

Til brug for forberedelse til møde med bestillere er der opstillet følgende FAQ:

| Spørgsmål | Svar |
|--|---|
| <p>Hvorfor er det de store byer, der nu mister indtægter?</p> | <p>Store dele af den hidtidige indtægtsdeling er baseret på salget i busserne af kontant, klippekort mv.</p> <p>Der var begrænset kendskab til omstigning mellem busruter og bustyper (bybusser/regionalruter).</p> <p>Fordeling af øvrige billetter (periodekort, Klippekort, skolekort, Ungdomskort mv.) skete ud fra faglige vurderinger på baggrund af korttyper og evt. salgssted. Den fordeling har vist sig ikke at være korrekt.</p> <p>Den nye metode er mere præcis, da data fra den enkelte rejse, bruges til fordeling ud fra Rejseplan og Rejsekort.</p> |
| <p>Hvorfor sker der åbenbart en omflytning af indtægter fra by til land?</p> | <p>I den tidligere anvendte model har omfang af indtægter fra korte bybusrejser, generelt været overvurderet – og tilsvarende indtægter for længere rejser samt rejser udenfor de store byer været undervurderet.</p> |
| <p>Hvorfor har man først nu lavet en model til mere nøjagtig indtægtsdeling?</p> | <p>Det er først nu at der har været data tilgængeligt (Rejsekortdata og Rejseplanen), der har muliggjort opbygning af en mere nøjagtig indtægtsdeling.</p> |
| <p>Hvorfor indgår passagertal ikke i modelberegningerne?</p> | <p>De historiske passagertal er usikre og beskriver kun antallet af påstigninger og siger ikke noget om omstigningen mellem ruter mv.</p> <p>Fremadrettes forventes bedre og mere sikre passagertal.</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>Registreringerne af brugen af kort og salget af billetter giver en mere præcis fordeling af indtægterne og endelig er det indtægterne, der skal fordeles.</p> <p>Midttrafik vil dog sammenholde indtægtsdelingen med passagertal for at se på evt. uoverensstemmelser. Det skal dog bemærkes at man i passagertallene ikke kan se hvilke kundegrupper der rejser (f.eks. om det er børn eller uddannelsessøgende) og man heller ikke kan se hvor langt de rejser.</p> |
| <p>Er Rejsekort repræsentative i alle sammenhænge?</p> | <p>Det er et væsentligt mere repræsentativt billede end der har været tidligere.</p> <p>Analyser i forbindelse med opstilling af en model til fordeling af pendlerkort i Takst Vest, har vist at der er sammenhæng mellem hvordan Rejsekortrejser fordeler sig og f.eks. pendlerkortrejser.</p> |
| <p>Hvorfor får Letbanen og Regionerne ikke penge fra BAAS?</p> | <p>Salget i Aarhus Sporveje kan ikke detaljeres, så der kan estimeres hvor mange, der foretager et skift til hhv. en regionalbus eller Letbanen. Erfaringsmæssigt er der ikke solgt billetter til ret mange lange rejser, hvilket indikerer, at passagerer, der skifter til regionalbusser og Letbanen køber en tillægsbillet, når de foretager skiftet. Det skyldes bl.a. at billetter til lange rejser skal betales med mønter i bybussernes billetautomater.</p> <p>Endelig antages det, at de omstigninger, der foretages på en BAAS-billet svarer til de omstigninger, der foregår den modsatte vej på en billet</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>udstedt i Letbane eller Regionens busser.</p> |
| <p>Hvorfor får Aarhus ikke penge fra Letbanen og Regionen fra enkeltbilletsalg?</p> | <p>Når der ikke overflyttes indtægter til Letbanen og Regionens busser skal Aarhus heller ikke have indtægter den anden vej.</p> <p>Det antages at omstigningen mellem hhv. Aarhus Sporveje og Region/Letbanen og den modsatte vej udligner hinanden.</p> |
| <p>Hvor ofte laves der en beregning af indtægtsdelingen?</p> | <p>Kvartalsvist og årligt.</p> |
| <p>Hvor sikkert er det at budgetlægge med resultater fra modellen?</p> | <p>Der er foretaget en række testkørsler på både 2018 og 2019 og alle kørsler har vist et stabilt billede af indtægtsdelingen.</p> <p>Det er således forventningen, at de fremtidige kørsler også viser et stabilt billede og derfor også et sikkert billede til brug for budgetteringen.</p> <p>Der vil selvfølgelig komme udsving i forhold til ændret kørselsudbud mv. og så vil der som f.eks. med Corona kunne forekomme ekstraordinære ændringer.</p> |
| <p>Baseres indtægtsdelingen på én beregning eller er det et gennemsnit af flere beregninger/modelkørsler?</p> | <p>Indtægtsdelingen baseres på én kørsel. Test har vist, at forskellige kørsler med samme data giver ensartede stabile resultater.</p> |
| <p>Hvad er forklaringerne på de store indtægtsfremgange i Skanderborg, Syddjurs og Favrskov?</p> | <p>Den mere præcise fordeling viser, at mange af de mindre kommuner ikke har fået den korrekte andel af rejser primært på Ungdomskort.</p> |

