

Aarhus, 17. september 2018

**Bilagssamling til Åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
den 18. september 2018 kl. 09.30
Fredensgade 45
8000 Aarhus C**

Bilag 1

Forslag til budget 2019 - Politisk høring

Beløb i 1.000 kr.

Alle bestillere		Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Busdrift					
	Kørselsudgifter	1.401.194	1.386.459	1.432.961	46.502
	Bus IT og øvrige udgifter	13.810	18.488	19.092	604
	Rejsekort busser	51.431	51.000	51.952	952
	Indtægter	-734.721	-683.000	-715.883	-32.883
	Regionalt tilskud	0	0	0	0
	Negativ budgetregulering	0	0	-46.316	-46.316
	I alt	731.714	772.947	741.806	-31.141
Flextrafik (excl. administration)					
	Handicapkørsel	34.103	36.140	36.330	190
	Flexure	11.037	11.810	13.112	1.303
	Flexbus	2.320	2.343	2.054	-289
	Kommunal kørsel	183.176	172.682	178.677	5.995
	I alt	230.636	222.975	230.174	7.199
Letbane					
	Letbanedrift	27	142.700	180.600	37.900
	Rejsekort letbane	508	6.004	6.124	120
	Letbanesekretariatet	894	915	915	0
	I alt	1.429	149.619	187.639	38.020
Togdrift					
	Togdrift	19.553	19.852	20.212	360
Administration					
	Trafikskabet inkl. handicap adm	119.393	118.694	121.543	2.849
	Billetkontrol	8.087	9.250	1.782	-7.468
	Tjenestemandspensioner	1.390	1.722	1.811	89
Øvrige områder					
	Flexkørsel - Sydtrafik og Fynbus	280.198	293.949	287.636	-6.313
Total - netto		1.392.401	1.589.008	1.592.603	3.595

Regnskab 2017 til afregning i 2019 **	-42.928
---------------------------------------	---------

** Positiv = skyldigt beløb - negativ = tilgodehavende

Budgetprocessen for budget 2019

I henhold til den af bestyrelsen godkendte tidsplan for budget 2019, har administrationen i maj fremsendt budgetoplæg til administrativ høring ved bestillerne.

På baggrund af tilbagemeldingerne er der foretaget justeringer i materialet, som er indarbejdet i dette budgetforslag. Ændringer som følge af den politiske høring indarbejdes til 2. behandlingen af budgettet.

Det foreliggende oplæg til budget for 2019 behandles på bestyrelsesmødet 18. september 2018, hvorefter det sendes til politisk høring ved bestillerne. Det endelige budgetforslag for 2019 behandles af bestyrelsen på mødet den 14. december 2018.

Budget 2019 1. behandling sammenfattet

Sammenligningsgrundlaget for budget 2019 1. behandling er hovedsagligt det godkendte budget for 2018.

For kørselsudgifter er budget 2019 øget med 46,5 mio. kr. i forhold til budget 2018. Dette merforbrug skyldes hovedsagligt et stigende omkostningsindeks.

For busindtægter er indtægterne i budget 2019 opskrevet med 32,9 mio. kr., da de negative konsekvenser af Letbanens indførsel og omlægning af busdriften i Aarhus, har været mindre end oprindeligt forventet.

For Aarhus Letbane er budget 2019 øget med 37,9 mio. kr. i forhold til budget 2018, hvilket dels skyldes, at budget 2018 kun omfattede 11 måneder, og dels at Aarhus Letbane I/S for 2019 forventer stigende driftsudgifter.

Inklusive ændringer på de øvrige forretningsområder, er det samlede budget for 2019 øget med ca. 3,6 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget for 2018.

Nedenfor er en kort, gennemgang af økonomien for de forskellige forretningsområder.

Busdrift

Kørselsudgifter

Budgettet for 2019 er baseret på køreplanen fra køreplansskiftet i sommeren 2018. Budgetberegningen foretages i Midttrafiks køreplanssystem for regional-, lokal- og bybusruter. Rabatruterne er beregnet ud fra aktuelle køreplaner.

I budgettet er indregnet effekter af udbud til og med det 50. udbud vedrørende bybus-, lokal- og rabatruter i Østjylland (Djursland, Randers og Horsens). Budgetåret 2019 kan blive påvirket af forestående udbud vedrørende Region Midtjylland og Herning Kommune, men da resultatet endnu er ukendt, er der ikke indregnet konsekvenser heraf. Derudover er der heller ikke indregnet konsekvenser af den nye bonusmodel, der blev vedtaget på Midttrafiks bestyrelsesmøde den 16. maj 2018. Bonusmodellen skal sikre, at busselskaber med høj kundetilfredshed belønnes. Bonusniveauet er fastsat til maksimalt 3 % af hidtidig kontraktsum og vedrører kun store udbud på mere end 15.000 køreplantimer. Påvirkningen på budgettet for 2019 må formodes at være begrænset, da det kun er en meget lille andel af Midttrafiks kørsel der udbydes i 2019, og samtidig kan muligheden for bonusbetaling medføre et fald i busselskabernes tilbudspriser.

De midtjyske kommuner og Region Midtjylland har siden maj haft mulighed for at komme med ændringer i forbindelse med den administrative høring. Høringen har ført til nogle justeringer, primært i form af ønsker om at opskrive budgettet til at afspejle højere dieselpriiser.

Budgettet for 2019 er beregnet ud fra Trafikselskaberne i Danmarks juni-indeks. Dette giver følgende fremskrivninger fra 2018 til 2019 for de tre indeks som anvendes:

Indeks	År	Budget 2019
Omkostningsindeks	2018-2019	+1,6 %
Omkostningsindeks u/diesel	2018-2019	+1,4 %
Gasindeks	2018-2019	+1,4 %

Siden juni-indekset er der kommet nye indeksskøn, og da særligt dieselpriisen har været stigende, er kommuner og region blevet tilbudt at hæve indeksfremskrivningen til at tage højde for de aktuelt højere brændstofpriser. Dette har 8 ud af 19 bestillere valgt ved at afsætte midler hertil. De 8 bestillere er Holstebro, Horsens, Norddjurs, Randers, Silkeborg, Struer, Aarhus og Region Midtjylland.

Udgifterne til kørsel er i budget 2019 sat til 1.433 mio. kr. Dette er en stigning på 29,8 mio. kr. i forhold til regnskab 2017. I forhold til budget 2018 er det en stigning på 46,5 mio. kr. Den store stigning skyldes hovedsageligt det stigende omkostningsindeks, hvor udviklingen siden 2017 har været på ca. +4 %. Målt på antallet af køreplantimer er budget 2019 0,1 % højere end budgettet for 2018.

Forslag til budget 2019 Politisk høring - Kørselsudgifter

Kørselsudgifter	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Kørselsudgifter	1.401.194.375	1.386.459.000	1.432.961.000	46.502.000
I alt	1.401.194.375	1.386.459.000	1.432.961.000	46.502.000

Bus-IT og øvrige udgifter

Budget 2019 er på 19,1 mio. kr., hvilket er en opskrivning på 0,6 mio. kr. sammenlignet med det godkendte budget for 2018.

For bus-IT er der en stigning i udgifterne på 1,0 mio. kr. Dette skyldes blandt andet investering, således der fremover vil være tælleudstyr i hovedparten af alle by- og regionalbusser i Midttrafik. Investeringsudgiften byrdefordeles for størstedelen af bestillerne først i 2020, men til gengæld er der indregnet ekstraudgifter til årlig drift på 0,6 mio. kr. i budgettet fra og med 2019.

Det skal bemærkes, at driftsudgifterne vil følge den enkelte bus, således at den fremtidige betaling for Region Midtjylland vil blive nedjusteret og kommunernes andel tilsvarende opjusteret, hvis busserne overgår fra regional til kommunal finansiering som følge af regionens besparelser på busdriften.

Udgifterne til drift af realtid og Wi-Fi i busserne opskrives med i alt 0,5 mio. kr., idet området var underbudgetteret.

Der er lavere udgifter til drift af tælleudstyr i Aarhus Kommune på 1,0 mio. kr., idet kommunen i 2018 skifter til Midttrafiks standard-løsning, hvilket forventes at give en betydelig besparelse i driftsudgifterne.

På vegne af Aarhus Kommune er der desuden indgået en aftale med Busselskabet Aarhus Sporveje om kompensation i forbindelse med flytning af busudstyr, hvilket forventes at koste 0,9 mio. kr. i 2019.

For billettering er der et fald i udgifterne på 0,9 mio. kr., hvilket især skyldes, at stigningen i betalingsgebyrer til Midttrafik app ikke har været så stor, som det var forventet i begyndelsen af 2017 (ifm. budgetlægningen for 2018). Estimatet for 2019 er dog usikkert, og afhænger af kundernes valg af billetteringsplatform. Aarhus Kommune valgte i 2018 at nedlægge de stationære billetautomater i byen, og det medfører lavere udgifter til billettering.

Endelig forventes udgifterne til rejsegarantien at stige med 0,2 mio. kr.

Forslag til budget 2019 Politisk høring - Bus IT og øvrige udgifter

Bus IT og øvrige udgifter	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Bus-IT, herunder Realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	7.012.754	6.578.000	7.534.000	956.000
Billettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer	4.759.759	8.434.000	7.584.000	-850.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	2.037.197	2.927.000	3.206.000	279.000
Rejsegaranti	0	549.000	768.000	219.000
Bus-IT og øvrige udgifter i alt	13.809.710	18.488.000	19.092.000	604.000

Rejsekort – busser og letbane

Budgettet for 2019 er på i alt 58,1 mio. kr., hvilket er en stigning på 1,1 mio. kr. sammenlignet med budget 2018.

Der forventes højere kunderelaterede udgifter på 1,5 mio. kr., da flere kunder forventes at benytte rejsekort efter indførelsen af Takst Vest og endelig udfasning af pap-periodekortet i alle kommuner. Der er dog usikkerhed forbundet med estimatet, da kunderne i de første måneder efter Takst Vest har foretrukket Midttrafik app, frem for rejsekort.

Aarhus Kommune har ekstraordinære udgifter på 2 mio. kr. til investering i nyt *gruppe check in* udstyr til kommunens bybusser. Udstyret, der installeres i løbet af 1. halvår 2019, betyder, at kunderne fremover vil kunne lave check-in for flere personer på samme rejsekort i Aarhus.

Desuden forventes højere udgifter til udstyrsdrift på 0,3 mio. kr., hvilket blandt andet skyldes, at det eksisterende *BusLight*-udstyr (Check-In-Mini) bliver teknisk forældet og i slutningen af 2018 vil blive erstattet med en ny, langt mere driftssikker samt kunde- og chaufførvenlig version. Midttrafik dækker investeringsudgiften til udstyret, men det nye udstyr vil medføre en lille stigning i driftsudgifterne for bestillerne.

På baggrund af Midttrafiks betaling i 2018 forventes til gengæld lavere abonnementsbetaling til Rejsekort A/S på 0,5 mio. kr.

Der forventes faldende renteudgifter til Kommunekreditlån på 0,2 mio. kr. grundet lavere restgæld.

Endelig forventes højere tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S på 2 mio. kr. – dette besluttet dog først af Rejsekorts bestyrelse i løbet af 2019, såfremt likviditeten i selskabet tillader det.

Tilbagebetalingen af ansvarligt lån vedrører nu den andel, som oprindeligt er finansieret med midler fra Kommunekredit, og udbetalingen fra Rejsekort A/S anvendes derfor til betaling af ydelser til Kommunekredit. Kommunernes og regionens finansiering af ydelserne reduceres tilsvarende.

Efter vedtagelsen af Rejsekort A/S' budget 2019 i efteråret 2018, er der mulighed for, at budgettet for abonnementsbetaling og tilbagebetaling af ansvarligt lån vil blive korrigeret til 2. behandling af budget 2019.

Forslag til budget 2019 Politisk høring - Rejsekort

Rejsekort	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Kontantbetaling af investering i alt	-	-	1.954.000	1.954.000
Ydelse på lån i alt	13.743.914	13.527.000	6.753.000	-6.774.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-6.854.553	-5.160.000	-535.000	4.625.000
Investering i alt	6.889.361	8.367.000	8.172.000	-195.000
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	33.059.859	32.206.000	31.688.000	-518.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i busser	8.856.234	11.437.000	11.562.000	125.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr Letbanen	507.938	2.450.000	2.618.000	168.000
Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	2.625.590	2.544.000	4.036.000	1.492.000
Drift i alt	45.049.621	48.637.000	49.904.000	1.267.000
Rejsekort i alt	51.938.983	57.004.000	58.076.000	1.072.000

Indtægter

Indtægtsbudgettet er baseret på regnskabet for 2017 tillagt/fratrullet kendte effekter af udviklingen i 2018 og 2019.

Indtægter ved busdrift budgetteres til 715,9 mio. kr. Heraf udgør passagerindtægterne fra salg af kort og billetter til kunderne 508,7 mio. kr., svarende til 71 % af de samlede indtægter. Sammenlignet med regnskab for 2017 er der tale om en indtægtsnedgang på 19,3 mio. kr. Nedgangen skyldes en forventet overflytning af kunder fra busser til Letbane i Aarhus-området. Indtægtsnedgangen er dog mindre end forventet i budgettet for 2018. Det skyldes, at den forventede indtægtsnedgang for busserne, efter af indførelse af Letbane og omlægning af busdriften i Aarhus, har været mindre end oprindeligt forventet. Sammenholdt med budgettet for 2018 er busindtægterne opskrevet med 32,9 mio. kr.

Trafikstyrelsen har udmeldt et takststigningsloft på 2 % i 2019. Det er i budgettet forudsat, at dette udnyttes fuldt ud, og det er forventet, at 80 % af takststigningen kommer ind i form af øgede indtægter. Det skal bemærkes, at de fulde effekter af Takst Vest ikke er kendt på budgetlægningsstidspunktet. Der er derfor ikke i budgettet gjort forudsætninger om hverken mer- eller mindreindtægter som følge af Takst Vest.

Af væsentlige ændringer i budget 2019 i forhold til budgettet for 2018 kan i øvrigt nævnes en opskrivning af de forventede indtægter for den statslige kompensation for off-peak kort fra 12,0 til 17,0 mio. kr. Indtægter for Erhvervskort – 3,6 mio. kr. i 2018 – er fjernet fra budget 2019, da kortet er udgået i forbindelse med Takst Vest. De forventede indtægter for salg af Ungdomskort er nedskrevet fra 93,2 mio. kr. i budget 2018 til 88,0 mio. kr. i budget 2019, som følge af generelt vigende indtægter fra salg af Ungdomskort. Ligeledes er indtægter fra skolekort reduceret fra 32,1 mio. kr. i budget 2018 til 26,5 mio. kr. i budget 2019 på grund af lavere takster for periodekort til børn. Dermed bliver det billigere for kommunerne at købe skolekort til kommunens elever.

Indtægter fra togoperatørernes billetsalg samt tilsvarende betaling for brug af Midttrafiks kort og billetter i tog er udgået af budget 2019, som følge af indførelse af Takst Vest. Efter Takst Vest sælger togoperatørerne egne billetter, og der skal derfor ikke længere ske udligning mellem Midttrafik og togoperatører.

Det samlede indtægtsbudget fremgår af nedenstående tabel. Indtægtsbudgettet fordelt på bestillere fremgår af bilagsmaterialet.

Forslag til budget 2019 Politisk høring - Busindtægter

Busindtægter	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Hovedkategorier:				
Passagerindtægter	516.703.679	467.600.000	508.684.000	41.084.000
Refusion - off peak rabat	17.806.432	12.000.000	17.000.000	5.000.000
Erhvervskort	3.369.623	3.600.000	-	-3.600.000
Omsætning Ungdomskort	84.882.808	93.200.000	88.000.000	-5.200.000
Ungdomskort - kompensation fritidsrejser	8.740.657	9.000.000	9.000.000	0
Omsætning skolekort	30.699.285	32.100.000	26.500.000	-5.600.000
Kompensation - Fælles børneregler	36.828.721	36.600.000	36.800.000	200.000
Fribefordring Værnepligtige	1.730.800	1.800.000	1.800.000	0
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	29.793	100.000	100.000	0
Kontrolafgifter uden for Aarhus kommune	82.979			0
Billetindtægter - Togrejser DSB og Arriva	65.007.172	67.000.000	-	-67.000.000
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	28.148.959	27.000.000	28.000.000	1.000.000
Indtægter Busdrift	794.030.908	750.000.000	715.884.000	-34.116.000
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	-58.848.856	-67.000.000	0	67.000.000
Passagerindtægter total	735.182.052	683.000.000	715.884.000	32.884.000

Indtægtsdelingen mellem bestillerne er sket på baggrund af en bestyrelsesbeslutning om indtægtsdeling i perioden 2017 til 2020. Det betyder, at størstedelen af bestillerne får de indtægter, der fremgik af regnskab 2017 fremskrevet med effekt af takststigninger i 2019.

For enkelte bestillere er indtægterne fra regnskab 2016 anvendt i stedet. Det skyldes, at dette var den oprindelige forudsætning i bestyrelsens beslutning, men på grund af udsættelsen af letbanen vurderes det generelt at være mere korrekt at anvende regnskab 2017 som fordelingsnøgle. Det betyder dog en ikke-rimelig indtægtsnedgang for enkelte bestillere, og i de tilfælde hvor indtægter i regnskab 2016 har været bedre end i regnskab 2017, er indtægterne i regnskab 2016 anvendt som fordelingsnøgle i stedet. Det er i bilag 3 ved den enkelte kommune oplyst, hvilket grundlag der er anvendt.

Indtægterne i Aarhus-området er fordelt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland i henhold til den fordeling der fremgår af bestyrelsens beslutning. Det skal bemærkes, at indtægterne i Aarhus-området er opskrevet i forhold til budgettet for 2018. Det skyldes, at det forventede regnskab efter 2. kvartal 2018 viser at indtægtsforudsætninger i Aarhus-området i 2018 har været undervurderet, da åbning af letbanen og de deraf følgende reduktioner i buskørslen i Aarhus ikke har haft den negative effekt på indtægterne på buskørsel, som forventet.

Det bemærkes, at indtægtsbudgettet i overslagsårene, jf. bilag 2, er sat lig budgetåret. Fra 2020 begynder Midttrafik at indføre en ny model til fordeling af indtægter, der baseres på den konkrete brug af de enkelte kort- og billettyper. Dette kan medføre flytning i indtægterne, så bestillerne kan opleve både positive og negative udsving i forhold til nuværende budgetter. Effekten af den nye model er endnu ikke kendt, og har således ikke kunnet indgå i indtægtsbudgettet i overslagsårene.

Samlede indtægter

Midttrafiks samlede indtægter for Busdrift, Letbane, Buserstatningskørsel og Lemvig-banen fremgår af nedenstående tabel:

Samlede Passagerindtægter				
Passagerindtægter	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Busdrift	735.182.052	683.000.000	715.884.000	32.884.000
Aarhus Letbane	0	70.800.000	75.000.000	4.200.000
Buserstatning	17.581.290	3.400.000	0	-3.400.000
Lemvigbanen	2.516.087	2.900.000	2.900.000	0
Passagerindtægter i alt	755.279.429	760.100.000	793.784.000	33.684.000

Regionale besparelser

Region Midtjylland planlægger at foretage større besparelser i den regionale kollektive trafik fra 2019 og frem. Besparelserne vil påvirke kørsel i store dele af Region Midtjylland, og kommunerne kan vælge at overtage noget af denne kørsel. Omfang og udmøntning af besparelser er dog ikke kendt endnu, hvorfor konsekvensen på kørselsudgifter (og indtægter) endnu ikke er indregnet. Besparelserne vil samtidig have konsekvenser for Midttrafiks administration. For kørsel, der bliver overtaget af kommuner vil administrationsudgiften også blive overtaget af kommuner, mens der for kørsel, der ikke overtages vil blive reduceret på den samlede administration. Alt afhængigt af mængden af kørsel, der reduceres henholdsvis overdrages, vil Midttrafiks administrationsudgifter blive reduceret med mellem 0 og 7,5 mio. kr. i forhold til det foreslåede budget for 2019.

Regionalt tilskud

Region Midtjylland giver årligt flere kommuner et tilskud til transport af elever til ungdomsuddannelser. Tilskuddet blev givet første gang i 2011, og har siden været fremskrevet med Danske Regioners pris- og lønskøn for regional udvikling. I forhold til budgettet er det regionale tilskud justeret med seneste skøn for 2019, hvilket er på 2,2 %. For budgettet gælder, at det regionale tilskud vil blive justeret på baggrund af de endelige pris- og lønskøn, der først kendes efter budgetårets udgang. Justeringen vil således foregå som en korrektion på de fremtidige regionale tilskud.

Flextrafik

Handicapkørsel

I forhold til budget 2018 opskrives budget 2019 med 0,2 mio. kr. Det forventes, at omkostningerne til vognmænd holdes på niveau med 2018 trods en forventning om en stigning i antal kørsler. Med andre ord forventes den gennemsnitlige pris per tur at være en anelse lavere i 2019 end i 2018.

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2017 samt 1. kvartal 2018 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,6 %, mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris- og løn-skøn for 2018/2019 på 2,4 %.

Forventningen til flere ture i 2019 end i 2018 skyldes en ny lovændring som trådte i kraft 1. juli 2018, hvor blinde og stærkt svagtseende omfattes samt kørsel til behandling, terapi og lignende fremover også vil være muligt med handicap kørselsordningen.

De samlede udgifter til handicapkørsel budgetteres i 2019 med 45,7 mio. kr., hvoraf de 36,3 mio. kr. er bestillernes udgift, mens den resterende del betales af brugerne i form af egenbetaling. Administrationsudgifterne til handicapkørsel indgår i Trafikselskabets budget, hvorfor det her omtalte budget udelukkende dækker kørselsudgiften.

Forslag til budget 2019 Politisk høring - Handicapkørsel

Handicapkørsel	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Handicapkørsel				
Udgifter	42.868.219	45.469.000	45.677.000	208.000
Indtægter	-8.764.723	-9.329.000	-9.347.000	-18.000
Netto	34.103.496	36.140.000	36.330.000	190.000

Flexture

I forhold til budget 2018 opskrives budget 2019 med 1,3 mio. kr. Dette skyldes en generel vækst på området.

Bestillernes samlede udgifter til Flextur budgetteres i 2019 til 13,1 mio. kr., hvoraf de 3,8 mio. kr. vedrører administrative omkostninger.

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2017 samt 1. kvartal 2018 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,6 %.

Administrationsomkostninger til Flextur og Flexbus harmoniseres og reguleres på begge områder til en ensrettet pris på 25,50 kr. pr. tur, da tidsforbruget i forbindelse med oprettelse og drift af de to kørselstyper stort set er identisk. Flextur øges fra 24 kr. til 25,50 kr. svarende til en stigning på 6 %. Flexbus sættes derimod ned fra 33 kr. til 25,50 kr. svarende til en nedgang på 22 %. Derudover påvirkes administrationsomkostninger også af ekstra omkostninger forbundet med udviklingen af bestillingssystemet, og det må forventes, at der i 2020 vil komme yderlige omkostninger forbundet med bestillingssystemet.

Pr. 1. juni 2018 er der indført en rabatordning for kunder som benytter Flextrafiks bestillingsmuligheder online eller via Midttrafiks bestillingsapp. Der gives 10 % på kundens egenbetaling, som i stedet dækkes af bestillerne.

Forslag til budget 2019 Politisk høring - Flexture

Flexture	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Flexture				
Vognmandsbetaling	14.863.052	15.459.500	17.003.000	1.543.500
Indtægter	-6.818.101	-6.772.000	-7.694.000	-922.000
Kommunens vognmandsbetaling	8.044.951	8.687.500	9.309.000	621.500
Administrationsomkostninger	2.992.118	3.122.000	3.803.000	681.000
Kommunens samlede udgift	11.037.069	11.809.500	13.112.000	1.302.500

Flexbus

I forhold til budget 2018 nedskrives budget 2019 med 0,3 mio. kr. Dette skyldes hovedsageligt en justering af budgettet hos Viborg Kommune som følge af, at rute 716 (ruten mellem Viborg og Karup) benyttes mindre end tidligere samt at de resterende ruter i Viborg Kommune stort set ikke benyttes.

Bestillernes samlede udgifter til Flexbus budgetteres i 2019 til 2,1 mio. kr., hvoraf de 0,3 mio. kr. vedrører administrative omkostninger.

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2017 samt 1. kvartal 2018 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,6 %.

Administrationsomkostninger til Flextur og Flexbus harmoniseres og reguleres på begge områder til en ensrettet pris på 25,50 kr. pr. tur, da tidsforbruget i forbindelse med oprettelse og drift af de to kørselstyper er stort set identisk. Flextur øges fra 24 kr. til 25,50 kr. svarende til en stigning på 6 %. Flexbus sættes derimod ned fra 33 kr. til 25,50 kr. svarende til en nedgang på 22 %. Derudover påvirkes administrationsomkostninger også af ekstra omkostninger forbundet med udviklingen af bestillingssystemet. Det må forventes, at der i 2020 vil komme yderlige omkostninger forbundet med bestillingssystemet.

Forslag til budget 2019 Politisk høring - Flexbus

Flexbus	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Flexbus				
Vognmandsbetaling	1.744.330	2.130.000	1.923.000	-207.000
Indtægter	-177.005	-228.000	-171.000	57.000
Kommunens vognmandsbetaling	1.567.325	1.902.000	1.752.000	-150.000
Administrationsomkostninger	336.788	441.000	302.300	-138.700
Kommunens samlede udgift	1.904.113	2.343.000	2.054.300	-288.700

Bemærk at der i dette budget ikke er taget højde for, at der kommer flere Flexbus ture på grund af Region Midtjyllands besparelser.

Kommunal kørsel

Kommunal kørsel omfatter den del af den variable kørsel, som blandt andet indeholder kørsel til læge, genoptræning og Special kørsel med børn og voksne samt patientbefordring. De samlede udgifter til Kommunal kørsel budgetteres i 2019 til 178,7 mio. kr., hvoraf de 15,7 mio. kr. vedrører administrative omkostninger.

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2017 samt 1. kvartal 2018 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,6 %.

I forhold til budget 2018 opskrives budget 2019 med 6 mio. kr. Dette skyldes hovedsageligt en stor vækst i Siddende patientbefordring. Den øgede kørsel med Siddende Patientbefordring skyldes blandt andet centralisering af behandling på supersygehuse og at hjemmebehandling i forbindelse med dialyse ikke er implementeret i så høj grad som ventet.

Kommunal kørsel reguleres fra 19,87 kr. pr. tur til 20,50 kr. pr. tur, svarende til en stigning på 3 %, og skyldes omkostninger i forbindelse med udvikling af et nyt bestillingssystem i Flextrafik. Det må forventes, at der i 2020 vil komme yderlige omkostninger forbundet med bestillingssystemet.

Forslag til budget 2019 Politisk høring - Kommunal kørsel

Kommunal kørsel	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Kan-kørsel				
Vognmandsbetaling	172.683.055	158.119.500	162.964.000	4.844.500
Indtægter	-28.800	-31.000	-21.000	10.000
Kommunens vognmandsbetaling	172.654.255	158.088.500	162.943.000	4.854.500
Administrationsomkostninger	10.521.888	14.593.500	15.734.400	1.140.900
Kommunens samlede udgift	183.176.143	172.682.000	178.677.400	5.995.400

Letbanedrift

Budgetforslaget for letbanedrift 2019 forudsætter, at der er fuld drift på alle strækninger og at letbanens kørselsomfang svarer til det planlagte niveau i Midttrafiks oplæg til Kollektiv Trafikplan for Aarhusområdet.

Forudsætningen om fuld drift på alle letbanestrækninger betyder også, at Midttrafik ikke planlægger at opretholde buserstatningskørsel til Grenaa. Derfor er der ikke udarbejdet et budget for buserstatningskørsel i 2019.

Driftsudgifter til køb af letbanetrafik er baseret på Aarhus Letbane I/S' seneste meddelte driftsbudget til Midttrafik. Det skal dog bemærkes, at Aarhus Letbane I/S' driftsbudget for 2019 endnu er behæftet med usikkerhed.

I budgetforslaget indgår et estimat over passagerindtægter på hele letbanestrækningen. De samlede passagerindtægter tager udgangspunkt i tidligere registrerede indtægter på strækningerne til Odder og Grenaa, samt et estimat for den nye indre strækning.

Indtægtsbudgettet er endnu behæftet med stor usikkerhed. Odderbanen og Grenaabanen har været lukket for togtrafik siden august 2016, og mange kunder har ændret rejseadfærd og fået andre rejsevaner. Midttrafik forudser, at det vil tage en del tid at genvinde disse kunder.

Det er aftalt med Aarhus Kommune og Region Midtjylland, at realiseringen af de oprindelige indtægtsskøn på letbanen tidligst vil være opnået efter en indfasningsperiode på 4 år. Eksempelvis er der endnu ikke sket den forventede udvikling af byområdet ved Lisbjerg og Nye/Terp, som bl.a. lå til grund for de oprindelige skønnede indtægter.

Til finansiering af den bestilte letbanekørsel bidrager Aarhus Kommune og Region Midtjylland med et bestillerbidrag, som fastlagt i aftalen om finansiering af letbanens drift. Heri indgår også det statslige driftsbidrag, der hidtil har været knyttet til trafikansvaret på Grenaabanen.

Forslag til budget 2019 Politisk høring - Aarhus Letbane Drift

Letbane drift	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Trafikkøb og drift Aarhus Letbane	26.580	212.500.000	253.100.000	40.600.000
<i>Heraf letbanekørsel på Grenaabanen</i>		<i>91.800.000</i>	<i>110.453.000</i>	<i>18.199.000</i>
Øvrige letbanerelaterede udgifter		1.000.000	2.500.000	1.500.000
Passagerindtægter		-70.800.000	-75.000.000	-4.200.000
Driftstilskud	26.580	142.700.000	180.600.000	37.900.000
Netto driftstilskud	26.580	142.700.000	180.600.000	37.900.000

Letbanesekretariatet

Budgetforslaget for 2019 er identisk med budgettet for 2018. Letbanerådet har på mødet 19. april 2018 godkendt en uændret videreførelse af budgetniveauet fra 2018.

Forslag til budget 2019 Politisk høring - Letbanesekretariat

Letbanesekretariat	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Bestillere	894.000	915.000	915.000	0
Midttrafik	99.000	101.000	101.000	0
Mer/mindreforbrug	-233.250			0
Samlet	759.750	1.016.000	1.016.000	0

Togdrift

Budgettet for togdrift vedrører kun Region Midtjylland og omfatter udgifter til drift af infrastruktur på Lemvigbanen.

I budgetforslag for 2019 indgår også et tilskud til afholdelse af reinvesteringer og vedligeholdelse af infrastrukturen på Lemvigbanen.

Region Midtjylland har accepteret at overtage trafikkøberansvaret for togtrafikken mellem Holstebro og Skjern fra køreplansskiftet i december 2020.

Region Midtjylland vil indkøbe trafikken gennem Midttrafik. Midtjyske Jernbaner skal være operatør på strækningen. Regionens overtagelse af togtrafikken betyder, at der vil være en række økonomiske konsekvenser i budgetoverslagsårene for udgifterne til Midtjyske Jernbaner. Disse skal indarbejdes fra budget 2020.

Som en konsekvens af overtagelsen af Holstebro-Skjern, er der udarbejdet en ny investeringsplan for Lemvigbanen for perioden 2020-2030. Investeringsplanen får i budgetoverslagsårene betydning for regionens tilskud til Midtjyske Jernbaner. Investeringsplanen vil indebære årlige udgifter på ca. 12 mio. kr. for Region Midtjylland.

Forslag til budget 2019 Politisk høring - Togdrift i Region Midtjylland

Togdrift	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Driftstilskud				
Udgifter	18.679.388	19.228.000	19.478.000	250.000
Indtægter	-2.516.087	-2.900.000	-2.900.000	0
I alt driftstilskud	16.163.302	16.328.000	16.578.000	250.000
Anlæg				
Ordinært investeringstilskud	3.390.000	3.524.000	3.634.000	49.000
I alt togdrift, Region Midtjylland	19.553.302	19.852.000	20.212.000	299.000

Trafikselskabet

Budgettet for Trafikselskabet omfatter udgifter til administration af busdrift, letbanedrift og handicapkørsel. Udgangspunktet for budget 2019 har været en fremskrivning af budget 2018 med 2,4 %, jævnfør KL's pris- og lønindeks.

Trafikselskabet har i 2019 et samlet budget på 121,5 mio. kr., hvilket er en stigning på ca. 2,8 mio. kr. sammenholdt med budget 2018. Budgettet kan inddeles i tre, hvor 103,5 mio. kr. vedrører busadministration, 3,7 mio. kr. vedrører letbaneadministration og 14,3 mio. kr. vedrører handicapadministration.

Fordelingen af budgettet mellem kommunerne og Region Midtjylland bygger hovedsageligt på en fordelingsnøgle baseret på køreplantimer for busdrift og antal ture for handicapkørsel. Bemærk den varslede besparelse på regionale busser vil kun påvirke busadministrationen.

Forslag til budget 2019 Politisk høring - Trafikselskabet

Trafikselskabet	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Bus administration	105.779.000	101.107.053	103.534.000	2.426.947
Letbane administration	0	3.645.947	3.734.000	88.053
Handicap administration	13.614.000	13.941.000	14.275.000	334.000
Samlet	119.393.000	118.694.000	121.543.000	2.849.000

Billetkontrol

Budgettet for Billetkontrol i 2019 er netto på 1,8 mio. kr., og det består af administrationsudgifter på 14,5 mio. kr., udstedte kontrolafgifter på 12,6 mio. kr. og rykkergebyrer på 0,2 mio. kr. Udgangspunktet for budget 2019 er en fremskrivning af administrationsudgifter fra budget 2018 med 2,4 %, jævnfør KL's pris- og lønindeks. Indtægter fra kontrolafgifterne er ikke fremskrevet fra 2018, men er reguleret i forhold til de seneste adfærdsmønstre blandt kunderne.

Budgettet er yderligere korrigeret med en ny aftale vedr. opkrævning ved Aarhus Kommune samt rykkergebyrer i forbindelse med opkrævning af afgifter, ligesom overførslen af ubetalte kontrolafgifter ophører efter 2018. Sammenholdt med budget 2018 giver det et fald på 7,3 mio. kr.

Midttrafik har siden 2009 har overført ubetalte afgifter til Borgerservice i Aarhus Kommune, som har stået for det videre forløb i forhold til opkrævning og overdragelse til SKAT. Denne

proces ændres fra 2019, således de samlede indtægter fremgår af Midttrafiks regnskab selvom Borgerservice fortsat vil stå for opkrævning og overførsel til SKAT. Gebyrer der er pålagt kontrolafgiften i forbindelse med opkrævning og inddrivelse registreres som indtægt ved Midttrafik, og Aarhus Kommune sender en faktura for arbejdet med opkrævning.

Forordringerne vil derfor fremadrettet stå i Midttrafiks regnskaber, så det fremgår tydeligt hvor store udestående Midttrafik har på ubetalte kontrolafgifter. Rykkergebyrerne som Borgerservice opkræver på vegne af Midttrafik vil ligeledes fremgå af Midttrafiks budget og blive byrdefordelt udelukkende til Aarhus Kommune.

Kontrolafgifter fra regionale og kommunale ruter samt Letbanen har hidtil fremgået af Midttrafiks regnskab og det fortsætter uændret. Gebyrer der pålægges kontrolafgiften, samt faktura for kommunens håndtering af opkrævningen byrdefordeler fremover mellem øvrige kommuner og Region Midtjylland.

I forbindelse med rapportering vil der fremadrettet blive redegjort for omfanget af ubetalte kontrolafgifter.

Forslag til budget 2019 Politisk høring - Billetkontrol

Billetkontrol	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference
Kontrolafgifter	-11.073.115	-13.106.000	-12.600.000	506.000
Billetkontrol administration	11.687.495	14.197.000	14.542.000	345.000
Overførsel af kontrolafgifter*	7.472.794	8.159.000	0	-8.159.000
Gebyrindtægter	0	0	-160.000	-160.000
I alt	8.087.174	9.250.000	1.782.000	-7.308.000

*Ubetalte afgifter i Aarhus bybusser overføres til Aarhus til inddrivelse via SKAT. Øvrige ubetalte afgifter forbliver i Midttrafik.

Tjenestemandspensioner

I 2019 er budgettet for tjenestemandspensioner på 1,8 mio. kr., hvilket er en stigning på 0,1 mio. kr. ift. budget 2018. Ændringen skyldes en stigning i antallet af tjenestemænd der har valgt at gå på pension.

Forslag til budget 2019 Politisk høring - Tjenestemandspensioner (rejsekortfinansiering)

Tjenestemandspensioner	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Tjenestemandspensioner	1.390.289	1.722.000	1.811.000	89.000
I alt	1.390.289	1.722.000	1.811.000	89.000

Bilag 2

Budget 2019 Politisk høring

Bestillerfordelte fordelinger per driftsområde

Indholdsfortegnelse

Samlet oversigt	2
Kørselsudgifter	2
Bus-IT og øvrige udgifter	3
Busindtægter	3
Handicapkørsel	5
Flexture	6
Flexbus	8
Kommunal kørsel	9
Trafikselskabet	11
Billetkontrol	12
Letbanesekretariat	13
Rejsekort	14
Tjenestemandspensioner	15
Letbanedrift	16
Togdrift	17

Samlet oversigt

Nedenstående tabel angiver fordelingen af budget 2019 på de forskellige driftsområder:

Midttrafik - Forslag til budget 2019 Politisk høring													
Bestillere (1.000 kr.)	Busdrift	Handicap- kørsel	Flexture	Flexbus	Kommunal kørsel	Letbanedrift	Togdrift	Trafik- selskabet	Kontrol- afgifter	Letbane- sekretariatet	Rejsekort	Tjenestemand's pensioner	I alt
Favrskov	13.198	1.160	1.017	2	5.491	0	0	1.065	10	41	118	6	22.108
Hedensted	1.488	1.018	1.373	312	0	0	0	576	10	0	177	5	4.959
Herning	34.149	2.131	0	6	0	0	0	3.775	46	0	1.162	53	41.322
Holstebro	21.374	1.209	236	192	1.150	0	0	2.313	15	0	593	33	27.115
Horsens	30.330	2.162	500	45	3.103	0	0	4.443	54	0	993	58	41.688
Ikast-Brande	13.696	796	157	0	0	0	0	1.145	0	0	18	9	15.821
Lemvig	7.880	647	512	0	194	0	0	410	0	0	9	4	9.656
Norddjurs	15.268	628	1.974	65	3.506	0	0	1.016	10	41	98	5	22.611
Odder	5.153	996	98	182	0	0	0	879	10	41	115	1	7.475
Randers	61.824	2.796	367	0	2.547	0	0	7.136	106	41	2.569	103	77.489
Ringkøbing-Skjern	19.902	1.353	1.501	0	0	0	0	1.861	10	0	548	24	25.199
Samsø	0	3	0	0	21	0	0	2	0	0	0	0	26
Silkeborg	30.992	2.365	496	247	2.106	0	0	5.269	68	41	1.276	78	42.938
Skanderborg	20.236	914	1.512	224	210	0	0	1.556	15	41	455	15	25.178
Skive	18.478	1.304	93	119	9.774	0	0	2.416	32	0	842	42	33.100
Struer	3.684	532	82	0	0	0	0	616	10	0	113	9	5.046
Syddjurs	11.800	604	1.839	0	2.147	0	0	1.006	12	41	261	13	17.723
Viborg	28.950	2.310	231	442	0	0	0	4.567	61	0	1.463	74	38.098
Aarhus	174.377	13.402	1.124	0	4.192	74.765	0	36.143	63	223	19.081	534	323.904
Regionen	177.075	0	0	218	143.283	105.835	20.212	41.615	1.250	405	22.061	745	512.699
Aarhus Letbane								3.734	0		6.124		9.858
Midttrafik										0			0
I alt vedr. Midttrafiks bestillere	689.854	36.330	13.112	2.054	177.724	180.600	20.212	121.543	1.782	915	58.076	1.811	1.304.014
Sydtrafik					237.970								237.970
NT					300								300
Fynbus					50.319								50.319
I alt vedr. øvrige	0	0	0	0	288.589	0	0	0	0	0	0	0	288.589
Total Midttrafik	689.854	36.330	13.112	2.054	466.313	180.600	20.212	121.543	1.782	915	58.076	1.811	1.592.603

Kørselsudgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af Kørselsudgifter mellem bestillerne:

Oversigt over Kørselsudgifter				
Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Favrskov	13.387.155	13.962.000	14.396.000	434.000
Hedensted	5.001.761	4.216.000	4.334.000	118.000
Herning	46.995.037	47.460.000	47.997.000	537.000
Holstebro	28.002.984	26.634.000	27.755.000	1.121.000
Horsens	46.234.360	46.718.000	49.207.000	2.489.000
Ikast-Brande	13.043.898	13.286.000	13.660.000	374.000
Lemvig	7.374.101	7.778.000	7.880.000	102.000
Norddjurs	15.892.450	16.910.000	17.076.000	166.000
Odder	6.199.624	6.218.000	6.509.000	291.000
Randers	90.419.656	90.796.000	92.446.000	1.650.000
Ringkøbing-Skjern	24.676.083	24.648.000	25.837.000	1.189.000
Samsø	0	0	0	0
Silkeborg	53.265.014	53.581.000	55.052.000	1.471.000
Skanderborg	24.464.801	25.502.000	25.562.000	60.000
Skive	27.651.646	26.996.000	27.928.000	932.000
Struer	7.550.984	6.494.000	4.771.000	-1.723.000
Syddjurs	15.233.152	15.610.000	15.079.000	-531.000
Viborg	45.463.430	46.101.000	46.667.000	566.000
Aarhus	442.302.582	423.334.000	444.592.000	21.258.000
Region Midtjylland	488.035.657	490.215.000	506.213.000	15.998.000
I alt	1.401.194.375	1.386.459.000	1.432.961.000	46.502.000

Bus-IT og øvrige udgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af Bus-IT og øvrige udgifter mellem bestillerne:

Oversigt over Bus-IT og øvrige udgifter

Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Favrskov	17.878	18.000	17.000	-1.000
Hedensted	74.885	47.000	34.000	-13.000
Herning	243.007	219.000	324.000	105.000
Holstebro	66.995	97.000	86.000	-11.000
Horsens	314.790	373.000	394.000	21.000
Ikast-Brande	41.398	28.000	36.000	8.000
Lemvig	0	0	0	0
Norddjurs	25.266	30.000	13.000	-17.000
Odder	6.012	18.000	17.000	-1.000
Randers	492.265	1.138.000	1.235.000	97.000
Ringkøbing-Skjern	192.626	221.000	181.000	-40.000
Samsø	0	0	0	0
Silkeborg	467.681	412.000	528.000	116.000
Skanderborg	20.698	67.000	81.000	14.000
Skive	86.340	150.000	106.000	-44.000
Struer	49.704	40.000	38.000	-2.000
Syddjurs	47.996	57.000	57.000	0
Viborg	746.380	892.000	981.000	89.000
Aarhus	7.792.792	8.949.000	8.467.000	-482.000
Region Midtjylland	3.122.935	5.732.000	6.497.000	765.000
				0
I alt	13.809.649	18.488.000	19.092.000	604.000

Busindtægter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af Busindtægter mellem bestillerne:

Oversigt over Busindtægter

Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Favrskov	-1.234.652	-1.207.000	-1.215.000	-8.000
Hedensted	-1.919.717	-1.929.000	-1.845.000	84.000
Herning	-13.987.584	-14.030.000	-14.167.000	-137.000
Holstebro	-6.807.619	-5.755.000	-6.467.000	-712.000
Horsens	-19.930.665	-20.406.000	-18.918.000	1.488.000
Ikast-Brande	0	0	0	0
Lemvig	0	0	0	0
Norddjurs	-1.138.184	-1.294.000	-1.291.000	3.000
Odder	-1.465.872	-1.494.000	-1.373.000	121.000
Randers	-29.958.086	-31.258.000	-31.083.000	175.000
Ringkøbing-Skjern	-4.273.020	-3.683.000	-4.341.000	-658.000
Samsø	0	0	0	0
Silkeborg	-24.828.728	-24.064.000	-24.588.000	-524.000
Skanderborg	-5.369.600	-5.571.000	-5.407.000	164.000
Skive	-9.019.287	-8.467.000	-8.840.000	-373.000
Struer	-1.185.422	-952.000	-1.125.000	-173.000
Syddjurs	-3.461.734	-3.248.000	-3.336.000	-88.000
Viborg	-15.579.182	-15.808.000	-15.526.000	282.000
Aarhus	-290.012.562	-256.931.000	-278.682.000	-21.751.000
Region Midtjylland	-304.549.142	-286.903.000	-297.679.000	-10.776.000
I alt	-734.721.057	-683.000.000	-715.883.000	-32.883.000

Nedenstående tabel angiver et budgetoverslag fra 2020 - 2022 for Busdrift fordelt på bestillerniveau:

