

Århus, den 30. april 2015

**Bilag til dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag den 8. maj 2015
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Punkt 2, bilag 1

**Årsregnskab 2014
for
Midttrafik**

Godkendt på bestyrelsesmødet 8. maj 2015

CVR nummer: 29943176

Indhold

1. Indledning	2
2. Ledelsens påtegning	3
3. Den uafhængige revisors erklæringer	4
4. Præsentation af Midttrafik	6
5. Ledelsesberetning	8
6.1 Resultatopgørelsen	15
6.1.1 Den udgiftsbaserede resultatopgørelse	15
6.1.2 Den omkostningsbaserede resultatopgørelse	15
6.2 Balancen	15
7. Resultatopgørelse for 2014	20
8. Balance 31. december 2014	22
9. Pengestrømsopgørelse 2014	23
10. Noter til resultatopgørelse og balance	24
11. Regnskabsoversigt på bevillingsniveau	35
12. Personaleoversigt	36
13. Uddrag af internt regnskab for 2014 for Busselskabet Aarhus Sporveje	38

1. Indledning

2014 blev endnu et godt år for Midttrafik, kommunerne og Region Midtjylland. Det reviderede budget for 2014 forventede et tilskudsbehov fra bestillerne på 1.458 tkr, mens resultatet viser et tilskudsbehov på 1.423 tkr. Det samlede tilskudsbehov for 2014 blev således 35.759 tkr. lavere end forventet.

På busdriften viser regnskabsresultatet til byrdefordeling en mindre nettoudgift på 83.342 tkr., hvilket primært skyldes færre udgifter end forventet. Resultatet fremkommer hovedsageligt ved en nedbringelse af akkumuleret overskud på 72.200 tkr. i Busselskabet Aarhus Sporveje til fordel for Aarhus Kommune, desuden har de faldende oliepriser givet mere gunstige index på afregningstidspunktet overfor vognmændene end vurderet ved beslutning om budget 2014.

Handicapkørslen har i 2014 et samlet merforbrug på 319 tkr., hvilket afspejler, at alle kommuner udover Aarhus har haft et merforbrug. I forbindelse med julen blev der kørt 15% flere ture end i 2013.

Kan-kørslen har i 2014 haft merudgifter på kørslen svarende til 10,6 % eller 43.524 tkr. og skyldes en udvidelse af antallet af kørsler i Fynbus' område med 200.000. Enkelte af kommunerne i Midttrafiks område har også udvidet antallet af kørsler og to kommuner har reduceret. Antallet af udførte flexture er også steget i 2014.

Nettodriftsudgifterne vedrørende togdrift er næsten som budgetteret og viser et samlet mindreforbrug på 454 tkr. På driftssiden er indtægterne i 2014 underbudgetteret med 194 tkr.

Rejsekortet er med udgangen af 2014 i drift i Midttrafiks takstområder Syd, Vest og Midt. Driften af rejsekortet har et mindreforbrug på 564 tkr. hvilket skyldes en forsinket opgradering af rejsekort-systemerne og dermed en forskydning i den planlagte udrulningsplan. Investering i rejsekortudstyr har et mindreforbrug på 195 tkr., der ligeledes skyldes forskydningen i den planlagte udrulningsplan.

Der har i Trafikselskabet været et mindreforbrug på 14.463 tkr. i forhold til budgettet, og heraf er 10.100 tkr overført akkumuleret overskud fra tidligere år. De overskydende midler i Trafikselskabet er reserveret til zoneomlægning, nyt køreplanssystem og investering i realtidstudstyr i busserne, og årets mindreforbrug skyldes forskydning i projekternes betalingsplaner.

2. Ledelsens påtegning

Midttrafiks årsregnskab er aflagt i overensstemmelse med reglerne i Økonomi- og Indenrigsministeriets "Budget- og Regnskabssystem for kommuner". Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig.

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

Bestyrelsen for Midttrafik har den 8. maj 2015 behandlet og godkendt årsregnskabet for 2014.

Hans Bang-Hansen
Formand for bestyrelsen

Jens Erik Sørensen
Direktør

3. Den uafhængige revisors erklæringer

Til bestyrelsen for Midttrafik

Påtegning af årsregnskabet

Vi har revideret årsregnskabet for Midttrafik for perioden 1. januar – 31. december 2014. Årsregnskabet omfatter anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, noter til resultatopgørelse og balance, regnskabsoversigt på bevillingsniveau, personaleoversigt samt uddrag af internt regnskab for 2014 for Busselskabet Aarhus Sporveje. Årsregnskabet er udarbejdet efter bestemmelserne i Økonomi- og Indenrigsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner".

Midttrafiks udgiftsbaserede regnskab udviser et samlet resultat før byrdefordeling på 1.398.531 tkr. i 2014, balancen udviser en egenkapital på 93.431 tkr. og en balancesum på 668.845 tkr.

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

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

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

Revisors ansvar

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

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

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

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

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

Konklusion

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med Økonomi- og Indenrigsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner". Det er ligeledes vores opfattelse, at der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Supplerende oplysning om forståelse af revisionen

Midttrafik har som sammenligningstal i årsregnskabet medtaget de af bestyrelsen godkendte oprindelige og korrigerede budgettal for 2014. Disse budgettal har ikke været underlagt revision.

Udtalelse om ledelsesberetningen

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

Aarhus, den 8. maj 2015

ERNST & YOUNG

Godkendt Revisionspartnerselskab

Jes Lauritzen
statsaut. revisor

Lis Andersen
statsaut. revisor

4. Præsentation af Midttrafik

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

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

Der henvises til Midttrafiks årsberetning for 2014, som indeholder en mere detaljeret beskrivelse af selskabets aktiviteter i regnskabsåret 2014.

Midttrafik er registreret i det centrale virksomhedsregister med CVR-nummer 29943176.

Visioner og mål

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

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

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

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

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

Bestyrelse og direktion

Midttrafik ledes af en politisk valgt bestyrelse på 9 medlemmer. Et kommunalt repræsentantskab udpeger 7 af medlemmerne, og 2 udpeges af Region Midtjylland. Den daglige ledelse varetages af en direktion.

Bestyrelsen:

Hans Bang-Hansen
Horsens Kommune, formand (V)

Mads Nikolajsen
Norrdjurs Kommune (F)

Jan R. Christensen
Aarhus Kommune, 1. næstformand (F)

Niels Viggo Lynghøj
Struer Kommune (A)

Niels Erik Iversen
Region Midtjylland, 2. næstformand (A)

Johannes F. Vesterby
Viborg Kommune (V)

Finn S. Petersen
Herning Kommune (A)

Arne Lægaard
Region Midtjylland (V)

Frank Borch-Olsen
Silkeborg Kommune (C)

Direktion:

Jens Erik Sørensen, direktør

Mette Julbo-Nielsen, vicedirektør

5. Ledelsesberetning

Byrdefordeling til bestillerne i 2014

Driftsregnskabet til byrdefordeling i Midttrafik blev behandlet på bestyrelsesmøde den 20. marts 2015, og udviste et samlet resultat for 2014 er på 1.407.012 tkr., der baseres på forskellen mellem udgifter og indtægter til kollektiv trafik.

Ved fordeling af finansieringsbehovet blandt kommunerne og Region Midtjylland indregnes dog trafikskabskabet budget fremfor årets forbrug, hvorfor den samlede byrdefordeling i 2014 er 1.422.510 tkr. Det budgetterede finansieringsbehov for 2014 var på 1.458.270 tkr. og samlet set er der byrdefordelt et mindreforbrug i forhold til budgettet på 35.759 tkr., svarende til en positiv afvigelse på 2,5 % i forhold til budgettet.

Af det samlede mindreforbrug overføres 14.463 tkr. til Trafikskabet i 2015.

Resultat 2014

Midttrafiks ordinære, udgiftsbaserede resultat for 2014 er 1.398.531 tkr. og udtrykker summen af driftsudgifter og -indtægter, herunder investeringen i rejsekortprojektet. Da 75 % af investering i rejsekortprojektet er lånefinansieret og da bestillerne først i 2014 har påbegyndt indbetaling til projektet er der tidsmæssige forskydninger mellem årets resultat og årets byrdefordeling.

I resultatets beregning af beløb til byrdefordeling i 2014 indgår Trafikskabskabet budget fremfor trafikskabskabet resultat, og resultat til byrdefordeling er derfor 1.422.510 tkr. Det endelige beløb til overførsel til 2015 er 17.684 tkr. og består af mindreforbrug i Trafikskabet, renteindtægter, udbetalte projektmidler vedr. tidligere år samt mellemregning på investering i rejsekortudstyr.

Det omkostningsbaserede resultat 2014 for Midttrafik er 54.610 tkr, hvilket er 9.451 tkr. mindre end i 2013. Det omkostningsbaserede resultat udtrykker årets ressourceforbrug i forhold til indtægterne, og adskiller sig primært fra det udgiftsbaserede resultat ved at indregne afskrivningen på aktiverne fremfor udgiften til anskaffelsen af samme. Det er således den store regulering for investering i udstyr til rejsekortet, der er årsagen til forskellen mellem det udgiftsbaserede hhv. det omkostningsbaserede resultat.

Midttrafiks likviditet

Midttrafiks indestående i pengeinstitutter er i 2014 øget med 12.095 tkr. og udgør ved regnskabsårets udløb 161.712 tkr. Stigningen på likviditeten skyldes hovedsageligt den positive afvigelse fra budgettet, der først tilbagebetales til bestillerne i 2015, samt en hensat afregning til DSB i Bus- og Togsamarbejdet. Desuden har kommunerne og Region Midtjylland i 2014 betalt til de investeringer i rejsekortudstyr, aktier og ansvarligt lån som Midttrafik begyndte i 2013, hvilket isoleret set har reduceret de kortfristede tilgodehavender og forbedret likviditeten.

Bemærkninger til resultat, pengestrøm og balance

I det følgende suppleres resultatet for hovedområderne i resultatopgørelsen samt balancposterne med bemærkninger, bl.a. vedrørende afvigelser mellem budgetterede indtægter og udgifter og de realiserede regnskabstal.

Busdrift inkl. Bus- og togsamarbejdet

Regnskabsresultatet viser netto en mindreudgift på 64.466 tkr. i forhold til budgettet. Det svarer til en afvigelse fra netto budgettet på 8,6 %. Resultatet indeholder dog en udgift vedrørende Bus&Tog samarbejdet på 18.876 tkr. der endeligt afregnes og byrdefordeles i 2015, og resultat til byrdefordeling har dermed en mindreudgift i forhold til budgettet på 83.341 tkr, eller en afvigelse i forhold til budgettet på 11,2%.

Det flotte resultat på busdriften skyldes primært mindreudgifter, blandt andet en reduktion af akkumuleret overskud i Busselskabet Aarhus Sporveje til fordel for Aarhus Kommune – i alt er der indirekte overført cirka 72.200 tkr. fra busselskabet til Aarhus Kommune.

De reducerede brændstofpriser i løbet af 2014 har også haft en gunstig indflydelse på resultatet idet index til brug for afregning er faldet fra tidspunktet for vedtagelse af det korrigerede budget til afregning med vognmændene. Faldet i index forklarer ca. 13.300 tkr.

Indtægter ved busdrift i 2014 udgør 711.197 tkr. og viser blot en lille fremgang på 3,1 % i forhold til budgettet. Generelt ses der i regnskabet en tendens til øgede indtægter i Østjylland, og stagnerende eller faldende indtægter i resten af Midttrafiks område. Det gælder såvel regionens indtægter som de kommunale indtægter.

Flextrafik

Ved Flextrafik skelnes der mellem handicapkørsel, som er kørsel af svært bevægelseshæmmede personer udført på baggrund af lovgivningen, og 'kan-kørsel' som omfatter siddende patienttransport for regionen og anden kørsel for kommunerne.

Handicapkørslen har i 2014 haft et lille merforbrug på 319 tkr. målt i forhold til budgettet, hvilket afspejler, at alle kommuner udover Aarhus har haft et merforbrug. I forbindelse med julen blev der kørt 15% flere ture end i 2013.

Kan-kørslen har i 2014 haft et merforbrug i forhold til budgettet svarende til 10,6 % eller 43.524 tkr. og skyldes en udvidelse af antallet af kørsler i Fynbus' område med 200.000. To kommuner i Midttrafiks område har opjusteret deres kørsler, mens fire kommuner har væsentligt mindreforbrug. Antallet af udførte flexture er også steget i 2014.

Togdrift

Regnskabet for togdrift i 2014 viser samlet et mindreforbrug på ca. 454 tkr. i forhold til budgettet, hvilket dels skyldes en lavere kontraktbetaling til DSB og Midtjyske Jernbaner, dels skyldes flere indtægter fra kontrolafgifter på Odderbanen.

Midttrafik yder tilskud til anlægsinvesteringer i Midtjyske Jernbaner og Region Midtjylland finansierer anlægsinvesteringerne. Midttrafiks udbetalinger og regionens finansieringer aftales løbende mellem Midttrafik, Region Midtjylland og Midtjyske Jernbaner. I 2014 har Midttrafik udbetalt ca. 14.788 tkr. til anlægsinvesteringer.

Region Midtjylland har i 2009 optaget to lån til finansiering af spormoderniseringen. Provenuet fra lånene er videreudlånt til Midttrafik, til anvendelse som et anlægstilskud til

spormoderniseringen. Region Midtjylland yder et tilskud til Midttrafik, svarende til ydelserne på de to lån.

Trafikselskabet

Under Trafikselskabet er der samlet en række udgiftstyper omfattende egentlige driftsudgifter (billetteringsudstyr, tilskud til rutebilstationer m.v.) samt fællesudgifter af administrativ karakter (personaleudgifter, information og markedsføring, IT m.v.).

Nettoudgifterne til Trafikselskabet viser et mindreforbrug i 2014 på 14.463 tkr. i forhold til det reviderede budget. Fra tidligere år er der til 2014 overført 10.100 tkr. til bl.a. projektet om realtidsudstyr i busserne, zoneomlægning og nyt køreplanssystem.

Mindreforbruget skyldes betalingsforskydninger mellem 2014 og 2015 i relation til realtidsprojektet og nyt køreplanssystem samt fortsatte besparelser i administration og salgsstruktur med henblik på opsparing til kommende udviklingsprojekter.

Midttrafik vil på baggrund af beslutning ved bestyrelsesmøderne den 20. marts, henholdsvis 8. maj 2015 overføre driftsresultatet til 2015.

Billetkontrollen - kontrolafgifter

Billetkontrollen, inklusive kontrolafgifter, vedrører udelukkende Aarhus Kommune. Regnskabet viser en stigning i nettoudgifterne på 4.122 tkr. i forhold til budgettet, og skyldes indgåelse af aftale med eksternt firma om udførelse af kontrolopgaven.

I relation til Aarhus Kommune er merforbruget dog kun 803 tkr., da der er overført tilsvarende flere ubetalte kontrolafgifter til inddrivelse af kommunen.

Der blev overført ikke-betalte kontrolafgifter for 10.681 tkr. til Aarhus Kommune, hvilket er 3.318 tkr. mere end budgettet.

Puljer

Midttrafik har i 2011 modtaget tilsagn om støtte fra Trafikstyrelsen til fire store udviklingsprojekter. Midttrafik har i regnskabsåret 2014 afregnet de sidste to projekter med Trafikstyrelsen. Afslutning af projekterne har ikke påvirket driften for Midttrafik.

Letbanen

I forhold til det reviderede budget 2014 for Letbanen er der et mindreforbrug på 2.672 tkr. Det reviderede budget for Letbanen blev dog i april 2014 ændret af Letbanerådet, hvilket betød en ændret fordeling mellem Region Midtjylland og Aarhus Kommune samt at Midttrafik skulle bidrage med 100 tkr.

I 2014 afregner Aarhus Letbane Driftsselskab (ALD) udgifter afholdt i 2013 vedrørende investering i rejekortudstyr svarende til 4.229 tkr. Samlet set er afregningen med ALD derfor 1.557 tkr. højere end budgetteret.

Rejsekortet

Anlægsinvesteringen i rejsekortet i 2014 svarer til 38.349 tkr. Heraf er 2.464 tkr kontantfinansieret af Silkeborg og Horsens kommuner i 2014, mens de resterende 35.885 tkr. er lånefinansieret med 75 % henholdsvis kontantfinansieret med 25% af de øvrige kommuner og Region Midtjylland.

Driftsudgifter til rejsekortet består af kontraktfastsatte udgifter til vedligeholdelse, rejseafgifter, gebyrer samt rente til det optagne lån. Desuden indtægtsføres tilskrevne, ikke udbetalte renter på det ansvarlige lån svarende til 988 tkr. De akkumulerede tilskrevne renter tilbagebetales til bestillerne samtidigt med tilbagebetaling af det ansvarlige lån. Driftsudgifterne afregnes med bestillerne i regnskabsåret og der har i 2014 være et mindreforbrug på 541 tkr.

Byrdefordelingen

Bestyrelsen fastsætter de nærmere retningslinjer for selskabets finansiering. Retningslinjerne er godkendt af repræsentantskabet og Regionsrådet. Midttrafik har indgået samarbejdsaftale med kommunerne og Region Midtjylland om den kollektive trafik i regionen herunder finansieringen.

Driften af ruter m.v. finansieres dels af indtægter ved billet salg m.v. dels i form af bidrag fra de enkelte bestillere – de såkaldte bestillerbidrag. Selskabets øvrige udgifter - netto-udgifter ved rutedrift og administrationsudgifter - byrdefordeler hovedsagelig på grundlag af

- Ruterelaterede udgifter
- Køreplantimer

Ruterelaterede udgifter omfatter bl.a. udgifter til billetteringsudstyr og passagertælling. Øvrige nettoudgifter ved ruter og administration fordeles efter køreplantimer, dog med en rabat for de ruter, hvor Midttrafik ikke forestår køreplanlægningen.

Midttrafik valgte fra regnskabsår 2010 at bestillerfordele årets forskydning i hensættelse til tjenestemandspension. Midttrafik byrdefordeler 20,3 % af årets pensionsgivende løn til tjenstemandsansatte. Den resterende del af årets regulering af tjenestemandspension reguleres på egenkapitalen i henhold til den aktuarmæssige beregning.

Resultat til byrdefordeling:

Resultatet til byrdefordeling opgøres på grundlag af den udgiftsbaserede resultatopgørelse. Nyanskaffelser i regnskabsåret indregnes således med kostprisen uafhængigt af, at aktivet optages til afskrivning i balancen.

Anlægsinvesteringen vedrørende rejsekortet indgik i byrdefordelingen for de to kontantfinansierende kommuner fra 2013, mens 25 % af udgifterne for de øvrige kommuner og regionen blev overført fra 2013 til 2014 og er afregnet fra 2014 sammen med 25 % af udgifter til investering i 2014.

De resterende 75 % af udgifterne afregnes i takt med afvikling af langfristet lån.

Byrdefordeling af investering i aktier og ansvarligt lån via egenkapitalen:

I 2013 blev der investeret i aktier i Rejsekort A/S, ligesom der er indbetalt ansvarligt lån til samme. Silkeborg og Horsens Kommune har kontantfinansieret deres andel heraf i 2013, mens 25 % af udgifterne vedrørende de øvrige kommuner og regionen blev overført til kontant afregning i 2014. Desuden er der i 2014 indbetalt yderligere 15 mio. kr. i ansvarigt kapital til Rejsekort A/S, hvor 13,0 mio. kr. heraf er bestillerfordelt og finansieres med 25 % kontant betaling i 2014.

De resterende 75 % af udgifterne til aktier og ansvarligt lån i 2013 samt 2014 afregnes i takt med afvikling på langfristet lån.

Pengestrømsopgørelsen

Pengestrømsopgørelsen for 2014 udviser en samlet likviditetsstigning på 12.095 tkr.

Stigningen i den likvide beholdning skyldes forskydninger i balanceposterne, hvor især kommunernes og regionens betalinger til investeringen i Rejsekortet påvirker faldet i de kortfristede tilgodehavender. Stigningen i den kortfristede gæld relaterer sig hovedsageligt til tilbagebetaling til bestillerne som følge af opgørelsen i "Driftsregnskab til byrdefordeling 2014"

Investeringen i rejsekortudstyr ses i likviditetsvirkningen fra Anlæg under udførelse, mens indbetalingen af yderligere ansvarligt lån til Rejsekort A/S udtrykkes i tilgangen af finansielle anlægsaktiver.

Materielle og immaterielle anlægsaktiver

Midttrafik har i 2014 fortaget en ombygning af Flextrafiks kontorer i de lejede lokaler på Søren Nymarks Vej i Højbjerg, og faciliteter samt møbler i kantinen er opgraderet.

Der er i 2014 investeret i software til ferie- fleks- og tidsregistrering i Midttrafiks administration, og der er udviklet software til brug for institutionkunders bestilling af grupperejser.

I 2014 blev rejsekortet ibrugtaget på Odderbanen og i alt 245 busser er ultimo 2014 i drift med rejsekortet. Værdien af aktiverne "Driftsmateriel og biler" er således øget med 35.254 tkr. ved en overførsel fra igangværende arbejder til afskrivning i takt med ibrugtagningen.

Den fortsatte investering i rejsekortudstyr samt investeringen i reeltidsudstyr registreres som igangværende arbejde, der er øget med 41.283 tkr. i 2014. Samlet set er værdien af igangværende arbejde øget med 6.029 tkr. i 2014.

Investering i rejsekortudstyr fortsætter indtil udgangen af 2016 hvor Letbanen ibrugtages mens investeringen i reeltidsudstyr afsluttes i 2015, hvor alle busser er i drift med udstyret.

Den regnskabsmæssige værdi af Midttrafiks materielle og immaterielle aktiver udgør samlet 94.664 tkr. ultimo 2014.

Finansielle anlægsaktiver

Den bogførte værdi af finansielle anlægsaktiver udgør 90.835 tkr. jfr. specifikationen i årsregnskabets note 13.

Der er i regnskabsåret 2014 ikke foretaget yderligere aktiekøb. Værdien af aktiebeholdningen er reguleret ultimo regnskabsåret efter den indre værdis metode. I 2014 er der indbetalt yderligere ansvarligt lån til Rejsekort A/S på 15.083 tkr.

Kortfristede tilgodehavender

Kortfristet tilgodehavende består primært af bestillerbidrag, kontrolafgifter, salg af klippe- og periodekort og tilgodehavender vedrørende handicapkørsel.

Kortfristede tilgodehavender er ultimo 2014 reduceret i forhold til beholdningen ultimo 2013, hvilket skyldes bestillerens betaling i 2014 af de udgifter Midttrafik afholdte til investering i rejsekort i 2013.

Langfristede tilgodehavender

Langfristede tilgodehavender udgøres af bestillerfordelte tilgodehavender vedrørende pension til tjenestemænd, samt af bestillerfordelte tilgodehavender vedrørende den lånefinansierede andel af investeringen i materielle anlægsaktiver i rejsekortet.

Midttrafiks tilgodehavende ved kommuner og Region Midtjylland vedrørende investeringen i rejsekortudstyr udgør i alt 52.654 tkr. Tilgodehavendet er opbygget fra 2013 ved påbegyndt investering i rejsekortudstyr og vil fortsat udvikles frem til projektets afslutning, der forventes i 2016. Bestillerne er fra 2014 begyndt at betale afdrag på lånet i Kommunekredit vedr. rejsekortet, og dermed sker der indirekte en nedbringelse af tilgodehavendet, der endeligt opgøres og udlignes ved projektets afslutning.

Midttrafik fordeler den løbende hensættelse til tjenestemandspension blandt kommunerne og Region Midtjylland. Tilgodehavendet er samlet set ultimo 2014 på 5.622 tkr.

Likvide beholdninger

Ultimo 2014 udgør de likvide beholdninger 161.712 tkr., og udover de almindelige bankbeholdninger indgår aftalekonti med udløb i januar 2015 i beholdningen.

Varebeholdninger

Værdien af lagerførte klippekort udgjorde pr. 31. december 2014 i alt 2.118 tkr. og er dermed steget en smule fra afslutningen af regnskab 2013. Denne stigning i lagerbeholdningen er en følge af redigering af de generelle oplysninger på kortet, der præciserer, at de fortrykte klippekort kan benyttes i hele Midttrafiks område. Der er derfor i slutningen af 2014 indkøbt opdateret beholdning af samtlige klippekorttyper.

Langfristet gæld

Midttrafik har i 2014 afdraget 11.268 tkr. på lånet ved Kommunekredit – bestillerne har finansieret 10.998 tkr. heraf.

Lånet er optaget i 2013 med en hovedstol på 171.737 tkr. Renten på lånet fastlægges for renteperioder på 3 måneder, og Midttrafik har med Kommunekredit indgået en swappaftale om fast rente på 1,56% i 15 år til dækning af dette lån.

Kortfristet gæld i øvrigt

Kortfristet gæld i øvrigt udgør 208.557 tkr., og vedrører hovedsagelig entreprenørafregninger samt tilbagebetalinger til bestillere.

Hensatte forpligtelser

Midttrafik har en hensat forpligtelse vedrørende pension til tjenestemænd på i alt 58.431 tkr.

Desuden har Midttrafik en hensat forpligtelse på i alt 18.876 tkr vedr. betaling til DSB i forbindelse med Bus & Tog samarbejdet.

Egenkapital

Midttrafiks egenkapital udgjorde ultimo 2014 i alt 93.431 tkr. og egenkapitalen er dermed øget med 44.814 tkr siden 2013.

Stigningen skyldes det positive omkostningsbaserede resultat på 54.610 tkr, der delvist udlignes af værdiregulering på aktier, overført overskud til driften samt reguleringer over tid vedrørende rejsekortet

6. Anvendt regnskabspraksis

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

Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år.

I det følgende beskrives hovedtrækkene i den regnskabspraksis, der er lagt til grund ved aflæggelsen af årsregnskabet.

Generelt om indregning og måling

Aktiver indregnes i balancen, når aktivet forventes anvendt i mere end et regnskabsår, og aktivets værdi kan måles pålideligt.

Hovedreglen er, at alle indtægter og udgifter henføres til det regnskabsår, de vedrører uanset betalingstidspunkt. Der foretages således fuld periodisering af bestillernes udgifter og indtægter samt tilgodehavender og gæld i årsregnskabet. Rettigheder og forpligtelser, der ikke kan opgøres endeligt på balancetidspunktet, optages i årsregnskabet afsnit om eventualrettigheder samt kautions- og garantiforpligtelser.

6.1 Resultatopgørelsen

Den udgiftsbaserede resultatopgørelse viser nettoudgiften ved drift af ruter m. v. og selskabets administrationsudgifter til byrdefordeling på de deltagende kommuner og regionen. I noterne til hovedposterne i resultatopgørelsen er udgifter og indtægter specificeret på hovedposter for de enkelte aktivitetsområder.

Resultatet til byrdefordeling i regnskabsåret vises endvidere fordelt mellem kommuner og Region Midtjylland.

Materielle anlægsaktiver vedrørende rejskortet udgiftsføres og byrdefordeles – 25% heraf afregnes kontant i regnskabsåret, og de resterende 75% afregnes i takt med afdrag på langfristet lån. I 2014 er endvidere afregnet 25% af investeringen i 2013.

6.1.1 Den udgiftsbaserede resultatopgørelse

Den udgiftsbaserede resultatopgørelse omfatter alene finansielle transaktioner baseret på foreliggende udgifts- og indtægtsbilag, som kan henføres til regnskabsåret.

Udgifter medtages således i det år betalingsforpligtelsen er opstået, det vil sige ved eksempelvis modtagelse af leverandørfaktura eller andet eksternt påkrav. Indtægter medtages i det år hvor endelig ret er erhvervet, det vil sige eksempelvis ved fremsendelse af fakturaer på ydelser eller leverancer, refusionsopgørelser o.l., med anmodning om indbetaling af regningsbeløbet.

Anlægsudgifter afholdt i regnskabsåret udgiftsføres i resultatopgørelsen og optages ikke til afskrivning i balancen. Finansielle leasingaftaler registreres alene i resultatopgørelsen med de leasingydelse, der er forfaldet til betaling i regnskabsåret.

Forskydninger i tjenstemandsansatte medarbejderes optjening af ret til pension, feriepengeforpligtelsen samt varebeholdninger registreres ikke i den udgiftsbaserede resultatopgørelse.

6.1.2 Den omkostningsbaserede resultatopgørelse

Det omkostningsbaserede resultat udtrykker årets ressourceforbrug i forhold til indtægterne.

Årets afskrivning på materielle og immaterielle aktiver indregnes i resultatet, fremfor udgiften til anskaffelsen heraf. Ligeledes indregnes forskydning i lagerbeholdning og tjenstemandsansattes optjening af ret til pension.

