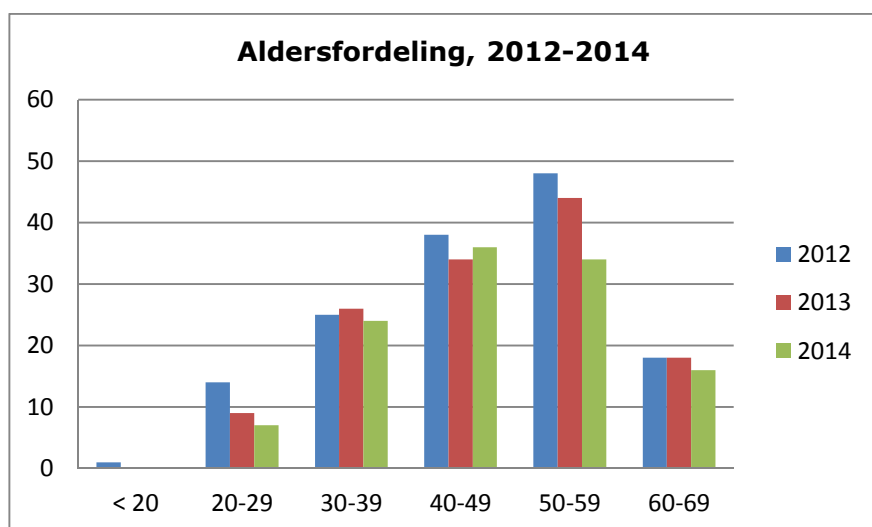
Midttrafik har med udgangen af december 2014 en samlet medarbejderstab på 117 medarbejdere. I tallet indgår alle månedslønnede medarbejdere. Herudover har Midttrafik en række timelønnede medarbejdere, som primært er studentermedhjælpere eller løst ansatte medhjælpere, som lejlighedsvis udfører arbejde for Midttrafik. Det kan eksempelvis være hjælp til pakkeopgaver, tælleopgaver mv.

Fra 2012 til 2014 er antallet af ansatte i Midttrafik reduceret fra 144 medarbejdere til 117.

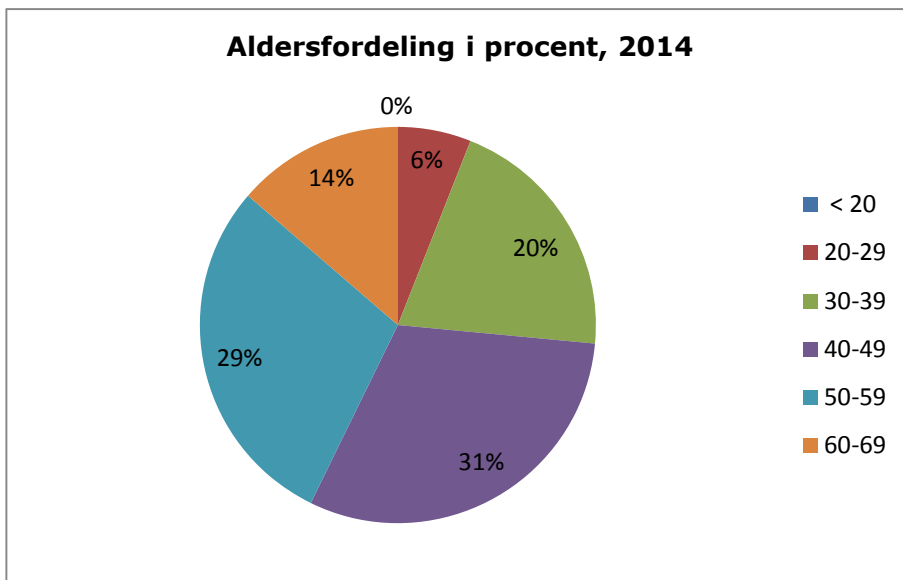
Faldet i medarbejderstaben kan primært forklares med udlicitering af billetkontrollen, overdragelse af kortsalg til Midttrafiks Kundecenter, nedlæggelse af Randers Rutebilstation, samt at ikke alle ledigblevne stillinger er genbesat.



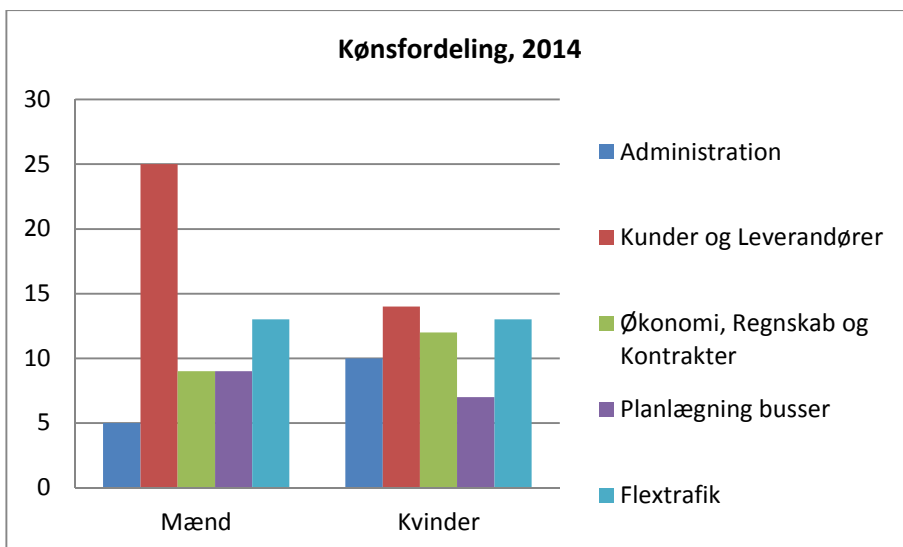
Aldersfordelingen i Midttrafik i perioden 2012-2014 fremgår nedenfor.



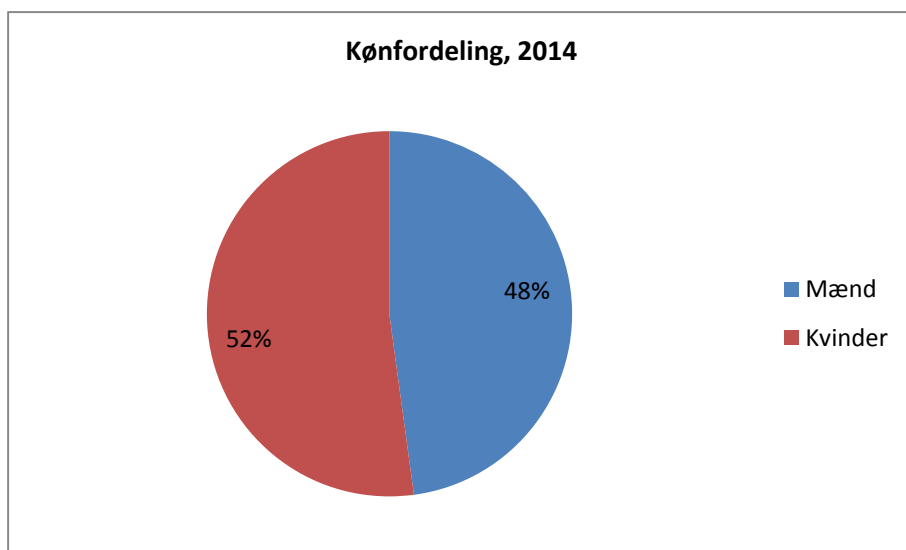
Gennemsnitsalderen i Midttrafik er 47,03 år i 2014. I nedenstående figur ses den procentvise fordeling i aldersgrupperne i 2014.



Midttrafik har en forholdsvis jævn kønsfordeling, dog med en lille overvægt af kvinder. Kønsfordelingen på afdelingsniveau i 2014 ses nedenfor.



Nedenstående figur viser den samlede kønsfordeling. Det ses, at 52 % af de ansatte er kvinder og 48 % er mænd i Midttrafik i 2014.

