

Aarhus, 4. december 2015

**Bilagssamling til Åben dagsorden
for møde i Bestyrelsen for Midttrafik
den 11. december 2015 kl. 09.30
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Bilag 1: Udbredelse af kommunale transportordninger i Flextrafik samt turantal pr. år

	Støttet Flextur	Teletaxa	Individuel handicap	Læge	Genoptræning	Specialskole
Favrskov	X 3.000		X 4.600	X 3.500	X 200	X 34.300
Hedensted	X 1.885	X 1.216	X 4.500			
Herning		X 7	X 6.600			
Holstebro	X 200	X 93	X 5.900	X 4.000	X 2.900	
Horsens	X Ny	X 441	X 11.600	X Ny	X Ny	
Ikast Brande	X 564		X 3.400	X Ny		
Lemvig	X 997		X 2.400	X 700		
Norrdjurs	X 6.257		X 2.600	X 2.300	X 90	
Odder		X 320	X 3.900			
Randers	X 2.166		X 10.700	X 5.100		
Ringkøbing Skjern	X 2.317		X 5.800			(x) På vej
Samsø		X 2.288	X 1.300	X Gl. aftale	X Gl. aftale	
Silkeborg	X 2.901	X 363	X 11.400	X 5.200	X 14.000	
Skanderborg	X Ny	X 599	X 4.400			
Skive	X 1.729	X 165	X 3.900	X 3.200	X 3.200	X 62.600
Struer	X 415	X 90	X 2.100			
Syddjurs	X 4.273		X 2.600	X 5.600	X 5.400	
Viborg	X 4.964	X 921	X 9.300			
Aarhus	X 5.233		X 80.200		X 18.700	X Ny/på vej

x: faktisk kørsel

(x): kørsel med planlagt opstart

1-47-70-2-07
26. november 2015

MLN

	Basis	Bemærkninger
Hvem visiterer og hvem visiteres	Kommunerne visiterer og indlægger data i IT system (Web-solen).	Kommunerne kan visitere de borgere de ønsker. Ud over lovens målgruppe, som er bevægelseshæmmede, kan der f.eks. også visiteres blinde og svagtseende. Kommunerne har mulighed for at visitere kunder ud over lovens målgruppe for en tidsmæssigt begrænset periode.
Ankemulighed	Der er ikke mulighed for at anke visitators afgørelse, men der kan klages over afgørelsen til chefen for afdelingen, hvorunder visitationsområdet hører, og sidste instans er byrådet for så vidt angår principielle klager.	Det er den enkelte kommune der fastsætter serviceniveaet inden for lovens rammer Der er ikke nævnt noget om ankemulighed i loven
Antal ture pr. år?	Århus Kommune: 21 interne ture i Århus kommune samt 104 ture over kommunegrænsen. Øvrige kommuner: 104 ture, som er lovens minimumskrav.	Bemærk: Det er muligt for kommunerne at bevilge ekstrature til den enkelte kunde eller til samtlige kunder i den enkelte kommune.
Hvad må kunderne køre til?	Kørselsordningen er udvidet til også at omfatte kørsel til: lægeordineret fysioterapi (herunder handicapridning og svømning), kiropraktor, psykolog, fodlæge og tandlæge	Besluttet af Midttrafiks bestyrelse på møde den 20. juni 2008
Visiteres med gratis medhjælp?	Ja	Medhjælp skal være selvhjulpen, og må ikke selv være visiteret til handicapkørsel
Krav om påstigning sammen med kunde?	Ja	

	Basis	Bemærkninger
<p>Ganghjælpemidler? max. antal:</p> <p>Kan 3 hjulet elkøretøj medbringes?</p> <p>Er der mulighed for visiteret trappemaskine?</p> <p>Er der mulighed for tilkøb af trappemaskine?</p>	<p>Maksimum 2</p> <p>Ja, 3 hjulet elkøretøj kan medbringes dog indenfor størrelsesrammen. Maksimum mål for 3 hjulet elkøretøj: 140 cm. x 70 cm. (Længde x bredde) Maksimum 300 kg. inkl. Bruger.</p> <p>Ja – udenfor Århus Kommune</p> <p>Ja – mod en egenbetaling på 250 kr. pr. løft + alm. takst for den udførte tur</p>	<p>Skal godkendes af kommunen, hvis kunden skal medbringe 3 hjulet elkøretøj, også i de tilfælde, hvor kunden selv anskaffer det 3 hjulede køretøj.</p> <p>Der kan udelukkende anvendes trappetjener til håndstole.</p> <p>Eks. servicetid på garantivogne: Opstart: 15 min (Kørestol: 5 min og Trappetjener incl. udpakning og til 1. sal: 10 min) Herefter pr. etage: 3 min.</p> <p>Pris v. bestilling af taxa: 1 løft koster mellem 300 og 525 kr. + køretid og ventetid.</p> <p>Besluttet af Midttrafiks bestyrelse den 25.2.2014</p>
<p>Hvilken service skal chaufføren mindst levere? (f.eks. afhentning v. kantsten, gadedør mv.)</p>	<p>Gadedør til gadedør i gadeniveau. Chauffør skal give hjælp til/fra gadedør, og ind/udstigning af vogn</p>	