I forhold til leasede materielle aktiver indregnes afdraget på leasingaftalen ikke, da afskrivningen medtages.

6.2 Balancen

Materielle anlægsaktiver

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

Finansielt leasede aktiver indregnes og måles på tilsvarende vis som egne aktiver. For finansielle leasingkontrakter opgøres kostprisen til laveste værdi af dagsværdi og nutidsværdien af de fremtidige leasingydelse. Ved beregning af nutidsværdien anvendes leasingaftalens interne rentefod som diskonteringsfaktor. Den tilsvarende gældsforpligtelse vedrørende leasede aktiver indregnes som gæld i balancen.

Finansielt leasede aktiver indregnes som anlægsaktiver og behandles regnskabsmæssigt på lige fod med øvrige anlægsaktiver.

Der foretages lineære afskrivninger over aktivets forventede brugstid. Afskrivningsperioden for anlægsaktiver optaget i balancen udgør:

Aktiv	Afskrives over år:
Tekniske anlæg, større specialudstyr, transportmidler og lignende	
Særlige tekniske installationer i bygninger	10 år
Entreprenørmateriel og større maskiner ekskl. Biler	7 - 10 år
Driftsmateriel og biler m.v.	4-5 år
Inventar, herunder computer- og andet IT-udstyr	
Inventar	4-5 år
IT-udstyr (hardware og software)	3 -5 år

Materielle anlægsaktiver til en værdi mindre end 100.000 kr. pr. enkeltanskaffelse udgiftsføres i anskaffelsesåret, jf. dog nedenfor om større anskaffelser af ensartet udstyr til under 100.000 kr. pr. enhed.

Ensartede mindre aktiver, eksempelvis IT udstyr, inventar på kontorarbejdspladser værdiansættes og kan afskrives samlet. Sådanne aktiver, til kostpris under 100.000 kr. pr. enkeltanskaffelse kan optages i balancen, hvis der er tale om væsentlige samlede indkøb, og hvor det findes hensigtsmæssig at fordele udgifterne over flere år ved indregning i balancen og afskrivning over brugstiden.

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

Immaterielle anlægsaktiver

Der foretages ikke indregning og måling af immaterielle anlægsaktiver, bortset fra indretning af lejede lokaler samt større anskaffelser af software, jf. nedenfor.

Software med en anskaffelsessum på under 100.000 kr. pr enkeltanskaffelse udgiftsføres i resultatopgørelsen i anskaffelsesåret.

Software med en anskaffelsessum på over 100.000 kr. pr enkeltanskaffelse indregnes i balancen til kostpris og afskrives lineært over brugstiden, der fastsættes til 3-5 år, afhængig af karakter og formål.

Finansielle anlægsaktiver

Langfristet udlån, andelsbeviser o. lign. optages til anskaffelsesprisen under regnskabsposten finansielle anlægsaktiver, hvis de repræsenterer en omsættelig værdi for selskabet. Aktier indregnes til regnskabsmæssig indre værdi.

Pantebreve og andre langfristede udlån og lign., der ikke repræsenterer en omsættelig værdi for selskabet, optages ikke i balancen. Sådanne aktiver/rettigheder opføres i årsregnskabets fortegnelse over eventualrettigheder.

Investering i aktier og indbetaling af ansvarligt lån vedrørende rejsekortet i 2013 er byrdefordelt fra balancen i 2013 med 25% og afregnet kontant i 2014. 75% af investeringen i aktier og ansvarlige lån byrdefordes fra balancen i takt med afdrag på langfristet lån. Indbetalingen af ansvarligt lån i 2014 er byrdefordelt med 25% og afregnet i 2014.

Varebeholdninger

Råvarer, hjælpematerialer og biprodukter samt varer indkøbt til eget brug udgiftsføres i takt med, at udgifterne afholdes. Varebeholdninger, hvis værdi på stedniveau overstiger 100.000 kr. optages i balancen. Værdien af varebeholdninger reguleres i balancen, hvis der i regnskabsåret forekommer væsentlige ændringer i værdien.

Tilgodehavender

Kortfristede og langfristede omsættelige tilgodehavender optages i balancen under de respektive regnskabsposter til nominel værdi.

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

Langfristede tilgodehavender vedrørende rejsekortet svarer til kommunernes og Region Midtjyllands afdrag på Kommunekreditlån til finansiering af investeringen i rejsekortet.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter omfatter afholdte omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår.

Hensættelser

Pensionsforpligtelser vedrørende tjenstemandsansatte og medarbejdere på tjenstemandslignende vilkår optages i balancen under hensættelser. Den årlige regulering er fra 2010 bestillerfordelt som et tilgodehavende for Midttrafik, men reguleringen opkræves først når de respektive pensioner kommer til forfald

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

20,3 % af årets pensionsgivende løn for tjenstemandsansatte byrdefordes til bestillerne. Den resterende del af årets regulering af hensættelser til pension til tjenstemænd reguleres på egenkapitalen.

Andre forpligtelser, eksempelvis miljøforpligtelser, garantiforpligtelser m.v. optages ikke i balancen. Sådanne eventuelle forpligtelser medtages i årsregnskabet's fortegnelse over eventualforpligtelser.

Finansielle gældsforpligtelser

Kortfristet gæld til pengeinstitutter (driftskreditter) optages under regnskabsposten kortfristet gæld til pengeinstitutter i balancen.

Langfristet gæld optages under regnskabsposten langfristet gæld med restgælden på balancetidspunktet. Under langfristet gæld indregnes den kapitaliserede værdi af fremtidige ydelser på finansielle leasingkontrakter.

Leje og leasingaftaler

Finansielt leasede aktiver, der har karakter af finansieringsaftaler, indregnes i balancen under anlægsaktiver tilsvarende egne anlægsaktiver og afskrives som sådan. Den kapitaliserede værdi af leasingforpligtelse indregnes under langfristet gæld.

Operationelt leasede aktiver, der ikke har karakter af finansieringsaftaler, indregnes ikke under anlægsaktiver eller langfristet gæld. Sådanne aftaler optages i årsregnskabet's fortegnelse over eventualforpligtelser med angivelse af resterende maksimale restløbetid.

Eventualforpligtelser

Eventualforpligtelser indregnes ikke i balancen. Sådanne forpligtelser oplyses i årsregnskabet's fortegnelse over eventualforpligtelser.

For eventualforpligtelser herunder garantier og lign. hvorpå der hviler aktuelle eller truen- de tabsrisici tilføjes bemærkning herom i tilknytning til forpligtelsen.

Afgivne garantier

Afgivne garantier indregnes ikke i balancen men anføres i årsregnskabet's fortegnelse over eventualforpligtelser, jf. omtalen ovenfor.

Eventualrettigheder

Eventualrettigheder optages ikke i balancen men oplyses i årsregnskabet's fortegnelse over eventualrettigheder.

6.3 Busselskabet Aarhus Sporveje

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

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

finansieres af Aarhus Kommune via kontrakter med Midttrafik om buskørsel i Aarhus Kommune.

Den sammenfattende konsekvens af aftalen indebærer, at Midttrafik betaler for buskørsel leveret af busselskabet. Aarhus Kommune pålignes den tilsvarende udgift via byrdefordelingsregnskabet. Disse udgifter og indtægter indgår således i Midttrafiks driftsregnskab for 2014.

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

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

7. Resultatopgørelse for 2014

Tabel 1: Udgiftsbaseret resultatopgørelse

1.000 kr. i løbende priser	Note	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
Busdrift	1	681.974	746.440	704.008
Handicapkørsel	2	31.031	30.712	29.505
KAN-kørsel	3	454.534	411.010	382.875
KAN-kørsel Adm. - udgifter	3	10.052	10.202	9.925
Togdrift	4	50.587	51.041	55.065
Trafikselskabet, incl. overført mindreforbrug 2012	5	117.913	132.376	112.041
Billetkontrollen	6	10.428	6.306	7.669
Øvrige (Renteindtægter)	7	-570	0	-284
Letbanesekretariat og -operatøruddud	8	2.253	4.925	915
Rejsekort - kontantfinansiering	9	2.464	3.432	10.233
Rejsekort - kontant og lånefinansiering	9	35.885	33.765	48.748
Rejsekort - drift	9	3.449	4.979	
Eksterne projekter	10	-1.468	0	1.414
Resultat		1.398.531	1.435.187	1.362.113
Byrdefordelt afdrag på lån i Kommunekredit		10.998	10.998	
Byrdefordelt kontantfinansiering, aktier og ansv. lån	16	26.267		
Rejsekort udgifter 2013 til byrdefordeling 2014	16	16.315	12.084	16.315
Rejsekort udgifter 2014 til byrdefordeling 2015-2028	16	-25.986		32.433
Ej byrdefordelt vedr. rejsekort	9	-1.237		
Til byrdefordeling i efterfølgende regnskabsår*		-20.062		
Indtægt vedr. byrdefordeling i regnskabsåret	11	-1.422.510	-1.458.269	-1.327.310
Resultat til overførsel	Tabel 6	-17.684	0	-13.946

NOTE: Afregning med Bus&Tog-samarbejdet, ikke udbetalte renter vedr. ansvarligt lån, samt overskydende bestillerbidrag i 2014 vedr. rejsekort-investering

Tabel 2: Resultat fordelt på bestillere

1.000 kr. i løbende priser	Note 11	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
Favrskov Kommune		19.399	17.216	16.775
Hedensted Kommune		9.351	9.258	9.785
Herning Kommune		36.163	36.871	33.994
Holstebro Kommune		31.751	31.309	28.595
Horsens Kommune		34.917	38.012	43.485
Ikast-Brande Kommune		16.373	16.761	16.623
Lemvig Kommune		8.891	9.211	9.446
Nordjurs Kommune		16.723	17.668	17.039
Odder Kommune		6.508	6.660	6.266
Randers Kommune		73.072	75.214	71.450
Ringkøbing-Skjern Kommune		25.513	26.309	24.326
Samsø Kommune		5.043	5.187	5.223
Silkeborg Kommune		44.569	42.232	46.122
Skanderborg Kommune		19.980	19.658	18.494
Skive Kommune		33.505	34.647	31.777
Struer Kommune		8.396	8.478	7.914
Syddjurs Kommune		17.211	16.526	19.007
Viborg Kommune		39.808	38.462	37.747
Aarhus Kommune		189.065	277.216	232.192
Region Midtjylland		462.292	457.166	400.675
Sydtrafik, Fynbus og NT		309.243	264.109	243.142
Aarhus Letbane Driftsselskab		5.551		
Ikke bestillerfordelt		9.185	10.100	7.237
Udgifter til byrdefordeling		1.422.510	1.458.269	1.327.310

Resultatopgørelse for 2014 – fortsat

Tabel 3: Omkostningsbaseret resultatopgørelse

1.000 kr. i løbende priser	Note	Regnskab 2014	Regnskab 2013
Nettoresultat i udgiftsbaseret regnskab		17.684	13.946
Anlægsudgifter optaget til afskrivning jf. anvendt regnskabspraksis	12	922	302
Igangværende arbejde, netto	12	41.283	51.646
Afskrivninger på anlægsaktiver	12	-3.265	-301
Hensættelser til tjenestemandspensioner		-2.015	-1.532
Driftsresultat, omkostningsbaseret		54.610	64.061

8. Balance 31. december 2014

Tabel 4: Balance pr. 31. december

1.000 kr. i løbende priser	Note	Regnskab 2014	Regnskab 2013
AKTIVER			
Materielle anlægsaktiver	12	94.664	55.723
Finansielle anlægsaktiver	13	90.835	82.518
Varebeholdninger	14	2.118	1.520
Langfristede tilgodehavender - Pension til tjenestemænd	15	5.622	4.781
Langfristede tilgodehavender - Rejsekort	16	52.654	32.433
Kortfristede tilgodehavender - øvrige		123.808	122.875
Periodeafgrænsningspost	17	137.432	117.285
Likvide aktiver		161.712	149.617
Aktiver i alt		668.845	566.752
PASSIVER			
Egenkapital	18	93.431	48.617
Hensatte forpligtelser, pension til tjenestemænd		58.431	56.364
Hensat forpligtelse		18.876	0
Langfristet gæld vedr. investering i Rejsekortet	19	152.118	163.386
Langfristet gæld til Region Midtjylland	17	137.432	117.285
Kortfristet gæld i øvrigt		208.557	181.100
Passiver i alt		668.845	566.752

9. Pengestrømsopgørelse 2014

Tabel 5: Pengestrømsopgørelse

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Regnskab 2013
Driftsresultat, omkostningsbaseret	54.610	64.061
Likviditetsregulering til driftsresultat		
Afskrivninger	3.265	301
Regulering af pensionsforpligtelser	2.015	1.532
Øvrige reguleringer til driftsresultat	11.088	15.317
Likviditetsregulering til driftsresultat i alt	70.977	81.210
Likviditetsreguleringer fra investeringer		
Investering i materielle anlægsaktiver	-42.205	-51.985
Tilgang af finansielle anlægsaktiver	-15.083	-115.451
Likviditetsreguleringer fra investeringer i alt	-57.289	-167.436
Likviditetsvirkning af drift og investeringer	13.689	-86.226
Øvrige likviditetsforskydninger		
Fald i kortfristede tilgodehavender	-933	-34.093
Stigning af langfristede tilgodehavender	-19.381	-32.433
Stigning i kortfristede gældsforpligtelser	27.457	36.777
Fald i langfristet gæld	-11.268	163.386
Stigning i varelager	-598	-93
Øvrige likvide reguleringer fra balanceposter	3.129	-13.696
Øvrige likviditetsforskydninger i alt	-1.594	119.849
Årets samlede likviditetsvirkning		
Likvid beholdning primo regnskabsåret	149.617	115.995
Ændring i likviditet jf. ovenfor	12.095	33.623
Likvid beholdning ultimo regnskabsåret	161.712	149.617

10. Noter til resultatopgørelse og balance

Note 1: Busdrift (inkl. bus/tog samarbejdet)

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
Udgifter			
Drift af busruter (inkl. godstransport)	1.405.448	1.457.415	1.446.668
Kørsel i naboregioner (netto)*	-12.277		-14.672
Udgifter i alt	1.393.171	1.457.415	1.431.996
Indtægter			
Salg af kort og billetter m.v.	-654.046	-646.175	-657.421
Takstkompensation fra staten	-35.999	-35.400	-35.656
Bus- og togsamarbejdet	-19.300	-27.500	-33.309
Befordring af værnepligtige	-1.852	-1.900	-1.601
Indtægter i alt	-711.197	-710.975	-727.988
Resultat	681.974	746.440	704.008
Overført til byrdefordeling i 2015	-18.876		
Nettoudgift til byrdefordeling	663.098		

*Nettoindtægt i forbindelse med Midttrafiks kørsel i naboregioner samt NT og Sydtrafiks kørsel i Region Midtjylland, hvor Midttrafik har kørt mere i naboregionerne end NT og Sydtrafik har kørt i Region Midtjylland. Kørslen vedrører regionen samt Hedensted og Ringkøbing-Skjern Kommune.

Note 2: Handicapkørsel

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
Udgifter til handicapkørsel	39.189	39.071	37.750
Indtægter fra egenbetaling	-8.158	-8.359	-8.245
Nettoudgift til byrdefordeling	31.031	30.712	29.505

Note 3: KAN-kørsel

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
Udgifter			
Flextrafik for kommuner og region	450.309	406.337	368.671
Administration	10.052	10.202	9.925
Flextur	4.225	4.673	4.279
Nettoudgift til byrdefordeling	464.585	421.212	382.875

Note 4: Togdrift

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
Driftsudgifter	52.792	53.052	57.661
Billetindtægter, fragt mv.	-16.994	-16.800	-17.307
Netto Driftsudgifter	35.799	36.252	40.354
Investeringer	14.788	14.789	14.711
Nettoudgift til byrdefordeling	50.587	51.041	55.065

Note 5: Trafikselskabet

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
Driftsudgifter (inkl. løn)			
EDB-omkostninger vedr. busdrift	153	110	392
Chaufførlokaler	826	605	1.523
Billetteringsudstyr	2.159	4.441	3.441
Radioudstyr	-	-	-
Trafiktjeneste incl. billetkontrol	4.457	4.391	255
Stoppesteder	8	-	76
Driftsudgifter i alt	7.603	9.547	5.686
Salgsudgifter (inkl. løn)			
Provision	4.816	4.700	-0
Markedsføring og information incl. køreplaner	26.234	36.536	25.518
Rejsehjemmel	970	941	872
Kundecenter	124	126	44
Salg og distribution	3.849	3.719	3.865
Drift af busterminaler/rutebilstationer	10.920	10.593	11.502
Salgsudgifter	46.912	56.615	41.800
Administrationsudgifter (inkl. løn)			
Bygninger og inventar	6.195	6.457	6.236
Konsulenter, revision, advokat	603	192	2.487
Møder, rejser, kørselsgodtgørelse	586	467	551
EDB	11.619	12.593	12.182
Kontor, telefon mv.	774	736	916
Personale og uddannelse	2.744	3.799	2.316
Løn	27.790	28.058	26.252
Renter og andre finansielle udgifter ej specificeret	53	79	142
Administrationsudgifter, bus	50.365	52.381	51.081
Samlede udgifter	104.880	118.543	98.567
Flextrafik, handicapkørsel adm.			
Driftsudgifter	6.506	7.205	6.355
Administrationsudgifter	6.526	6.628	7.119
Samlede udgifter	13.032	13.833	13.473
I alt	117.913	132.376	112.040

Note 6: Billetkontrollen

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
Kontrolafgifter	-15.140	-12.717	-15.543
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus Kommune	10.681	7.363	9.339
Billetkontroladministration, kontrollører m.m.	14.886	11.660	13.873
Resultat	10.428	6.306	7.669

Note 7: Øvrige poster- Renteindtægter

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
Renteindtægter	-570	0	-284
Resultat	-570	0	-284

Note 8: Letbane

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
Letbanesekretariatet	931	931	915
ALD Rejsekort og øvrige udgifter	1.322	3.994	0
Resultat	2.253	4.925	915
Rejsekort anlægsudgifter fra 2013 til byrdefordeling i 2014	4.229		
Resultat til byrdefordeling i 2014	6.482		

Note 9: Rejsekortet

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
Kontantfinansierede anlægsudgifter	2.464	3.432	10.233
Kontant- og lånefinansierede anlægsudgifter	35.885	33.765	48.748
Finansiering - renter	1.510	2.476	
Drift	1.939	2.503	
Resultat	41.798	42.175	48.748
Overførte anlægsudgifter fra 2013 til byrdefordeling i 2014*	12.084	12.084	16.315
Kontantfinansiering af aktier og ansv. lån 2013 og 2014	26.267		
Betalte afdrag på lån i Kommunekredit	10.998	10.999	
Midttrafik finansiering af buslager, andel 2014	1.237		
Overførte anlægsudgifter til byrdefordeling i 2014-2028			32.433
Overførte anlægsudgifter til byrdefordeling i 2015-2028	25.986		
Resultat til byrdefordeling i 2014	63.923	65.258	0

*NOTE: anlægsudgifter vedr. Letbanen er overført til byrdefordeling i område Letbanen.

Note 10: Eksterne projekter

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
Indtægter 2014	-1.468	0	1.414
Resultat	-1.468	0	1.414
Budget Eksterne projekter 2014		0	
Resultat Eksterne projekter 2014	-1.468		1.414
Til Overførsel	-1.468	0	1.414

Note 11: Byrdefordeling i hovedtal

1.000 kr.	Resultat til byrdefordeling 2014					
	Bus	Handicap	Kan-kørsel inkl. Driftscenter	Tog	Billet- kontrol	Rejsekortet
Favrskov	14.494	1.001	2.747			214
Hedensted	7.100	868	216			264
Herning	29.224	1.553	0			1.938
Holstebro	26.233	921	1.159			1.117
Horsens	24.329	1.751	3.284			1.541
Ikast-Brande	14.500	657	62			188
Lemvig	7.255	579	429			97
Nordjurs	12.801	687	2.291			140
Odder	5.186	703	0			73
Randers	58.281	1.972	1.569			3.654
Ringkøbing-Skjern	20.785	1.520	526			816
Samsø	4.032	194	215			137
Silkeborg	31.821	2.151	3.549			2.062
Skanderborg	17.081	791	24			613
Skive	19.991	700	9.356			1.145
Struer	6.948	402	53			273
Syddjurs	12.103	496	3.147			385
Viborg	30.583	1.848	698			2.333
Aarhus	102.376	12.237	4.546		10.428	18.215
Regionen	217.975	0	121.468	50.587		29.706
Ikke Bestillerfordelt						-988
ALD						
Sydtrafik, Fynbus og andre			309.244			
I alt	663.099	31.031	464.585	50.587	10.428	63.923

FORTSÆTTES

Note 11: Byrdefordeling i hovedtal - fortsat

1.000 kr.				Budget til Byrdefordeling 2014		Byrdefordelt
	Letbane sek.	Letbane - rejsekort og øvrige	I alt	Trafik- selskabet	I alt Budget	
Favrskov	38		18.494	905	905	19.399
Hedensted	0		8.449	902	902	9.351
Herning	0		32.716	3.447	3.447	36.163
Holstebro	0		29.430	2.321	2.321	31.751
Horsens	0		30.905	4.012	4.012	34.917
Ikast-Brande	0		15.407	966	966	16.373
Lemvig	0		8.361	530	530	8.891
Nordjurs	38		15.958	765	765	16.723
Odder	38		6.001	507	507	6.508
Randers	38		65.513	7.559	7.559	73.072
Ringkøbing-Skjern	0		23.647	1.866	1.866	25.513
Samsø	0		4.579	464	464	5.043
Silkeborg	38		39.621	4.948	4.948	44.569
Skanderborg	38		18.546	1.434	1.434	19.980
Skive	0		31.192	2.313	2.313	33.505
Struer	0		7.676	720	720	8.396
Syddjurs	38		16.168	1.043	1.043	17.211
Viborg	0		35.461	4.347	4.347	39.808
Aarhus	254		148.056	41.009	41.009	189.065
Regionen	338		420.074	42.218	42.218	462.292
Ikke Bestillerfordelt	73		-915	10.100	10.100	9.185
		5.551	5.551			5.551
Sydtrafik, Fynbus og andre			309.244		0	309.243
I alt	931	5.551	1.290.134	132.376	132.376	1.422.510

Ovenstående er den samlede byrdefordeling for Midttrafik på alle forretningsområder fordelt ud på de enkelte bestillere

Note 12: Materielle anlægsaktiver

1.000 kr. i løbende priser	Om- bygninger	Driftsmateriel og biler	Inventar inkl. it-udstyr	Igangværende arbejder	Immaterielle aktiver	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2014	2.696	518	1.473	53.950	7.241	65.877
Tilgang	240	0	221	41.283	462	42.205
Overført vedr. igangværende arbejde		35.254		-35.254		0
Afgang	0	0	0	0	0	0
Kostpris pr. 31. december 2014	2.935	35.772	1.693	59.979	7.702	108.082
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2014	-1.015	-518	-1.380		-7.241	-10.154
Årets afskrivninger	-294	-2.702	-115		-154	-3.265
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	0	0		0	0
Af- og nedskrivninger 31. december 2014	-1.309	32.552	-1.495	0	-7.394	-13.418

Note 13: Finansielle anlægsaktiver

1.000 kr. i løbende priser	Andel i Århus rute- bilstation	Aktier i Rejsekort A/S	Ansvarlig lån til Rejse- kort A/S	Aktier i Rejseplan A/S	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2014	561	79.318	49.669	1.584	131.132
Tilgang	0		15.083		15.083
Kostpris pr. 31. december 2014	561	79.318	64.752	1.584	146.215
Reguleringer og afdrag pr. 1. januar 2014	373	-48.713	357	-631	-48.614
Årets reguleringer og afdrag	81	-7.782	988	-53	-6.766
Nedskrivninger 31. december 2014	454	-56.495	1.345	-684	-55.380
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2014	1.015	22.823	66.097	900	90.835

Værdien af Midttrafiks aktiebeholdninger er indregnet på baggrund af årsregnskaber for 2014.

Midtjyske jernbaner

Udover de værdiansatte finansielle anlægsaktiver på 90.835 tkr. har Midttrafik en aktiebesiddelse inkl. stemmeret i Midtjyske Jernbaner, der i bogføringen og årsregnskabet for 2014 er værdiansat til under 1 tkr. på grund af vedvarende driftsunderskud i selskabet.

Midttrafiks andel af selskabets samlede aktiekapital udgør 87,66 %.

Note 14: Varebeholdninger

1.000 kr. i løbende priser

	Klippekort i alt
Lager Primo pr. 1. januar 2014	1.520
Tilgang	1.452
Afgang	-854
Lager Ultimo pr. 31. december 2014	2.118

Note 15: Langfristede tilgodehavender - Pension til tjenestemænd

1.000 kr. i løbende priser	Saldo 2014	Hensættelse 2014	Saldo 2013
Favrskov	6	6	0
Hedensted	16	4	12
Herning	298	27	271
Holstebro	190	17	173
Horsens	297	27	270
Ikast-Brande	72	7	66
Lemvig	46	3	43
Norddjurs	69	5	64
Odder	27	2	26
Randers	560	51	509
Ringkøbing-Skjern	126	13	113
Samsø	37	3	34
Silkeborg	74	36	38
Skanderborg	27	10	18
Skive	192	18	174
Struer	57	5	52
Syddjurs	22	8	15
Viborg	288	32	256
Aarhus	2.606	245	2.361
Regionen	610	323	286
I alt	5.622	841	4.781

BEMÆRK: Region Midt har i 2010 indfriet gælden vedr. tjenestemandssforpligtelser

Midttrafik har i 2014 hensat 20,3 % til pension til tjenestemænd. Midttrafik fortsætter med årligt at få foretaget en aktuarberegning, og forskellen på denne og Økonomi- og Indenrigsministeriets sats på 20,3 % hensættes på Midttrafiks egenkapital.

Midttrafik har pr. 31. december 2014 fået opgjort den samlede pensionsforpligtelse til 58.431 tkr., svarende til en øgning i 2014 på 2.066 tkr.

Note 16: Bestillerfordelte tilgodehavender vedr. rejsekortet

1.000 kr. i løbende priser

Ultimo 2014	Kortfristet tilgodehavende ^A			Kortfristet tilgodehavende ^B			Langfristet tilgodehavende ^C		
	Primo 2014	Bevægelse	Ultimo 2014	Primo 2014	Bevægelse	Ultimo 2014	Primo 2014	Bevægelse	Ultimo 2014
Favrskov	44	44	-	82	82	-	107	64	171
Hedensted	72	72	-	73	73	-	134	98	232
Herning	382	382	-	704	704	-	993	647	1.639
Holstebro	223	223	-	407	407	-	569	368	937
Horsens	0	-	-	0	-	-	0	-	-
Ikast-Brande	9	9	-	125	125	-	84	2	86
Lemvig	7	7	-	62	62	-	43	2	44
Norrdjurs	22	22	-	66	66	-	68	30	97
Odder	21	21	-	20	20	-	37	30	67
Randers	710	710	-	1.361	1.361	-	1.886	1.208	3.094
Ringkøbing-Skjern	177	177	-	322	322	-	387	216	603
Samsø	8	8	-	89	89	-	61	2	62
Silkeborg	0	-	-	0	-	-	0	-	-
Skanderborg	146	146	-	190	190	-	318	237	555
Skive	171	171	-	559	559	-	543	214	758
Struer	51	51	-	122	122	-	127	57	184
Syddjurs	74	74	-	165	165	-	183	92	275
Viborg	409	409	-	996	996	-	1.157	613	1.770
Aarhus	3.383	3.383	-	7.085	7.085	-	9.484	5.638	15.123
Regionen	6.178	6.178	-	9.860	9.860	-	16.252	10.706	26.958
Letbanen	4.229	4.229	-	-	-	-	0	-	-
I alt	16.315	16.315	-	22.287	22.287	-	32.433	20.222	52.654

NOTE A: Kortfristet tilgodehavende vedr. 25% af anlægsinvestering i 2013

NOTE B: Kortfristet tilgodehavende vedr. 25% af investering i aktier og ansvarligt lån i 2013, samt ekstra indbetalt ansvarligt lån i 2014

NOTE C: Langfristet tilgodehavende er 75% af anlægsinvestering i 2013 og 2014

Note 17: Periodeafgrænsningsposter

1.000 kr. i løbende priser	Investeringstilskud Midtjyske Jernbaner i alt
Kostpris pr. 1. januar 2014	117.285
Regulering for tilskrevne renter 2010-2013	24.568
Årets afdrag	-4.422
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2014	137.432

Midttrafik har i 2010 ydet et tilskud på 157.900 tkr. til spormodernisering af Midtjyske Jernbaner. Midttrafik har finansieret tilskuddet via lån som Region Midtjylland har optaget.