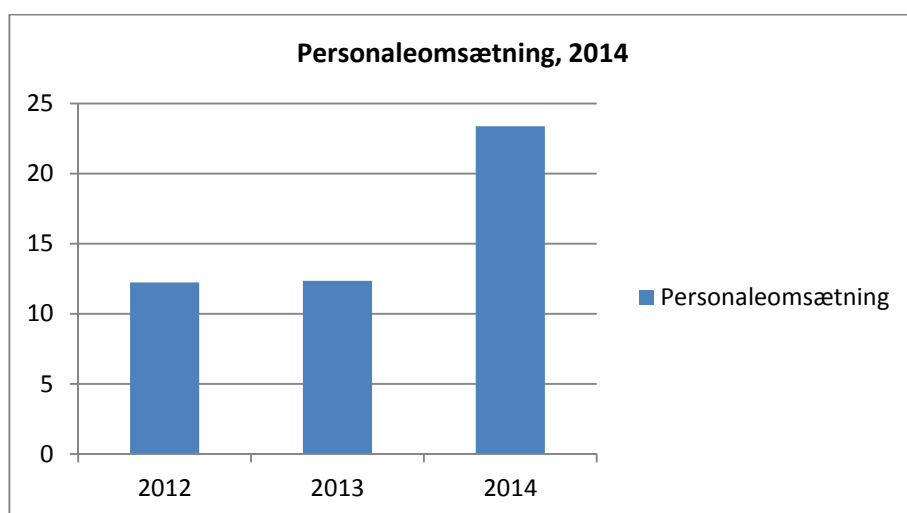


2.1. Personaleomsætning

Personaleomsætningen defineres som antal fratrådte medarbejdere i en given periode (f.eks. december 2013 til december 2014) sat i forhold til antal medarbejdere ved periodens start.

Personaleomsætningen i 2014 er 23,38 %. Den voldsomme stigning fra 2013 til 2014 kan primært forklares med udliciteringen af billetkontrollen.

Til sammenligning kan det oplyses at personaleomsætningen i Aarhus Kommune i 2013 var på 12,7 %, hvor den var på 12,4 % i Midttrafik.

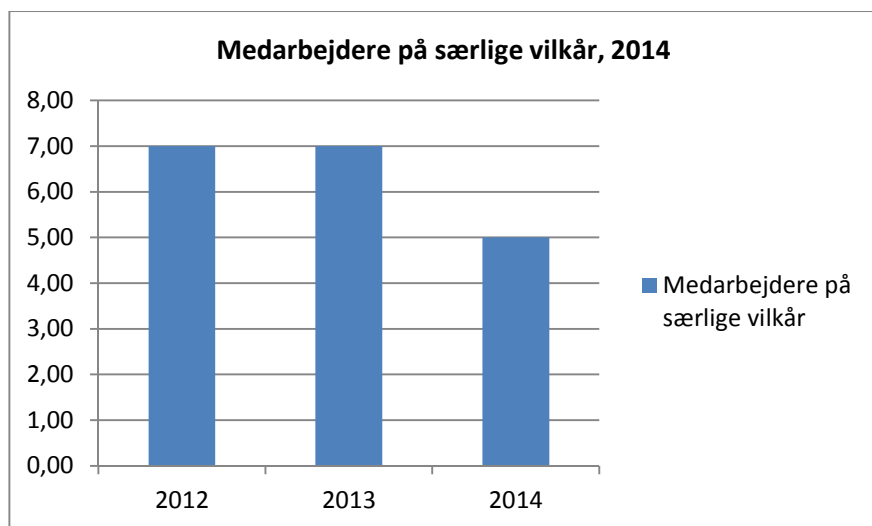


2.2 Socialt ansvar

Midttrafik har siden dannelsen i 2007 haft medarbejdere i flexjob ansat. Fordelingen fremgår nedenfor.

Antallet af medarbejdere i flexjob har været stabilt over årene. Nedgangen i 2014 skyldes, at en flexmedarbejders overgang til pension og en anden er ophørt af driftsmæssige årsager.

Andelen af medarbejdere ansat i fleksjob, udgør 4,3 %.



En del af Midttrafiks personalepolitik er seniorpolitikken. Den har til formål at sikre, at ældre medarbejdere kan blive ved med at være en aktiv, kvalificeret, fleksibel og efterspurgt arbejdskraft.

Midttrafik har også brug for at kunne tage hensyn til, at ældre, kvalificerede medarbejdere kan have ønske om og behov for at trappe ned i tid som alternativ til pensionering. For ledere kan der desuden være et behov for trappe ned i ansvar og kompetence.

En senioraftale er en mulighed, ikke en ret, men alle medarbejdere får tilbudt at drøfte mulighederne. I Midttrafik er det naturligt, at den nærmeste leder tager initiativ til en drøftelse med medarbejderen om dennes seniorår ved Midttrafik i god tid inden medarbejderen fylder 58 år.

Senioraftalen skal være til gavn og glæde for både Midttrafik og medarbejderen. Derfor skal seniorerne fortsat bidrage positivt til en fortsat udvikling af Midttrafik.

Kriterierne for at få en senioraftale vil i høj grad tage sit udgangspunkt i Midttrafiks behov for en fortsat opgaveløsning. F.eks. vil behov for at fastholde en medarbejder med specialistviden, muligheden for at genbesætte stillingen, indgå som elementer i den individuelle vurdering, som vil blive foretaget.

En senioraftale kan i princippet dække alt lige fra øget fleksibilitet i arbejdstiden, justeringer af arbejdsopgaver til overgang til en egentlig seniorstilling. Ændringer kan ske både med og uden økonomisk kompensation.

Midttrafik har 3 medarbejdere, som har ønsket en senioraftale. For alle gælder, at deres ugentlige arbejdstid er nedsat.

3. Lønudvikling

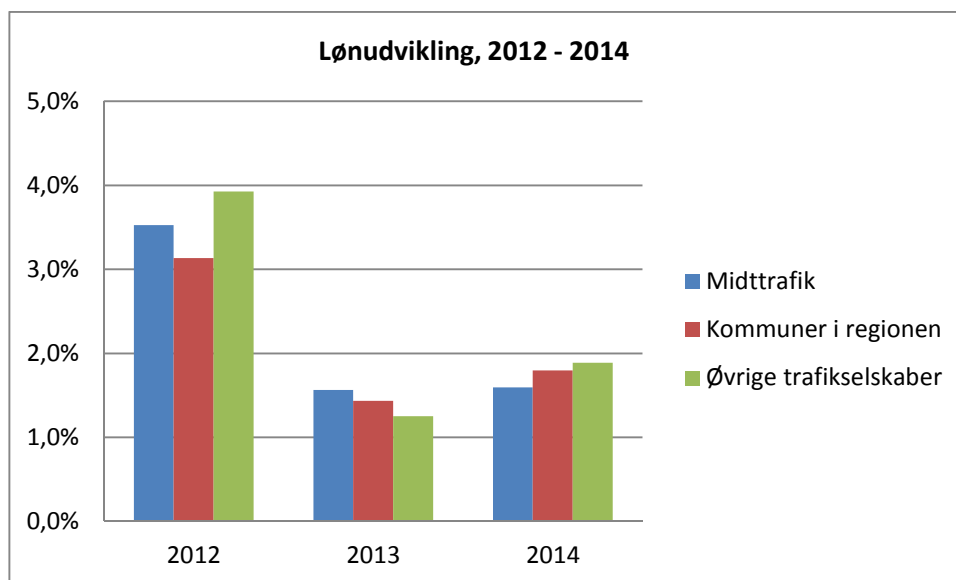
Løn er sammensat af flere elementer. Alle får en grundløn, som er overenskomstbestemt. Herudover er der mulighed for at aftale funktions- og/eller kvalifikationsløn. Det sker dels i forbindelse med ansættelsen, dels i forbindelse med de årlige lønforhandlinger, som Midttrafik er forpligtet til at holde med tillidsrepræsentanter/de faglige organisationer.

Kommunernes Landsforening og KTO afsatte i forbindelse med overenskomstforhandlingerne øremærkede midler til lokal løndannelse. Den praksis ophørte i forbindelse med overenskomstforhandlingerne i 2011. Parterne er fortsat enige om, at der skal være mulighed for årlige lønforhandlinger, ligesom overenskomtparterne har en fælles forståelse af, at den andel af lønsummen, som hidtil har været finansieret af lokallønsmidler, forbliver mere eller mindre uændret. De øremærkede midler udgjorde f.eks. i 2010 1,25 % af lønsummen, svarende til ca. 670.000 kr.