Budgetoverslag 2020 til 2022 - Busdrift

Bestillere	BO 2020	BO 2021	BO 2022
Favrskov	13.198.000	13.198.000	13.198.000
Hedensted	2.523.000	2.523.000	2.523.000
Herning	34.154.000	34.154.000	34.154.000
Holstebro	21.374.000	21.374.000	21.374.000
Horsens	30.683.000	30.683.000	30.683.000
Ikast-Brande	13.696.000	13.696.000	13.696.000
Lemvig	7.880.000	7.880.000	7.880.000
Norddjurs	15.798.000	15.798.000	15.798.000
Odder	5.153.000	5.153.000	5.153.000
Randers	62.598.000	62.598.000	62.598.000
Ringkøbing-Skjern	21.677.000	21.677.000	21.677.000
Samsø	0	0	0
Silkeborg	30.992.000	30.992.000	30.992.000
Skanderborg	20.236.000	20.236.000	20.236.000
Skive	19.194.000	19.194.000	19.194.000
Struer	3.684.000	3.684.000	3.684.000
Syddjurs	11.800.000	11.800.000	11.800.000
Viborg	32.122.000	32.122.000	32.122.000
Aarhus	174.377.000	174.377.000	174.377.000
Regionen	215.031.000	215.031.000	215.031.000
I alt	736.170.000	736.170.000	736.170.000

Nedenstående tabel angiver fordeling af køreplantimer på bestillerniveau:

Udvikling i køreplantimeantal

Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019
Favrskov	18.721	19.056	19.363
Hedensted	6.092	5.040	5.097
Herning	66.330	66.151	65.804
Holstebro	41.810	41.840	39.229
Horsens	67.721	67.629	68.098
Ikast-Brande	19.926	19.994	20.449
Lemvig	9.498	9.798	9.747
Norddjurs	21.467	22.314	21.810
Odder	9.388	9.082	9.395
Randers	122.856	121.714	121.305
Ringkøbing-Skjern	33.658	33.549	34.121
Samsø	2.736	0	0
Silkeborg	83.762	84.676	84.083
Skanderborg	30.287	30.689	30.328
Skive	39.304	38.232	39.120
Struer	12.547	10.941	8.830
Syddjurs	20.063	20.278	20.104
Viborg	72.198	70.564	70.920
Aarhus	579.201	525.108	530.903
Regionen	734.734	727.360	726.638
I alt	1.992.300	1.924.014	1.925.345

Handicapørsel

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Handicapørsel mellem bestillerne:

Øversigt over Handicapørsel

Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Favrskov	1.079.286	1.276.000	1.160.000	-116.000
Hedensted	959.754	984.000	1.018.000	34.000
Herning	2.003.741	2.017.000	2.131.000	114.000
Holstebro	1.126.245	1.188.000	1.209.000	21.000
Horsens	2.016.057	2.030.000	2.162.000	132.000
Ikast-Brande	749.378	871.000	796.000	-75.000
Lemvig	608.061	565.000	647.000	82.000
Norddjurs	586.651	702.000	628.000	-74.000
Odder	937.500	944.000	996.000	52.000
Randers	2.629.751	2.749.000	2.796.000	47.000
Ringkøbing-Skjern	1.270.701	1.300.000	1.353.000	53.000
Samsø	89.176	39.000	3.000	-36.000
Silkeborg	2.205.313	2.461.000	2.365.000	-96.000
Skanderborg	862.384	1.067.000	914.000	-153.000
Skive	1.234.961	1.114.000	1.304.000	190.000
Struer	498.609	476.000	532.000	56.000
Syddjurs	566.284	605.000	604.000	-1.000
Viborg	2.175.615	2.278.000	2.310.000	32.000
Aarhus	12.504.029	13.474.000	13.402.000	-72.000
I alt	34.103.496	36.140.000	36.330.000	190.000

Nedenstående tabel angiver et budgetoverslag fra 2020 - 2022 for Handicapørsel fordelt på bestillerniveau:

Budgetoverslag 2020 til 2022 - Handicapørsel

Bestillere	BO 2020	BO 2021	BO 2022
Favrskov	1.160.000	1.160.000	1.160.000
Hedensted	1.018.000	1.018.000	1.018.000
Herning	2.131.000	2.131.000	2.131.000
Holstebro	1.209.000	1.209.000	1.209.000
Horsens	2.162.000	2.162.000	2.162.000
Ikast-Brande	796.000	796.000	796.000
Lemvig	647.000	647.000	647.000
Norddjurs	628.000	628.000	628.000
Odder	996.000	996.000	996.000
Randers	2.796.000	2.796.000	2.796.000
Ringkøbing-Skjern	1.353.000	1.353.000	1.353.000
Samsø	3.000	3.000	3.000
Silkeborg	2.365.000	2.365.000	2.365.000
Skanderborg	914.000	914.000	914.000
Skive	1.304.000	1.304.000	1.304.000
Struer	532.000	532.000	532.000
Syddjurs	604.000	604.000	604.000
Viborg	2.310.000	2.310.000	2.310.000
Aarhus	13.402.000	13.402.000	13.402.000
I alt	36.330.000	36.330.000	36.330.000

Nedenstående tabel angiver udviklingen i antal ture for Handicapkørsel fordelt på bestillerniveau:

Handicapkørsel - Udvikling i antal ture

Bestilleroversigt			
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling
Favrskov	4.898	6.000	5.000
Hedensted	4.291	4.000	4.000
Herning	9.028	9.000	9.000
Holstebro	6.386	7.000	7.000
Horsens	13.190	12.150	14.000
Ikast-Brande	3.426	4.000	4.000
Lemvig	2.323	2.000	2.000
Norddjurs	2.770	3.000	3.000
Odder	4.669	4.000	5.000
Randers	13.978	14.000	14.000
Ringkøbing-Skjern	4.957	5.000	5.000
Samsø	526	200	20
Silkeborg	12.575	13.000	13.000
Skanderborg	5.000	6.000	5.000
Skive	5.313	5.000	5.000
Struer	2.211	2.000	2.000
Syddjurs	2.427	2.000	2.000
Viborg	10.480	10.000	11.000
Aarhus	72.639	75.000	77.000
Regionen	0	0	0
I alt	181.087	183.350	187.020

Flexture

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flexture mellem bestillerne:

Oversigt over Flexture

Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Favrskov	772.598	810.000	1.017.000	207.000
Hedensted	1.110.770	1.043.000	1.373.000	330.000
Herning	0	0	0	0
Holstebro	215.939	183.000	236.000	53.000
Horsens	424.005	452.000	500.000	48.000
Ikast-Brande	116.516	155.000	157.000	2.000
Lemvig	477.434	512.000	512.000	0
Norddjurs	1.625.560	1.893.000	1.974.000	81.000
Odder	60.115	84.000	98.000	14.000
Randers	319.161	338.000	367.000	29.000
Ringkøbing-Skjern	1.253.257	1.542.000	1.501.000	-41.000
Samsø	0	0	0	0
Silkeborg	445.103	518.000	496.000	-22.000
Skanderborg	1.164.911	1.021.000	1.512.000	491.000
Skive	316.369	259.000	93.000	-166.000
Struer	79.304	68.500	82.000	13.500
Syddjurs	1.618.272	1.704.000	1.839.000	135.000
Viborg	176.986	244.000	231.000	-13.000
Aarhus	860.769	983.000	1.124.000	141.000
Region Midtjylland	0	0	0	0
I alt	11.037.071	11.809.500	13.112.000	1.302.500

Nedenstående tabel angiver et budgetoverslag fra 2020 - 2022 for Flexture fordelt på bestillerniveau:

Budgetoverslag 2020 til 2022 - Flexture

Bestillere	BO 2020	BO 2021	BO 2022
Favrskov	1.017.000	1.017.000	1.017.000
Hedensted	1.373.000	1.373.000	1.373.000
Herning	0	0	0
Holstebro	236.000	236.000	236.000
Horsens	500.000	500.000	500.000
Ikast-Brande	157.000	157.000	157.000
Lemvig	512.000	512.000	512.000
Norddjurs	1.974.000	1.974.000	1.974.000
Odder	98.000	98.000	98.000
Randers	367.000	367.000	367.000
Ringkøbing-Skjern	1.501.000	1.501.000	1.501.000
Samsø	0	0	0
Silkeborg	496.000	496.000	496.000
Skanderborg	1.512.000	1.512.000	1.512.000
Skive	93.000	93.000	93.000
Struer	82.000	82.000	82.000
Syddjurs	1.839.000	1.839.000	1.839.000
Viborg	231.000	231.000	231.000
Aarhus	1.124.000	1.124.000	1.124.000
Regionen	0	0	0
I alt	13.112.000	13.112.000	13.112.000

Nedenstående tabel angiver udviklingen i antal ture for Flexture fordelt på bestillerniveau:

Flexture - Udvikling i antal ture

Bestilleroversigt			
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling
Favrskov	10.168	10.300	12.000
Hedensted	12.376	11.300	16.000
Herning	0	0	0
Holstebro	1.900	1.800	2.000
Horsens	5.925	5.700	7.000
Ikast-Brande	2.401	2.900	3.000
Lemvig	4.441	4.500	5.000
Norddjurs	17.469	19.800	21.000
Odder	1.068	1.200	2.000
Randers	3.820	3.900	4.000
Ringkøbing-Skjern	11.406	13.000	14.000
Samsø	0	0	0
Silkeborg	6.929	7.600	8.000
Skanderborg	14.024	11.400	17.000
Skive	5.147	5.300	1.000
Struer	1.512	1.200	2.000
Syddjurs	16.335	15.400	19.000
Viborg	3.176	4.000	4.000
Aarhus	9.227	10.400	12.000
Regionen	0	0	0
I alt	127.324	129.700	149.000

Flexbus

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flexbus mellem bestillerne:

Oversigt over Flexbus

Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Favrskov	1.158	12.000	2.300	-9.700
Hedensted	351.769	516.000	312.000	-204.000
Herning	149	11.000	6.000	-5.000
Holstebro	175.911	210.000	192.000	-18.000
Horsens	36.368	40.000	45.000	5.000
Ikast-Brande	0	0	0	0
Lemvig	0	0	0	0
Norddjurs	0	0	65.000	65.000
Odder	145.674	186.000	182.000	-4.000
Randers	0	0	0	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0
Samsø	415.545	0	0	0
Silkeborg	223.011	264.000	247.000	-17.000
Skanderborg	145.062	149.000	224.000	75.000
Skive	102.237	87.000	119.000	32.000
Struer	8.251	30.000	0	-30.000
Syddjurs	0	0	0	0
Viborg	500.910	638.000	442.000	-196.000
Aarhus	0	0	0	0
Region Midtjylland	213.613	200.000	218.000	18.000
I alt	2.319.659	2.343.000	2.054.300	-288.700

Nedenstående tabel angiver et budgetoverslag fra 2020 - 2022 for Flexbus fordelt på bestillerniveau:

Budgetoverslag 2020 til 2022 - Flexbus

Bestillere	BO 2020	BO 2021	BO 2022
Favrskov	2.300	2.300	2.300
Hedensted	312.000	312.000	312.000
Herning	6.000	6.000	6.000
Holstebro	192.000	192.000	192.000
Horsens	45.000	45.000	45.000
Ikast-Brande	0	0	0
Lemvig	0	0	0
Norddjurs	65.000	65.000	65.000
Odder	182.000	182.000	182.000
Randers	0	0	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	0
Samsø	0	0	0
Silkeborg	247.000	247.000	247.000
Skanderborg	224.000	224.000	224.000
Skive	119.000	119.000	119.000
Struer	0	0	0
Syddjurs	0	0	0
Viborg	442.000	442.000	442.000
Aarhus	0	0	0
Regionen	218.000	218.000	218.000
I alt	2.054.300	2.054.300	2.054.300

Nedenstående tabel angiver udviklingen i antal ture for Flexbus fordelt på bestillerniveau:

Flexbus - Udvikling i antal ture

Bestilleroversigt			
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling
Favrskov	10	100	10
Hedensted	2.198	3.500	2.100
Herning	15	100	100
Holstebro	636	700	700
Horsens	281	300	400
Ikast-Brande	0	0	0
Lemvig	0	0	0
Norddjurs	0	0	180
Odder	984	1.200	1.100
Randers	0	0	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	0
Samsø	0	0	0
Silkeborg	1.140	1.200	1.400
Skanderborg	924	1.000	1.500
Skive	661	500	900
Struer	47	200	0
Syddjurs	0	0	0
Viborg	2.346	3.000	2.100
Aarhus	0	0	0
Regionen	1.201	1.200	1.300
I alt	10.443	13.000	11.790

Kommunal kørsel

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Kommunal kørsel mellem bestillerne:

Oversigt over kommunal kørsel

Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Favrskov	5.611.171	5.478.500	5.491.000	12.500
Hedensted	6.464	18.000	0	-18.000
Herning	0	0	0	0
Holstebro	1.153.979	1.297.900	1.150.000	-147.900
Horsens	2.514.820	2.793.600	3.103.000	309.400
Ikast-Brande	0	0	0	0
Lemvig	190.520	199.900	194.000	-5.900
Norddjurs	2.083.797	5.085.100	3.506.000	-1.579.100
Odder	0	0	0	0
Randers	1.819.064	2.066.300	2.547.000	480.700
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0
Samsø	87.566	0	21.400	21.400
Silkeborg	2.256.918	2.952.100	2.106.000	-846.100
Skanderborg	131.995	164.900	210.000	45.100
Skive	9.125.228	10.026.900	9.774.000	-252.900
Struer	0	0	0	0
Syddjurs	2.522.707	2.495.600	2.147.000	-348.600
Viborg	0	0	0	0
Aarhus	27.848.090	5.013.200	4.192.000	-821.200
Regionen	127.041.892	134.112.000	143.283.000	9.171.000
				0
NT	227.030	340.000	300.000	-40.000
Fynbus	55.453.006	59.341.000	50.319.000	-9.022.000
Sydtrafik	225.300.192	235.246.000	237.970.000	2.724.000
I alt	463.345.640	466.631.000	466.313.400	-317.600

Nedenstående tabel angiver et budgetoverslag fra 2020 - 2022 for Kommunal kørsel fordelt på bestillerniveau:

Budgetoverslag 2020 til 2022 - kommunal kørsel

Bestillere	BO 2020	BO 2021	BO 2022
Favrskov	5.491.000	5.491.000	5.491.000
Hedensted	0	0	0
Herning	0	0	0
Holstebro	1.150.000	1.150.000	1.150.000
Horsens	3.103.000	3.103.000	3.103.000
Ikast-Brande	0	0	0
Lemvig	194.000	194.000	194.000
Norddjurs	3.506.000	3.506.000	3.506.000
Odder	0	0	0
Randers	2.547.000	2.547.000	2.547.000
Ringkøbing-Skjern	0	0	0
Samsø	21.400	21.400	21.400
Silkeborg	2.106.000	2.106.000	2.106.000
Skanderborg	210.000	210.000	210.000
Skive	9.774.000	9.774.000	9.774.000
Struer	0	0	0
Syddjurs	2.147.000	2.147.000	2.147.000
Viborg	0	0	0
Aarhus	4.192.000	4.192.000	4.192.000
Regionen	143.283.000	143.283.000	143.283.000
NT	300.000	300.000	300.000
Fynbus	50.319.000	50.319.000	50.319.000
Sydtrafik	237.970.000	237.970.000	237.970.000
I alt	466.313.400	466.313.400	466.313.400

Nedenstående tabel angiver udviklingen i antal ture for Kommunal kørsel fordelt på bestillerniveau:

Kommunal kørsel - Udvikling i antal ture

Bestilleroversigt			
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling
Favrskov	31.501	32.400	31.700
Hedensted	97	200	0
Herning	0	0	0
Holstebro	7.250	7.900	7.800
Horsens	16.896	17.900	20.700
Ikast-Brande	0	0	0
Lemvig	572	600	300
Norddjurs	11.576	28.300	20.500
Odder	0	0	0
Randers	11.040	12.500	13.600
Ringkøbing-Skjern	0	0	0
Samsø	459	0	120
Silkeborg	14.492	17.620	14.500
Skanderborg	851	1.200	1.000
Skive	55.896	59.700	58.100
Struer	0	0	0
Syddjurs	11.395	11.300	10.000
Viborg	0	0	0
Aarhus	161.176	28.200	25.700
Regionen	411.791	415.000	438.700
I alt	734.992	632.820	642.720

Trafiksselskabet

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til Trafiksselskabet mellem bestillerne:

Oversigt over Trafiksselskabet							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2017 Bus	Regnskab 2017 Handicap	Budget 2018 Bus	Budget 2018 Handicap	Budget 2019, 1. behandling Bus	Budget 2019, 1. behandling Handicap	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Favrskov	696.000	407.000	640.000	457.000	679.000	386.000	-32.000
Hedensted	318.000	284.000	256.000	304.000	267.000	309.000	16.000
Herning	3.245.000	614.000	3.021.000	685.000	3.081.000	694.000	69.000
Holstebro	2.031.000	491.000	1.893.000	533.000	1.773.000	540.000	-113.000
Horsens	3.344.000	906.000	3.239.000	913.000	3.363.000	1.080.000	291.000
Ikast-Brande	811.000	276.000	791.000	304.000	836.000	309.000	50.000
Lemvig	215.000	169.000	249.000	152.000	256.000	154.000	9.000
Norddjurs	767.000	200.000	782.000	228.000	785.000	231.000	6.000
Odder	538.000	338.000	461.000	304.000	493.000	386.000	114.000
Randers	6.613.000	944.000	5.875.000	1.065.000	6.056.000	1.080.000	196.000
Ringkøbing-Skjern	1.363.000	399.000	1.404.000	380.000	1.475.000	386.000	77.000
Samsø	150.000	52.000	0	15.000	0	2.000	-13.000
Silkeborg	4.317.000	913.000	4.202.000	989.000	4.266.000	1.003.000	78.000
Skanderborg	1.231.000	361.000	1.151.000	457.000	1.170.000	386.000	-52.000
Skive	2.072.000	399.000	1.982.000	380.000	2.030.000	386.000	54.000
Struer	614.000	169.000	508.000	152.000	462.000	154.000	-44.000
Syddjurs	910.000	200.000	830.000	152.000	852.000	154.000	24.000
Viborg	3.972.000	744.000	3.622.000	761.000	3.718.000	849.000	184.000
Aarhus	29.951.000	5.748.000	30.889.000	5.710.000	32.224.000	5.786.000	1.411.000
Regionen	42.621.000	0	42.958.000	0	43.482.000	0	524.000
I alt	105.779.000	13.614.000	104.753.000	13.941.000	107.268.000	14.275.000	2.849.000

Nedenstående tabel angiver et budgetoverslag fra 2020 - 2022 for Trafiksselskabet fordelt på bestillerniveau:

Budgetoverslag 2020 til 2022 - Trafiksselskabet			
Bestillere	BO 2020	BO 2021	BO 2022
Favrskov	1.065.000	1.065.000	1.065.000
Hedensted	576.000	576.000	576.000
Herning	3.775.000	3.775.000	3.775.000
Holstebro	2.313.000	2.313.000	2.313.000
Horsens	4.443.000	4.443.000	4.443.000
Ikast-Brande	1.145.000	1.145.000	1.145.000
Lemvig	410.000	410.000	410.000
Norddjurs	1.016.000	1.016.000	1.016.000
Odder	879.000	879.000	879.000
Randers	7.136.000	7.136.000	7.136.000
Ringkøbing-Skjern	1.861.000	1.861.000	1.861.000
Samsø	2.000	2.000	2.000
Silkeborg	5.269.000	5.269.000	5.269.000
Skanderborg	1.556.000	1.556.000	1.556.000
Skive	2.416.000	2.416.000	2.416.000
Struer	616.000	616.000	616.000
Syddjurs	1.006.000	1.006.000	1.006.000
Viborg	4.567.000	4.567.000	4.567.000
Aarhus	38.010.000	38.010.000	38.010.000
Regionen	43.482.000	43.482.000	43.482.000
I alt	121.543.000	121.543.000	121.543.000

Billetkontrol

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Billetkontrol mellem bestillerne:

Oversigt over Billetkontrol				
Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Favrskov	-	9.000	10.000	1.000
Hedensted	-	9.000	10.000	1.000
Herning	-	42.000	46.000	4.000
Holstebro	-	14.000	15.000	1.000
Horsens	-	50.000	54.000	4.000
Ikast-Brande	-	-	-	-
Lemvig	-	-	-	-
Norddjurs	-	9.000	10.000	1.000
Odder	-	9.000	10.000	1.000
Randers	-	96.000	106.000	10.000
Ringkøbing-Skjern	-	9.000	10.000	1.000
Samsø	-	-	-	-
Silkeborg	-	63.000	68.000	5.000
Skanderborg	-	13.000	15.000	2.000
Skive	-	29.000	32.000	3.000
Struer	-	9.000	10.000	1.000
Syddjurs	-	11.000	12.000	1.000
Viborg	-	56.000	61.000	5.000
Aarhus	8.087.174	8.189.000	63.000	-8.126.000
Region Midtjylland	-	633.000	1.250.000	617.000
I alt	8.087.174	9.250.000	1.782.000	-7.468.000

Nedenstående tabel angiver et budgetoverslag fra 2020 - 2022 for Billetkontrol fordelt på bestillerniveau:

Budgetoverslag 2020 til 2022 - Billetkontrol

Bestillere	BO 2020	BO 2021	BO 2022
Favrskov	10.000	10.000	10.000
Hedensted	10.000	10.000	10.000
Herning	46.000	46.000	46.000
Holstebro	15.000	15.000	15.000
Horsens	54.000	54.000	54.000
Ikast-Brande	-	-	-
Lemvig	-	-	-
Norddjurs	10.000	10.000	10.000
Odder	10.000	10.000	10.000
Randers	106.000	106.000	106.000
Ringkøbing-Skjern	10.000	10.000	10.000
Samsø	-	-	-
Silkeborg	68.000	68.000	68.000
Skanderborg	15.000	15.000	15.000
Skive	32.000	32.000	32.000
Struer	10.000	10.000	10.000
Syddjurs	12.000	12.000	12.000
Viborg	61.000	61.000	61.000
Aarhus	63.000	63.000	63.000
Region Midtjylland	1.250.000	1.250.000	1.250.000
I alt	1.782.000	1.782.000	1.782.000

Letbanesekretariat

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til Letbanesekretariatet mellem bestillerne:

Oversigt over Letbanesekretariatet

Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Favrskov	40.000	41.000	41.000	0
Hedensted		0	0	0
Herning		0	0	0
Holstebro		0	0	0
Horsens		0	0	0
Ikast-Brande		0	0	0
Lemvig		0	0	0
Norddjurs	40.000	41.000	41.000	0
Odder	40.000	41.000	41.000	0
Randers	40.000	41.000	41.000	0
Ringkøbing-Skjern		0	0	0
Samsø		0	0	0
Silkeborg	40.000	41.000	41.000	0
Skanderborg	40.000	41.000	41.000	0
Skive		0	0	0
Struer		0	0	0
Syddjurs	40.000	41.000	41.000	0
Viborg		0	0	0
Aarhus	218.000	223.000	223.000	0
Regionen	396.000	405.000	405.000	0
I alt	894.000	915.000	915.000	0

Nedenstående tabel angiver et budgetoverslag fra 2020 - 2022 for Letbanesekretariatet fordelt på bestillerniveau:

Budgetoverslag 2020 til 2022 - Letbanesekretariat

Bestillere	BO 2020	BO 2021	BO 2022
Favrskov	41.000	41.000	41.000
Hedensted	0	0	0
Herning	0	0	0
Holstebro	0	0	0
Horsens	0	0	0
Ikast-Brande	0	0	0
Lemvig	0	0	0
Norddjurs	41.000	41.000	41.000
Odder	41.000	41.000	41.000
Randers	41.000	41.000	41.000
Ringkøbing-Skjern	0	0	0
Samsø	0	0	0
Silkeborg	41.000	41.000	41.000
Skanderborg	41.000	41.000	41.000
Skive	0	0	0
Struer	0	0	0
Syddjurs	41.000	41.000	41.000
Viborg	0	0	0
Aarhus	223.000	223.000	223.000
Regionen	405.000	405.000	405.000
Midttrafik	101.000	101.000	101.000
I alt	915.000	915.000	915.000

Rejsekort

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Rejsekort mellem bestillerne:

Oversigt over Rejsekort				
Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Favrskov	114.272	122.000	118.000	-4.000
Hedensted	166.914	189.000	177.000	-12.000
Herning	1.185.043	1.207.000	1.162.000	-45.000
Holstebro	603.870	600.000	593.000	-7.000
Horsens	1.053.644	1.141.000	993.000	-148.000
Ikast-Brande	527	16.000	18.000	2.000
Lemvig	264	9.000	9.000	0
Norddjurs	102.283	123.000	98.000	-25.000
Odder	114.013	123.000	115.000	-8.000
Randers	2.493.475	2.723.000	2.569.000	-154.000
Ringkøbing-Skjern	452.045	514.000	548.000	34.000
Samsø	0	0	0	0
Silkeborg	1.292.024	1.326.000	1.276.000	-50.000
Skanderborg	458.641	478.000	455.000	-23.000
Skive	780.084	852.000	842.000	-10.000
Struer	104.272	110.000	113.000	3.000
Syddjurs	255.510	244.000	261.000	17.000
Viborg	1.390.043	1.518.000	1.463.000	-55.000
Aarhus	18.623.562	20.417.000	22.143.000	1.726.000
Region Midtjylland	22.748.498	25.292.000	25.123.000	-169.000
I alt	51.938.983	57.004.000	58.076.000	1.072.000

Nedenstående tabel angiver et budgetoverslag fra 2020 - 2022 for Rejsekort fordelt på bestillerniveau:

Budgetoverslag 2020 til 2022 - Rejsekort			
Bestillere	BO 2020	BO 2021	BO 2022
Favrskov	118.000	118.000	118.000
Hedensted	177.000	177.000	177.000
Herning	1.162.000	1.162.000	1.162.000
Holstebro	593.000	593.000	593.000
Horsens	993.000	993.000	993.000
Ikast-Brande	18.000	18.000	18.000
Lemvig	9.000	9.000	9.000
Norddjurs	98.000	98.000	98.000
Odder	115.000	115.000	115.000
Randers	2.569.000	2.569.000	2.569.000
Ringkøbing-Skjern	548.000	548.000	548.000
Samsø	0	0	0
Silkeborg	1.276.000	1.276.000	1.276.000
Skanderborg	455.000	455.000	455.000
Skive	842.000	842.000	842.000
Struer	113.000	113.000	113.000
Syddjurs	261.000	261.000	261.000
Viborg	1.463.000	1.463.000	1.463.000
Aarhus	22.143.000	22.143.000	22.143.000
Regionen	25.123.000	25.123.000	25.123.000
I alt	58.076.000	58.076.000	58.076.000

Tjenestemandspensioner

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til Tjenestemandspensioner mellem bestillerne:

Øversigt over Tjenestemandspensioner

Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Favrskov	4.653	6.000	6.000	0
Hedensted	4.653	5.000	5.000	0
Herning	40.946	50.000	53.000	3.000
Holstebro	25.126	31.000	33.000	2.000
Horsens	43.737	55.000	58.000	3.000
Ikast-Brande	7.445	9.000	9.000	0
Lemvig	3.722	4.000	4.000	0
Norddjurs	3.722	5.000	5.000	0
Odder	931	1.000	1.000	0
Randers	79.099	98.000	103.000	5.000
Ringkøbing-Skjern	18.612	23.000	24.000	1.000
Samsø	0	0	0	0
Silkeborg	59.557	74.000	78.000	4.000
Skanderborg	11.167	14.000	15.000	1.000
Skive	32.570	40.000	42.000	2.000
Struer	7.445	9.000	9.000	0
Syddjurs	9.306	12.000	13.000	1.000
Viborg	56.765	70.000	74.000	4.000
Aarhus	410.387	508.000	534.000	26.000
Regionen	570.447	708.000	745.000	37.000
I alt	1.390.289	1.722.000	1.811.000	89.000

Nedenstående tabel angiver et budgetoverslag fra 2020 - 2022 for Tjenestemandspensioner fordelt på bestillerniveau:

Budgetoverslag 2020 til 2022 - Tjenestemandspensioner

Bestillere	BO 2020	BO 2021	BO 2022
Favrskov	6.000	6.000	6.000
Hedensted	5.000	5.000	5.000
Herning	53.000	53.000	53.000
Holstebro	33.000	33.000	33.000
Horsens	58.000	58.000	58.000
Ikast-Brande	9.000	9.000	9.000
Lemvig	4.000	4.000	4.000
Norddjurs	5.000	5.000	5.000
Odder	1.000	1.000	1.000
Randers	103.000	103.000	103.000
Ringkøbing-Skjern	24.000	24.000	24.000
Samsø	0	0	0
Silkeborg	78.000	78.000	78.000
Skanderborg	15.000	15.000	15.000
Skive	42.000	42.000	42.000
Struer	9.000	9.000	9.000
Syddjurs	13.000	13.000	13.000
Viborg	74.000	74.000	74.000
Aarhus	534.000	534.000	534.000
Regionen	745.000	745.000	745.000
I alt	1.811.000	1.811.000	1.811.000

Letbanedrift

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til Letbanedrift mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland:

Oversigt over Aarhus Letbane Drift				
Letbane drift	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Trafikkøb - Drift Aarhus Letbane	26.580	212.500.000	253.100.000	40.600.000
<i>Heraf letbanekørsel på Grenaabanen</i>	0	91.800.000	110.453.000	18.199.000
Øvrige letbanerelaterede udgifter	0	1.000.000	2.500.000	1.500.000
Passagerindtægter	0	-70.800.000	-75.000.000	-4.200.000
Driftstilskud	26.580	142.700.000	180.600.000	37.900.000
Netto driftstilskud	26.580	142.700.000	180.600.000	37.900.000
Finansiering Region Midtjylland				
Bestillerbidrag jf. Principaftalen	0	28.000.000	31.070.000	3.070.000
Statsligt bidrag for trafikdrift Grenaabanen	0	42.800.000	48.530.000	5.730.000
Ekstra bestillerbidrag driftsunderskud	15.795	14.000.000	26.235.000	12.235.000
I alt Region Midtjylland	15.795	84.800.000	105.835.000	21.035.000
Finansiering Aarhus Kommune				
Bestillerbidrag jf. Principaftalen	0	41.300.000	45.870.000	4.570.000
Ekstra bestillerbidrag driftsunderskud	10.785	16.600.000	28.895.000	12.295.000
I alt Aarhus Kommune	10.785	57.900.000	74.765.000	16.865.000

Nedenstående tabel angiver et budgetoverslag fra 2020 - 2022 for Letbanedrift fordelt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland:

Budgetoverslag 2020 til 2022 - Aarhus Letbane drift			
Letbane drift	BO 2020	BO 2021	BO 2022
Trafikkøb - Drift Aarhus Letbane	253.100.000	253.100.000	253.100.000
<i>Heraf letbanekørsel på Grenaabanen</i>	<i>110.453.000</i>	<i>110.453.000</i>	<i>110.453.000</i>
Øvrige letbanerelaterede udgifter	2.500.000	2.500.000	2.500.000
Udgifter letbanedrift	255.600.000	255.600.000	255.600.000
Passagerindtægter	-79.000.000	-83.000.000	-87.000.000
Driftstilskud	176.600.000	172.600.000	168.600.000
Finansiering Letbanetrafik			
Finansiering "Principaftalen"			
Bestillerbidrag Aarhus Kommune	45.870.000	45.870.000	45.870.000
Bestillerbidrag Region Midtjylland	31.070.000	31.070.000	31.070.000
Bestillerbidrag Regionen - Trafikdrift Grenaabanen	48.530.000	48.530.000	48.530.000
Sum "Principaftalen"	125.470.000	125.470.000	125.470.000
Ekstra bestillerbidrag			
Aarhus Kommune bestillerbidrag	26.875.000	24.875.000	22.875.000
Region Midtjylland bestillerbidrag	24.255.000	22.255.000	20.255.000
Sum ekstra tilskud	51.130.000	47.130.000	43.130.000
Heraf Aarhus Kommune	72.745.000	70.745.000	68.745.000
Heraf Region Midtjylland	103.855.000	101.855.000	99.855.000

Togdrift

Nedenstående tabel angiver en oversigt over udgifter til Togdrift:

Oversigt over togdrift i Region Midtjylland				
Togdrift	Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019, 1. behandling	Difference (budget 19 ift. budget 18)
Driftstilskud				
Udgifter	18.679.388	19.228.000	19.478.000	250.000
Indtægter	-2.516.087	-2.900.000	-2.900.000	0
I alt driftstilskud	16.163.302	16.328.000	16.578.000	250.000
Anlæg				
Ordinært investeringstilskud	3.390.000	3.524.000	3.634.000	110.000
I alt anlæg	3.390.000	3.524.000	3.634.000	110.000
I alt togdrift, Region Midtjylland	19.553.302	19.852.000	20.212.000	360.000

Nedenstående tabel angiver et budgetoverslag fra 2020 - 2022 for Togdrift:

Budgetoverslag 2020 til 2022 - Togdrift			
Togdrift	BO 2020	BO 2021	BO 2022
Driftstilskud			
Udgifter	19.478.000	19.478.000	19.478.000
Indtægter	-2.900.000	-2.900.000	-2.900.000
I alt driftstilskud	16.578.000	16.578.000	16.578.000
Anlæg			
Ordinært investeringstilskud	3.634.000	3.634.000	3.634.000
I alt anlæg	3.634.000	3.634.000	3.634.000
I alt togdrift	20.212.000	20.212.000	20.212.000

Bilag 1

Forventet regnskab 2. kvartal 2018								
Beløb i 1.000 kr.								
Alle bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Difference	
Busdrift								
Kørselsudgifter	1.401.194	1.386.459	708.114	51%	1.413.338	1.418.543	32.084	
Bus IT og øvrige udgifter	13.810	18.488	8.476	46%	24.706	24.760	6.272	
Rejsekort busser	51.431	51.000	20.699	41%	49.152	48.226	-2.774	
Indtægter	-734.721	-683.000	-350.467	51%	-690.575	-712.200	-29.200	
Regionalt tilskud	0	0	0	0%	0	0	0	
I alt	731.714	772.947	386.822	50%	796.621	779.329	6.382	
Flextrafik (excl. administration)								
Handicapkørsel	34.103	36.140	16.471	46%	34.583	35.740	-400	
Flexure	11.037	11.810	5.959	50%	12.249	12.439	630	
Flexbus	2.320	2.343	1.137	49%	2.476	2.476	133	
Kommunal kørsel	183.176	172.682	88.594	51%	173.076	173.076	394	
I alt	230.636	222.975	112.162	50%	222.383	223.731	756	
Letbane								
Buserstatningskørsel	27.207	3.800	6.278	165%	21.512	22.074	18.274	
Letbanedrift	27	142.700	1.431	1%	94.715	99.211	-43.489	
Rejsekort - Letbanen	508	6.004	2.178	36%	5.882	5.834	-170	
Letbanesekretariatet	894	915	705	77%	915	915	0	
I alt	28.636	153.419	10.592	7%	123.024	128.034	-25.385	
Togdrift								
Togdrift	19.553	19.852	13.029	66%	20.052	20.022	170	
Administration								
Trafikskelskabet inkl. handicap adm	119.393	118.694	59.347	50%	118.694	118.694	0	
Billetkontrol	8.087	9.250	5.172	56%	10.597	10.321	1.071	
Tjenestemandspensioner	1.390	1.722	672	39%	1.700	1.700	-22	
Øvrige områder								
Flexkørsel - Sydtrafik og Fynbus	280.198	293.949	144.745	95%	293.949	293.949	0	
Total - netto	1.419.608	1.592.808	732.541	46%	1.587.020	1.575.780	-17.028	

Forventet regnskab efter 2. kvartal sammenfattet

Sammenligningsgrundlaget for forventet regnskab 2018 efter 2. kvartal, er det godkendte budget for 2018 samt forventet regnskab efter 1. kvartal.

For kørselsudgifter er forventningen øget med 32,1 mio. kr. i forhold til budget 2018. Dette merforbrug skyldes hovedsagligt et stigende indeks samt merudgifter primært hos Horsens Kommune, Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

For busindtægter er forventningen øget med 29,2 mio. kr. i forhold til budget 2018. Den væsentligste årsag til indtægtsforbedringen er, at konsekvenserne ved letbanens indførsel og de tilhørende bustilpasninger i Aarhus ikke har givet de forventede mindreindtægter.

Grundet letbanens forsinkede opstart på strækningerne mellem Aarhus-Odder og Aarhus-Grenaa, har det været nødvendigt at opretholde erstatningskørsel længere end forventet. Udgiftsforventningen til erstatningskørslen er forøget med 18,3 mio. i forhold til budget 2018.

For Aarhus Letbane er udgiftsforventningen reduceret med 43,5 mio. kr. i forhold til budget 2018, da betaling for køb af letbanetrafik hos Aarhus Letbane I/S først begyndte den 1. juni 2018.

Inklusive ændringer på de øvrige forretningsområder er der samlet set et forventet mindreforbrug på ca. 17,0 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget for 2018.

Bemærk, at resultatet for 2018 afregnes primo regnskabsåret 2020.

Nedenfor er en kort gennemgang af økonomien for de forskellige forretningsområder.

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet merforbrug i forhold til budgettet for 2018 på 32,1 mio. kr.

Det forventede regnskab efter 2. kvartal 2018 er baseret på en budgetberegning af køreplanerne fra sommer 2017 og 2018. Budgetberegningen foretages i Midttrafiks køreplanssystem for regional-, lokal- og bybusruter, og er opdateret med kørselsændringer for køreplansskiftet 2018.

Rabatruterne er opdateret med aktuelle køreplaner fra køreplansskiftet i sommeren 2017, samt kendte ændringer fra køreplansskiftet 2018. I det forventede regnskab er der indregnet effekter af udbud til og med det 50. udbud vedrørende bybus-, lokal- og rabatruter i Østjylland (Djursland, Randers og Horsens).

I forhold til budget 2018 er det særligt merudgifter i Aarhus Kommune, Horsens Kommune og Region Midtjylland, som driver merforbruget. For Aarhus Kommune skyldes merudgiften mere erstatningskørsel, da åbning af den fulde indre strækning af Aarhus Letbane er udsat, og derudover er der stigende chaufføromkostninger efter indførsel af den nye trafikplan. For Horsens Kommune er der merudgifter som følge af ny trafikplan, hvor bybus- og lokalkørslen er udvidet. For Region Midtjylland skyldes merudgifterne blandt andet behov for flere dubleringer, da kapaciteten visse steder har været udfordret. Derudover medfører stigende indeks en samlede merudgift på 14,4 mio. kr.

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal forventes en merudgift på 5,2 mio. kr. Dette skyldes i høj grad stigende indeks, der øger forventningen med 5,1 mio. kr. Dertil er der kommunespecifikke justeringer, der medfører en samlet nettoeffekt på 0,1 mio. kr.

På kørselsudgiftssiden er der anvendt tre typer indeksregulering. De fleste busruter, der har været i udbud fra og med Midttrafiks 15. udbud (januar 2010), reguleres efter et månedligt omkostningsindeks. Derudover er der i de senere udbud indført kørsel med gasbusser, og disse reguleres enten efter et gasindeks eller et omkostningsindeks uden diesel.

Der observeres følgende udvikling for de tre typer indeks for 2018 i forhold til det anvendte i budget 2018 (Trafikselskaberne i Danmarks indeks for august 2018 er anvendt for forventet regnskab efter 2. kvartal (FR2)):

Indeks	År	Udvikling ift. B2018	
		FR1	FR2
Omkostningsindeks	2018	+0,7 %	+1,0 %
Omkostningsindeks u/diesel	2018	+0,2 %	+1,2 %
Gasindeks	2018	+1,3 %	+1,4 %

I forhold til budgettet har der været vækst i alle indeks, hvilket primært skyldes stigende diesel- og gaspriser. Dieselpriisen har stabiliseret sig siden seneste indeks fra Trafikselskaberne i Danmark, hvorfor der ikke umiddelbart skal forventes yderligere merudgifter til stigende

brændstofpriser i 2018. Samtidig bemærkes, at omkostningsindekset u/diesel er steget meget i forhold til seneste forventede regnskab, da indekset hidtil ikke har været sammensat korrekt, idet der fra indeksets start ikke har været fordelt korrekt vægtning på de respektive underindeks. Korrektionen herfor medfører en merudgift til Holstebro og Skive Kommune, hvilket er indregnet i det forventede regnskab.

Forventet regnskab 2. kvartal 2018 - Kørselsudgifter

Kørselsudgifter	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Difference
Kørselsudgifter	1.401.194.375	1.386.459.000	708.113.946	51%	1.413.338.000	1.418.543.000	32.084.000
I alt	1.401.194.375	1.386.459.000	708.113.946	51%	1.413.338.000	1.418.543.000	32.084.000

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et samlet merforbrug i forhold til budgettet på 6,3 mio. kr., hvilket er en opskrivning på 0,1 mio. kr. sammenlignet med seneste kvartalsprognose.

Ændringen skyldes blandt andet investering i en ny, automatisk tælleløsning, således at der fremover vil være tælleudstyr i langt hovedparten af alle by- og regionalrutebusser i Midttrafik. Region Midtjyllands andel på 4,6 mio. kr. af den samlede investeringsudgift til udstyret afholdes efter aftale med regionens administration i regnskab 2018. Aarhus Kommunes udgift på 4,6 mio. kr. til køb og installation indgik i forventningen for 2018 i seneste kvartalsprognose, men er nu pillet ud, idet udgiften dækkes af Busselskabet Aarhus Sporveje. Dermed har kommunen nu kun et forventet merforbrug på 0,7 mio. kr. til at komme ud af kontrakten med Infodev.

I forhold til seneste kvartalsprognose, forventes desuden højere betalingsgebyrer på 0,3 mio. kr. til Midttrafik app, idet kunderne efter indførelsen af Takst Vest i højere grad end forventet har foretrukket app'en frem for rejsekort. Denne stigning modsvares af lavere forventede driftsudgifter til app'en på 0,2 mio. kr. samt mindreforbrug på 0,1 mio. kr. på de stationære billetautomater i Aarhus, der blev nedlagt i løbet af foråret.

Hovedparten af det resterende merforbrug vedrører kun Aarhus Kommune.

Der er indgået en aftale med Busselskabet Aarhus Sporveje om kompensation i forbindelse med flytning af busudstyr, hvilket koster 1,5 mio. kr. i 2018. Desuden har kommunen besluttet at udskifte tælleudstyret til Midttrafiks standard-løsning. Udgifterne til investering samt leverandørskifte forventes at medføre en ekstraudgift på 5,2 mio. kr. for Aarhus Kommune i 2018, men der er tale om en rentabel investering på grund af en lavere driftsudgift.

Der forventes højere udgifter på drift af Wi-Fi, realtid og datatrafik i busser på 0,4 mio. kr., hvilket modsvares af lavere udgifter til flytning af bus-IT på 0,5 mio. kr., da der ikke er planlagte kontraktskifter i 2018. Der forventes højere udgifter til Viborg Rutebilstation på 0,2 mio. kr. samt til rejsegarantien på 0,1 mio. kr.

På billettering forventes lavere udgifter på 0,7 mio. kr., hvilket skyldes forventet reduktion i betalingsgebyrer på 0,4 mio. kr., lavere driftsudgifter til Midttrafik app på 0,2 mio. kr. samt mindreforbrug på Aarhus Kommunes stationære billetautomater.

Forventet regnskab 2. kvartal 2018 - Bus IT og øvrige udgifter

Bus IT og øvrige udgifter	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Difference
Bus-IT, herunder Realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	7.012.754	6.578.000	3.773.992	57%	13.193.000	13.285.000	6.707.000
Billettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer	4.759.759	8.434.000	3.400.931	40%	7.768.000	7.764.000	-670.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	2.037.197	2.927.000	1.011.289	35%	3.130.000	3.130.000	203.000
Rejsegaranti	0	549.000	289.838	53%	615.000	581.000	32.000
Total	13.809.710	18.488.000	8.476.050	46%	24.706.000	24.760.000	6.272.000

Rejsekort – busser og letbane

Der forventes samlet set et mindreforbrug for året på 2,9 mio. kr.

Forventningen til udgifter vedrørende drift af udstyr nedskrives yderligere, da der ikke er udgifter til flytning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte i 2018. Desuden nedskrives forventningen til merforbruget på de kunderelaterede udgifter en smule, da kunderne efter indførelsen af Takst Vest ser ud til at foretrække Midttrafik app i højere grad end rejsekort.

Der forventes et mindreforbrug vedrørende drift af udstyr på 2,5 mio. kr., da udgifterne til flytning og leasing af udstyr bliver væsentligt lavere i 2018 end normalt.

Desuden forventes lavere udgifter på 1,3 mio. kr. til abonnementsbetaling til Rejsekort A/S, selvom budgettet hertil fastlægges efter afslutning af Midttrafiks budgetproces.

Der forventes højere omsætning på rejsekort og dermed højere kunderelaterede udgifter på 0,7 mio. kr. Som nævnt ovenfor, er forventningen dog nedjusteret en smule siden seneste kvartalsprognose.

Endelig forventes højere udgifter på 0,1 mio. kr. til ydelsesbetaling på Kommunekreditlånene samt udgifter på 0,1 mio. kr. for Aarhus Kommunes andel af udgifterne til udvikling af *gruppe-check-in* funktionalitet, således flere rejsende kan lave check-in på samme rejsekort i kommunens bybusser.