I 2014 har Midttrafik afholdt afdrag på gældsbrev til Region Midtjylland på 4.422 tkr., og Region Midtjylland har ydet et anlægstilskud til Midttrafik svarende til afdraget på lånet.

Note 18: Egenkapital

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Regnskab 2013
Egenkapital jf. regnskab for 2013	48.617	25.705
Omkostningsbaseret resultat 2014	54.610	64.061
Øvrige egenkapitalreguleringer	-9.796	-41.149
- heraf Rejsekort 2014, mellemregning over tid	9.210	
- heraf værdiregulering af aktier	-7.754	
- øvrige reguleringer, incl andel af 2013 resultat ovf. til drift	-11.252	
Egenkapital pr. 31. december 2014	93.431	48.617

Note 19: Bestillerfordelt restgæld vedr. lån til rejsekortet

1.000 kr. i løbende priser

	Ultimo 2014
Favrskov	508
Hedensted	638
Herning	4.730
Holstebro	2.784
Horsens	-
Ikast-Brande	401
Lemvig	204
Norddjurs	323
Odder	177
Randers	8.986
Ringkøbing-Skjern	1.849
Samsø	296
Silkeborg	-
Skanderborg	1.517
Skive	2.589
Struer	604
Syddjurs	873
Viborg	5.466
Aarhus	44.263
Regionen	72.269
Ikke bestillerfordelt	3.643
I alt	152.118

Note 20 Eventualforpligtelser

1.000 kr. i løbende priser

Forpligtelse, overførte medarbejdere til FlexDanmark	348
Operationel leasing, restgæld for periode op til 31 mdr.	693
Eventual forpligtelser i alt	1.041

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

- Modpart på renteswap er Kommunekredit, og kontrakten er indgået i danske kroner
- Kontraktens hovedstol er 171.737 tkr
- Kontraktens nominelle restværdi pr. 31. december 2014 er 152.118 tkr
- Kontraktens markedsværdi i danske kroner, opgjort pr 31. december 2014 er 5.697 tkr. i Kommunekredits favør.
- Kontrakten udløber 1. juli 2028

11. Regnskabsoversigt på bevillingsniveau

Table 6: Drifts- og rådighedsbeløb

1.000 kr. i løbende priser	Oprindeligt budget 2014	Budget-korrektioner		Korrigeret budget 2014	Regnskab 2014	Til overførsel
Busdrift,						
Mindreudgift på 64.466 tkr.						
Resultat byrdefordeling	741.498	4.942	(1)	746.440	681.974	0
Handicapkørsel,						
Merudgift på 319 tkr.						
Resultat byrdefordeling	30.550	162	(1)	30.712	31.031	0
KAN-kørsel,						
Merudgift på 43.373 tkr.						
Resultat byrdefordeling	405.823	15.389	(1)	421.212	464.585	0
Togdrift,						
Mindreudgifter på 452 tkr.						
Resultat byrdefordeling	51.591	-550	(1)	51.041	50.587	0
Rejsekort,						
Mindreudgifter på 1.183 tkr.						
Resultat overføres	61.986	3.272	(2)	65.258	63.923	1.183
Letbanen						
Merudgifter på 1.557 tkr.						
Resultat byrdefordeling	3.692	1.233	(1)	4.925	2.253	0
Puljemidler						
Merindtægt på 1.468 tkr.						
Resultat overføres	0	0		0	-1.468	1.468
Renteindtægter						
Merindtægt på 570 tkr.						
Resultat overføres	0	0		0	-570	570
Billetkontrollen						
Merindtægter på 4.122 tkr.						
Resultat byrdefordeling	6.306	0		6.306	10.428	0
Trafikselskabet						
Mindreudgifter på 14.463 tkr.						
Overføres	122.503	9.873 ³	(3)	132.376	117.913	14.463
Total	1.423.949	34.321		1.458.270³	1.420.657	17.684

(1) Besluttet på bestyrelsesmødet den 25. februar 2014

(2) Budgetkorrektion er besluttet på bestyrelsesmødet den 25. februar 2014, og dertil er lavet en teknisk indregning af Silkeborgs forudbetaling i 2013. Resultatet på rejsekortet byrdefordelles ved projektets afslutning.

(3) Besluttet på bestyrelsesmødet den 25. februar 2014 - af den samlede regulering udgør 10,1 mio. kr. overført andel af overskud fra 2013

Der henvises i øvrigt til bemærkninger i "Regnskab til byrdefordeling 2014", hvor der er knyttet kommentarer til de enkelte områder - herunder afvigelser mellem budget og regnskabsbeløb og med relationer til de mest berørte bestillere.

12. Personaleoversigt

Tabel 7: Personaleoversigt

Afdeling	Årsværk 2013
Direktion	2,00
Direktionssekretariat	1,81
Planlægning og drift, Flextrafik	23,72
Planlægning, Busser	15,00
Økonomi, It og Kontrakter	
- Økonomi	5,00
- Regnskab	6,86
- Kontrakter	6,00
Kunder og Leverandører	
- Salg og Rutebilsstationer	8,35
- Information og Markedsføring	5,81
- Trafik og Billetkontrol	16,00
- Kunde- og Driftscenter	22,49
Løn og Personale	5,00
IT	3,59
Letbanesekretariat	2,00
Rejsekort	2,00
I alt	125,64

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

Midttrafik har et generelt ansættelsesstop. Det udmøntes i praksis sådan, at der altid foretages en konkret vurdering af, hvorvidt en stilling skal genbesættes ved ledighed.

En del af forskellen mellem antal årsværk i 2013 og 2014 kan forklares med:

- Virksomhedsoverdragelse af Midttrafiks personale ved Kundecenteret i Aarhus til Aarhus Rutebilstation.
- Flere stillinger i billetkontrollen er ikke genbesat ved ledighed. Opgaven er outsourcet
- Naturlig afgang

13. Uddrag af internt regnskab for 2014 for Busselskabet

Aarhus Sporveje

Resultatopgørelse omkostningsbaseret

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2014	Budget 2014	Regnskab 2013
Indtægter			
Indtægter, busdrift, note 1	376.419	389.611	458.749
Indtægter, øvrige, note 2	7.280	7.013	6.922
Indtægter i alt	383.699	396.624	465.671
Variable produktionsomkostninger			
Chaufføromkostninger, note 3	227.743	231.440	228.600
Vognomkostninger, note 4	84.127	85.836	82.049
Variable produktionsomkostninger i alt	311.870	317.276	310.649
Dækningsbidrag	71.829	79.348	155.022
Faste omkostninger			
Kontante kapacitetsomkostninger, note 5	40.713	42.992	34.418
Øvrige faste omkostninger, note 6	59.823	62.514	57.809
Faste omkostninger i alt	100.536	105.506	92.227
Resultat før renter og afskrivninger	-28.707	-26.158	62.795
Renter, note 7	-371	1.895	480
Afskrivninger, note 8	32.129	32.068	31.590
BAAS4, note 9	593	-143	-245
Lønsum af årets resultat	0	492	1.276
Årets resultat	-61.058	-60.470	29.694

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

Balance pr. 31. december 2014

1.000 kr. i løbende priser	Primo året	Årets Bevægelser	Ultimo året
Aktiver			
Anlægsaktiver	206.220	24.975	231.195
Omsætningsaktiver			
Varelager i alt	13.607	-3.115	10.491
Tilgodehavender			
Tilgodehavender debitorer	1.624	-609	1.015
Tilgodehavender, vekselpenge	360	-4	356
Tilgodehavender, depositum	45	0	45
Tilgodehavender, periodeafgrænsning	1.641	842	2.483
Tilgodehavender, Silkeborg Data	4.369	-736	3.632
Tilgodehavender, andre	900	1.161	2.060
Tilgodehavender i alt	8.938	653	9.591
Formuekonto	95.557	-27.385	68.172
Likvide beholdning	24.431	-21.153	3.278
Omsætningsaktiver i alt	128.927	-47.885	81.041
Aktiver i alt	348.753	-26.025	322.728
Passiver			
Egenkapital og lign.			
Egenkapital			
Egenkapital primo	84.636		114.330
Periodens resultat	29.694		-61.058
Egenkapital ultimo i alt	114.330	-61.058	53.273
Aktiver fra Århus Kommune			
Anlæg overtaget fra Å.K.	4.097	-4.097	0
Aktiver fra Århus Kommune i alt	4.097	-4.097	0
Egenkapital og lign.	118.427	-65.154	53.273
Langfristet gæld	141.832	36.438	178.271
Kortfristet gæld			
Gæld til kreditorer	16.399	7.146	23.545
Hensættelse til personskader	5.974	553	6.527
Mellemregning med Lønhuset	10.443	-7.532	2.911
Timebanker, feriepenge mv.	55.678	2.524	58.203
Kortfristet gæld	88.494	2.690	91.185
Passiver i alt	348.754	-26.026	322.728

Århus, den 30. april 2015

**Bilag til dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag den 8. maj 2015
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Punkt 2, bilag 2

Midttrafiks Årsberetning
2014

ÅRSBERETNING 2014



midttrafik

Forord Midttrafiks indtægter i 2014
 Ny zonestruktur Godt samarbejde med kommunerne Udrulning af rejsekort holder planen Ens kontrakter giver større gennemsigthed Kvalitetsmål Leverandørundersøgelse 2014 På vej mod Fly High III Bonus til leverandørerne Forberedelse af køreplansskiftet 2014 Status på Letbanen Kort og godt om året der gik Smukfest busbillet reducerer forsinkelser Flextur - produkter og nye tiltag Mere kompetence til Midttrafik Kundecenter Mere effektiv billetkontrol Kompetenceudvikling, fællesskab og trivsel Perspektiver for 2015 Fakta og nøgletal

62 Perspektiver for 2015



24 Leverandørundersøgelse 2014



Mere kompetence til Midttrafik Kundecenter

54



INDHOLD

Udrulning af rejsekort holder planen



14



38 Det går som det skal med Letbanen

- 04 FORORD
- 06 MIDTTRAFIKS INDTÆGTER 2014
- 08 NY ZONESTRUKTUR
- 12 GODT SAMARBEJDE MED KOMMUNERNE
- 14 UDRULNING AF REJSEKORT HOLDER PLANEN
- 18 ENS KONTRAKTER GIVER STØRRE GENNEMSIGTHED
- 20 KVALITETSMÅL
- 24 LEVERANDØRUNDERSØGELSE 2014
- 28 FLY HIGH I OG II PÅ VEJ MOD FLY HIGH III
- 30 BONUS TIL LEVERANDØRERNE
- 32 FORBEREDELSE AF KØREPLANSKIFTET 2014
- 38 STATUS - DET GÅR SOM DET SKAL MED LETBANEN
- 40 KORT OG GODT OM ÅRET DER GIK
- 48 SMUKFEST BUSBILLET REDUCERER FORSINKELSER
- 50 FLEXTUR - PRODUKTER OG NYE TILTAG
- 54 MERE KOMPETENCE TIL MIDTTRAFIK KUNDECENTER
- 56 MERE EFFEKTIV BILLETKONTROL
- 58 KOMPETENCEUDVIKLING, FÆLLESSKAB OG TRIVSEL
- 62 PERSPEKTIVER FOR 2015
- 66 FAKTA OG NØGLETAL

Redaktion Midttrafik
 Foto Rasmus Baaner og Lars Aarø
 Layout Tenna Kastrop

FORORD

TIL ÅRSBERETNING 2014

MIDTTRAFIK HAR IGENNEM HELE 2014 ARBEJDET MED DE VIGTIGSTE MÅL I STRATEGIPLANEN FOR 2013-2016: AT SIKRE FLERE TILFREDSE KUNDER VED HJÆLP AF DYGTIGE LEVERANDØRER.

CHAUFFØRERNE ER MIDTTRAFIKS AMBASSADØRER

Undersøgelser viser, at det hovedsageligt er chaufføren, der er bestemmende for, hvordan kunderne oplever Midttrafiks service. Derfor er det også chaufførerne, der er Midttrafiks vigtigste ambassadører, og chaufføradfærd og kundeservice er altid et vigtigt indsatsområde for Midttrafik. I 2014 blev der i endnu højere grad end tidligere sat fokus på chaufførerne og den gode kundeservice. Midttrafik lancerede et bonusprogram, der – ud fra kundernes vurdering af den oplevede service – kunne udløse en bonus til de chauffører, der gjorde det særlig godt. Tilbagemeldingerne fra kunderne viser, at det, de sætter højest, er behagelig kørsel, venlighed og et højt informationsniveau.

TILFREDSE LEVERANDØRER

Eftersom det er chaufførerne, der afgør de gode kundeoplevelser, styres disse i praksis af de mange busselskaber. Derfor er det vigtigt for Midttrafik at have et velfungerende samarbejde med busselskaberne. I efteråret 2014 gennemførte vi derfor en leverandørundersøgelse for at måle tilfredsheden blandt bus- og taxaselskaber. Undersøgelsen viste, at samarbejdet generelt fungerer rigtig godt: 100 % af busleverandørerne og 90 % af flextrafikleverandørerne er

enten tilfredse eller meget tilfredse med det daglige samarbejde med Midttrafik. Det resultat kan vi kun være tilfredse med.

ENDNU BEDRE KUNDESERVICE

2014 blev også året, hvor Midttrafik styrkede indsatsen på kundeservice gennem Midttrafik Kundecenter. Kundecentret fik udvidet sin åbningstid med hele otte timer om dagen, så der nu er åbent for kortsalg kl. 8-22 mod tidligere 9-15. En betydelig forbedring, som yderligere er blevet cementeret med 2,5 ekstra medarbejdere. Kundecentret er således godt rustet til at håndtere de henvendelser om blandt andet rejsekort, som vi forventer, der vil komme.

REJSEKORT ER PÅ VEJ

I 2013 besluttede Midttrafik og bestillerne at indføre rejsekort, som blev indført i 2014 i et par kommuner ad gangen. De sidste kommuner kommer med i 2015. Planen er blevet fulgt uden nævneværdige forsinkelser, og vi forventer, at det derfor bliver muligt at rejse med rejsekort i hele Midttrafiks område i løbet af 2015.

ARRANGEMENTSKØRSLER OG MOBILBETALING

Det er vigtigt for Midttrafik, at vi altid kender vores kundegrupper forskellige behov, så vi løbende kan

imødekomme dem med tilpassede produkter og services. Når det gælder de unge – som nok er den vigtigste gruppe blandt vores potentielle nye kunder – er fx arrangementskørsel en vigtig strategisk platform, fordi vi her kan synliggøre vores serviceindsats ved at gøre tingene nemmere for de unge. Til Smukfest 2014 udbød Midttrafik derfor en særlig Smukfest busbillet til festivalen i Skanderborg. Billetten havde en fast pris på 40 kr. og kunne som noget helt nyt betales med MobilePay. Det blev en succes. Hele 6.450 kunder købte Smukfest billetten, og godt 1.000 af dem købte via mobilen. Billetten kunne benyttes døgnet rundt på de ruter, der kørte til og fra festivalen, og den kunne købes både i forsalg og med kortbetaling ved bussen, plus via mobiltelefonen. Billetteringen blev hurtigere og kørslen mere rettidig.

FÆLLES LEVERANDØRKONTRAKT

Midttrafiks kontrakter med leverandørerne er vigtige for de produkter, vi kan tilbyde vores kunder, da det er leverandøraftalerne, der sætter rammerne for vores kundeservice. I 2014 havde Midttrafik op mod 100 forskellige A-kontrakter, hvilket var både for mange og helt unødvendigt. For på en masse centrale områder som fx skærpede krav til bodbestemmelse,

beredskabsplan, nul-tolerance politik i forbindelse med vold og trusler, bonusordninger og obligatorisk deltagelse på Midttrafiks løbende Fly High kurser var der slet ingen grund til forskellighed.

I 2014 blev kontrakt-junglen derfor harmoniseret med en fælleskontrakt, der blev forhandlet på plads med repræsentanter fra udvalgte busselskaber. Det letter administrationen meget.

GOD ØKONOMI

Midttrafiks økonomi er god. De samlede udgifter i 2014 var på 1.374,3 mio. kr. med en netto mindredgift på busområdet på 83,3 mio. kr.

Indtægterne var på 711,2 mio. kr. Der var mindre indtægter til Region Midtjylland på grund af en større afregning til DSB end forventet, mens der var merindtægter til Aarhus Kommune på 11,4 mio. kr., blandt andet på grund af den effektive billetkontrol.

Trafikselskabet havde i 2014 et mindre forbrug på 14,5 mio. kr., akkumuleret over flere år, som bestyrelsen har besluttet at anvende på tre øremærkede områder: gennemførelse af realtid, gratis internet og installation af videoudstyr i busserne.

God læselyst!

Hans Bang-Hansen Jens Erik Sørensen

Bestyrelsesformand

Direktør

MIDTTRAFIKS INDTÆGTER I 2014

MIDTTRAFIKS SAMLEDE INDTÆGTER FOR BUSKØRSEL I 2014 VAR PÅ 711,2 MIO. KR.

DET VAR MEGET TÆT PÅ DET FORVENTEDE – ENDDA EN SMULE OVER, DA DER VAR BUDGETTERET MED INDTÆGTER PÅ 711 MIO. KR. MEN BAG TALLET GEMMER DER SIG STORE AFVIGELSER FOR FLERE BESTILLERE.

FLERE REJSENDE – ØGEDE INDTÆGTER

Indtægterne i Aarhus lå 15,1 mio. kr. over budgettet – og hele 7,8 mio. kr. over indtægterne i 2013. Der var således en ganske betydelig stigning i antallet af kunder, der valgte at køre med bybus i Aarhus i 2014.

Der er flere forklaringer på den positive udvikling. Den trafikplan, der blev indført for nogle år siden med en række hurtige og højfrekvente A-bus ruter som grundlag, synes nu at være kørt ind. Folk har vænnet sig til dem, og ikke mindst pendlere og uddannelsessøgende har fundet ud af, at A-busserne faktisk er ret praktiske. Den mere effektive billetkontrol har, sammen med den store tilflytning af unge til Aarhus, bidraget til den positive udvikling. Unge mennesker er ofte flittigere busbrugere end de ældre.

BAGSIDEN AF MEDALJEN

På den negative side er regionens indtægter gået tilbage og ligger 11,4 mio. kr. under budgettet. Det har – i hvert fald delvist – den særlige forklaring, at afregningen for bus-tog samarbejdet med DSB er blevet dyrere. DSB's andel af betalingen er steget væsentligt i forhold til tidligere år, så de æder en langt større del af regionens indtægter end tidligere.



REJSEKORT ER SIN EGEN

Takster udregnes på en særlig måde med rejsekort. Den enkelte kundes takst afhænger af, hvilket rabattrin vedkommende befinder sig på. Rabattrinnet afhænger så igen af, hvor meget man bruger sit rejsekort.



I de øvrige bybuskommuner er der stort set tale om status quo – med undtagelse af Silkeborg, hvor indtægterne ligger 1,3 mio. kr. under budgettet. Det skyldtes formentlig, at Silkeborg i 2014 var ramt af mange og store vejarbejder, der gav problemer for busserne.

Generelt oplever man øgede indtægter – og altså flere kunder – i den østlige del af Midttrafiks område, mens det i den vestlige del går tilsvarende tilbage med både indtægter og kunder. Det hænger blandt andet sammen med den demografiske udvikling i Midtjylland.

Udover alle de kendte poster i 2014, var det også det første år, hvor der kom indtægter fra rejser betalt med rejsekort. Dette synes dog ikke umiddelbart at have påvirket indtægterne for 2014.

TAKSTER

Midttrafiks takster blev sat op med 1,3 % i januar 2014, hvilket svarede til det takststigningsloft, der var fastlagt af Trafikstyrelsen. Klippekorttaksterne blev der ikke rørt ved, mens kontantbilletter for voksne steg med gennemsnitligt 5,8 %. Stigningen på periodekort for voksne var lidt mere beskedene, nemlig på 0,8 % i gennemsnit.

I 2014 indførte Midttrafik for første gang takster for rejser betalt med rejsekort. Disse blev taget i brug i forbindelse med udrolningen af rejsekort i Horsens.

Kunder, der ikke rejser så meget, og derfor ikke har optjent rabat, betaler en såkaldt normalpris – som ligger en smule under prisen for en kontantbillet. Der er 7 rabattrin i alt. En kunde, der er på rabattrin 3, får fx 26 % i rabat på rejsen, mens en kunde på rabattrin 7 får 52 % i rabat. Den model er ny for kunderne, og kan være vanskelig at forstå, hvis man fx har brugt klippekort og har været vant til at få samme rabat på alle rejser.

Hvad, der er endnu mere vanskeligt at forstå for mange kunder, er spørgsmålet om, hvem der fastlægger taksterne. Det er nemlig i henhold til loven sådan, at det er togoperatørerne – altså DSB og ARRIVA – der fastlægger takster for rejsekort, når en rejse går på tværs af et af Midttrafiks i alt fire takstområder. Og det gælder, hvad end vi taler busrejser eller togrejser.

Den model skabte naturlig forvirring hos mange kunder – understreget af, at DSB og ARRIVA's takster ligger ca. 20 % over Midttrafiks. Det er svært at forstå for kunderne, at en rejse, der tilfældigvis krydser et takstområde, er væsentligt dyrere end en rejse, der ikke gør det – hvis i øvrigt rejserne er stort set lige lange. Midttrafik arbejder på at ændre det forhold, men i første omgang er vi nødt til at følge lovens bogstav – selv om vi ved, det skaber forvirring hos kunderne.



NY zonestruktur

29. JUNI 2014 FIK MIDTTRAFIK NY ZONESTRUKTUR. ÆNDRINGERNE I DEN NYE STRUKTUR BERØRER PRIMÆRT KUNDERNE I AARHUS-OMRÅDET OG VESTJYLLAND

I AARHUS

BLEV 4 ZONER RUNDT OM BYEN ÆNDRET TIL 13 ZONER.

I VESTJYLLAND

BLEV 57 STORE ZONER ÆNDRET TIL 102 MINDRE. ÆNDRINGERNE BLEV GENNEMFØRT FOR AT HARMONISERE ZONERNE I MIDTTRAFIK OG FORBEREDE OVERGANGEN TIL INDFØRELSE AF REJSEKORT.



AARHUS

I Aarhus skulle kunderne vænne sig til, at der ikke længere kun var fire zoner. I stedet er der nu 13 zoner. Ændringerne blev primært indført for at imødekomme takstprincipperne i det kommende rejsekort.

Rejsekort beregner nemlig altid taksten i forhold til det antal zoner, der er imellem den zone, man starter sin rejse i, og den zone, man slutter i. Havde man beholdt det gamle system med kun fire zoner, ville en rejse fra Lystrup i zone 3 nord for Aarhus til Beder i zone 3 syd for Aarhus – trods sin anselige længde – blive takseret som en rejse på kun en zone.

Det var derfor nødvendigt at lave Aarhus-zonerne om, så rejsekort kan beregne taksterne korrekt og rimeligt.

For nogle få kunder betød det desværre, at de kom til at betale for en zone mere end tidligere. I ganske få tilfælde også for to zoner mere. Det er selvfølgelig beklageligt, men for langt de fleste kunder betød det heldigvis ingen forskel – bortset fra, at de skulle vænne sig til nye zonenumre.

HJÆLP TIL SELVHJÆLP

For at hjælpe kunderne er der på Midttrafiks hjemmeside introduceret en prisberegner, så man kan klikke sig ind på den zone, rejsen starter i – og derefter på den zone man skal rejse til. Der kan man så se, hvor mange zoner man skal igennem, og hvad turen vil koste.

I Aarhus blev der også sat nye zonekort op på alle stoppesteder, så man fra det enkelte stoppested kunne se, hvor mange zoner der var til forskellige andre steder – beregnet fra netop det stoppested, man selv stod ved.

VESTJYLLAND

I Vestjylland var baggrunden for ændringerne en anden. Lige siden etableringen af Midttrafik har takster og zoner været anderledes her end i resten af Midttrafiks område. Zonerne har altid været meget større i Vestjylland, og taksterne derfor nogle andre. På grund af de store zoner kunne man her købe billet til kun én zone, hvilket man ikke har kunnet nogen andre steder i Midttrafik.

29. juni blev det lavet om. Vestjylland blev, kan man sige, harmoniseret med resten af Midttrafik.

De tidligere 57 zoner blev lagt om, så de blev til 102 mindre zoner. Ligesom i Aarhus betød det, at nogle af de vestjyske kunder fik nye takster. Nogle rejser blev dyrere, andre blev billigere. Men flertallet af kunderne mærkede ingen forskel. Også for vestjyderne var prisberegneren på midttrafik.dk et nyttigt værktøj og en god hjælp, hvis de blev i tvivl om en given rejses længde og pris.

OMBYTNING

For nogle kunder betød zoneændringerne, at det klippekort, de havde været vant til at bruge, ikke længere kunne bruges på deres vanlige rejse. Normalt kan klippekort ikke bare refunderes, men eftersom problemet her skyldtes zoneændringen, åbnede Midttrafik op for, at kunder, der kom i klemme med ubrugelige klippekort, kunne få deres kort refunderet.



GODT SAMARBEJDE MED KOMMUNERNE

– et projekt om mobilitet i Norddjurs og Syddjurs kommuner

Den kommende letbane bliver rygraden i den kollektive trafik på Djursland. Det er et stort infrastrukturprojekt, der skaber masser af synergi og deraf mange nye muligheder. Det er oplagt at indarbejde disse i den kommende strategi og plan for, hvordan infrastrukturen på Djursland skal udvikle sig, og mobiliteten dermed fungerer.

Derfor er kommunerne Norddjurs og Syddjurs gået sammen med Midttrafik og Region Midtjylland om at udarbejde en mobilitetsstrategi, som skal være en fælles overliggende for de involverede parter arbejde med mobiliteten på Djursland.

Visionen bag mobilitetsstrategien er at øge væksten på Djursland igennem investeringer i et højklasset, bæredygtigt transportsystem, der skaber sammenhæng mellem de forskellige transportformer – herunder også den kollektive trafik. Borgerne skal opleve, at det er muligt at kombinere forskellige transportmidler på en hensigtsmæssig måde. Formålet er således at skabe nærhed, enkelhed og gennemsigtighed for kunden.

Der er blandt andet følgende mål for projektet:

- at rejsende udnytter eksisterende transportformer (og dermed infrastrukturen) optimalt
- at rejsetiden både på Djursland og til og fra Djursland minimeres mest muligt
- at fremtidig persontransport til og fra Djursland sker på en mindre miljøbelastende måde
- at mulighederne for kombinationsrejser optimeres
- at der etableres pilotprojekter på arbejdspladser og undervisningsinstitutioner (fx råduse og større private arbejdspladser)
- at skabe attraktive miljøer omkring trafikknudepunkter, større stoppesteder og stationer, så de appellerer til de rejsende
- at adfærd bliver et indsatsområde, der går som en rød tråd igennem projektet
- at der søges medfinansiering af de statslige puljemidler til gennemførelse af en række projekter.

Strategien skal gå på tværs af de to kommuner og skabe sammenhæng med begge kommuneplaner. Samtidig skal strategien skabe overblik over konkrete mobilitets tiltag. Midttrafik vil fremover kunne bruge erfaringerne fra Djursland til lignende projekter i Region Midtjylland.

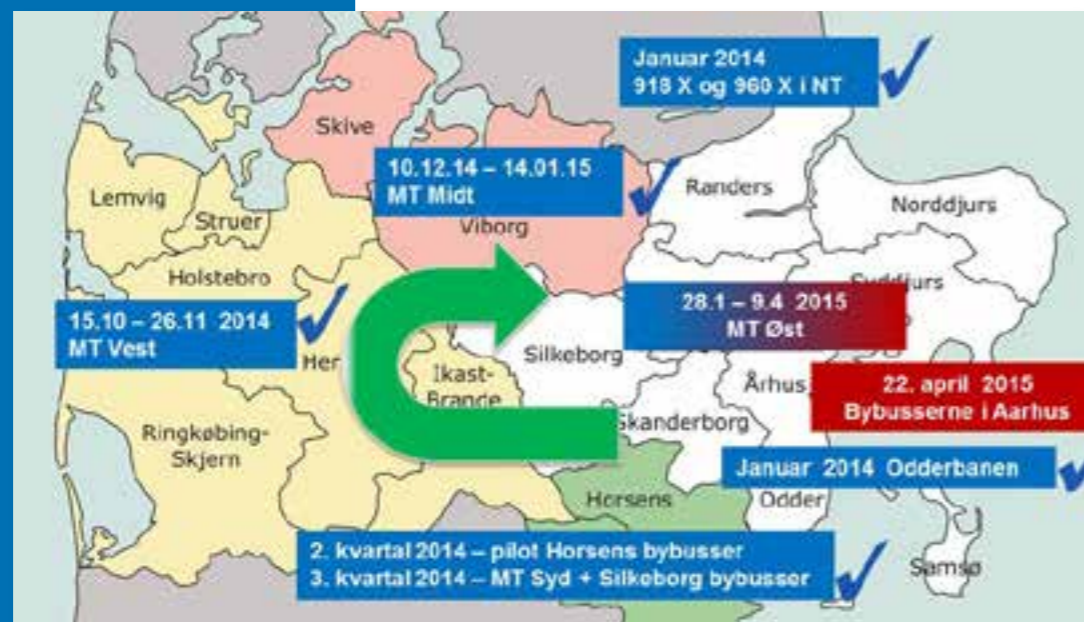


UDRULNING AF REJSEKORT HOLDER PLANEN



I FORÅRET 2013 BESLUTTEDE MIDTTRAFIK AT TILSLUTTE SIG DET LANDSDÆKKENDE REJSEKORTSYSTEM. HEREFTER GIK INSTALLATIONEN AF DET NYE UDSTYR I GANG OMRÅDEVIST I BUSSE OG TOG. FOR AARHUS NÆRBANE BLEV INSTALLATIONEN AFSLUTTET PÅ RUTEN AARHUS H - ODDER I JANUAR 2014, HVOREFTER DER BLEV ÅBNET FOR BRUG AF REJSEKORT PÅ HELE AARHUS NÆRBANE.