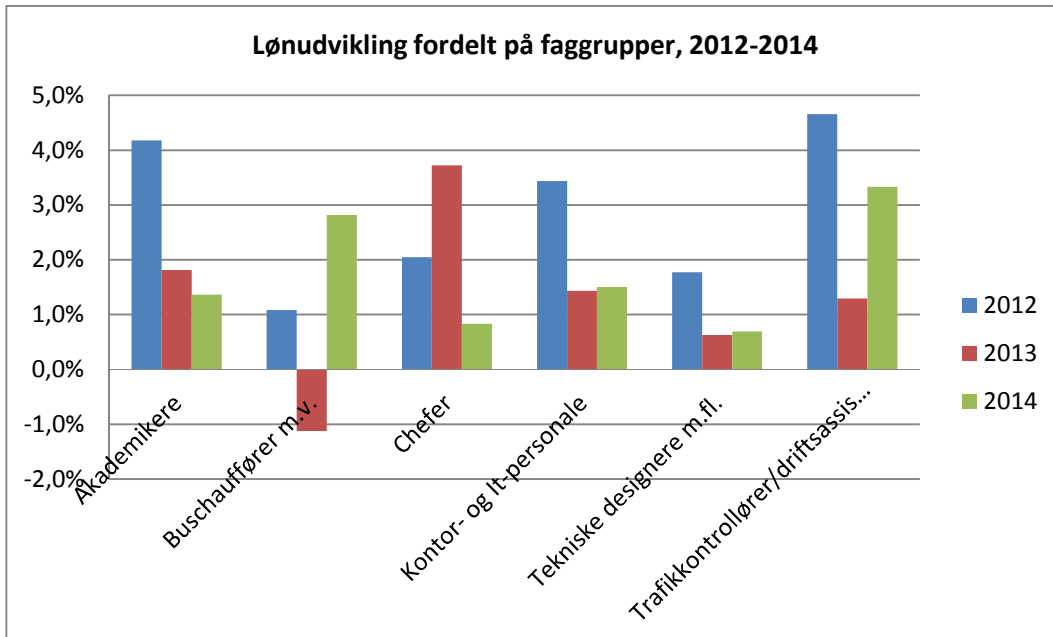
Efter bortfald af de øremærkede midler har Midttrafik skullet finde penge til lokal løndannelse inden for budgettet. Der har således løbende været lokalt aftalte lønstigninger, idet der har været lønforhandlinger hver gang, der er sket væsentlige ændringer i stillingsindhold.

Lønudviklingen dækker over både overenskomstbestemte lønstigninger og lokalt aftalte lønstigninger. Lønudviklingen i f.eks. 2012 skal forstås som den udvikling der er sket fra november 2011 til november 2012 for medarbejdere, der er ansat i samme stilling i begge år.

Overenskomstforhandlingen for 2011, som dækker perioden 1. april 2011 – 31. marts 2013 udmøntede den største centralt aftalte lønstigning i 2012.

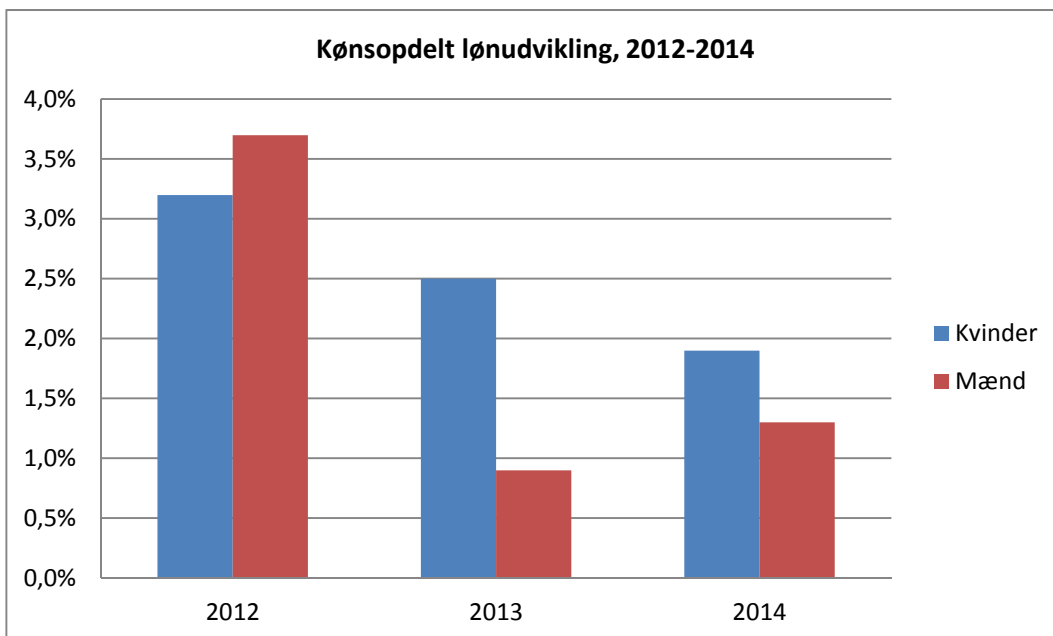


Ovenfor ses lønudviklingen i Midttrafik sammenlignet med de øvrige trafikskelskaber og kommunerne i Region Midtjylland.



Ovenfor ses lønudviklingen på de faggrupper, som er repræsenteret i Midttrafik. Det bemærkes at Buschauffører mv. primært dækker tjenestemandsansatte billetkontrollører. Den negative udvikling fra 2012 til 2013 for denne gruppe kan forklares med færre ulempetilæg som følge af ændrede vagter.

Stigningen fra 2013 til 2014 vedrørende buschauffører mv. samt trafikkontrollører/driftsassistenten kan forklares med udbetaling af resultatløn.



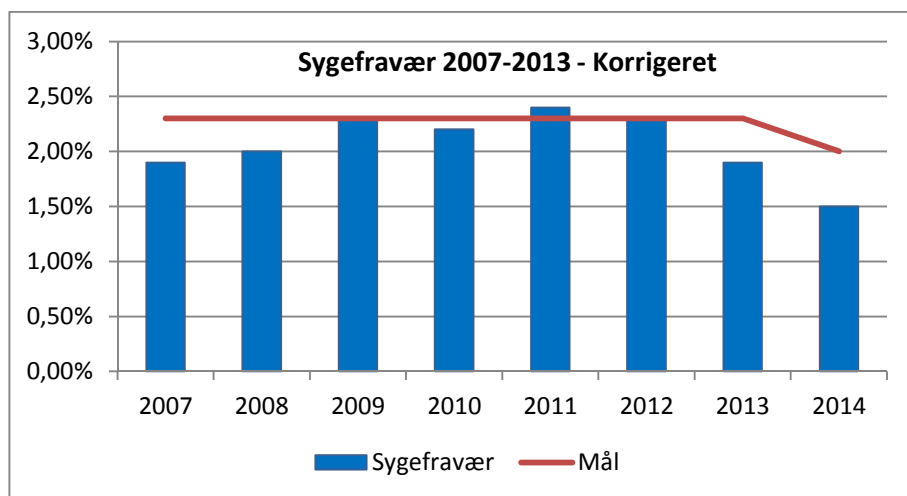
Den samlede lønudvikling fra 2013 til 2014 er på 1,6 %, hvor den er på 1,9 % i de øvrige trafikelskaber og 1,8 % i kommunerne i Region Midtjylland.

4. Sygefravær

Det er vigtigt, at Midttrafik er en sund og tryk arbejdsplads, hvor der er engagement, trivsel og arbejdsglæde, og hvor risikoen for at arbejdet gør medarbejdere og ledere syge, mindskes mest muligt.

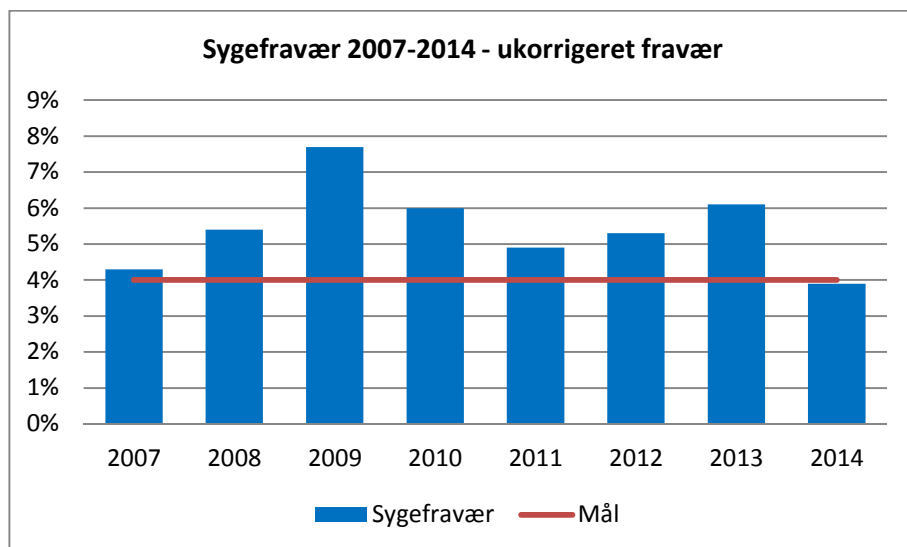
Fraværstatistikken for 2014 viser det hidtil laveste årlige fraværsniveau på 1,5 %. Et sygefravær på 1,5 % svarer til 3,9 sygedag pr. årsværk i 2014. I denne opgørelse er der korrigeret for langtidssygdom og arbejdsskader.