	Basis	Bemærkninger
<p>Kan der visiteres til ekstra chaufførhjælp? (serviceminutter)</p> <p>Hvem visiterer til ekstra chaufførhjælp?</p>	<p>Ja f.eks. hjælp til at låse dør op/i- i gadedørsniveau, hjælp til transport af ekstra hjælpemiddel, (maksimum 11 kg) hjælp til bagage u/11 kg (ikke indkøb). Ledsagelse til/fra 1. sal eller mere, hvis der er elevator. Spørg administrationen i tvivlstilfælde.</p> <p>Det er kommunen der visiterer således behovet er kendt på forhånd og tid er indregnet.</p>	<p>Tiden og hjælpen skal fastlægges individuelt af visitor – enten for personen eller for bestemte adresser, hvis der ønskes mere tid til hjælp fra chaufføren.</p> <p>Som udgangspunkt får chaufføren:</p> <p>1 min. til gående og 5 min til hjælp til af/pålæsning af kørestole.</p> <p>Pr. 24.11.2014 Den gennemsnitlige minutpris er kr. 4,33 i servicetid</p> <p>Serviceydelse og ekstra minutantal skal være fastlagt i visitationen – eller aftales efterfølgende skriftligt med kommunen..</p>
<p>Må kunden have dyr med i vognen?</p>	<p>Ja, små dyr i tasker/transportkasser under forudsætning af, at de ikke optager en ekstra plads.</p> <p>Servicehunde og førerhunde medtages gratis – skal anføres i visitationen.</p>	
<p>Egenbetaling pr. km.</p>	<p>Kr. 3,00 pr. km. Dog minimum kr. 30,00, som dækker kørsel de første 10 km. Derefter kr. 3,00 pr. kørt km.</p> <p>V. kørsel over 100 km betales 9 kr. pr. km</p>	
<p>Betaling for gæster?</p> <p>Krav om på/afstigning sammen med kunde?</p>	<p>Maksimum 2 betalende gæster + en visiteret /gratis ledsager. Gæster betaler det samme pris som kunde. I alt maksimum 4 personer.</p> <p>Ja</p>	

	Basis	Bemærkninger
Betaling for børn? Krav om på/afstigning sammen med kunde?	Der kan medtages 3 børn under 15 år uden betaling. <i>Hvis der er visiteret ledsager med på rejsen, kan der maksimum medtages 2 børn.</i> I alt maksimum 4 personer. Ja	
Pris for ekstra bagage?	Hvis der er så meget håndbagage, at det optager en ekstra plads i vognen, opkræves betaling svarende til en medrejsende voksen. Skal oplyses ved bestilling.	I forbindelse med længere rejser, kan chaufføren i tilfælde, hvor der ikke rejser en ledsager med, give hjælp til almindelig bagage. Bagage inkluderer ikke indkøb, hvilket kunden/ledsager selv skal kunne håndtere. Bagagen må maks. veje 11 kg. Vejer det mere, skal det sendes på anden vis.
Beskriv en kort rejse? (f.eks. hvor langt man må køre <u>uden</u> at blive henvist til togrejse)	OP til 100 km.	Besluttet af Midttrafiks bestyrelse på møde den 20. juni 2008 Kunden vil blive transporteret i en alm/liftvogn
Frist for bestilling af en kort rejse?	2 timer før afgang	Det er muligt at bestille via internet/app – kørslen skal bestilles senest 2 timer før afgang

	Basis	Bemærkninger
Lange rejser Midttrafik tilbyder Landsdækkende rejser	<p>Ved rejser over 100 km, benyttes handicapegnede tog eller bus samt kørsel til og fra nærmeste handicapegnede station i en alm/liftvogn. Dog kørsel i Jylland og Fyn med alm/liftvogn, hvis der ikke er mulighed for at tilrettelægge rejsen med brug af kollektiv trafik. Kunden kan gøre krav på kørsel med tog/bus, hvis rejsen er over 100 km.</p> <p>Ved kørsel i "egen" vogn over 100 km i Jylland og på Fyn betales 9 kr. pr. km</p>	<p>Hvis rejsen er mere end 100 km og ud af regionen - kan der søges fritagelse for tog og bus. Fritagelse kan gives f.eks. hvis:</p> <p>kunden er for dårlig til at bruge tog/bus rejsetiden forlænges betydeligt eller der er for mange togskifte Fritagelse skal sendes skriftligt til Midttrafik fra kundens hjemkommune.</p> <p>Eks. på årsager til fritagelse for tog/bus:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dispensation fra hjemkommunen • Togskift med lang ventetid • Kunden skal ud og hjem samme dag • Kørsel indenfor Region Midtjylland • Dårlige/manglende tog/busafgange (primær i weekender) <p>Fritagelsen gælder kun kørsel i Jylland og på Fyn.</p>
Frist for bestilling af lang rejse?	4 hele hverdage. Ekskl. Bestillings- og rejsedagen. Telefontid: mandag til fredag: kl. 8.00 – 12.00	
Tilbyder Midttrafik Intern kørsel i andre regioner?	Turen bestilles i Midttrafik. (Bestilles senest 24 timer før afrejse, dog senest kl. 12.00 dagen i forvejen). Betaling som i Midttrafik.	
Færgeoverfart	<p>Kørsel på øer med kollektiv trafik:</p> <p>Samsø: Kunden forlader bilen og overfart sker for kundens egen regning og egen hjælp.</p> <p>Fur/Venø: Kunden bliver siddende i bilen og kommunen betaler for overfarten.</p> <p>Øer uden kollektiv trafik: Kunden køres til færgen og skal selv sørge for videre transport f.eks. Tunø, Endelave og Hjarnø.</p>	Der tilrettelægges ikke kørsel på øer uden alm. kollektiv trafik

	Basis	Bemærkninger
Dispenseres for tog?	Eksisterende dispensationer i det tidligere Ringkøbing Amt fastholdes	<i>(Se bemærkninger om lange rejser på denne side)</i>
Julekørsel Særlige frister for bestilling af julekørsel?	<p>I Oktober/november opdateres midttrafik.dk med information om julekørsel. Ligeledes annonceres der i dagspressen og kommunerne informeres. Der udsendes ikke længere brev til vores kunder omkring bestilling af julekørsel.</p> <p>Julekørslen vil foregå som følger i 2015:</p> <p>Alle kunder uanet hjælpemiddel kan bestille kørsel til den 24. december fra den 10. november til den 11. december 2015.</p> <p>Lange rejser over 100 km skal være bestilt senest den 1. december 2015</p>	
Rejsegaranti	<p>Hvis der er ventet på vognen mere end 20 min. kontaktes Midttrafiks Driftsafdeling.</p> <p>Efter mere end 20. min. ventetid refunderes egenbetalingen.</p> <p>Efter aftale med Driftsafdelingen kan der vælges mellem Midttrafiks forudbestilte vogn eller man kan selv bestille en vogn. Hvis man selv bestiller en vogn, sendes taxakvitteringen til Midttrafik, som efterfølgende refunderer beløbet.</p> <p>Midttrafiks Driftsafdeling kan kontaktes alle ugens dage i tidsrummet fra kl. 6.00 – 01.00.</p>	
Må kundens ønske til tidspunkt for kørsel forskydes i bestillingssituationen?	<p>Kørselstidspunktet kan forskydes:</p> <p>- 15/+ 45 min.</p> <p>Se i øvrigt præcision i afhentning og rejsegaranti</p>	<p>Bemærk at nævnte forskydning er fra ØNSKET afhentningstidspunkt og IKKE fra det tidspunkt som Servicecenteret har opgivet som afhentningstidspunkt. Det er ønskeligt, at hvis kunden skal være fremme til et bestemt tidspunkt, at dette tidspunkt opgives ved bestilling af turen.</p> <p>Eks.:</p> <ul style="list-style-type: none"> Kunden ønsker at blive afhentet kl. 12.00 – Servicecenteret skal tilbyde en afhentningstid mellem kl. 11.45 og 12.45 = -/+ 15/45 min.