Også busserne i Midttrafik Syd, Vest og Midt fik installeret rejsekort i løbet af 2014



I januar 2014 gik ruterne 960X og 918X i luften med rejsekort på ture til og fra Nordjyllands Trafikselskab, og i juni kom bybusserne i Horsens med.

Rejsekort er udrullet etapevis i Midttrafiks takstområder. Fra august blev der indført rejsekort i nye busser hver 14. dag. 22. april 2015 får bybusserne i Aarhus rejsekort som sidste etape, og de fleste af Midttrafiks busser vil have rejsekort fra den dato.

Chaufførerne i Midttrafiks busser har taget positivt imod det nye billetteringsudstyr. Men de er også godt forberedte, for alle 2200 chauffører har været på kursus i brug af rejsekortudstyret. Den umiddelbare reaktion fra chaufførerne har været positiv. Samtidig med, at brugen af rejsekort starter op, kan der ikke længere købes klippekort og fornyes periodekort i busserne. Her henvises kunderne til de sædvanlige bemandede salgssteder, hvor det fortsat kan ske.

Fremover skal chaufførerne derfor kun bruge tid ved stoppestederne til at udstede kontantbilletter.

22. april 2015 er rejsekort udrullet i de fleste af Midttrafiks busser



KUNDESERVICE

Også Midttrafik Kundecenter har været på kursus, hvor medarbejderne er blevet uddannet i at besvare telefoniske henvendelser om rejsekort.

Kunder, der ønsker deres tank-op-aftale administreret af Midttrafik, bliver naturligvis serviceret af Midttrafiks medarbejdere.

BEMANDET SALG AF REJSEKORT

Selvom rejsekort er digitalt og lægger op til selvbetjening, kan der være behov for at tale personligt med en salgsmedarbejder. De fleste fysiske salgssteder er placeret i direkte forbindelse med en DSB eller Arriva station.

I 2015 åbner Midttrafik for assistance til rejsekortkunder på Midttrafik Kundecenter således, at de, der ikke har mulighed for digital selvbetjening, kan få hjælp til at bestille deres rejsekort. Midttrafik Kundecenter kan også udstede rejsekort personligt og direkte, ligesom kunderne her kan tanke deres rejsekort op med kontantbetaling.

REJSEKORT CHECK IND MINI

For nogle lokalruter og skolebusruter er billettering ikke så hyppig som på andre ruter, idet langt de fleste af kunderne her kører på periodekort, skolekort eller lignende. Busser på sådanne ruter har ikke brug for det store udstyr, men kan nøjes med en lille og billigere rejsekortinstallation, en såkaldt check ind mini (CIM). CIM er mindre automatiseret end de store rejsekortinstallationer, så kunderne i CIM-busser skal omkring chaufføren ved check ind, check ud og køb af kontantbillet, og der kan ikke tankes op over nettet i en CIM-bus.



ENS KONTRAKTER GIVER STØRRE GENNEMSIGTIGHED

I LØBET AF 2014 GENNEMFØRTE MIDTTRAFIK EN HARMONISERING AF Knap 100 BUSKONTRAKTER, HVORAF NOGLE GIK HELT TILBAGE TIL FØR MIDTTRAFIK BLEV DANNET (2007). GRUNDEN TIL, AT DER VAR BRUG FOR DET VAR, AT INDHOLDET I MANGE AF KONTRAKTERNE VAR FORÆLDET. SPECIELT SET I FORHOLD TIL DE SENERE ÅRS BEHOV FOR IT-UDSTYR I BUSSENE.

Se Midttrafiks miljøkatalog på midttrafik.dk/miljo

Midttrafik valgte derfor at genforhandle samtlige buskontrakter og indførte i stedet én fælleskontrakt, så alle busselskaber nu kører på de samme betingelser. Udarbejdelsen af fælleskontrakten foregik ved en central forhandling med repræsentanter fra udvalgte busselskaber.

Både for Midttrafik og busselskaberne er der en række fordele forbundet med indførelsen af en fælleskontrakt. Den væsentligste er, at der bliver "lighed for loven" og langt større gennemsigtighed imellem busselskaberne. Det er selvfølgelig heller ikke uden betydning, at administrationen af kontrakterne bliver nemmere fremover.

Med enkelte undtagelser erstatter fælleskontrakten alle de buskontrakter, der er indgået siden 2006.

MILJØKATALOG MED MANGE MULIGHEDER

Midttrafik lancerede også et miljøkatalog i 2014 – for første gang nogensinde. Hvorfor? For på en samlet og overskuelig måde at synliggøre, hvad de enkelte kommuner og Region Midtjylland kan gøre for at gøre den kollektive trafik mere grøn. Miljøkataloget skal ses som en hjælp og inspiration til de drøftelser, Midttrafik og bestillerne skal have i forbindelse med kommende udbud.

Miljøtiltag og udbud hænger tæt sammen. Miljøkataloget præsenterer blandt andet mulighederne for at kræve nye busteknologier, for at miljøcertificere busselskaberne – eller, alternativt, indføre bonusmodeller, som vi tidligere har gjort for at belønne god miljø- og kundevenlig kørsel.

Miljøkataloget fortæller også om muligheder for at indføre alternativer til busserne i ydertimerne og/eller i tyndtbefolkede områder. Alternativer, der både er miljøvenlige og omkostningseffektive.

Endelig giver miljøkataloget eksempler på afprøvede teknologier og gode erfaringer i, hvordan et samarbejde med Midttrafik kan tilføre kommunerne analyser, beregninger, og andre former for rådgivning, der kan styrke vidensgrundlaget for fremtidige beslutninger.

Miljøkataloget er kommet for at blive. Det vil blive opdateret én gang om året, og Midttrafik vil løbende følge med i udviklingen på miljøområdet, både teknologisk og prismæssigt.



DET RENE GAS I HOLSTEBRO

I starten af juli kunne Holstebro bryste sig af at være den første by i Danmark, hvis bybusser udelukkende kører på gas. Gas som drivmiddel er en stor fordel for miljøet. Når bybussernes diesel erstattes af biogas, neutraliseres bussernes CO² udledning, så den totale udledning af CO² reduceres med 700 tons hvert af de otte år, kontrakten med Arriva løber. Det vil sige i alt 5.600 tons på otte år.

Kontrakten med Arriva omfatter i alt 12 gasbusser, der alle opfylder den højeste miljøstandard, euro 6. Herudover er der knyttet nogle yderligere forbedringer i forhold til tidligere, heriblandt to gasbiler til personalekørsel, arbejdsmiljøcertificering og miljøcertificering af driftsanlægget i Holstebro.

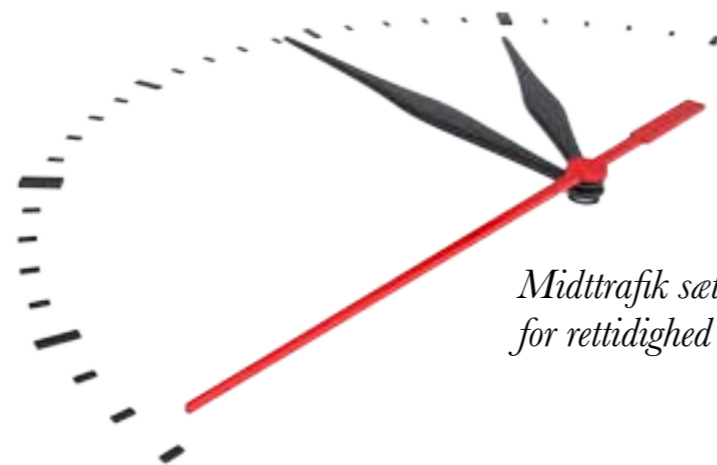
KVALITETSMÅL

MIDTTRAFIK ARBEJDER SYSTEMATISK MED AT FØLGE OP PÅ MÅLENE PÅ ISÆR DE KUNDEVENDTE OMRÅDER. FOR AT SIKRE, AT MIDTTRAFIK YDER KUNDERNE GOD OG RETTIDIG SERVICE, BLIVER DER OGSÅ INTERNT FULGT OP PÅ EN RÆKKE MÅL HVERT KVARTAL.

MIDTTRAFIK.DK

Midttrafik har et mål for, hvor mange besøgende, vi gerne vil have ind på hjemmesiden. Det er her, al den væsentlige information om buskørsel og flextrafik findes, og det er her, kunderne kan se, hvis der er ændringer i afgange, driftsforstyrrelser, kontaktoplysninger til Midttrafik Kundecenter og meget andet. Det er derfor afgørende, at kunderne er bekendte med hjemmesiden, så de ved, hvor de kan finde oplysningerne.

Det er Midttrafiks mål, at 500.000 skal besøge hjemmesiden hver måned. Det er dog kun sket to gange i 2014, så der er iværksat en række ændringer af hjemmesiden for at gøre den mere brugervenlig. Ændringerne vil blive gennemført i 2015. Samtidig vil der blive gjort noget på flextrafik-området for at påvirke, at en større andel af turene fremover vil blive bestilt via internettet.



*Midttrafik sætter nye mål
for rettidighed*

ANTAL TELEFONOPKALD

Midttrafik får rigtig mange telefonopkald. Alene i december 2014 modtog Midttrafik Kundecenter 11.903 telefonopkald og administrationen 9.869 vedrørende buskørsel. Receptionen modtog 1.412 og Flextrafik 36.277.

Midttrafik har sat som mål, at 80 % af alle opkald skal besvares inden for 60 sekunder. Receptionen nåede målet i fjerde kvartal af 2014, mens Midttrafik Kundecenter lå lige under 80 %.

ANTAL KUNDEHENVENDELSER

Der er rigtig mange mennesker i Region Midtjylland, der både berøres af og benytter Midttrafiks ydelser hver dag. Det er administrationen, der er ansvarlig for at besvare alle skriftlige kundehenvendelser – inden for fem dage.

I december 2014 var der 648 henvendelser vedrørende buskørsel, 33 vedrørende flextrafik og 56 vedrørende udstedte billetafgifter. I fjerde kvartal 2014 var den gennemsnitlige svartid på 4,1 dage.

RETTIDIGHED

I december 2014 vedtog bestyrelsen, at Midttrafiks nye mål for rettidighed skulle være 0-4 minutter. I Aarhus er målet, at 75 % af bybusserne skal afgå rettidigt – hvilket er 10 % flere end i 2014, hvor kun 65 % afgik rettidigt fra stoppestederne.

Busselskabet Aarhus Sporveje arbejder målrettet på at optimere tiderne, både de samlede køretider og mellemtiderne. Et led heri er, at chaufførerne i foråret 2015 begynder at bruge realtidsskærme, så de hele tiden kan følge med i, om kørslen foregår planmæssigt. Det forventes, at skærmene kan være med til at forhindre en stor del af de for tidlige kørsler.

KVALITETSKONTROLLER

Midttrafik udfører kvalitetskontroller i både busser og flexbiler. Dels for at sikre at bilerne lever op til de standarder, Midttrafik har lovet kunderne; dels for at holde øje med at designlinjen overholdes. Det kræver systematiske og løbende kontroller i busserne. Midttrafik har sat sig som mål at udføre 475 kontroller i busserne om måneden. Det mål blev ikke nået i 1. og 3. kvartal 2014. Derfor blev indsatsen intensiveret med flere kontroller, hvor efter målet blev nået i årets sidste kvartal.

Målet om 40 kontroller i bilerne pr. måned i Flextrafik, blev nået i 2014.



MÅL FOR KUNDEKONTAKT I MIDTTRAFIK

For den personlige kontakt med kunder har Midttrafik følgende mål:

- Midttrafik Kundecenter – 90 % tilfredse eller meget tilfredse kunder
- Chaufførservice – 90 % tilfredse eller meget tilfredse kunder

For den telefoniske kontakt med kunder gælder følgende mål:

- Flextrafik – 70 % besvares inden for 60 sekunder
- Midttrafik Kundecenter – 80 % besvares inden for 60 sekunder
- Vognmandstelefonen på Midttrafik Kundecenter – 80 % besvares inden for 60 sekunder
- Midttrafiks administration - 80 % besvares inden for 60 sekunder

Ved skriftlig betjening af kunder forventes følgende indsats:

- Midttrafiks administration – henvendelser besvares inden for fem dage
- Facebook og hovedpostkassen – henvendelser besvares inden for én dag

LEVERANDØR UNDERSØGELSE

2014

I SEPTEMBER 2014 GENNEMFØRTE MIDTTRAFIK EN UNDERSØGELSE AF TILFREDSHEDEN BLANDT LEVERANDØRERNE AF BUS- OG FLEXTRAFIK. EN TILSVARENDE UNDERSØGELSE BLEV SIDST GENNEMFØRT I 2010.



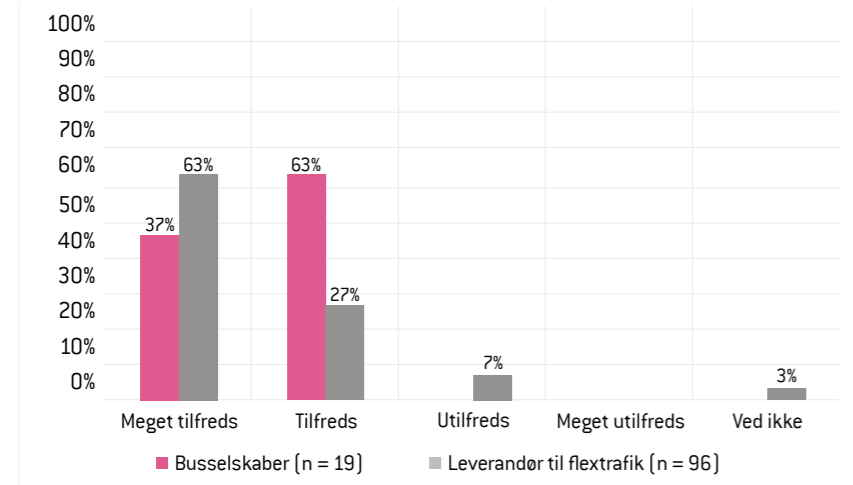
Det er helt afgørende for Midttrafik, at vi har et godt samarbejde med leverandørerne, da det er her, den gode kvalitet og de gode kundeoplevelser skabes. Jo stærkere og bedre vores samarbejde er, jo bedre produkt kan vi tilbyde vores kunder.

Derfor gennemførte Midttrafik i september 2014 en undersøgelse af tilfredsheden blandt leverandørerne af bus- og flextrafik. Sidste gang en sådan undersøgelse blev lavet var i 2010.

Resultatet af undersøgelsen viser, at leverandørerne overordnet set er ret godt tilfredse med samarbejdet med Midttrafik. Samtidig afdækker den de indsatsområder, hvor samarbejdet kan styrkes.

100 % af de adspurgte busselskaber er tilfredse eller meget tilfredse med det daglige samarbejde med Midttrafik, hvilket svarer til niveauet ved målingen i 2010.

90 % af Flextrafikleverandørerne er tilfredse eller meget tilfredse med det daglige samarbejde med Midttrafik. Det er også ret fint, men dog en tilbagegang på 8 procentpoint siden sidste måling i 2010.



Dygtige leverandører er et overordnet strategisk mål i Midttrafik. Derfor arbejder vi aktivt på et konstruktivt samarbejde med leverandørerne. Målet er at øge andelen af meget tilfredse leverandører gennem en konstant indsats på området.

Undersøgelsens resultater spreder leverandørernes tilfredshed med Midttrafik ud på en række områder på tværs af organisationen. Med afsæt i resultaterne og suppleret af den uddybende feedback, der er kommet fra leverandørerne, har Midttrafik igangsat en række konkrete tiltag for at styrke samarbejdet.



EKSEMPEL PÅ KONKRETE TILTAG IGANGSAT PÅ BAGGRUND AF LEVERANDØRUNDSØGELSENS RESULTATER:

32% af busselskaberne tilkendegiver, at Midttrafiks rejseregler ikke er så brugervenlige, som det kunne ønskes; både fordi der er så mange regler, og fordi de er for komplicerede.

Som respons på kritikken har Midttrafik igangsat en revision af de gældende rejsebestemmelser med henblik på en både indholdsmæssig og sproglig forenkling. I den forbindelse har repræsentanter fra busselskaberne været indkaldt til debat om især de rejsebestemmelser, som chaufførerne håndterer i bussen. Det endelige resultat af dette arbejde forventes at blive, at rejsebestemmelserne bliver langt mere overskuelige for både kunder og chauffører.

41% af Flextrafikleverandørerne svarer "ved ikke" til spørgsmålet om indholdets kvalitet på extranettet.

På baggrund af dels denne vurdering, dels en efterspørgsel på mere kommunikation, har Flextrafik siden uge 42 i 2014 udsendt et ugentligt elektronisk nyhedsbrev, der blandt andet har til formål at udbrede kendskabet til extranettet – i forhold til hvad det indeholder, og hvordan det kan bruges. Alle leverandører og chauffører kan få tilsendt dette nyhedsbrev, blot de tilmelder sig ordningen. Det er der en del, der har valgt at gøre, så initiativet er blevet positivt modtaget.



FLY HIGH I OG II PÅ VEJ MOD FLY HIGH III

FLY HIGH

27. MARTS 2014 HAVDE IKKE FÆRRE END 3.445 CHAUFFØRER GENNEMFØRT FLY HIGH KURSERNE:

FLY HIGH I MED 2.110 KURSUSDELTAGERE OG FLY HIGH II MED 1.335 DELTAGERE.

I 2015 STARTER VI MED FLY HIGH III KURSET, HVOR VI P.T. HAR PLANLAGT SEKS HOLD. FLY HIGH III ER ET KURSUS, HVOR DER FOKUSERES PÅ UDVIDET KUNDESERVICE.

TILFREDSHEDEN MED KURSERNE ER MEGET GLÆDELIG. BLANDT DE 17 HOLD, VI GENNEMFØRTE I EFTERÅRET 2014, MELDTE HELE 99,6 % TILBAGE MED HØJ TILFREDSHED.

CHAUFFØRERNES TILFREDSHED GÅR BÅDE PÅ INDHOLD OG UNDERISERE. SPECIELT DE PRAKTISKE ØVELSER HAR DE VÆRET GLADE FOR, OG MANGE SKRIVER, AT DE HAR FÅET TILFØRT VIDEN OG NYE VINKLER PÅ MANGE TING, SOM DE KAN BRUGE AKTIVT I DERES HVERDAG.

TO CHAUFFØRER HAR HAFT FØLGENDE OPLEVELSER:

ALLAN JØRGENSEN (10.-11. NOV. 2014)

Det var et rigtig godt kursus med nogle rigtig gode instruktører, der forstod at gøre det både spændende og sjovt og meget lærerigt. Der er virkelig noget at tage med hjem, som man kan bruge i sin hverdag som chauffør. Og så var der god mad, og det var et rigtig hyggeligt sted. Jeg kan varmt anbefale det til mine kolleger – og jeg vil sige en stor tak til Sophus og Carsten for et par dejlige dage. De gør et virkelig stort arbejde for, at vi skal have det sjovt, mens vi lærer. Og de øvelser, vi skulle lave, gav både mening og ny forståelse for, hvor vigtigt det er at samarbejde.

EVALD ROSING HANSEN (15.-16. DEC. 2014)

Fly High I var et både spændende og positivt kursus, men Fly High II overgik alle mine forventninger. Vi lærte en masse om både konflikthåndtering, og om, hvordan man undgår konflikter. Vi fik også nogle tips til, hvordan man kan forhåndsvurdere folk, så man kan være lidt forberedt på deres adfærd og allerede fra første færd forsøge at tackle situationen rigtigt, så man undgår en konflikt. Vi havde et par meget dygtige instruktører, som gav os et godt indblik i menneskers adfærd, men vi havde også meget udbytte af at udveksle erfaringer med vore kolleger. Jeg kan varmt anbefale kurset, så jeg siger til alle, der skal i gang nu: GLÆD JER!



bonus til leverandørerne

MIDTTRAFIKS BONUSPROGRAM FOR BUSSELSKABER BESTÅR AF:

- En kollektiv bonusordning, der belønner det busselskab, der har den højeste kundetilfredshed
- En individuel bonusordning, der belønner den enkelte buschauffør med en bonus

Den individuelle bonusordning blev søsat for første gang i 2014. Det er et program, der sætter fokus på chaufførernes relation til kunderne og belønner dem, der er med til at sikre en høj kundetilfredshed hos Midttrafiks kunder. Målet er at motivere dem til at give ekstra god kundeservice – samtidig med at der sættes fokus på, hvor stor en forskel en chauffør kan gøre i forhold til kundernes tilfredshed.

Det er alene kunderne, der bestemmer, hvem der er den bedste chauffør. Mange kunder tog del i valget, og mange valgte at gøre det via sms og en nyudviklet app. På seks uger modtog Midttrafik mere end 4.000 roser fra kunder, som udtrykte tilfredshed med deres chauffør.

5 CHAUFFØRER FIK FLEST ROSER

Der blev udbetalt en bonus på 5.000 kr. til hver af de fem chauffører, der fik flest roser.

1. **BJARNE** fra Holstebro Turistbusser
2. **KRISTIAN** fra Hans' Biler
3. **TORBEN B** fra Nobina Randers
4. **JEEANNA** fra Arriva Holstebro
5. **MORTEN** fra Hans' Biler



Roserne blev straks sendt videre til de glade og stolte chauffører. Roserne giver Midttrafik en rigtig god indsigt i, hvad der betyder mest for kunderne, når det gælder chaufførservice. Kundernes input vil blive brugt til løbende produktudvikling og i efteruddannelse af chauffører.

”Ziya er en rigtig god chauffør, og jeg kan sove uden problemer”
”Peter yder altid en fantastisk service”
”Rene har tid til at hilse, når jeg står af, det gør mig glad”
”Behran er god, og en altid smilende chauffør”
”Morten er altid i godt humør; han er meget venlig, og det gør mig glad”
”Krzysztof er meget venlig”



Forberedelse af køreplansskiftet i 2014

**BÅDE I
HORSENS OG
SILKEBORG
HAR MIDTTRAFIK
BRUGT 2014
TIL AT SIKRE
EN BEDRE OG
MERE STABIL
DRIFT I
BYBUSSYSTEMERNE**

NY BYBUSLINJE I HORSENS

Især to bybuslinjer i Horsens oplevede ved skolernes start en voldsom trængsel på morgen- og eftermiddagsafgangene på grund af et stort antal kunder til ungdomsuddannelserne VIA, Social- og Sundhedsskolen, Handelsskolen og Horsens Statsskole. For at imødekomme presset indsatte Midttrafik en ny bybuslinje. Linje 11 blev sat ind i august 2014, og kører i dag to morgenture fra Stensballe til Horsens Statsskole via Sundvej, Langmarksvej og Anne Stauningsvej. Om eftermiddagen har linjen tre afgangene fra Statsskolen mod Stensballe, hvor den sidste tur slutter på Horsens Trafikterminal. Linjen har været en stor succes, og både kunderne og Arriva er glade for supplementet til de øvrige bybuslinjer.

SPRINGERBUS I SILKEBORG

Arbejdet med den nye motorvej mellem Låsby og Funder har ramt Silkeborg med massivt vejarbejde. Det har givet store trafikproblemer, og specielt i myldretiden har bybusserne været plaget af forsinkelser. Mange ture er helt udgået, og der har været mange kundeklager. Den 4. december 2013 indsatte Midttrafik derfor – i samråd med Silkeborg Kommune og Arriva – en såkaldt springerbus. Springerbussen er en ekstra bus, som har til formål at overtage enkelte afgangene fra de ordinære bybusser, der er mest forsinkede. Ordningen viste sig at fungere godt. Den ekstra bus har betydet, at antallet af totale køreplankter er øget i Silkeborgs bybusnet, mens antallet af ud-gåede ture på grund af forsinkelser er voldsomt reduceret. Også den generelle rettidighed er forbedret ganske markant – til stor glæde for både kunderne og Silkeborg kommune.

I efteråret åbnede den nye trafikterminal med nyt bybusnet i Holstebro



NY TRAFIKTERMINAL OG BYBUSNET I HOLSTEBRO

30. juni 2014 overtog Arriva bybuskørslen i Holstebro, og busparken blev skiftet ud med 12 sprit-nye gasbusser. Herved blev Holstebro den første by i Danmark, hvor bybusserne udelukkende kører på gas. Certificeret biogas vel at mærke. Der tankes direkte fra naturgasnettet via en tilkobling på tankningsanlægget på Bisgårdmark.

Midt i oktober åbnede den nye trafikterminal på Stationsvej. Herved fik Holstebro et fælles knudepunkt for den kollektive trafik i området, det

vil sige bybusser, regionale busser, lokale busser og tog. Bybusserne har ellers i mange år holdt til i Slotsgade, men med den nye trafikterminal får kunderne langt nemmere adgang til at skifte mellem de forskellige linjer.

I forbindelse med flytningen i oktober fik Holstebro også nyt bybusnet. Et enklere net end det tidligere. Det har direkte linjer, ensartede køreplaner, færre busskift og hyppigere afgang på tidspunkter og steder med flest kunder. Busserne har også fået gratis internet og realtid, så kunderne kan holde sig løbende opdateret via rejseplanens app.

I kølvandet på den delvise nedlukning af Slotsgade og den markante ændring af bybusnettet fulgte en del driftsforstyrrelser, der også af fødte en del kundehenvendelser. For at gøre en hurtig ende på problemet, sendte Midttrafik og Holstebro Kommune nye køreplaner på gaden allerede i januar 2015 – med indbyrdes tilpassede tider og øget betjening af Slotsgade.

ARBEJDET MED NY SKOLEREFORM 2014

Efter sommerferien i 2014 blev en ny skolereform indført i den danske folkeskole. Den medførte blandt andet, at alle folkeskoleelever fremover skal have en længere skoledag. Det vil få konsekvenser for skolerens ringetider – og dermed også for elevernes rejsemønstre til og fra skole.

En væsentlig ændring i skolestrukturens opbygning vil uundgåeligt smitte af på kravene til den kollektive trafik, som er skoleelevernes primære transportmiddel. Midttrafik har derfor ønsket at blive inddraget i kommunernes planer for skolereform 2014 så tidligt som muligt, så vi kunne tilpasse os løbende og være klædt på med køreplaner, når skiftet kom. Men det har været en udfordring. Midttrafik er bundet af at aflevere endelige køreplaner til busselskaberne tre måneder før et køreplansskifte for at give selskaberne mulighed for at få fastlagt chaufførernes vagtplaner. Mange kommuner har ikke været klar med de nye skole-ringetider og ikke haft overblik over de ændrede rejsemønstre før januar-februar måned, hvilket gjorde det vanskeligt at få færdiggjort de nye køreplaner, så de passede til skoleelevernes behov.



Det blev en kamp mod uret at få de nye køreplaner færdiggjort, så de passede til skoleelevernes behov



ARBEJDET EFTER KØREPLANSKIFTET 2014

STRATEGISKE BESTILLERMØDER

Med udgangspunkt i Trafikplan 2013-2017 gennemførte Midttrafik i efteråret 2014 en strategisk møderunde med kommunerne i Midtjylland. Formålet var dels at sikre, at Trafikplanen indgik i kommunernes arbejde med den kollektive trafik, dels at få et fælles billede af, hvordan den kollektive trafik kan komme til at se ud i fremtiden. På møderne drøftede man mulighederne for den kollektive trafik set i lyset af kommunernes budgetter frem til 2017.