Nedenfor ses udviklingen i det korrigerede sygefravær i perioden 2007-2014.



Midttrafik har et mål for det korrigerede sygefravær på 2 % i 2014, i de øvrige år er målet 2,30 %.

I nedenstående tabel ses udviklingen i det ukorrigerede sygefravær i perioden 2007-2014.



Midttrafik har et mål for det ukorrigerede fravær på 4 %. I denne opgørelse er der ikke korrigeret for langtidssygdom og arbejdsskader.

I APV-undersøgelsen fra 2014, svarer 94 % af medarbejderne 'Nej' til spørgsmålet – "Oplever du, at sygefraværet i Midttrafik er problematisk?"

I Midttrafik foregår, igangsættes og udvikles løbende initiativer til at understøtte opmærksomheden og målopfølgningen omkring sygefraværet.

- Midttrafiks sygefraværspolitik justeres løbende (den er senest ændret i 2014)
- På månedsbasis monitoreres alle medarbejders sygefravær med henblik på eventuelle omsorgssamtaler jf. sygefraværspolitikens retningslinjer herfor
- I forbindelse med lederudviklingen er ledergruppen blevet klædt på til at håndtere sygefraværet – bl.a. via et modul i 2014 omkring 'Den svære samtale' og de forskellige muligheder der findes for fastholdelse og hurtig tilbagevenden til arbejdet, samt de juridiske rammer for afsked på grund af sygdom
- Alle medarbejdere får udleveret en pjece om 'Sygefravær – et fælles ansvar', der beskriver, hvordan vi håndterer sygefravær hos Midttrafik
- Midttrafik har en aftale med Falck Healthcare om gratis psykologbistand, der f.eks. tilbydes stressramte medarbejdere

I 2014 har Midttrafik udarbejdet en sundhedsstrategi, se side 16. Formålet med de sundhedsfremmende initiativer er at påvirke medarbejdernes sundhed ved at understøtte, at medarbejderne i højere grad tager ansvar for egen sundhed blandet ved at tage imod de tilbud, der stilles til rådighed. Et af succeskriterierne er at fastholde et lavt sygefravær hos Midttrafik ved at bidrage til høj grad af trivsel og arbejdsglæde på arbejdspladsen.

4.1. Ny opgørelsesmetode i 2015

Opgørelsen af sygefraværet i Midttrafik vil pr. 1. januar 2015 ske på en anden måde end hidtil, idet det herved sikres, at der kan benchmarkes med andre trafikelskaber og andre offentlige arbejdspladser.

Sygefraværet vil fremover opgøres på følgende måde:

- Sygefraværet opgøres i arbejdsdage
- Der korrigeres for langtidssygdom over 30 dages fravær (kalenderdage)
- Sygefraværet omregnes til dagsværk ift. en fuldtidsstilling

5. Arbejdsmiljø

Medarbejdertrivsel og et godt arbejdsmiljø er en af forudsætningerne for at Midttrafik kan nå sine målsætninger, og er derfor et løbende indsatsområde hos Midttrafik.

Hos Midttrafik er arbejdsmiljøarbejdet integreret i MED-strukturen, og dette ses som en naturlig måde at styrke og forbedre arbejdsmiljøet på. Det er afgørende for et sikkert, sundt og udviklende arbejdsmiljø, at alle ledere og medarbejdere bidrager positivt til udviklingen af arbejdsmiljøet.

5.1. Arbejdsmiljøorganisation

Arbejdsmiljøgruppen varetager det daglige arbejdsmiljøarbejde hos Midttrafik. Arbejdsmiljøgruppen skal i samarbejde med det lokale MED-udvalg sikre, at de vedtagne fælles mål udmøntes og omsættes til lokale handlinger og indsatser på en systematisk måde.

I 2014 er der valgt en ny arbejdsmiljørepræsentant for administrationen for en 2-årig periode. Arbejdsmiljøgruppen består af en arbejdsleder, en lederrepræsentant, 2 arbejdsmiljørepræsentanter og HR som sekretariat.

Alle medlemmer af arbejdsmiljøgruppen har gennemført den lovpligtige uddannelse, og alle har været på supplerende uddannelse i psykisk arbejdsmiljø i 2014. Psykisk arbejdsmiljø, herunder social kapital, vil være et fokusområde for arbejdet i 2015.

Jfr. MED-aftalen skal der være en årlig arbejdsmiljødrøftelse. Drøftelsen blev afholdt på mødet den 3. december 2014. Herudover foretages hvert år en sikkerhedsrundring.

De væsentligste indsatser i 2014 har været:

- Synliggørelse af arbejdsmiljøgruppens arbejde, herunder introduktion til nyansatte
- Fast mødestruktur med møder hver anden måned samt ad hoc-møder
- Revision af beredskabsplan - herunder evakueringsplan
- Løbende opfølgning på trivselsundersøgelsen fra november 2013
- APV, gennemført i maj 2014. Der arbejdes med 5 hovedindsatsområder: varme/ventilation, støj fra kolleger, EGA (ensidigt gentaget arbejde), vold og trusler om vold og mobning. Se afsnit side 12 om APV 2014
- Fortsat og øget fokus på tilstedevær/fravær
- Fremtidens APV i Midttrafik
- Sundhedsstrategi

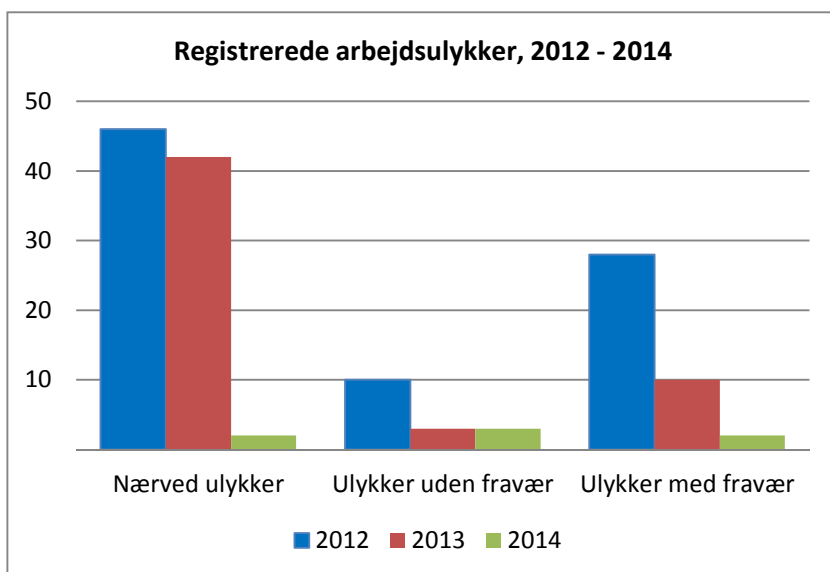
I forbindelse med den årlige arbejdsmiljødrøftelse blev det besluttet, at der vil være følgende indsatsområder for arbejdet i 2015:

- Opfølgning på beredskabsplan - herunder evakueringsplan
- Psykisk beredskabsplan - psykisk førstehjælp

- Systematisk arbejde med hændelser på tværs af Midttrafik: primært Kundeservice, Reception og Biletkontroladministration
- Psykisk arbejdsmiljø, herunder social kapital
- Sundhedsstrategi

5.2. Arbejdsskader

I 2014 blev der i alt registreret 7 arbejdsulykker hos Midttrafik. Der er registreret 2 næved ulykker, der begge var verbale trusler fra en kunde. Der er registreret 3 ulykker uden fravær, f.eks. en medarbejder, der faldt over en stålramme ved ombygning af et lokale. Endeligt er der registreret 2 ulykker med fravær i 2014, f.eks. en medarbejder, der gik ind i en glasdør.