	Basis	Bemærkninger
Præcision i afhentning.	Kunden skal være klar 5 min før, men må vente til 20. min efter aftalt tid.	Eks.: <ul style="list-style-type: none"> Kunden har fået et afhentningstidspunkt kl. 12.00 – vognen må ankomme fra kl. 11.55 – 12.20.
Glemte sager/ Hittegods	Kørsel med glemte sager/hittegods er for kundens egen regning.	
Indgår handicapkørsel i Kørselskoordinering?	Ja	
Driftsdøgn Mandag til torsdag Fredag Lørdag Søndag Helligdage	Bestilling for kørsel kl. 07.00 til kl. 20.00, senest 2 timer før kørsel. Kørsel i tidsrummet kl. 06.00 til kl. 24.00 Driftovervågning fra kl. 06.00 – kl. 01.00	Kl. 24.00 er seneste afhentningstidspunkt
IT-system	Planet	
Afbestilling af kørsel på selve kørselsdagen i Århus Kommune	Ved forgæves kørsel fratrækkes turen det samlede antal ture pr. år.	

BEDSTE BUSSELSKAB 2015

MIDTTRAFIK

OKTOBER 2015



BAGGRUND & FORMÅL

4

STATISTISK SIKKERHED

5

MIDTTRAFIKS BEDSTE BUSSELSKAB 2015

6

TILFREDSHED FORDELT PÅ DE ENKELTE

PARAMETRE

8



BAGGRUND OG METODE



BAGGRUND

Om undersøgelsen

Baggrund og formål

- ❑ Formålet med undersøgelsen er at finde frem til Midttrafiks Bedste Busselskab 2015, som fremadrettet vil være en årlig tilbagevendende begivenhed, hvor Midttrafiks kunder skal være med til at finde det bedste busselskab, der gør en ekstra indsats for at få glade og tilfredse kunder i busserne.
- ❑ Tilfredshedsundersøgelsen tager derfor udgangspunkt i kundernes oplevelsen af deres rejse med busselskabet og gør dermed kundens oplevelse af rejsen til omdrejningspunktet i undersøgelsen.
- ❑ Busselskabet der opnår den højeste tilfredshedsscore, modtager en bonus på 100.000 kr.

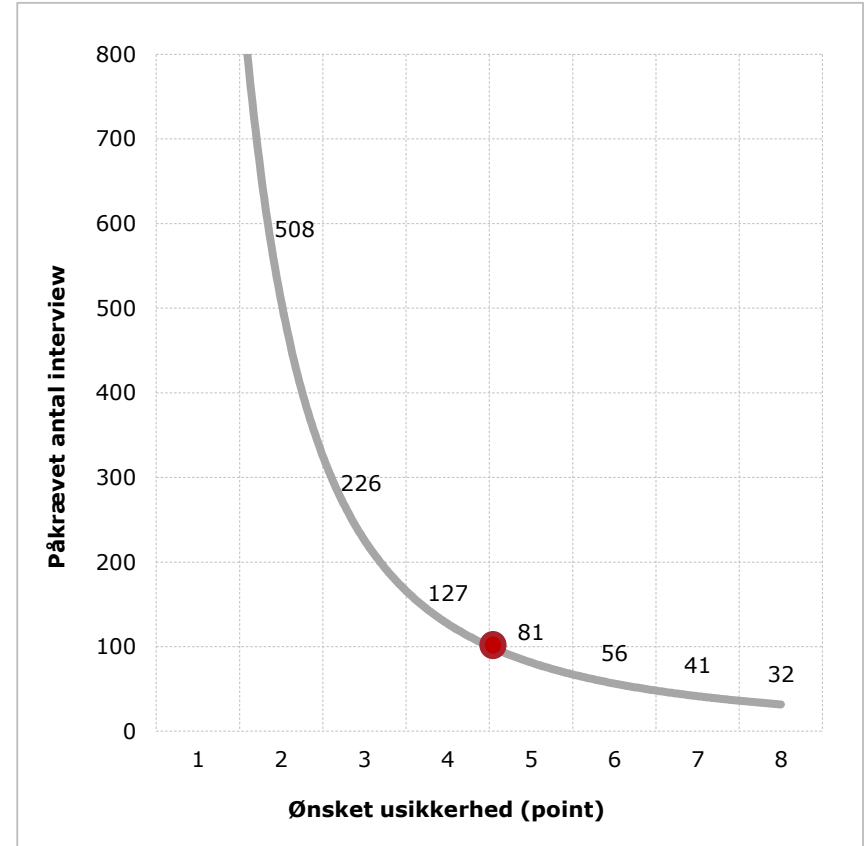
Undersøgelsens design

- ❑ Dataindsamlingen er forløbet med uddeling og indsamling af papirspørgeskemaer på samtlige A-kontrakter i Midttrafiks område.
- ❑ Pr. A-kontrakt er uddelt og indsamlet minimum 100 spørgeskemaer*
 - ❑ Indsamlet antal (total): 2509 skemaer
 - ❑ Antal A-kontrakter: 24
 - ❑ Gennemsnitligt indsamlet pr. selskab: 104,5 skemaer
- ❑ Indsamlet data er slutteligt blevet vejet efter følgende model:
 1. Hvor tilfreds er du overordnet med rejsen? (Vægtning 2)
 2. Hvor tilfreds er du med chaufførens service? (Vægtning 2)
 3. Hvor tilfreds er du med chaufførens kørsel? (Vægtning 2)
 4. Hvor tilfreds er du med rengøringen i bussen? (Vægtning 1)