Møderne viste, at flere kommuner allerede havde budgetteret med besparelser på den kollektive trafik – men også, at der var enkelte kommuner, der ville investere i den. Mange af de eksisterende kommuneplaner var i fin overensstemmelse med de mål og indsatser, der er anført i Trafikplanen. Det vil Midttrafik arbejde på at underbygge i de kommende år.

Som et væsentligt punkt på møderne drøftedes også mulighederne for effektivisering og for en ændret betjening med Flextur, ligesom man diskuterede hvilke tiltag, kommunerne kan tage i brug for at trække udviklingen i den retning, der er anvist i Trafikplanen. Endelig vendte man så aktuelle emner som rejsekort og udbredelsen af Flextur. Møderne mandede ud i en aftale om over 150 aktiviteter med det primære formål at sikre en informationsstrøm imellem Midttrafik og kommunerne. Disse 150 aktiviteter skal nu gennemføres i løbet af 2014 og 2015.

FORBEDRINGER I DET REGIONALE RUTENET OMKRING AARHUS

Et væsentligt mål for arbejdet med køreplanlægning har været at forbedre vilkårene for kunder på regionale ruter frem til køreplansskiftet 2015. Derfor er der arbejdet på projekter, der sikrer bedre forbindelser på de større regionale ruter ind til Aarhus. Det drejer sig blandt andet om forslag til kvarterdrift morgen og eftermiddag på hverdage mellem Hammel og Aarhus og mellem Galten og Aarhus samt en bedre betjening på rute 952X mellem Silkeborg og Aarhus. Her ønskes der halvtimedrift morgen og eftermiddag på hverdage.



Målet har været at forbedre vilkårene for kunder på regionale ruter ind mod Aarhus

UDBUD AF SKOLEBUSSE OG LOKALRUTER I VIBORG KOMMUNE

I efteråret 2014 gennemgik Midttrafik – i tæt samarbejde med Viborg kommune – kommunale lokalruter og lukkede skolebusruter med henblik på et fornyet udbud af kørslen. Formålet med samarbejdet var at koordinere de to kørselstyper, så både kunder og kommune fik mest mulig kørsel for pengene. Der blev foretaget en total gennemgang af kommunens rutenet, som medførte, at nogle ruter blev åbnet, andre blev lagt sammen, og andre igen blev overført til kommunen som lukkede skoleruter.

Koordineringsindsatsen sikrede et godt grundlag for at lave effektive køreplaner, som i 40. udbud resulterede i endnu lavere priser end hidtil. En af årsagerne til de positive resultater var, at man arbejdede tæt sammen om folkeskolernes ringetider. Viborg kommune fastsatte i løbet af projektet en serviceramme, som sikrede, at ringetiderne kunne justeres inden for et fastsat tidsrum. Midttrafik udnyttede fleksibiliteten til at anbefale nogle ringetider, der gjorde det muligt for én rute at betjene flere skoler langs ruten.

NY FÆRGE OG FÆRGEHAVN PÅ SAMSØ

Den 1. oktober 2014 overtog Samsø Kommune betjeningen af Sælvig-Hou færgeren med eget kommunalt rederi. I en midlertidig periode på fem måneder blev der sejlet efter ekstraordinær sejlplan, da færgeren M/F Ane Læsø blev indsat på overfarten. 4. marts 2015 blev den nye færge, M/F Samsø, indsat på ruten.

5. januar 2015 blev den nye færgehavn i Ballen indviet. Den tidligere Jyllandsfærge, M/F Kanhave, blev samtidig flyttet til overfarten Ballen-Kalundborg.

Kombinationen af den nye Ballen Færgehavn og indsættelsen af M/F Samsø, har medført fem måneder med forskellige afvigelser på Samsø og i Hou. Der er løbende blevet justeret i køreplaner og teletaxiplaner i perioden, ligesom der har været indsat ekstraturer for at servicere de berørte kunder bedst muligt.

Situationen blev løst i et tæt samarbejde mellem Arriva, Samsø Kommune og Midttrafik.

REJSEKORT OG REALTID – FORBEREDELSE AF DATAGRUNDLAGET

I 2014 har Midttrafik arbejdet med en omfattende oprydning i data for at forberede sig til indførelsen af rejsekort og realtid i busserne. Arbejdet har blandt andet omfattet en registrering af samtlige fysiske stoppesteder i Midtjylland. Det korrekte grundlag er sikret i Midttrafiks datasystemer, så det nu er muligt at indføre både rejsekort og realtidssystemer i Midttrafiks busser.

STATUS

DET GÅR SOM DET SKAL MED LETBANEN



ANLÆG OG DRIFTSFORSTYRELSE

På anlægssiden er der rigtig mange projekter, der er blevet afsluttet i 2014. For eksempel blev den nye letbanebro over Aarhus Å ved Mindet færdig i oktober, og den 492 meter lange bro over Egådalen og broen i Banegraven står færdig. Mellem Aarhus H og Skolebakken er der gjort klar til et ekstra letbanespor, og der er lavet skinnearbejde omkring Aarhus H og Lystrup. Det sidste betød blandt andet, at Aarhus Nærbane var lukket i en længere periode. Problemet blev løst ved at sætte togbusser ind til erstatning for toget på den pågældende strækning, så kunderne fortsat kunne komme frem. Endelig er de underjordiske forberedelser til ledningsnettet afsluttet på strækningen fra Nørreport til Skejby.

I 2015 bliver der virkelig sat skub i anlægget af letbanen. Det, der primært vil dominere bybilledet, er anlæg af skinner og opsætning af kørestrøm – et anlægsarbejde, der er delt op i

to faser. I første fase graves der ud til etablering af sporkasser og skinner til to letbanespor. Denne del af arbejdet er allerede påbegyndt og forventes afsluttet senere på året. Mens anlægsarbejdet er i gang, afspærres de to midterste vejbaner på Nørrebrogade fra Vennelyst Boulevard til Mejlgade ved Nørreport. Til gengæld inddrages busbanerne i begge retninger til biltrafik, hvilket vil få betydning for bustrafikken.

UDBYGNINGSETAPER

I forhold til udbygningsetaperne blev der i 2014 etableret et letbaneråd med regionsrådsformand Bent Hansen i spidsen. Derudover sidder Mads Nikolajsen fra Midttrafik i letbanerådet sammen med en politiker fra hver af de otte kommuner, der er med i Letbanesamarbejdet.

Letbanerådet, der betjenes af letbanesekretariatet i Midttrafik, har især arbejdet med Samspil 2025, som er Letbanesamarbejdets oplæg til en udbygning af et kollektivt

transportsystem. Udover at dette selvfølgelig skal være effektivt, skal det kollektive system understøtte byudviklingen og sikre en sammenhængende og bæredygtig mobilitet i hele Aarhusområdet såvel som i det østjyske bybånd. Derudover er det et mål i Samspil 2025 at integrere de statslige planer for baneudbygning med planerne for letbanen, busbetjeningen og Parker&Rejs-anlæg. Hensigten er at få skabt ét sammenhængende net, der sikrer en smidig mobilitet i hele Aarhusområdet – det vil sige i Aarhus, Favrskov, Norddjurs, Odder, Randers, Silkeborg, Skanderborg og Syddjurs Kommuner.

Det er også planen, at der i 2015 skal startes op på de VVM-undersøgelser (Vurdering af Virkninger på Miljøet), der skal laves i forbindelse med letbanens næste etaper til Brabrand og Hinnerup. Byrådet i Favrskov Kommune har allerede besluttet at påbegynde proceduren som angivet i kommuneplanen for etaper Lisbjerg-Hinnerup.

KORT OG GODT

OM ÅRET DER GIK

Januar



UDRULNING AF REJSEKORT STARTER

Første etape af Midttrafiks udrulning af rejsekort blev skudt i gang. Rejsekort kan nu bruges på hele på strækningen Odder-Grenaa på Aarhus Nærbane. Samtidig er installationen af rejsekortudstyr startet op i de første af Midttrafiks busser, 960X og 918X.

April



UDBUD AF LETBANEDRIFTEN IGANGSÆTTES

På vegne af Aarhus Letbane Drift I/S gik Midttrafik i gang med at finde den operatør, der skal varetage den daglige drift af Aarhus Letbane. Valget vil blive truffet i foråret 2015, og Letbanen forventes klar til at køre med kunder i 2017.

LETBANERÅDET TALER MED ÉN POLITISK STEMME

Den fremtidige udbygning af letbanen i Aarhusområdet nyder stor bevågenhed hos de implicerede parter. Letbanerådet - en ny revideret aftale mellem Region Midtjylland, Midttrafik og de otte kommuner - skal arbejde med sagen. Regionsformand Bent Hansen står i spidsen for det nye letbaneråd.

April



REALTID, WI-FI OG INFOSKÆRME I HERNING BYBUSSE

Bybuskunder i Herning fik et ekstra påskeæg i form af realtid, wifi og infoskærme med nyheder i busserne. Det blev markeret med tale af Finn Stengel Petersen, udvalgsformand i Herning Kommune og efterfølgende kage til de fremmødte. Chaufførerne uddelte påskeæg i dagens anledning.

Maj



AARHUS NÆRBANE BLEV LUKKET NED MELLEMLER SKOLEBAKKEN OG AARHUS

Aarhus Nærbane blev lukket ned fra 3. maj - 17. oktober, fordi der skulle laves anlægsarbejde til letbanen i form af et ekstra spor og en ny bro ved Mindet. Midttrafik og DSB samarbejdede omkring information til kunderne.

Juni



HORSENS ER FØRSTE BY PÅ REJSEKORT

12. juni blev Horsens den første by i Midttrafiks område med rejsekort i bybusserne. Dagen var samtidig trafikkontrollørernes debut for igangsætning og vejledning af chauffører på deres første dag med rejsekort. Opgaven blev løst til fuld tilfredshed for både kunder og chauffører.

KORT OG GODT

OM ÅRET DER GIK

Juni



NY ZONESTRUKTUR I MIDTTRAFIK
Ved køreplansskiftet 29. juni blev zonestrukturen i Midttrafik harmoniseret, så den nu svarer til zonestrukturen i resten af Danmark. Ændringerne var mest markante i Aarhus og Vestjylland. I Aarhus blev de nuværende 4 zoner erstattet af 13 nye, mens 57 store zoner i Vestjylland blev til 102 mindre zoner.



MILJØVENLIGE BYBUSSE KØRER PÅ GAS
Holstebro blev den første by i Danmark, der sagde farvel til diesel-drevne busser til fordel for gasbusser. Holstebro Kommune, Arriva og Midttrafik markerede fremskridtet med en officiel indvielse på Kirketorget 30. juni. Borgmester H.C. Østerby og Midttrafiks direktør Jens Erik Sørensen holdte tale, og 1.000 gasballoner blev sendt til vejrs over byen for at hylde, at hele busparken blev skiftet ud med 12 miljørigtige gasbusser.



AARHUS LETBANE INDKØBER TOG
Det bliver konsortiet Stadler/Ansaldo STS, der skal levere letbanetog og anlægge Letbanens transportsystem i Aarhus. De aarhusianske letbanetog bliver af samme modeller, som kører i Lyon og på Bybanen i Bergen, som er Aarhus' venskabsby. Letbanesystemet leveres af italienske Ansaldo STS, der er leverandør på Cityringen i København og Metroen.

August



MIDTTRAFIK INDFØRER VIDEO-UDSTYR I ALLE BUSSE
For at øge trygheden for både kunder og chauffører har Midttrafiks bestyrelse besluttet at installere overvågningsudstyr i alle busser, både de regionale og bybusserne. Tiltaget er først og fremmest tænkt som en præventiv løsning. Piktogrammer i bussen fortæller, at den er videoovervåget. Videoudstyret bliver installeret i løbet af 2015.



SILKEBORG FÅR REJSEKORT
Fra 20. august kan der også bruges rejsekort i Silkeborgs bybusser. Det blev markeret med en officiel åbning med uddeling af morgenbrød og in-fostand på Silkeborg Trafikterminal. Første viceborgmester Frank Borch-Olsen foretog et check ind i rejsekortbussen, og markerede hermed rejsekorts ankomst til Silkeborg.



BILLIGERE FLEXTUR I HOLSTEBRO KOMMUNE
Fra 1. august 2014 er det blevet billigere at benytte Flextur i Holstebro Kommune. På rejser mellem Holstebro Banegård og oplandet og mellem destinationer i oplandet er prisen pr. km. nu kun 4 kr. Ved kørsel inden for Holstebro by (bybustaxa-området) er prisen fortsat 14 kr. pr. km. (dog minimum 70 kr. pr. tur.)

KORT OG GODT

OM ÅRET DER GIK

September



KUNDERNES DAG I HERNING

Herning Kommune og Midttrafik gik sammen om at hylde buskunderne torsdag 18. september på Herning bybusterminal. Medarbejdere og chauffører var i dagens anledning klædt i t-shirts med teksten Kundernes dag, så de var let genkendelige, når der skulle uddeles morgenbrød og andre goodies til de ventende kunder på bybusterminalen.

Oktober



HOLSTEBRO FÅR NYT BYBUSNET

Bybuskunderne i Holstebro fik et helt nyt bybusnet 13. oktober. Alle bybusser starter og slutter nu på Stationsvej og kører helt nye ruter. Busguider fra Midttrafik og Holstebro Kommune var til stede på den nye trafikterminal for at hjælpe kunderne godt på vej.



FLEXTUR KAN BETALES ONLINE

Når Flextur bestilles online, kan der nu betales med Dankort/VisaDankort. Turene kan bestilles på midttrafikflextur.dk, hvor kunden selv opretter sig med password. Herefter kan Flextur både bestilles og betales på midttrafik.dk.

Oktober



AARHUS: 16 NYE BUSSE PÅ GADEN

16 helt nye bybusser kom på gaden i Aarhus. De 16 nye busser er både større (små 15 meter) og væsentligt mere miljøvenlige end de busser, de erstatter, og så øger de både kapaciteten og komforten for kunderne. De sættes ind på linjerne 1A, 2A, 5A og 18.



DSB OG MIDTTRAFIK SIGER TAK FOR TÅLMODIGHEDEN

Aarhus Nærbane åbner op på strækningen Aarhus H - Skolebakken efter næsten 6 måneders nedlukning. Midttrafik og DSB sagde 'tak for tålmodigheden' til alle kunder ved at uddele croissanter på Aarhus H.



HERNING, HOLSTEBRO OG STRUER FÅR REJSEKORT

Bybusser og enkelte regionalbusser i Herning, Holstebro og Struer får rejsekort i oktober måned. Alle udrullinger indledes med en informationskampagne. På dagen hjælper trafikkontrollørerne chauffører og kunder, så de kan få hjælp og svar på deres spørgsmål vedrørende rejsekort.

KORT OG GODT

November



INDVIELSE AF HOLSTEBRO TRAFIKTERMINAL

I Holstebro har bybusserne forladt den tidligere holdeplads i Slotsgade og deler nu terminal med regionalbusser og lokalbusser på Stationsvej. Da den nye ombygning hænger fysisk sammen med banegårdens hovedperron, er der fremover meget kort afstand imellem tog og bus. Formanden for Teknisk Udvalg i Holstebro Kommune, Gubber Kristensen, indvier den nye fælles busterminal ved et arrangement, hvor kunderne kunne høre hans tale og få en god kop kaffe fra de opstillede kaffevogne.



I LIKE: TAK TIL VORES KUNDER OG STORT TILLYKKE TIL TOP 5

I LIKE handler om at sætte fokus på de mange chauffører, som hver dag gør en ekstra indsats for at gøre kunderne glade. På seks uger blev der sendt over 4.000 roser til chaufførerne i Midttrafik.

OM ÅRET DER GIK

December



TILGÆNGELIGHEDSFORUM BESLUTTET

I november havde Midttrafik et møde med repræsentanter fra Danske Handicaporganisationer og Ældre Sagen, hvor tilgængeligheden i den kollektive trafik blev drøftet på et overordnet plan. Som et resultat af mødet besluttede Midttrafiks bestyrelse at oprette et såkaldt tilgængelighedsforum, hvor interesseorganisationerne og Midttrafik i fællesskab kan drøfte initiativer og indsatser, der kan medvirke til at øge tilgængeligheden i busserne.



VIBORG FÅR REJSEKORT

Fra 10. december kunne rejsekort også bruges i bybusserne såvel som på en række regionale og lokale ruter i Viborg.

I 2014
INTRODUCEREDE
MIDTTRAFIK
EN SMUKFEST
BUSBILLET

Foto: Lars Aaro

SMUKFEST BUSBILLET REDUCERER FORSINKELSER

– betaling med mobiltelefon letter driften



I forbindelse med den årlige Smukfest kører Midttrafiks ruter 107, 200 og 331 i fast pendulfart imellem Aarhus og Skanderborg og imellem Skanderborg, Horsens og Odder. Smukfest har de tidligere år givet anledning til store forsinkelser, fordi de mange festivalgæster skal hjem på stort set samme tid. Bliver bussen forsinket fra festivalpladsen, er den ofte også forsinket på resten af ruten – til gene for alle de kunder, der ikke er festivalgæster.

I 2014 introducerede Midttrafik derfor en Smukfest busbillet som ny specialbillet med tilhørende salgskoncept. Smukfest billetten blev lanceret som en heldagsbillet til en fast pris på 40 kr.

Festivalgæsterne kunne benytte billetten døgnet rundt på de ruter, der kørte til og fra festivalen. Udover den faste pris var billetten også tilknyttet særlige salgskanaler. Smukfest busbilletten kunne købes i forsalg, kontant, med kortbetaling ved bussen eller MobilePay.

OM DET VIRKEDE?

Kunderne tog positivt imod både billettypen og betalingsformen med mobilbetaling. Og afviklingen fungerede præcist så problemfrit som håbet. Der var langt færre forsinkelser og gener for kunderne,

da billetteringen kunne afvikles både hurtigere og mere effektivt. I alt købte 6.450 kunder den særlige Smukfest busbillet, og godt og vel 1.000 af dem blev købt via MobilePay.

Forsøget ved Smukfest 2014 blev så stor en succes, at Midttrafik arbejder videre med ideen om at bruge mobilbetaling som betaling for kørsel til andre arrangementer i Midtjylland. Senest er MobilePay blevet anvendt som betalingsmulighed i forbindelse med transporten mellem Herning centrum og Jyske Bank BOXEN, når der er større arrangementer.



FLEXTUR

PRODUKTER OG NYE TILTAG!

Flextrafik er den samlede betegnelse for de af Midttrafiks kørselsopgaver, som er en del af den kollektive trafik eller kørselsopgaver, der ligger uden for faste ruter og køreplaner. Flextrafik er et tilbud til mange forskellige kunder, også for kunder med særlige behov. Til Flextrafik hører handicapkørsel, Flextur, teletaxa, patientkørsel, kommunale kørselsopgaver og ordninger, skolekørsel og specialkørsel. Det er Midttrafiks opgave at koordinere al Flextrafik så smidigt og rationelt som muligt.



OPTUR TIL FLEXTUR

Flextur har haft kundefremgang i 2014. Flextur er en del af den kollektive trafik. En smidig del, der er velegnet til at øge den totale sammenhæng. Der kører nødvendigvis flest busser der, hvor der bor flest mennesker. Flextur, der kan bestilles efter behov, er netop en mulighed for de kunder, der bor i tyndt befolkede områder, hvor der kun kører få eller slet ingen busser.

SAMARBEJDE MED KOMMUNERNE

Også samarbejdet med kommunerne har fået øget opmærksomhed i 2014. Midttrafik har intensiveret sin rådgivning med henblik på en effektivisering af forskellige kommunale kørselsområder. Blandt andet er der ansat en rådgiver som bindeled mellem Midttrafik og kommunerne. Hovedopgaven er at råde og vejlede kommunerne om de kørselsopgaver, der med fordel kan løses gennem Flextrafik.

Sammen med kommunerne løser Midttrafik kørselsopgaver til blandt andet læge og speciallæge, genoptræning, dag-center, kørsel i forbindelse med brækkede ben og andre specialkørsler.

Midttrafik udbyder egen specialkørsel for kommunerne, men indgår også i samarbejde omkring kommunernes udbud af specialkørsel.

NYE TILTAG

Flextrafik har udviklet sig i 2014. Der har især været fokus på brugervenlighed og fleksibilitet.

- Der er kommet en app, så online bestillinger af Flextur og individuel handicapkørsel nu også kan foretages fra telefonen. App'en findes både til iPhone og Android og kan downloades fra hjemmesiden: midttrafik.flextrafik.dk/ny-bestilling-mt
- Nu kan Flextur ikke kun bestilles online, turen kan også betales online – med Dankort/Visa Dankort.
- Også Holstebro Kommune giver nu støtte til Flextur: 4 kr. pr. km uden for byzone.
- I den individuelle handicapkørsel kan der nu tilkøbes løft med trappemaskine mod en egenbetaling på 250 kr. pr. løft (udover den ordinære pris for kørslen).

FAKTA OM FLEXTRAFIK

Midttrafik koordinerer handicapkørsel, patientkørsel, Flextur, Teletaxa og en række kommunale kørselsopgaver for kommunerne i regionen og Region Midtjylland.

Flextrafik er den samlede betegnelse for alle kørselsopgaverne, der udføres af en række taxa- og busselskaber.

Handicapkørsel er fritidskørsel for bevægelseshæmmede over 18 år. Det er de 19 kommuner i Region Midtjylland, som visiterer borgere til handicapkørsel.

Patientkørsel til/fra behandling eller undersøgelse på et sygehus – planlægges, koordineres og udføres sammen med Region Midtjylland.

Flextur er en del af den kollektive trafik. Med Flextur bliver man kørt fra dør til dør i gadeniveau. Der kan være andre kunder med på turen, og derfor kan bilen køre en omvej. Der betales kun for den direkte vej. De fleste kommuner yder tilskud til turen.

Teletaxa kører i stedet for bussen på tyndt benyttede afgange eller i tyndt dækkede områder. Turen skal bestilles på telefon 2 timer i forvejen.

Kommunale kørselsopgaver omfatter blandt andet koordinering af kørsel til læge/speciale, genoptræning, kørsel med skolebørn og andre kørselsopgaver for kommunerne.



Flextrafik er den samlede betegnelse for alle kørselsopgaver, der udføres af en række taxa- og busselskaber

LEVERANDØRTILFREDSHEDSUNDERSØGELSE 2014:

Midttrafik gennemførte i september 2014 en leverandørtilfredshedsundersøgelse blandt leverandørerne i Region Midtjylland. 90 % af leverandørerne svarede, at de var tilfredse eller meget tilfredse med samarbejdet med Midttrafik.

Leverandørerne var især tilfredse med det generelle samarbejde omkring kvalitetskontroller og medarbejdernes evne til og mulighed for at hjælpe, når leverandørerne har brug for det i forbindelse med driften.

SAMARBEJDE MED SYDTRAFIK OG FYNBUS

Midttrafik samarbejder med Sydtrafik og Fynbus omkring fælles udbud af Flextrafik. Der udbydes to typer af kontrakter: Garantivogne er garanteret betaling for en fast periode – kontraktperioden er 2 år. Variable vogne tilbydes kørsel efter behov – kontraktperioden er 1 år.

KONTRAKTOPSTART 1. MARTS 2014

Midttrafik har kontrakt med 118 leverandører af Flextrafik, samlet set rådes der over 1.281 vogne i Midttrafiks område. 51 vogne er garantivogne.

VOGNTROLLER

Midttrafik udfører løbende kontrol af de vogne, som udfører Flextrafik for at sikre, at kvalitetskravene overholdes. Kontrollerne gennemføres uanmeldt og foregår hos Midttrafik, på sygehuse eller ved institutioner i hele regionen. Der blev gennemført 430 vognkontroller i 2014.

Der er modtaget ca. 320.000 telefonopkald i 2014.



K mere kompetence til Midttrafik Kundecenter

Websalg af ungdomskort, skolekort, erhvervskort og periodekort er hidtil blevet varetaget af Midttrafiks egne medarbejdere, men fra den 1. september 2014 blev både opgaven og medarbejderne overflyttet til Midttrafik Kundecenter. Den tid, der er til rådighed til betjening af disse kunder, er herved blevet udvidet – hvilket er særdeles positivt, da det har været stærkt efterlyst tidligere. Især af kunderne med Ungdomskort.

Overflytningen har også betydet et generelt videns- og kompetenceløft omkring disse specialprodukter. Da Midttrafik Kundecenter er skabt til formidling af informationer, er medarbejderne så all-round orienterede, at langt de fleste kunder nu kan blive ekspederet færdig af én og samme medarbejder.

KLIPPEKORT KAN KØBES VIA WEBBUTIK

I takt med udrulningen af rejsekort forsvinder muligheden for at købe klippekort og periodekort i busserne. Derfor er Midttrafiks webbutik blevet udvidet. Så hvor man tidligere kun kunne købe periodekort online, kan man nu også købe klippekort online.

BEDRE KØSTYRING

Den generelle opgradering af Midttrafik Kundecenter har også betydet, at systemet til køstyring er blevet forbedret, så det fremover betyder kortere ventetid for telefoniske henvendelser.

ONLINE KØB OG BESTILLING FOR INSTITUTIONER

Det er også blevet nemmere for institutioner at planlægge ture, for nu kan de købe både enkelt- og gruppebilletter online – plus de kan reservere pladser til større grupper.

SALGSSTEDER

Billetsalget på Randers Busterminal havde sidste åbningsdag den 31. august 2014. Derefter blev salget af klippekort, periodekort, særlige pensionistkort og kombinationsbilletter til Djurs Sommerland overtaget af Føtex Dytmærskens.



MERE EFFEKTIV BILLET KONTROL



Billetkontrollen i bybusserne i Aarhus er blevet mere effektiv. Både med hensyn til at der kontrolleres flere busser, og med hensyn til den økonomi der er forbundet med kontrollen.

Prisen pr. kontrolleret bus er i løbet af de sidste to år faldet med ca. 19 %, mens snydeprocenten er faldet fra 3,3 % i 2012 til 2,6 % i 2013 og helt ned til 2,2 % i 2014.

Samtidig er indtægtssiden på Aarhus-driften styrket. Indtægterne fra kontantbilletter i bybusserne er steget med 5,4 % fra 2012 til 2014, ligesom indtægterne fra klippekortsalg og periodekort i Aarhusområdet er steget med 9,8 % i samme periode.

INITIATIVER TIL

KOMPETENCEUDVIKLING



FÆLLESKAB



TRIVSEL

KOMPETENCEUDVIKLING

I Midttrafik er vi overbeviste om, at medarbejderne er vores vigtigste ressource. Uden de mange dygtige og motiverede medarbejdere og ledere kunne vi ikke løse vores opgaver til kundernes tilfredshed. Derfor er det vigtigt, at vi hele tiden udvikler på både medarbejderne og lederne kvalifikationer.

Kompetenceudvikling er et område, vi også fremover vil have skarpt fokus på i Midttrafik.



PERSONLIG PLANLÆGNING

I 2014 blev der afviklet to kursusforløb i personlig planlægning (PAS) på tværs af organisationen. Målet var at skabe forståelse for, hvor vigtigt det er at planlægge og prioritere sine opgaver. Vise, at en realistisk planlægning skaber overblik – både over igangværende og kommende aktiviteter, samtidig med at det giver den enkelte overskud til en langt mere proaktiv adfærd. Også i rutineopgaver.



KUNDE FOR EN DAG

Konceptet "Kunde for en dag" blev implementeret i organisationen i 2014, så alle medarbejdere nu skal bruge én dag hvert år på at afprøve Midttrafiks produkter. De skal prøve at være kunder; se verden med en kundes øjne. Den viden og de initiativer, der udvikler sig herfra, vil efterfølgende blive samlet op og brugt i Midttrafiks forretningsudvikling.



BEZZERWIZZER OG TOUR DE AFDELING

"Bezzerwizzer" er en årlig event, hvor alle medarbejdere i Midttrafik samles til en dag med fokus på samarbejde. Det er også det, der drejer sig om i "Tour de Afdeling", som blev afviklet første gang i 2014. Her drejede det sig om at få indblik i hinandens udfordringer og arbejdsopgaver. For med indblikket kommer forståelsen og det fælles fodslaw, og så opleves samarbejdet hurtigt som en fælles opgave.



LEDERUDVIKLING

I Midttrafik er der fokus på, at lederne i højere grad skal være opmærksomme på god personaleledelse og forretningsudvikling. Derfor igangsatte direktionen i 2014 en fælles lederuddannelse for alle ledere i Midttrafik. Den drejer sig om det personlige lederskab og om udviklingen af den enkelte leders kompetencer. Lederne skal arbejde ud fra et kundeorienteret fokus og et tværganisatorisk samarbejde – og være skarpt målrettede på, at Midttrafik når de mål, der er opstillet i strategiplanen. Godt lederskab er en proces. Men en dynamisk proces, der løbende kan inddrage de nye krav, der kommer til, så vi i fællesskab kan indfri dem og levere den service, der opfylder vores kunders forventninger og behov.