Det ses af ovenstående figur, at antallet af registrerede arbejdsulykker er markant lavere i 2014 end i 2012 og 2013. Denne udvikling skyldes primært udliciteringen af billetkontrol-opgaven i Aarhus Kommune. I 2012 omhandlede alle næved ulykker billetkontrollen og i 2013 var det gældende for alle på nær én, der omhandlede en verbal trussel i et callcenter.

5.3. Påbud fra Arbejdstilsynet

Midttrafik fik ved et uanmeldt besøg fra Arbejdstilsynet den 17. februar 2014 et påbud om unødigt støj i Flextrafiks callcenter. Der blev truffet afgørelse om, at Midttrafik påbydes: *At undgå støj i Callcenter/ Flextrafiks servicecenter. Virksomheden påbydes at sikre, at unødigt støjpåvirkning jf. ovenstående undgås, og at støjbelastningen i Flextrafiks servicecenter på Søren Nymarks Vej 3, Aarhus holdes så lavt, som det er rimeligt under hensyntagen til arbejdes karakter og den tekniske udvikling.*

For at imødekomme påbuddet er der søgt rådgivning via Arbejdsmiljøcentret bl.a. vedrørende akustikmåling og forslag til ombygning af lokalerne.

I forbindelse med tilsynsbesøget den 17. februar 2014 oplyste Arbejdstilsynets tilsynsførende i øvrigt, at Midttrafiks administration havde været et behageligt sted at være på tilsyn, og at det var tydeligt for dem, at der generelt er godt styr på arbejdsmiljøopgaverne i Midttrafiks administrationsbygninger.

Efter ombygningen af callcentret har der været et opfølgende tilsynsbesøg af Arbejdstilsynet, og Midttrafik har igen 2 grønne smileys på Arbejdstilsynets hjemmeside.

I januar 2015 gennemføres en opfølgende mini-APV i callcentret, da det er væsentligt at sikre, at resultatet af ombygningen lever op til kravene i lovgivningen, og at medarbejderne oplever at ombygningen har givet et bedre arbejdsmiljø.

5.4. APV 2014

I perioden 19. – 30. maj 2014 blev der foretaget en spørgeskemaundersøgelse for at afdække det fysiske arbejdsmiljø samt emner omkring mobning og sygefravær.

Alle afdelinger har drøftet resultatet på afdelingsmøder, og der har været en drøftelse i ledergruppen, i arbejdsmiljøgruppen og i LMU. På baggrund af drøftelserne er der igangsat indsatser på tværs af Midttrafik og i de enkelte afdelinger.

LMU har på sit møde den 22. september 2014 tiltrådt ledelsens oplæg om, at den tværorganisatoriske indsats primært omfatter følgende fem fokusområder:

- Mobning: Det er konstateret, at 3 medarbejdere føler sig udsat for mobning. Der har desværre ikke været tilbagemeldinger fra de pågældende medarbejdere, hvilket gør det umuligt for ledelsen at handle på det.
- Ventilation: Der er igangsat initiativer for at imødekomme dette problem bl.a. udbedring af defekt ventilation og installation af større radiatorer.
- Støj fra kolleger: Alle afdelinger sørger for, at der løbende er opmærksomhed på emnet.
- EGA (ensidigt, gentaget arbejde): Medarbejderne opfordres til dagligt at udføre enkle øvelser bl.a. med elastikker eller ud fra enkle instruktionsvideoer.
- Vold og trusler om vold: Denne indsats gælder alene de 5 medarbejdere, der håndterer telefoniske kundehenvendelser. Der arbejdes med håndtering af trusler og trusselslignende udtalelser, og der skal ske en systematisk registrering af henvendelserne.

5.5. Trivselsundersøgelse 2013

Der er i perioden 21. oktober - 6. november 2013 gennemført en trivselsundersøgelse i Midttrafiks administration. Midttrafik gennemfører trivselsundersøgelse hvert andet år. I 2011, blev det dog besluttet at gennemføre en kulturundersøgelse i stedet. Af den grund sammenlignes resultaterne i 2013 med resultaterne fra 2009.

Trivselsundersøgelsen er bygget op omkring ni temaer, som kan bruges til benchmarking med andre offentlige arbejdspladser. Den gennemsnitlige samlede score for de 9 temaer er i 2013 5,22, hvilket er en fremgang i forhold til 2009, hvor den gennemsnitlige score var på 5,14. Skalaen går fra 1: lav trivsel til 7: høj trivsel.

Opdelt på temaer fordeler scoren for trivsel sig som vist i tabellen nedenfor:

Emner	Midttrafik 2013	Midttrafik 2009
Job og organisering	5,65	5,38
Indflydelse	5,38	5,24
Ledelse	5,36	5,12
Samarbejde	5,89	5,75
Læring og udvikling	5,20	5,29
Krav i arbejdet	2,35	2,62
Motivation	6,08	5,97
Engagement	5,58	5,67
Tilfredshed	5,28	5,20
Svarprocent	91,6	82,6

Resultatet af trivselsundersøgelsen viser store forskelle mellem afdelingerne. Den mest tilfredse afdeling har opnået en tilfredshed på 6,80, mens den mindst tilfredse afdeling scorer en tilfredshed på 4,32.

I tabellen nedenfor sammenlignes resultatet af Midttrafiks trivselsundersøgelse 2013 med undersøgelser fra Københavns Kommune og blandt kommunalt ansatte i 2013.

Emner	Midttrafik 2013	Københavns Kommune 2013	Kommunalt ansatte i DK 2013
Job og organisering	5,65	5,60	5,80
Indflydelse	5,38	5,00	5,20
Ledelse	5,36	5,30	5,10
Samarbejde	5,89	5,70	5,80
Læring og udvikling	5,20	5,40	5,60
Krav i arbejdet	2,35	3,0	
Motivation	6,08	6,00	5,90
Engagement	5,58	5,60	5,50
Tilfredshed	5,28	5,10	5,30
Svarprocent	91,6	77,0	-

Det ses, at Midttrafiks trivselsmåling ligger højere, end målingen blandt kommunalt ansatte generelt, hvilket især gælder temaerne "Ledelse", "Indflydelse" og "Motivation".

Trivselsmålingen har været drøftet i LMU, i ledergruppen og i de enkelte afdelinger. På baggrund af drøftelserne, er der udpeget indsatsområder i de enkelte afdelinger, og der er udvalgt tre tværgående indsatser for hele Midttrafik:

- Samarbejde
- Feedbackkultur
- Kompetenceudvikling

Der er i løbet af 2014 igangsat initiativer, der understøtter disse tre indsatsområder. Dette har blandt andet været samarbejds-events på tværs af hele Midttrafik, gå-hjem-møder og et generelt øget fokus på kompetenceudvikling. Se afsnit side 19 om kompetenceudvikling.

5.6. Medarbejdertilfredshed

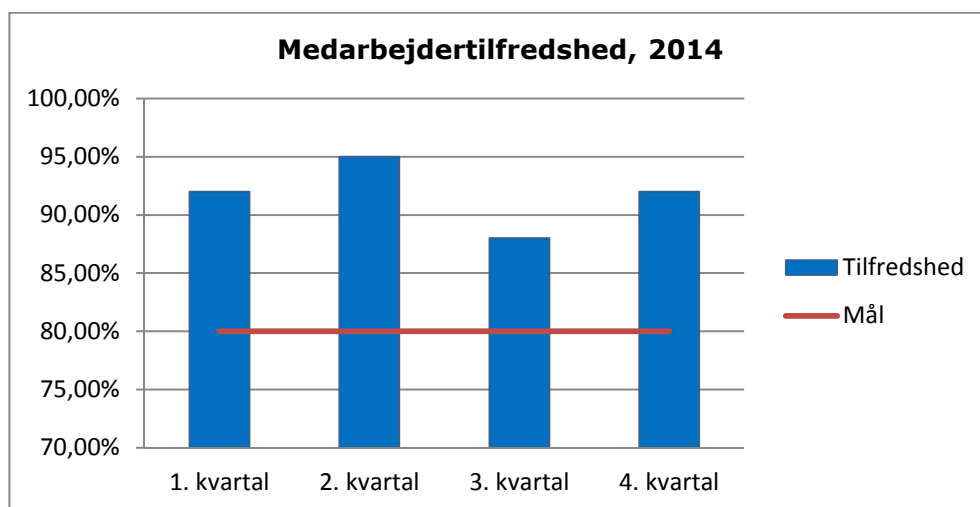
I 2014 er der blevet indført medarbejdertilfredshedsundersøgelser hos Midttrafik (MTU). Formålet med målingerne er løbende at få et indtryk af, hvordan medarbejderne trives.