** På Skjern Bilen Gruppen og Midtbus Jylland har det kun været muligt at indsamle knap 100 skemaer, da antallet af rejsende samt afgangene på disse strækninger var yderst begrænset. Begge strækninger er blevet dækket med ekstra bemanning i forsøget på at øge antallet af indsamlede interview.*

STATISTISK SIKKERHED

- ❑ Den statistiske sikkerhed vil altid afhænge af, hvor mange interview der indsamles pr. busselskab, samt hvor stor spredning der er i besvarelserne. For at sikre en relativ statistisk sikkerhed i undersøgelsen vil der blive gennemført minimum 100 interview pr. busselskab, hvilket giver en statistisk usikkerhed på ca. $\pm 4,6$ point på et 95 % konfidensinterval.
- ❑ Helt konkret betyder det at forskelle i resultaterne ikke, nødvendigvis er statistisk signifikante. Dog viser resultaterne et øjebliksbillede af respondentenes tilfredshed og kan dermed sammen med en vejemodel baseret på spørgsmålenes vigtighed fastslå, hvilket specifikt selskab der på undersøgelsestidspunktet er det bedste. Undersøgelsen vil derfor bidrage med et øjebliksbillede af tilfredsheden med busselskaberne i Midttrafik.
- ❑ Til højre ses en figur, der illustrerer hvordan den statistiske sikkerhed ændres i takt med at der indsamles flere eller færre spørgeskemaer. Den røde prik i figuren illustrerer ligeledes hvor den statistiske sikkerhed for Midttrafiks undersøgelse Bedste Busselskab vil ligge:
- ❑ Rent praktisk betyder det, at to busselskaber med tilfredshedsscorer på eksempelvis
 - Busselskab A: 89,3 %
 - Busselskab B: 86,7 %
- ❑ ... ikke er forskellige med en statistisk signifikant forskel, dog viser tallene at Busselskab A har mere tilfredse rejsende end Busselskab B, da undersøgelsen blev gennemført. Det giver altså ikke mulighed for at generalisere, men giver et øjebliksbillede af forskellen mellem busselskaberne.



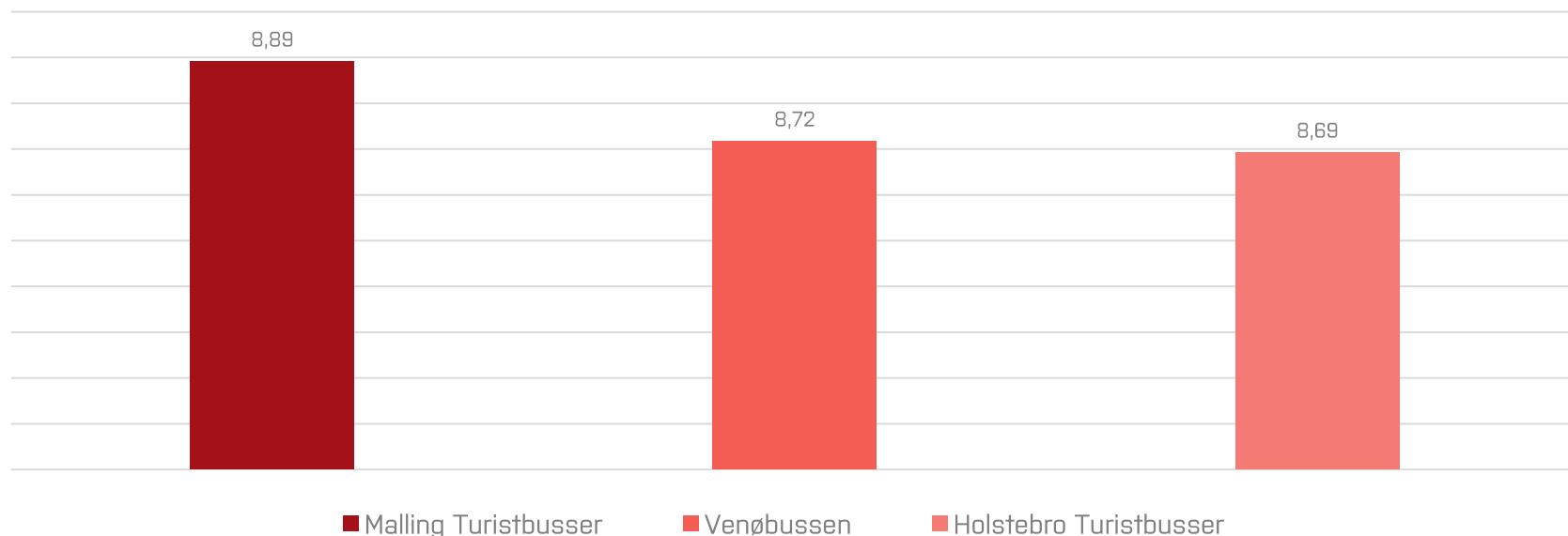
VINDEREN AF BEDSTE
BUSSELSKAB 2015 ER ...



MALLING TURISTBUSSE ER MIDTTRAFIKS BEDSTE BUSSELSKAB 2015!

Top 3 – De Bedste Busselskaber i Midttrafik

Top 3



*Malling Turistbusser scorer på tre ud af fire parametre enkeltstående også den højeste tilfredshed (uvægtet).
Malling Turistbusser er således højest-scorende på både service, kørsel, overordnet og samlede vægtede tilfredshed!*

TILFREDSHED FORDELT PÅ
DE ENKELTE PARAMETRE ...