Forventet regnskab 2. kvartal 2018 - Rejsekort, busser og Aarhus Letbane samlet

Rejsekort	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Difference
Rejsekort, busser	51.431.045	51.000.000	20.699.148	41%	49.152.000	48.226.000	-2.774.000
Rejsekort, Letbanen	507.938	6.004.000	2.178.220	36%	5.882.000	5.834.000	-170.000
Rejsekort i alt	51.938.983	57.004.000	22.877.367	40%	55.034.000	54.060.000	-2.944.000

Indtægter

De forventede indtægter efter 2. kvartal 2018 udgør 712,2 mio. kr., imod budgetterede indtægter på 683 mio. kr. Det er således 29,2 mio. kr. mere end budgetteret, svarende til 4,3 %. Vurderingen er sket efter 6 måneder med letbane i Aarhus, og deraf følgende konsekvenser for bybus- og regionalbuskørsel i Aarhus-området. Samtidig er vurderingen lavet efter 3 måneders effekt af det nye takstsystem – Takst Vest.

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der tale om merindtægter på 21,6 mio. kr.

Den væsentligste årsag til indtægtsforbedringen er, at letbanens indførelse og de tilhørende reguleringer for bybusserne, ikke har haft de negative indtægtsmæssige konsekvenser, som var forventet.

Passagerindtægterne vurderes på nuværende tidspunkt til 499 mio. kr., imod budgetteret 467,6 mio. Dette er vurderet ud fra salget af kort og billetter i de første 6 måneder af 2018. Passagerindtægten blev ved budgetlægningen nedskrevet betydeligt for Region Midtjyllands og Aarhus Kommunes vedkommende som følge af indførelse af letbane og den afledte effektivisering af såvel det regionale rutenet som bybusnettet i Aarhus.

På baggrund af indtægterne i de første 6 måneder må det konstateres, at den forventede indtægtsnedgang var overvurderet, og indtægterne forventes på nuværende tidspunkt at blive højere end budgetteret. Den budgetterede mindreindtægt omhandlede i al væsentlighed Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Gennem den anvendte indtægtsdelingsmodel sikres det, at merindtægten i forhold til budgettet derfor tilfalder disse 2 bestillere.

Det skal i særlig grad bemærkes, at der siden Takst Vest's indførelse den 18. marts er sket en betydelig stigning i omsætning på Midttrafiks periodekort. Dette må bl.a. tilskrives, at en række togkunder vælger at købe periodekort i Midttrafik app. Periodekortet er gyldigt til både bus og tog, og det må derfor antages, at en del af denne omsætning efterfølgende skal afleveres til DSB og Arriva i forbindelse med endelig opgørelse og fordeling af indtægter fra periodekort. Derfor indgår meromsætningen på periodekort ikke i de forventede indtægter efter 1. halvår, men er i stedet hensat til forventet afregning med DSB og Arriva.

Midttrafik app har i første halvår omsat for knap 92 mio. kr., heraf udgør salget af periodekort efter Takst Vest's indførelse godt 16 mio. kr. Midttrafik app er på meget kort tid blevet kundernes foretrukne platform til køb af periodekort.

Der forventes ligeledes merindtægter på statens compensation for off-peak rejser. Baseret på afregninger for de 2 første kvartaler vurderes indtægten nu til 17 mio. kr. Det er 5 mio. kr. mere end budgetteret og 1 mio. kr. mere end det var forventet efter 1. kvartal. Merindtægten skyldes bl.a. en stigning i brugen af Rejsekort, da en række tidligere klippekortkunder efter Takst Vest med fordel kan bruge Rejsekortet.

På Erhvervskort forventes mindreindtægt på 3,1 mio. kr. i forhold til budgettet. Det er identisk med forventningen efter 1. kvartal, og skyldes at Erhvervskort er ophørt i forbindelse med Takst Vest.

På Ungdomskort forventes indtægter på 87,8 mio. kr., hvilket er 5,4 mio. kr. under budgettet og 1,5 mio. kr. under det forventede regnskab efter 1. kvartal. Vurderingen baserer sig på regnskabsresultatet for 2017 samt indtægter i første halvår af 2018.

Omsætning på Skolekort er nedskrevet med 6,1 mio. kr. i forhold til budgettet. Det er 2 mio. kr. mere end vurderingen var efter 1. kvartal. Nedskrivningen skyldes lavere børnetakster i forbindelse med Takst Vest, og tilhørende lavere udgift for kommunen til køb af Skolekort. Desuden er der sket en regulering af priserne for Skolekort i de 3 foregående år, som skyldes at der er konstateret en fejl i zoneberegningen på et antal skolekort udstedet i perioden 2015-2017, der medfører at der i enkelte tilfælde er betalt for en zone for meget. Dette reguleres nu tilbage til kommunerne, hvilket medfører en udgift i 2018, som vil blive tilbagebetalt til kommunerne i størrelsesorden 2 mio. kr.

Statens kompensationsbetaling for børnerabatter er opskrevet med 0,7 mio. kr. i forhold til budget og forventning efter 1. kvartal. Tilsvarende er betaling for fribefordring af værnepligtige

nedskrevet med 0,2 mio. kr. Begge dele er sket på baggrund af de reelle indtægter i første halvår.

Bus-tog samarbejdets indtægter og udgifter er baseret på det, der reelt er faktureret efter 1. halvår. Både DSB og Arriva sælger egne kort og billetter til togrejser, så efter Takst Vest vil der ikke længere være indtægter og udgifter på disse konti. Undtaget herfor er endnu uafsluttet afregning fra tidligere år. I den forbindelse er indlagt merindtægter på 6 mio. kr., som foreløbig forventning til slutaftregning med DSB vedr. 2016 og 2017., da Grenaa-banens lukning ikke har været håndteret korrekt i den foreløbige afregning. Der mangler også fortsat endelig afregning med Arriva for perioden 2014 – 2017. Der pågår stadig forhandlinger om dette.

Indtægtsfordelingen mellem bestillerne er udarbejdet ud fra Bestyrelsens beslutning om en overgangsordning indtil 2020. Den medfører, at kommuner udenfor Aarhus tilføres de budgetterede indtægter, med mindre der er gennemført særlige tiltag, som påvirker indtægten og ikke var kendt ved budgetlægningen. Det samme gælder Region Midtjyllands kørsel udenfor Aarhus-området.

Restindtægten fordeles mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Det skyldes, at langt den største usikkerhed i indtægtsbudgettet vedrører konsekvensen for buskørslen ved indførelse af Letbanen i Aarhus samt effektiviseringer af buskørslen i Aarhus-området af samme årsag. Det betyder, at de forventede merindtægter tilføres Aarhus Kommune og Region Midtjylland, da det også var disse parter indtægtsbudget, der blev nedskrevet i budgettet for 2018. For Aarhus Kommune forventes således merindtægter på godt 15 mio. kr. og for Region Midtjylland på godt 14 mio. kr.

For de øvrige kommuner er det forventede regnskab lig med budgettet, bortset fra Holstebro, Horsens og Struer kommuner, hvor der er mindreindtægter som følge af indførelse af billige pensionistkort.

Indtægtsfordelingen mellem bestillerne fremgår af bilag 2.

Forventet regnskab 2. kvartal 2018 - Busindtægter							
Busindtægter	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	forbrug i % af budget	Forventet regnskab 1. kvartal 2018	Forventet regnskab 2. kvartal 2018	Difference
Hovedkategorier:							
Passagerindtægter	516.703.679	467.600.000	260.193.138	56%	475.275.000	499.000.000	31.400.000
Refusion - off peak rabat	17.806.432	12.000.000	4.414.976	37%	16.000.000	17.000.000	5.000.000
Erhvervs kort	3.369.623	3.600.000	492.735	14%	500.000	500.000	-3.100.000
Omsætning Ungdomskort	84.882.808	93.200.000	36.337.912	39%	89.300.000	87.800.000	-5.400.000
Ungdomskort - kompensation fritidsrejser	8.740.657	9.000.000	2.254.440	25%	9.000.000	9.000.000	0
Omsætning skolekort	30.699.285	32.100.000	14.284.672	45%	28.000.000	26.000.000	-6.100.000
Kompensation - Fælles børneregler	36.828.721	36.600.000	18.657.146	51%	36.600.000	37.300.000	700.000
Fribefordring Værnepligtige	1.730.800	1.800.000	289.767	16%	1.800.000	1.600.000	-200.000
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	29.793	100.000	0	0%	100.000	0	-100.000
Billetindtægter - Togrejser DSB og Arriva	65.007.172	67.000.000	13.637.836	20%	13.800.000	13.800.000	-53.200.000
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	28.148.959	27.000.000	15.739.054	58%	28.000.000	28.000.000	1.000.000
Indtægter Busdrift	794.030.908	750.000.000	366.301.676	49%	698.375.000	720.000.000	-30.000.000
							0
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	(58.848.856)	-67.000.000	-15.834.750	24%	-7.800.000	-7.800.000	59.200.000
Passagerindtægter total	735.182.052	683.000.000	350.466.926	51%	690.575.000	712.200.000	29.200.000

Regionalt tilskud

Region Midtjylland giver årligt flere kommuner et tilskud til transport af elever til ungdomsuddannelser. Tilskuddet blev givet første gang i 2011, og har siden været fremskrevet

med Danske Regioners pris- og lønskøn for regional udvikling. I forhold til budgettet er det regionale tilskud justeret med seneste skøn for 2018, hvilket er på 2,3 %. I seneste forventede regnskab var skønnet på 2,4 %, mens der i budgettet var antaget fremskrivning med 1 %. Dette medfører en merudgift på ca. 0,1 mio. kr. til Region Midtjylland, som tilsvarende er en merindtægt for de øvrige kommuner.

Flextrafik

Handicapkørsel

Der forventes samlet set udgifter for 35,7 mio. kr., hvilket er et mindreforbrug i forhold til budgettet på 0,4 mio. kr. Årsagen til korrektionen er hovedsageligt, at der ved budgetlægningen var en forventning om fortsat stigning i kørselsaktiviteten på handicapområdet.

I forhold til forventningen efter 1. kvartal opskrives forbruget med 1,2 mio. kr. som følge af indførelsen af kørsel med blinde og stærkt svagtseende samt kørsel til behandling, terapi og lignede, hvilket før 1. juli 2018 ikke var muligt.

Der er samlet budgetteret med administrationsomkostninger på 13,9 mio. kr. som administreres under Trafikselskabets budget. Administrationsomkostningerne på handicap er et fast beløb som ikke korrigeres henover året.

Forventet regnskab 2. kvartal 2018 - Handicapkørsel							
Handicapkørsel	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Difference
Handicapkørsel							
Udgifter	42.868.219	45.469.000	20.776.119	46%	43.661.000	44.865.000	-604.000
Indtægter	-8.764.723	-9.329.000	-4.345.492	47%	-9.078.000	-9.125.000	204.000
Netto	34.103.496	36.140.000	16.430.627	45%	34.583.000	35.740.000	-400.000

Flexture

Der er budgetteret med omkostninger på 11,8 mio. kr. hvoraf de 8,7 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling mens de resterende 3,1 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Forventningen for 2018 er efter 2. kvartal et merforbrug på 0,6 mio. kr., hvoraf de 0,4 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling og de resterende 0,2 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

I forhold til forventningen efter 1. kvartal er der et samlet merforbrug på 0,2 mio. kr.

Årsagen er en justering af forventningen om antallet af kørsler i enkelte kommuner. Størstedelen af kommunerne forventes på nuværende tidspunkt at overholde budgetterne.

Forventet regnskab 2. kvartal 2018 - Flexure

Flexure	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Difference
Flexure							
Vognmandsbetaling	14.863.052	15.459.500	8.286.232	54%	15.956.500	16.477.000	1.017.500
Indtægter	-6.818.101	-6.772.000	-3.747.048	55%	-6.966.000	-7.390.000	-618.000
Kommunens vognmandsbetaling	8.044.951	8.687.500	4.539.184	52%	8.990.500	9.087.000	399.500
Administrationsomkostninger	2.992.118	3.122.000	1.420.286	45%	3.258.000	3.352.000	230.000
Kommunens samlede udgift	11.037.069	11.809.500	5.959.470	50%	12.248.500	12.439.000	629.500

Flexbus

Samlet er der budgetteret med omkostninger på 2,3 mio. kr. hvoraf de 1,9 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling mens de resterende 0,4 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Forventningen for 2018 er efter 2. kvartal et merforbrug på 0,1 mio. kr., som hovedsageligt vedrører vognmandsbetaling.

I forhold til forventningen efter 1. kvartal er der ingen ændringer.

Årsagen til merforbruget skyldes hovedsageligt ekstra Flexbusruter i blandt andet Norddjurs og Randers Kommune.

Forventet regnskab 2. kvartal 2018 - Flexbus

Flexbus	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Difference
Flexbus							
Vognmandsbetaling	1.744.330	2.130.000	1.026.214	48%	2.260.000	2.260.000	130.000
Indtægter	-177.005	-228.000	-85.085	37%	-232.000	-232.000	-4.000
Kommunens vognmandsbetaling	1.567.325	1.902.000	941.129	49%	2.028.000	2.028.000	126.000
Administrationsomkostninger	336.788	441.000	196.337	45%	448.000	448.000	7.000
Kommunens samlede udgift	1.904.113	2.343.000	1.137.466	49%	2.476.000	2.476.000	133.000

Kommunal kørsel

Samlet er der budgetteret med omkostninger på 172,7 mio. kr., hvoraf de 158,1 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling, mens de resterende 14,6 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Forventningen for 2018 efter 2. kvartal er et merforbrug på 0,4 mio. kr., hvilket skyldes højere udgifter på 0,6 mio. kr. vedrørende vognmandsbetaling, og en nedskrivning af de administrative omkostninger på 0,2 mio. kr.

I forhold til forventningen efter 1. kvartal er der ingen ændringer.

Årsagen til merforbruget er en justering i de forventede antal kørsler i enkelte kommuner. Størstedelen af kommunerne forventes på nuværende tidspunkt at overholde budgetterne.

Forventet regnskab 2. kvartal 2018 - Kommunal kørsel

Kommunal kørsel	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Difference
Kan-kørsel							
Vognmandsbetaling	172.654.255	158.088.500	81.395.190	51%	158.673.500	158.673.500	585.000
Indtægter	-28.800	-31.000	-11.430	37%	-21.000	-21.000	10.000
Kommunens vognmandsbetaling	172.625.455	158.057.500	81.383.760	51%	158.652.500	158.652.500	595.000
Administrationsomkostninger	10.521.888	14.593.500	7.199.221	49%	14.402.000	14.402.000	-191.500
Kommunens samlede udgift	183.147.343	172.651.000	88.582.981	51%	173.054.500	173.054.500	403.500

Buserstatningskørsel

Der forventes et stort merforbrug på 18,3 mio. kr. på området sammenholdt med budget 2018. I forhold til forventningen efter 1. kvartal er der merudgifter på ca. 0,6 mio. kr.

Driftsstart på Aarhus Letbane til Odder og til Grenaa er forsinket i forhold til de oprindelige idriftsættelsesdatoer. Det betyder en længere periode med buserstatningskørslen på Odderbanen og Grenaabanen og dermed markant højere udgifter til buserstatningskørsel.

Letbanedrift på Odderbanen er påbegyndt 25. august. Der er endnu stor usikkerhed om opstart på Grenaabanen, hvor Aarhus Letbane I/S kan ikke oplyse en dato for driftsstart. Midttrafik forventer at der er behov for opretholdelse af erstatningskørslen på banen til udgangen af 2018.

Forventet regnskab 2. kvartal 2018 - Buserstatningskørsel

Buserstatningskørsel	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Difference
Udgifter Grenåbanen	22.336.404	5.700.000	13.755.275	241%	22.420.000	22.569.000	16.869.000
Udgifter Odderbanen	17.182.907	0	0		11.920.000	13.455.000	13.455.000
Teletaxaordning	2.535.438	500.000	1.113.217	223%	2.300.000	2.300.000	1.800.000
Indtægter Grenåbanen	-12.163.521	-3.400.000	-6.072.561	179%	-12.200.000	-13.100.000	-9.700.000
Indtægter Odderbanen	-5.417.769	0	-2.864.339		-3.628.000	-4.100.000	-4.100.000
Informations- og kommunikationskampagne	1.617.525	500.000	29.640	6%	200.000	200.000	-300.000
Leasingudgift rejsekortudstyr	1.116.029	500.000	317.129	63%	500.000	750.000	250.000
I alt buserstatningskørsel, Region Midtjylland	27.207.014	3.800.000	6.278.360	165%	21.512.000	22.074.000	18.274.000

Letbanedrift

Region Midtjylland og Aarhus Kommune er bestillere af letbanetrafikken hos Midttrafik. I det forventede regnskab for 2018 forventes et stort mindreforbrug ift. budgettet, fordi Aarhus Kommune og Region Midtjylland har meddelt Midttrafik, at betalingerne for køb af letbanetrafik hos Aarhus Letbane I/S, skal starte 1. juni 2018 og dermed kun omfatte betaling i 7 måneder af året. I budgettet for 2018 er forudsat udgifter til køb af letbanetrafik i 11 måneder.

Forventet regnskab 2. kvartal 2018 - Aarhus Letbane Drift

Letbane drift	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Difference
Trafikkøb og drift Aarhus Letbane	26.580	212.500.000	19.529.000	9%	139.730.000	139.730.000	-72.770.000
Heraf letbanekørsel på Grenaa-banen		91.800.000	0	0%	40.900.000	40.900.000	-50.900.000
Øvrige letbanerelaterede udgifter		1.000.000	951.012	95%	1.726.000	1.703.000	726.000
Passagerindtægter		-70.800.000	-19.049.075	27%	-46.741.000	-42.222.000	24.059.000
Driftstilskud	26.580	142.700.000	1.430.937	1%	94.715.000	99.211.000	-47.985.000
Netto driftstilskud	26.580	142.700.000	1.430.937	1%	94.715.000	99.211.000	-47.985.000

Letbanesekretariatet

Udgifter til Letbanesekretariatet forventes at overholde budgettet.

Forventet regnskab 2. kvartal 2018 - Letbanesekretariat

Letbanesekretariatet	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Difference
Bestillere	894.000	915.000	704.520	77%	915.000	915.000	0
Midttrafik	99.000	101.000	78.208	77%	101.000	101.000	0
Mer/mindre forbrug	-233.250						0
Samlet	759.750	1.016.000	782.728	77%	1.016.000	1.016.000	0

Togdrift

I det forventede regnskab efter 2. kvartal forventes et merforbrug på 0,2 mio. kr. Det skyldes færre passagerer på Lemvigbanen i 1. og 2. kvartal end forventet. Udgifterne til drift og infrastruktur forventes at følge budgettet.

Togdrift vedrører kun Region Midtjylland og omfatter udgifter til drift af Lemvigbanen og vedligeholdelse af infrastrukturen.

Forventet regnskab 2. kvartal 2018 - Togdrift i Region Midtjylland

Togdrift	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Difference
Driftstilskud							
Udgifter	18.679.388	19.228.000	10.558.572	55%	19.228.000	19.298.000	70.000
Indtægter	-2.516.087	-2.900.000	-1.053.798	36%	-2.700.000	-2.800.000	100.000
I alt driftstilskud	16.163.302	16.328.000	9.504.774	58%	16.528.000	16.498.000	170.000
Anlæg							
Ordinært investeringstilskud	3.390.000	3.524.000	3.524.000	100%	3.524.000	3.524.000	0
I alt togdrift, Region Midtjylland	19.553.302	19.852.000	13.028.774	66%	20.052.000	20.022.000	170.000

Trafikselskabet

Trafikselskabet har i 2018 et samlet budget på 118,7 mio. kr. og kan inddeles i tre dele, hvor 101,1 mio. kr. vedrører busadministration, 3,6 mio. kr. vedrører letbaneadministration og 13,9 mio. kr. vedrører handicapadministration.

Udgifter til Trafikselskabet forventes at overholde budgettet i 2018.

Forventet regnskab 2. kvartal 2018 - Trafikskabet

Trafikskabet	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Difference
Bus administration	105.779.000	101.107.000	50.553.500	50%	101.107.000	101.107.000	0
Letbane administration	0	3.646.000	1.823.000	50%	3.646.000	3.646.000	0
Handicap administration	13.614.000	13.941.000	6.970.500	50%	13.941.000	13.941.000	0
Samlet	119.393.000	118.694.000	59.347.000	50%	118.694.000	118.694.000	0

Billetkontrol

Budgettet for 2018 er samlet på 9,3 mio. kr., og det består af administrationsudgifter på 14,2 mio. kr., udstedte kontrolafgifter på 13,1 mio. kr. og en overførsel af ubetalte kontrolafgifter til Aarhus Kommune på 8,2 mio. kr.

Sammenholdt med budget 2018 forventes der efter 2. kvartal en samlet merudgift på ca. 1,1 mio. kr. Det er et fald i forventningen på 0,3 mio. kr. i forhold til seneste kvartalsprognose.

Merudgiften på 1,1 mio. kr. består primært af et fald i forventede indtægter fra udstedte kontrolafgifter på 2,2 mio. kr., da der har været udskrevet færre afgifter end forventet i 1. halvår. Det er særligt nogle strukturelle udfordringer med kontrol på Letbanen, hvor kontrollørerne ikke har lov til at tilbageholde letbanetogene i forbindelse med billetkontrollen, der er årsag til faldet i første halvår, men også indtægter fra kontrolafgifter i Aarhus bybusser og på øvrige ruter er lavere end forudsat i budgettet.

Dette fald i indtægter modsvares delvist af, at flere kunder vælger at betale deres kontrolafgift inden den overføres til opkrævning ved Aarhus Kommune.

Det skal bemærkes, at de forventede udgifter til dækning af advokatombudsninger i forbindelse med igangværende sager i billetkontrollen vil holde sig inden for budgettet, og udgifterne ventes at udgøre ca. 1 mio. kr. i 2018.

Forventet regnskab 2. kvartal 2018 - Billetkontrol

Billetkontrol	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Difference
Kontrolafgifter	-11.073.115	-13.106.000	-5.369.197	41%	-12.000.000	-10.876.000	2.230.000
Billetkontrol administration	11.687.495	14.197.000	6.703.705	47%	14.197.000	14.197.000	0
Overførsel af kontrolafgifter*	7.472.794	8.159.000	3.837.727	47%	8.400.000	7.000.000	-1.159.000
I alt	8.087.174	9.250.000	5.172.236	56%	10.597.000	10.321.000	1.071.000

*Ubetalte afgifter i Aarhus bybusser overføres til Aarhus til inddrivelse via SKAT. Øvrige ubetalte afgifter forbliver i Midttrafik.

Tjenestemandspensioner

I 2018 er budgettet for tjenestemandspensioner på 1,7 mio. kr. Der forventes et marginalt mindreforbrug på tjenestemandspensioner i 2018 i forhold til budgettet.

Forventet regnskab 2. kvartal 2018 - tjenestemandspension

Tjenestemandspensioner	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Difference
Tjenestemandspensioner	1.390.289	1.722.000	671.927	39%	1.700.000	1.700.000	-22.000
I alt	1.390.289	1.722.000	671.927	39%	1.700.000	1.700.000	-22.000

Bilag 2

Forventet regnskab 2. kvartal 2018

Bestillerfordelte fordelinger per driftsområde

Indholdsfortegnelse

Samlet oversigt	2
Kørselsudgifter	2
Bus-IT og øvrige udgifter	3
Rejsekort.....	3
Indtægter	4
Regionalt tilskud.....	4
Handicapkørsel.....	5
Flexture	5
Flexbus	6
Kommunal kørsel	6
Buserstatningskørsel.....	7
Letbanedrift	7
Letbanesekretariat.....	7
Togdrift	8
Trafikskabet	8
Billetkontrol	9
Tjenestemandspensioner	9

Samlet oversigt

Nedenstående tabel angiver en samlet oversigt over budget og forventet regnskab 2018:

Samlet oversigt						
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Difference
Favrskov	20.896.518	21.624.500	11.574.204	21.878.400	21.817.400	192.900
Hedensted	5.369.254	4.658.000	2.477.909	4.795.000	4.879.000	221.000
Herning	40.334.339	40.677.000	21.526.477	40.596.000	40.893.000	216.000
Holstebro	27.085.431	26.925.900	14.640.229	27.656.400	27.955.400	1.029.500
Horsens	36.619.116	37.057.600	21.496.824	40.369.400	40.630.400	3.572.800
Ikast-Brande	15.046.161	15.460.000	8.056.457	15.450.000	15.526.000	66.000
Lemvig	9.038.102	9.468.900	4.966.935	9.441.900	9.466.900	-2.000
Norddjurs	19.681.545	24.002.100	11.224.865	21.462.800	21.644.800	-2.357.300
Odder	6.913.997	6.895.000	3.801.130	7.050.000	7.205.000	310.000
Randers	75.151.386	74.980.300	39.921.391	75.942.700	76.064.700	1.084.400
Ringkøbing-Skjern	23.654.305	24.643.000	11.490.870	25.009.000	24.800.000	157.000
Samsø	794.286	54.000	25.242	78.000	78.000	24.000
Silkeborg	40.655.894	42.819.100	22.782.792	41.525.400	42.433.400	-385.700
Skanderborg	23.522.059	24.553.900	13.065.011	24.871.900	24.925.900	372.000
Skive	32.096.149	32.756.900	17.086.968	32.662.000	32.906.000	149.100
Struer	7.896.146	6.944.500	4.117.391	6.718.500	6.763.000	-181.500
Syddjurs	17.941.493	18.513.600	9.045.073	17.714.600	17.974.600	-539.000
Viborg	36.611.949	37.307.000	19.569.778	37.228.000	37.394.000	87.000
Aarhus	264.344.606	318.658.200	138.954.124	321.415.500	304.805.500	-13.852.700
Regionen	434.975.011	529.881.000	211.545.165	520.227.500	522.689.500	-7.191.500
I alt vedr. Midttrafiks bestillere	1.138.627.747	1.297.880.500	587.368.834	1.292.093.000	1.280.852.500	-17.028.000
Sydtrafik	225.300.192	235.246.000	118.267.973	235.246.000	235.246.000	0
NT	227.030	340.000	68.331	340.000	340.000	0
Fynbus	55.453.006	59.341.000	26.796.024	59.341.000	59.341.000	0
Movia			40.281			0
Midttrafik	99.000	101.000	78.208	101.000	101.000	0
I alt vedr. øvrige	281.079.228	295.028.000	145.250.816	295.028.000	295.028.000	0
Total Midttrafik	1.419.706.975	1.592.908.500	732.619.650	1.587.121.000	1.575.880.500	-17.028.000

Kørselsudgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af kørselsudgifter:

Oversigt over kørselsudgifter							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Difference
Favrskov	13.387.155	13.962.000	7.266.372	52%	14.035.000	13.978.000	16.000
Hedensted	5.001.761	4.216.000	2.303.292	55%	4.304.000	4.305.000	89.000
Herning	46.995.037	47.460.000	25.038.785	53%	47.443.000	47.757.000	297.000
Holstebro	28.002.984	26.634.000	14.523.198	55%	27.352.000	27.662.000	1.028.000
Horsens	46.234.360	46.718.000	25.465.596	55%	48.790.000	48.839.000	2.121.000
Ikast-Brande	13.043.898	13.286.000	7.066.166	53%	13.391.000	13.468.000	182.000
Lemvig	7.374.101	7.778.000	4.146.326	53%	7.697.000	7.722.000	-56.000
Norddjurs	15.892.450	16.910.000	8.792.977	52%	16.648.000	16.674.000	-236.000
Odder	6.199.624	6.218.000	3.377.639	54%	6.367.000	6.389.000	171.000
Randers	90.419.656	90.796.000	47.802.438	53%	91.259.000	91.426.000	630.000
Ringkøbing-Skjern	24.676.083	24.648.000	11.774.484	48%	25.271.000	25.262.000	614.000
Samsø	0	0	0	0%	0	0	0
Silkeborg	53.265.014	53.581.000	28.606.681	53%	54.110.000	54.344.000	763.000
Skanderborg	24.464.801	25.502.000	13.365.456	52%	25.407.000	25.468.000	-34.000
Skive	27.651.646	26.996.000	14.484.378	54%	27.570.000	27.829.000	833.000
Struer	7.550.984	6.494.000	3.892.401	60%	6.238.000	6.285.000	-209.000
Syddjurs	15.233.152	15.610.000	7.868.509	50%	14.853.000	14.905.000	-705.000
Viborg	45.463.430	46.101.000	24.365.699	53%	46.058.000	46.249.000	148.000
Aarhus	442.302.582	423.334.000	228.766.103	54%	438.908.000	440.435.000	17.101.000
Region Midtjylland	488.035.657	490.215.000	229.207.444	47%	497.637.000	499.546.000	9.331.000
I alt	1.401.194.375	1.386.459.000	708.113.946	51%	1.413.338.000	1.418.543.000	32.084.000

Bus-IT og øvrige udgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af bus-IT og øvrige udgifter:

Oversigt over bus-IT og øvrige udgifter							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Difference
Favrskov	17.878	18.000	9.309	52%	16.000	16.000	-2.000
Hedensted	74.885	47.000	21.211	45%	42.000	41.000	-6.000
Herning	243.007	219.000	109.671	50%	203.000	207.000	-12.000
Holstebro	66.995	97.000	43.151	44%	83.000	84.000	-13.000
Horsens	314.790	373.000	168.327	45%	359.000	361.000	-12.000
Ikast-Brande	41.398	28.000	15.147	54%	26.000	25.000	-3.000
Lemvig	0	0	0		0	0	0
Norddjurs	25.266	30.000	14.708	49%	26.000	27.000	-3.000
Odder	6.012	18.000	9.754	54%	17.000	18.000	0
Randers	492.265	1.138.000	490.474	43%	1.102.000	1.109.000	-29.000
Ringkøbing-Skjern	192.626	221.000	98.651	45%	192.000	192.000	-29.000
Samsø	0	0	0	0%	0	0	0
Silkeborg	467.681	412.000	195.569	47%	393.000	394.000	-18.000
Skanderborg	20.698	67.000	35.131	52%	62.000	63.000	-4.000
Skive	86.340	150.000	75.738	50%	136.000	137.000	-13.000
Struer	49.704	40.000	19.673	49%	37.000	38.000	-2.000
Syddjurs	47.996	57.000	30.112	53%	54.000	56.000	-1.000
Viborg	746.380	892.000	323.606	36%	944.000	946.000	54.000
Aarhus	7.792.792	8.949.000	4.199.590	47%	15.428.000	10.794.000	1.845.000
Region Midtjylland	3.122.935	5.732.000	2.616.227	46%	5.586.000	10.252.000	4.520.000
I alt	13.809.649	18.488.000	8.476.050	46%	24.706.000	24.760.000	6.272.000

Rejsekort

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til rejsekort:

Oversigt over rejsekort							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Difference
Favrskov	114.272	122.000	44.660	37%	116.000	112.000	-10.000
Hedensted	166.914	189.000	70.683	37%	184.000	181.000	-8.000
Herning	1.185.043	1.207.000	455.908	38%	1.160.000	1.139.000	-68.000
Holstebro	603.870	600.000	214.789	36%	553.000	541.000	-59.000
Horsens	1.053.644	1.141.000	596.908	52%	1.093.000	1.065.000	-76.000
Ikast-Brande	527	16.000	3.143	20%	7.000	7.000	-9.000
Lemvig	264	9.000	1.586	18%	4.000	4.000	-5.000
Norddjurs	102.283	123.000	48.236	39%	114.000	110.000	-13.000
Odder	114.013	123.000	49.382	40%	115.000	110.000	-13.000
Randers	2.493.475	2.723.000	1.042.861	38%	2.692.000	2.640.000	-83.000
Ringkøbing-Skjern	452.045	514.000	182.793	36%	455.000	443.000	-71.000
Samsø	0	0	0	0%	0	0	0
Silkeborg	1.292.024	1.326.000	705.902	53%	1.270.000	1.236.000	-90.000
Skanderborg	458.641	478.000	181.198	38%	488.000	479.000	1.000
Skive	780.084	852.000	313.363	37%	942.000	925.000	73.000
Struer	104.272	110.000	37.035	34%	98.000	94.000	-16.000
Syddjurs	255.510	244.000	96.679	40%	228.000	224.000	-20.000
Viborg	1.390.043	1.518.000	556.810	37%	1.578.000	1.548.000	30.000
Aarhus	18.623.562	20.417.000	8.478.135	79%	19.835.000	19.523.000	-894.000
Region Midtjylland	22.748.498	25.292.000	9.797.295	75%	24.102.000	23.679.000	-1.613.000
I alt	51.938.983	57.004.000	22.877.367	40%	55.034.000	54.060.000	-2.944.000

Indtægter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af busindtægter:

Oversigt over busindtægter							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Difference
Favrskov	-1.234.652	-1.207.000	-591.049	49%	-1.207.000	-1.207.000	0
Hedensted	-1.919.717	-1.929.000	-944.601	49%	-1.929.000	-1.929.000	0
Herning	-13.987.584	-14.030.000	-6.870.268	49%	-14.030.000	-14.030.000	0
Holstebro	-6.807.619	-5.755.000	-2.744.680	48%	-5.605.000	-5.605.000	150.000
Horsens	-19.930.665	-20.406.000	-9.453.842	46%	-19.306.000	-19.306.000	1.100.000
Ikast-Brande	0	0	0		0	0	0
Lemvig	0	0	0		0	0	0
Norrdjurs	-1.138.184	-1.294.000	-633.651	49%	-1.294.000	-1.294.000	0
Odder	-1.465.872	-1.494.000	-731.588	49%	-1.494.000	-1.494.000	0
Randers	-29.958.086	-31.258.000	-15.306.546	49%	-31.258.000	-31.258.000	0
Ringkøbing-Skjern	-4.273.020	-3.683.000	-1.803.507	49%	-3.683.000	-3.683.000	0
Samsø	0	0	0		0	0	0
Silkeborg	-24.828.728	-24.064.000	-11.783.759	49%	-24.064.000	-24.064.000	0
Skanderborg	-5.369.600	-5.571.000	-2.728.030	49%	-5.571.000	-5.571.000	0
Skive	-9.019.287	-8.467.000	-4.146.155	49%	-8.467.000	-8.467.000	0
Struer	-1.185.422	-952.000	-429.453	45%	-877.000	-877.000	75.000
Syddjurs	-3.461.734	-3.248.000	-1.590.494	49%	-3.248.000	-3.248.000	0
Viborg	-15.579.182	-15.808.000	-7.740.927	49%	-15.808.000	-15.808.000	0
Aarhus	-290.012.562	-256.931.000	-134.710.633	52%	-257.890.000	-272.700.000	-15.769.000
Region Midtjylland	-304.549.142	-286.903.000	-148.257.744	52%	-294.844.000	-301.659.000	-14.756.000
							0
I alt	-734.721.057	-683.000.000	-350.466.926	51%	-690.575.000	-712.200.000	-29.200.000

Regionalt tilskud

Nedenstående tabel angiver en oversigt over fordeling af regionalt tilskud:

Oversigt over regionalt tilskud							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Difference
Favrskov	0	0	0	0%	0	0	0
Hedensted	-990.000	-1.000.000	-507.000	51%	-1.014.000	-1.013.000	-13.000
Herning	-5.000	-5.000	-2.500	50%	-5.000	-5.000	0
Holstebro	0	0	0	0%	0	0	0
Horsens	-338.000	-341.000	-173.000	51%	-346.000	-345.000	-4.000
Ikast-Brande	0	0	0	0%	0	0	0
Lemvig	0	0	0	0%	0	0	0
Norrdjurs	-507.000	-512.000	-259.500	51%	-519.000	-519.000	-7.000
Odder	0	0	0	0%	0	0	0
Randers	-740.000	-747.000	-378.500	51%	-757.000	-757.000	-10.000
Ringkøbing-Skjern	-1.698.000	-1.715.000	-869.500	51%	-1.739.000	-1.737.000	-22.000
Samsø	0	0	0	0%	0	0	0
Silkeborg	0	0	0	0%	0	0	0
Skanderborg	0	0	0	0%	0	0	0
Skive	-685.000	-692.000	-351.000	51%	-702.000	-701.000	-9.000
Struer	0	0	0	0%	0	0	0
Syddjurs	0	0	0	0%	0	0	0
Viborg	-3.035.000	-3.065.000	-1.553.500	51%	-3.107.000	-3.104.000	-39.000
Aarhus	0	0	0	0%	0	0	0
Regionen	7.998.000	8.077.000	4.094.500	51%	8.189.000	8.181.000	104.000
I alt	0	0	0	0%	0	0	0

Handicapørsel

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til handicapørsel:

Oversigt over handicapørsel							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Difference
Favrskov	1.079.286	1.276.000	489.191	38%	1.102.000	1.102.000	-174.000
Hedensted	959.754	984.000	446.323	45%	984.000	984.000	0
Herning	2.003.741	2.017.000	897.475	44%	2.017.000	2.017.000	0
Holstebro	1.126.245	1.188.000	575.312	48%	1.188.000	1.188.000	0
Horsens	2.016.057	2.030.000	1.031.645	51%	2.030.000	2.240.000	210.000
Ikast-Brande	749.378	871.000	357.134	41%	767.000	767.000	-104.000
Lemvig	608.061	565.000	315.880	56%	624.000	624.000	59.000
Norrdjurs	586.651	702.000	265.982	38%	413.000	572.000	-130.000
Odder	937.500	944.000	522.816	55%	944.000	1.081.000	137.000
Randers	2.629.751	2.749.000	1.291.011	47%	2.749.000	2.749.000	0
Ringkøbing-Skjern	1.270.701	1.300.000	518.467	40%	1.300.000	1.110.000	-190.000
Samsø	89.176	39.000	5.201	13%	39.000	39.000	0
Silkeborg	2.205.313	2.461.000	994.891	40%	1.644.000	2.293.000	-168.000
Skanderborg	862.384	1.067.000	446.286	42%	884.000	926.000	-141.000
Skive	1.234.961	1.114.000	586.064	53%	1.261.000	1.261.000	147.000
Struer	498.609	476.000	226.592	48%	476.000	476.000	0
Syddjurs	566.284	605.000	308.802	51%	605.000	755.000	150.000
Viborg	2.175.615	2.278.000	1.054.632	46%	2.278.000	2.278.000	0
Aarhus	12.504.029	13.474.000	6.096.924	45%	13.278.000	13.278.000	-196.000
Movia, NT			40.281	0%			0
I alt	34.103.496	36.140.000	16.470.908	46%	34.583.000	35.740.000	-400.000

Flexture

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til flexiture:

Oversigt over flexiture							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Difference
Favrskov	772.598	810.000	436.026	54%	923.000	923.000	113.000
Hedensted	1.110.770	1.043.000	632.887	61%	1.267.000	1.353.000	310.000
Herning	0	0	0	0%	0	0	0
Holstebro	215.939	183.000	106.608	58%	218.000	218.000	35.000
Horsens	424.005	452.000	245.395	54%	452.000	479.000	27.000
Ikast-Brande	116.516	155.000	63.854	41%	155.000	155.000	0
Lemvig	477.434	512.000	227.785	44%	512.000	512.000	0
Norrdjurs	1.625.560	1.893.000	890.296	47%	1.893.000	1.893.000	0
Odder	60.115	84.000	47.859	57%	99.000	99.000	15.000
Randers	319.161	338.000	160.229	47%	338.000	338.000	0
Ringkøbing-Skjern	1.253.257	1.542.000	683.811	44%	1.397.000	1.397.000	-145.000
Samsø	0	0	0	0%	0	0	0
Silkeborg	445.103	518.000	234.538	45%	518.000	518.000	0
Skanderborg	1.164.911	1.021.000	708.353	69%	1.392.000	1.409.000	388.000
Skive	316.369	259.000	46.849	18%	85.000	85.000	-174.000
Struer	79.304	68.500	32.937	48%	68.500	69.000	500
Syddjurs	1.618.272	1.704.000	861.822	51%	1.704.000	1.764.000	60.000
Viborg	176.986	244.000	93.858	38%	244.000	244.000	0
Aarhus	860.769	983.000	486.363	49%	983.000	983.000	0
Region Midtjylland	0	0	0	0%	0	0	0
I alt	11.037.069	11.809.500	5.959.470	50%	12.248.500	12.439.000	629.500

Flexbus

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til flexbus:

Oversigt over flexbus							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Difference
Favrskov	1.158	12.000	992	8%	12.000	12.000	0
Hedensted	351.769	516.000	168.468	33%	383.000	383.000	-133.000
Herning	149	11.000	2.453	22%	11.000	11.000	0
Holstebro	175.911	210.000	116.848	56%	210.000	210.000	0
Horsens	36.368	40.000	19.769	49%	40.000	40.000	0
Ikast-Brande	0	0	0	0%	0	0	0
Lemvig	0	0	0	0%	0	0	0
Norddjurs	0	0	0		33.000	33.000	33.000
Odder	145.674	186.000	106.370	57%	186.000	186.000	0
Randers	0	0	89.653		273.000	273.000	273.000
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0%	0	0	0
Samsø	415.545	0	0	0%	0	0	0
Silkeborg	223.011	264.000	104.810	40%	264.000	264.000	0
Skanderborg	145.062	149.000	138.333	93%	244.000	244.000	95.000
Skive	102.237	87.000	44.278	51%	87.000	87.000	0
Struer	8.251	30.000	0	0%	0	0	-30.000
Syddjurs	0	0	0	0%	0	0	0
Viborg	500.910	638.000	221.299	35%	533.000	533.000	-105.000
Aarhus	0	0	0	0%	0	0	0
Region Midtjylland	213.613	200.000	124.194	62%	200.000	200.000	0
I alt	2.319.658	2.343.000	1.137.466	49%	2.476.000	2.476.000	133.000

Kommunal kørsel

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til kommunal kørsel:

Oversigt over kommunal kørsel							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Difference
Favrskov	5.611.171	5.478.500	3.331.855	61%	5.728.400	5.728.400	249.900
Hedensted	6.464	18.000	0	0%	0	0	-18.000
Herning	0	0	0	0%	0	0	0
Holstebro	1.153.979	1.297.900	572.769	44%	1.186.400	1.186.400	-111.500
Horsens	2.514.820	2.793.600	1.472.084	53%	3.001.400	3.001.400	207.800
Ikast-Brande	0	0	0	0%	0	0	0
Lemvig	190.520	199.900	73.298	37%	199.900	199.900	0
Norddjurs	2.083.797	5.085.100	1.562.859	31%	3.083.800	3.083.800	-2.001.300
Odder	0	0	0	0%	0	0	0
Randers	1.819.064	2.066.300	1.138.946	55%	2.370.700	2.370.700	304.400
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0%	0	0	0
Samsø	87.566	0	12.541		24.000	24.000	24.000
Silkeborg	2.256.918	2.952.100	1.035.323	35%	2.080.400	2.080.400	-871.700
Skanderborg	131.995	164.900	70.465	43%	231.900	231.900	67.000
Skive	9.125.228	10.026.900	4.821.162	48%	9.320.000	9.320.000	-706.900
Struer	0	0	0	0%	0	0	0
Syddjurs	2.522.707	2.495.600	936.920	38%	2.472.600	2.472.600	-23.000
Viborg	0	0	0	0%	0	0	0
Aarhus	27.848.090	5.013.200	2.110.032	42%	4.232.000	4.232.000	-781.200
Regionen	127.041.892	134.112.000	71.068.829	53%	138.166.000	138.166.000	4.054.000
							0
NT	227.030	340.000	68.331	20%	340.000	340.000	0
Fynbus	55.453.416	59.341.000	26.796.024	95%	59.341.000	59.341.000	0
Sydtrafik	225.299.782	235.246.000	118.267.973	100%	235.246.000	235.246.000	0
I alt	463.374.440	466.631.000	233.339.408	50%	467.024.500	467.024.500	393.500

Buserstatningskørsel

Nedenstående tabel angiver en oversigt over nettoudgifter til buserstatningskørsel:

Oversigt over buserstatningskørsel							
Buserstatningskørsel	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Difference
Udgifter Grenåbanen	22.336.404	5.700.000	13.755.275	241%	22.420.000	22.569.000	16.869.000
Udgifter Odderbanen	17.182.907	0	0		11.920.000	13.455.000	13.455.000
Teletaxaordning	2.535.438	500.000	1.113.217	223%	2.300.000	2.300.000	1.800.000
Indtægter Grenåbanen	-12.163.521	-3.400.000	-6.072.561	179%	-12.200.000	-13.100.000	-9.700.000
Indtægter Odderbanen	-5.417.769	0	-2.864.339		-3.628.000	-4.100.000	-4.100.000
Informations- og kommunikationskampagne	1.617.525	500.000	29.640	6%	200.000	200.000	-300.000
Leasingudgift rejsekortudstyr	1.116.029	500.000	317.129	63%	500.000	750.000	250.000
I alt buserstatningskørsel, Region Midtjylland	27.207.014	3.800.000	6.278.360	165%	21.512.000	22.074.000	18.274.000

Letbanedrift

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til letbanedrift:

Oversigt over letbanedrift							
Letbane drift	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Difference
Trafikkøb - Drift Aarhus Letbane	26.580	212.500.000	19.529.000	9%	139.730.000	139.730.000	-72.770.000
<i>Heraf letbanekørsel på Grenåbanen</i>	0	91.800.000	0	0%	40.900.000	40.900.000	-50.900.000
Øvrige letbanerelaterede udgifter	0	1.000.000	951.012	95%	1.726.000	1.703.000	703.000
Passagerindtægter	0	-70.800.000	-19.049.075	27%	-46.741.000	-42.222.000	28.578.000
Driftstilskud	26.580	142.700.000	1.430.937	1%	94.715.000	99.211.000	-43.489.000
Netto driftstilskud	26.580	142.700.000	1.430.937	1%	94.715.000	99.211.000	-43.489.000
Finansiering Region Midtjylland							
Bestillerbidrag jf. Principaftalen	0	28.000.000	0	0%	16.333.000	16.333.000	-11.667.000
Statsligt bidrag for trafikdrift Grenåbanen	0	42.800.000	0	0%	24.967.000	24.967.000	-17.833.000
Ekstra bestillerbidrag driftsunderskud	15.795	14.000.000	0	0%	13.361.500	15.609.500	1.609.500
I alt Region Midtjylland	15.795	84.800.000	858.562	1%	54.661.500	56.909.500	-27.890.500
Finansiering Aarhus Kommune							
Bestillerbidrag jf. Principaftalen	0	41.300.000	0	0%	24.092.000	24.092.000	-17.208.000
Ekstra bestillerbidrag driftsunderskud	10.785	16.600.000	0	0%	15.961.500	18.209.500	1.609.500
I alt Aarhus Kommune	10.785	57.900.000	572.375	1%	40.053.500	42.301.500	-15.598.500

Letbanesekretariat

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til letbanesekretariatet:

Oversigt over letbanesekretariatet							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Difference
Favrskov	40.000	41.000	31.312	76%	41.000	41.000	0
Norddjurs	40.000	41.000	31.312	76%	41.000	41.000	0
Odder	40.000	41.000	31.312	76%	41.000	41.000	0
Randers	40.000	41.000	31.312	76%	41.000	41.000	0
Silkeborg	40.000	41.000	31.312	76%	41.000	41.000	0
Skanderborg	40.000	41.000	31.312	76%	41.000	41.000	0
Syddjurs	40.000	41.000	31.312	76%	41.000	41.000	0
Aarhus	218.000	223.000	172.216	77%	223.000	223.000	0
Regionen	396.000	405.000	313.120	77%	405.000	405.000	0
Midtrafik	99.000	101.000	78.208	77%	101.000	101.000	0
Mer/mindre forbrug	-233.250						0
I alt	759.750	1.016.000	782.728	77%	1.016.000	1.016.000	0

Togdrift

Nedenstående tabel angiver en oversigt over nettoudgifter til togdrift:

Oversigt over togdrift i Region Midtjylland							
Togdrift	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Difference
Driftstilskud							
Udgifter	18.679.388	19.228.000	10.558.572	55%	19.228.000	19.298.000	70.000
Indtægter	-2.516.087	-2.900.000	-1.053.798	36%	-2.700.000	-2.800.000	100.000
I alt driftstilskud	16.163.302	16.328.000	9.504.774	58%	16.528.000	16.498.000	170.000
Anlæg							
Ordinært investeringstilskud	3.390.000	3.524.000	3.524.000	100%	3.524.000	3.524.000	0
I alt anlæg	3.390.000	3.524.000	3.524.000	100%	3.524.000	3.524.000	0
I alt togdrift, Region Midtjylland	19.553.302	19.852.000	13.028.774	66%	20.052.000	20.022.000	170.000

Trafikselskabet

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til trafikselskabet:

Oversigt over trafikselskabet									
Bestilleroversigt									
Bestillere	Regnskab 2017 Bus	Regnskab 2017 Handicap	Budget 2018 Bus	Budget 2018 Handicap	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Difference
Favrskov	696.000	407.000	640.000	457.000	548.500	50%	1.097.000	1.097.000	0
Hedensted	318.000	284.000	256.000	304.000	280.000	50%	560.000	560.000	0
Herning	3.245.000	614.000	3.021.000	685.000	1.853.000	50%	3.706.000	3.706.000	0
Holstebro	2.031.000	491.000	1.893.000	533.000	1.213.000	50%	2.426.000	2.426.000	0
Horsens	3.344.000	906.000	3.239.000	913.000	2.076.000	50%	4.152.000	4.152.000	0
Ikast-Brande	811.000	276.000	791.000	304.000	547.500	50%	1.095.000	1.095.000	0
Lemvig	215.000	169.000	249.000	152.000	200.500	50%	401.000	401.000	0
Norddjurs	767.000	200.000	782.000	228.000	505.000	50%	1.010.000	1.010.000	0
Odder	538.000	338.000	461.000	304.000	382.500	50%	765.000	765.000	0
Randers	6.613.000	944.000	5.875.000	1.065.000	3.470.000	50%	6.940.000	6.940.000	0
Ringkøbing-Skjern	1.363.000	399.000	1.404.000	380.000	892.000	50%	1.784.000	1.784.000	0
Samsø	150.000	52.000	0	15.000	7.500	50%	15.000	15.000	0
Silkeborg	4.317.000	913.000	4.202.000	989.000	2.595.500	50%	5.191.000	5.191.000	0
Skanderborg	1.231.000	361.000	1.151.000	457.000	804.000	50%	1.608.000	1.608.000	0
Skive	2.072.000	399.000	1.982.000	380.000	1.181.000	50%	2.362.000	2.362.000	0
Struer	614.000	169.000	508.000	152.000	330.000	50%	660.000	660.000	0
Syddjurs	910.000	200.000	830.000	152.000	491.000	50%	982.000	982.000	0
Viborg	3.972.000	744.000	3.622.000	761.000	2.191.500	50%	4.383.000	4.383.000	0
Aarhus	29.951.000	5.748.000	30.889.000	5.710.000	18.299.500	50%	36.599.000	36.599.000	0
Regionen	42.621.000	0	42.958.000	0	21.479.000	50%	42.958.000	42.958.000	0
I alt	105.779.000	13.614.000	104.753.000	13.941.000	59.347.000	50%	118.694.000	118.694.000	0

Billetkontrol

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til billetkontrol:

Oversigt over billetkontrol							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal, 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal, 2018	Difference
Favrskov	-	9.000	4.695	52%	9.000	9.000	0
Hedensted	-	9.000	4.695	52%	9.000	9.000	0
Herning	-	42.000	22.444	53%	42.000	42.000	0
Holstebro	-	14.000	7.137	51%	14.000	14.000	0
Horsens	-	50.000	26.482	53%	50.000	50.000	0
Ikast-Brande	-	-	-	0%	-	0	0
Lemvig	-	-	-	0%	-	0	0
Norddjurs	-	9.000	4.695	52%	9.000	9.000	0
Odder	-	9.000	4.695	52%	9.000	9.000	0
Randers	-	96.000	51.274	53%	96.000	96.000	0
Ringkøbing-Skjern	-	9.000	4.695	52%	9.000	9.000	0
Samsø	-	-	-	0%	-	0	0
Silkeborg	-	63.000	33.149	53%	63.000	63.000	0
Skanderborg	-	13.000	7.043	54%	13.000	13.000	0
Skive	-	29.000	15.683	54%	29.000	29.000	0
Struer	-	9.000	4.695	52%	9.000	9.000	0
Syddjurs	-	11.000	5.728	52%	11.000	11.000	0
Viborg	-	56.000	29.487	53%	56.000	56.000	0
Aarhus	8.087.174	8.189.000	4.285.297	52%	9.264.000	8.635.000	446.000
Region Midtjylland	-	633.000	660.339	104%	905.000	1.258.000	625.000
I alt	8.087.174	9.250.000	5.172.236	56%	10.597.000	10.321.000	1.071.000

Tjenestemandspensioner

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til tjenestemandspensioner:

Oversigt over tjenestemandspensioner							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2017	Budget 2018	Forbrug	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2018	Forventet regnskab, 2. kvartal 2018	Difference
Favrskov	4.653	6.000	2.341	39%	6.000	6.000	0
Hedensted	4.653	5.000	1.951	39%	5.000	5.000	0
Herning	40.946	50.000	19.510	39%	49.000	49.000	-1.000
Holstebro	25.126	31.000	12.096	39%	31.000	31.000	0
Horsens	43.737	55.000	21.461	39%	54.000	54.000	-1.000
Ikast-Brande	7.445	9.000	3.512	39%	9.000	9.000	0
Lemvig	3.722	4.000	1.561	39%	4.000	4.000	0
Norddjurs	3.722	5.000	1.951	39%	5.000	5.000	0
Odder	931	1.000	390	39%	1.000	1.000	0
Randers	79.099	98.000	38.240	39%	97.000	97.000	-1.000
Ringkøbing-Skjern	18.612	23.000	8.975	39%	23.000	23.000	0
Samsø	0	0	0	0%	0	0	0
Silkeborg	59.557	74.000	28.875	39%	73.000	73.000	-1.000
Skanderborg	11.167	14.000	5.463	39%	14.000	14.000	0
Skive	32.570	40.000	15.608	39%	39.000	39.000	-1.000
Struer	7.445	9.000	3.512	39%	9.000	9.000	0
Syddjurs	9.306	12.000	4.682	39%	12.000	12.000	0
Viborg	56.765	70.000	27.314	39%	69.000	69.000	-1.000
Aarhus	410.387	508.000	198.222	39%	502.000	502.000	-6.000
Regionen	570.447	708.000	276.263	39%	698.000	698.000	-10.000
I alt	1.390.289	1.722.000	671.927	39%	1.700.000	1.700.000	-22.000

Bilag 1:

Evaluering af Bistå-nålen med en bruger og pårørende af DemensHjørnet

Den raske hjerne støtter os hele tiden i et stykke arbejde vi ikke selv er bevidste om. Hjernen registrerer og sorterer alt hvad vi sanser og oplever i et givent øjeblik samtidig med den hjælper os med at holde fokus på det forehavende vi nu har sat os for. Det er dette arbejde der udfordres, når demenssygdom rammer hjernen.

Bent er en mand i 70'erne, som har haft sin demenssygdom i 4 år. Han er vant til at færdes frit, og har altid brugt den kollektive trafik meget.

I takt med at hans demenssygdom har udviklet sig, er det blevet tiltagende svært for ham at følge med i forhold til de nye betalingsmåder som den kollektive trafik har udviklet. Det er svært for ham at vænne sig til at klippekortet ikke længere kan benyttes, og at han skal lære brugen af Rejsekortet. Rejsekortet stiller langt større krav til hans hjerne om, at han skal huske at tjekke ind når han står på bussen, men især det, at han også skal huske at tjekke ud, når han er stået af bussen. Bent er udfordret af, at han nemt bliver forstyrret og afledt i sit forehavende. Så selv om han i sine handlinger er på vej til at checke ind eller ud af systemet, så kan selv den mindste forstyrrelse i omgivelserne aflede ham i, at dette bliver gjort.

Ud over at Rejsekortet er blevet indført er der sket omlægninger af busruter. De mange omlægninger betyder, at Bent ofte ender et helt andet sted end han regner med, da bussernes numre og ruter ikke længere passer sammen med det han er vant til.

For Bent har Bistå-nålen været en god hjælp. Han oplever, at få hjælp fra buschaufføren, når han ikke kan finde ud af, at hans vante busnummer pludselig kører en helt anden rute end han forventede. Bent oplever ligeledes, at billetkontrollørerne har en helt anden tilgang til ham, når han har glemt at tjekke ind, da han stod på bussen.

For Bents hustru har Bistå-nålen også haft stor betydning. Før udvikling af Bistå-nålen bad Bent hyppigere om at blive kørt til de aktiviteter han skulle til, for Bent var begyndt at blive usikker og bekymret for at færdes med den kollektive trafik.

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
22. august 2018	1-3-1-18	Niels-Jørgen Danielsen	njd@midttrafik.dk	87408238

Investeringsplan 2020 - 2030

Midtjyske Jernbaner

Indledning

En arbejdsgruppe med deltagere fra Region Midtjylland, Midtjyske Jernbaner A/S og Midttrafik har udarbejdet et forslag til ny investeringsplan for Midtjyske Jernbaner.

En ny investeringsplan er nødvendig af flere grunde:

- Der er behov for nyt togmateriel til Lemvigbanen. Banens nuværende Y-tog er grundet den høje alder nedslidte og fremskaffelse af reservedele til at holde togene kørende, er nu yderst vanskeligt. Det er ikke en økonomisk fornuftig løsning at levetidsforlænge det nuværende materiel.
- Region Midtjylland har bekræftet overtagelsen af trafikkøberansvaret for togstrækningen Holstebro-Skjern. Det vil betyde, at der skal laves værkstedsombygninger i Lemvig.
- Der er behov for et større tilskud til investeringer og renoveringer af Lemvigbanens infrastruktur.
- Den nugældende investeringsplan udløber i 2020. Den blev udarbejdet i 2007.

Arbejdsgruppen har valgt at afgrænse investeringsplanens tidsperiode til 11 år.

Forslag til investeringsplan for perioden 2020 – 2030 indeholder udgifter til finansiering af nyt togmateriel til Lemvigbanen og forslag om modernisering af sporet mellem Thyborøn og Rønland. Endvidere indeholder investeringsplanen forslag om at øge investeringsbidraget til løbende vedligeholdelser af Lemvigbanens infrastruktur og et behov for tilpasning af de fysiske rammer i værkstedsbygningen i Lemvig. Sidstnævnte skyldes, at Midtjyske Jernbaner skal være operatør på strækningen Holstebro-Skjern, og til det formål får stillet tog til rådighed for kørslen.

Generelt er det vurderingen, at Lemvigbanens spor er i rimelig god tilstand. Med en øget forebyggende vedligeholdelse, vurderes sporet at kunne holdes i forsvarlig stand i investeringsplanens periode.

Arbejdsgruppen foreslår dog en ombygning af sporet på strækningen Rønland-Thyborøn. Midtjyske Jernbaner peger på konkrete problemer med udskiftningsmodne sveller, erstatningsskinner mm. på strækningen Thyborøn-Rønland. På den baggrund anbefaler arbejdsgruppen, at der i investeringsplanens periode indarbejdes en sporombygning mellem Rønland og Thyborøn. Det er forudsat, at denne fornyelse foretages i 2026.

Arbejdsgruppen anbefaler, at en stillingtagen til en omfattende total sporfornyelse af den øvrige del af Lemvigbanens strækning udskydes til midtvejs i investeringsplanen. Inden der tages stilling til en total sporfornyelse på banen, bør der udarbejdes en fornyet evaluering af sporets tilstand.

Investeringsplanen er godkendt af bestyrelsen i Midtjyske Jernbaner A/S, dog i en anden version end den foreliggende. Denne udgave af investeringsplanen forventes behandlet i Midtjyske Jernbaners bestyrelse den 4. september. Investeringsplanen skal ligeledes godkendes af Midttrafik og af Regionsrådet.

Fremtidigt investeringsbehov

Arbejdsgruppen har fokuseret på følgende punkter:

1. Det er nødvendigt med nyt togmateriel til Lemvigbanen. Med en tidshorisont i planen på 11 år, er det ikke en økonomisk og teknisk fornuftig løsning at levetidsforlænge det nuværende materiel. Der er behov for 4 togsæt.
2. Der skal foretages ombygninger i værkstedsbygningen i Lemvig, så den tilpasses nyt togmateriel til Lemvigbanen og materiel til Holstebro-Skjern strækningen.
3. Modernisering af sporet på strækningen Thyborøn-Rønland.
4. Der er behov for et øget tilskud til løbende investeringer og renoveringer i Lemvigbanens infrastruktur.

Arbejdsgruppens anbefaling til investeringsplan 2020-2030 er vist nedenfor.

Investeringsplan 2020-2030

	mio.kr.(p/l 2018)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
	Nuværende tilskud til "mindre investeringer" vedtaget i investeringsplan 2007	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	38,8
Pkt. 4	Løft af mindre investeringer	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	5,4
Pkt. 1+2	Ydelser på køb af tog, reservedelspakke og værkstedombygning ¹⁾	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8	85,4
Pkt. 3	Ydelser på spormodernisering Thyborøn-Rønland ²⁾							2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	11,5
	Løft ialt efter ny investeringsplan	8,2	8,2	8,2	8,2	8,2	8,2	10,6	10,6	10,6	10,6	10,6	102,3
	Saml. investeringstilskud ialt efter ny investeringsplan	11,8	11,8	11,8	11,8	11,8	11,8	14,1	14,1	14,1	14,1	14,1	141,0

Noter

¹⁾ Der forudsættes optaget et 25 årigt annuitetslån til køb af tog i 2019 på 151,500 mio.kr. til 2,0% rente med første årlige afdrag i 2020. Lånet dækker køb af 3½ tog af 35 mio.kr., reservedelspakke af 20 mio.kr., ombygning af værksted 6 mio.kr. og diverse uforudsete udgifter til 3 mio.kr. Det halve tog er reservemateriel til samdriften Holstebro-Skjern. Den statslige med kontrakt med Region Midtjylland vil dække halvdelen af udgifterne til reservemateriel i kontraktens løbetid.

²⁾ Der forudsættes optaget et 25 årigt annuitetslån på 45,045 mio.kr. til sporombygningen i 2015 til 2,0% rente med første årlige afdrag i 2026.

Udgifterne til køb af togmateriel, reservedelspakke, ombygninger mm., er finansieret ved låneoptagelse. Den endelige omkostning vil være afhængig af renteniveauet, når lånet optages og eventuelle øvrige vilkår, der knyttes til lånet.

Køb af nyt togmateriel vil være omfattet af udbudsdirektivet. Køb af nye tog bør foretages som et begrænset udbud med forhandling. Der vil være en forudgående prækvalifikation, hvor leverandørerne på baggrund af økonomiske og faglige kriterier bliver udvalgt til at give bud.

Midtjyske Jernbaner vil være afsender af udbudspakken. Der tilknyttes rådgivning og bistand fra et advokatfirma, og der trækkes på erfaringer fra Nordjyske Jernbaner, der har gennemført et udbud. Samme rådgiver har også bistået Nordjyske Jernbaner ved indkøb af nye tog.

Prisniveauet for nye tog er vanskeligt at vurdere. Arbejdsgruppen har indhentet oplysninger og erfaringerne fra andre danske privatbaners indkøb, men der kan kun gives foreløbige indikationer af et muligt prisniveau. Der vil altid være individuelle forhold, som har betydning for den forhandlede pris. Først efter et gennemført udbud og afsluttede kontraktforhandlinger med den valgte leverandør, vil det være muligt at oplyse den samlede anskaffelsessum.

I forslaget til investeringsplan vurderer arbejdsgruppen pt. den samlede udgift til 4 togsæt til ca. 151,5 mio. kr. Heri indgår udgifter til en medfølgende "reservedelspakke", hvilket er nor-

malt ved køb af nyt materiel. Desuden er der indregnet udgifter til en tilpasning af værkstedsbygningen i Lemvig og andre fysiske rammer.

Overtagelse af trafikkøberansvaret Holstebro-Skjern.

Region Midtjylland har bekræftet overfor Transport- Bygnings- og Boligministeriet, at regionen er indstillet på overtagelsen af trafikkøberansvaret på togstrækningen Holstebro-Skjern fra december 2020.

Som kompensation for overtagelsen af det økonomiske ansvar for togdriften modtager regionen et årligt statstilskud på 30 mio. kr., hvori indgår et tilskud til køb af reservemateriel. Midttrafik vil få passagerindtægterne på strækningen.

Togdriften vil blive udført af Midtjyske Jernbaner A/S. Midtjyske Jernbane skal forestå vedligeholdelse og servicering af togmateriel på værkstedet i Lemvig. Der er tale om en ny type togmateriel i forhold til de nuværende Y-tog. Af denne grund er det nødvendigt med en ombygning af værkstedsfaciliteterne.

På Lemvigbanen skal der som minimum bruges 3 togsæt. Der kører fast 2 tog i drift, og der er altid ét tog fast til servicering på værksted. Til daglig drift mellem Holstebro-Skjern skal der anvendes 3 togsæt, men når morgentrafikken afvikles vil der være 4 tog i drift på samme tid. Det statslige tilskud dækker udgiften til drift med 3 togsæt, og ydes tilskud til køb af reservemateriel.

Reservetoget vil blive benyttet på både Lemvigbanen og på strækningen Holstebro-Skjern.

Nyt materiel til Lemvigbanen

Gennemsnitsalderen for Midtjyske Jernbaners nuværende 4 Y-togsæt er 35 år. Midtjyske Jernbaner er eneste togoperatør i Danmark, der stadig kører med Y-tog.

Midtjyske Jernbaner har i mange år renoveret Y-togene for at opretholde en stabil drift. Inden for de senere år er det blevet ekstra vanskeligt. Y-tog er udfaset overalt i Europa, og mulighederne for indkøb af reservedele bliver stadigt mere kritisk. Mange firmaer forpligter sig til kun at fremstille reservedele i 5-10 år efter at en vare er udgået af produktion.

Midtjyske Jernbaner må i dag få specialfremstillet de reservedele, der ikke længere kan fremkaffes og selskabet kan ikke fuldstændigt garantere, at løbende renoveringer er tilstrækkeligt til at holde togene intakte. En egentlig levetidsforlængelse af togene vurderes ikke at være økonomisk fornuftig. For at opretholde en stabil drift på Lemvigbanen vil det være nødvendigt at indkøbe nye eller brugte tog.

Det er arbejdsgruppens anbefaling, at der så vidt muligt anskaffes en togtype, der er pålidelig i drift og med en gennemprøvet teknologi og funktionalitet.

Screening af markedet for brugt tog

Midtjyske Jernbaner A/S har fået konsulentfirmaet Rambøll til at foretage en screening af markedet for togmateriel i Danmark. Rambølls konklusion er, at det ikke er muligt at anskaffe brugte tog.

Køb af brugt togmateriel fra Nordjyske Jernbaner har været drøftet. Det er Midttrafiks vurdering at dette ikke er muligt i henhold til gældende udbudsregler.

Leasing - alternativer til køb af materiel

Som et alternativ til køb af nye tog har arbejdsgruppen drøftet muligheden for at lease tog. Arbejdsgruppen har dog fravalgt leasing af 2 grunde.

For det første er leasing oftest en løsning for en kort investeringshorisont. Leasing vurderes ikke aktuelt, da det er arbejdsgruppens forudsætning, at Lemvigbanen drives videre på ubestemt tid. Den anden grund til at leasing er fravalgt skyldes de særlige momsregler, der gælder for kollektiv trafik. Kollektiv trafik er momsfritaget. Midtjyske Jernbaner, der udfører kollektiv trafik, har ingen nævneværdig udgående moms, og momsen på evt. leasingydelse kan

ikke fratrækkes. Udgifterne til togmateriel skal derfor beregnes inkl. moms og bliver en dyrere løsning.

Ved køb af tog eksisterer der en model, der er godkendt af Skatterådet, og som muliggør at momsen på anskaffelsesudgiften kan trækkes fra. Modellen har været benyttet ved køb af tog til alle privatbaner de sidste ca. 10 år, og er anvendt i en variant hos Aarhus Letbane I/S.

Midtjyske Jernbaner opretter et selskab, der registreres som ejer af materiellet. Togene udlejes derefter til driftsselskabet, der betaler en pris inkl. moms for leje af materiellet. Der løber en 5 årig reguleringsforpligtigelse, og efter udløb af perioden kan materiellet overdrages til driftsselskabet uden momsreguleringsforpligtigelse. Modellen sikrer, at der vil være fradrag for købsmoms på anskaffelsesudgifterne.

Finansieringsmodel

Køb af togmateriel vil skulle lånefinansieres. Efter lånebekendtgørelsen har regionen fri låneadgang med en maksimal løbetid på 25 år. Det betyder, at der kan opnås lånefinansiering gennem Kommunekredit, hvis regionen optager lånet for Midtjyske Jernbaner. Alternativt kan Midtjyske Jernbaner selv optage lånet mod, at regionen stiller en garanti. Optagelse af lån, eller garanti af lån til jernbaneformål, vil ikke påvirke regionens låneramme. Der kræves dog en godkendelse i Regionsrådet.

Arbejdsgruppen har vurderet to modeller:

1. Lånet kan optages direkte af Region Midtjylland og derefter formidles som et tilskud til Midtjyske Jernbaner via Midttrafik. I dette tilfælde ligger gældsforpligtigelsen i regionen, og de årlige ydelser på lånet afholdes af regionen.
2. Lånet kan optages af Midtjyske Jernbaner mod, at Region Midtjylland stiller en lånegaranti. I dette eksempel vil gældsforpligtigelsen ligge i Midtjyske Jernbaner, som afholder ydelserne på lånet.

Arbejdsgruppen anbefaler model 2. Midtjyske Jernbaner optager lån i Kommunekredit mod garantistillelse fra regionen. Denne model sikrer entydig sammenhæng mellem placering af gæld og aktiver. Da det er Region Midtjylland, der ifølge lov om trafikkselskaber finansierer drift af togtrafik, betyder det, at regionens årlige bestillerbidrag til Midttrafik/Midtjyske Jernbaner vil blive forøget, svarende til ydelsen på lånet.

Nye tog til Lemvigbanen forventes at betyde øgede årlige driftsudgifter, da nye tog er dyrere i drift til vedligeholdelse, forsikringer mm., og nye tog er mindre brændstoføkonomisk end Y-tog på grund klimaanlæg, bedre acceleration, større vægt mm. Med udgangspunkt i erfaringer fra andre privatbaner, estimerer arbejdsgruppen, at nye tog på Lemvigbanen vil betyde årlige merudgifter på 3-4 mio. kr. i driftstilskud til banen.

Modsat vil overtagelsen af trafikken på strækningen Holstebro-Skjern give mulighed for at opnå flere driftsfordele, der kan optimere selskabets samlede ressourceanvendelse. Overtagelsen af trafikansvaret giver mulighed for, at Midtjyske Jernbaners faste omkostninger og fællesomkostninger kan fordeles ud mellem de to baner efter fordelingsnøglen for udførte togkilometer. Det vil reducere den kommende merudgift.

Regionens aftale med staten betyder, at Midtjyske Jernbaner kan indregne en "rimelig fortjeneste" i driftsomkostningerne på Holstebro-Skjern og derved nedbringe driftstilskuddet på Lemvigbanen yderligere.

Sporfornyelse på Lemvigbanen.

Arbejdsgruppen anbefaler at udskyde en egentlig stillingtagen til fornyelse af den resterende del af sporet på Lemvigbanen, da investeringerne først skal foretages efter 2030.

Lemvigbanens spor er sidst fornyet i starten af 80'erne og efter ca. 40 år anses sporets tekniske levetid for at være nået. Der er lavet 2 eksterne rapporter over banens tilstand og investeringsbe-

hov. Cowi har i 2014 udarbejdet en tilstandsrapport for Midtjyske Jernbaner, og Rambøll har i 2017 analyseret infrastrukturen for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Ingen af de to rapporter har karakter som konkrete gennemarbejdede fornyelsesprojekter, men de indikerer, at opretholdelsen af Lemvigbanen vil kræve betydelige investeringer i en sporfornyelse.

Midtjyske Jernbaner vurderer, at sporet er i en rimelig god tilstand og ved øget forebyggende vedligeholdelse er det vurderingen, at sporet kan holdes i forsvarlig stand. Dermed kan en egentlig sporfornyelse udskydes til omkring 2030. Derefter vil fornyelse være umiddelbart forestående. Midtjyske Jernbaner kan dog ikke garantere en fuld funktionsperiode for de næste 11 år og peger på konkrete problemer med udskiftningsmodne sveller, erstatningsskinner og behov for sikkerhedsforanstaltninger overfor vejtrafikken.

Øget tilskud til Lemvigbanens infrastrukturvedligeholdelse.

Det anbefales, at investeringsplanen omfatter de nedenfor beskrevne reinvesteringer på Lemvigbanens infrastruktur.

Ved afholdelse af disse investeringer er det arbejdsgruppens forventning, at Lemvigbanens funktionalitet kunne opretholdes på samme niveau. Investeringer foreslås finansieret via en pulje, hvor midlerne i puljen ikke er disponeret til konkrete formål, men kan af Midtjyske Jernbaner anvendes til de omtalte vedligeholdelser efter egen prioritering.

Arbejdsgruppen har fokuseret på nedenstående indsatsområder.

1. Afvanding

Flere af Lemvigbanens grøfter trænger til at blive rensat og gravet op på grund af bl.a. stigende vandmængder i de senere år. Afhængig af de lokale forhold, vil der visse steder sættes nye brønde og lægges nye dræn.

2. Ballastrensning

Det er Midtjyske Jernbaners vurdering, at der ikke er behov for ballastrensning set i forhold til en senere ombygning af sporet.

3. Broer

Broerne på Lemvigbanen er generelt i en god stand. De ligger alle i et løbende vedligeholdelsesprogram ud fra en gennemgang med fageksperter.

4. Underbygning/dæmninger/skråninger

Det er Midtjyske Jernbaners vurdering, at underbygning, dæmninger og skråninger er stabile og i god stand.

5. Nedlæggelse af usikrede overkørsler

Lemvigbanen er en af de privatbaner, der stadig har flest usikrede overkørsler tilbage. Der er igennem tiden blevet sikret eller nedlagt mange overkørsler, men der resterer stadig 34. De tilbageværende giver både teknisk og økonomisk udfordringer at lukke. Midtjyske Jernbaner arbejder kontinuerligt med at nedlægge så mange overkørsler som muligt, da disse udgør en sikkerhedsmæssig risiko.

6. Perroner

De fleste af Lemvigbanens perroner er i en fornuftig stand. Enkelte af Lemvigbanens perroner er ikke oppe i standardhøjde, og enkelte har ikke fast belægning eller grus.

7. Signaler

Der vurderes ikke behov for nævneværdige investeringer indenfor dette område.

8. Skinneudveksling

Lemvigbanen kører på skinnetype DSB 37, som er en forholdsvis lille skinne. For nuværende er der ikke nævneværdigt skinneslid, da Lemvigbanen benytter Y-tog, som er en relativ let togtyp

pe. En anden togtype til Lemvigbanen må forventes at være noget tungere end Y-tog, med øget skinneslid som konsekvens. Det kan på sigt give en stor udfordring, da der ikke findes flere skinner tilbage på lager, og de kan ikke fremstilles længere.

9. Sporombygning

Som udgangspunkt er det Midtjyske Jernbaners forventning, at der tidligst vil være behov for en total udskiftning af sporet i 2030, hvis sporet vedligeholdes på minimum samme niveau som nu. Banens alder vil dog kræve et øget vedligehold i de kommende år, for ikke at fremskynde en sporombygning. Arbejdsgruppen foreslår en evaluering af investeringsplanen midtvejs i perioden, med henblik på vurdering af sporets stand til den tid.

Det skal dog nævnes, at der er ca. 6,3 km spor imellem Rønland og Thyborøn, som Midtjyske Jernbaner vurderer, skal sporombygges i perioden mellem 2020 og 2030. Det er ud fra en betragtning om, at dette spor har det mest forurenede ballast, og der er rillesætning i sporet, som betyder at toget "hopper" og ligger meget dårligt i sporet. Fordelen ved at ombygge denne strækning er, at der ligger meget anvendeligt DSB 37 skinne, som vil kunne anvendes, når der opstår behov for skinneudveksling pga. slid andre steder på strækningen.

10. Sporskifter

Lemvigbanens sporskifter er for de flestes vedkommende i god stand.

11. Svelleudveksling

Det er normalt at skifte ca. 2 % af skinnerne pr. år, når svellerne er 30-40 år gamle, men behovet er stigende.

Alle ovenfor beskrevne områder indgår i en analyse af de danske privatbaners infrastruktur som Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har fremlagt i 2017. Baggrunden for analysen af privatbanernes infrastruktur var ønsket om klarhed over konsekvenserne ved en eventuel overdragelse af ansvaret for privatbanernes infrastruktur til Banedanmark.

Det er rapportens konklusion, at der ikke er alternative organiseringer af privatbanernes infrastruktur, som er mere hensigtsmæssige end den nuværende, hvorfor analysen anbefaler, at den nuværende organisering fastholdes.

NOTAT

Projekt	Screening for materiel til Lemvig-Thyborøn banen (LVTJ)
Kunde	Midtjyske Jernbaner
Notat nr.	1.7
Dato	2017-01-25 Opdateret udgave 2018-04-13
Til	Martha Vrist
Fra	Ove Dahl Kristensen
Kopi til	Alex Landex

Screening for materiel til Lemvig-Thyborøn banen (LVTJ)

0. Indhold

1. Overordnet baggrundsbeskrivelse
2. Rammerne for den danske jernbanetrafik aktuelt
3. Tog på det danske marked
4. Det primære spor: Nye Lint tog
5. Det sekundære spor: Brugte Lint eller Desirotog
6. Samlet konklusion og forslag til videre skridt

1. Overordnet baggrundsbeskrivelse.

Midtjyske Jernbaner (MJ) er den sidste danske jernbaneoperatør der anvender Y-tog. Togene er grundet deres høje alder nedslidte, og det er blevet vanskeligt at skaffe reservedele til at holde togene kørende. Derudover lever togene ikke op til de moderne miljønormer.

For at kunne sikre en stabil passagerdrift på Lemvigbanen er det nødvendigt at anskaffe nye eller eventuelt nyere dieseltog. Eftersom der kun er behov for anskaffelse af få tog (3-4 stk.), er det en forudsætning for MJ, at der anskaffes en togtype, der allerede kører i Danmark. Ellers bliver godkendelsesomkostningerne i forbindelse med kørsel i Danmark forholdsvist for høje, og med en kendt togtype kan der etableres et samarbejde om reservedele og vedligeholdelse med andre.

Togene skal være udrustet-, eller kunne udrustes med ERTMS, og togene skal have lavgulv.

Det er 1. prioriteten at anskaffe helt nye tog, men også markedet for let brugt materiel kortlægges.

Til ovenstående kan efter samtaler med MJ tilføjes, at den planlagte udskiftning af

Banedanmarks signalsystem i Vestjylland anses for seneste mulige tidspunkt at ud-rangere Y-togene og dermed også for at kunne ibrugtage de nye tog.

2. Rammerne for den danske jernbanetrafik aktuelt

DSB har fået godkendt at gå videre med projekt Fremtidens Tog, som helt vil omkal-fatre DSB's togflåde. Dog er det også besluttet at overføre en række DSB-strækning-er til trafikale udbud i sammenhæng med genudbuddet af trafikken i Midt- og Vestjylland, samt overføre en enkelt strækning på Sjælland til Lokaltog. Dermed vil DSB ikke længere have diesel-baserede strækninger når de besluttede elektrificerin-ger er gennemført. DSB's Desiro tog vil overgå til de udbudte og regionale strækning-er.

Endelig er der en afklaring i gang omkring MJ's eventuelle overtagelse af trafikken Holstebro-Skjern, som ellers har været en del af den udbudte trafik i Midt- og Vestjylland.

Der hersker fortsat en vis usikkerhed omkring Banedanmarks Signalprogram, men det er besluttet at prioritere de midt- og vestjyske strækninger blandt de første, og indenfor de tidligere fastlagte tidsrammer. I den seneste opdatering der er Rambøll bekendt sigtes der på etablering af ERTMS på strækningen Esbjerg-Holstebro i 2023.

3. Tog på det danske marked

For nærværende kører der følgende mindre dieseltog på det danske banenet:



Coradia Lint, 2-vognstog. Produceret af Alstom. Benyttes både af lokalbanerne på Sjælland, af Arriva i Midt- og Vestjylland og senest også af de Nordjyske Jernbaner

NJ. NJ har option på yderligere tog, som altså fortsat kan leveres, om end i en ny variant/generation som er godkendt til de nye nu gældende europæiske TSI-normer.

Lint er den primære togtype på de baner der ikke driftes af DSB. Togene er grundlæggende ens og baseret på samme platform, men det findes dog i flere varianter/generationer, som ikke alle kan samkøre. Der er i alt 99 af denne togtype i Danmark, hvoraf de 13 er leveret i 2017.



Desiro, 2-vognstog. Produceret af Siemens. Anvendes frem til og med 2019 af DSB i to forskellige generationer, og af NJ svarende til DSB's første generation. Dette tog produceres imidlertid ikke mere, og vil altså kun kunne anskaffes som brugte tog. Der er i alt 28 af denne togtype i Danmark, fordelt med 20 hos DSB og 8 hos NJ. De nyeste er 8 tog leveret til DSB i 2010 til brug for Grenåbanen. DSB har senere solgt 4 af disse til Transportministeriet, men de opereres fortsat alle af DSB.





Derudover findes der to ældre togtyper, nemlig DSB's MR tog, og Lokalbansens IC2, også begge er 2-vogns. DSB har tidligere taget alle tog ud af drift, og solgt en del, men har dog aktuelt genindsat enkelte tog i forbindelse med en akut opstået materielmangel. Lokaltog har ikke aktuelle planer om salg af IC2, men togtyperne så gamle, at de ikke vurderes relevante for indsættelse hos MJ.



Endeligt er der DSB's stort set ubrugte 2-vogns IC2 fra Ansaldo Breda. DSB har udfaset dem og har solgt de første, og andre bliver adskilt til reservedele til IC4. Der er fortsat 12 usolgte togsæt. IC2 er ikke færdigudviklet, og kan derfor ikke anses for ikke at være en mulighed i denne sammenhæng.

Samlet vurdering af forholdene på det danske marked og de videre muligheder:

Udvalget af mulige nye tog til MJ, som i forvejen kører i Danmark, er meget begrænset, idet der alene findes Lint-toget. At der kun er ét produkt, er i udgangspunktet uheldigt konkurrencemæssigt, men der kan alligevel vise sig fornuftige muligheder ud fra de informationer der i øvrigt foreligger jf nedenfor. Denne løsning udgør derfor det primære spor.

Sekundære løsningsmuligheder, nemlig anskaffelse af nyere brugte tog, er undersøgt i den forstand, at det er undersøgt om det umiddelbart kunne være muligt at erhverve tog der allerede kører i Danmark, og om der annonceres nyere brugte tog i øvrigt i Europa.

Det primære spor: Nye Lint tog

Der er set på følgende 3 måder at anskaffe nye Lint tog på:

- ved direkte køb hos Alstom
- ved at gøre brug af NJs option
- ved køb i sammenhæng med et evt. kommende køb til andre danske operatører.

men uanset hvordan, vil et køb være omfattet af de generelle udbudsregler.

Da et sædvanligt udbud ikke nødvendigvis er hensigtsmæssigt ved en så begrænset ordrestørrelse er det relevant at se på reglernes undtagelsesmuligheder. Sydtrafik, har således oplyst, at de i en tilsvarende situation kunne undgå et egentligt udbud, ved at argumentere for at samdrift nødvendiggør netop én bestemt slags tog, og en meget lille ordrestørrelse, sådan som reglerne åbner op for.

Det ligger i øvrigt udenfor opgaven her at vurdere, om- og hvordan der kunne argumenteres tilsvarende for MJ, men reglerne er blevet strammet siden, så det alt andet lige er det blevet sværere at kunne bruge undtagelsesbestemmelserne. Rambøll har mulighed for at foretage sådanne vurderinger, men det skal i givet fald aftales.

Alstom har tidligere oplyst, at den næste generation af tog er under godkendelse til anvendelse i Tyskland hos EBA (den tyske sikkerhedsmyndighed), og at dette anses for en forudsætning for en indførsel til Danmark. Alstom oplyser, at denne generation vil kunne samkøre med de netop leverede tog.

NJ har tidligere oplyst, at de ikke anså det for sandsynligt, at de fik brug for deres option på 3-4 nye tog, og at de umiddelbart ville være positive overfor drøftelse med MJ og Alstom om at videregive optionen, men at det ville i alle tilfælde også skulle igennem en politisk afklaring inden.

Det vil desuden kræve en nærmere juridisk vurdering, om det er muligt at anvende en anden parts option.

Situationen omkring den nordjyske trafik har imidlertid udviklet sig siden, og NJ kan ikke for nærværende give tilsagn om at kunne afgive optionen.

Uanset om denne mulighed skulle foreligge eller ej, vil MJ kunne gøre brug af NJ's gode erfaringer med den netop afsluttede anskaffelse, fx med indbygning af ERTMS, uddannelse og andre tilpasninger.

Hvis man ellers kan finde vej til at kunne forhandle direkte med Alstom, kan det ikke afvises at man kan få en pris tilsvarende den der er i NJs option, hvis man kan være meget fleksibel i forhold til leveringstidspunktet, således at Alstom har de bedste muligheder for én effektiv produktionstilrettelæggelse. Den mellem Alstom og NJBA af-talte pris for udnyttelsen af optionen indeholder en klausul omkring meromkostninger som følge af de nye normkrav, men ligger ellers fast.

Med kravet om en levering senest i 2021 kan der således være en betydelig fleksibilitet leveringsmæssigt, som i alle tilfælde kan komme MJ til gode, og uanset at oven-nævnte optionsudnyttelse skal ske senest i 2019.

Den tredje mulighed, - at koble sig på andre operatørers køb af flere Lint tog, så er der så vidt vi tidligere har kunnet sondere, ingen der har konkrete planer. Spørgsmålet kunne dog efter Rambølls vurdering blive relevant både i forhold til Lokaltog, i forbindelse med den forestående overtagelse af betjeningen af strækningen Roskilde-Køge, samt i Midt- og Vestjylland i forbindelse med det igangværende udbud af Vejle-Struer banen integreret i genudbuddet af trafikken i Midt- og Vestjylland.

Alstom har udtrykt åbenhed overfor alle de nævnte anskaffelsesmåder.

Det er TRM, der har råderetten over de Lint tog Arriva opererer, når den nuværende trafikkontrakt udløber, således at TRM kan sikre, at disse kan overdrages til vinderen af det kommende udbud. Det er tilsvarende TRM, der har råderetten over DSB's Desiro tog, den dag DSB ikke længere anvender dem, alt sammen fra 2020.

4. Det sekundære spor: brugte Lint eller Desiro tog

Nyere brugte relevante tog kunne både være at typen Lint og Desiro. Umiddelbart vil Lint være attraktiv idet det er disse der i forvejen anvendes af Arriva i samme område. Både af hensyn til eventuelle samdriftsmuligheder, og mulighederne for en større eller mindre grad af fælles vedligeholdelse uden for megen transport.

Der er ikke ledige brugte Lint tog på det danske marked, men Alstom har tidligere tilbudt at undersøge om der er ledige tog andre steder i Europa, men mente umiddelbart at markedet er ret støvsuget. Der har været sat nogle ældre Lint til salg i 2012 i Holland, men de skulle gennem et refurbishment, og anses derfor ikke for relevante i forhold til opgaven her.

Brugte Desiro vil kun være interessante såfremt de i forvejen kører i Danmark, således at de ikke skal ombygges til danske forhold, men situationen omkring det igangværende udbud af trafikken i Midt- og Vestjylland, gør at materielsituationen formentlig er ret fastlåst.

Det er ikke søgt afklaret, hvorvidt der er brugte Desiro andre steder i Europa, og det anses som nævnt ikke for at være attraktivt.

5. Samlet konklusion og forslag til de næste skridt.

Med baggrund i ønsket om at købe nye tog, der i forvejen kører i Danmark, er det kun muligt med nye Lint tog fra Alstom.

Der er aktuelt næppe andre veje at gå end at gå end at lade det være et sædvanligt køb efter gældende udbudsregler, idet en tidligere overvejelse om at kunne anvende NJs option, næppe længere er realistisk.

Den dag en beslutning om køb står for endeligt at skulle træffes, vil det dog både være relevant igen at afklare om andre operatører i Danmark påtænker tilsvarende anskaffelser, og alternativt at få foretaget en juridisk vurdering af mulighederne for at anvende udbudsreglernes bestemmelse om direkte køb, ud fra MJ's situation og den meget lille ordrestørrelse.

Der har været talt med følgende i forbindelse med den første udgave af notatet:

Chefkonsulent Bastian Zibrandtsen i Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (TRM)
 Direktør Røsli Gisselman, Lokalbanen
 Direktør Christian Ahlgreen-Ussing, Alstom Danmark
 Direktør Peter Hvilshøj, Nordjyske Jernbaner
 Salgschef Bent Olsen, DSB
 Afdelingsleder Jørgen Præst, Sydtrafik
 Projekt- og sikkerhedschef Steen Laustsen, Midtjyske Jernbaner
 Vedligeholdelseschef Bjarne K Christensen, Midtjyske Jernbaner
 Senior juridisk konsulent Claus Adamsen, Rambøll Management

Og igen med

Direktør Peter Hvilshøj, Nordjyske Jernbaner
 Salgschef Bent Olsen, DSB
 Chefkonsulent Bastian Zibrandtsen

i forbindelse med den opdaterede udgave.