TRIVSEL OG FÆLLESSKAB

MEDARBEJDERTILFREDSHED

Der vil blive gennemført en MTU fire gange om året, bestående af syv spørgsmål. Det oprindelige ønskescenarie var et resultat på 80 % tilfredshed. Men overliggeren blev hævet ved den seneste måling fra 4. kvartal 2014, der viste en medarbejdertilfredshed på 88 %.



Af hensyn til både medarbejdere og organisation besluttede Midttrafik i 2014 at lave en sundhedsstrategi. Grundlaget for sundheden skulle være en stærk arbejdsplads med et godt arbejdsmiljø og en høj grad af trivsel og arbejdsglæde. Deraf et lavt sygefravær, der for organisationen ville slå igennem som øget effektivitet og højere kvalitet på kortere tid.

Sygefraværet i Midttrafik var meget lavt i 2014, idet det ukorrigerede sygefravær lå på 3,9 %, mens sygefraværet uden langtidsfravær lå helt nede på 1,5 %.

En af indsatsene for sundhedsstrategien har været at styrke fællesskabet gennem nogle fælles oplevelser. Midttrafik deltog fx i DHL-stafetten med ikke mindre end 1/3 af medarbejderne i 2014. Der har også været andre både større og mindre initiativer med henblik på at fremme fællesskabet og udvikle Midttrafik som arbejdsplads. Blandt andet blev der i 2014 indført et årshjul for fællesarrangementer, så man i højere grad kunne sikre en rød tråd i arrangementerne, da det tilstræbes, at de følger op på resultaterne af trivselsmålinger og APV.

EN STRATEGI FOR SUNDHED



perspektiver for 2015

ELEKTRONIKKEN INDTAGER BUSSENE I LØBET AF 2015

Det har stor værdi for kunderne, at de kan få oplysninger om bussernes faktiske kørsel, den såkaldte realtid, og ikke kun de planlagte afgangstider. Ligeledes efterspørger kunderne muligheden for gratis internet i busserne, så de har mulighed for at udnytte rejsetiden.

I dag er der gratis internet og realtid i bybusserne i Viborg, Skive, Herning, Holstebro og Silkeborg, plus i X Busserne. Midttrafiks bestyrelse har besluttet, at gratis internet og realtid skal indføres i samtlige busser i Midttrafiks område. I første omgang, det vil sige frem til sommeren 2015, skal der indføres internet/realtid i bybusserne i Aarhus og det øvrige Østjylland. I andet halvår af 2015 skal det indføres i busserne i Horsens-Hedensted, og herefter i Ikast-Brande, Herning, Ringkøbing-Skjern, Holstebro, Lemvig og Struer.

Kunderne kan få oplysninger om bussernes realtid via rejseplanens app eller på de elektroniske tavler, der hænger på terminaler og store stoppesteder.

Som supplement hertil planlægger Midttrafik i 2015 at indføre et live kort til smartphones, tablets og pc, hvor kunderne vil kunne følge busserne på et kort, så de hele tiden kan se, hvor på ruten de befinder sig.

Endelig skal der indføres videoudstyr i alle busser for at øge trygheden. Alle initiativer er finansieret gennem besparelser og omprioriteringer i Midttrafiks administration.



REJSEKORT I HELE MIDTTRAFIK

Midttrafik følger udrulningsplanen for rejsekort. Fra 22. april 2015 kan rejsekort bruges i de fleste af Midttrafiks busser. Kunderne kan stadig bruge klippekort og periodekort, når rejsekort indføres. Det er endnu ikke besluttet, hvornår klippekortet udfases, men det kommer tidligst til at ske i 2016.

Usikkerheden om dette skyldes, at Midttrafik står over for en række udfordringer med rejsekort. For det andet er den kundeservice, som Rejsekort Kundeservice tilbyder anderledes end Midttrafiks kundeservice. Endelig er prisfastsættelsen på busrejser på tværs af takstområder en udfordring. Jævnfør Trafikstyrelsens regler fastlægges taksterne af togoperatørerne, og de er højere end Midttrafiks takster. Derudover er der det særlige, at Midttrafik vil arbejde for at udbrede mobilbetalingsløsninger til alle arrangementskørsler.



TVÆRGÅENDE RÅDGIVNING FOR LETBANE, BUS OG FLEXTUR

Det skal være nemt for kunderne at bruge Midttrafiks forskellige produkter. Både busser, Flexitur og den kommende letbane. Derudover skal Midttrafik være bedre til at rådgive bestillerne om, hvordan de får mest value for money, og hvordan der strategisk kan skabes bedre mobilitet på tværs af de forskellige transportformer.

OPERATØRUBBUD

Ud over selve anlægsarbejdet, vil det også i 2015 blive besluttet, hvem der skal varetage driften af Aarhus Letbane. Valget står imellem fire virksomheder, der blev prækvalificeret i 2014. Det er Midttrafik, der har ansvaret for operatørubuddet, og vi forventer at kunne offentliggøre, hvem der indgås kontrakt med i foråret 2015.

Udbuddet vedrører udelukkende driften af Aarhus Letbane, som omfatter:

- Drift af letbanekøretøjer
- Klargøring og rengøring af letbanekøretøjer
- Trafikstyring
- Administration
- Øvrige driftsopgaver i naturlig tilknytning til operatørens opgaver

Blandt disse øvrige driftsopgaver hører, at operatøren også skal forestå uddannelsen af fjernstyringsmedarbejdere, driftsledere og letbaneførere, og er ansvarlig for at opnå og vedligeholde relevante tilladelser og myndighedsgodkendelser både forud for og igennem hele driftsperioden.

I perioden op til den kommercielle driftsstart vil der blive gennemført en prøvedrift for at teste driftssamarbejdet imellem operatøren, Aarhus Letbane I/S og leverandøren af letbanekøretøjerne.

FAKTA OG NØGLETAL

2014

FÅ ET HURTIGT OVERBLIK OVER DE VIGTIGSTE POSTER I MIDTTRAFIKS FORRETNINGSOMRÅDER. ALLE BELØB ER AFRUNDEDE CIRKATAL.



BUSTRAFIK

Køreplantimer pr. år	2 mio.
Kontraktbusser	895
Chauffører (ansat af busselskaber)	ca. 2.200
Ruter	670
Udgifter	1.374 mio. kr.
Indtægter (buskunder)	711 mio. kr.
Netto	663 mio. kr.

(Finansieres af Region Midtjylland og de 19 kommuner i regionen)

TOGTRAFIK

AARHUS NÆRBANE

DSB udfører togdriften på strækningen Odder - Aarhus på Aarhus Nærbane på kontrakt med Midtjyske Jernbaner A/S og varetager trafikbetjeningen med Desirotog i samdrift med togtrafikken på strækningen Aarhus - Grenaa. Derved er der etableret gennemkørende togdrift mellem Odder og Grenaa.

I 2014 var togtrafikken på Aarhus Nærbane påvirket af sporarbejder på Aarhus Havn og på Banegården i Aarhus. Fra maj til oktober måned var strækningen mellem Aarhus H og Skolebakken lukket på grund af forberedelsesarbejde forud for anlæg af letbanestrækningen omkring Aarhus Havn.

Den afbrudte togtrafik var hovedårsagen til at færre kunder i 2014 benyttede Aarhus Nærbane i forhold til 2013.

LEMVIGBANEN

Midtjyske Jernbaner A/S er et selvstændigt selskab som står for togdrift på Lemvigbanen. Midtjyske Jernbaner A/S varetager også infrastrukturopgaver i form af drift og vedligeholdelse af skinnenet, perroner, signalanlæg mm., på strækningen Odder - Aarhus og på Lemvigbanen.

Midtjyske Jernbaner udfører både persontransport og godstransport på Lemvigbanen.

FAKTA OPLYSNINGER

	Aarhus Nærbane**	Lemvigbanen
Længde, km.	26,5	57,6
Stationer, inkl. trinbræt	18	20
Kunder pr. år	998.058	210.000
Pr.son km. pr. år	12.705.355	4.410.000
Indtægter kr. pr. år	14.316.231	2.677.402
Udgifter kr. pr. år*	27.215.474	25.577.005
Køreplantimer (ca.) pr. år	13.500	6.850
KORTE TØGKILOMETER	612.500	402.500

* Inkl. udgifter til infrastrukturen på strækningen Odder - Aarhus

** Strækningen Odder - Aarhus

FLEXTRAFIK

FLEXTRAFIK KOORDINEREDE I 2014

845.478 TURE:

Handicapkørsel	170.888
Teletaxa	12.364
Flexstur	87.782
Kommunal kørsel	179.448
Patienbefordring	394.996
I ALT	845.478

MIDTTRAFIKS ADMINISTRATION

ADMINISTRATIONEN (EKSKL. LETBANESekretariatet)
STILLINGERNE ER FORDELT SÅLEDES:

Buskørsel og tværgående funktioner	80
Billetkontrol i Aarhus - og administration heraf	10
Flextrafik inkl. timelønnede	25
Rutebilstationer (Randers, Aarhus, Viborg)	2

Pr. 31. december 2014 var der i alt ansat 117

FAKTA OG NØGLETAL 2014



MIDTTRAFIKS ADMINISTRATIONSUDGIFTER

	Regnskab 2013 (1.000 kr.)	Budget 2014 (1.000 kr.)	Regnskab 2014 (1.000 kr.)
DRIFTSUDGIFTER (INKL. LØN)			
IT-omkostninger vedr. busdrift	392	110	153
Chaufførlokaler	1.523	605	826
Billetteringsudstyr	3.441	4.441	2.159
Trafiktjeneste inkl. billetkontrol	1.115	4.391	4.457
Stoppesteder	76	-	8
DRIFTSUDGIFTER I ALT	6.547	9.547	7.603
SALGSUDGIFTER (INKL. LØN)			
Provision	-0	4.700	4.816
Markedsføring og information inkl. køreplaner	25.518	36.536	26.234
Rejsehjemmel	872	941	970
Kundecenter	44	126	124
Salg og distribution	3.865	3.719	3.849
Drift af busterminaler/rutebilstationer	11.502	10.593	10.920
SALGSUDGIFTER	41.800	56.615	46.912
ADMINISTRATIONSUDGIFTER (INKL. LØN)			
Bygninger og inventar	6.236	6.457	6.195
Konsulenter, revision, advokat	2.487	192	603
Møder, rejser, kørselsgodtgørelse	551	467	586
IT	12.182	12.593	11.619
Kontor, telefon mv.	938	736	774
Løn	26.252	28.058	27.805
Renter og andre finansielle udgifter	142	79	53
ADMINISTRATIONSUDGIFTER, BUS	51.103	52.381	50.380
SAMLEDE UDGIFTER IALT	99.450	118.543	104.895

MIDTTRAFIKS INDTÆGTSKILDER

INDTÆGTSKILDE	2013		Budget 2014		2014	
	Indtægter kr.	Andel	Indtægter kr.	Andel	Indtægter kr.	Andel
Passagerindtægter - bus	507.131.549	69,66 %	496.900.000	69,89 %	507.945.618	71,42 %
Erhvervskort	4.617.709	0,63 %	3.500.000	0,49 %	3.576.267	0,50 %
Ungdomskort	102.842.816	14,13 %	99.000.000	13,92 %	101.972.219	14,34 %
Skolekort	38.092.442	5,23 %	38.800.000	5,46 %	36.395.316	5,12 %
Kompensation Trafikstyrelsen	35.656.400	4,90 %	35.400.000	4,98 %	35.999.360	5,06 %
Kompensation rabat Off-Peak klippekort	3.433.235	0,47 %	6.375.000	0,90 %	3.402.897	0,48 %
Fragt, gods og post mm.	145.965	0,02 %	800.000	0,11 %	106.838	0,02 %
Fribefordring Værnepligtige	1.600.692	0,22 %	1.900.000	0,27 %	1.852.064	0,26 %
Arrangementskørsel	1.157.645	0,16 %	800.000	0,11 %	646.431	0,09 %
Bus & Tog takst-samarbejdet – netto	33.309.259	4,58 %	27.500.000	3,87 %	19.299.569	2,71 %
I ALT	727.987.712		710.975.000	100 %	711.196.579	100 %

FAKTA OG NØGLETAL 2014



REJSEGARANTI

KUNDEHENVENDELSER	2012	2013	2014
Antal ansøgninger	799	824	829
Heraf berettigede til refusion	735	772	799
I alt udbetalt	189.856 kr.	219.985 kr.	248.503 kr.
Gennemsnitlig refusion	258 kr.	285 kr.	311 kr.

KUNDEHENVENDELSER FORDELT PÅ EMNER

KUNDEHENVENDELSER	2012	2013	2014
Billettering - Takstsystem	5 %	8 %	9 %
Information	2 %	2 %	3 %
Drift	55 %	51 %	46 %
Service	20 %	22 %	19 %
Komfort	4 %	4 %	4 %
Andet	10 %	10 %	10 %
Ros	3 %	3 %	3 %
ANTAL HENVENDELSER	4.447	5.895	6.931

MIDTTRAFIKS KORTTYPER

KORTTYPE	2012	2013	2014
Skolekort	14.700	14.800	13.600
Ungdomskort VU *)	13.000	16.600	22.600
Ungdomskort UU*)	62.200	67.700	66.400
Ungdomskort XU *)		2.500	7.300
Erhvervskort	1.070	1.100	1.100
Periodekort via hjemmeside	6.689	8.716	10.630

*) VU er videregående uddannelse

UU er ungdomsuddannelse

XU er 16-19 årige, der ikke er studerende. XU indførtes 1. august 2013.

FAKTA OG NØGLETAL 2014



KØREPLANTIMER

KOMMUNE	2012	2013	2014	Andel
Favrskov	19.738	19.842	19.673	0,97 %
Hedensted	13.936	13.519	12.287	0,61 %
Herning	70.044	70.592	71.019	3,50 %
Holstebro	47.005	46.953	45.430	2,24 %
Horsens	68.983	68.682	67.610	3,33 %
Ikast-Brande	21.952	22.275	20.595	1,01 %
Lemvig	12.999	12.249	10.644	0,52 %
Norddjurs	19.885	19.776	18.949	0,93 %
Odder	9.505	9.738	9.973	0,49 %
Randers	127.255	126.759	125.196	6,16 %
Ringkøbing-Skjern	37.496	38.175	37.240	1,83 %
Samsø	7.484	7.409	6.937	0,34 %
Silkeborg	87.029	87.057	85.798	4,22 %
Skanderborg	31.261	30.164	30.197	1,49 %
Skive	42.429	42.543	42.511	2,09 %
Struer	14.411	13.910	13.385	0,66 %
Syddjurs	34.443	30.113	22.023	1,08 %
Viborg	68.989	75.292	74.665	3,68 %
Aarhus	562.300	566.995	568.278	27,98 %
Region Midtjylland	694.631	753.199	748.379	36,85 %
I ALT	1.991.775	2.055.242	2.030.789	100,00 %

KØREPLANTIMER

RUTETYPE	Antal
Bybuslinjer	148
Regionale ruter	99
Lokalruter	124
Rabatruter/åbne skolebusruter	246
Teletaxaruter	53
I ALT MIDTTRAFIK	670



INDTÆGTSKILDE	Regnskab 2013 (1.000 kr)		Budget 2014* (1.000 kr)		Regnskab 2014 (1.000 kr)	
	Bruttoudg.	Indtægter	Bruttoudg.	Indtægter	Bruttoudg.	Indtægter
Favrskov Kommune	15.795	1.242	15.905	1.167	15.716	1.222
Hedensted Kommune	11.761	3.154	11.053	3.153	10.849	2.820
Herning Kommune	46.767	17.669	47.276	17.322	46.848	17.619
Holstebro Kommune	33.410	8.891	34.550	8.555	32.987	6.753
Horsens Kommune	45.284	19.831	46.600	19.942	45.040	20.392
Ikast-Brande Kommune	14.968	0	14.970	0	14.500	0
Lemvig Kommune	7.874	0	7.784	0	7.255	0
Norddjurs Kommune	14.995	1.187	15.540	1.350	14.576	1.300
Odder Kommune	6.393	1.348	6.658	1.264	6.547	1.361
Randers Kommune	90.693	29.588	90.511	30.658	90.439	31.465
Ringkøbing-Skjern Kommune	26.261	4.182	26.558	3.925	26.036	3.658
Samsø Kommune	5.418	1.208	5.381	1.291	5.151	1.118
Silkeborg Kommune	54.970	24.541	55.528	25.405	55.940	24.119
Skanderborg Kommune	22.190	5.833	22.173	5.253	22.736	5.655
Skive Kommune	28.682	8.772	29.063	8.637	28.922	8.289
Struer Kommune	7.923	1.180	8.170	1.146	7.897	949
Syddjurs Kommune	18.640	3.681	15.960	3.647	15.436	3.333
Viborg Kommune	48.805	16.050	49.097	16.707	49.347	15.915
Aarhus Kommune	457.397	286.708	469.586	279.334	396.827	294.451
Region Midtjylland	473.768	292.923	485.052	282.219	481.246	270.777
I ALT	1.431.996	727.988	1.457.415	710.975	1.374.295	711.196
		704.008		746.440		663.099

FAKTA OG NØGLETAL 2014



OVERSIGT OVER KONTROLAFGIFTER I AARHUS

ÅR	Antal kontrolafgifter	Kontrollerede kunder	Kontrollerede busser
2012	19.308	589.432	36.859
2013	21.795	855.891	41.827
2014	21.491	977.630	54.278

OVERSIGT OVER KONTROLAFGIFTER PÅ REGIONALE OG KOMMUNALE RUTER UD OVER BYBUSSENE I AARHUS

ÅR	Antal kontrolafgifter	Kontrollerede kunder	Kontrollerede busser
2012	339	51.643	3.208
2013	549	90.743	5.117
2014	271	126.848	6.711

SNYDEPROCENT I AARHUS

2012	3,31 %
2013	2,55 %
2014	2,20 %

FAKTA OG NØGLETAL 2014



ANTAL REJSER I HANDICAPKØRSLER

KOMMUNE	ANTAL REJSER		
	2012	2013	2014
Favrskov	4.018	4.028	4.989
Hedensted	5.469	5.484	4.155
Herning	7.267	7.296	6.812
Holstebro	4.856	4.868	5.728
Horsens	12.030	12.091	11.138
Ikast-Brande	3.526	3.530	3.057
Lemvig	2.284	2.284	2.383
Norddjurs	2.309	2.321	2.750
Odder	2.731	2.794	3.585
Randers	11.437	11.454	10.537
Ringkøbing-Skjern	6.329	6.333	6.083
Samsø	1.101	1.103	1.222
Silkeborg	11.277	11.286	11.495
Skanderborg	4.472	4.485	4.477
Skive	4.056	4.074	3.651
Struer	2.335	2.342	1.945
Syddjurs	3.229	3.240	2.220
Viborg	8.729	8.737	9.409
Aarhus	74.414	91.099	75.252
I ALT	171.869	188.849	170.888

OVERSIGT OVER FLEXTUR REJSER

KOMMUNE	ANTAL REJSER		
	2012	2013	2014
Kommuner, der giver tilskud			
Favrskov	5.884	6.990	6.628
Hedensted	853	1.806	2.851
Holstebro			429
Ikast-Brande	738	1.274	1.320
Lemvig	392	1.144	1.790
Norddjurs	16.077	16.286	14.346
Randers	9.765	11.172	7.955
Ringkøbing-Skjern	1.062	5.237	4.988
Silkeborg	799	3.311	5.088
Skive	3.722	3.276	3.873
Struer	418	782	1.171
Syddjurs	3.802	9.707	9.901
Viborg	10.136	10.457	12.678
Aarhus	12.869	13.551	13.043
Flexitur i øvrige kommuner:	5.702	1.538	1.721
I ALT	72.219	86.531	87.782

FAKTA OG NØGLETAL 2014



OVERSIGT OVER TELETAXA REJSER

KOMMUNE	ANTAL REJSER		
	2012	2013	2014
Favrskov			22
Hedensted	2.372	1.881	1.807
Herning	53	108	79
Holstebro			24
Horsens	831	835	755
Ikast-Brande			
Lemvig	306	121	77
Norddjurs			
Odder	485	356	859
Region Midtjylland	760	952	1.227
Ringkøbing-Skjern			
Samsø	5.365	3.064	2.272
Silkeborg	597	518	663
Skanderborg	1.801	1.491	1.300
Skive	556	596	730
Struer	112	153	187
Syddjurs		0	0
Viborg	2.404	2.103	2.362
Aarhus		0	0
I ALT	15.642	12.178	12.364

OVERSIGT OVER KOMMUNAL KØRSEL INKL. SKOLEKØRSEL

KOMMUNE	ANTAL REJSER		
	2012	2013	2014
Favrskov	427	160	16.879
Hedensted			
Herning			
Holstebro	7.155	6.672	7.344
Horsens	86.392	59.823	17.483
Ikast-Brande			
Lemvig	917	700	770
Norddjurs	5.828	4.691	5.388
Odder			
Randers	47.427	5.930	7.762
Ringkøbing-Skjern			
Samsø	2.070	2.051	1.410
Silkeborg	20.791	20.583	20.019
Skanderborg			235
Skive	76.682	69.835	66.897
Struer			
Syddjurs	2.668	6.533	11.224
Viborg	7.685	6.909	1
Aarhus	18.836	20.908	24.036
I ALT	276.878	204.795	179.448

FAKTA OG NØGLETAL 2014



OVERSIGT OVER PATIENTBEFORDRING

KOMMUNE	ANTAL REJSER		
	2012	2013	2014
Region Midtjylland	358.550	380.123	394.996
I ALT	358.550	380.123	394.996

FLEXTRAFIKS INDTÆGTSKILDER

INDTÆGTSKILDE	2013		Budget 2014		2014	
	Indtægter kr.	Andel	Indtægter kr.	Andel	Indtægter kr.	Andel
Egenbetaling, Handicapørsel	8.224.389	64 %	8.359.000	63 %	8.158.474	62 %
Egenbetaling, Flextur	4.367.963	34 %	4.684.000	35 %	4.683.772	36 %
Egenbetaling, Teletaxa	210.676	2 %	247.000	2 %	234.602	2 %
Egenbetaling, Kommunal kørsel	91.146	1 %	83.000	1 %	81.795	1 %
I ALT	12.894.174	100 %	13.373.000	100 %	13.158.643	100 %

UDGIFTER OG INDTÆGTER VED FLEXTRAFIK

INDTÆGTSKILDE	Regnskab 2013 (1.000 kr)		Budget 2014 (1.000 kr)		Regnskab 2014 (1.000 kr)	
	Bruttoudg.	Netto	Bruttoudg.	Netto	Bruttoudg.	Netto
Favrskov Kommune	1.543.697	532.290	1.351.000	547.000	3.780.868	576.581
Hedensted Kommune	1.357.778	383.242	1.476.000	392.000	1.248.323	403.527
Herning Kommune	1.880.465	385.732	1.914.000	383.000	1.920.648	368.569
Holstebro Kommune	2.128.919	305.982	1.931.000	287.000	2.242.355	326.736
Horsens Kommune	10.614.492	561.905	6.347.000	579.000	5.389.041	522.525
Ikast-Brande Kommune	885.561	268.096	860.000	249.000	883.244	263.550
Lemvig Kommune	960.874	210.210	860.000	199.000	1.100.956	230.249
Norddjurs Kommune	3.073.933	884.921	2.672.000	895.000	2.774.619	838.251
Odder Kommune	877.630	191.292	688.000	174.000	880.838	188.654
Randers Kommune	3.801.403	999.082	4.872.000	1.239.000	3.743.899	1.019.322
Ringkøbing-Skjern Kommune	2.113.973	618.102	1.989.000	631.000	2.328.942	670.196
Samsø Kommune	519.043	93.855	455.000	104.000	405.293	91.892
Silkeborg Kommune	5.441.433	757.443	5.247.000	759.000	5.811.590	905.459
Skanderborg Kommune	908.691	226.303	873.000	224.000	1.032.539	240.111
Skive Kommune	10.333.563	381.756	11.135.000	395.000	9.745.015	419.716
Struer Kommune	608.893	199.216	579.000	208.000	563.550	188.866
Syddjurs Kommune	2.839.883	630.662	2.655.000	647.000	3.382.845	676.076
Viborg Kommune	3.814.592	1.163.545	2.434.000	1.170.000	2.749.432	1.339.975
Aarhus Kommune	19.651.079	4.100.540	22.640.000	4.291.000	19.237.512	3.888.388
Region Midtjylland	114.051.117	0	118.002.000	0	116.429.091	0
I ALT	187.407.020	12.894.174	188.980.000	13.373.000	185.650.600	13.158.643
		174.512.846		175.607.000		172.491.957

FAKTA OG NØGLETAL 2014

REJSEGARANTI FLEXTRAFIK

KUNDEHENVENDELSER	2012	2013	2014
Antal ansøgninger	250	137	108
Heraf berettigede til refusion	237	121	100
I alt udbetalt	47.982 kr.	24.357 kr.	29.701 kr.
Gennemsnitlig refusion	202 kr.	201 kr.	297 kr.

KUNDEHENVENDELSER FORDELT PÅ KØRSELSTYPE

KØRSELSTYPE - FLEXTRAFIK	2012	2013	2014
Handicapkørsel	58 %	52 %	41 %
Kommunal kørsel	2 %	5 %	4 %
Flextur	20 %	12 %	18 %
Patientbefordring	14 %	22 %	32 %
Skolekørsel	0 %	1 %	0 %
Teletaxa	6 %	8 %	5 %
ANTAL HENVENDELSER	454	439	428

FLEXTRAFIK

Køreplantimer pr. år	762.980
kontraktvogne	1.281
Udgifter	185,7 mio. kr.
Indtægter (egenbetaling)	13,1 mio. kr.
Netto	172,5 mio. kr.



ÅRSBERETNING 2014



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Århus, den 30. april 2015

**Bilag til dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag den 8. maj 2015
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Punkt 3, bilag 1

Baggrund:

Timemodellen er en del af den samlede Togfond, der er en politisk aftale mellem Regeringen, Dansk Folkeparti og Enhedslisten, om at modernisere togdriften for 28,5 mia. kr. frem til 2024.

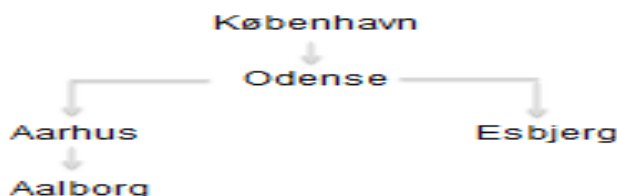
Udover Timemodellen, består Togfonden af en række tiltag, der skal forbedre togdriften udenfor de strækninger, der betjenes med Timemodellen. En lang række af disse tiltag sker i Midttrafik's område og vil få stor betydning for det tilbud om togrejser borgerne i området får, såvel internt som ud af regionen. Dette vil få stor betydning for buskørslen, dels som tilbringer til toget men også til den ændring af rejsemønstre som borgerne i regionen vil foretage.

Målet for timemodellen er at få flere rejsende fra de store byer til at vælge toget fremfor bilen og med de øvrige tiltag give en samlet vækst på 100 % i antal personkilometre på jernbanen og 50 % i antal personkilometre med bus.

De 28,5 mia. kr. skal finansieres via et merprovenu fra harmoniseringen af beskatningen på Nordsøen og med de faldende oliepriser, har finansieringen af projektet været diskuteret. Fra Danske Regioner er det desuden ønsket, at der også tilføres midler til busdriften, primært fordi 1/3 af alle togpassagerer benytter bus i forbindelse med deres togtrejse og derfor skal der også investeres i busdriften, for at sikre gode adgange til de nye togforbindelser og dermed nå målet om flere personkilometre.

Timemodellen:

Timemodellen betyder at der indsættes Superlyntog mellem de 5 største byer i Danmark og køretiden mellem byerne er 1 time. Med timemodellen vil det fremover tage 2 timer at køre med tog fra Aarhus til København.



Selve planlægningen er fortsat meget overordnet og vil først blive fastsat i forbindelse med færdiggørelsen af de forskellige anlæg, men det forventes at der vil køre times drift i det meste af døgnet. I Midttrafik's område vil Horsens, Aarhus og Randers blive betjent af Superlyntogene og derfor have særlig stor fokus.

Øvrige tiltag i Midttrafik's område:

Timemodellen vil få stor betydning for borgere i Midttrafik, der bor i nærområdet af Horsens, Aarhus og Randers og skal rejse til Odense- / København- / Aalborg. Borgere udenfor nærområderne skal transporteres til strækningen, og derfor er der i Togfonden også andre tiltag, der dels kan give en hurtigere og lettere togadgang til Superlyntogene, men også skal styrke togdriften lokalt.