KUNDERNES SAMLEDE VÆGTEDE TILFREDSHED & OVERORDNEDE TILFREDSHED*

* Den overordnede tilfredshed er uvægtet

Samlet vægtet tilfredshed		Overordnet tilfredshed (uvægtet)	
Malling Turistbusser	8,89	Malling Turistbusser	8,85
Venøbussen	8,72	De Gule Busser	8,47
Holstebro Turistbusser	8,69	Holstebro Turistbusser	8,42
De Gule Busser	8,68	Venøbussen	8,41
Silkebus	8,37	Nobina	8,40
Mørups Turistfart	8,32	Engesvang Turistfart	8,27
Nobina	8,26	De Grønne Busser	8,23
Engesvang Turistfart	8,21	Silkebus	8,15
De Grønne Busser	8,20	Arriva	8,03
De Blaa Busser	8,19	Brande Buslinier/Herning Turist	8,00
Lemvig Turist	8,11	De Blaa Busser	7,95
Arriva	8,07	Lemvig Turist	7,92
Skave Turistfart	8,03	Todbjerg Busser	7,90
Faarup Rute- & Turistbusser	8,00	Mørups Turistfart	7,89
TK-Bus	7,84	Busselskabet Aarhus Sporveje	7,74
Brande Buslinier/Herning Turist	7,81	Faarup Rute- & Turistbusser	7,72
Todbjerg Busser	7,78	Skave Turistfart	7,71
Midtbus Jylland	7,76	TK-Bus	7,61
Keolis	7,65	Midtbus Jylland	7,55
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,64	Skjern Bilen Gruppen	7,47
Skjern Bilen Gruppen	7,58	Hans' Biler	7,26
Thykjær	7,45	Thykjær	7,24
Hans' Biler	7,45	Keolis	6,95

KUNDERNES TILFREDSHED MED CHAUFFØRENS SERVICE & KØRSEL SAMT RENGØRING*

* Samtlige parametre er uvægtede

Chaufførens service (uvægtet)		Chaufførens kørsel (uvægtet)		Bussens rengøring (uvægtet)	
Malling Turistbusser	8,89	Malling Turistbusser	8,95	Holstebro Turistbusser	8,97
Venøbussen	8,85	Venøbussen	8,87	Malling Turistbusser	8,84
De Gule Busser	8,83	De Gule Busser	8,79	Venøbussen	8,76
Holstebro Turistbusser	8,51	Holstebro Turistbusser	8,73	Lemvig Turist	8,61
Silkebus	8,39	De Blaa Busser	8,66	De Gule Busser	8,56
Mørups Turistfart	8,31	Mørups Turistfart	8,53	Skave Turistfart	8,35
Engesvang Turistfart	8,28	Engesvang Turistfart	8,50	De Blaa Busser	8,33
Faarup Rute- & Turistbusser	8,23	Silkebus	8,47	De Grønne Busser	8,30
De Grønne Busser	8,21	Nobina	8,44	Mørups Turistfart	8,24
Nobina	8,18	Arriva	8,31	Silkebus	8,03
Lemvig Turist	8,04	Skave Turistfart	8,24	Arriva	8,01
Skave Turistfart	7,99	Faarup Rute- og Turistbusser	8,20	TK-Bus	8,00
TK-Bus	7,93	De Grønne Busser	8,13	Keolis	7,97
Arriva	7,92	Keolis	8,12	Todbjerg Busser	7,90
De Blaa Busser	7,89	Lemvig Turist	8,12	Brande Buslinier/Herning Turist	7,87
Midtbus Jylland	7,87	Midtbus Jylland	7,97	Nobina	7,80
Brande Buslinier/Herning Turist	7,81	TK-Bus	7,90	Faarup Rute- og Turistbusser	7,69
Keolis	7,71	Busselskabet Aarhus Sporveje	7,89	Midtbus Jylland	7,55
Todbjerg Busser	7,63	Hans' Biler	7,85	Busselskabet Aarhus Sporveje	7,42
Thykjær	7,55	Skjern Bilen Gruppen	7,80	Engesvang Turistfart	7,37
Hans' Biler	7,35	Todbjerg Busser	7,76	Thykjær	7,30
Skjern Bilen Gruppen	7,25	Thykjær	7,63	Hans' Biler	7,21
Busselskabet Aarhus Sporveje	7,17	Brande Buslinier/Herning Turist	7,59	Skjern Bilen Gruppen	7,14

EPINION AARHUS

HACK KAMPMANNS PLADS 13 - 8000 AARHUS C - DANMARK
T: +45 87 30 95 00 | E: AARHUS@EPINION.DK

[EPINIONGLOBAL.COM](https://www.epinionglobal.com)

Dato 1. december 2015 **Journalnr** 1-22-1-15 **Sagsbehandler** Alexander Tranberg Jensen **e-mail** atj@midttrafik.dk **Telefon** 87408205

Forventet regnskab 3. kvartal 2015

Det samlede forventede regnskabsresultat for 3. kvartal for Midttrafik er gengivet nedenfor.