Midttrafik - september 2018

MOBILITETS- POLITIK



midttrafik

1	Midttrafiks mobilitetspolitik	3
1.1	Rammerne for mobilitetspolitikken	3
1.2	Rejsen fra A til B	5
2	Kollektiv transport.....	7
2.1	Midttrafiks produkter.....	7
2.1.1	Bus	8
2.1.2	Letbane.....	8
2.1.3	Tog.....	8
2.1.4	Flextur	9
2.1.5	Flexbus	9
2.1.6	Plustur	9
2.2	Andre kollektive produkter	9
2.2.1	Bus.....	10
2.2.2	Tog.....	10
2.2.3	Fly	10
2.2.4	Færger	10
3	Privat transport	11
3.1	Gang	12
3.2	Cykel / delecycel	12
3.3	Bil / delebil	12
3.4	Taxi	13
3.5	Samkørsel	13
4	Fysiske forhold	14
4.1	Terminaler og stoppesteder.....	15
4.2	Parkering, Parkér og rejs	15
4.3	Kys og kør	15
5	Digitale medier	16
5.1	Rejsesøgning	16
5.2	Billettering.....	17
5.3	Information	17
5.4	Mobility as a Service	17

1 Midttrafiks mobilitetspolitik

Resumé:

Midttrafiks mobilitetspolitik tager udgangspunkt i Midttrafiks nuværende transporttilbud - bus, tog, letbane og Flextrafik. Mobilitetspolitikken ser ikke isoleret på disse produkter, men på dem i sammenhæng med andre transportmidler såsom biler, cykler, færger, delekoncepter mv. Mobilitetspolitikken ser således på den rejsendes samlede tilbud om transport.

Den rejsende tilbydes stadig flere og flere forskellige transportformer, og med den digitale udvikling kan den rejsende "shoppe" mellem transportformer. Med mobilitetspolitikken defineres Midttrafiks rolle i denne "shopping". Midttrafik vil tydeliggøre disse samt andre transportformer for den rejsende gennem to forhold; dels de fysiske forhold, hvor den rejsende starter sin rejse, skifter mellem transportformer eller afslutter en rejse, og dels de digitale medier, som kan tilbyde information om mulige transportformer, bestilling og betaling.

1.1 Rammerne for mobilitetspolitikken

Siden vedtagelsen af den sidste trafikplan i 2013 er emnet mobilitet kommet mere i fokus. Mobilitet handler om at gøre det muligt og attraktivt at bevæge sig fra A til B på en smart og fleksibel måde. Nogle gange er det smartest at bruge bilen, andre gange at køre med andre, tage bussen eller hoppe på cyklen - alt afhængig af transportsituationen. Mobiliteten hænger også naturligt sammen med, hvordan der skabes sammenhænge mellem boligområder, virksomheder, uddannelsesinstitutioner, kultur- og fritidstilbud. En mobilitetspolitik handler om, hvilke overordnede principper der arbejdes efter for at skabe denne sammenhæng.

Der er en række tendenser, som mobilitetspolitikken tager sit afsæt i. Biler er blevet billigere de senere år og har øget mobiliteten; landsdækkende busselskaber har udfordret togtransporten mellem landsdelene; samkørselstjenester, som eksempelvis Go-More, tilbyder samkørsel og udlejning; delebilsordninger er på vej i flere og flere områder, og el-cykler med en længere aktionsradius sælger som aldrig før.

På længere sigt vil vi se førerløse biler og busser, hvor de første semiførerløse busser kommer på gaden i 2018. Ekspertgruppen "Mobilitet for fremtiden" beskriver i deres afrapportering i marts 2018 udviklingen i de førerløse køretøjer. Niveau 5-køretøjer, der er reelle, førerløse køretøjer, forventes på markedet omkring 2040-2045, men allerede nu ses de første førerløse taxaer i USA.

Det er i denne verden, Midttrafiks mobilitetspolitik skal defineres.

Flere kommuner er allerede i gang med at lave eller har udarbejdet en mobilitetsplan. Mobilitetsplanerne kan både have et strategisk og et konkret sigte og kan udarbejdes for både by- og landkommuner, men fælles for dem er, at de har fokus på sammenhængen mellem forskellige transportformer, og at de tager hensyn til andre politiske målsætninger om fx sundhed, miljø, erhvervs- og boligudvikling og byliv.

Med mobilitetspolitikken synliggør Midttrafik, hvilke emner Midttrafik ønsker at have fokus på i mobilitetssammenhæng, og som kan være med til at understøtte bestillernes arbejde med disse mobilitetsplaner.

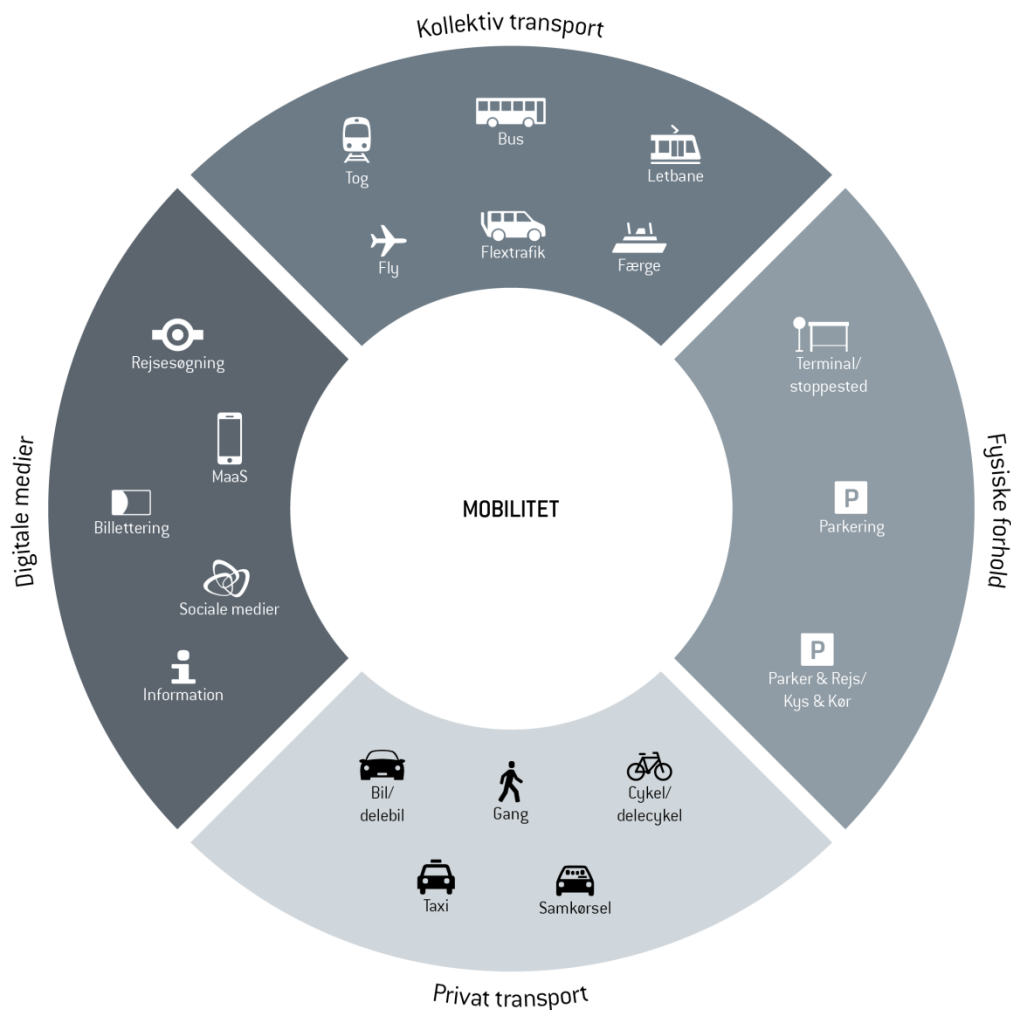


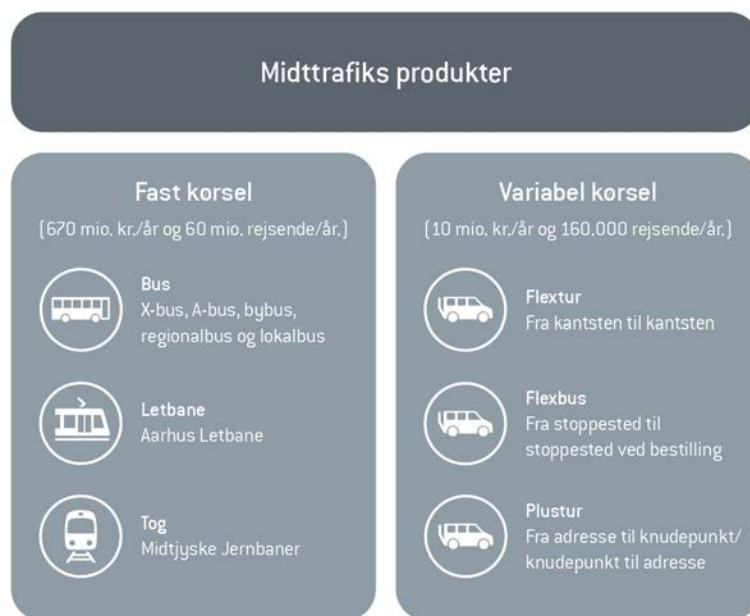
Fig. 1: Rammerne for Midttrafiks mobilitetspolitik

Ovenstående figur viser rammerne for Midttrafiks mobilitetspolitik. Rammerne kan inddeles i fire emneområder; kollektiv transport, privat transport, fysiske forhold og digitale medier.

De kollektive og private transportformer udgør selve den transport, som giver bevægelsen fra A til B. De fysiske forhold og de digitale medier binder de forskellige transportmidler sammen. I den kollektive transport vil kunden ofte møde et stoppested på rejsen og det kan også forekomme i en rejse med privat transport. Dermed er stoppestedet med til at binde rejsen sammen og være en naturlig del af Midttrafiks mobilitetspolitik. De digitale medier giver den rejsende information om, hvor og hvornår de kollektive transporter er ved et stoppested, eller hvornår en privat transport kan være på et aftalt sted. Udover denne information giver de digitale medier også den rejsende information om fx realtid og betaling. De digitale medier har en stor rolle som formidler af information, hvilket gør dem til en naturlig del af Midttrafiks mobilitetspolitik.

Mobilitetspolitikken beskriver, hvorledes Midttrafik vil handle på den udvikling, der sker indenfor hhv. kollektiv- og privat transport, fysiske rammer og digitale medier.

Grundstammen i Midttrafiks mobilitetspolitik er Midttrafiks egne, nuværende produkter.



1.2 Rejsen fra A til B

På en rejse fra A til B har den rejsende flere handlinger, som skal gennemføres, inden rejsen er gennemført. I mobilitetspolitikken ser Midttrafik på alle dele, helt fra de første handlinger – søgning efter muligheder, til ankomst ved destinationen.

Handlingerne kan illustreres som herunder:

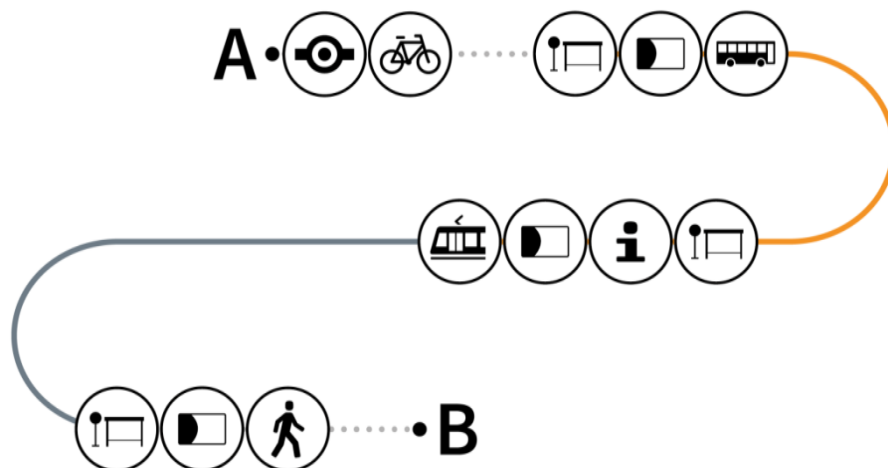


Fig. 2: Den rejsendes samlede rejse fra A til B med forskellige transportformer, fysiske forhold og brug af digitale medier.

Udover ønsket om at komme fra A til B er den rejsendes valg påvirket af en række andre forhold, fx ønske til afgangs- og ankomsttid, samlet rejsetid, antal skift, antal rejsende, den rejsendes alder, økonomisk formåen, fysiske færdigheder, rejsegods, miljøholdning og adgangsforhold.

Udover omkostninger til selve rejsen er der andre forhold som information, tilgængelighed, miljøsyn og bilejerforhold, der har betydning for valg af transportmiddel. I mobilitetspolitikken handler det om at tage udgangspunkt i den rejsende og tilbyde dem en let og attraktiv adgang til en bred vifte af produkter, hvor den rejsende kan vælge transportmiddel mv. afhængig af transportsituationen. Set i sammenhæng med målet i Midttrafiks strategiplan om tilfredse kunder, vil Midttrafik med mobilitetspolitikken øge de rejsendes mobilitet.

Med udgangspunkt i den rejsende og Midttrafiks egne produkter vil Midttrafik lette den rejsendes muligheder for at komme fra A til B med forskellige transportformer.

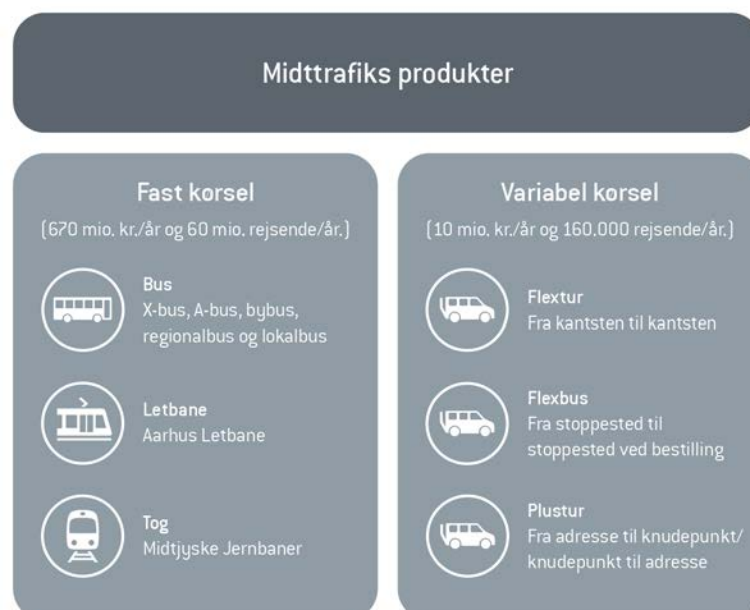
2 Kollektiv transport

Den rejsende tilbydes i dag kollektiv transport fra flere udbydere. Busselskaber, DSB, Arriva, flyselskaber og færge­selskaber giver de rejsende et stort tilbud om transport, og Midttrafiks produkter udgør sammen med disse udbydere det samlede tilbud af kollektiv transport.



2.1 Midttrafiks produkter

Midttrafiks egne produkter er inddelt i hhv. fast og variabel kørsel.



Den faste kørsel består af Midttrafiks kerneprodukter, bus, letbane og tog, der kører på faste strækninger og har faste afgangs- og ankomsttider. Disse produkter transporterer samlet mere end 60 mio. rejsende om året og koster kommunerne og regionen ca. 670 mio. kr. årligt at drive. Kendetegnet ved dem er, at det er faste, stabile og kendte tilbud, der kan betjene store rejsestrømme, særligt internt i byer og mellem de større bysamfund.

Midttrafiks tilbud om variabel kørsel består af Flextrafik, dvs. Flextur, Flexbus og Plustur, som udføres når de rejsende efterspørger transport. Disse produkter transporterer samlet ca. 160.000 rejsende om året og koster kommunerne ca. 10 mio.kr. årligt at tilbyde borgerne. Der er i dag et voksende fokus på tilbuddet om transport i yderområderne, hvor der ikke er basis for at køre med faste og stabile transporttilbud, da passagergrundlaget er lille, og det er her de variable produkter kan løse transportopgaver.

Midttrafiks kerneprodukter, fast kørsel og variabel kørsel, har hver deres styrke i forskellige sammenhænge. Midttrafik vil tilbyde produkter, som tilpasses behovet.

2.1.1 Bus

Rygraden i Midttrafik vil fortsat være tilbuddet om buskørsel, der kører efter faste køreplaner og på faste strækninger. Denne form for transport er en af de mest effektive metoder til at løse større transportbehov mellem A og B. Det kan være kørsel til arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner eller i byer, hvor transport til centrum er en vigtig del af mange borgeres behov.

I mobilitetssammenhæng skal busserne køre på tidspunkter, hvor der er behov, men også betjene stoppesteder, trafikterminaler og knudepunkter, hvor der skal sikres korrespondancer, således omstigningstiden mellem busserne internt og andre transportmidler bliver så god som mulig.

2.1.2 Letbane

Med opstarten af Letbanen i 2017 blev Letbanen en del af Midttrafiks transporttilbud til borgerne i Aarhus. Letbanen er den mest effektive metode til at transportere store passermængder fra A til B, som det sker i Aarhus. I den kommende tid vil Letbanen også betjene strækningerne Aarhus – Grenaa og Aarhus – Odder. På de strækninger, der har høj frekvens, er korrespondancer til andre transportmidler mindre vigtig, imens det på strækninger med lav frekvens er vigtigt, at den øvrige trafik til/fra Letbanen er tilpasset Letbanens køretider.

2.1.3 Tog

Midtjyske jernbaner (VLTJ) kører i et tyndt befolket område og udgør rygraden i det kollektive trafiktilbud til de rejsende i området. Nogle af stationerne på strækningen har potentiale til at udgøre et knudepunkt, hvor toget mødes med andre transportformer såsom tog, bus og variabel kørsel.

Busser, letbane og tog tilbydes som transport på strækninger med mange rejsende.

2.1.4 Flextur

Flextur er Midttrafiks tilbud om kørsel fra kantsten til kantsten i tidsrummet 6-24 alle dage. Flextur tilbydes i hele Midttrafik men er tilpasset de enkelte kommuners ønsker om tilbud til borgerne i kommunen. I mobilitetssammenhæng er Flextur tilbuddet om en transport, hvor der ikke er tilbud om anden kollektiv transport.

2.1.5 Flexbus

Flexbus er Midttrafiks tilbud til kommuner, som ønsker, at borgerne skal have et tilbud om busbetjening på strækninger, hvor bussen sjældent bruges. Med Flexbus tilbydes buskørsel efter en fast køreplan og på en fast strækning, men kørslen udføres kun, hvis den bestilles. I modsætning til Flextur kører Flexbus efter normale kollektive takster. I mobilitetssammenhæng supplerer dette tilbud den ordinære buskørsel på tidspunkter og strækninger med få rejsende eller et lille kundegrundlag.

2.1.6 Plustur

Plustur tilbydes de rejsende på Rejseplanen i forbindelse med en anden rejse med kollektiv trafik - bus eller tog. Plustur giver den rejsende tilbud om kørsel fra start til et stoppested og/eller fra et stoppested til den endelige destination. I mobilitetssammenhæng giver Plustur, sammen med den kollektive, faste kørsel, den rejsende et samlet kørselstilbud fra A til B, og Plustur er dermed med til at øge mobiliteten. Da Plustur altid indbefatter et skifte for den rejsende, er det en forudsætning, de stoppesteder, der anvendes som skiftesteder, har gode ventefaciliteter.

Flextur, Flexbus og Plustur tilbydes som transport på strækninger eller tidspunkter, hvor der er få rejsende og dermed ikke basis for almindelig fast kørsel.

2.2 Andre kollektive produkter

Midttrafik er ikke ene om at tilbyde kollektiv trafik til borgene. Der er en række andre udbydere, som Midttrafik vil samarbejde med for at tilbyde den bedste mobilitet for borgerne.



Ved at samarbejde med og inddrage de øvrige udbydere er målet at tilbyde de rejsende et sammenhængende og dermed et mere attraktivt og brugbart tilbud. I samarbejdet med de private udbydere vil udpegning af steder, hvor der kan skiftes mellem produkterne, være væsentlig.

2.2.1 Bus

Der kører mange andre busser i Midttrafiks område end Midttrafiks busser. Der er de senere år sket en stor udvidelse i fjernbusruter, primært til/fra København. Midttrafik har allerede et samarbejde med Aalborg – Esbjerg-ruten, hvor fjernbussen tilbyder interne rejser i Midttrafiks område og dermed er med til at øge tilbuddet om transport til de rejsende.

Som et led i Midttrafiks mobilitetspolitik vil Midttrafik være positiv stemt overfor fjernbusselskaber, som ønsker at betjene rejserelationer i Midttrafiks område eller til nabo-trafikelskaberne, hvor Midttrafiks tilbud har en lav frekvens.

2.2.2 Tog

Der er en udbredt togbetjening i Midttrafiks område med høj frekvens på den østjyske strækning og minimum timedrift i dagtimerne og to-timedrift aften og weekend på de øvrige strækninger. Togtrafikken indgår som en naturlig og vigtig del af Midttrafiks kommende hovednet og er et væsentligt element i de transportmuligheder, de rejsende tilbydes i Midttrafiks område. Statens trafikplan og det kommende udbud af togdriften har stor betydning for den mobilitet, som de rejsende tilbydes i Midttrafiks område, og Midttrafik vil følge og deltage i processen om udarbejdelsen af statens trafikplan, udbud af togdriften samt udviklingen i Togfondens målsætninger.

Med toget som en del af hovednettet vil Midttrafik søge at sikre korrespondance mellem tog og andre transportformer på stationerne og dermed give de rejsende sammenhæng mellem transportformerne.

2.2.3 Fly

Flyforbindelser findes primært på de lange strækninger og er for mange rejsende en vigtig del af deres mobilitet. Der er aftalt, at flyafgange fremover vises på Rejseplanen, hvilket vil udvide de rejsendes søgeresultater. Midttrafiks rolle i forbindelse med fly er at tilbyde fast kørsel til/fra lufthavne, hvor der er et tilstrækkeligt passagergrundlag og variabel kørsel, hvor der er tale om små rejsestrømme.

2.2.4 Færger

Færger er vigtige for mobiliteten mellem de områder, færgerne betjener, og der findes en del færgeforbindelser i Midttrafiks område. Færgeforbindelserne kan ses på Rejseplanen, og derfor vil de rejsende få oplysninger om færgeforbindelser ved søgning. Midttrafiks rolle i forbindelse med færger er at tilbyde fast kørsel til/fra færger, hvor der er et tilstrækkeligt passagergrundlag og variabel kørsel, hvor der er tale om små rejsestrømme.

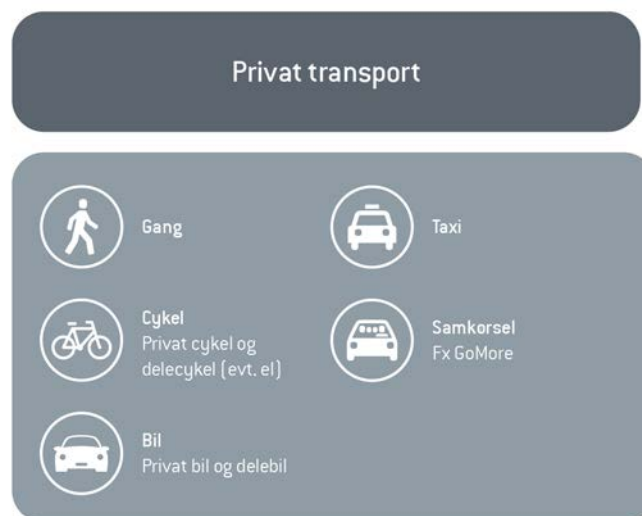
Midttrafik byder andre kollektive produkter velkommen og ønsker gennem samarbejde at give de rejsende et samlet godt tilbud om transport.

3 Privat transport

Privat transport udgør sammen med den kollektive trafik det samlede mobilitetstilbud til den rejsende.

Private transportformer kan ses som direkte konkurrerende alternativer til kollektiv trafik og Midttrafiks produkter. De private transportere kan dog også indgå i en samlet rejse, til og fra bus og tog eller som supplement til den kollektive trafik. I mobilitetspolitikken er udgangspunktet, at det nogle gange er smartest at bruge bilen, andre gange at køre med andre, tage bussen eller hoppe på cyklen - alt afhængig af transportsituationen. Samspillet mellem private transportformer og Midttrafiks produkter øger den rejsendes tilbud, og derfor ser Midttrafik de private transportformer som et supplement til den kollektive trafik.

Samarbejdet med private transportudbydere såsom delebiler, delecycler samkørselsordninger, taxa m.m. vil primært ske gennem Rejseplanen, hvor disse muligheder udstilles sammen med den kollektive trafik. Derfor må Midttrafik via Rejseplanen inden et samarbejde med private transportudbydere sikre, at samarbejdspartneren overholder gældende dansk lovgivning og i øvrigt lever op til Rejseplanens krav for optagelse af transporttilbuddet.



Hvis Midttrafik gennem Rejseplanen indgår et samarbejde med private transportudøvere, skal samarbejdspartneren overholde gældende dansk lovgivning og i øvrigt leve op til Rejseplanens krav for optagelse af transporttilbuddet.

3.1 Gang

Undersøgelser fra den nationale cyklestrategi (2013) viser at 43 % af de rejsende har gang som transportmiddel til en station. Der er ikke opgjort for stoppesteder specifikt eller fordelt på by og land, men det antages, at der også er en stor andel til trafikterminaler og stoppesteder.

I mobilitetspolitikken vil gangadgang og gangtid til stoppestederne være vigtig.

3.2 Cykel / delecycel

Den nationale cykelstrategi (2013) viser, at cyklen i udpræget grad anvendes som transportmiddel på afstande mellem bopæl og station i intervallet 0,5 – 8 km.

Gennem de senere år er salget af elcykler steget. Rejsende, der har adgang til en elcykel i forhold til en alm. cykel, udvider deres aktionsradius og dermed deres mobilitet.

Udfordringen for Midttrafik er, at elcykler potentielt kan erstatte kortere busture, fx i byerne. Omvendt giver elcykler nye muligheder for Midttrafik, idet den øgede rækkevidde også kan øge tilgangen til Midttrafiks produkter, hvilket øger incitamentet for at skabe bedre sammenhæng mellem de forskellige transportformer.

Midttrafik ser cykler, elcykler og delecycler som en del af udbuddet af transportformer i fremtiden og som en naturlig del af den rejsendes transportmulighed. I mobilitetssammenhæng vil Midttrafik anbefale, at kommunerne afsætter plads til cykler og elcykler, hvor cyklister kan parkere deres cykler og rejse videre med et andet transportmiddel, fx bus.

Midttrafik er åben over for forsøg med cykelmedtagning i bybusser uden for myldretid, men vurderer, at cykelmedtagning i bybusser i Aarhus ikke er en realistisk mulighed.

3.3 Bil / delebil

I Danmark står bilen for ca. 70 % af det samlede transportarbejde, og umiddelbart er der ikke tegn på, at bilen vil få en mindre rolle i fremtiden. Den vil dermed fortsat spille en stor rolle i fremtidens transportarbejde.

Omkring delebiler forventer Ekspertgruppen for "Mobilitet for fremtiden", at delebiler vil udvikle sig de kommende år, men de vurderes til kun at udgøre 0,02 % af det samlede transportarbejde.

Udfordringen for Midttrafik er, at delebilen kan erstatte busturen, hvor mulighederne for Midttrafik skal ses i lyset af det forhold, at det øgede udbud af transport også kan øge behovet for Midttrafiks produkter, hvis delebilen erstatter bil nummer 2, ligesom det øger incitamentet til at skabe bedre sammenhæng mellem de forskellige transportmidler. 10 % af rejsende fra stationer ankommer til stationen med bil ifølge den nationale cykelstrategi (2013).

Midttrafik ser biler og delebiler som en del af udbuddet af transportformer i fremtiden og en naturlig del af den rejsendes transportmulighed.

I mobilitetssammenhæng vil Midttrafik anbefale, at kommunerne afsætter plads til parkering af biler, så de rejsende kan parkere bilen og rejse videre med et andet transportmiddel, fx bus, tog eller Letbanen. Især omkring Aarhus er det relevant med parkér- og rejseanlæg, hvor der kan skiftes til kollektiv transport på den sidste del af rejsen frem mod bycenteret.

3.4 Taxi

Taxi er et velkendt tilbud om transport. Selve branchen har oplevet en stor forandring siden indførelsen af Flextrafik. Dermed bliver kørsel af patienter, elever og andre offentligt betalte kørsler udsat for en anden konkurrence end hidtil. Uber har været på markedet, og sidst har branchen med ny Taxilov pr. 1. januar 2018 bl.a. fået en anden tilladelsesproces.

Midttrafik benytter bl.a. taxier til udførelse af Flextrafik: Flextur, Flexbus og Plustur.

Midttrafik ser også taxier som en del af udbuddet af transportmidler i fremtiden både som til-/frabringer til den kollektive trafik, men også som alternativ og direkte kørsel fra A til B.

I mobilitetssammenhæng er Midttrafik bevidst om, at taxier ofte indgår i forbindelse med en samlet rejse, hvor der også anvendes kollektiv trafik. Et samarbejde med taxa via Rejseplanen, som understøtter kombinationsrejser, hvor taxa indgår, er derfor en oplagt mulighed.

3.5 Samkørsel

Samkørsel har traditionelt eksisteret som fx buskørsel, kollegakørsel eller familiekørsel.

Udviklingen i samkørslen er, at private bilister tilbyder at medtage andre rejsende. Som udgangspunkt udgør denne samkørsel en meget lille del af det samlede transportarbejde. Selvom der forventes en stor vækst i fremtiden, vil det fortsat være en lille del, da udgangspunktet er meget lavt.

Erfaringer fra fx GoMore viser, at samkørsel primært sker på de lange stræk mellem de større byer og i noget mindre omfang på korte ture i tyndt befolkede områder. For kommunerne vil det være interessant, at samkørslen øges i byerne og dermed medvirke til at mindske trængslen på vejene, eller i de tyndt befolkede områder, hvor udbuddet af transport er begrænset.

Udfordringen for Midttrafik er, at en samkørsel potentielt kan erstatte busturen, hvor mulighederne for Midttrafik skal ses i lyset af det forhold, at det øgede udbud af transport også kan øge behovet for Midttrafiks produkter, hvis delebilen erstatter bil nummer 2 ligesom det øger incitamentet til at skabe bedre sammenhæng mellem de forskellige transportformer.

Midttrafik ønsker at understøtte sammenhængen med de andre transportformer, således den rejsende samlet set får et større tilbud om transport og får et alternativ, når Midttrafiks produkter ikke dækker det konkrete behov.

4 Fysiske forhold

De fysiske forhold er de rammer, som den rejsende bevæger sig i under en rejse. Terminalen eller stoppestedet er ofte den rejsendes første møde med den kollektive trafik, og de fysiske forhold er derfor vigtige for den samlede oplevelse af rejsen.

I Midttrafiks område er der fortsat 10 år efter dannelsen af trafikselskabet meget uens forhold på stoppesteder og terminaler og der er mange stoppesteder der trækker oplevelsen af det samlede produkt ned. Der er derfor behov for et generelt løft på området.



Kommunerne har ansvaret for de fysiske forhold, herunder faciliteter og deres udformning. Midttrafik vil med baggrund i den øgede fokus på kombinationsrejser og de meget uens standarder for stoppesteder støtte kommunerne i arbejdet. Midttrafik vil sikre en opdateret stoppestedsvejledning til kommunerne, søge at skabe fælles rammer for stoppestederne samt opstille vejledende minimumskrav til faciliteter ved stoppesteder med særlige forhold, fx knudepunkter i trafikplanen og skiftsteder ift. Plustur.

De fysiske forhold er vigtige i de rejsendes oplevelse, og Midttrafik vil øge sit fokus på forhold ved stoppestederne i samarbejde med kommunerne.

I Midttrafik arbejdes der med terminaler, hvor store rejsestrømme og flere transportmidler mødes, og stoppesteder, som kun betjenes af en eller flere buslinjer med mindre udveksling mellem linjer. Der vil være flere variationer af stoppesteder, fx vil den kommende trafikplan indeholde knudepunkter.

I den samlede rejse fra A til B er der fokus på, hvorledes den rejsende ankommer til stoppestedet, og derfor er forholdene for gående, cyklister og biler et vigtigt element i mobiliteten. Ifølge den nationale cykelstrategi (2013) ankommer 37 % af de rejsende med cykel eller bil til en station og 43 % er gående.

4.1 Terminaler og stoppesteder

For at sikre god sammenhæng mellem forskellige transportformer og understøtte fleksible løsninger, der kan sikre, at borgere i både bynære og tyndtbefolkede områder tilbydes god mobilitet, er der behov for at udpege og udvikle geografiske punkter, hvor der kan foretages skift mellem de forskellige transportmidler.

Der er stor forskel på stoppestederne i forhold til deres benyttelse – lige fra de største rejsestrømme, hvor busser og tog korresponderer i trafikterminaler, til stoppesteder, hvor en enkelt skolebus kommer 3 gange om dagen. Det er derfor vigtigt at tilrettelægge stoppestedet efter stoppestedets benyttelsesgrad.

Kundeundersøgelser fra bl.a. ombygningen af Holstebro Trafikterminal viser, at de vigtigste faktorer for de rejsende er; indretning, tryghed, renhed og vedligeholdelse samt ventefaciliteter, og disse undersøgelser skal medvirke til at de forskellige stoppesteder tilrettelægges efter de rejsendes behov.

Det 'gode' stoppested kan være en medvirkende faktor til, at den rejsende ser kollektiv trafik som et attraktivt produkt, og derfor vil Midttrafik have fokus på stoppestederne. Midttrafik vil inspirere og hjælpe kommunerne til at udvikle og etablere gode stoppesteder gennem en opdateret stoppestedsvejledning, skabelse af en rammeaftale og krav til stoppesteder for specifikke Midttrafik-produkter.

4.2 Parkering, Parkér og rejs

Med parkér og rejs-faciliteter opfordres den rejsende til at køre noget af strækningen i bil og resten af strækningen med kollektiv trafik eller et andet transporttilbud. I den nationale cykelstrategi (2013) fremgår det, at 10 % af de rejsende benytter bilen som transportmiddel til en station, og derfor er parker og rejs-faciliteterne vigtige i mobilitetssammenhæng.

Med gode vejforbindelser og parkeringsforhold kan der være et potentiale i, at flere vil parkere bilen ved stoppestedet og rejser videre med andre transportformer.

I mobilitetssammenhæng vil Midttrafik vejlede kommunerne i, hvor og hvorledes der kan etableres parkér og rejs-faciliteter samt bike and ride-anlæg i tilknytning til kollektiv transport.

4.3 Kys og kør

'Kys og kør' fungerer ligesom 'parker og rejs', med den forskel, at bilen, som bringer den rejsende til stoppestedet, ikke parkeres, men fortsætter sin kørsel til anden destination. Her er det også vigtigt at der er gode til / frakørselsforhold ved stoppestedet, således bilen let kan afsætte/medtage en passager og umiddelbart derefter fortsætte sin kørsel.

I mobilitetssammenhæng vil Midttrafik vejlede kommunerne i, hvor og hvorledes der med fordel kan oprettes kys og kør-faciliteter i tilknytning til kollektiv transport.

5 Digitale medier

De digitale medier er de produkter, der binder Midttrafiks egne produkter sammen og sammen med andre transportprodukter. Det kan være i den rejsendes rejsesøgning, bestilling, betaling eller under rejsen.



Midttrafiks strategiplan sætter særlig fokus på den digitale udvikling, hvilket i mobilitetssammenhænge skal medvirke til at lette den rejsendes adgang til information om den kollektive trafik. Midttrafiks unge kunder har en klar forventning om at kunne kommunikere digitalt med Midttrafik på stort set alle områder og at modtage målrettet, relevant information digitalt. Som en del af dette er det oplagt at kunne betale i samme funktion.

5.1 Rejsesøgning

Når en rejsende skal fra A til B, vil den første handling være at søge efter forskellige transportmuligheder. Her er digitale medier den platform, hvor de forskellige muligheder præsenteres for den rejsende. I dag er Rejseplanen et udpræget opslagsværk med omkring 40 mio. opslag om måneden. Derfor er det vigtigt, at oplysninger om Midttrafiks produkter vises på Rejseplanen.

I mobilitetspolitikken vil Midttrafik arbejde for, at Rejseplanen fortsat skal være de rejsendes foretrukne informationskilde til kollektiv trafik – men også til andre transportformer.

Midttrafik ser Rejseplanen som de rejsendes primære digitale søgested i fremtiden og støtter udviklingen heraf.

Set fra den rejsendes synspunkt vil en udvidelse af de tilbud, som vises på Rejseplanen, give et højere informationsniveau og dermed flere valgmuligheder og dermed øge mobiliteten. Her vil Midttrafik hver gang sammen med de øvrige ejere af Rejseplanen vurdere værdien over for en mulig konkurrence fra de øvrige udbydere.

Der er også andre rejsesøgningsportaler, og Midttrafik vil følge udviklingen af disse portaler, men Midttrafiks fokus er på Rejseplanens udvikling.

5.2 Billettering

Med TakstVest og Midttrafiks prisberegner er taksten for en rejse med den kollektive trafik blevet mere gennemskuelig for den rejsende.

Udover taksten er betalingen for rejsen også vigtig for den rejsende. Med Rejsekort, Midttrafiks online og app bestillinger og betalinger af Flextrafik, er Midttrafik allerede godt på vej til at lette adgangen til Midttrafiks produkter.

Midttrafik vil øge muligheden for, at de rejsendes betaling for en rejse, også hvor der indgår flere transportformer, kan betales på ét og samme sted, så en fordeling af indtægterne sker bag betalingen og er sømløs for den rejsende. Dette vil gøre det lettere at anvende flere transportformer på en rejse og dermed øge mobiliteten.

Takster og betaling skal være gennemskuelig og let tilgængelig for den rejsende, hvilket vil øge mobiliteten.

5.3 Information

Information under rejsen er væsentlig for den rejsende, særligt hvis der skal foretages et skifte mellem to eller flere transportformer. Høj information giver den rejsende en større tryghed i rejsen.

Midttrafik har allerede "Midttrafik Live", der viser køreplaner og realtider og dermed er med til at give den rejsende information og tryghed i rejsen. Dette kan øge mobiliteten ved, at den rejsende bliver mere åben over for at kombinere forskellige transportformer.

I trafiksekskabernes samarbejde om Flextrafik arbejdes der på at tilbyde rejseovervågning på rejser, der indeholder Plustur. Overvågningen betyder fx, at hvis et transportmiddel med realtid er forsinket, vil Plusturen blive tilpasset den nye ankomsttid. Dette vil øge trygheden og mindske usikkerheden, hvor den rejsende skal skifte mellem transportmidler.

5.4 Mobility as a Service

Mobility as a Service (MaaS) er det digitale medie, som i sin ultimative form både kan samle de forskellige transportformer i én app og dermed tilbyde den rejsende visning af alle transportmuligheder og samtidig tilbyder bestilling og betaling samme sted. I store træk vil MaaS indeholde de alle ovennævnte digitale medier i én løsning/app.

Med denne løsning kan den rejsende selv sammensætte den rejsekæde, der bedst matcher vedkommendes præferencer, fx med delebiler, kollektiv trafik, delecycler, lejet bil, taxa, fly, flextur mv., til det specifikke rejseformål, den rejsende har.

I Danmark ses allerede nu den første version i "min rejseplanlægger", som Rejseplanen vil videreudvikle. Rejseplanens løsning forventes, at kunne vise udbydere af bl.a. samkørsel, bycykler og taxi udover kollektiv trafik og muligvis have en samlet betalingsmulighed.

Midttrafik vil gennem Rejseplanen støtte udviklingen i første omgang integrationen af flere transportudbydere i rejseplanssøgninger. Der vil blive arbejdet med videreudviklin-

gen til en løsning i Rejseplanen med betaling for den samlede rejse på tværs af flere transportformer. Det vil være relativt enkelt med en samlet betaling for Midttrafiks egne produkter, eksempelvis bus og Plustur, mens det vil være en kompleks opgave og måske ikke muligt at integrere andre transportformer.

5.5 Sociale medier

I mobilitetssammenhæng giver de sociale medier som Midttrafiks chatfunktion og Facebook muligheder, dels for at 'pushe' information til de rejsende om driftsforstyrrelser og dels for at indsamle information om, hvad de rejsende efterlyser.

Hvis de rejsende skal benytte sig af de forskellige transportformer, er det vigtigt både at kunne give opdateret rejseinformation og også hurtige svar, hvis den rejsende har spørgsmål omkring sin rejse. Her har chatfunktionen en god mulighed for at bistå den rejsende, fx med aktuel driftsstatus eller svar på hurtige spørgsmål. Denne mulighed kan være med til at give den rejsende en større tryghed på rejsen.

På Facebook har Midttrafik og Facebook-brugerne ofte en dialog omkring forskellige forhold ved den kollektive trafik. Gennem disse dialoger har Midttrafik mulighed for at få en fornemmelse af, hvad brugerne mener om Midttrafiks produkter. Disse dialoger kan bidrage til at skabe nye innovative løsninger til de rejsende, således Midttrafik kan levere, hvad de rejsende efterspørger.

Projektkatalog

Rådgivning og Mobilitet

September 2018

Indholdsfortegnelse

Busterminal ved Aarhus H
Randers Busterminal
Kollektiv trafikplan for Djursland 2018
Kollektiv trafikplan for Randers Kommune
Samspil 2030
Bybus i Odder Kommune
Flexbus i Odder Kommune
Flexbus i Randers Kommune
Flexbus i Lemvig Kommune
Plustur i Lemvig Kommune
Cykelbusser i Silkeborg
Cykelmedtagning i Viborg bybusser
Borgerinddragelse i Ringkøbing-Skjern Kommune
Borgerinddragelse i Viborg Kommune
MaaS-projekter
Ny stoppestedsmanual

Busterminal ved Aarhus H

Om projektet

Aarhus Kommune har igangsat arbejdet med en helhedsplan for Aarhus H-området. Ifølge projektgrundlaget går den overordnede strategi ud på at udvikle en moderne kollektiv trafikterminal centralt i Aarhus i et område, hvor en række nye byudviklingsprojekter skal støtte op om at skabe et trafikalt og bymæssigt knudepunkt. I den forbindelse skal en række forskellige forhold afklares i planlægningsprocessen, bl.a. analyse af:

- Mængder, strømme og pladskrav for de forskellige transportformer, herunder busser og letbane, nu og i 2030
- Dimensionering og placeringsmuligheder for busterminal/superstoppested, herunder kundecenter, ventefaciliteter og chaufførfaciliteter

Midttrafik er inddraget i projektet ift. afklaring af disse forhold.

Understøttelse af mål og visioner

De fysiske rammer og overordnede projektmål forventes fastlagt ifm. ændring af kommuneplanrammerne for de konkrete projekter i helhedsplanen. Projektet har grænseflader til flere forskellige planer og projekter, bl.a. kommuneplanens overordnede ambitioner og rammer, igangværende udviklingsplaner for Sydhavns kvarteret, ny Midtbytrafikplan (Mobilitetsplanen), planer for Letbanens etape 2 og 3 og statslig ombygning og modernisering af Aarhus H.

Organisering

Aarhus Kommune er projektejer og har en intern styregruppe for projektet. Midttrafik deltager i en arbejdsgruppe. Derudover afholdes møder på chef-/direktørniveau mellem Aarhus Kommune og Midttrafik efter behov.

Midttrafiks rolle er at analysere og komme med forslag til bustilpasninger i et 2030-perspektiv både ift. en terminal- og en superstoppestedsløsning. Dette input skal bruges til at kunne dimensionere og foreslå placering af en terminal-/superstoppestedsløsning. Aarhus Kommune anvender en ekstern rådgiver til selve dimensioneringsopgaven, dog med Midttrafik som sparingspart.

Økonomi og ressourcer

Midttrafik er ikke økonomisk part i projektet.

Det forventes, at Planlægning & Rådgivning bruger følgende timer på projektet:

0-50 timer

50-100 timer

100-150 timer

150-200 timer X

200< timer

Hvis projektet realiseres, vil det medføre behov for yderligere ressourcer ifm. flytning af rutebilstationen og tilpasning af busnettet.

Tidsplan

Arbejdet med analyserne blev igangsat i foråret 2018 mhp. at færdiggøre et oplæg primo 2019.

Evalueringsdesign

Der er ikke lavet en plan herfor endnu.

Status

I gang.

Randers Busterminal

Om projektet

Området ved Randers Busterminal forventes at være første etape i byudviklingsprojektet *Byen til Vandet*, der skal sikre en attraktiv kobling mellem Randers midtby og vandet. Byrådet i Randers Kommune har derfor en ambition om, at busterminalen omdannes til en ny og blandet, bymæssig bydel. Det er en forudsætning for projektet, at busserne flyttes helt eller delvist fra grunden. I projektet arbejdes der pt. med følgende, alternative scenarier:

- A) Busgadeløsning på nuværende placering (Dytmærskens), inkl. busdepot på Toldbodgade og superstoppested på Tørvebryggen
- B) Kompakt terminal på Dytmærskens, inkl. mindre depot på Toldbodgade og superstoppested på Tørvebryggen
- C) Ny busterminal på Gasværksgrunden, inkl. superstoppesteder på Tørvebryggen og Vestervold

Understøttelse af mål og visioner

Projektet skal understøtte Randers Kommunes byudviklingsprojekt *Byen til Vandet*. I dette projekt indgår området ved Randers Busterminal som et vigtigt punkt i at sikre fysisk og visuel sammenhæng mellem vandet og midtbyområdet.