| | |
|--|--|
| <p>Er der nogle af indtægtstyperne der er særligt usikre at fordele?</p> | <p>Jo mindre information om brugen af billetter og indtægtskilder, desto større usikkerhed.</p> <p>Generelt er usikkerheden derfor størst på de statslige kompensationsordninger (f.eks. kompensation for billige børnebilletter).</p> <p>Der er også større usikkerhed i forbindelse med omsætning fra særlige pensionistkort, da disse har gyldighed til alle ruter indenfor en given kommune.</p> |
| <p>Kan der være fejl i beregningsmetoderne?</p> | <p>Som udgangspunkt nej. Stabiliteten i de gennemførte test tyder ikke på det. Så der er ikke fejl i metoderne.</p> <p>Men der kan selvfølgelig forekomme fejl, når der dykkes ned i den enkelte rejse. Det kan skyldes manglende opdatering i Rejseplanen eller manglende returnering af rejsemuligheder fra Rejseplanen.</p> <p>Alle rejser, der puttes ind i systemet fordeles. Kan der i Rejseplanen eller Rejsekort ikke genfindes en rejse magen til den indlæste, fordeles efter en nøgle svarende til alle de øvrige rejser for billetypen, ruten og bestilleren.</p> <p>Skulle der mod forventning efterfølgende findes fejl i metoden, vil disse blive rettet.</p> |
| <p>Hvorfor foreslår I en overgangsordning?</p> | <p>Det gør vi fordi den nye model viser nogle resultater, der for nogle bestillere er markant anderledes end hidtil. Så for at imødekomme alt for store forskelle i forhold til budgetterne, foreslå en overgangsordning.</p> |

| | |
|--|---|
| Hvilke muligheder har bestillerne for at få yderligere information om deres indtægter? | Midttrafik har mulighed for at levere en ruteøkonomi, hvor bestillerens indtægter er opdelt på ruter. Ligeledes kan laves en opdeling af bestillerens indtægter på overordnede indtægtstyper. |
| Hvad gør man fremadrettet, hvis der f.eks. kommer nye billettyper og nye ruter? | Den nye billettype analyseres og vil højst sandsynlig kunne passe ind i en allerede håndteret billettype. De fire grundlæggende principper som modellen består af dækker i princippet alle billettyper, medmindre de er meget specielle. Nye ruter indlæses i modellen og bestiller eller bestillere knyttes til ruten. |
| Er datamaterialet i modellen tilstrækkeligt sikkert? | Ja, det er grunddata beskrivende salget af de enkelte billettyper, der indgår i modellen. |
| Hvordan fordeles indtægterne på ruter der har delt finansiering? | Indtægterne på rute med delt finansiering fordeles i forhold til parternes finansiering af ruterne. |
| Hvordan er der korrigeret for omstigning mellem ruter? | Det er den enkelte rejse, der fordeles. Indtægterne fordeles derfor efter den aktuelle rejserute og indtægterne placeres derfor direkte på den eller de ruter, der er anvendt. Indtægterne bliver fordelt på ruterne efter hvor langt der er rejst på den enkelte rute. |
| Hvorfor er der stadig indtægter der ikke er rutfordelt? | Der forekommer indtægter af forskellig art, der ikke rutfordelles. Det vedrører primært skolekort, hvor rejsen ikke kan findes på Rejseplanen. I så fald henføres indtægten til |

| | |
|--|---|
| | <p>udstedende kommune uden at være rutefordelt.</p> |
| <p>Nogle steder ved specielle indtægter udvælger Midttrafik et antal ruter til fordeling. F.eks. de særlige pensionistkort. Hvorfor det?</p> | <p>Fordi de særlige pensionistkort kun er gyldige i afgrænsede områder eller på bestemte ruter.</p> <p>Det er derfor nødvendigt at gøre en antagelse om, hvor kortene primært har været brugt.</p> |
| <p>Hvorfor indgår indtægter fra kontrolafgifter og Flextrafik ikke i modellen?</p> | <p>Indtægterne fra Flextrafik indgår direkte i den enkelte kommunes Flextrafik regnskab. Indtægterne fra kontrolafgifterne er en del af betalingen for at udføre billetkontrol og modregnes derfor i udgifterne til denne.</p> |
| <p>Hvad er hfr-faktoren, hvilken betydning har den og hvad er konsekvenserne af valget?</p> | <p>HFR står for "hyppigst forekommende rejserelationer" og henviser til bruge af Rejsekort til indtægtsdeling.</p> <p>HFR-faktoren sikrer, at indtægterne bliver fordelt på de primære rejseveje, der bliver brugt mellem 2 rejserelationer og ikke bliver spredt på 'tilfældige' få/enkelte rejser, som er foretaget af specielle årsager (Sightseeing, valg af forkert bus, fejl i tjek in eller -ud, o. lign.).</p> <p>Betydningen er at indtægterne koncentrerer på de primære ruter, der betjener en given rejserelation og således repræsenterer det, de fleste gør. Jo højere værdi af HFR-faktoren, jo færre specielle rejserelationer medtages.</p> <p>Konsekvensen er at der forsvinder nogle små indtægter fra nogle rejseruter, som er meget lidt benyttet og</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>som vurderes ikke repræsentative for rejse mellem A og B.</p> |
| <p>Hvad gør Midttrafik for at afhjælpe de økonomiske konsekvenser af modellen?</p> | <p>Der er etableret en overgangsordning, der udjævner størrelsen af ændringerne over en flerårig periode.</p> <p>Ændringerne kan medføre behov for ændringer i køreplanerne. Den opgave løser Midttrafik også om nødvendigt.</p> |
| <p>Vil modellen tage hensyn til ændringer f.eks. på grund af Corona?</p> | <p>Ja, i det omfang Corona'en medfører færre/andre rejser vil modellen opfangе ændringerne, da indtægterne, der indlæses i modellen tilsvarende, er mindre.</p> |
| <p>Hvor ofte opdateres uddannelsessøgendes bolig adresser og adresser på uddannelsessteder?</p> | <p>Hvert kvartal indlæses en ny fil over salget af Ungdomskort modtaget fra Kraftwerk. Filen indeholder opdateret salg og tilbagebetaling af Ungdomskort og således også opdateret periode for gyldighed samt oversigt over adresserne af de studerendes boliger og uddannelsessteder.</p> <p>Tilsvarende sker for skolekort.</p> |