Midttrafik, forventet regnskab 3. kvartal 2015						
	Budget 2015	Forbrug måned jan-sept 2015	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	FR 3. kvartal minus budget
Buskørsel						
Udgifter	1.420.522.000	1.050.260.236	73,9	1.428.495.000	1.419.979.000	-543.000
Indtægter	-703.420.000	-527.192.740	74,9	-695.730.000	-703.230.000	190.000
Netto	717.101.000	523.066.645	72,9	732.765.000	716.748.000	-353.000
Handicapkørsel						
Udgifter	38.096.000	28.683.283	75,3	38.043.000	39.984.000	1.888.000
Indtægter	-7.936.000	-5.974.922	75,3	-7.897.000	-8.240.000	-304.000
Netto	30.160.000	22.708.361	75,3	30.146.000	31.744.000	1.584.000
Flexture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	10.143.600	8.816.717	86,9	11.493.200	12.516.000	2.372.400
Indtægter	-4.030.600	-4.068.200	100,9	-5.064.200	-5.618.000	-1.587.400
Kommunens vognmandsbetaling	6.113.000	4.748.517	77,7	6.429.000	6.898.000	785.000
Administrationsomkostninger	2.154.000	1.795.814	83,4	2.429.800	2.499.000	345.000
Kommunens samlede udgift	8.267.000	6.544.331	79,2	8.858.800	9.397.000	1.130.000
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	477.784.000	323.236.261	67,7	453.210.100	437.013.000	-40.771.000
Indtægter	-55.000	-30.609	55,7	-42.000	-40.000	15.000
Kommunens vognmandsbetaling	477.729.000	323.205.652	67,7	453.168.100	436.973.000	-40.756.000
Administrationsomkostninger	8.447.000	6.874.743	81,4	8.933.000	8.970.000	523.000
Kommunens samlede udgift	486.176.000	330.080.395	67,9	462.101.100	445.943.000	-40.233.000
Togdrift						
Udgifter	52.439.000	40.106.401	76,5	52.380.800	52.082.371	-356.629
Indtægter	-17.300.000	-5.157.697	29,8	-17.800.000	-17.800.000	-500.000
Drift netto	35.139.000	34.948.704	99,5	34.580.800	34.282.371	-856.629
Anlæg	14.882.000	4.728.000	31,8	14.882.000	14.882.000	0
I alt netto	50.021.000	39.676.704	79,3	49.462.800	49.164.371	-856.629
Trafikelskabet						
Trafikelskabet - nettoudgifter	121.337.000	88.168.900	72,7	121.337.000	121.337.000	0
Overførsel af mindreforbrug fra tidligere år*	14.448.400			14.448.400	14.448.400	0
I alt - disponibelt beløb netto udgifter	135.785.400	88.168.900	64,9	135.785.400	135.785.400	0
Kontrolafgifter (Aarhus)						
Netto i alt	6.149.000	7.432.901	120,9	7.621.000	8.418.000	2.269.000
Letbanen						
Letbanesekretariatet	1.656.400	1.158.470	69,9	1.656.400	1.656.400	0
Letbanen - ALD	0	582.671	-	0	0	0
Letbanen i alt	1.656.400	1.741.141	105,1	1.656.400	1.656.400	0
Rejskortet						
25% aktier og lån	0	0	-	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	8.062.000	9.657.418	119,8	9.598.000	10.016.000	1.954.000
25% sekretariat	2.047.000	1.086.844	53,1	2.047.000	2.047.000	0
Renter	2.287.000	1.735.105	75,9	2.287.000	2.287.000	0
Afdrag	11.069.000	8.301.750	75,0	11.069.000	11.069.000	0
Drift	18.263.000	10.391.105	56,9	16.349.000	16.665.000	-1.598.000
Buslager**	3.020.000	1.441.544	47,7	1.511.000	1.511.000	-1.509.000
Rejskortet i alt	44.748.000	32.613.766	72,9	42.861.000	43.595.000	-1.153.000
Øvrige områder						
Renteindtægter	0	-83.808	-	0	0	0
Midttrafik i alt (Midttrafiks bestillere)						
Netto	1.465.615.400	1.051.949.335	71,8	1.456.809.100	1.428.002.771	-37.612.629

* Der er indregnet 14,4 mio. kr. i overførte midler fra tidligere år. De videreførte midler er ikke bestillerfordelt.

** Rejskort Buslager var ikke indarbejdet i den første udgave af det reviderede budget 2015, men blev vedtaget på bestyrelsesmødet 6. februar 2015

Sammenligningsgrundlaget er de vedtagne budgetter.

Bestyrelsen vedtog på sit møde 12. september 2014 forslag til budget for 2015. Budgettet er efterfølgende revideret og godkendt på bestyrelsens møde 6. februar 2015.

Som det fremgår i det følgende er der mindre udsving på enkelte forretningsområder og for den enkelte bestiller i forhold til det reviderede budget.

Samlet set forventes et mindreforbrug på 37,6 mio. kr. Årsagen til dette mindreforbrug skal primært findes i færre udgifter til Kommunal kørsel, da Fynbus og Sydtrafik har nedjusteret det forventede antal kørsler. Såfremt budgettet renses for denne effekt, forventes et merforbrug på 7,1 mio. kr. i forhold til det reviderede budget, hvilket primært skyldes nye kørselsaftaler med kommunerne indenfor Kommunal kørsel.

I forhold til forventet regnskab efter 2. kvartal er forventningerne for 2015 nedskrevet med 28,8 mio. kr., hvilket primært skyldes Fynbus og Sydtrafik-effekten på 18,1 mio. kr. og en nedjustering af busudgifter på 8,5 mio. kr. som følge af en betaling fra Busselskabet Aarhus Sporveje (BAAS) til Aarhus Kommune.

Regnskabsnotatet er opbygget med en indledende oversigtstabel. Efter oversigtstabellen er der en beskrivelse af generelle forhold vedrørende det forventede regnskab efter 3. kvartal for hvert enkelt hovedområde. Disse beskrivelser er efterfulgt af oversigter for den enkelte bestiller med bestillerspecifikke kommentarer. Der er således én oversigt for hver bestiller, som dækker alle driftsområder med tilhørende kommentarer. Bagerst i notatet findes forventede regnskaber per driftsområde fordelt på bestillere.

Midttrafiks bestillere tilbydes, i henhold til godkendelsen på bestyrelsesmødet den 30. oktober 2015, at få foretaget foreløbig samlet afregning for 2015 for alle driftsområder på baggrund af forventet regnskab efter 3. kvartal. Dette giver bestillerne mulighed for at få afregnet i 2015. Såfremt bestilleren ønsker at gøre brug af denne mulighed, skal Midttrafik orienteres herom senest den 6. januar 2016. Resultatet af det endelige driftsregnskab for 2015 vil blive afregnet i 2016 efter bestyrelsens godkendelse af regnskabet. Det endelige driftsregnskab for 2015 kommer for bestyrelsen den 29. april 2016.

Økonomien i de enkelte hovedområder

Busområdet

Busområdet forventes samlet set at udvise et mindreforbrug på 0,4 mio. kr. i forhold til det reviderede budget for 2015. I forhold til forventet regnskab efter 2. kvartal er nettoudgiften til busdrift blevet nedjusteret med 16 mio. kr., hvilket forklares i følgende afsnit.

Busudgifter

Det forventede regnskab efter 3. kvartal for 2015 er baseret på bogførte udgifter pr. 30. september 2015. Perioden fra 1. oktober frem til årets udgang er budgetteret i Midttrafiks køreplanssystem for regional-, lokal- og bybusruter, og i en regnearksmodel baseret på aktuelle køreplaner for rabatruterne.