Organisering

Randers Kommune er projektejer på projektet. Kommunen anvender ekstern rådgiver (Cowi) til analyse og skitsering af løsningsforslag, og Midttrafik indgår i en arbejdsgruppe som sparringspart.

Midttrafiks rolle i projektet er at sparre med kommunen omkring hvilke konsekvenser, såvel driftsmæssige og økonomiske som passagermæssige, en eventuel flytning af busterminalen vil have.

Projektet er forankret i Rådgivning og Mobilitet.

Økonomi og ressourcer

Midttrafik er ikke økonomisk part i projektet.

Det forventes, at Planlægning & Rådgivning bruger følgende timer på projektet:

0-50 timer

50-100 timer

100-150 timer X

150-200 timer

200< timer

Hvis projektet realiseres, vil det medføre behov for yderligere ressourcer i forbindelse med flytning af busterminalen og tilpasning af busnettet.

Tidsplan

Det er endnu uvist, hvornår Randers Kommune træffer beslutning om busterminalens placering.

Evalueringsdesign

Endnu ikke udarbejdet.

Status

I gang.

Kollektiv trafikplan for Djursland 2018

Om projektet

Projektet går ud på at tilpasse bustrafikken på Djursland ift. Letbanen for at opnå maksimalt udbytte af investeringerne i Letbanen og skabe god sammenhæng mellem Letbanen og busdriften. Formålet er ligeledes at sikre, at de samlede ressourcer bruges bedst muligt på tværs af letbane, regionale busser, lokale ruter, flextrafik og skolebusser, så der skabes ét sammenhængende tilbud for borgerne.

Understøttelse af mål og visioner

Projektet understøtter Djurs Mobilitetsstrategi, hvori det bl.a. er en målsætning at gøre det attraktivt at kombinere flere transportmidler på én rejse og at udvikle hurtige og direkte busruter i de største korridorer på Djursland.

Organisering

Projektet er forankret i Rådgivning og Mobilitet. Det ledes af en styregruppe bestående af repræsentanter fra Midttrafik, Region Midtjylland og de to Djurslandskommuner. Der er ligeledes tilknyttet en projektgruppe med repræsentanter fra selvsamme parter.

Midttrafiks rolle er at gennemføre analyser, udarbejde et trafikplanforslag, vurdere muligheden for at inddrage nye tilbud om flextrafik samt inddrage borgere og andre aktører i projektet.

Økonomi og ressourcer

Der er afsat 400.000kr til ekstern assistance til opgaven. Midlerne finansieres af Region Midtjylland (50%) og Nord- og Syddjurs Kommuner (hver 25%).

Det forventes, at Planlægning & Rådgivning bruger følgende timer på projektet:

0-50 timer

50-100 timer

100-150 timer

150-200 timer

200< timer X

Når trafikplanen skal implementeres, vil det medføre behov for yderligere ressourcer ift. udarbejdelse af køreplaner, information om ændringer, besvarelse af kundehenvendelser mv. Dog forventes projektet ikke at medføre yderligere driftsomkostninger.

Tidsplan

Projektet blev startet op i august 2016 med en forventet afslutning i september 2017. Grundet udskydelse af Letbanens åbning på Djursland samt regionens varslede besparelser på bustrafikken er projektet udskudt på ubestemt tid.

Evalueringsdesign

Projektet bliver evalueret ud fra Midttrafiks evalueringsskabelon. Når trafikplanen er blevet implementeret og har været i stabil drift i en årrække, evalueres der på driften, bl.a. ift. økonomi og passagerudvikling.

Status

På standby. Pt foreligger der et trafikplanforslag, som er klar til at blive sendt i høring, så snart bestillerne indgår aftale herom.

Kollektiv trafikplan for Randers Kommune

Om projektet

Randers Kommune har bedt Midttrafik om at undersøge potentialerne ved en grundlæggende ændring af bybussystemet, som i dag er bygget op omkring et korrespondanceprincip, hvor alle linjer mødes ved busterminalen, og hvor der kan foretages skift på faste minuttal fire gange i timen. Midttrafik har i projektet udarbejdet en større analyse af systemet, bl.a. med en stor borgerundersøgelse via E-boks, interview blandt 800 togkunder på Randers Station, passager-tællinger, demografiske data, kommunale udviklingsplaner mm.

Randers Kommune har besluttet at udvide projektet til også at omfatte oplandstrafikken i kommunen.

Understøttelse af mål og visioner

-

Organisering

Randers Kommune er projektejer på projektet, og Midttrafik er konsulent på opgaven. Midttrafiks rolle er at udarbejde analyser og trafikplanforslag i tæt samarbejde med Randers Kommunes Veje og trafik. Der er desuden nedsat en arbejdsgruppe, som udover deltagelse fra Midttrafik og Randers Kommunes Veje og Trafik består af repræsentanter fra busselskaber og chauffører. Yderligere er der nedsat en styregruppe med ledelsesrepræsentanter fra Randers Kommune og Midttrafik.

Økonomi og ressourcer

Det forventes, at Planlægning & Rådgivning bruger følgende timer på projektet:

0-50 timer

50-100 timer

100-150 timer

150-200 timer

200< timer X

Der er aftalt et økonomisk bidrag fra Randers Kommune til gennemførelse af projektet.

Når trafikplanen skal implementeres, vil det medføre behov for yderligere ressourcer ift. udarbejdelse af køreplaner, information om ændringer, besvarelse af kundehenvendelser mv.

Tidsplan

Projektet blev startet op i oktober 2015 med en forventet afslutning ved køreplansskiftet i 2017. Grundet usikkerhed om Randers Busterminals fremtidige placering er projektet udskudt på ubestemt tid.

Evalueringsdesign

Projektet bliver evalueret ud fra Midttrafiks evalueringsskabelon. Når trafikplanen er blevet implementeret og har været i stabil drift i en årrække, evalueres der på driften, bl.a. ift. økonomi og passagerudvikling.

Status

På standby. Projektet afventer beslutning om busterminalens placering.

Samspil 2030 (projekt under Letbanesamarbejdet)

Om projektet

Projektet går ud på at opdatere Letbanesamarbejdets nuværende vision, Samspil 2025, til Samspil 2030 – dette som følge af ændring af en række væsentlige planforudsætninger, såsom konkretisering af infrastrukturprojekter, ændrede rejsemønstre og nye kommuneplaner. Dertil kommer, at der er høstet erfaringer fra Letbanens etape 1, bl.a. omkring anlægsøkonomi, ligesom BRT-løsninger har fået en mere fremtrædende rolle i debatten om kollektiv infrastruktur.

Der er derfor behov for en ny version af samspilsvisionen, der kan sætte retningen for kollektive trafikinvesteringer og beslutninger i Aarhusområdet og samtidig spille op mod og ind i fremtidige beslutningsprocesser på nationalt niveau, også ift. sammenhængen mellem regional og national banetrafik. Samspil 2025 bliver derfor til Samspil 2030, der peger på realistiske investeringer i en samlet, østjysk fingerplan frem til 2030 samt projekter, der kan blive relevante på længere sigt.

Understøttelse af mål og visioner

Projektet understøtter bl.a. de østjyske kommuners kommuneplaner og Letbanesamarbejdets formål, som ifølge samarbejdsaftalen er at arbejde for udvikling og udbygning af Letbanen i Østjylland, herunder Letbanens sammenhæng med trafikterminaler, Parker & Rejs-anlæg, regional og lokal busstrafik i Østjylland, de statslige banestrækninger og udbygningen heraf.

Organisering

Projektet er forankret i Letbanesekretariatet i Midttrafik og gennemføres under Letbanerådet og Letbanesamarbejdets styregruppe. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er inviteret til at deltage i arbejdet. Letbanesekretariatets opgave er at udarbejde analyser, gennemføre en screening af kommunernes projektideer, udvælge projektideer, detaljere projektideerne, kortlægge synergier og effekter og sammenfatte en opdateret vision. Der ydes ekstern rådgiverbistand til dele af projektet, bl.a. skitsering af anlæg og trafikmodelkørsler.

Økonomi og ressourcer

Der er budgetteret 2 mio. kr. til projektet, som finansieres via Letbanesamarbejdet (Midttrafik's andel udgør 10 % af fordelingsnøglen).

Det forventes, at Letbanesekretariatet bruger følgende timer på projektet:

0-50 timer

50-100 timer

100-150 timer

150-200 timer

200< timer X

Tidsplan

Projektet blev startet op i oktober 2017 og forventes afsluttet i foråret 2019.

Evalueringsdesign

Der er ikke lavet en plan herfor endnu.

Status

I gang.

Bybus i Odder Kommune

Om projektet

Odder Kommune ønsker at forbedre bybusbetjeningen i Odder by. Bybussen kører i dag i et meget begrænset tidsrum og med lav frekvens, hvilket vil sige, at bl.a. arbejds- og uddannelsespendlere ikke har mulighed for at benytte kollektiv trafik i form af bybus til og fra arbejde eller uddannelse.

Odder Kommune ønsker derfor at udvide betjeningen og tilpasse den til Letbanen. Herved er det målet, at bl.a. pendlere får mulighed for at benytte bussen internt i Odder eller i forbindelse med ind- eller udpendling af byen.

Projektet indeholder indkøb af én ekstra kontraktbus samt omlægning og udvidelse af hele bybussystemet i Odder. Der er endnu ikke lavet konkrete forslag til nye linjeføringer, men udvidelsen estimeres til ca. 2.800 nye køreplantimer på årsbasis.

Understøttelse af mål og visioner

-

Organisering

Projektet er forankret hos Odder Kommune, og Midttrafik er konsulent på opgaven. Midttrafik står for planlægning og udførsel af kørsel samt analyse, levering af passagertal mv.

Økonomi og ressourcer

Midttrafik udarbejdede en puljeansøgning til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen mod en engangsbetaling fra Odder Kommune. TBBS har givet tilsagn om tildeling af puljemidler, i alt 1.925.000 kr. i forsøgsperioden.

Det forventes, at Planlægning & Rådgivning bruger følgende timer på projektet:

0-50 timer

50-100 timer

100-150 timer X

150-200 timer

200< timer

Tidsplan

Projektet blev startet op i maj 2018 med indsendelse af en ansøgning til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens yderkantspulje. Odder Kommune beslutter i september 2018, om de ønsker at gå videre med projektet. Såfremt de går videre med projektet, forventes en ny bybus i Odder at være i drift fra marts 2019 og to år frem i en forsøgsperiode. Herefter evalueres projektet, og der tages beslutning om en eventuel videreførelse.

Evalueringsdesign

Projektet evalueres i forbindelse med de årlige afrapporteringer til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i januar 2020 og januar 2021 samt slutafrapportering medio 2021. I afrapporteringerne vil de fremgå, om der er opnået den forventede passagertilvækst på bybusnettet.

Status

I gang.

Flexbus i Odder Kommune

Om projektet

Odder Kommune ønsker at forbedre den kollektive trafik i yderområderne. Her er betjeningen stærkt begrænset og hovedsagligt målrettet kommunens folkeskoleelever. Det betyder, at bl.a. arbejds- og uddannelsespendlere kun har ringe mulighed for at benytte kollektiv trafik til og fra arbejde eller uddannelse. Projektet indeholder derfor en udvidelse af den kollektive trafikbetjening med i alt 6.300 årlige Flexbusafgange fordelt på kommunens lokalruter. Målet er at gøre det muligt for bl.a. pendlere at komme ind til (og med forbindelse til letbane evt. videre fra) Odder by til normale mødetidspunkter alle hverdage. Yderligere vil indsættelsen af Flexbus i højere grad gøre det muligt for øvrige borgere at komme til og fra Odder i forbindelse med fritidsaktiviteter i byen.

Understøttelse af mål og visioner

-

Organisering

Projektet er forankret hos Odder Kommune, og Midttrafik er konsulent på opgaven. Midttrafik står for planlægning og udførsel af kørsel samt analyse, levering af passagertal mv.

Økonomi og ressourcer

Midttrafik udarbejdede en puljeansøgning til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen mod en engangsbetaling fra Odder Kommune. TBBS har givet tilsagn om tildeling af puljemidler, i alt 380.904 kr. i forsøgsperioden.

Det forventes, at Planlægning & Rådgivning bruger følgende timer på projektet:

0-50 timer X

50-100 timer

100-150 timer

150-200 timer

200< timer

Tidsplan

Projektet blev startet op i maj 2018 med indsendelse af en ansøgning til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens yderkantpulje. Odder Kommune beslutter i september 2018, om de ønsker at gå videre med projektet. Såfremt de går videre med projektet, forventes Flexbus i Odder at være i drift fra januar 2019 og to år frem i en forsøgsperiode. Herefter evalueres projektet, og der tages beslutning om en eventuel videreførelse.

Evalueringsdesign

Projektet evalueres i forbindelse med de årlige afrapporteringer til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i januar 2019 og januar 2020 samt slutafrapportering ultimo 2020. I afrapporteringerne vil de fremgå, hvor mange Flexbusture, der er kørt, og om det lever op til forventede niveau.

Status

I gang.

Flexbus i Randers Kommune

Om projektet

Busbetjeningen i landdistrikterne i Randers Kommune er generelt under pres. Større bilejerskab og færre unge betyder, at bustrafikken over årene er blevet reduceret, fordi der på nogle af-gange var ganske få brugere. Det har blandt andet betydet, at det er vanskeligt at deltage i aktiviteter i de større byer om aftenen og i weekenden, hvis man er afhængig af kollektiv trafik og bor i mindre byer i landdistrikterne, hvor busdriften er reduceret. Randers Kommune har derfor besluttet, at gennemføre et forsøg med Flexbus. På to ruter (230 og 237) indsættes en række flexbusture om aftenen og i weekenden i en forsøgsperiode fra 1. april til 30. september 2018.

Understøttelse af mål og visioner

-

Organisering

Projektet er forankret hos Randers Kommune, og Midttrafik er konsulent på opgaven. Midttrafik står for planlægning og udførsel af kørsel samt analyse, levering af passagertal mv.

Økonomi og ressourcer

Det forventes, at Planlægning & Rådgivning bruger følgende timer på projektet:

0-50 timer X

50-100 timer

100-150 timer

150-200 timer

200< timer

Tidsplan

Projektet løber i en forsøgsperiode fra april til og med september 2018. Herefter foretages en evaluering af projektet.

Evalueringsdesign

Projektet evalueres vha. passagertal/antal kørte ture samt en tilfredshedsundersøgelse.

Status

I gang.

Flexbus i Lemvig Kommune

Om projektet

Lemvig Kommune har modtaget midler fra Yderpuljen til oprettelse af Flexbusruter, så borgerne i de tyndt befolkede områder kan komme til og fra Lemvig by. Kommunen har i dag alene tilbud om skoleruter.

Understøttelse af mål og visioner

Lemvig Kommune har et ønske om at fastholde borgerne og give dem tilpassede tilbud om kollektiv trafik i de tyndt befolkede områder. Projektet understøtter Midttrafiks ønske om at tilbyde bestillerne det mest økonomiske tilbud om kollektiv trafik.

Organisering

Lemvig Kommune er projektejer og ansvarlig for projektledelsen. Midttrafik deltager med rådgivning og bistår med driftsrelaterede opgaver.

Økonomi og ressourcer

Midttrafik har ingen økonomi i projektet. Lemvig Kommune afholder omkostningerne sammen med Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen. Midttrafik udøver bestilte ture til normal afregning.

Det forventes, at Planlægning & Rådgivning bruger følgende timer på projektet:

0-50 timer X
50-100 timer
100-150 timer
150-200 timer
200< timer

Tidsplan

Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen har givet tilsagn om tildeling af puljemidler i august 2018. Projektet ønskes igangsat 1. januar 2019. Ruterne planlægges, og der laves informationskampagner i efteråret 2018. I efteråret 2019 gennemføres en kundetilfredshedsundersøgelse og fra januar 2019 kan tilbuddet justeres.

Evalueringsdesign

Lemvig Kommune gennemfører en kundetilfredshedsundersøgelse.

Status

I gang.

Plustur i Lemvig Kommune

Om projektet

Udbredelse af Plustur i Midttrafik starter med et pilotprojekt i Lemvig Kommune. Lemvig Kommune er valgt som testkommune, fordi kommunen selv har ønsket det. Proces mv. for start i Lemvig Kommune skal danne grundlag/viden for udbredelse til andre kommuner, der ønsker at tilbyde Plustur.

Understøttelse af mål og visioner

Plustur er en del af Midttrafiks produktsortiment og understøtter mobilitetspolitikens mål.

Organisering

Projektet er forankret i Rådgivning & Mobilitet, men andre afdelinger inddrages også. Flextrafik skal udføre bestilte ture, kommunikation har til opgave at udvikle informationsmateriale, og kundecenter har ansvaret for besvarelse af spørgsmål og klagebehandling.

Økonomi og ressourcer

Midttrafik har ikke afsat økonomi til projektet. Lemvig Kommune afholder markedsføringsomkostninger samt omkostninger til forbedringer af skiftesteder og bestilte Plusture.

Det forventes, at Planlægning & Rådgivning bruger følgende timer på projektet:

0-50 timer

50-100 timer

100-150 timer X

150-200 timer

200< timer

Tidsplan

Projekt startede i maj 2018, og Plustur vises som tilbud på Rejseplanen fra september 2018. Evaluering vil foregå i december 2018, hvorefter videre udbredelse kan drøftes og eventuelt tilbydes i andre kommuner.

Evalueringsdesign

Det planlægges at lave en analyse af bestilte ture mhp. at vurdere brugen af Plusturtilbuddet.

Status

I gang.

Cykelbusser i Silkeborg

Om projektet

Silkeborg Kommune har modtaget støtte til et forprojekt fra 'Pulje til investeringer i kollektiv bustrafik'. COWI analyserer behov og potentialer i forhold til særligt indrettede bybusser med plads til cykler. Analysen forventes at udløse en ny ansøgning til et driftsforsøg i to år med 1 – 2 specialindrettede bybusser på særlige strækninger.

Understøttelse af mål og visioner

Løsningen kan understøtte mobiliteten for borgerne i forstæderne til Silkeborg by, ved at borgerne kan cykle den ene vej og tage bussen den anden og dermed muligvis give flere cyklister og buskunder. Midttrafik deltager som interessant i projektet dels for at kunne tilegne sig og videreformidle viden og dels for at rådgive om information og mulige, ændrede kontrakt- og takstforhold.

Organisering

Projektet ejes af Silkeborg Kommune, der har hyret COWI til at gennemføre projektet, herunder foretage en lang række interviews med borgere og potentielle brugere. Hvis undersøgelsen udmøntes i et forsøg, skal Midttrafik udarbejde køreplaner og drive cykelbussen(erne).

Økonomi og ressourcer

Der er afsat 600.000 kr. fordelt mellem Silkeborg kommune og Trafikstyrelsen. Midttrafik er ikke økonomisk part i projektet. Hvis undersøgelsen udmøntes i et konkret forsøg, skal forsøgsbusserne drives igennem Midttrafik.

Det forventes, at Planlægning & Rådgivning bruger følgende timer på projektet:

0-50 timer X

50-100 timer

100-150 timer

150-200 timer

200< timer

Tidsplan

Opstart af forprojektet skete i april 2018. Indstilling til politikere og afrapportering til Trafikstyrelsen forventes at ske i august 2018. 1. september 2018 forventes en eventuel ansøgning om et forsøgsprojekt indsendt til Trafikstyrelsen.

Evalueringsdesign

Der er tale om en forundersøgelse hvor evalueringen bliver afrapportering til Trafikstyrelsen. Evalueringen omfatter: Kundeundersøgelsens resultater i forhold, til præferencer og indretning af bussen samt forhold til forventet brug.

Status

I gang, dog med reduceret ambition til ombygning af eksisterende bybusser.

Cykelmedtagning i Viborg Kommune

Om projektet

I et forsøg på at øge mobiliteten ønsker Viborg Kommune, at de rejsende kan medtage cykler i bybusserne og således bruge bybussen den ene vej og cykle den anden vej. Målet er samlet set at få flere kunder i bybusserne og at tilbyde en bedre mobilitet.

Understøttelse af mål og visioner

I Trafikplanen for Viborg Kommune vil man undersøge mulighederne for at medtage cykler på udvalgte ruter, herunder bybusser.

Organisering

Midttrafik er projektholder, og Viborg Kommune og Arriva er projektdeltagere.

Økonomi og ressourcer

Medtagelse af cykler kræver, at der installeres holdere til cyklerne i bybusserne. Viborg Kommune afholder omkostninger hertil.

Det forventes, at Planlægning & Rådgivning bruger følgende timer på projektet:

0-50 timer X

50-100 timer

100-150 timer

150-200 timer

200< timer

Tidsplan

Opstart primo september 2018 og iværksættelse senest 1. januar 2019. Forsøgsperioden forventes at strække sig over 1 år. Afrapportering og evaluering forventes at ske ultimo 2019.

Evalueringsdesign

Det forventes at lave udtræk på antal cykler i busserne i forsøgsperioden og at udarbejde en chauffør- og kundeundersøgelse ultimo 2019.

Status

Opstart september 2018.

Borgerinddragelse i Ringkøbing-Skjern Kommune

Om projektet

Projektet har til hensigt at afprøve en ny form for kollektiv transportløsning, der tager sit udgangspunkt i den særlige civilsamfundsmæssige DNA, der i forvejen er til stede i landdistrikterne i Ringkøbing-Skjern Kommune samt energieffektive teknologier og organiseringsformer. Der er tale om et projekt, der understøtter samkørsel, delebiler, landsbybusser og grønne løsninger, hvorfor projektet er forankret i Energisekretariatet i kommunen.

Understøttelse af mål og visioner

Ringkøbing-Skjern Kommune har et energimål om, at transporten skal være grøn og energirig. Forsøget skal vise, om metoden kan udbredes til andre yderområder - ikke bare i kommunen, men også udenfor kommunen.

Organisering

Ringkøbing-Skjern Kommune har søgt og fået tilsagn om tildeling af puljemidler og er således projektejer på projektet. Projektet er forankret i Energisekretariatet. Midttrafik deltager som observatør, bidrager med faglige input og bruger erfaringen fra forsøget ifm. rådgivningen af andre kommuner.

Økonomi og ressourcer

Ringkøbing-Skjern Kommune og Trafik-, Bolig- og Byggestyrelsen bidrager hver med 600.000 kr. Der er ingen økonomi i projektet fra Midttrafik ud over arbejdstimer.

Det forventes, at Planlægning & Rådgivning bruger følgende timer på projektet:

0-50 timer X

50-100 timer

100-150 timer

150-200 timer

200< timer

Tidsplan

Opstart i august 2018 og afslutning i januar 2020.

Evalueringsdesign

Der planlægges en føranalyse af kørselsbehov og efteranalyse af de foretagne kørsler mhp. en vurdering af, hvorvidt projektet kan udbredes til andre områder/kommuner.

Status

I gang.

Borgerinddragelse i Viborg Kommune

Om projektet

Viborg Kommune har fået yderpuljemidler til forsøg i tre landsbyområder, hvor borgerne er den drivende kraft ift., hvorledes borgerne kan blive transporteret til og fra området. Der tilbydes hhv. delebiler og delebusser i de tre udvalgte områder, som borgerne har valgt. Information, administration mv. varetages af borgerne. Målet er at afsøge mulighederne for at tilbyde et vedvarende tilbud om kørsel i tyndtbefolkede områder baseret på borgerdrevne tilbud.

Understøttelse af mål og visioner

I Viborg Kommunes trafikplan står der, at der skal afprøves nye koncepter for kollektiv transport i yderområderne mhp. at afklare, om de kan helt eller delvist afløse de nuværende lokale ruter. Forsøgene skal bidrage til vurdering af den fremtidige betjening af yderområderne.

Organisering

Viborg Kommune er projektejer og -leder. Midttrafik deltager i projektet med input, der kan viderebringes i andre projekter.

Økonomi og ressourcer

Der er ingen økonomi fra Midttrafik i projektet.

Det forventes, at Planlægning & Rådgivning bruger følgende timer på projektet:

0-50 timer X

50-100 timer

100-150 timer

150-200 timer

200< timer

Tidsplan

Evaluering af projektet skal ske i efteråret 2018 og endelig afrapportering ultimo 2018.

Evalueringsdesign

Der foretages en borgerundersøgelse og transportleverandørundersøgelse. Outputtet af projektet er grundlag for det fremtidige tilbud om kollektiv trafik i de tyndtbefolkede områder i Viborg Kommune.

Status

I gang.

MaaS-projekter

Om projektet

MaaS (Mobility as a service) er i sin ultimative form en digital platform, der giver den rejsende mulighed for både at få rejseoplysninger og bestille og betale for den samlede rejse, også på tværs af transportformer. Rejseplanen A/S er ved at lægge sidste hånd på en udvidet version af den nuværende Rejseplanen, som kan benyttes ifm. ITS-konferencen i København i efteråret 2018, og Business Region Aarhus (BRAA) er ligeledes i gang med et pilotprojekt vedr. en lokal udgave af en MaaS-løsning med særligt fokus på samkørsel.

Understøttelse af mål og visioner

MaaS forventes at bidrage til Midttrafiks strategiplan for tilfredse kunder, men understøtter også strategiplanens digitaliseringsmål og mobilitetspolitikken, da platformen vil øge borgerens mobilitet.

Organisering

BRAA-projektet er forankret i BRAA, hvor Rådgivning og Mobilitet deltager som observatør og vidensformidler. Rejseplanens MaaS-projekt er forankret i Midttrafiks Trafikserviceafdeling, men med sparring fra Rådgivning og Mobilitet.

Økonomi og ressourcer

Det forventes, at Planlægning & Rådgivning bruger følgende timer på projektet:

0-50 timer

50-100 timer X

100-150 timer

150-200 timer

200< timer

Tidsplan

BRAA kommer med den første version i september 2018, og pilotprojektet evalueres ultimo 2019.

Rejseplanen kommer med den første version til ITS-konferencen ultimo september 2018 og forventer en løbende udvikling og lancering af nye transportere frem til 2020. Dog vil en samlet betalingsmulighed formentlig tidligst være klar i 2020.

Evalueringsdesign

Evalueringsdesign er forankret i hvert af projekterne.

Status

I gang.

Ny stoppestedsmanual

Om projektet

Midttrafiks nuværende stoppestedsmanual er fra 2012 og har brug for en opdatering. Udover at stoppestederne er kundens første møde med den kollektive trafik, aktualiseres en opdatering stoppestedsmanualen af, at der med Midttrafiks kommende trafikplan vil blive defineret et hovednet, og der i dette net skal der defineres nogle knudepunkter, hvor omstigningsmulighederne mellem busser/tog på hovednettet og andre transportformer (Flextur, biler, cykler mv.) skal være gode.

Formålet med projektet er at udarbejde et værktøj, der kan bruges til forbedringer af de fysiske forhold mhp. at skabe sammenhængende mobilitet i Midttrafiks område på tværs af kollektive og individuelle transportformer, og som kan bruges i Midttrafiks rådgivning af kommunerne, som har ansvaret for at sikre ordentlige publikumsfaciliteter.

Understøttelse af mål og visioner

Projektet understøtter Midttrafiks kommende trafikplan, hvor der er fokus på gode skiftemuligheder til hovednettet. Derudover understøtter projektet Midttrafiks mobilitetspolitik, hvori et af de 4 fokusområder er fysiske forhold.

Organisering

Der er tale om et internt projekt, som er forankret i Rådgivning og Mobilitet.

Økonomi og ressourcer

Der er ikke afsat midler til projektet, kun interne ressourcer i Rådgivning og Mobilitet.

Det forventes, at Planlægning & Rådgivning bruger følgende timer på projektet:

0-50 timer

50-100 timer

100-150 timer X

150-200 timer

200< timer

Det må forventes, at udformning af stoppestedsmanualen efterfølgende vil give anledning til, at kommunerne muligvis igangsætter nye stoppestedsprojekter, som vil medføre øget bistand fra Midttrafik til rådgivning, implementering og drift.

Tidsplan

Projektet blev startet op i maj 2018 og forventes afsluttet i december 2018, muligvis starten af 2019.

Evalueringsdesign

Det er ambitionen, at stoppestedsmanualen afprøves som et pilotprojekt sammen med en kommune, dvs. at stoppestederne i en kommune vurderes ud fra principperne i stoppestedsmanualen mhp. at synliggøre, hvor der er behov for forbedringer. Herefter udarbejdes en handlingsplan, herunder økonomisk overslag, mhp. implementering af forbedringerne.

Midttrafik vil også gerne finde en interesseret kommune ift. at afprøve digital information ved stoppestederne.

Status

I gang.

Fremtidens Rejseplan

Danskernes foretrukne
rejseplatform samler nu
alle mobilitetsformer



Fremtidens rejsende vil forvente at blive transporteret hurtigt og sømløst fra dør til dør.

Transportsektoren som vi kender den er under hastig forandring. Både i Danmark og globalt sker der fremskridt indenfor teknologi, digitalisering og infrastruktur, der rykker ved grænserne for mobilitet og skaber nye behov i befolkningen.

Mobilitet er en af de mest eftertragtede værdier i vores samtid. Den giver os frihed til at bo og arbejde, hvor vi vil, og danner fundamentet for vækst, udvikling og fremdrift. Alligevel er mobiliteten under pres på grund af stigende trængsel, urbanisering og veje, der stranded til i bilkøer.

Mange taler om "Mobility as a Service", MaaS, som den nye store tendens. Rejsende vil stille større og større krav til deres mobilitet og forvente nemme digitale og integrerede løsninger, der er tilpasset deres individuelle behov og opdateres i *real time*.

Med afsæt i Rejseplanens unikke position som danskernes foretrukne rejseapp er vi klar til at fortsætte rejsen mod fremtidens mobilitet.

Hvor er vi på vej hen?

Rejseplanen i dag

Landsdækkende platform

- Rejseplanen er i dag danskernes foretrukne platform, når de skal med kollektiv trafik fra A til B.
- Vi har al data fra kollektiv trafik og viser alle rejsemuligheder i Danmark.
- Kundetilfredsheden er stigende, og tilliden til vores service er høj.

MinRejseplan

- Rejseplanens nye app, MinRejseplan, der integrerer både kollektive og private transportformer, er lanceret som pilotprojekt i Nordjylland og København.

Inden længe

En multimodal service

- Rejseplanen vil fremover vise alle mobilitets- og transportformer i Danmark.
- Delebiler, færger, indenrigsfly, langdistancebusser, bycykler og taxi tilføjes.
- MinRejseplan udbredes flere steder i landet.
- Nye features såsom push-meddelelser og mulighed for at søge på den hurtigste og billigste rejse styrkes.

Nye betalingsmuligheder

- Det vil blive endnu nemmere at købe billet, booke og betale rejsen i Rejseplanen.

Fremtiden

Mobility as a Service

- Tanken er, at uanset hvad der kommer af transport og mobilitet i fremtiden, kan du finde det i Rejseplanen.
- Mobility as a Service (MaaS), digitalisering, og multimodalitet forventes at fylde endnu mere fremover.

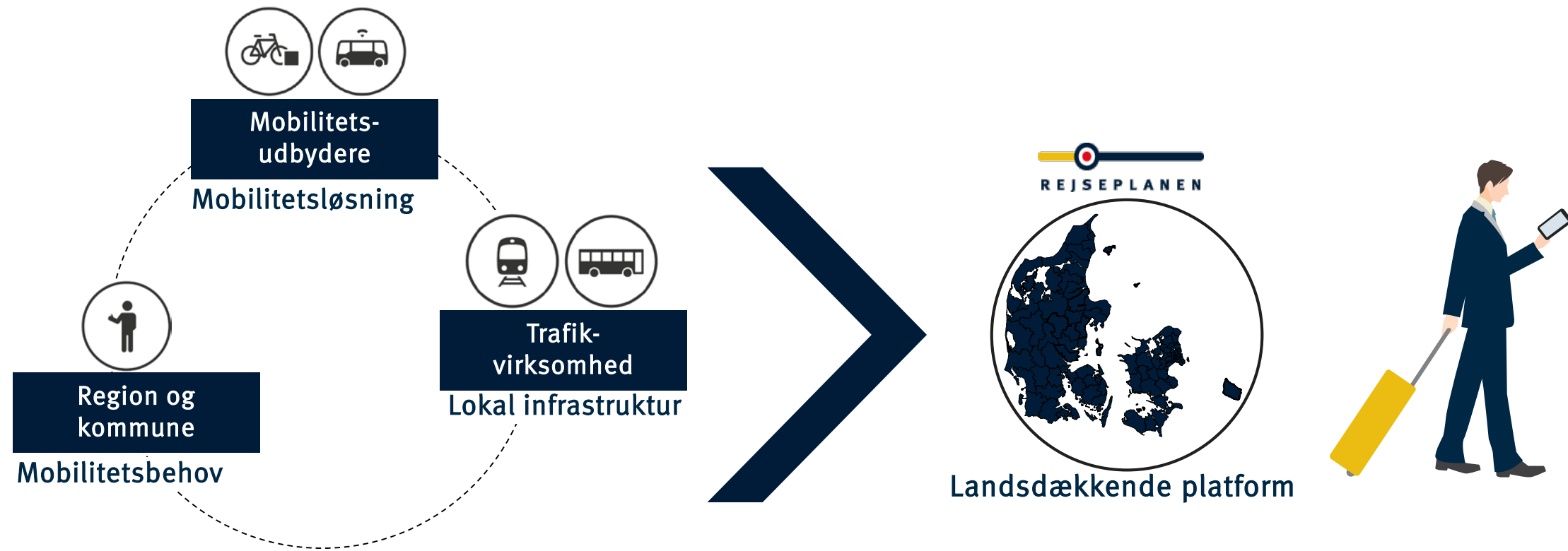
Digital og skræddersyet

- Endnu større fokus på skræddersyede kundeløsninger og customisering
- F.eks. øget brug af push funktioner, sømløs integration med nye betalingsformer, talegenkendelse, forbindelse til sociale medier, big data, miljøhensyn, datamining mv.

”Tanken er, at uanset hvad der kommer af transport og mobilitet i fremtiden, kan du finde det i Rejseplanen.”



Sådan kan nye lokale mobilitetstjenester kobles til Rejseplanens platform



Mobilitetsbehov

Kommuner og regioner identificerer et behov for mobilitet blandt deres borgere, f.eks. i yderområder hvor nye muligheder og behov opstår. Det kan f.eks. omfatte samkørsel, flextrafik og nye deleformer.

Mobilitetsløsning

Lokale mobilitetsudbydere, som f.eks. delebiler, bycykler, samkørsel, taxi eller Plustur, kan tilbyde forskellige typer mobilitet on-demand, ofte i mere fleksibel og individualiseret form.

Lokal infrastruktur

Den lokale trafikvirksomhed går i dialog med kommune eller region og indgår aftale med de nye mobilitetsformer. Trafikvirksomheden tager herefter kontakt til Rejseplanen for at få den nye service koblet på*. Trafikvirksomheden kan også stå for at markedsføre løsningen lokalt.

Landsdækkende platform

Rejseplanen integrerer de nye mobilitetsdata i sin landsdækkende platform. Det giver kommuner, regioner og mobilitetsudbydere mulighed for at tilbyde brugerne en mere sammenhængende rejse over flere afstande og med flere transportformer. Helt uden selv at skulle udvikle lokale mobilitetsplatforme.

*Trafikvirksomheder og mobilitetsudbydere har ansvaret for at verificere datakvalitet, samt sikre at mobilitetsløsningen er lovlig, og at anvendte data er korrekte ifm. overførsel og visning i Rejseplanen.



”Rejseplanen giver kommuner, regioner og lokale mobilitetsudbydere i hele Danmark mulighed for at tilbyde brugere en mere sammenhængende rejse. Helt uden selv at skulle udvikle lokale mobilitetsplatforme. ”



Rejseplanen introducerer: MinRejseplan



Hvad er MinRejseplan?

- Rejseplanens nye app, MinRejseplan, bygger ovenpå den velkendte rejseplatform.
- App'en viser både kollektive og private transportformer.
- Det omfatter f.eks. delebil, samkørsel, busser, bycykler og taxi.
- App'en indeholder også en række nye funktioner.



Hvem kan bruge den?

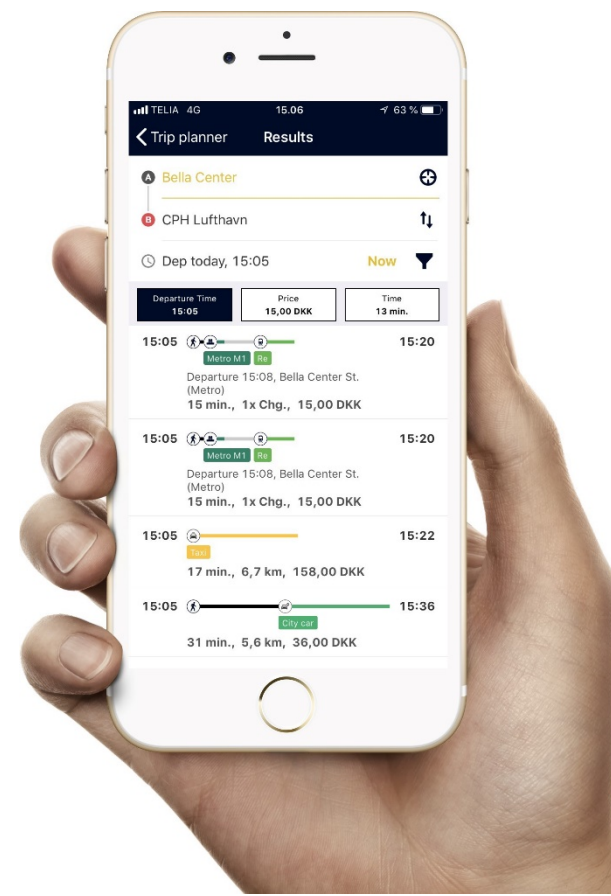
- MinRejseplan blev lanceret som pilotprojekt i Nordjylland i maj 2018.
- I september blev en særlig Københavnerversion introduceret.
- App'en kan anvendes i hele landet til at søge på rejser med kollektiv trafik.
- Kan downloades via App Store eller Google Play.



Hvad sker der på sigt?

- MinRejseplan er Rejseplanens pilottest af en række nye transportformer og muligheder.
- På sigt vil de nye funktioner og transportformer i MinRejseplan fusioneres helt med den velkendte Rejseplanen-app.

Nye mobilitetsformer og nye muligheder i MinRejseplan



- Søg på den hurtigste eller billigste rejse
- Brug filtre til at vælge mellem flere mobilitetsformer, f.eks. bycykel, delebil og taxi.
- Live-kortet bruges til at finde den løsning, der er tættest på dig her og nu.

Eksempler på hvordan Rejseplanen kan gøre en forskel for borgernes mobilitet

Den nye multimodale app, MinRejseplan

- Nordjyderne fik som de første i Danmark i maj 2018 mulighed for at søge rejser, der kombinerer al kollektiv trafik udbygget med Plustur og de private mobilitetsformer GoMore og Taxi.
- Det giver helt nye muligheder for mobilitet og sammenhængskraft i regionen, hvor det nu bliver nemmere at få det fulde overblik over den samlede rejse ét sted.
- Samtidig har erfaringer vist, at adgangen til flere transportmidler øger brugen af kollektiv trafik – til gavn for både borgere, private og offentlige mobilitetsudbydere.

Indenrigsfly kommer med

- Rejseplanen A/S og aktørerne i dansk indenrigsluftfart indgik i juni 2018 en banebrydende aftale om at tilføje indenrigsflytrafik til Rejseplanen.
- Udvidelsen er led i Rejseplanens strategi om at samle flere offentlige og private mobilitetsformer, så de rejsende kun har behov for en enkelt platform til hele rejsen.
- Med aftalen kan danskerne se frem til endnu mere sammenhængende og landsdækkende trafikinformation og -planlægning.

Ny digital platform i Vejle Kommune

- Vejle Kommune har i partnerskab med Sydtrafik igangsat et pilotprojekt for at udvikle og afprøve en app, der giver borgerne én indgang til private og offentlige mobilitetsstilbud.
- Formålet er at styrke mobiliteten i områder, hvor øvrig kollektiv trafik ikke er rentabel.
- Den digitale platform bygger ovenpå MinRejseplan og suppleres med en indgang til at aftale samkørsel i lokalområdet.
- På den måde kan Rejseplanen bruges som byggekloks til at styrke lokale mobilitetsinitiativer.



Vidste du at:



1 million daglige brugere

- Rejseplanen er den fjerde mest anvendte app i Danmark og er downloadet mere end 3,7 millioner gange.
- Vi har over 35 millioner søgninger hver måned og er dermed danskernes foretrukne platform for rejser med kollektiv trafik.



9 ud af 10 kender Rejseplanen

- 90% af danskerne kender til Rejseplanen, og 75% bruger vores services.
- Rejseplanens position som landsdækkende rejseplanlægger for den kollektive trafik er unik - også i internationalt perspektiv.



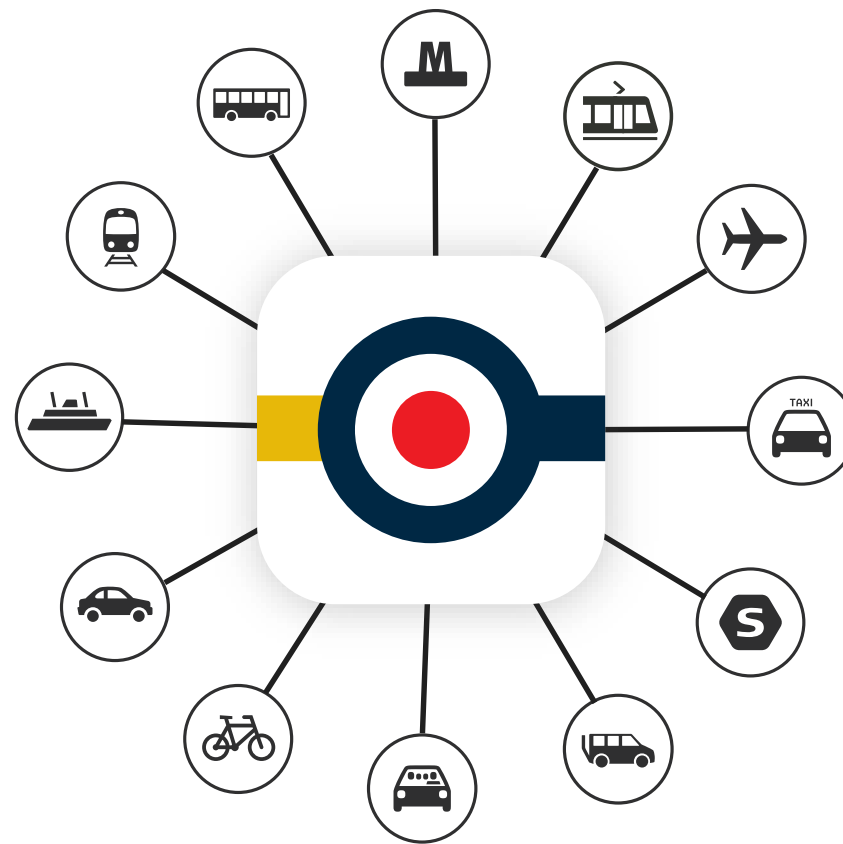
En platform i konstant udvikling

- Vi udvikler konstant vores teknologiske løsning for at tilpasse os nutidens mobilitetsbehov og sikre den optimale kunderejse.
- Vi har eksempelvis udviklet push-meddelelser og nye funktioner, så man nemt kan guides til den hurtigste og billigste rejse.



Data behandles lige

- Rejseplanen ligebehandler alle mobilitetsformer på vores platform.
- Vi selekterer ikke via algoritmer, der favoriserer visse søgninger fremfor andre.
- Det gør Rejseplanen til en troværdig partner for både de rejsende og mobilitetsudbydere.



Rejseplanen A/S er ejet af trafikvirksomhederne i Danmark.





Kontakt os

nymobilitet@rejseplanen.dk

Trafikstyregruppen

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
28. november 2017	1-30-75-1-26-16	Ole Sørensen	os@midttrafik.dk	

Tillæg til kommissorium for udarbejdelse af Midttrafiks trafikplan 2018-2021 Analyser
--

Kontaktudvalget har den 25. august 2017 besluttet, at arbejdet med Midttrafiks trafikplan 2018-2021 udvides til, i samspil med trafikstyregruppen, at skabe grundlag for politiske beslutninger i Region Midtjylland og kommunerne i regionen fra og med budget 2019, som inden for de fremtidige økonomiske rammer sikrer den bedst mulige kollektive trafik i Region Midtjylland.

Kommunekontaktrådet, KKR Midtjylland har den 1. september 2017 behandlet sagen med "Besparelser på rutenettet og arbejdet med Midttrafiks trafikplan 2018-2021".

KKR Midtjylland pegede blandt andet på følgende emner til analysen:

- Transparens i letbanens økonomi
- Betjening i øst og vest/land og by, herunder særligt uddannelsesinstitutioner (demografi og sikring af uddannelsesinstitutioner).