MTU foretages 4 gange årligt, og blev gennemført første gang i marts 2014. Efter den første MTU blev spørgsmålene evalueret, og det blev besluttet at ændre disse. Grunden til ændringen er, at man i højere grad ønsker at fokusere på arbejdsglæde og social kapital. Herefter indgår 7 spørgsmål i Midttrafiks MTU:

1. Man kan stole på de udmeldinger, der kommer fra min nærmeste leder
2. Min nærmeste leder stoler på, at medarbejderne gør et godt stykke arbejde
3. Mine eventuelle konflikter bliver løst på en hensigtsmæssig måde
4. Arbejdsopgaverne bliver fordelt på en hensigtsmæssig måde
5. Min nærmeste leder er god til at skabe engagement og motivation i opgaveløsningen
6. Det kollegiale samarbejde er rigtigt godt i min afdeling
7. Hvor tilfreds er du samlet set med at arbejde ved Midttrafik

Målet for medarbejdertilfredshedsmålingerne er 80 % tilfredshed. Denne måling foretages udelukkende på spørgsmål 7: 'Hvor tilfreds er du samlet set med at arbejde ved Midttrafik'.

Nedenfor ses at tilfredsheden har ligget over målsætningen i alle tilfredshedsmålinger i 2014.



Ses der på de øvrige spørgsmål i MTU'en, har der i hele perioden været størst tilfredshed med spørgsmål 1: 'Man kan stole på de udmeldinger, der kommer fra min nærmeste leder' og spørgsmål 2: 'Min nærmeste leder stoler på, at medarbejderne gør et godt stykke arbejde'. Den laveste tilfredshed har været med spørgsmål 4: 'Arbejdsopgaverne bliver fordelt på en retfærdig måde'.

Resultatet af tilfredshedsmålingerne drøftes i LMU, i ledergruppen og i de enkelte afdelinger.

5.6.1. Tilfredshed med rekruttering

Hos Midttrafik måles tilfredsheden med alle rekrutteringsforløb. Disse tilfredshedsmålinger er vigtige, da det vægtes højt, at nyansatte oplever rekrutteringsforløbet som professionelt, da det er med til at skabe et godt omdømme både blandt ansatte og blandt de kandidater, der vælges fra i processen.

Målet for tilfredshed med rekrutteringsforløbet er, at 90 % af de nyansatte og dennes nærmeste leder er tilfredse.

I 2014 har der været 100 % tilfredshed med rekrutteringsforløbene.

Efter ca. 3 måneders ansættelse måles den nyansattes tilfredshed med stemningen i organisationen. Målet er 90 % tilfredshed. Resultatet i 2014 er 100 % tilfredshed i alle de måneder, hvor der har været måling på nær én. Denne måned viste, at tre nyansatte svarede at de kun i nogen grad synes, der var god stemning hos Midttrafik.

5.7. MEDudvalg

I Midttrafik er der i alt 3 medudvalg:

To lokale LMU-udvalg – et i Busselskabet Aarhus Sporveje (som er et datterselskab i Midttrafik) og et i Midttrafiks administration. Over disse to lokale MEDudvalg er der et HovedMED-udvalg (HMU), hvori der sidder repræsentanter fra de lokale MEDudvalg og fra organisationerne. Direktøren for Midttrafik er formand for HMU.

Midttrafik har netop indgået en ny MEDaftale med organisationerne. Denne nye aftale træder i kraft pr. 1. januar 2015. I denne nye aftale bliver arbejdsmiljøsystemet formelt integreret som en del af MED-udvalgsarbejdet og en anden ændring er, at der ikke længere sidder repræsentanter fra organisationerne i HMU. Alle medlemmer af MED-udvalgene er således efter denne ændring alle ansat hos Midttrafik.

5.7.1. Evaluering af MED-udvalgenes samarbejde og funktion

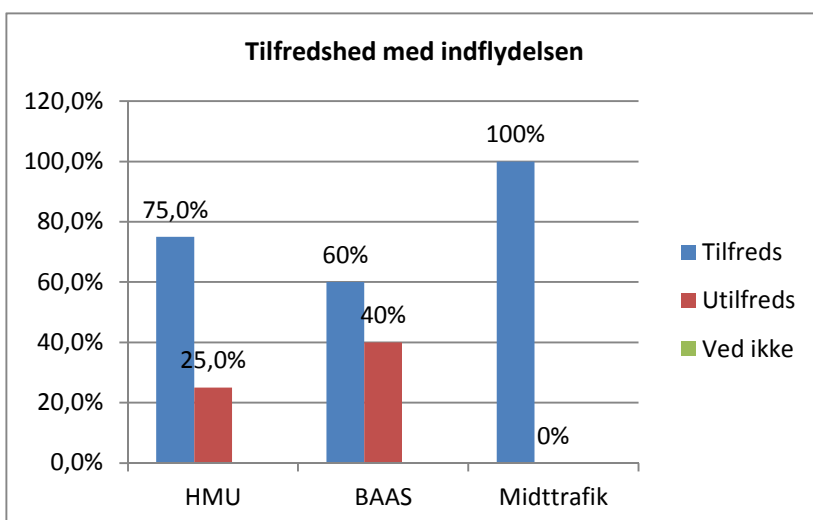
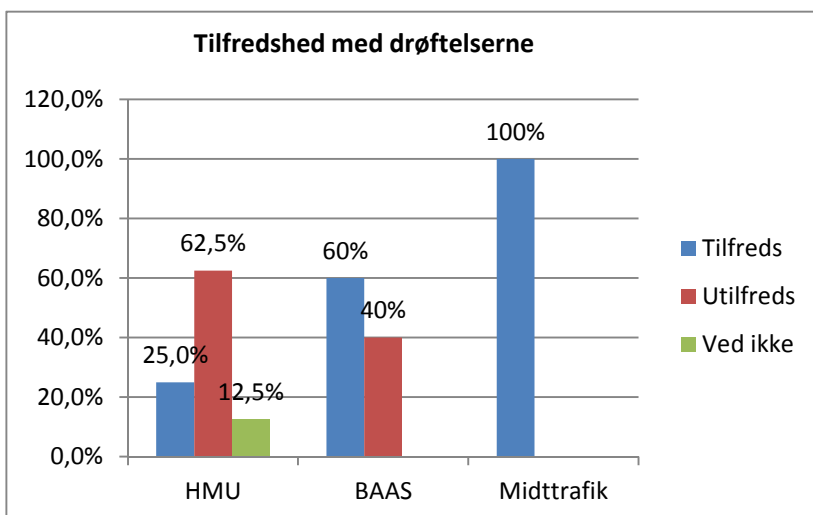
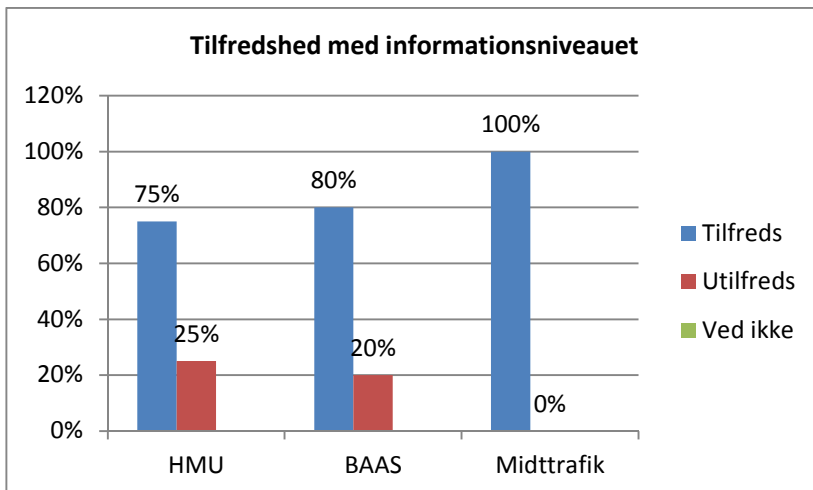
Der er i 2013 gennemført en undersøgelse blandt MED-medlemmerne om samarbejdet i henholdsvis de 2 lokale MED-udvalg (Administration og Busselskabet Aarhus Sporveje) og i HMU. MED-udvalgene har efterfølgende drøftet resultatet af tilfredshedsundersøgelsen.