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

Der er anvendt følgende indeksskøn for de to typer indeks:

	Budget	Forventet regnskab
Omkostningsindeks:	2014-15: -1.4 %	2014-15: -1.3 %
Reguleringsindeks	2014-15: -0.9 %	2014-15: -0.9 %

Som det fremgår, er omkostningsindekset steget siden det vedtagne budget. Den samlede effekt af denne ændring i indeks er en forventet stigning i udgifter på ca. 1,2 mio. kr. for 2015. Desuden er det værd at bemærke, at de meget lave indeks for 2015 allerede blev indregnet i forbindelse med det reviderede budget 2015, hvor bestillerne fik indregnet en besparelse på 30,4 mio. kr. i forhold til budgettet efter 2. behandling. Forventningerne til busudgifterne er også betydeligt lavere i 2015 end for regnskabet i 2014, hvis man ser bort fra BAAS tilbagebetaling af restkørsel på 72,2 mio, som var en engangspost, der blev modregnet udgifterne i 2014.

Herunder er der en oversigt over ændringerne siden budget 2015, som er delt op i effekt af ændrede indeks og øvrige ændringer.

Sammenligning af busudgifter på områder

	Budget 2015	Forventet regnskab 2. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Budget i forhold til forventet regnskab			
				Ændringer som følge af indexskøn	Øvrige ændringer	Difference i alt (regnskab minus budget)	Difference i alt (regnskab minus budget) i pct.
Favrskov	15.209.000	15.402.000	15.540.000	3.000	327.692	331.000	2,2%
Hedensted	9.548.000	7.790.000	7.951.000	10.000	-1.607.068	-1.597.000	-16,7%
Herning	45.874.000	46.804.000	46.512.000	32.000	605.580	638.000	1,4%
Holstebro	33.116.000	33.674.000	33.170.000	9.000	45.249	54.000	0,2%
Horsens	46.093.000	45.286.000	45.214.000	36.000	-915.262	-879.000	-1,9%
Ikast-Brande	14.018.000	13.591.000	13.741.000	4.000	-280.822	-277.000	-2,0%
Lemvig	6.431.000	6.410.000	6.455.000	8.000	15.859	24.000	0,4%
Norddjurs	13.897.000	14.961.000	15.141.000	14.000	1.229.678	1.244.000	9,0%
Odder	6.292.000	6.254.000	6.346.000	7.000	47.313	54.000	0,9%
Randers	89.135.000	89.769.000	89.448.000	16.000	297.323	313.000	0,4%
Ringkøbing-Skjern	25.424.000	25.417.000	25.510.000	27.000	59.167	86.000	0,3%
Samsø	4.961.000	4.741.000	4.807.000	6.000	-159.770	-154.000	-3,1%
Silkeborg	55.212.000	55.098.000	54.817.000	13.000	-407.682	-395.000	-0,7%
Skanderborg	23.588.000	22.655.000	23.546.000	23.000	-64.756	-42.000	-0,2%
Skive	28.282.000	28.128.000	28.602.000	29.000	290.629	320.000	1,1%
Struer	7.540.000	7.508.000	7.566.000	8.000	17.648	26.000	0,3%
Syddjurs	15.164.000	15.061.000	14.997.000	12.000	-179.050	-167.000	-1,1%
Viborg	47.257.000	45.674.000	47.215.000	72.000	-113.748	-42.000	-0,1%
Aarhus	462.536.000	470.053.000	458.382.000	490.000	-4.644.092	-4.154.000	-0,9%
Regionen	470.945.000	474.219.000	475.019.000	465.000	3.609.071	4.074.000	0,9%
I alt	1.420.522.000	1.428.495.000	1.419.979.000	1.284.000	-1.827.042	-543.000	0,0%

Sammenligner man med forventet regnskab efter 2. kvartal, så er busudgifterne faldet med 8,5 mio. kr. Dette kan særligt tilskrives en tilbagebetaling på 11,2 mio. kr. fra BAAS til Aarhus Kommune vedrørende overskud af restkørsel for 2014. For de øvrige kommuner er der også foretaget små og større justeringer, der bevirker ændrede forventninger for 2015. Disse justeringer er beskrevet nærmere i det bestillerfordelte afsnit bagerst i notatet.

Busindtægter

Indtægtsregnskabet i det forventede regnskab baserer sig på busselskabernes indberetninger i første 9 måneder, samt rejsekortindtægter og øvrige indtægter i samme periode.

På nuværende tidspunkt forventes mindreindtægter i forhold til budgettet på ca. 0,2 mio. kr..

Passagerindtægterne vurderes 3,2 mio. kr. under budgettet og skolekortindtægter 2,2 mio. kr. under budgettet. Der forventes merindtægter på refusion for off-peak rejser på 1 mio. kr., og på kompensation for fritidsrejser på ungdomskort på 4 mio. kr.

Indtægtsskønnet fremgår af nedenstående tabel.

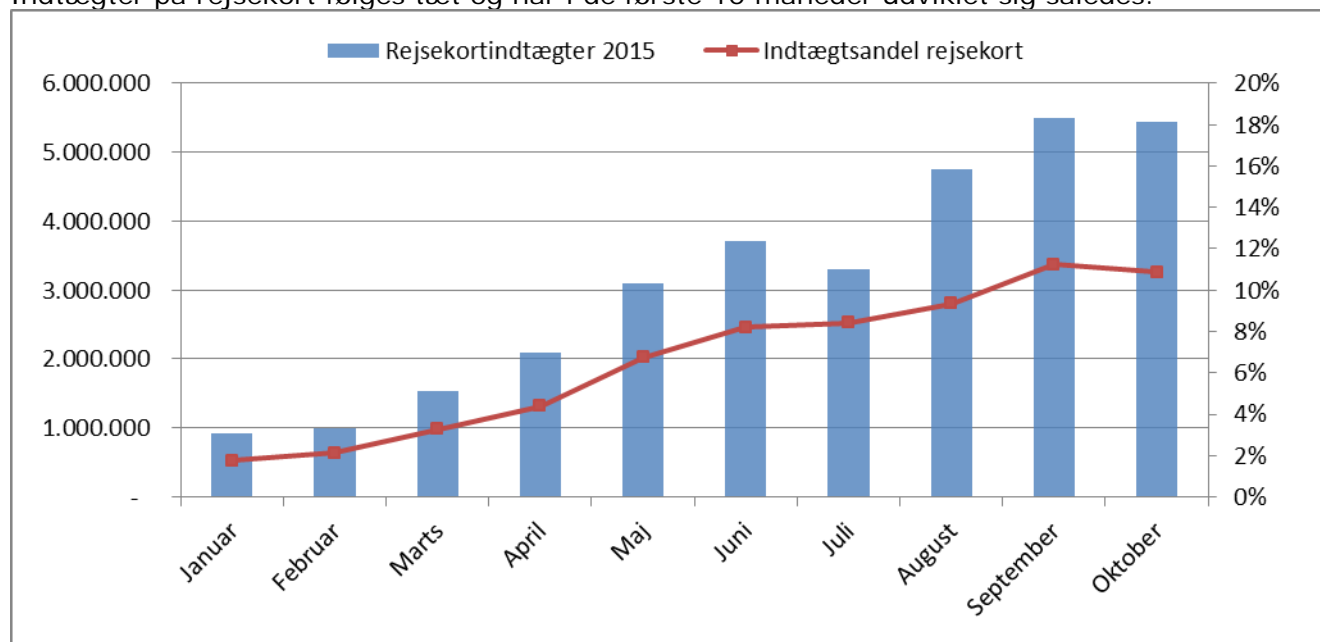
Sammenligning af busindtægter mellem Regnskab 2014, Budget 2015 og Forventet regnskab 3. kvartal 2015