Efterfølgende har KD net den 6. oktober drøftet analysen og samtidig haft en runde blandt kommunerne, samt orienteret om opgaven på KKR mødet den 10. oktober.

Herefter har KKR, den 12. oktober fremsendt nedenstående analyseforslag til kommissoriet:

- Overordnet belysning af kommunal og regional finansiering af den kollektive trafik og rammerne herfor
- Sammenligning med andre regioner, ift. hvor meget regionerne bruger på kollektiv trafik
- Baggrunden for ønsket om besparelser på den kollektive trafik – en tilbundsående beskrivelse af, hvad der er årsagen til besparelserne
- Beskrivelse af gældende aftaler for finansiering af for rutenettet (eks. finansiering af uddannelses-ruter)
- Belysning af regionale udgifter/rejsetimer til kollektiv trafik pr. borger i de forskellige kommuner
- Sammenhæng med andre mobilitetsløsninger, f.eks. flexbusser, flextaxa m.v.
- Redegørelse for letbanens økonomi og betydning for den samlede økonomi til den kollektive trafik

Trafikstyregruppen besluttede den 25. oktober 2017, at belyse de ovennævnte spørgsmål. I første række udarbejdes alene notat om fakta som et grundlag for den videre proces.

I det følgende redegøres der samlet for følgende spørgsmål:

- Overordnet belysning af kommunal og regional finansiering af den kollektive trafik og rammerne herfor
- Baggrunden for ønsket om besparelser på den kollektive trafik – en tilbunds gående beskrivelse af, hvad der er årsagen til besparelserne
- Redegørelse for letbanens økonomi og betydning for den samlede økonomi til den kollektive trafik

I det følgende redegøres der først overordnet for Region Midtjyllands finansieringskilder til køb af kollektiv trafik og udviklingen i regionens udgifter fra regnskab 2012 til 2019 under forudsætning af, at der ikke gennemføres besparelser i 2019 på det nu planlagte aktivitetsniveau.

Det fremgår, at der vil være en betydelig stigning i Regionens udgiftsniveau, hvis der ikke gennemføres besparelser.

Efterfølgende redegøres der for udviklingen regionens og kommunernes udgifter til kollektiv trafik og årsagerne til udgiftsstigningerne i perioden 2012 – 2019. Hermed redegøres der samtidig for letbanes betydning for udviklingen i regionens udgifter.

Udviklingen i Region Midtjyllands udgifter til kollektiv trafik 2012 - 2019

Region Midtjylland finansierer regionens kollektive trafik dels gennem den samlede budgetramme for Regional Udvikling, og dels ved to særlige tilskud til tog- og letbanedrift.

Tilskuddet til togdrift er et investeringstilskud til Odderbanen og Lemvigbanen, som stammer tilbage fra amternes overtagelse af privatbanerne. Tilskuddet til letbanedrift er en statslig kompensation for overtagelse af trafikken på Grenaabanen. De statslige tilskud er øremærkede til tog- og letbanedrift. Tilskuddet til trafik på Grenaabanen påbegyndtes overført til Region Midtjylland i 2016 i forbindelse med lukningen af banen og påbegyndelse af erstatningskørslen, og fra 2017 har regionen modtaget det fulde tilskud. -

Tabel 1 viser Region Midtjyllands finansiering af kollektiv trafik i henholdsvis 2012 og 2019 under forudsætning af, at det nuværende aktivitetsniveau til kollektiv trafik fastholdes i 2019.

Når 2019 er valgt, skyldes det, at 2019 er første år, hvor der ikke er større midlertidige udsving i finansieringen af letbanen og erstatningskørsel.

Tabel 1. Udvikling i Region Midtjyllands udgifter til kollektiv trafik ved videreførelse af nuværende aktivitetsniveau

Mio. kr. i løbende priser, 2019 dog i 2018 niveau	2012	2019*	Forskel
Ordinære midler fra budgetrammen RU	289,4	364,8	75,4
Investeringstilskud til privatbanerne	11,0	12,2	1,2
Driftstilskud til trafik på Grenaabanen	0	47,8	47,8
I alt	300,4	424,8	124,4

2019* Midttrafiks budgetoverslag for 2019 med nuværende planlagte aktivitetsniveau.

Tabel 2 nedenfor viser udviklingen i kollektiv trafiks andel af Regional Udviklings budgetramme dels ved videreførelse af det nuværende aktivitetsniveau fra tabel 1, d.v.s., Midttrafiks budgetoverslag, og dels ved den budgetramme Region Midtjylland har forudsat i regionens budgetoverslag for 2019, som forudsætter en reduktion af regionens omkostninger til kollektiv trafik.

Regionens budgetramme er i løbende priser vokset med 34,5 mio. kr. fra 2012 – 2019. I Region Midtjyllands budgetoverslag for 2019 anvendes 33,1 mio. kr. af denne stigning på kollektiv trafik. Region Midtjylland har således stort set anvendt hele stigningen i Regional udviklings budgetramme i perioden til køb af kollektiv trafik.

Tabel 2. Udvikling i andelen af Regional Udviklings budgetramme til kollektiv trafik

Mio. kr. i løbende priser, 2019 i 2018 niveau	2012	Midttrafik budget uændret aktivitets-niveau		Regionens budget-overslag	
		2019*	2012-2019* Forskel	2019**	2012-2019** Forskel.
Fra budgetrammen RU til kollektiv trafik	289,4	364,8	75,4	322,5	33,1
Øvrig regional udvikling	309,8	268,9	-40,9	311,2	1,4
I alt Regional Udviklings budgetramme	599,2	633,7	34,5	633,7	34,5
Kollektiv trafiks andel i procent	48,3	57,6		50,9	

2019* Midttrafiks budgetoverslag for 2019 med nuværende planlagte aktivitetsniveau.

2019**: Region Midtjyllands budgetoverslag for 2019 for budgetrammen til Regional Udvikling.

Et udgiftsniveau på 364,8 mio. kr. til kollektiv trafik fra den ordinære budgetramme til Regional Udvikling svarende til uændret aktivitetsniveau vil betyde, at kollektiv trafik vil udgøre 57,6 % af rammen.

Regionen budgetterer i overslagsåret 2019 med en udgift på 322,5, hvorved andelen reduceres til 50,9 %.

Differencen mellem regionens budgetoverslag for 2019 til kollektiv trafik og de forventede udgifter ved uændret aktivitetsniveau er 42,3 mio. kr. (364,8 – 322,5 mio. kr.)

Udviklingen regionens og kommunernes udgifter til kollektiv trafik

I den følgende analyse foretages en sammenligning af udviklingen i de kommunale og regionale udgifter til kollektiv trafik i Midttrafik. I sammenligningen er Aarhus Kommune udeladt i den kommunale del, da Aarhus Kommune ikke er særlig sammenlignelig med de øvrige kommuner grundet størrelsen samt påvirkningen fra Aarhus Letbane. Derfor er den følgende sammenligning kun mellem udviklingen i Region Midtjylland og kommunerne i Region Midtjylland med undtagelse af Aarhus Kommune.

Der bliver alene set på bestillernes udgifter i 2012 og i 2019. I 2012 budgettet var tilpasningerne af budgetterne efter forrige runde af regionale budgettilpasninger gennemført. I perioden 2013 – 2016 giver finansieringen af rejsekort, letbane og erstatningskørsel forskellige ikke blivende udsving mens 2019 er udtryk for blivende omkostninger til kollektiv trafik for bestillerne, herunder fuld drift på Aarhus Letbane.

I analysen foretages en sammenligning af Midttrafiks regnskab 2012 med Midttrafiks budgetoverslag for 2019.

Med henblik på sammenligneligheden mellem de to år, er der bl.a. foretaget en tilpasning for de kommuner, der i løbet af årene har hjemtaget dele af kørslen, således at hjemtagningen ikke skævvider analysegrundlaget. Derudover er det statslige tilskud til Grenaabanen fratrasket for Region Midtjylland i B2019, mens lån til sporombygning af Odderbanen er fjernet fra R2012, da Region Midtjylland siden har hjemtaget lånet.

Opgørelsen, der fremgår af tabel 3, foretages i løbende priser. Tallene i tabel 3 afviger af de nævnte årsager noget fra tabel 1 og 2, men giver så til gengæld et mere retvisende billede af stigningerne i udgifterne på de forskellige områder.

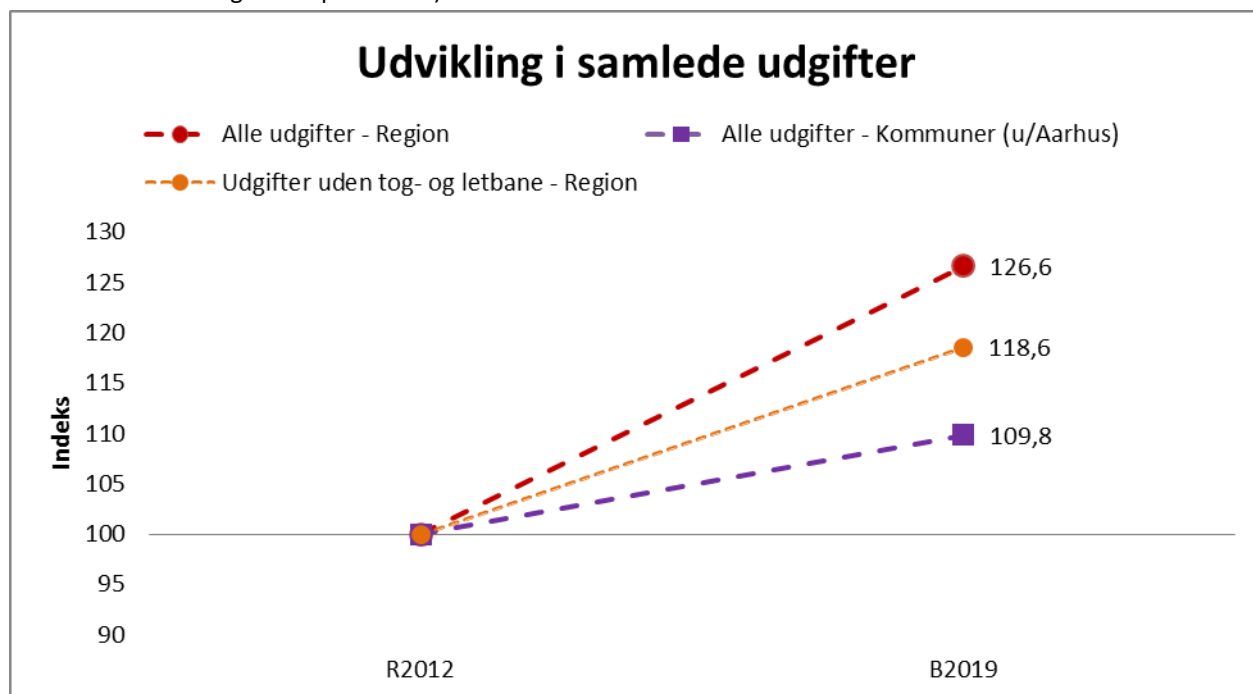
Tabel 3. Udvikling i nettoudgifter fordelt på hovedområder for Region Midtjylland og kommunerne ekskl. Aarhus

Udvikling i udgifter - Region Midtjylland	R2012*	B2019*	Difference (mio.)
Nettobusdrift	191,6	211,4	20
Rejsekort og Bus-IT	1,3	23,9	23
Øvrig administration	45,4	46,9	2
Togdrift/letbane	39,1	68,8	30
Alle udgifter	277,6	351,6	74
Udvikling i udgifter - Kommuner (u/Aarhus)	R2012*	B2019*	Difference (mio.)
Nettobusdrift	314,2	331,3	17
Rejsekort og Bus-IT	0,6	13,8	13
Øvrig administration	31,8	33,4	2
Flextrafik	9,9	13,0	3
Alle udgifter	356,7	391,7	35

*Af hensyn til sammenligneligheden mellem de to år er der foretaget justeringer af udgiftsniveauet i de to år.

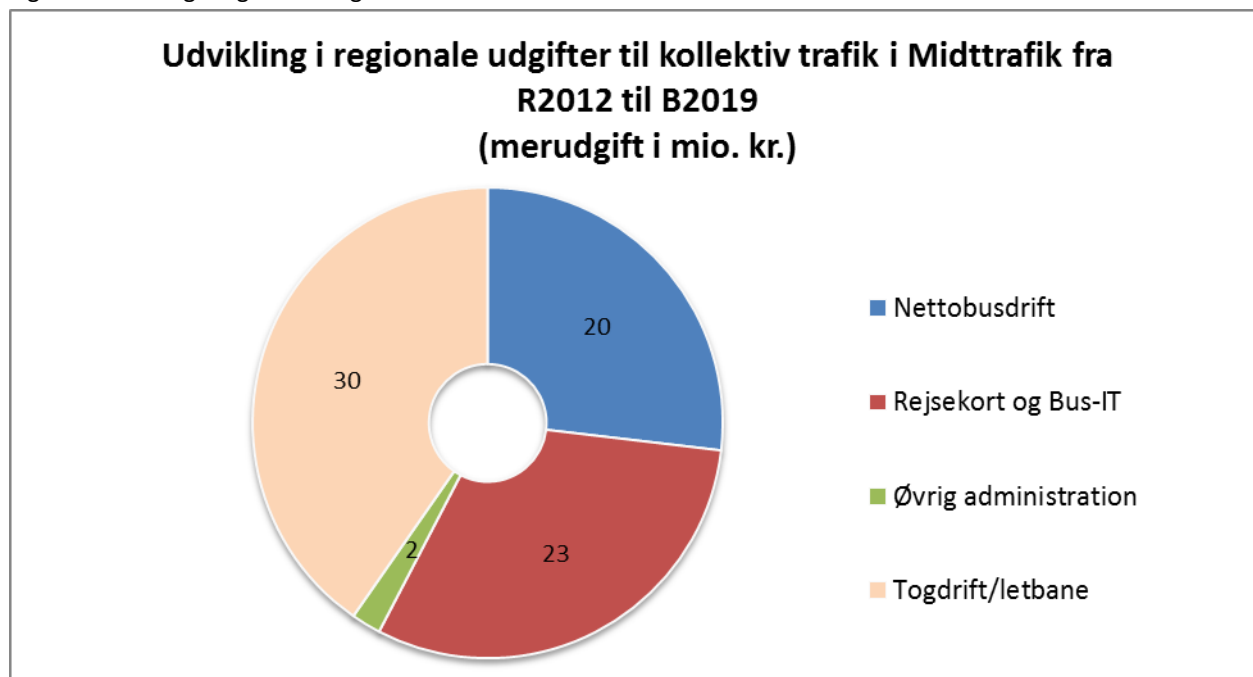
Som det fremgår af figur 1 nedenfor er der forskel i udgiftsudviklingen for Region Midtjylland og kommunerne. For Region Midtjylland vokser det samlede beløb til køb af kollektiv trafik hos Midttrafik med 26,6 % fra 2012 til 2019. Til sammenligning er udgifterne kun vokset med 9,8 % i kommunerne. Udelades væksten i udgifter til tog- og letbanedrift er de regionale udgifter vokset med 18,6 %.

Figur 1: Udvikling i samlede omkostninger til køb af kollektiv trafik gennem Midttrafik fra 2012 til 2019 (løbende priser 2019 dog i 2018 prisniveau)



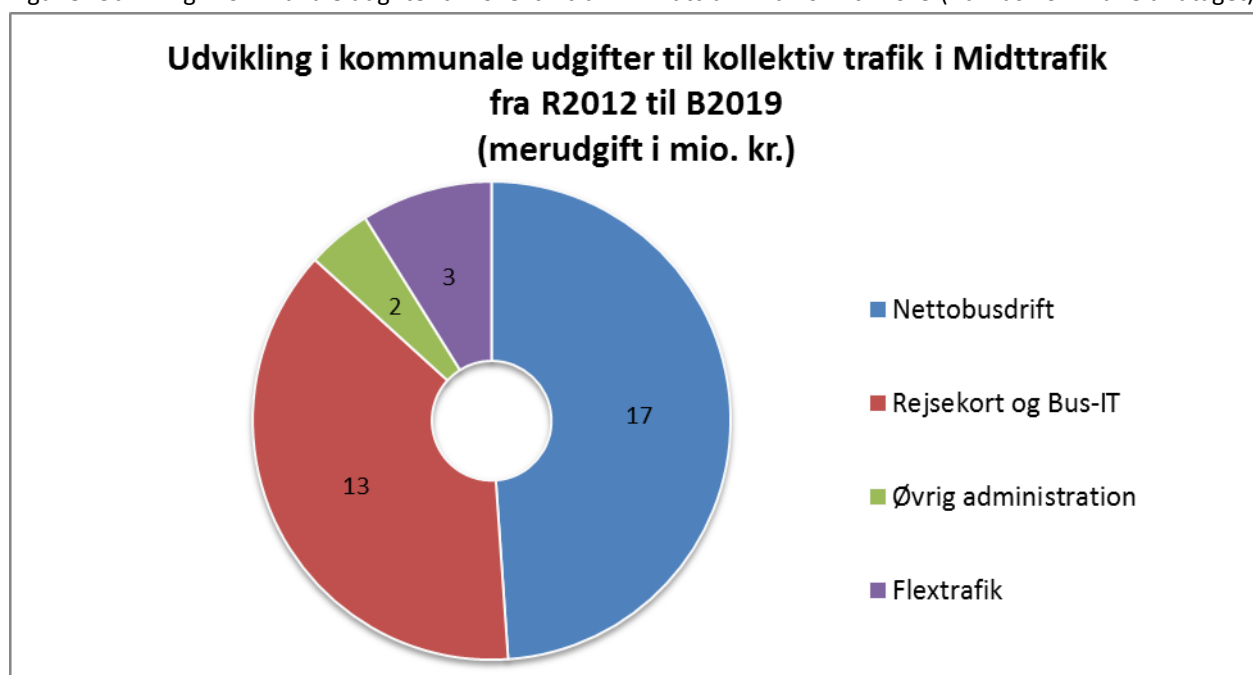
Region Midtjyllands udgifter til kollektiv trafik i Midttrafik er vokset med ca. 74 mio. kr. Som man kan se i nedenstående figur 2, så kan de væsentligste udgiftsstigninger deles i tre driftsområder: bus, rejsekort/bus-IT og tog/letbane. Øvrig administration er vokset med 3-5 % i perioden 2012 – 2018. Trafikselskabet er i perioden fremskrevet efter KL's pris- og lønudvikling, hvilket svarer til en fremskrivning på 11,8 %. Realvæksten i den øvrige administration har derfor været negativ i perioden.

Figur 2: Udvikling i regionale udgifter til kollektiv trafik i Midttrafik fra 2012 til 2019



Til sammenligning fremgår det af figur 3 at de kommunale (ekskl. Aarhus) udgifter til kollektiv trafik i Midttrafik kun er vokset med ca. 35 mio. kr., hvilket primært skyldes udgiftsstigninger på busdrift og rejsekort/Bus-IT.

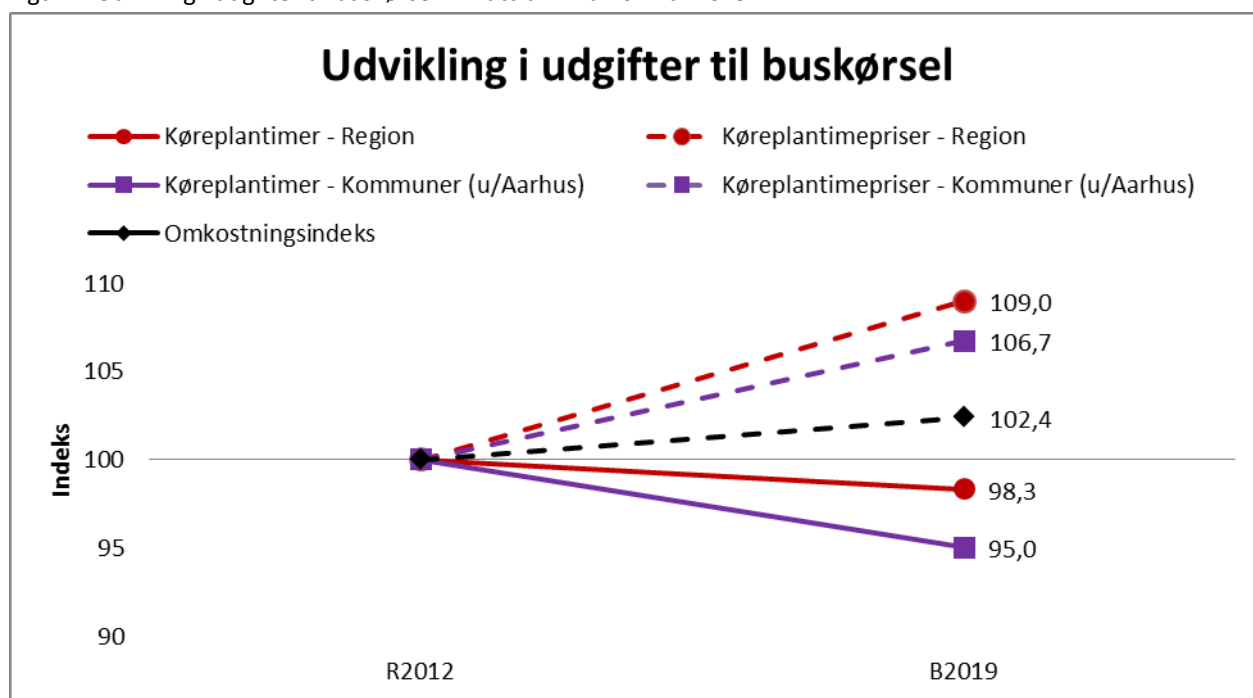
Figur 3: Udvikling i kommunale udgifter til kollektiv trafik i Midttrafik fra 2012 til 2019 (Aarhus Kommune undtaget)



Nettobusdrift

Merudgiften til nettobusdrift skyldes i høj grad stigende køreplantimepriser, hvilket kan ses af nedenstående oversigt:

Figur 4: Udvikling i udgifter til buskørsel i Midttrafik fra 2012 til 2019



Region Midtjyllands udgifter til busdrift udfordres af, at køreplantimeprisen er steget betydeligt mere end omkostningsindekset i samme periode. Det samme gør sig i mindre omfang gældende for kommunerne. Samtidig har Region Midtjylland reduceret kørsel for 1,7 %, mens kommunerne har reduceret med 5 %, men til gengæld har kommunerne øget udgifterne til flextur.

Årsagen til, at køreplantimeprisen stiger mere end omkostningsindekset, kan i høj grad findes ved stigende priser efter udbud af buskørsel. Samme udvikling i køreplantimepriser observeres også i de fleste af landets øvrige regionale trafikselskaber.¹ Stigningen i køreplantimepriser vurderes at ske som følge af, at kontraktpriserne historisk har været meget lave i de tidligere amter, mens genudbud af disse kontrakter viser, at entreprenørerne har erfaret, at prisniveauet i disse kontrakter har været urentabelt, hvorfor prisniveauet i dag er hævet mod hvad Midttrafik anser som et mere langsigtet niveau.

Region Midtjylland har i forhold til kommunerne ikke foretaget samme mængde kørselsreduktioner i perioden, og regionen har en mindre gunstig udvikling i køreplantimepriserne. Udfordringen på udgiftssiden reduceres delvist af en gunstig udvikling på indtægtssiden, hvor de regionale indtægter er steget, hvilket i høj grad kan tilskrives en mere positiv forventning til indtægten fra bus-tog samarbejdet.

Rejsekort og Bus-IT

Rejsekortet blev fuldt udrullet i Region Midtjylland i løbet af 2015, og det har medvirket til en betydelig merudgift på Midttrafik billetteringsudstyr. Således er Midttrafiks udgifter til rejsekort næsten 60 mio. kr. årligt, mens den samlede besparelse på administration i forbindelse med rejsekortets introduktion var på 12 mio. kr.

Region Midtjylland betaler årligt ca. 23 mio. kr. til rejsekortet vedr. busdriften, mens tilknyttede besparelser på administrationen udgør ca. 5 mio. kr. Udgifter til rejsekort på letbanen finansieres over budgettet til letbanen.

Derudover er udgifterne til Bus-IT også stigende. Midttrafik har i forhold til 2012 fået faste driftsudgifter til eksempelvis realtidssystem og mobil app, hvilket øger serviceniveauet for kunden, men også hæver bestil-

¹ Se mere i punkt 9 fra Midttrafiks bestyrelsesmøde 16. december 2016

lernes betaling til driften heraf. Siden 2012 er udgifterne til Bus-IT vokset med ca. 5 mio. kr. for Region Midtjylland.

For kommunerne ekskl. Aarhus er nettoudgiften til rejsekort efter tilknyttede besparelser på administrationen på ca. 10 mio. kr. Udgifterne til Bus-IT er forøget med knap 4 mio. kr.

Tog- og letbanedrift

Region Midtjyllands udgift til tog- og letbanedrift i Midttrafiks budget er hævet med ca. 30 mio. kr. fra regnskab 2012 til den nuværende forventede fulddriftsudgift.² En merudgift på ca. 10 mio. kr. var forventet, eftersom der i 2011 blev afsat 10 mio. kr. til togdrift (og senere letbane). Imidlertid blev der vederlagsfrit af staten stillet tog til rådighed på Odderbanen, og de 10 mio. kr. blev anvendt til at opretholde et midlertidigt højt aktivitetsniveau på busdriften. Med overgangen til Aarhus Letbane bortfalder de vederlagsfrie tog, og de 10 mio. kr. fra den midlertidige benyttelse på busdriften tilbageføres til Aarhus Letbane.

Den væsentligste del af den resterende forøgelse af budgettet kan forklares med Aarhus Letbane A/S opskrevne forventninger til driftsbudgettet, og at den forventede indtægtsforøgelse ved overgang til letbanen indfases over en længere årrække. I Midttrafiks budgetoverslag for 2019 udgør det en samlet merudgift på 16 mio. kr. i 2019 i forhold til det oprindelige budget faldende til 12 mio. i 2021 som følge af indfasning af merindtægterne. Region Midtjylland har tilkendegivet, at en betydelig del af merudgiften skal finansieres ved yderligere tilpasning af busdriften til letbanen, hvilket var en af årsagerne til arbejdet med ny trafikplan for Djursland.

Samlet set

Region Midtjyllands ramme er udfordret af, en betydelig merudgift til tog- og letbanedrift, rejsekort og Bus IT samt en opdrift i køreplantagepriserne betydeligt over omkostningsindekset. Endvidere har man ikke i samme omfang som kommunerne tilpasset sit aktivitetsniveau gennem de senere år.

At udfordringen først kommer fra 2018/19 har flere årsager. Region Midtjylland har de seneste år dækket de stigende udgifter med de førømtalte 10 mio. afsat til togdrift samt en opsparet reservepulje til styrkelse af budgetsikkerheden. Midlerne afsat til togdrift overgår til letbane ved dennes opstart, mens reservepuljen blev opbrugt i forbindelse med regnskab 2016. Endelig har det i løbet af 2017 vist sig nødvendigt at opjustere omkostningerne til drift af letbanen fra 2018 og frem.

For 2017 ventes Region Midtjylland at overholde budgetrammen, da den midlertidige buserstatningskørsel på letbanestrækningen er billigere end drift af letbanen, og i 2018 har Region Midtjylland prioriteret et engangsløft der dækker merudgifterne.

I det følgende redegøres der for følgende spørgsmål:

- **Sammenligning med andre regioner, ift. hvor meget regionerne bruger på kollektiv trafik**

Nedenstående tabel 4 og figur 5 viser forbruget til kollektiv trafik i regionerne i 2017, som de er opgjort af Danske Regioner. Der foreligger endnu ikke tal for 2018.

² Dette tal er ekskl. statstilskud på 47,8 mio. kr.

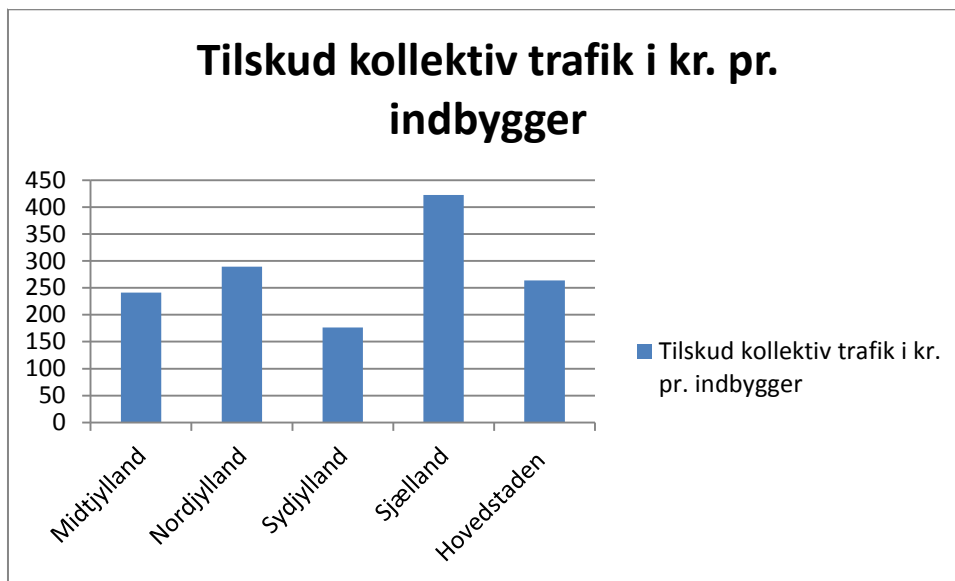
Tabel 4. Regionernes budgetter til kollektiv trafik i 2017

	Midtjylland	Nordjylland	Syddanmark	Sjælland	Hovedstaden
Kollektiv trafik I mio. kr.	315	170	215	352	478
Regional udvikling i alt*	626	324	541	569	966
Andel af regional udvikling	50,3%	52,5%	39,7%	61,8%	49,4%
Indbyggertal i 2017	1.306.202	587.446	1.218.010	832.703	1.811.809
Areal i km ²	13.142	7.931	12.191	7.273	2.561
Befolkningstæthed	99	74	100	114	707
Tilskud kollektiv trafik i kr. pr. indbygger	241	289	176	422	264

Kilde: Danske Regioner og Danmarks Statistik

* inkl. fælles administration

Figur 5. Regionernes tilskud til kollektiv trafik per indbygger



Som det fremgår af ovenstående figur er forbruget per indbygger lavest i Region Syddanmark efterfulgt af Region Midtjylland. Såvel Hovedstaden som Region Sjælland ligger relativt højt i forbrug per indbygger uanset, at S-tog løfter en betydelig opgave i den regionale trafik.

Den kollektive trafiks andel af budgettet til Regional Udvikling i Region Midtjylland og Region Nordjylland i 2017 er nogenlunde på samme niveau, ca. 50 %, men Region Nordjylland udgifter per indbygger er større end Region Midtjyllands.

I det følgende redegøres der for følgende spørgsmål:

- Belysning af regionale udgifter/rejsetimer til kollektiv trafik pr. borger i de forskellige kommuner

Bruttoudgifterne ved regional kørsel kan i princippet opgøres ved at fordele køreplantimerne på de enkelte ruter på kørsel i de gennemkørte kommuner og gange dem med de gennemsnitlige køreplantimepriser i de enkelte kontrakter. Det er derimod ikke umiddelbart muligt at fordele indtægter på regionale ruter på kommuner og herved beregne nettoudgifter ved kørslen fordelt på kommunerne. Spørgsmålet er også, hvordan man i givet fald skulle fordele indtægterne meningsfuldt. Indtægterne kunne fordeles efter antal-

let af gennemrejste zoner i de enkelte kommuner, men indtægterne på en rute som eksempelvis 217 Hadsten – Aarhus stammer jo fortrinsvis fra rejser til og fra Hadsten, der gennemrejser zoner i Aarhus Kommune.

Bruttoudgifterne er i princippet proportional med antallet af køreplantimer, og antallet af køreplantimer per indbygger. Der er derfor alene regnet på fordelingen af køreplantimer.

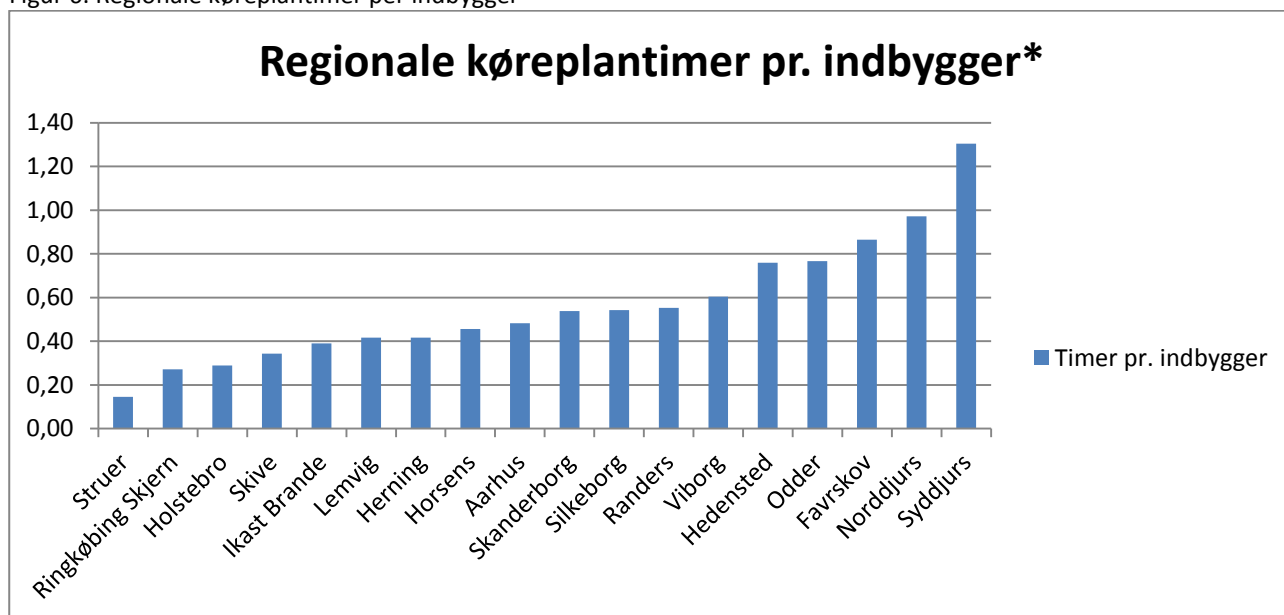
Det skal understreges at serviceniveauet i den kollektive trafik i de enkelte kommuner også afhænger af den udbudte togtrafik og lokaltrafikken i form af lokalruter og bybusser.

Det skal også understreges, at forskellene i antallet af regionale køreplantimer per indbygger mellem kommunerne ikke nødvendigvis er et udtryk for forskel i det serviceniveau regionen leverer. Geografiske og befolkningsmæssige forhold, togtrafikkens dækning af mellemkommunale rejsestrømme samt brugen af kollektiv trafik kan betyde væsentlige forskelle i antallet af køreplantimer per indbygger, selvom der var anvendt samme principper for regionens dækning af rejsestrømme i alle kommuner.

Fordeles de ca. 700.000 køreplantimer, der køres på regionale ruter i kommunerne i regionen på kommunerne og sammenholdes med befolkningstallet i kommunerne fås følgende fordeling i figur 6.

Regionens tog- og letbanetrafik trafik indgår i lighed med den statens togtrafik ikke i opgørelsen.

Figur 6. Regionale køreplantimer per indbygger

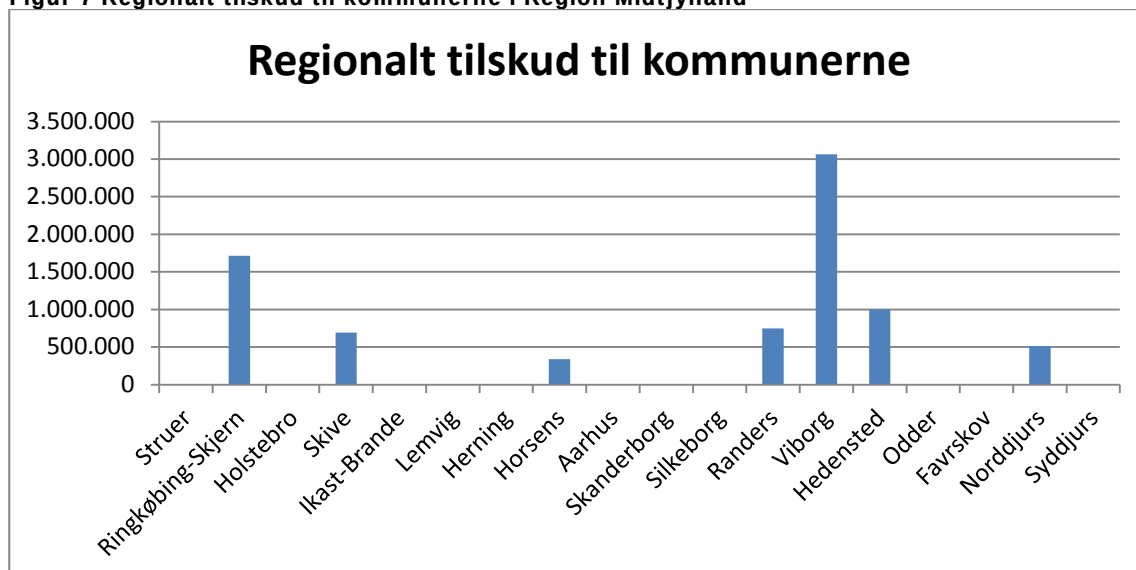


* Lufthavnsrute til Aarhus Lufthavn er ikke indregnet, og Favrskov er ikke tilskrevet køreplantimer på rute 918X, som ikke har stop i Favrskov.

Som det fremgår af det efterfølgende afsnit blev der i forbindelse med aftaler i tilknytning til effektivisering af det regionale rutenet i 2011 indgået en række konkrete aftaler om en anden fordeling mellem nogle kommuner og Region Midtjylland. Aftalerne betød at nogle kommuner blev kompenseret for overtagelse af hidtidig regional kørsel.

Regionens samlede tilskud til kommunerne er i 2018 på 8,1 mio. kr. Fordelingen af tilskuddene på kommunerne fremgår af figur 7.

Figur 7 Regionalt tilskud til kommunerne i Region Midtjylland



I det følgende redegøres der for følgende spørgsmål:

- **Beskrivelse af gældende aftaler for finansiering af rutenettet (eks. finansiering af uddannelsesruter)**

Det fremgår af bemærkninger til Lov om Trafikselskaber, § 3, stk.2, at en Region ikke kan forpligtes til at bidrage med mere end udgiften til lokalbaner og busbetjening af regional betydning. I bemærkningerne til det oprindelige lovforslag hedder det endvidere:

Det foreslås, at trafikselskaberne i de jysk-fynske regioner selv aftaler fordelingen af opgaverne mellem regionen og kommunerne. Det forventes, at trafikselskaberne vil vælge en model, hvor regionen bliver økonomisk ansvarlig for privatbanerne samt et overordnet regionalt busnet, der forbinder bycentre uden banebetjening i hver sin kommune, mens kommunerne finansierer alle lokale ruter og den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede.

Begreberne "regional betydning", "overordnet regionalt rutenet" og "bycentre" er i den sammenhæng ikke nærmere defineret, men generelt har det været opfattelsen – og baggrunden for den fordeling af udgifter til kollektiv trafik der blev aftalt med Midttrafiks dannelse - at Regionens ansvar vedrører ruter der kørte på tværs af en eller flere af de nye kommunegrænser ved Midttrafiks dannelse. Et egentlig lovmæssigt krav til det regionale serviceniveau findes ikke.

Det var således som udgangspunkt ikke rejsemønstrene på ruterne, der afgjorde, hvilke ruter og strækninger, der overgik til regional finansiering ved Midttrafiks dannelse. Ruter kunne eksempelvis være tilrettelagt så de krydsede kommunegrænser, mere af hensyn til effektive omløbsplaner end konkrete rejsemønstre.

Der blev dog dels ved Trafikselskabets dannelse og dels i forbindelse med aftaler i tilknytning til effektivisering af det regionale rutenet i 2011, hvor der i 2009-10 også var nedsat en trafikstyregruppe, indgået en række konkrete aftaler om en anden fordeling mellem nogle kommuner og Region Midtjylland. Der er ikke tale om generelle aftaler, men helt konkrete aftaler indgået mellem den enkelte kommune og Regionen.

Der er grundlæggende 2 typer af aftaler.

Dels er der aftaler hvor finansiering af en given rute deles mellem Kommune og Region. Dette sker efter en af parterne aftalt fordelingsnøgle, hvor Kommune og Region hæfter for en andel af rutens udgifter og modtager en tilsvarende andel af indtægterne. Denne fordeling vil typisk være udarbejdet på baggrund af en regional tilkendegivelse af, at man udelukkede ønsker at finansiere kørsel til Ungdomsuddannelser, som udgangspunkt på et minimumsniveau svarende til 1 tur om morgenen og 2 hjemture om eftermiddagen, mens øvrig kørsel finansieres af kommunen.

En anden type aftale indebærer at kørslen finansieres 100 % af kommunerne, men at der imellem den enkelte kommune og Regionen er aftalt et konkret kompensationsbeløb, der årligt betales til kommunen.

Som sagt er aftalerne indgået bilateralt mellem den enkelte kommune og Regionen, og aftalerne er således ikke udtryk for et samlet overordnet princip for det regionale rutenet, men derimod en konkret forhandlet løsning i hvert enkelt tilfælde.

Der vedlægges en oversigt over aftalerne.

Regionen har i forbindelse med indgåelse af de ovennævnte aftaler og ved andre lejligheder tilkendegivet, at regionen påtager sig en særlig ansvar i forhold til unge i ungdomsuddannelserne. Udgangspunktet var i 2010, at en elev, der var påbegyndt en ungdomsuddannelse, ikke skulle miste sin transportmulighed, hvis ruten blev nedlagt. Efter ønske fra kommunerne blev tilskuddene gjort permanente og regionen videreførte enkelte ruter på minimumsniveau.

Regionen har imidlertid aldrig fastsat egentlige servicemål herfor eksempelvis:

- Om forpligtigelsen alene gælder mellemkommunalt rejsende unge i ungdomsuddannelserne eller alle uddannelsessøgende
- Antallet af uddannelsessøgende, der berettiger en transportmulighed
- Hvilken afstand til en anden rejsemulighed, der er acceptabel

I det følgende redegøres der for følgende spørgsmål:

- **Sammenhæng med andre mobilitetsløsninger, f.eks. flexbusser, flextaxa m.v.**

Som det fremgår af udviklingen i kommunernes udgifter i perioden 2012 – 2018 er der en stigning i udgifterne til flextrafik. Dette dækker bl.a. over at kommunerne i forskelligt omfang anvender flextur som et alternativ til lokal bustrafik. Region Midtjylland har kun i begrænset omfang benyttet sig af fleksible løsninger.

Mange mindre byer og landdistrikter oplever en fraflytning særligt blandt de unge – den kollektive trafiks kernebrugere. Samtidig er bilrådigheden på tværs af regionen stigende, hvilket er medvirkende til at udhule den kollektive trafiks kundeunderlag.

Dette vil også fremover være en udfordring, hvordan tilbuddet i de mindre byer og landdistrikterne tilpasses lavere behov for kollektiv trafik samtidig med, at der opretholdes en tilfredsstillende mobilitet.

Behovstyret trafik – Flextrafik har via digitale platforme givet mulighed for en stærk koordinering af enkeltture gennem Flex-produkterne, hvor offentlige transportopgaver kan kombineres med åbent tilbud (Flextur) til alle borgere. Flextrafik er i dag en velintegreret del af Midttrafik, men der åbner sig fortsat nye muligheder for at integrere og kombinere servicen med den øvrige kollektive trafik.

Midttrafik har senest lanceret en flexbus, som er en fleksibel løsning, der minder om "en bustur", bortset

fra at den skal bestilles på forhånd. Der kan benyttes periodekort og mobilapp-billetter på Flexbusture, men ikke rejsekort. Turene vil fremgå af køreplanen og rejseplanen og som almindelige busture med faste afgangs- og ankomsttider og stoppesteder. Flexbus vil i mange områder og på tidpunkter med få passagerer være velegnet som tilbringertrafik til knudepunkter med mulighed for at skifte til andre busruter, letbane eller tog. Det særlige er, at Flexbusturene kun udføres, hvis de er bestilt på forhånd.

Midttrafik har i arbejdet med ny trafikplan for Djursland og Midttrafiks samlede trafikplan ønsket at adressere hele denne problemstilling. Principperne for planerne er:

- Udpegning af et hovedtrafiknet med gode knudepunkter for kombinationsrejser, som betjener de større rejsestrømme i fast genkendeligt mønster.
- Der suppleres, uddannelsesruter med direkte betjening af ungdomsuddannelser
- De øvrige ruter tænkes i højere grad, som tilbringerruter til hovednettet og kan ved svag benyttelse erstattes af flexbusture.

I det foreløbige forslag til trafikplan på Djursland er der således lagt op til at et antal ruter bliver tilbringer-ruter til knudepunkter i hovednettet og et antal ture på flere nuværende regionale ruter eller strækninger erstattes af Flexbus-ture.