Opgradering af togstrækningen Struer – Thisted:

Strækningens hastighed opgraderes til 110 km/t.

Hastighedsopgraderingen forventes på hele strækningen Struer-Thisted at generere en mertrafik svarende til 5.700 rejser årligt.

Tidsgevinsten for den ændrede drift er op til 23 minutter.



Opgradering af togdriften på strækningen Langå – Struer:

Strækningshastigheden øges til 160 km/t. Der krydses i Viborg, som er det vigtigste trafikale knudepunkt på strækningen. Tidsgevinsten mellem Langå og Struer vil være på op til i alt 14 min. oven i tidsgevinster fra netop afsluttede anlægsarbejder. Rejsen vil kunne gennemføres på 63 min. Hastighedsopgraderingen ventes på hele strækningen at generere en trafik svarende til 19.900 rejser.



Opgradering af togdriften på strækningen Vejle – Struer:

Hastigheden mellem Give - Herning og Herning - Aulum øges til 160 km/t. Den lave hastighed umiddelbart nord for Vejle bibeholdes. Ny standsning i Gødstrup etableres i forbindelse med det nye regionshospital. Tidsgevinsten ved en opgradering ligger på op til i alt ca. 24 min. for en rejse fra Vejle til Struer. Hastighedsopgraderingen mellem Vejle og Struer vil generere en trafik svarende til 18.700 rejser. Der er afsat midler til vurdering af ekstra kapacitet Herning – Holstebro der giver mulighed for direkte tog Holstebro – Aarhus.



Opgradering af togstrækningen Esbjerg – Struer:

Driften vil fremover være baseret på en opgradering af afsnittet mellem Esbjerg og Holstebro til 140 km/t. Køretidsbesparelsen for en rejse mellem Esbjerg og Struer er på op til ca. 35 minutter. Hastighedsopgraderingen vil på hele strækningen mellem Esbjerg og Struer generere en trafik svarende til 22.200 rejser.



Opgradering af togstrækningen Skjern – Skanderborg:

Der opgraderes til 140 km/t fra Skanderborg til Herning og 120 km/t mellem Herning og Skjern. En forudsætning for den trafikale udnyttelse, er anlæggelse af et 4 km dobbeltspor ved Ry, hvilket indgår i opgraderingsudgiften. Tidsbesparelsen for stoptoget for strækningen mellem Skanderborg og Herning er på op til ca. i alt 20 min. Hastighedsopgraderingen vil på hele strækningen generere en trafik svarende til 17.600 rejser.



Samlet forventes disse tiltag at generere 80 – 90.000 ekstra togpassagerer om året. Hvis 1/3 af disse benytter bus, er der mulighed for at tiltrække 30.000 nye buspassagerer, forudsat at passagerne tilbydes transport, de efterspørger.

Udover disse besluttede tiltag, er der afsat midler til nærmere undersøgelse af etablering af en ny togstrækning Aarhus- Galten – Silkeborg, og midler til en ny strækning Hovedgaard – Aarhus, der først besluttet efter VVM undersøgelse.

Timemodellens indflydelse på busdriften:

I 2011 udarbejdede Danske Regioner, KL og Trafiksekskaberne i Danmark, rapporten "Flere buspassagerer, hvad skal der til?". Rapporten var input til den kommende politiske beslutning om Togfonden. Rapporten vurderer hvorledes bustrafikken kan nå det ambitiøse mål om 50 % flere buspassagerer personkilometre.

I rapporten peges der på nedenstående virkemidler:

- Mere tilbringertrafik til jernbanen
- Differentierede takster
- Udvidet driftsomfang
- Optimering og prioritering
- Øget information, markedsføring mm
- Bynær erhvervslokalisering
- Demografisk udvikling.

Set i forhold til at 1/3 af alle togpassagerer benytter en bus i forbindelse med en togrejse og 6 ud af 7 til en længere togrejse, er det naturligt primært at se på, hvorledes busdriften kan bidrage til passagervæksten.

Økonomi:

Rapporten opsætter 2 scenarier. Et moderat senarie, der kan øge buspassager personkilometrene med 27 % gennem en udvidelse af det økonomiske tilskud til busser med 9 %.

Baggrunden for denne "beskedne" investering, på en forøgelse af 27 % er, at hovedparten af forøgelsen sker med baggrund i forhold, der er eksterne i forhold til busserne: demografisk udvikling, øget beskæftigelse og realisering af Jernbanens mål.

Moderat ambitionsniveau	Mio. kr. pr. år		
	Udgifter	Indtægter	Tilskudsbehov
Tilskudsbehov 2010	6.730	2.850	3.880
Mere tilbringertrafik til jernbane	90	140	-50
Differentierede takster	0	0	0
Udvidet driftsomfang	630	120	510
Optimering og prioritering	90	90	0
Øget information, markedsføring mm	130	130	0
Bynær erhvervslokalisering	60	90	-30
Voksende befolkning & flere i beskæftigelse	140	220	-80
Total	7.870	3.630	4.240
Ændring	1.140	780	360

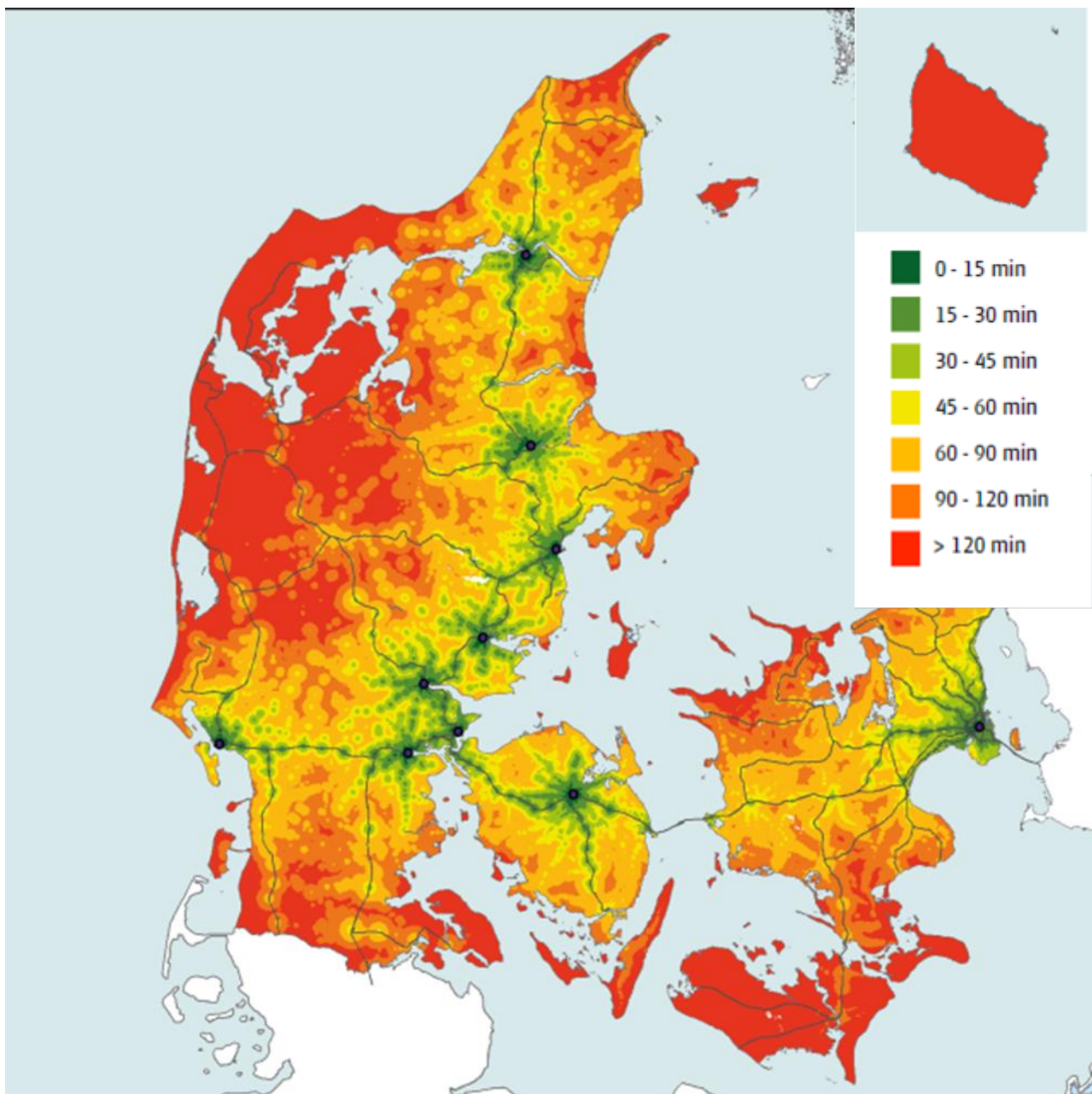
Det andet scenarie, højt ambitionsniveau, kan øge buspassager personkilometrene med 40 % idet, det ikke anses for økonomisk forsvarligt at nå ambitionsniveauet på 50 %. Dette scenarie kræver en større investering svarende til en årlig forøgelse af driftstilskuddet på 1,4 mia. kr.

Højt ambitionsniveau	Mio. kr. pr. år		
	Udgifter	Indtægter	Tilskudsbehov
Tilskudsbehov 2010	6.730	2.850	3.880
Mere tilbringertrafik til jernbane	190	280	-90
Differentierede takster	0	-330	330
Udvidet driftsomfang	1.560	260	1.300
Optimering og prioritering	90	90	0
Øget information, markedsføring mm	130	130	0
Bynær erhvervslokalisering	60	90	-30
Voksende befolkning & flere i beskæftigelse	140	220	-80
Total	8.890	3.590	5.300
Ændring	2.160	730	1.430

Konklusionen er, at den økonomiske ramme for bustrafikken skal øges, såfremt de opsatte mål eller en reduceret målsætning skal nås.

Efter beslutningen om Togfonden har Danske Regioner i efteråret 2014 udarbejdet en opfølgning "En regional timemodel". I rapporten der vedlægges som bilag er vurderet at 67 % af borgene i Danmark har mindre end 1 times rejse til et Superlyntog og Regionerne anbefaler at dette tal øges til 75 %, svarende til 500.000 flere.

Uden forøgelse af midler til busdriften vil tilgængeligheden til Superlyntogene se således ud:



Kortet viser at borgere i Midttrafikks område, udgør en stor del af de borgere, der har mere end 1 time til et Superlyntog. Derfor er der i Midttrafikks område stort behov for forbedret bustrafik.

Midler til forøgelse af antallet af buspassager:

Rapporten indeholder også forslag til indsatsområder, der kan øge antallet af personkilometre i bustrafikken:

Mulige indsatsområder

- * Hurtigere og mere direkte busser
- * Signal prioritering for busser i kryds og forbedret busfremkommelighed
- * Øget frekvens af busser og tog, så de passer med superlyntog tider
- * Bedre adgang mellem busterminaler og togstationer
- * Parker og rejs-anlæg for cykler og biler ved stationer og busterminaler
- * Flextrafik med samlet bestilling af hele rejsen (Den Sammenhængende Rejse)
- * Forbedret lokalbanedrift
- * Udbygning med letbaner og højklassificeret bustrafik

Rapporten følges nu op af en rapport indeholdende eksempler på best practice, fra gennemførte projekter i Danmark, der kan styrke de forskellige indsatsområder, med vurdering af effekt og værdi i forskellige sammenhænge.

Hvordan når vi målene i Midttrafik?

Det er naturligt at byer / områder med kort afstand til Superlyntogene, har andre muligheder for at etablere hurtige forbindelser end byer / områder længere væk fra strækningerne. Kortet med rejsetid mellem områder i Danmark til Superlyntogene viser, at der er stor forskel på de muligheder der er i dag i Regionerne. Det betyder også at der må tages forskellige virkemidler i brug fra område til område og fra by til by.

Dette skal dog ske under hensyn til de faste buspassagerer, der er i busserne i dag primært pendlere og uddannelsessøgende.

Danske Regioner, KL og Trafikministeriet er som nævnt ved at udarbejde en rapport, der skal give Trafikselskaber, Regionerne og kommunerne forslag til, hvorledes de kan bidrage til Togfondens mål om flere passagerer. De virkemidler der forventes vurderet er:

- X-busser (hurtigere og mere direkte busser)
- Taktkøreplaner (Køreplaner med faste tider, hver time)
- Fremkommelighed (Busbaner, signalstyring mm.)
- A-busser (direkte og hurtige bybusser)
- Mobilitetsløsninger (f.eks. servicebusser til erhvervsområder)
- Opgradering af lokalbaner
- Trafikterminal - samlokalisering (eksempel Holstebro og Silkeborg)
- Trafikterminal - opgradering (F.eks. ny terminal i Skive)

Togfondens tidsplan er 2024 og der er ikke nu nærmere tidsplaner, men det er vigtigt at busstrafikken er klar, når de forskellige tiltag på togstrækningerne iværksættes. Mange af tiltagene i Togfonden er bygget op omkring elektrificeringen af togstrækningerne, der forventes afsluttet 2020 – 2024. Det første projekt, der forventes iværksat i Midttrafiks område, er derfor stoppestedet ved Gødstrup. Midttrafik er allerede i dialog med Herning kommune og Regionerne for betjening af det nye Supersygehus i Gødstrup.

Hvis ambitionsniveauet vælges at blive det høje, med 40 % flere buspassagerer kilometre, skal driftstilskuddet øges med netto 1,4 mia. kr. årligt i Danmark, samt foretages en investering i Fremkommelighed og grundproduktet (læskure, trafikterminaler mm.). En del af tilskuddet og investeringer skal ske i Midttrafiks område, bl.a. hvor transporttiden til Superlyntogene er over 1 time fra store områder. Der er i Togfonden ikke afsat midler til den ønske forøgelse af buspassagerkilometrene og Danske regioner har i rapporten "En regional timemodel" startet diskussionen om Finansieringen af investeringerne.

Midttrafiks opgave bør i den forbindelse være at udarbejde konkrete forslag til initiativer, der skal sikre flere buspassagerer som tilbringer til tog.

Midttrafik forventer at diskutere ambitionsniveauet og de krævede investeringer med de enkelte kommuner og Regionen, i forbindelse med den planlagte strategiske kommune runde i efteråret 2015.

På møderne vil Midttrafik fremlægge de muligheder, der er indenfor indsatsområderne og virkemidler. Efterfølgende vil der skulle skabes et grundlag for de videre beslutninger om tiltag, herunder økonomiske konsekvenser.

Århus, den 30. april 2015

**Bilag til dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag den 8. maj 2015
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Punkt 3, bilag 2

DANSKE
REGIONER



ALLE OMBORD

EN REGIONAL TIMEMODEL FOR HELE DANMARK



FORORD

I januar 2014 besluttede Folketinget at give et massivt løft til de danske jernbaner. Investeringer i nye skinner og hurtigere forbindelser skal bidrage til, at togturen mellem Danmarks største byer fremover kun skal vare en time. Med den nationale timemodel bliver der således kortere mellem de store byer i Danmark. Det vil få Danmark til at hænge bedre sammen og vil kunne give et løft til mobilitet og regional erhvervsudvikling. Men skal vi have det fulde udbytte af Timemodellen, må vi også forkorte den rejsetid, vi bruger til og fra toget.

Rejsen til en superlyntogsstation med kollektiv trafik vil fortsat tage mere end en time for over 1,8 millioner danskere efter den nationale timemodel er realiseret. En infrastruktur, der for alvor binder Danmark sammen, forudsætter således, at den nationale timemodel suppleres med en regional timemodel for den kollektive trafik.

Danske Regioner lancerer derfor visionen om en regional timemodel. Den regionale timemodel skal sikre, at mindst 75 procent af alle danskere kan komme til en superlyntogsstation på under en time. Realiseringen af visionen vil først og fremmest øge effektiviteten af den nationale timeplan. Samtidig vil den binde Danmark endnu bedre sammen på tværs af by og land – til gavn for vækst og til gavn for udvikling i hele landet.

I regionerne er vi optagede af at skabe bedre sammenhæng for borgerne og for det arbejdsmarked og erhvervsliv, der er afhængigt af en hurtig og velfungerende infrastruktur. Regionerne er derfor involverede i arbejdet med at skabe gode infrastrukturkorridorer igennem landet og internationalt – bl.a. Jyllandskorridoren og i forhold til at få mest muligt ud af Femern Bælt-forbindelsen.

Vi ser frem til et bredt samarbejde med staten, kommuner og regionale trafikselskaber om at realisere visionen og håber, der vil være opbakning til visionen om at forkorte rejsetiden til de store byer og få flere med ombord på lyntoget.

Bent Hansen
Formand
Danske Regioner

Carl Holst
Næstformand
Danske Regioner

VISION 75 pct. af alle danskere skal kunne komme til et superlyntog på under en time

Rejsetiden til og fra de nye superlyntog skal forkortes. Det vil give flest mulige danskere glæde af de kommende forbedringer af den statslige jernbane og samtidig bidrage til vækst og udvikling i hele Danmark. Med en udbygning af den nationale timemodell med en regional timemodell vil op mod 600.000 flere danskere end i dag få under en times transport til lyntogsstationerne med kollektiv trafik.

Timemodellen, der skal sikre togrejser på en time mellem de største byer, giver et vigtigt ryk fremad for dansk infrastruktur. Men den forbedrer ikke forbindelserne fra oplandet til de største byer - og dermed til de kommende superlyntogsstationer - markant. Vi ved, at en tredjedel af alle togpassagerer tager bussen i den ene ende af deres togtur. Hvis vi skal sikre størst mulig gavn af de nye superlyntog mellem de store byer, skal vi derfor også forbedre rejsetiden til og fra toget. Det vil både øge den økonomiske vækst og give øget frihed og fleksibilitet for borgere, uanset om de bor i Skive eller Skælskør. Vi skal med andre ord hurtigere til toget med en timemodell for *hele* Danmark.

DANSKE REGIONERS VISION

Mindst 75 pct. af alle danskere skal kunne komme til en superlyntogsstation på under en time, når Timemodellen står færdig. Det er 600.000 flere end i dag.

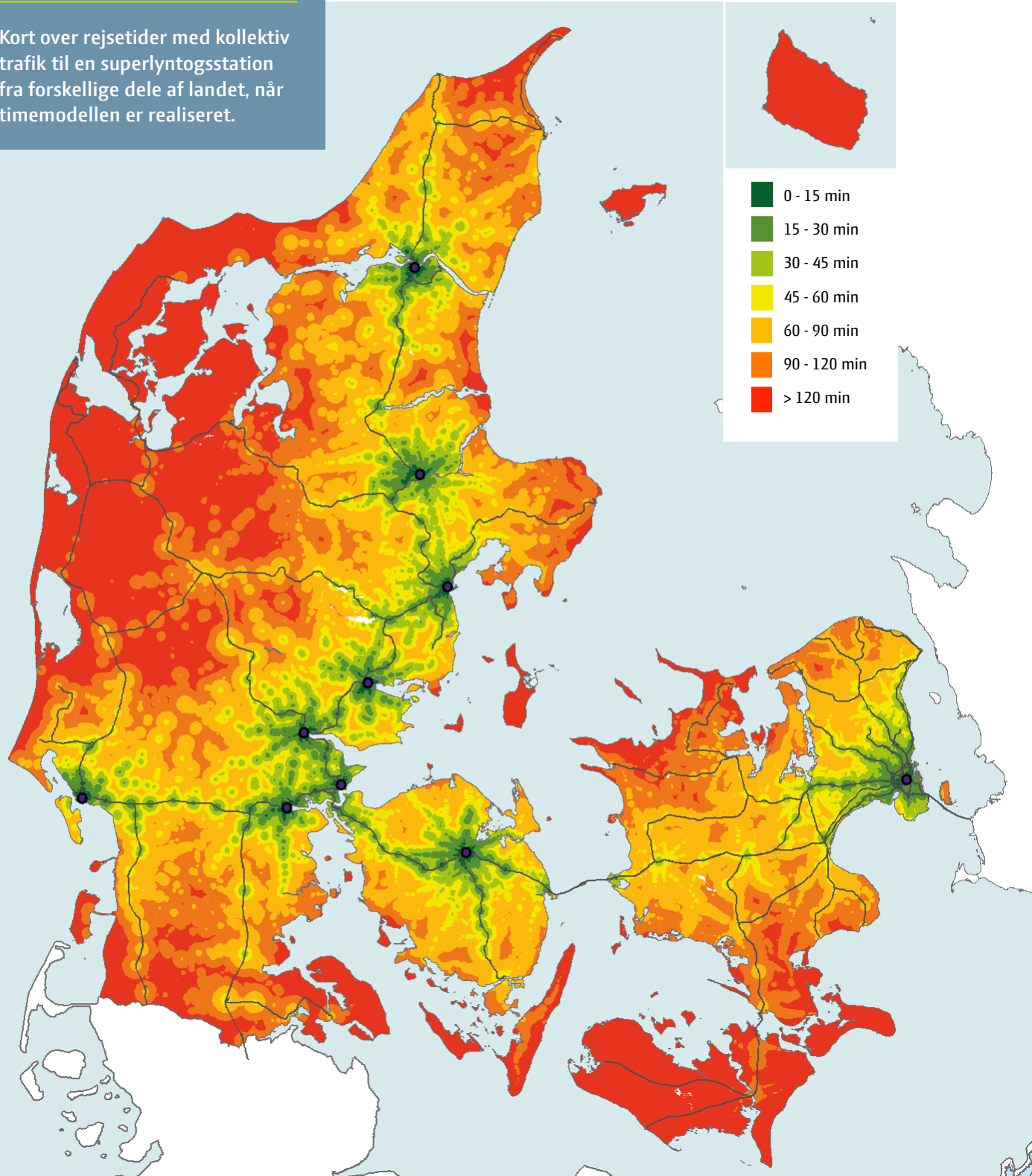
HURTIGERE TIL TOGET – FLERE SKAL KOBLES PÅ SUPERLYNTOGENE

Timemodellen og en række andre opgraderinger af jernbanen forbedrer rejsetider mange steder i landet – ikke kun på de strækninger, hvor de nye superlyntog skal køre. Men når den nationale timemodell er realiseret, vil 1/3 del af danskerne fortsat have over en times rejsetid til de nye superlyntogsstationer, hvis de benytter sig af den kollektive trafik. Det viser en kortlægning af danskernes rejsetider foretaget for Danske Regioner. Mange har endda over to timers rejsetid med kollektiv trafik foran sig, inden de kan sætte sig i sædet på et af de nye superlyntog. Skal vi for alvor reducere rejsetiden for flertallet i Danmark kræver det derfor, at vi supplerer den nationale timemodell med en regional timemodell, der forkorter rejsetiden mellem land og by.

Der er ønsket om, at de superlyntogsstationer, der er lagt op til i det oprindelige oplæg til Timemodellen, suppleres med yderligere stationer – bl.a. at superlyntogene også standser i Ringsted. Et stop i Ringsted vil i givet fald forkorte rejsetiden bl.a. for borgere i Sydsjælland og på Lolland-Falster. Togfonden DK og dens forbedringer af rejsetiderne på jernbanen vil betyde, at ca. 100.000 flere danskere vil få under en times rejsetid til en af de nye superlyntogsstationer. Danske Regioners vision vil øge dette antal markant, således at yderligere 500.000 danskere får en rejsetid på under en time med kollektiv trafik til den nærmeste superlyntogsstation.

FIGUR 1

Kort over rejsetider med kollektiv trafik til en superlyntogsstation fra forskellige dele af landet, når timemodellen er realiseret.



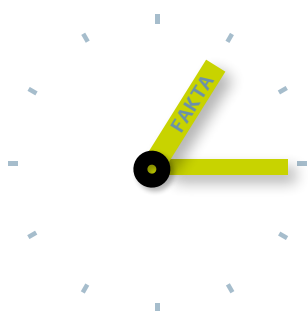
Kilde: Beregninger foretaget af Tetraplan for Danske Regioner¹.

¹ Der er i oplægget taget udgangspunkt i det oprindelige forslag til timemodellen og de køreplaner og de stationer, der ligger til grund for Trafikstyrelsens og Banedanmarks notat "Togfonden DK - højhastighed og elektrificering på den danske jernbane". September 2013. Se bilag 1 for en uddybning.

TABEL 1**Rejsetid med kollektiv trafik til superlytogsstationer.
I dag og efter Timemodellen er realiseret**

		I dag (basis)	Når Timemodellen står klar	Danske Regioners vision
Danskere med under én time med kollektiv trafik til en superlytogsstation	Antal	3.600.000	3.700.000	4.200.000
	Andel	65 pct.	67 pct.	75 pct.
	Procent flere end i dag		3 pct.	15 pct.

Kilde: Som figur 1

**TOGFONDEN DK OG TIMEMODELLEN**

Regeringen har i januar 2014 indgået en aftale om Togfonden DK med en række af Folketingets partier. Der er i Togfonden DK afsat 28,5 milliarder kroner til en opgradering af jernbanenettet i Danmark, bl.a. elektrificering, nyt signalsystem og nyt materiel. Som del heraf blev Timemodellen aftalt. Den sikrer rejsetider på 1 time mellem København og Odense, Odense og Aarhus, Aarhus og Aalborg, samt Odense og Esbjerg. Dette sikres bl.a. ved, at lyntoget kun har få stop.

Opgraderingerne af jernbanenettet giver også rejsetidsforbedringer udover selve Timemodellen. Bl.a. opererer man med en 'Timemodel Sjælland', der vil give kortere rejsetider til København fra bl.a. Nykøbing F og Kalundborg.

**EN REGIONAL TIMEMODEL TIL GAVN FOR VÆKST,
UDVIKLING OG ARBEJDSPLADSER**

Med de historisk store investeringer i den statslige jernbane har Danmark en enestående mulighed for at skabe en kollektiv trafik, der fremmer vækst og arbejdspladser i hele Danmark. Skal det lykkes, kræver det, at vi giver hele den kollektive trafik et 360 graders eftersyn, så vi også har blik for den spildtid, der foregår til og fra de store lytogsstationer.

Vi spilder dagligt 250.000 timer på at vente i biltrafikken, og beregninger viser, at det årligt koster samfundet 13 mia. kr². Bruger flere den kollektive trafik, vil det være til gavn for alle.

² "Redegørelse for transport og mobilitet i Danmark frem til 2050", DI Analyse (2011).



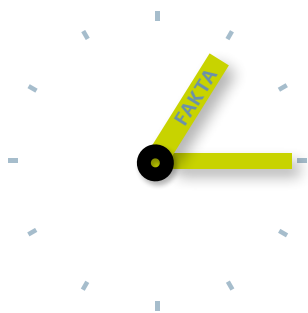
Hver dag transporterer tog og busser danskerne til arbejde, i skole, til lægen og mange flere gøremål, der alle er vigtige for samfundet eller for den enkelte borger. For at sikre vækst og udvikling regionalt og i hele Danmark er det nødvendigt, at så stor en del af befolkningen som muligt har gode muligheder for mobilitet. Det gælder både den korte trafik for at komme rundt i nærområdet, men også mulighederne for at komme til de nærliggende større byer og for at komme på tværs af landet.

God infrastruktur kan gøre det til en konkurrencefordel at være et lille land

Mobilitet giver virksomhederne mulighed for at kombinere fordelene i landområderne med fordelene i byområderne. Det er afgørende i forhold til at tiltrække den rette arbejdskraft, og det øger friheden og fleksibiliteten for den enkelte borger og dennes ønsker til bosætning og arbejdsplads. Bedre kollektive transportmuligheder kan således være med til at sikre, at virksomheder kan tiltrække arbejdskraft over større pendlingsafstande og dermed sikre gode muligheder for bosætning i større områder af Danmark. Samtidig bidrager øget tilgængelighed og mobilitet til et områdes konkurrencekraft. Jo mere vi kan mindske rejsetiden til byerne, jo større bliver byerne i kraft af et øget opland. Det er afgørende i en international sammenhæng.

Derudover vil en regional timemodel give de uddannelsessøgende hurtigere transport til uddannelsesinstitutionerne og større valgmuligheder. En analyse fra Danske Regioner viser, at der er sammenhæng mellem, hvor langt de unge har til en uddannelse, og om de gennemfører uddannelsen. Lang transporttid kan således være en medvirkende årsag til, at flere fravælger en ungdomsuddannelse³.

Bedre kollektiv transport til superlyntogsstationerne vil således være til gavn for alle, både de, der skal videre med toget, og de, der har arbejde eller uddanner sig i stationsbyen. En regional timemodel vil samtidig øge rejsehastigheden for alle, der bruger den kollektive trafik til stationsbyerne, uanset om de rejser langt eller kort. En regional timemodel vil dermed både understøtte Timemodellen for jernbanen og vilkårene for de lokale pendlere til arbejde og uddannelse.