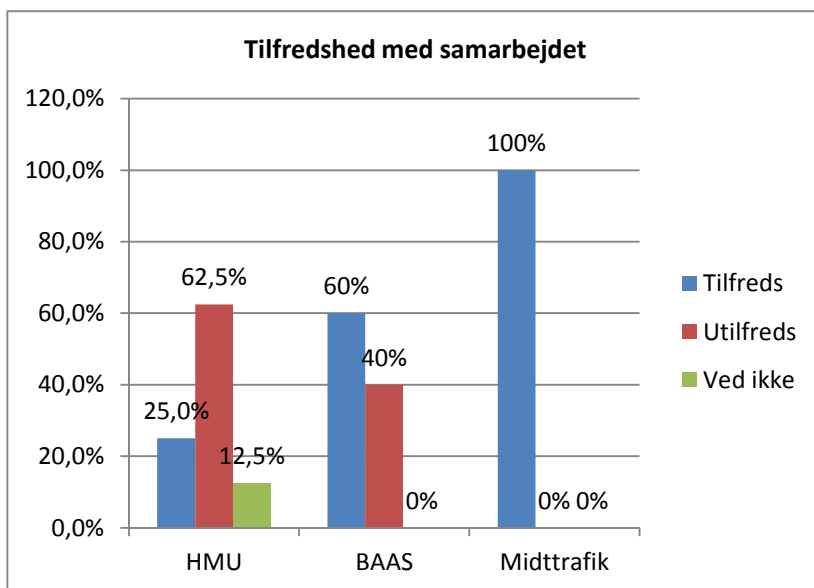
Det er aftalt, at tilfredshedsundersøgelsen gentages hvert 2. år.

Alle fik bl.a. følgende spørgsmål: *Hvor tilfreds er du med følgende delelementer i LMU/HMU organisationen? (Informationsniveauet, Drøftelserne, Indflydelsen, Samarbejdet)*

Besvarelsen viste, at der både på medarbejder- og ledelsesside var stor tilfredshed blandt medlemmerne af Administrationens LMU. I HMU var medarbejdere og ledere enige om at samarbejdet ikke fungerer tilfredsstillende.

Resultatet af tilfredshedsundersøgelsen kan ses af nedenstående grafer.





6. Personalepolitik

6.1. Sundhedsstrategi

Al forskning viser, at muligheden for at kunne bevæge sig og fokus på sundhed generelt, vil kunne medføre øget arbejdsglæde og trivsel blandt medarbejderne og hermed højere produktivitet og effektiv opgaveløsning. Midttrafik besluttede i 2014 at lave en sundhedsstrategi, således at medarbejderne i højere grad arbejder effektivt og fokuseret, og hermed leverer højere kvalitet på kortere tid.

Formålet med Sundhedsstrategien er:

- At få flere motiverede og engagerede medarbejdere, der performer optimalt
- At give Midttrafik et løft i retning af at "gå hele vejen", således at det kan være ok at bevæge sig i arbejdstiden, enten som en del af et møde eller som en del af en lille pause i arbejdet
- At synliggøre hvor mange muligheder Midttrafik i forvejen giver for på at understøtte det sunde valg for medarbejderne

LMU traf på sit møde i september 2014 beslutning om at omprioritere nogle af de midler, der i forvejen er afsat til personalegoder. På denne måde, kan der laves en mere fokuseret indsats på sundhedsfremmende aktiviteter for medarbejderne.

LMU traf på samme møde beslutning om rammerne for sundhedsstrategien og en handlingsplan for at komme i gang:

- Kick-off dag for sundhedsstrategien, med fokus på sundhed – evt. med udefrakommende oplægsholder, som f.eks. Chris MacDonald

- Dagens øvelse – link på intranettet til hjemmeside, hvor der hver dag vises en ny øvelse.
- Ergonomi – individuel instruktion i forlængelse af APV, til dem, der har et behov
- Fokus rettes mod tilstedevær, frem for fravær.
- Deltagelse i DHL, Vi cykler til arbejde mv.
- Accept fra ledelsen af at interne møder kan afholdes som "Walk and Talk-møder", hvis der ikke kræves papir, oversigter mv.
- Fastholde massagetilbud, dog med en større egenbetaling. De sparede midler anvendes til andre tiltag, der er sundhedsfremmende og skaber arbejdsglæde.
- Fastholde frugtordning. Dog med nedsat mængde, idet der ofte er meget frugt til overs, der må smides væk. De sparede midler anvendes til andre sundhedsfremmende tiltag. Endvidere undersøges om der kan hentes en besparelse/kvalitetsløft ved leverandørskifte.
- Fastholde frokostordning med 'det sunde valg' og evt. stille krav til leverandør om at gøre den endnu sundere
- Sundere Mødeservering – det er nu muligt også at bestille mørk chokolade og nøddemix, således at kager og nuværende chokolader KAN vælges fra – det kan overvejes om mulighederne for det sunde valg skal udvides
- Fastholde tilbud om sundhedsprofil, dog kun hvert 3. år. De sparede midler anvendes til andre tiltag, der er sundhedsfremmende og skaber arbejdsglæde.

Udover de personalegoder, der ønskes opretholdt, hvoraf nogle fastholdes i en mindre målstok for at omprioritere ressourcerne, er der planlagt en række sundhedsfremmende tiltag:

- Kick-off oplæg med Chris MacDonald
- Månedens sunde tip via intranettet eller fysisk i huset fx trænings- og udstrækningsøvelser
- Ergonomisk rådgivning og vejledning i at indrette arbejdspladsen ergonomisk korrekt tilbydes alle medarbejdere
- Gå-hjem- møde med fokus rettet mod stillesiddende arbejde
- Deltagelse i DHL, Vi Cykler til Arbejde og Tæl Skridt.

Opfølgning i forhold til fremdriften i sundhedsstrategien og nye initiativer generelt er forankret i HR-afdelingen og i arbejdsmiljøgruppen.

6.2. Personalepolitiske tiltag i øvrigt

Ved siden af de lidt større indsatser, som f.eks. sundhedsstrategien, er der en række andre mindre initiativer, der på forskellig vis er med til at udvikle Midttrafik som arbejdsplads.

I 2014 er der bl.a. blevet indført et årshjul for fællesarrangementer, således at der i højere grad sikres en "rød tråd" i arrangementerne, både for så vidt angår frekvens og indhold, og at disse fællesarrangementer understøtter og følger op på resultatet af trivselsmåling og APV. Endvidere skabes der ved årshjulet en opmærksomhed omkring arrangementerne, så medarbejderne i højere grad kan prioritere deltagelsen heri. Endelig er sygefraværspolitikken blevet ændret, så den i højere grad afspejler den praksis, der er i organisationen i dag, og så der sikres en hurtig opfølgning på fravær. Alle tiltag har haft det formål at skabe en større sammenhængskraft på tværs af organisationen.