Målet med omlægningerne er at få en mere fremtidssikret fleksibel struktur på det kollektive trafiknet, hvor der sikres et godt serviceniveau for de større rejsestrømme, og at der omkostningseffektivt kan oprettholdes et acceptabelt serviceniveau i mindre byer og landdistrikter med brug af fleksible løsninger.

Bilag 1 - Klage fra Herning Turist over udstyr i busser

Til rette vedkommende i bestyrelsen for Midttrafik

Jeg har gennem længere tid forsøgt at få Midttrafik i tale vedrørende det monterede udstyr i busserne, der kører for Midttrafik.

Dette har ca. været forsøgt i ¾ år på nuværende tidspunkt.

Jeg har gennem driften kontraktafdelingen samt direktøren for Midttrafik forsøgt, at indhente dokumentation på de fornødne godkendelser af dette udstyr.

Det er ikke lykkedes mig endnu.

Jeg har af Thomas Dalsgaard fået et svar der er vedhæftet i denne mail, hvor han bare betegner sagen som lukket. Dette er velvidende, at han skriver, at udstyret ikke er godkendt og lever op til de regler der er på markedet for dette område.

Direktøren ønsker heller ikke at svare på de mails der er sendt til ham, for at få en yderligere kommentar på om dette er Midttrafiks måde at arbejde på.

Jeg har jo som en ansvarlig og seriøs samarbejdspartner og leverandør til Midttrafik en forpligtelse, når jeg er bekendt med, at der ikke leves op til gældende lovgivning.

Jeg kan ikke tilsidesætte den viden jeg ligger inde med, hvis der skulle ske en ulykke. Ex hvis en bus brænder eller kører en ned.

Vil bestyrelsen bekræfte over for mig.

- At Midttrafiks bestyrelse er bekendt med manglende godkendelser af udstyr i deres busser jf. færdselsloven
- At det er ok med Midttrafiks bestyrelse, at der monteres udstyr i busserne der ikke er godkendt af Færdselsstyrelsen jf. gældende lovgivning
- At det er ok med Midttrafiks bestyrelse, entreprenører modregnes ud fra udstyr der ikke er godkendt
- At Midttrafiks bestyrelse står inde for alt erstatning og holder entreprenøren skades fri ved evt. ulykker forbundet med dette udstyr
- Alternativt at Midttrafiks bestyrelse mener at alt er godkendt efter gældende lovgivning

Til yderligere underbygning af dette, har jeg foretaget en henvendelse til producenten af disse skærme. Jeg har spurgt om de lå inden med en godkendelse af disse skærme – AFL2 og AFL3. Jeg fik bekræftet, at ingen af disse skærme er godkendt efter gældende regler. Disse har været gældende og et krav på området, senest opdateret i 1995.

Denne mail er skrevet og sendt velvidende, at der er risiko for, at blive blacklistet og udelukket for fremtidige licitationer i Midttrafik.

Med venlig hilsen/Best Regards

Ronny Gasbjerg
www.herning-turist.dk
0045 97128911

Bilag 2 - Redegørelse om E-godkendelse og EMC-godkendelse

1. Skal eftermonteret udstyr godkendes, herunder ved syn?

Det er vores vurdering, at det ikke er lovpligtigt med en godkendelse (E-godkendelse eller G-godkendelse) eller en synsgodkendelse af eftermonteret udstyr i form af realtidsudstyr og rejsekortudstyr. Det er dog vores anbefaling, at I for en sikkerheds skyld får foretaget en synsgodkendelse af det eftermonterede udstyr i forbindelse med det rutinemæssige syn af busserne.

Vores vurdering er baseret på følgende grundlag.

Bekendtgørelse 516 af 1. juni 2012 regulerer flere typegodkendelser, herunder E-godkendelser og Godkendelseserklæringer (G-erklæringer), afhængig af den enkelte bus' godkendelse.

a) E-godkendelser

En E-godkendelse omfatter flere ens, seriefremstillede køretøjer, hvor køretøjet i sin helhed er godkendt, og en udstedelse af en E-godkendelse kan kun foretages af køretøjsfabrikken eller dennes repræsentanter jf. § 7, stk. 1 i Bekendtgørelse nr. 516 af 1. juni 2012. E-godkendelsen er derfor ikke relevant for mindre eftermonteringer.

Hvis bussen er E-godkendt skal § 22 i Bekendtgørelse 516 af 1. juni 2012 overholdes. Bestemmelsen indebærer, at såfremt et registreringspligtigt køretøjs indretning og udstyr ændres i større omfang, har køretøjets ejer (bruger) pligt til at få det ændrede synsgodkendt, inden det tages i brug. Denne pligt gælder bl.a. i følgende tilfælde:

1. ved konstruktive ændringer af køretøjets styreapparat, bremses, motor eller bærende konstruktion,
2. hvis køretøjets køreklare vægt eller egenvægt ændres med mere end 50 kg eller
3. ved andre ændringer af registrerede tekniske data.

Det er dermed udgangspunktet, at ændringer i bussens konstruktion/vitale dele skal synsgodkendes. Det er vores vurdering, at eftermontering af realtidsudstyr og rejsekortsudstyr ikke skal godkendes, idet der ikke er tale om en indgriben i bussens konstruktion/vitale dele, jf. § 22. Vurderingen af, hvor indgribende konstruktionen er, afhænger imidlertid af den specifikke montering. Da vi ikke kender til omfanget af eftermonteringen, er det vores umiddelbare anbefaling, at I for en sikkerheds skyld får monteringen vurderet/godkendt af en synsmand.

b) G-erklæring

En G-erklæring omfatter et enkelt køretøj eller chassis, og alle kan ansøge om godkendelse, jf. § 7, stk. 1 i Bekendtgørelse nr. 516 af 1. juni 2012. Hvis køretøjet er godkendt ved en G-erklæring, og der foretages konstruktive ændringer af køretøjets styreapparat, bremses, motor, eller bærende konstruktion (større, konstruktive/bygningsmæssige ændringer), skal køretøjet have en ny G-erklæring inden syn.

Det er vores vurdering, at eftermontering af realtidsudstyr og rejsekortsudstyr ikke skal G-godkendes og synsgodkendes, idet der ikke er tale om konstruktive/bygningsmæssige ændringer. G-godkendelsen vurderes dog ikke at være relevant for typebusser, som vi antager, er E-godkendt, jf. punkt a) ovenfor.

2. Hvilke tilladelser skal en udstyrsleverandør sikre sig?

Det er vores vurdering, at udstyrsleverandøren skal have CE-mærkning/EMC-godkendelse men ikke en E-godkendelse.

Vores vurdering er baseret på følgende grundlag.

a) Tilladelser til udstyrsleverandøren

Elektriske anlæg/elektronisk udstyr, som kan fremkalde elektromagnetiske forstyrrelser eller blive påvirket af sådanne forstyrrelser, skal ved enhver montering opfylde Erhvervsstyrelsens bekendtgørelse om radio- og teleterminaludstyr eller ECE-regulativ 10-02 (EMC) jf. Færdselsstyrelsens vejledning om syn af køretøjer, s. 168-169. Da der er tale om elektronisk udstyr, vil det som udgangspunkt være nødvendigt, at udstyret har en CE-mærkning/EMC-godkendelse. En udstyrsleverandør skal dermed sikre, at udstyret har en CE-mærkning/EMC-godkendelse, før udstyret monteres i bussen.

Der må som udgangspunkt kun monteres E-godkendt udstyr i E-godkendte køretøjer, jf. Færdselsstyrelsens vejledning om syn af køretøjer, s. 34. Der er imidlertid ikke behov for en e-godkendelse, hvis udstyret ikke er relateret til "immunity related functions" jf. ECE-regulativ 10, afsnit 3.2.9.

"Immunity related functions" er defineret i ECE-regulativ 10, afsnit 2.12 som følgende eksempler:

- Funktioner, der vedrører den direkte kontrol af bussen.
- Motor, hastighedsbegrænsninger, bremses etc.
- Påvirkning af chaufførens udsyn.
- Funktioner, der vedrører chaufføren eller passagerne.
- Sikkerhedssystemer, airbags etc.
- Funktioner, der påvirker/forstyrrer chaufføren eller andre køretøjer.
- Udendørs- og indendørslamper, lys fra advarselsslamper etc.
- Funktioner, der blokerer bussens dataoverførsel.
- Funktioner, der forstyrrer bussens situationsdata.
- Kilometertæller etc.
- Funktioner, der vedrører bussens mulighed for at lade.

Det er vores vurdering, at realtidsudstyr og rejsekortsudstyr som udgangspunkt ikke kan karakteriseres som "immunity related functions". Men hvis den specifikke montering kommer til at have indflydelse/indvirke på nogle af ovenstående forhold, vil en E-godkendelse være påkrævet. I den forbindelse skal man være opmærksomme på placeringen af udstyret, idet udstyret ikke må medføre en sikkerhedsmæssig risiko. Udstyret må bl.a. ikke placeres på en måde, som begrænser chaufførens udsyn eller være til fare for passagerne.

b) Øvrige krav til montøren

Færdselsstyrelsens vejledning om syn af køretøjer, afsnit 6 oplister, hvilke krav der stilles til elektriske anlæg i køretøjet. Det fremgår bl.a. på side 168, at der ved montering af elektrisk ekstraudstyr skal være indskudt en sikring i kredsløbet, og at ledningerne skal være velisoleret og fastgjorte. Dette er selvfølgelig krav, som skal være opfyldt ved eftermonteringen.

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
12. september 2018	1-61-1-12	Helle Johansen	hbj@midttrafik.dk	8740 8234

Bilag 1 - Henvendelse fra Herning Turist vedr. afslag på prækvalifikation

Fra: Ronny Gasbjerg <Ronny@Herning-turist.dk>

Dato: 10. september 2018 kl. 16.35.20 CEST

Til: "sivan@ikast-brande.dk" <sivan@ikast-brande.dk>

Emne: VS: Afslag på prækval.

Hej Simon

Nedenfor finder du min skrivelse til Midttrafik

til yderlig information finder jeg de udvælgelses kriterier meget tynde og subjektive.
De vil altid være ud fra en vurdering fra en enkelt person/gruppe

I denne sag finder jeg det yderst mærkværdigt, at vi er blevet fravalgt, da der har været utrolig mange forhandlinger om udvidelse og andre busser.

Der er blevet foretaget fravalg af entreprenører på et grundlag de aldrig har haft mulighed for at deltage i. Kunde-henvendte servicetiltag er noget nyt for Midttrafik og de har aldrig haft nogle projekter i denne henseende.

Trods der aldrig har været projekter på dette fra Midttrafiks side kan der i vedhæftede ses min placering i forhold til andre selskaber.

Jeg kan oplyse jeg ligger bedre end Arriva på alle målinger i de uvægtede oplysninger.

Jeg har dog fået en straf i den samlede vægtede vurdering, da jeg ikke havde chauffører der havde deltaget på fly high kurser sidste år grundet en i driftsættelse i midttrafik øst.

Fradrag på mine point var 1

Jeg ville derfor have lagt væsentlig højere end de andre prækvalificerede.

Med venlig hilsen/Best Regards

Ronny Gasbjerg
www.herning-turist.dk
0045 97128911
<image001.jpg>

Fra: Ronny Gasbjerg

Sendt: 10. september 2018 15:36

Til: 'Helle Berg Johansen' <hjo@midttrafik.dk>

Emne: VS: Afslag på prækval.

Hej Helle

Dette afslag findes rimeligt tyndt.

Dette er set i lyset af, at Brande Buslinier i dag udfører størstedelen af den udbudte kørsel.

Der har aldrig fra Midttrafiks side været et tilbud om kundeservicetiltag eller projekter i de områder Brande Buslinier har serviceret.

Dog har Brande Buslinier med samarbejde fra Billund lufthavn og Midttrafik udvidet ruten 912X væsentligt over dennes løbetid siden start. Brande Buslinier har gennem den første årrække kørt og driftet denne rute uden reserve materiel fordi Midttrafik og Billund lufthavn ønskede denne udvidet så kraftigt, at der ikke var reserve materiel til rådighed.

Udvidelsen af 912X var sikret med en underskudsgaranti fra Billund Lufthavn. Denne har der ikke været brug for.

Denne beslutning om ikke at prækvalificere den operatør der driver hovedparten af den udbudte kørsel mener jeg er forkert.

Jeg kunne forstå, at man ikke var blevet prækvalificeret såfremt:

Man ikke kunne opretholde driften

Man havde overvægt af klager på kørslen

Jeg må samtidig formode, at der ikke er nogle af de prækvalificerede der kan/vil opretholde standarten på 912X med "turistbusser" der tidligere har været et vigtigt kardinal punkt for Midttrafik og Billund lufthavn. Kørslen med turistbusser har tidligere været til forhandling for udskiftning af samtlige busser der kørte på ruten.

Jeg formoder derfor det er en fejl, at Brande buslinjer ikke er blevet prækvalificeret.

Med venlig hilsen/Best Regards

Ronny Gasbjerg

www.herning-turist.dk

0045 97128911

Dato
12. september 2018 1-61-1-12

Sagsbehandler
Helle Johansen

e-mail
hbj@midttrafik.dk

Telefon
8740 8234

Bilag 2 - Mail af 10. september 2018 fra Herning Turist til administrationen samt svar herpå

Fra: Helle Berg Johansen
Sendt: 11. september 2018 13:11
Til: 'Ronny Gasbjerg'
Cc: Jan Ingebrigtsen
Emne: SV: Afslag på prækval.

Kære Ronny

Tak for din mail, hvor du anfører, at det må være en fejl at Brande Buslinier ikke er prækvalificeret. Du henviser til, at Brande Buslinier i dag kører rute 912, at ruten er udvidet flere gange i samarbejde med Billund Lufthavn og Midttrafik, samt at ruten betjenes med turistbusser i dag. Du oplyser videre, at du finder beslutningen om ikke at prækvalificere den operatør, der drifter hovedparten af den udbudte kørsel, forkert. Du henviser til, at du kunne forstå, at man ikke var blevet prækvalificeret, såfremt man ikke kunne opretholde driften eller havde overvægt af klager på kørslen.

Jeg kan oplyse, at Midttrafik ved prækvalifikationen alene har lagt vægt på de kriterier, der er anført i udbudsmaterialet.

Midttrafik har vurderet, at Brande Buslinier ApS opfylder mindstekravene anført i udbudsmaterialet og derved er egnet til at udføre den udbudte opgave.

Dette var også tilfældet for syv andre ansøgere.

Da der således var flere egnede ansøgere end Midttrafik havde angivet at ville prækvalificere, har Midttrafik foretaget en udvælgelse blandt disse i henhold til de kriterier, der er oplistet i udbudsmaterialet.

Uddrag af udbudsbetingelserne pkt. 6.2:

"Udvælgelsen sker på baggrund af de oplysninger, ansøgerne har afgivet i medfør af punkt 5, og udvælgelsen vil således ske på baggrund af følgende (oplistet i prioriteret rækkefølge):

- De anførte referencer for udførelse af buskørsel i Danmark. Der lægges vægt på, at kørselsomfanget som minimum har et omfang tilsvarende de udbudte ruter samlet.*
- Referencer for erfaringer med kundevendte servicetiltag, som fremmer kundens oplevelse af kvalitet og service på rejsen.*
- Eventuelle referencer vedrørende udførelse af kollektiv trafik, hvor ansøgeren har deltaget i projekter med indførelse af nye tiltag.*
- Ansøgerens finansielle og økonomiske kapacitet."*

Midttrafik har ved udvælgelsen af de prækvalificerede ansøgere ikke lagt vægt på andre forhold, idet dette vil være i strid med ligebehandlingsprincippet og gennemsigtighedsprincippet i udbudsretten.

Det ville således ikke være sagligt, såfremt Midttrafik udover ovennævnte kriterier havde lagt vægt på andre forhold, herunder f.eks. eksisterende udførelse af kørsel på ruterne og kvaliteten heraf, da dette ikke er anført som et udvælgelseskriterie i udbudsmaterialet.

Jeg skal bemærke, at jeg har forståelse for jeres synspunkter, men må med henvisning til ovenstående fastholde, at Brande Buslinier ApS ikke prækvalificeres til at afgive tilbud i 52. udbud, lufthavnsruterne 912 og 925.

Med venlig hilsen

Helle Johansen
Jurist

Kontrakter og IT
87 40 82 34
hjo@midttrafik.dk



midttrafik

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
midttrafik.dk

Fra: Ronny Gasbjerg [<mailto:Ronny@Herning-turist.dk>]

Sendt: 10. september 2018 15:36

Til: Helle Berg Johansen

Emne: VS: Afslag på prækval.

Hej Helle

Dette afslag findes rimeligt tyndt.

Dette er set i lyset af, at Brande Buslinier i dag udfører størstedelen af den udbudte kørsel.

Der har aldrig fra Midttrafiks side været er tilbud om kundehenvendte servicetiltag eller projekter i de områder Brande Buslinier har serviceret.

Dog har Brande Buslinier med samarbejde fra Billund lufthavn og Midttrafik udvidet ruten 912X væsentligt over dennes løbetid siden start. Brande Buslinier har gennem den første årrække kørt og driftet denne rute uden reserve materiel fordi Midttrafik og Billund lufthavn ønskede denne udvidet så kraftigt, at der ikke var reserve materiel til rådighed.

Udvidelsen af 912X var sikret med en underskudsgaranti fra Billund Lufthavn. Denne har der ikke været brug for.

Denne beslutning om ikke at prækvalificere den operatør der drifter hovedparten af den udbudte kørsel mener jeg er forkert.

Jeg kunne forstå, at man ikke var blevet prækvalificeret såfremt:

Man ikke kunne opretholde driften

Man havde overvægt af klager på kørslen

Jeg må samtidig formode, at der ikke er nogle af de prækvalificerede der kan/vil opretholde standarten på 912X med "turistbusser" der tidligere har været et vigtigt kardinal punkt for Midttrafik og Billund lufthavn. Kørslen med turistbusser har tidligere været til forhandling for udskiftning af samtlige busser der kørte på ruten.

Jeg formoder derfor det er en fejl, at Brande buslinjer ikke er blevet prækvalificeret.

Med venlig hilsen/Best Regards

Ronny Gasbjerg
www.herning-turist.dk
0045 97128911



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
28. juni 2018	1-40-70-1-15	Per Elbæk	pel@midttrafik.dk	21 47 86 76

Kommissorium for Tilgængelighedsforum i Midttrafik

Baggrund:

I Lov om Trafikselskaber § 11, stk. 5 står, "Trafikselskaberne skal inddrage handicaporganisationerne i forbindelse med tilrettelæggelse af ordningen for individuel Handicapkørsel"

Samtidig ønsker Midttrafik et bredt fokus på tilgængelighed for at sikre adgang til den kollektive trafik på tværs af handicapgrupper.

Midttrafik ønsker at oprette en tilgængelighedsgruppe, der kan opfylde såvel lovens krav til en inddragelse, som til Midttrafiks ønske om et bredere syn på tilgængelighed.

Formål:

- At skabe et forum for dialog mellem Danske Handicaporganisationer, Ældresagen, Faglige seniorer, kommuner og Midttrafik omkring tilgængelighed i de kørsels tilbud Midttrafik tilbyder borgerne i Region Midt
- At give inspiration og forslag til udvikling af tilgængeligheden til Midttrafiks produkter. Tilgængeligheden forstås bredt, og omfatter alle aspekter i at køre en tur fra informationssøgning, adgang til stoppesteder, busindretning og bestilling / betaling af en kørsel med et Midttrafik produkt
- At være et forum, hvor Midttrafik kan forelægge eller afprøve tiltag eller nuværende løsninger til forslag til ændringer i tilgængelighed

Afgrænsning:

- Tilgængelighedsgruppen har ingen beslutningskompetence – beslutninger træffes i Midttrafiks bestyrelse eller de enkelte kommuner
- Der drøftes sager af generel karakter – ikke enkelt sager

Deltagere:

Danske Handicaporganisationer	3 repræsentanter
Ældre sagen	2 repræsentanter
Faglige seniorer	2 repræsentanter
Kommuner i Midttrafik	3 repræsentanter
Midttrafik	Repræsenteres med baggrund i dagsorden

Repræsentanterne udpeges af de respektive organisationer for en 4 årig periode. Perioden følger kommunevalg perioden.

Sekretariatsbetjening:

Midttrafik yder sekretariatsbistand til gruppen.

Arbejdsform:

Midttrafik udsender forespørgsel til tilgængelighedsgruppen vedr. input til dagsorden senest 3 uger før mødet.

Der afholdes som udgangspunkt 2 - 3 møder årligt, efter nedenstående skabelon for dagsorden:

1. Flextrafik:
 - Forslag fra medlemmerne til drøftelse
 - Nyheder og fremtidige tiltag fra Midttrafik
2. Tema drøftelse:
3. Eventuelt

Én gang årligt deltager direktøren samt en repræsentant fra Midttrafiks formandsskab i mødet.

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
9. august 2018		Henning Nielsen	hni@midttrafik.dk	

Sammenligning af pris for at køre med bus og bil

Indledning

Med jævne mellemrum opstår diskussioner om prisen for at køre med bus i forhold til prisen for at køre med bil.

Et eksempel på det er et indlæg på Midttrafiks Facebook-side den 31. juli, hvor en kunde beklager sig over prisen for at køre med bus på strækningen Aarhus–Hammel.

I dette notat er prisforskellen på at bruge bus og bil forsøgt beregnet. Eksemplet fra Aarhus til Hammel er anvendt.

Det forudsættes også, at der er tale om bolig–arbejdsstedskørsel, så "off-peak"-rabatten på 20 % ved rejser på Rejsekort ikke er relevant. Ligeledes forudsættes det, at bilkørsel foregår med 1 person i bilen, og der ikke finder samkørsel sted. Evt. samkørsel vil reducere udgiften pr. person til bilkørsel betydeligt.

Hvad koster en bustur

En bustur fra Aarhus til Hammel er på 6 zoner, og prisen på turen afhænger af, hvilken billettype der anvendes – og dermed også af hvor ofte kunden rejser. Rejser kunden meget sjældent, er mulighederne at købe en enkeltbillet, at anvende Rejsekort men uden at få mængderabat eller at anvende mobilklippekort.

Rejser kunden meget, vil man kunne bruge Rejsekort med mængderabat eller periodekort.

Dette valg giver forskellige takster pr. tur, som det fremgår af denne tabel.

Takst - Aarhus til Hammel, 6 zoner		
Billet	Pris	Bemærkninger
Enkeltbillet	60,00	
Mobilklip	47,00	Man skal købe 10 ture
Rejsekort uden rabat	47,00	Ved 0 - 3 rejser pr. måned
Rejsekort rabattrin 1	42,30	Ved 4 - 15 rejser pr. måned
Rejsekort rabattrin 2	35,25	Ved 16 - 33 rejser pr. måned
Rejsekoer rabattrin 3	28,20	Ved 34 eller flere rejser pr. måned
Periodekort	23,75	Forudsat 40 rejser pr. måned

Som det fremgår af tabellen er taksten i høj grad afhængig af, hvor ofte du rejser. Rejser du meget sjældent og derfor anvender enkeltbillet koster det 60 kr. pr. tur. Rejser du meget koster det knap 24 kr. pr. tur, hvis du bruger periodekort.

Hvad koster det at køre bil

Det er relativt kompliceret at beregne hvad en tilsvarende tur koster med bil, fordi der indgår så mange forudsætninger. Det har betydning hvilken bil det er (hvad den har kostet), hvor længe den forventes brugt, benzinøkonomi og en lang række andre forhold.

Tilsvarende har det betydning, om man forudsætter at bilen er til rådighed – købt og betalt – og at udgiften til turen derfor udelukkende vedr. brændstof og direkte km-afhængige udgifter.

FDM har primo 2018 lavet en række beregninger for udgifter til bil i en række typiske situationer. FDM indregner generelt alle omkostninger i deres beregninger, dvs.:

- Brændstofudgifter
- Udgifter til dæk
- Udgifter til vedligehold
- Forsikring
- Ejerafgift
- Medlemskab af FDM (!)
- Diverse faste udgifter (vask, parkering)
- Værditab (afskrivning på bilen)
- Rentebyrde (den værdi man mister ved ikke at have bilens aktuelle værdi forrentet)

FDM's undersøgelsen er nærmere beskrevet i bladet "Motor, nr. 1, 2018" og kan downloades fra FDM's hjemmeside.

På baggrund af FDM's beregninger er prisen for køre bil fra Aarhus til Hammel beregnet i en række forskellige situationer afhængig af bilvalg. Der er regnet med, at der er 27 km. fra Aarhus til Hammel (kilde: Krak)

Priser bilkørsel - Aarhus til Hammel, 27 km						
Ny/brugt	Pris v. køb (ca.)	km/l	Brugsår	Årlig kørsel	Udgift/km	Samlet udgift
Ny	100.000	20	5	20.000	2,68	72,36
Ny	100.000	20	3	30.000	2,27	61,29
Ny	150.000	19	5	20.000	3,19	86,13
Ny	150.000	19	3	30.000	2,69	72,63
Ny	200.000	18	5	20.000	3,73	100,71
Ny	200.000	18	3	30.000	3,16	85,32
Ny	275.000	17	5	20.000	4,30	116,10
Ny	275.000	17	3	30.000	3,74	100,98
Ny	350.000	16	5	20.000	5,06	136,62
Ny	350.000	16	3	30.000	4,44	119,88
Brugt 3 år	150.000	15	5	20.000	3,49	94,23

Konklusion

Der kan således ikke findes eksempler på, at en bilrejse – ved brug af FDM's forudsætninger – er billigere end en busrejse. Ved brug af billige biler sammenholdt med prisen på en dyr enkeltbillet er forskellen dog ikke specielt stor.

Til gengæld vil der stadig være noget billigere at anvende bus, hvis man gør brug af/har mulighed for at gøre brug af diverse rabatordninger.

FDM har således også beregnet de årlige udgifter til at holde bil, under ovenstående forudsætninger. Hvis man f.eks. har en ny bil til 200.000 kr. med brugsår på 3 år og årlig kørsel på 20.000 km., så er den årlige udgift – ifølge FDM – på 75.000 kr. Til sammenligning skal man betale 950 kr. om måneden for et periodekort mellem Aarhus og Hammel. Forudsættes det, at

man skal bruge 10 af dem om året, så vil den årlige udgift til periodekort på strækningen være 9.500 kr.

For en pendler er der således en betydelig besparelse at hente, hvis man har mulighed for at undvære bilen helt, hvilket vil være forudsætningen i denne sammenligning.

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
14. september 2018	1-23-4-4-17	Jeppe Færgesgaard Sørensen	jfs@midttrafik.dk	87 40 82 15

Baggrundsnotat om FG6 – FlexGaranti udbud 2018

Baggrund

I samarbejde med Fynbus og Sydtrafik gennemfører Midttrafik udbud af Flex-kørsel hvert andet år. Flex-kørsel omfatter patientbefordring til og fra sygehuse, visiteret individuel handicapkørsel, kommunal visiteret kørsel, Flextur og Flexbus. Midttrafik administrerer kørslen ved at afregne, yde trafikstyring, koordinere kørsel og vognkontrol. Kørslen udbydes i to formater: FlexVariabel og FlexGaranti. Fælles for dem begge er, at kørslens omfang koordineres på tværs af kørselsordningerne. Der er fredag den 14. september 2018 sket tildeling af garanti-vogne i udbuddet, FG6.

Leverandør på kontrakt i FlexVariabel (FV6) er ikke forpligtet til at stille med et bestemt antal vogne, ligesom Midttrafik ikke kan stille krav om, at vognene skal stå åben for kørsel. I Flex-Variabel kan leverandøren kombinere anden kørsel med kørsel for Midttrafik. Leverandøren får kun afregning for den kørsel, som udføres for Midttrafik. Midttrafik stiller dog krav om, at tildelt kørsel udføres, når leverandøren har stillet en vogn til rådighed.

I FlexGaranti (FG6) er leverandøren sikret en garantibetaling uanset kørselsmængden. Alle Garantivogne i FlexGaranti udbydes enkeltvist. For hver garantivogn har Midttrafik beskrevet, hvor vognen skal have hjemsted (garage), åbningstider hverdag/weekend/helligdage, vogntype og øvrigt udstyr samt ferie på fastsatte tidspunkter. I Flex Garanti udbuddet; FG6, har Midttrafik udbudt i alt 88 garantivogne i Region Midtjylland. Baggrunden for, der udbydes garantivogne er at sikre, at Midttrafik altid har vogne til rådighed. Fx hvis mængden af vogne i FlexVariabel er begrænsede, fordi vogne er lukket ned eller er optaget til anden side.

Udbuddene af Flextrafik har tidligere fået opmærksomhed, hvad angår timepriser og løn – og arbejdsvilkår - herunder overenskomster og Midttrafiks tilsynspligt hertil. Derfor fremlægger administrationen fakta på de indkomne tilbud samt Midttrafiks rolle i dette udbud.

Løn – og arbejdsvilkår i Flextrafik

Tilladelser

For at kunne byde på og udføre flextrafik skal tilbudsgiver være i besiddelse af en gyldig tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring (taxibevilling, bus- eller OST-tilladelse). Midttrafik kontrollerer inden kontraktstart, om der foreligger en tilladelse til hver vogn. Hvis der ikke er tilladelser nok, bliver tilbud med manglende tilladelse afvist. Såfremt Midttrafik modtager en klage, eller på anden måde bliver opmærksom på brud vilkårene for en tilladelse, vil det straks blive meddelt til rette myndighed. Hvis en entreprenør mister sin tilladelse, vil dette medføre ophævelse af rammeaftalen med Midttrafik. Brydes overenskomstmæssige aftaler, fx ved fusk med lønsedler, er det i den danske model en sag for arbejdsmarkedets parter og Arbejdsretten og/eller politiet i grove tilfælde.

Tilbudsgivning

Ved tilbudsgivning skal leverandøren angive på tro og loveerklæring, at løn – og arbejdsvilkår er overholdt. De skal i processen samtidig anføre, hvilken overenskomst eller andet, som tilbudsgiver har tiltrådt eller vil tiltræde. Anfører tilbudsgivere "Andre", tager Midttrafik kontakt til leverandøren.

Anmeldelsesformular

Leverandøren er desuden forpligtet til at angive overenskomst i forbindelse med tilbudsgivning, såfremt denne har chauffører ansat. Bliver der ikke angivet overenskomst, tager Midttrafik kontakt til leverandøren for at få afklaret forholdene. Er der mistillid eller tvivl om, at løn - og arbejdsvilkår lever op til kravene efter kontakt til leverandøren, giver Midttrafik besked til rette myndighed.

Ligeledes har Midttrafik gjort det muligt for leverandører og chauffører via onlineformular at anmelde brud på løn- og arbejdsvilkår på Midttrafiks hjemmeside. Midttrafik vil efter en vurdering af sagen sende anmeldelsen videre til relevant myndighed, som vurderer sagen og træffer en afgørelse. Alternativt benyttes nedennævnte samarbejdsforum.

Samarbejdsforum

I 2018 besluttede Midttrafiks bestyrelse, med henblik på den nye taxilov fra 2018, at indføre krav i kontrakter vedr. flex- og specialkørsel om løn- og arbejdsvilkår for chauffører således leverandører af flex- og specialkørsel er stillet lige uanset tilladelsestype. Brud på kontraktkravet kan udløse bod, samt evt. ophævelse af kontrakten. Samtidig blev det besluttet at forsøge at etablere et samarbejdsforum med arbejdsmarkedets parter med henblik på vurdering af leverandørens iagttagelse af kravet om løn- og arbejdsvilkår.

Samarbejdsforum er et samarbejde med arbejdsmarkedets parter, hvortil Midttrafik kan drøfte sager med de relevante arbejdsgivere – og/eller arbejdstagerorganisationer, i tilfælde, hvor Midttrafik får mistanke om, at kravet i kontrakten om løn- og arbejdsvilkår ikke iagttages. Arbejdsmarkedets parter besidder kompetencerne til at vurdere om de pågældende løn- og arbejdsvilkår er i overensstemmelse med kravet herom.

Det er ikke en ny kontrolinstans, og arbejdsmarkedets parter fortsætter kontrol i eget regi, ligesom Midttrafik fortsat videreformidler eventuelle sager til Trafik, - Bygge og Boligstyrelsen.

Det har endnu ikke været nødvendigt at indkalde samarbejdsforummet.

Krav om pauser

I relation til løn – og arbejdsvilkår, så kræver Midttrafik (som det eneste trafikselskab), at samtlige vogne skal afholde 30 minutters pause for hver 5 timers kørsel og pausen indgår i planlægningen af kørslen. Midttrafik giver derudover mulighed for, at der kan indlægges ekstra pauser, hvis chaufføren har behov for det, eller pauser til chaufførskift. Med pausereglen overtager Midttrafik ikke arbejdsgiverens ansvar for at arbejdstidsreglerne overholdes, da de særlige pauseregler udelukkende skal ses som en sikkerhed for, at samtlige chauffører får et hvil i løbet af dagen. Midttrafik ønsker ikke trætte chauffører og fører derfor systematisk kontrol med at pausereglerne overholdes.

Samlet tildeling

Trafikselskaberne vil i forbindelse med forberedelse til kontraktstart 1. marts 2019, holde møder med alle nye garantivognsvirksomheder, som har fået tildelt vogne ud fra, at de har budt ind med de laveste priser. På møderne skal selskaberne sikre sig, at leverandøren kan stille antallet af vundne vogne, og samtidig overholde forpligtelserne i kontrakten.

Trafikselskaberne har fundet forhold, som var relevante at undersøge. Det forholder sig, som fremgår af nedenstående tabel 1, at Munkebo Taxi vinder i alt 108 vogne af 266 udbudte garantivogne for Sydtrafik, FynBus og Midttrafik.

Tabel 1: Samlet tildeling

Virksomhedsnavn	Tildelt i FG6	Tildelt i FG5	Forskel fra FG5
Munkebo Taxi	108	17	91
SafeNcare ApS	38	44	-6
Vojens Taxi og Servicetrafik ApS	30	52	-22
Sam Davidsen	19	0	19
Vinderup Taxi Aps	13	0	13
Ap flex ApS	13	2	11
Ls busser ApS	7	15	-8
MMC SERVICE ApS	6	0	6
Bolderslev Taxa og Minibusser	6	4	2
Dantrafik Sønderjylland a/s	5	0	5
kalicar ApS	3	0	3
Niels Erik Olsen	3	0	3
Bergholdt A/S	2	0	2
Flex Transport	2	0	2
Skanbus	2	0	2
TEA STRUER APS	2	29	-27
BaxData	1	0	1
dk-taxi	1	0	1
MA Flextrafik aps	1	0	1
Børge Hald	1	1	0
tønder taxa	1	1	0
Struer Thyholm Taxa I/S	1	3	-2
dydensborg taxi	1	5	-4

Trafikselskaberne har derfor indkaldt leverandøren til ekstraordinært møde, hvorpå leverandøren, Munkebo Taxi, blev bedt om at redegøre for relevante forhold, beskrevet oven for.

Munkebo Taxi ønskede at fastholde sin vedståelse af 108 vundne vogne. På mødet kunne Munkebo Taxi på tilfredsstillende vis redegøre for planer for erhvervelse af nye vogne og nye chauffører, samt håndtering af driften.

Tildeling i Midttrafik

Ved sidste udbud af FlexGaranti, FG5 i 2017, blev der i Midttrafiks område udbudt 82 garantivogne. I FlexGaranti FG6 med opstart i 2019 stiger antallet til 88 garantivogne. Dels fordi kørselsmængden er steget, og dels for at dække områder med begrænset dækning. I tabel 2 ses fordelingen af vogne på leverandører, hvori tildelingen af den enkelte leverandørs antal vogne i forhold til sidste udbud er angivet. Nuværende leverandører, som ikke har vundet garantivogne i FG6, fremgår ikke af oversigten.

Tabel 2: Tildeling i Midttrafik

Virksomhedsnavn	Tildelt i alt FG6	Tildelt i alt FG5	Forskel fra FG5 til FG6
Munkebo Taxi	20	0	20
SafeNcare ApS	15	19	-4
Sam Davidsen	13	0	13
Vinderup Taxi Aps	11	0	11
Ap flex ApS	11	2	9
Vojens Taxi og Servicetrafik ApS	8	8	0
Flex Transport	2	0	2
Skanbus	2	0	2
TEA STRUER APS	2	11	-9
dk-taxi	1	0	1
MA Flextrafik aps	1	0	1
Børge Hald	1	1	0
Struer Thyholm Taxa I/S	1	3	-2

Timepriser

Kørslen udbydes i tre vogntyper:

- Type 2: Personbil
- Type 5: Liftvogn
- Type 6: Liftvogn med trappemaskine, til at løfte kørestole på trapper.

Neden for ses de gennemsnitlige tilbudspriser fra FG – 2018, samlet (tabel 3) og for Midttrafik (tabel 4). Heri er medtaget prisudviklingen fra seneste udbud FG5 i 2016 samt FG2 i 2012. Beløbene er tilpasset samme betalingsindeks.

For vogne tildelt i Midttrafiks område, er der sket et mindre prisfald på type 2 og 6 vogne, mens der har været en mindre stigning på type 5 vogne.

Tabel 3: Gennemsnitlige timepriser og prisudvikling for Sydtrafik, Fynbus og Midttrafik

Vogntype	Antal	Gns. pris FG6	Prisudvikling fra FG5 (2016)	Prisudvikling fra FG2 (2012)
Type 2	79	243,27 kr.	-1,7 %	-0,2 %
Type 5	46	288,67 kr.	-0,3 %	-1,4 %
Type 6	141	297,11 kr.	-2,3 %	-2,3 %

Tabel 4: Gennemsnitlige timepriser og prisudvikling i Midttrafik

Vogntype	Antal	Gns. pris FG6	Prisudvikling fra FG5 (2016)	Prisudvikling fra FG2 (2012)
Type 2	19	239,85 kr.	-1,5 %	2,8 %
Type 5	29	294,59 kr.	1,8 %	-0,5 %
Type 6	40	305,94 kr.	-0,3 %	2,8 %

3F har tidligere kritiseret, at Midttrafik, Fynbus og Sydtrafik i fællesskab har accepteret bud med en køretimepris på 215 kr. Laveste bud i dette udbud har været 225 kr. For disse og andre bud gælder dog, at timeprisen ikke i sig selv viser om et tilbud overholder reglerne. Der kan være tale om en selvkørende vognmand, som selv afgør sit udkomme, eller stordriftsfordele; fx ved indkøb af vogne eller andre forretningsmodeller, der gør det muligt at drive en forretning på en forholdsvis lav pris. Midttrafik stiller naturligvis samme krav til selvkørende vognmænd angående vogne, attester, uddannelse mv. Det samme gælder evt. underleverandører.

Tildelingskriteriet i Midttrafiks fælles udbud med FynBus og Sydtrafiks er laveste pris, men Midttrafik har også fokus på kvalitet. I kontrakterne indgår således en række kvalitetskrav til vognene og chaufførerne, som skal overholdes. Da der er tale om kontraktkrav, er det Midttrafiks ansvar at sikre kontrol med at kravene overholdes, og det gøres ved systematisk vognkontrol både i form af stikprøver og i forbindelse med klager. Leverandører, der ikke opfylder kravene, får bod og vognen tildeles ikke kørsel, indtil forholdene er bragt i orden, hvis kvalitetsbristen vedrører sikkerhed som fastspænding af kørestole eller manglende kursusbevis for gennemført kursus i befordring af bevægelseshæmmede eller førstehjælp. Ved gentagelse af kvalitetsbrister eller ved særligt alvorlige kvalitetsbrister kan rammeaftalen med leverandøren opsiges.

Midttrafiks bestyrelse har ved flere lejligheder drøftet tilsynet med vognmænd i flextrafik. Som andre trafikselskaber ønsker også Midttrafik ordnede forhold i branchen. Midttrafik efterlever lovgivningen og har endnu ikke fundet dokumentation for, at det skulle give bedre forhold i branchen, hvis Midttrafik blander sig i andres myndighedsudøvelse eller ansvarsforhold. Ændringer heri må følge lovgivningen.

Med indførelse af nye kontraktkrav samt oprettelse af samarbejdsforum og anmeldelsesformular, er det forventningen, at Midttrafik herved bidrager til ordnede forhold i branchen.

Bilag 1: Kundeheenvendelse til bestyrelsen

Fra: [REDACTED]
Sendt: 14. september 2018 10:10
Til: [REDACTED]
Emne: Fwd: Betaling for handicapkørsel/810-136-18

Til Midttrafiks bestyrelse
Vedr. Nedenstående
Politikerne i Herning kommune fortæller mig at det er jer der har ansvaret for serviceniveauet i Handicapkørslen.
I skal vide at det er meget utilfredsstillende og helt uhørt at man skal betale med kontanter.

Jeg har fået at vide at i arbejder på en løsning. Ny lyder det som om den først kommer til årsskiftet. I bliver nødt til at prioritere det højt da ordningen er ubrugelig som det er nu.

Og den foreslåede 'nødløsning' er uanvendelig.

Jeg vil nævne at jeg ikke ønsker at hænge Midttrafiks medarbejdere ud. De gør kun deres arbejde.

Mvh
Elin Schlosser

----- Videresendt mail -----

Fra: [REDACTED]
Dato: tor. 13. sep. 2018 kl. 15.06
Emne: SV: Betaling for handicapkørsel/810-136-18
Til: [REDACTED]

Kære Elin Schlosser

Tak for dine 2 henvendelser vedr. betaling i handicapkørsel.

Midttrafik er naturligvis meget bevidst om de udfordringer det giver vores kunder, at skulle betale med kontanter, og har derfor også arbejdet rent teknisk med den udfordring meget længe.

Det er fortsat vores forventning, at vi inden årets udgang kan tilbyde betaling med dankort eller lign. på samme måde som der idag kan bestilles flextur online og med tilknytning af et betalingskort.

Indtil videre vil det kunne løses med at bestille kørslen til og fra banken, hvor du hæver kontanter forud for nogle kørselsture, men dog således at du har kontanter på dig til netop køreturen op til banken. Nogle forretninger tilbyder også hævning af ekstra kontanter ud

over et mindre køb, da de gerne vil slippe for at ligge ind med for store kontantbeholdninger.

Midttrafik håber, at du fortsat de næste måneder vil løse udfordringen på samme måde som hidtil, men at vi håber allesammen på at udfordringen er løst senest til årsskiftet.

Med venlig hilsen

[Redacted]

Midttrafik
Kundeservice, salg og reception
[Søren Nymarksvej 3](#)
8720 Højbjerg
Tlf. 87 40 82 84

Fra: [Redacted]

Sendt: 13-09-2018 11.18

Til: Flextrafik_Kundeservice Midttrafik [flextrafik_kundeservice@midttrafik.dk]

Emne: Betaling for handicapkørsel

Hej

Jeg har tidligere fået at vide at i kommer med en online kortbetalingsløsning til handicapkørsel. Hvor langt er i med det ?

Det er et stort behov da handicappede jo ikke selv kan gå i banken og hæve kontanter. Det gør det meget besværligt for de pårørende at bruge ordningen.

Mvh

Elin Schlosser



KOM NEMT VIDERE

KØB BILLET
NÅR SOM HELST,
HVOR SOM HELST

MIDTTRAFIK APP

Køb enkeltbillet, klippekort eller
pendlerkort, hurtigt og nemt.



midttrafik

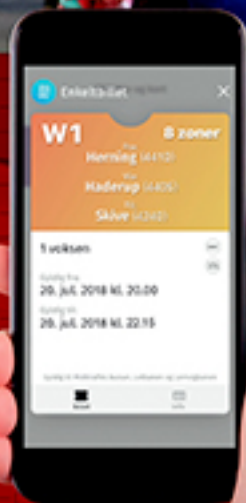
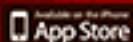


KOM NEMT VIDERE

KØB BILLET
NÅR SOM HELST,
HVOR SOM HELST

MIDTTRAFIK APP

Køb enkeltbillet, klippekort eller
pendlerkort, hurtigt og nemt.



midttrafik

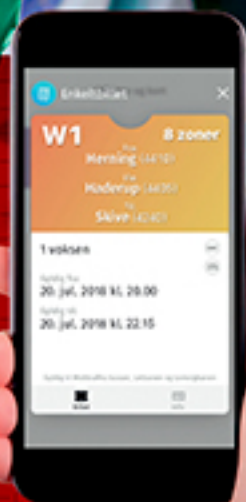


KOM NEMT VIDERE

**KØB BILLET
NÅR SOM HELST,
HVOR SOM HELST**

MIDTTRAFIK APP

Køb enkeltbillet, klippekort eller
pendlerkort, hurtigt og nemt.



midttrafik

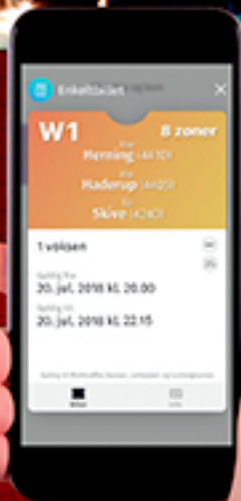
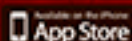


KOM NEMT VIDERE

KØB BILLET
NÅR SOM HELST,
HVOR SOM HELST

MIDTTRAFIK APP

Køb enkeltbillet, klippekort eller
pendlerkort, hurtigt og nemt.



midttrafik