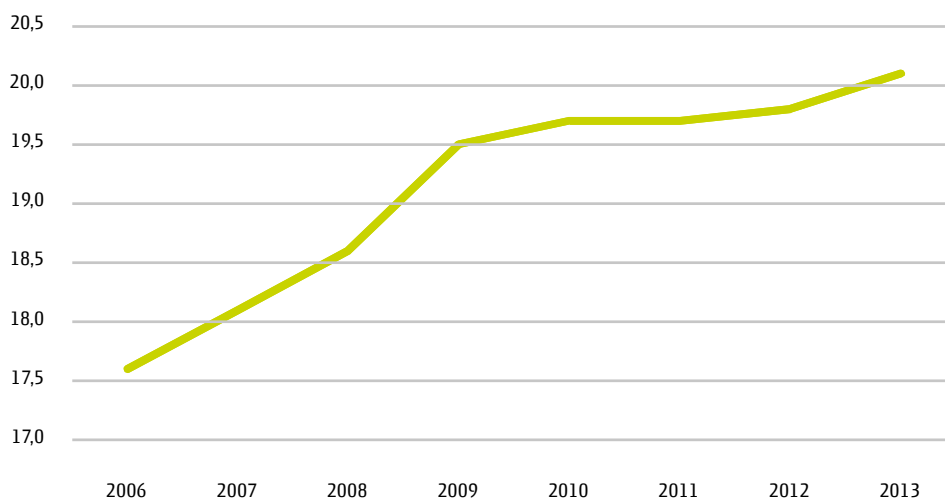


PENGLINGSAFSTANDENE STIGER – PENGLINGSTIDEN ER KONSTANT

Der har længe været tendens til, at pendlingsafstandene mellem hjem og arbejde øges. I 1982 var den gennemsnitlige pendlingslængde ca. 12 km hver vej (DTU, 2013). Men som det fremgår af figuren herunder, var den i 2013 steget til over 20 km og vokser fortsat (dog med en relativ lav vækst de seneste fire år). Tallene dækker over en stor vækst i antal personer, der pendler langt. Siden 2006 er der således sket en vækst på over 20 procent i antal personer, der pendler mere end 50 km hver vej, samtidig med at der er sket et fald i antal personer, der pendler mindre end 10 km (Danmarks Statistik).

³ Afstand har betydning for gennemførelse af en ungdomsuddannelse, Danske Regioner (2011).

FIGUR 2 - GENNEMSNITLIG PENDLINGSAFSTAND I DANMARK, 2006-2013 (KM)



Kilde: Danmarks Statistik

I 1979 kom den amerikanske forsker Zahari med den observation, at man historisk og på tværs af lande som regel i gennemsnit har brugt ca. lige lang rejsetid om dagen – nemlig ca. en time. Ifølge DTU har det gennemsnitlige tidsforbrug på pendling i Danmark (én vej) ligget mellem 19 og 22 minutter i årene 1911, 1945 og 2002, så selvom rejse længden er steget, har rejsetiden altså været relativt konstant (DTU, 2013). Hvis man vil gøre det attraktivt at pendle langt, er rejsetiden derfor en vigtig forudsætning.

Visionen skal ikke forringe vilkårene for de 25 procent, der har mere end en time til en superlyntogsstation. Parkér og Rejs-anlæg ved stationer med god forbindelse til superlyntogsstationerne er en måde at forbedre vilkårene for denne gruppe. En anden måde er at forbedre flextrafikken, bl.a. ved mulighed for at bestille den samlede rejse på en gang.

En regional timemodel – hvad skal der til?

Busser spiller en stor rolle i den kollektive trafik i Danmark. Busserne transporterer 2/3 af alle, der benytter sig af den kollektive trafik. Bussen spiller også en central rolle i at transportere os til og fra stationen – 1/3 af alle togpassagerer tager bussen på denne tur. Lokalbanerne står for ca. 1/10 af alle togkilometer i Danmark. Disse baner, som regionerne har ansvaret for, har betydelig lokal og regional betydning og bringer bl.a. passagererne frem til knudepunkter, hvor de kan rejse videre fra. Den samme betydning har mange regionalbaner, som staten har ansvaret for. Busser, lokalbaner og regionalbaner er således centrale i arbejdet for at forkorte den samlede rejsetid for passagererne.

Den regionale timemodel skal derfor sikres ved, at regionaltog, lokalbaner og busser kører passagererne hurtigere frem til lyntogsstationerne. Det kan bl.a. ske ved at have færre stop undervejs, og for bussernes vedkommende ved mere direkte ruter og bedre busfremkommelighed.

Danske Regioner har i foråret 2014 i samarbejde med KL og Trafikselskaberne i Danmark udarbejdet et idekatalog over mulighederne for at forbedre trafikken til og fra stationerne⁴. Nogle af de indsatser, der kan gøres for at sikre en hurtigere transport til superlyntoget, fremgår af nedenstående tabel.

Mulige indsatsområder
Hurtigere og mere direkte busruter
Signalprioritet for busser i kryds og forbedret fremkommelighed, bl.a. ved flere busbaner
Forbedret lokalbanedrift, bl.a. højere hastigheder
Udbygning med letbaner og højklaset bustrafik, der kører i eget tracé
Øget frekvens af busser og tog, så de passer med superlyntogenes køreplaner, også på ydertidspunkter
Bedre adgang mellem busterminaler og togstationer
Parker og rejs-anlæg for cykler og biler ved stationer og busterminaler
Flextrafik med samlet bestilling af hele rejsen

En del tiltag kan gennemføres ved at prioritere bustrafikken anderledes. Efterhånden som de endelige køreplaner for superlyntogene foreligger, vil første opgave være at sikre korrespondance mellem busser/lokalbaner og superlyntog – bl.a. gennem en nyvurdering af køreplanerne. Det sikrer trafikselskaberne løbende. Desuden kan nogle tiltag til forøget hastighed for busserne finansieres via kortere køretid, hvilket også betyder færre driftsudgifter. Andre tiltag vil kræve øgede investeringer til den regionale og lokale kollektive trafik. Det gælder bl.a. investeringer i øget hastighed på lokalbaner og øget frekvens af busser og tog.

Først en nærmere analyse – bl.a. på baggrund af resultaterne af det udvalgsarbejde, der er aftalt med staten (jf. herunder) – kan belyse, hvad det vil koste at realisere den regionale timemodel. Det er ikke udgifter, der forfalder her og nu. Men for at sikre den bedste anvendelse af de offentlige midler, er det vigtigt, at vi allerede nu analyserer, hvilke tiltag, der billigst og mest effektivt kan opfylde visionen. De tiltag skal vælges, der giver størst mulig effekt i forhold til at øge antallet af passagerer, mindske trængslen, forbedre miljøet og virksomhedernes muligheder for at tiltrække arbejdskraft. Det sikrer den bedste samfundsøkonomi.

⁴ "Udbygning af den regionale og lokale kollektive trafik til at understøtte timemodellen", Danske Regioner (2014).

I staten er der tradition for, at mindre investeringer og vedligeholdelse samt drift betales via de ordinære årlige budgetter. Store nye investeringer i infrastruktur og materiel finansieres derimod via særforlig, da de ikke kan rummes inden for de ordinære budgetter. Det gælder f.eks. trafikforligene om veje og jernbaner. Tilsvarende kan regionerne ikke finansiere store investeringer i lokalbanerne og kraftige driftsudvidelser via de ordinære budgetter, heller ikke ved omprioriteringer mellem områder.

Danske Regioner har i forbindelse med økonomiaftalen for 2015 aftalt med staten, at der gennemføres et udvalgsarbejde, der skal se på, hvordan den kollektive trafik til og fra togstationerne kan forbedres. Dette arbejde vil bl.a. se på, hvilke forbedringer, det er muligt at gennemføre allerede nu, idet der ikke kun ses på superlyntogsstationerne. Udvalgsarbejdet igangsættes i efteråret 2014 og forventes færdigt i foråret 2015.

Danske Regioner vil – på baggrund af udvalgsarbejdet med staten – tage initiativ til, at regionerne og kommuner sammen med trafikselskaberne ser på, hvad der herudover kan gøres for at sikre hurtigere adgang til superlyntogsstationerne.

Danske Regioner foreslår derudover, at der nedsættes et udvalg under ledelse af Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter, der skal se på, hvordan den tværnationale mobilitet kan forbedres mest effektivt for den fjerdedel af danskerne, der har længst til en superlyntogsstation – dvs. særligt i landdistrikterne – herunder bl.a. om forbedret tilgængelighed til stationerne med bil og forbedret digital infrastruktur kan medvirke til at forbedre mobiliteten.

TILGÆNGELIGHED – EN REGIONAL DAGSORDEN

I internationalt perspektiv er en god mobilitet en konkurrencefordel. Femern Bælt forbindelsen vil f.eks. kunne knytte Nordtyskland og Øresundsregionen tættere sammen, ligesom Jyllandskorridoren vil kunne knytte Jylland tættere sammen med resten af Skandinavien og Nordtyskland. Det kan potentielt styrke konkurrenceevnen og den regionale udvikling i de berørte korridorer. De muligheder arbejder regionerne for at udnytte igennem de nye vækst- og udviklingsstrategier, der netop nu er under udarbejdelse i regionerne. Strategien skal pege på regionens udfordringer og adressere de regionale vækst- og udviklingsvilkår. Det omfatter de tiltag, der kan styrke infrastruktur, erhvervsudvikling, turisme, uddannelse, beskæftigelse, udvikling i byerne, landdistrikterne og yderområderne, natur og miljø, rekreative formål, kultur samt samarbejde med tilgrænsende lande.

Konkret har Region Sjælland f.eks. iværksat et arbejde, der analyserer behovet for parkeringspladser ved togstationer i regionen. Arbejdet skal munde ud i en konkret strategi for Parker og rejs-anlæg i regionen, der kan understøtte pendlernes mulighed for let og hurtigt at komme til deres arbejdspladser. Desuden er regionerne bl.a. involverede i arbejdet med at etablere letbaner i og omkring de store byer.

Visionen om en regional timemodel er derfor også et led i realisering af de regionale målsætninger om at sikre vækst, beskæftigelse og gode levevilkår i hele landet.



BILAG

Teknisk dokumentation

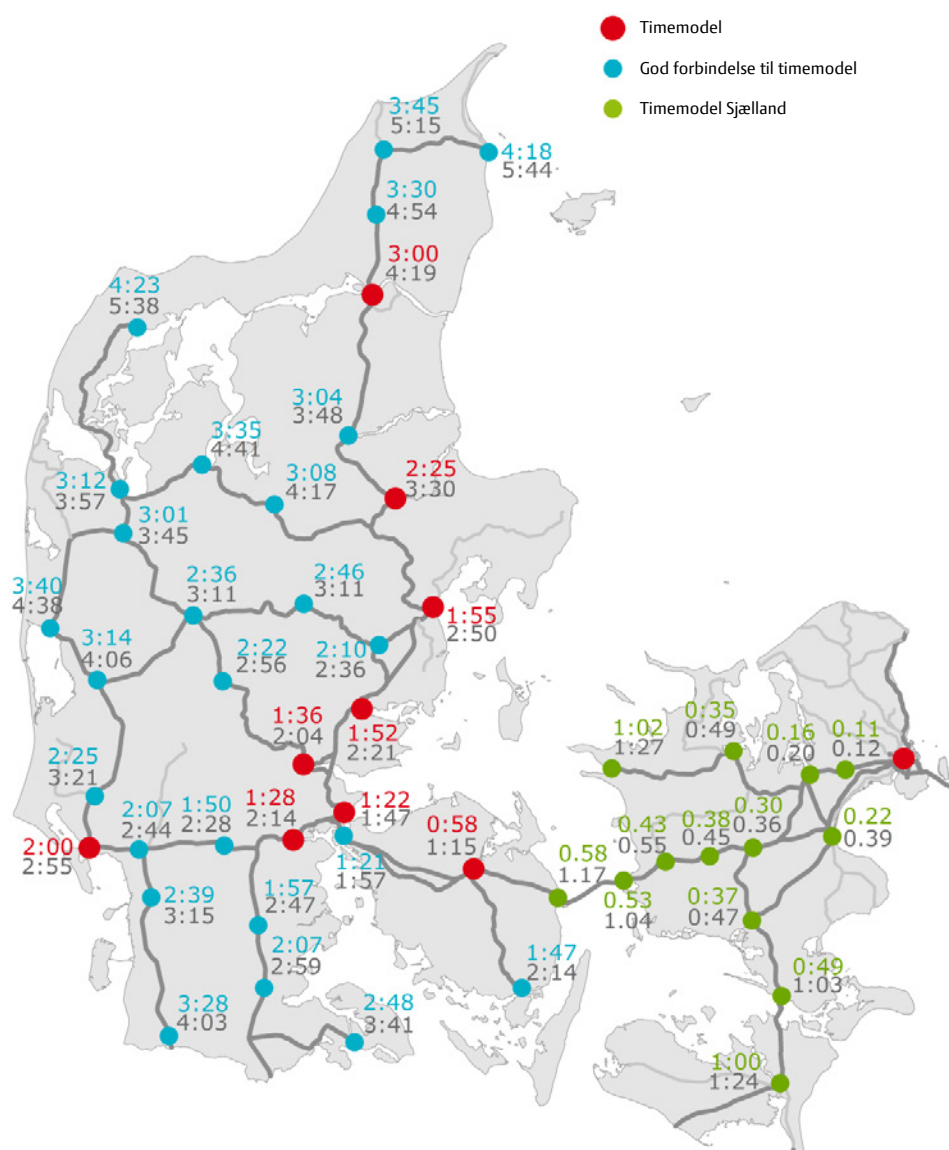
DANSKE REGIONERS BEREGNINGER

Danske Regioner har fået Tetraplan til at foretage en beregning af rejsetiden med kollektiv trafik (bus, tog og lokalbane) til superlyntogsstationerne som følge af implementering af Timemodellen og en række andre opgraderinger af jernbanenettet. Der er taget udgangspunkt i det oprindelige forslag til Time-modellen og de eksempler på køreplaner, som Trafikstyrelsen og Banedanmark har opstillet i september 2013, jf. kilde til figur 3.

Kortet nedenfor belyser de rejsetidsforbedringer til København, Trafikstyrelsen og Banedanmark har beregnet.

FIGUR 3 - REJSETIDER TIL/FRA KØBENHAVN

Med farvede tal ses rejsetider i Timemodellen, med sorte tal nuværende rejsetider.



Kilde: Trafikstyrelsen og Banedanmark: "Togfonden DK - højhastighed og elektrificering på den danske jernbane", september 2013.

BEREGNING AF REJSETIDER

Der er foretaget beregninger af såvel den nuværende rejsetid med kollektiv transport til stationerne og af den forventede rejsetid, når Timemodellen står færdig.

Rejsetiderne for den kollektive trafik er beregnet i morgenmyldretiden mellem kl. 8 og 9. På dette tidspunkt er den kollektive trafik hyppigst, og rejsetiderne må derfor opfattes som 'best case' i forhold til rejsetiderne uden for myldretiden.

Beregningerne af den nuværende rejsetid er foretaget med udgangspunkt i de eksisterende køreplaner for både tog og bus. Beregningerne af den forventede rejsetid efter Timemodellen er implementeret, er for den statslige jernbane baseret på de eksempler på køreplaner, der er opstillet i Trafikstyrelsen og Banedanmarks notat: 'Togfonden DK – højhastighed og elektrificering på den danske jernbane', september 2013. Disse køreplaner er baseret på Trafikstyrelsens og Banedanmarks første oplæg vedrørende Togfonden DK med elektrificering af jernbanen, Timemodellen med 10 superlyntogsstop og bl.a. en ny Vejle Fjord-bro.

Endvidere er effekten af nyt elektrificeret materiel med bedre acceleration taget med i beregningerne. Samlet øger det hastigheden på en lang række af de statslige baner. Der er forslag om, at de 10 superlyntogsstop, der ligger til grund for de oprindelige tekniske beregninger suppleres med yderligere stop – herunder i Ringsted. I de nærværende beregninger er der som sagt taget udgangspunkt i forudsætningerne i Trafikstyrelsen og Banedanmarks tekniske notat: 'Togfonden DK – højhastighed og elektrificering på den danske jernbane', september 2013.

Der er i forbindelse med vedtagelsen af Togfonden DK og Timemodellen 14. januar 2014 efterfølgende indgået aftale om en række yderligere hastighedsopgraderinger, der er nærmere omtalt i Banedanmarks rapport 'Screening – Hastighedsopgraderinger i forbindelse med signalprogrammet' fra 2013. Disse hastighedsopgraderinger er ikke medtaget i de her gennemførte beregninger. Det gælder bl.a. strækningerne Aalborg-Frederikshavn og Holbæk-Kalundborg. Samlet set er det dog kun på få strækninger, at disse tiltag medfører meget store ændringer i rejsetiderne til superlyntogsstationerne i forhold til de rejsetider, der er anvendt i denne rapport.

Rejsetider med lokalbaner og busser efter implementering af Timemodellen er beregnet ud fra de nuværende køreplaner. Det betyder, at køreplanerne for lokalbanerne og busserne ikke er tilpasset til de nye køreplaner for togene. Skiftetiderne kan derfor i nogle tilfælde være længere, end det vil være tilfældet efter tilpasning af køreplanerne. Desuden er gangtiden (med 5 km/t) til nærmeste station/stoppested medregnet i rejsetiden.



DANSKE
REGIONER



Oktober 2014

Danske Regioner

Design: BGRAPHIC

Foto: Courlorbox, Midttrafik

Kort: Tetraplan, Trafikstyrelsen

Tryk: Danske Regioner

ISBN tryk: 978-87-7723-856-7

ISBN elektronisk: 978-87-7723-857-4

Århus, den 30. april 2015

**Bilag til dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag den 8. maj 2015
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Punkt 4, bilag 1

Finansieringsmodel for Rejsekort A/S

Transportministeriet

Opdatering af fordelingsnøgle og økonomiske konsekvenser heraf

22. april 2015



Building a better
working world

Ændringer og korrektioner til fordelingsnøgle

- ▶ Flexture udelades fra den omsætning der ligger til grund for beregning af den andel af fordelingsnøglen der relaterer sig til selskabernes omsætning, dvs. de 40 % af fordelingsnøglen
- ▶ Antal rejsende for Midttrafik er korrigeret således at den indsatte Bus&Tog omstigningsfaktor på 1,177 også anvendes til selve beregningen heraf

Opdateret fordelingsnøgle for omsætning

Omsætning	Fynbus	NT	Sydtrafik	Midt- trafik	Movia	DSB Øresund	Metro	DSB F&R	DSB S-tog	Arriva
Salg af kort og billetter (bus, lokalbane og tog)	233,0	316,8	260,8	745,3	1.852,6	286,5	691,0	2.896,0	1.255,6	209,1
Flextrafik – flextur	<i>Medtages ikke</i>	<i>Medtages ikke</i>	<i>Medtages ikke</i>	<i>Medtages ikke</i>	<i>Medtages ikke</i>	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Projektindtægter relateret til buskørsel	0,4									
Ministerieindtægter (*)								185,0	2,2	
I alt	233,4	316,8	260,8	745,3	1.852,6	286,5	691,0	3.081,0	1.257,8	209,1
Andel	2,6 %	3,5 %	2,9 %	8,3 %	20,7 %	3,2 %	7,7 %	34,5 %	14,1 %	2,3 %

* Ministerieindtægter for trafiksselskaberne er indeholdt i "salg af kort og billetter"

Opdateret beregning af antal rejser

Rejser og påstigere	Fynbus	NT	Sydtrafik	Midttrafik	Movia	DSB Øresund	Metro	DSB F&R og S-tog	Arriva
	<i>Omstigningsfaktor på baggrund af Bus&Tog</i>				<i>Omstigningsfaktor på baggrund af RHU</i>				
Påstigere (mio.)	18,181	30,3	22,3	70	221,9	15,1	55,4	159,9	6,4
Omstigningsfaktor	1,177	1,177	1,177	1,177	1,147	1,311*	1,015	1,030	1,000
I alt (mio.)	15,45	25,71	18,95	59,45	193,47	15,10	54,58	155,39	6,4
Andel	2,8%	4,7%	3,5%	10,9%	35,5%	2,8%	10,0%	28,5%	1,2%

*Skal kun bruges når DSB Øresund lægges sammen med DSB

- ▶ Den af Bus&Tog beregnede omstigningsfaktor er ensartet på tværs af de omfattede selskaber, da datagrundlaget for at beregne pr. selskab endnu ikke er til stede
- ▶ Med virkning fra 2017 forventes det, at Bus&Tog-omstigningsfaktoren opgøres pr. selskab
- ▶ Det foreslås, at metodeændring med henblik på at beregne omstigningsfaktor for de enkelte selskaber med afsæt i samme udgangspunkt (Bus&Tog) foretages, når følgende er opfyldt:
 - ▶ At der kan beregnes en omstigningsfaktor pr. selskab, hvilket drives af Rejsekortets udbredelse
 - ▶ At ændringen i omstigningsfaktor overstiger en tærskelværdi på 10 %

Den opdaterede estimerede fordelingsnøgle - 2015 til 2020

Trafikselskaber	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Gennemsnit
DSB	39,5%	39,8% (*)	39,2%	39,2%	38,9%	38,5%	39,2%
Movia	32,1%	30,2%	29,8%	29,8%	27,1%	24,5%	28,9%
Metro	9,9%	9,3%	9,1%	9,1%	12,1%	15,1%	10,8%
Midttrafik (**)	5,4%	10,1%	9,9%	9,9%	9,9%	9,9%	9,2%
Sydtrafik	3,5%	3,3%	3,3%	3,3%	3,3%	3,3%	3,3%
NT	4,6%	4,3%	4,3%	4,3%	4,3%	4,3%	4,3%
Arriva	1,8%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%
Fynbus (**)	0,0%	1,4%	2,8%	2,8%	2,8%	2,8%	2,1%
Trafikstyrelsen (DSB Ø)	3,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%
SUM	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

* Stiger på grund af at DSB Øresund i 2016 overgår til DSB

** Indfasning af Midttrafik og Fynbus i årene 2015-2017 påvirker andre selskabers andel af fordelingen i negativ retning

Abonnementsbetalinger

- Fordeling ved opdateret fordelingsnøgle

Abonnementsbetalinger														
Mio. kr. - faste priser	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Arriva	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6
BAT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DSB	59	127	126	126	125	125	125	125	125	127	127	129	132	134
Fynbus	-	4	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	10
Metro	15	30	29	29	39	49	49	49	49	50	50	51	52	53
Midttrafik	8	32	32	32	32	32	32	32	32	33	33	33	34	35
Movia	48	96	95	95	87	79	79	80	80	80	81	82	84	85
NT	7	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	15	15
Sydtrafik	5	11	10	10	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
Trafikstyrelsen (DSB Ø)	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abonnementsbetalinger I alt	149	319	320	320	322	324	324	325	325	329	330	336	342	349

Tallene i ovenstående tabel er afrundet til hele tal

Budgetår 2015 og 2016

- Konsekvens ved opdateret fordelingsnøgle

	Ny model (faste priser) D.8 april					Ny model (faste priser) D.22 april					Delta
	Abonnements- betaling	Kapital- indskud	Afdrag/indskud lånekapital	Netto- betalinger	%	Abonnements- betaling	Kapital- indskud	Afdrag/indskud lånekapital	Netto- betalinger	%	Netto- betallinger
2015 Total	149	32	17	198	100%	149	32	17	198	100%	0
Arriva	3	-	-	3	1%	3	-	-	3	1%	(0)
BAT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DSB	59	-	-	59	30%	59	-	-	59	30%	(0)
Fynbus	-	32	17	49	25%	-	32	17	49	25%	-
Metro	15	-	-	15	7%	15	-	-	15	7%	(0)
Midttrafik	8	-	-	8	4%	8	-	-	8	4%	0
Movia	48	-	-	48	24%	48	-	-	48	24%	(0)
NT	7	-	-	7	3%	7	-	-	7	3%	(0)
Sydtrafik	5	-	-	5	3%	5	-	-	5	3%	(0)
Trafikstyrelsen (DSB Ø)	5	-	-	5	2%	5	-	-	5	2%	(0)
Betalt skat	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Egenkapital	211	-	-	-	-	211	-	-	-	-	-
Antal aktier	111	-	-	-	-	111	-	-	-	-	-
Pris pr. aktie indre værdi	1,9	-	-	-	-	1,9	-	-	-	-	-

	Ny model (faste priser) D.8 april					Ny model (faste priser) D.22 april					Delta
	Abonnements- betaling	Kapital- indskud	Afdrag/indskud lånekapital	Netto- betalinger	%	Abonnements- betaling	Kapital- indskud	Afdrag/indskud lånekapital	Netto- betalinger	%	Netto- betallinger
2016 Total	319	-	-	319	100%	319	-	-	319	100%	(0)
Arriva	5	-	-	5	2%	5	-	-	5	2%	(0)
BAT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DSB	127	-	-	127	40%	127	-	-	127	40%	(0)
Fynbus	4	-	-	4	1%	4	-	-	4	1%	(0)
Metro	30	-	-	30	9%	30	-	-	30	9%	(0)
Midttrafik	31	-	-	31	10%	32	-	-	32	10%	1
Movia	97	-	-	97	30%	96	-	-	96	30%	(0)
NT	14	-	-	14	4%	14	-	-	14	4%	(0)
Sydtrafik	11	-	-	11	3%	11	-	-	11	3%	(0)
Trafikstyrelsen (DSB Ø)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Betalt skat	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Egenkapital	220	-	-	-	-	220	-	-	-	-	-
Antal aktier	111	-	-	-	-	111	-	-	-	-	-
Pris pr. aktie indre værdi	2,0	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-

Budgetår 2015 – 2020 og 2015 - 2028

- Konsekvens ved opdateret fordelingsnøgle

	Ny model (faste priser) D.8 april					Ny model (faste priser) D.22 april					Delta
	Abonnements- betaling	Kapital- indskud	Afdrag/indskud lånekapital	Netto- betalinger	%	Abonnements- betaling	Kapital- indskud	Afdrag/indskud lånekapital	Netto- betalinger	%	Netto- betallinger
2015-2020											
Total	1.754	32	(239)	1.548	100%	1.754	32	(239)	1.548	100%	0
Arriva	29	-	-	29	2%	29	-	-	29	2%	(0)
BAT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DSB	688	-	(111)	577	37%	687	-	(111)	575	37%	(1,1)
Fynbus	40	32	9	82	5%	40	32	9	82	5%	(0)
Metro	192	-	(18)	174	11%	191	-	(18)	173	11%	(1)
Midttrafik	163	-	(29)	133	9%	168	-	(29)	139	9%	5
Movia	504	-	(71)	432	28%	501	-	(71)	430	28%	(2,5)
NT	76	-	(10)	66	4%	76	-	(10)	66	4%	(1)
Sydtrafik	58	-	(9)	49	3%	58	-	(9)	48	3%	(0)
Trafikstyrelsen (DSB Ø)	5	-	-	5	0%	5	-	-	5	0%	(0)
Betalt skat	-					-					-
Egenkapital	260					260					-
Antal aktier	111					111					-
Pris pr. aktie indre værdi	2,3					2,3					-

	Ny model (faste priser) D.8 april					Ny model (faste priser) D.22 april					Delta
	Abonnements- betaling	Kapital- indskud	Afdrag/indskud lånekapital	Netto- betalinger	%	Abonnements- betaling	Kapital- indskud	Afdrag/indskud lånekapital	Netto- betalinger	%	Netto- betallinger
2015-2028											
Total	4.414	32	(625)	3.822	100%	4.414	32	(625)	3.822	100%	-
Arriva	73	-	-	73	2%	73	-	-	73	2%	(0)
BAT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DSB	1.714	-	(279)	1.435	38%	1.711	-	(279)	1.432	37%	(3)
Fynbus	114	32	(2)	144	4%	113	32	(2)	144	4%	(1)
Metro	596	-	(44)	552	14%	594	-	(44)	550	14%	(2)
Midttrafik	418	-	(73)	345	9%	432	-	(73)	359	9%	14
Movia	1.158	-	(179)	979	26%	1.152	-	(179)	973	25%	(6)
NT	191	-	(24)	166	4%	189	-	(24)	165	4%	(2)
Sydtrafik	145	-	(24)	122	3%	145	-	(24)	121	3%	(1)
Trafikstyrelsen (DSB Ø)	5	-	-	5	0%	5	-	-	5	0%	(0)
Betalt skat	(13)					(13)					-
Egenkapital	380					380					-
Antal aktier	111					111					-
Pris pr. aktie indre værdi	3,4					3,4					-