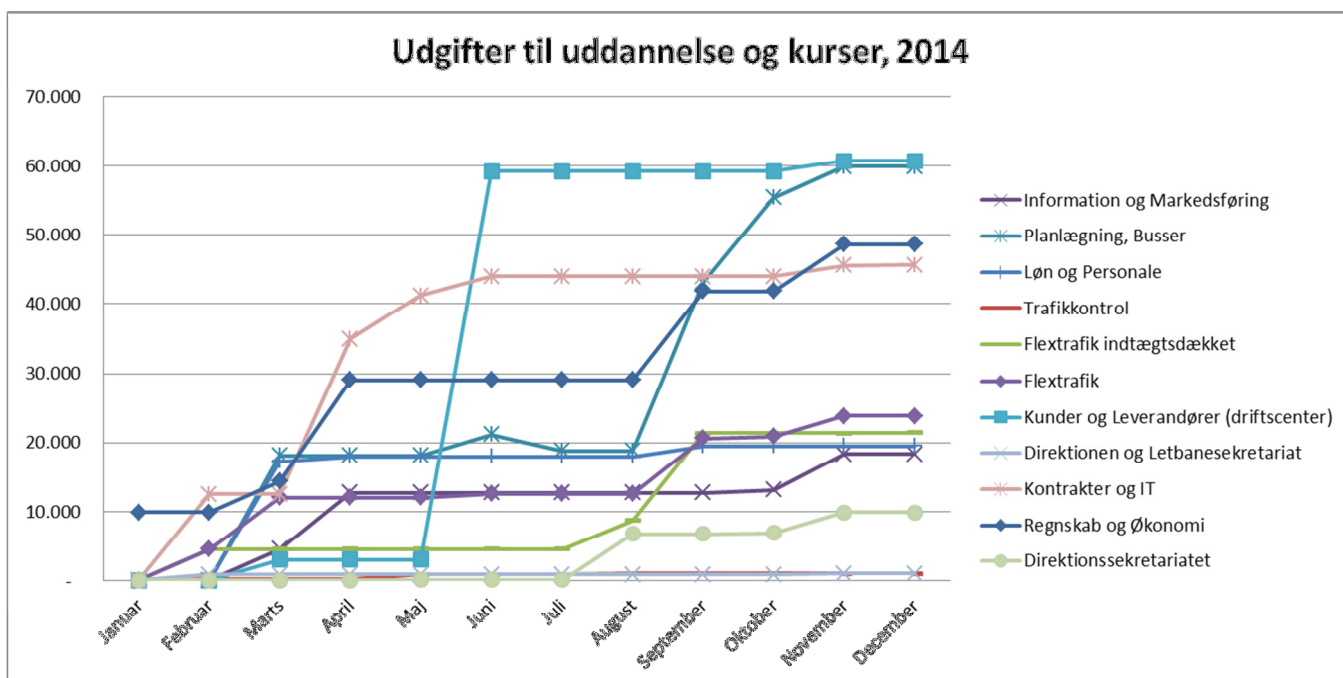
7. Kompetenceudvikling

I Midttrafik mener vi, at medarbejderne er en af de vigtigste ressourcer. Uden de mange dygtige og motiverede medarbejdere og ledere kunne vi ikke løse vores mange opgaver, til gavn for vores kunder. Derfor er det vigtigt, at vi løbende udvikler både medarbejdernes og ledernes kvalifikationer.

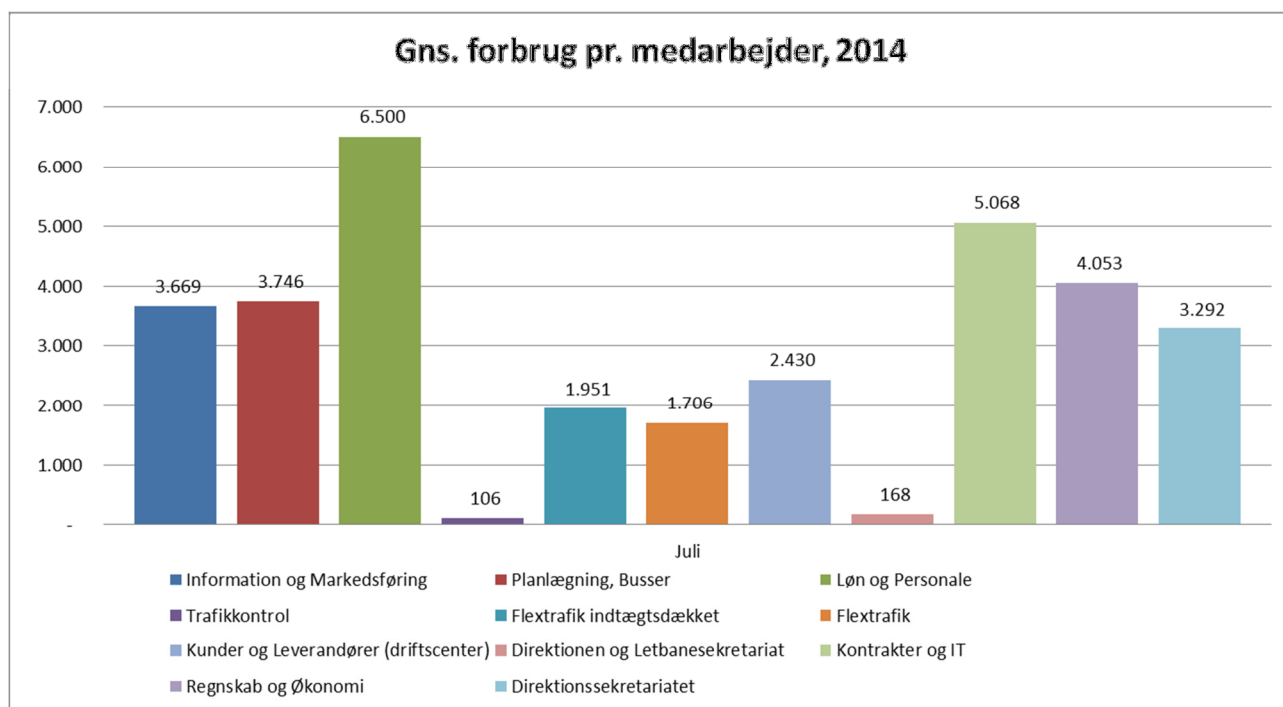
Kompetenceudvikling er et område Midttrafik også fremadrettet vil have fokus på, idet det er et område, der blev udpeget som indsatsområde, som opfølgning på den trivselsundersøgelse, der blev gennemført blandt medarbejdere og ledere i november 2013.

I 2014 er der i alt brugt 743.089,00 kr. på kompetenceudvikling hos Midttrafik. Heraf er 433.128,00 kr. anvendt til tværgangsmæssige formål og til lederudvikling.

Forbruget på uddannelse og kurser fordelt pr. afdeling ses i nedenstående figur. Det bemærkes, at udgifter til erfa- og netværksgrupper ikke er medtaget.



I nedenstående graf ses det gennemsnitlige forbrug pr. medarbejder på uddannelse og kurser i afdelingerne i 2014.



I 2014 har der været afviklet to tværgangsmæssige kursusforløb i personlig planlægning (PAS). Målsætningen for kurserne har været at skabe forståelse for vigtigheden af planlægning og prioritering af opgaver, og at skabe overblik over igangværende aktiviteter med en realistisk planlægning, så den enkelte får en mere proaktiv adfærd i alle rutiner og opgaver.

Endvidere er konceptet omkring "Kunde for en dag" blevet implementeret i organisationen i 2014, således at alle medarbejdere hvert år bruger en dag på at afprøve Midttrafiks produkter, set med kundens øjne. Viden og udviklingsinitiativer herfra opsamles herefter og bruges i Midttrafiks forretningsudvikling.

Herudover er der en årlig event, som kaldes "Bezzewizzer", hvor alle medarbejdere i Midttrafiks samles til en dag, hvor samarbejdet er i fokus.

Endelig har der i 2014 været afviklet en "Tour de Afdeling", hvor indsatsområdet var, at alle medarbejdere i hovedtræk fik indblik i hinandens de udfordringer og arbejdsopgaver.

I 2015 forventes, et tværgangsmæssigt fokus på projektledelse og kommunikation i de kundeorienterede funktioner. Disse kompetenceudviklingsforløb vil tage udgangspunkt i de planlagte udviklingsmål fra medarbejderudviklingssamtalerne, der er afviklet i november/december 2014.

7.1. Mål for tilfredsheden med kompetenceudviklingen

Tilfredsheden med kompetenceudvikling måles for både individuelle kompetenceudviklings-forløb og for de tværorganisatoriske kurser. Målet er, at 90 % af lederne og medarbejderne mener, at kurset udviklede den ønskede kompetence. Resultatet i 2014 har været 100 % tilfredshed, i de måneder hvor der har været måling.

7.2. Lederudvikling

I Midttrafik er der fokus på at lederne i højere grad har fokus på god personaleledelse og forretningsudvikling. Direktionen har derfor i 2014 igangsat en fælles lederuddannelse for alle ledere i Midttrafik, hvor der bl.a. sættes fokus på det personlige lederskab og udvikling af den enkelte leders kompetencer, således at lederne i højere grad bliver i stand til at understøtte det kundeorienterede fokus, det tværorganisatoriske samarbejde, og at Midttrafik når de mål, der er opstillet i strategiplanen. Der er tale om en proces, som løbende tilpasses til de ny krav og forventninger, der skal indfris for at kunne levere den service, der opfylder kundernes behov.