Indtægtskategorier	Regnskab 2014	Budget 2015	Forventet regnskab 2. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Budget i forhold til forventet regnskab	
					Difference i alt (regnskab minus budget)	Difference i alt (regnskab minus budget) i pct
Passagerindtægter	507.945.618	507.170.000	500.700.000	504.000.000	-3.170.000	-0,6%
Refusion/takstnedsættelse - off peak klip	3.402.897	3.500.000	3.500.000	4.500.000	1.000.000	28,6%
Erhvervs kort	3.576.267	4.500.000	4.500.000	4.500.000	0	0,0%
Omsætning Ungdomskort	91.735.110	95.000.000	95.000.000	95.000.000	0	0,0%
Ungdomskort - kompensation fritidsrejser	10.237.109	6.800.000	7.600.000	10.800.000	4.000.000	58,8%
Omsætning skolekort	36.395.316	35.450.000	33.230.000	33.230.000	-2.220.000	-6,3%
Kompensation - Fælles børneregler	35.999.360	36.100.000	36.100.000	36.100.000	0	0,0%
Fragt, Gods og Post mm.	106.838	0	0	0	0	0,0%
Fribefordring Værnepligtige	1.852.064	1.600.000	1.800.000	1.800.000	200.000	12,5%
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	252.859	250.000	250.000	250.000	0	0,0%
Telebus / Teletaxa	234.602	0	0	0	0	0,0%
Kontrolafgifter uden for Aarhus Kommune	158.970	350.000	350.000	350.000	0	0,0%
Billetindtægter - Togrejser DSB/Arriva	100.976.406	106.000.000	106.000.000	106.000.000	0	0,0%
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	34.173.167	31.500.000	31.500.000	31.500.000	0	0,0%
Indtægter Busdrift	827.046.583	828.220.000	820.530.000	828.030.000	-190.000	0,0%
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	-115.850.004	-124.800.000	-124.800.000	-124.800.000	0	0,0%
Passagerindtægter i alt	711.196.579	703.420.000	695.730.000	703.230.000	-190.000	0,0%

Vurderingen af passagerindtægter er mere positiv end den var efter 2. kvartal. Det skyldes, at Midttrafik er blevet opmærksom på muligheden for at indtægtsføre den overskudslikviditet der fremkommer, når kunder har indsat penge på Rejsekort, men endnu ikke har foretaget rejser. Midttrafiks overskudslikviditet vurderes at udgøre 7,8 mio. kr., som nu er indtægtsført.

Generelt er indtægtsvurderingen for passagerindtægter dog fortsat usikker som følge af overflytning af salg fra klippekortsalg i busser til salg på salgssteder, og som følge af manglende erfaring med udvikling i indtægter på rejsekortrejser.

Indtægter på rejsekort følges tæt og har i de første 10 måneder udviklet sig således:



Mindreindtægten på 2,2 mio. kr. vedrørende skolekort omhandler primært Herning og Hedensted Kommune, hvor man henholdsvis har indført gratis rabatruter (Herning Kommune) eller selv har overtaget en del af kørslen på lukkede skoleruter (Hedensted Kommune). Nedgangen i indtægter i de 2 kommuner vil modsvares af tilsvarende mindreudgifter til køb af skolekort for kommunerne.

Der forventes merindtægter på kompensation for off-peak rejser. Kompensationen ydes af staten for den rabat, der gives på rejsekortrejser udenfor myldretiden. Med den stigende omsætning på rejsekort stiger denne kompensation nu og er større end den tilsvarende kompensation Midttrafik fik for salg af de særlige off-peak klippekort, som blev solgt indtil sommeren 2015.

Der forventes merindtægter for kompensation for fritidsrejser på Ungdomskort. Der er tale om indtægter Midttrafik modtager fra Trafikstyrelsen som kompensation for unges mulighed for at anvende Ungdomskort til fritidsrejser. En del af beløbet skal videresendes til togoperatører for de fritidsrejser der foregår med tog. Der er i 2015 sket endelig afregning med togoperatørerne for disse rejser i 2013 og 2014. Ved udarbejdelse af regnskabet 2014 blev der overført midler til at finansiere dette. Det har vist sig, at der blev overflyttet flere midler end Midttrafik er blevet opkrævet, hvorfor der i 2015 forventes en merindtægt på 4 mio. kr. Indtægterne på kontoen forventes at falde i 2016, som følge af ændret betaling fra Trafikstyrelsen. Forholdet er indregnet i budgettet for 2016.

Flere poster i indtægtsvurderingen er fortsat meget usikre. Det gælder bl.a. forhold vedrørende bus-tog samarbejdet, hvor der ikke er afregnet endeligt vedrørende 2014, og hvor der også fortsat er udestående vedrørende afregning for 2013.

Fordeling af busindtægter

Fordelt på bestillere vurderes udviklingen for de enkelte bestillere derfor på nuværende tidspunkt således:

Sammenligning af busindtægter mellem Regnskab 2014, Budget 2015 og Forventet regnskab 3. kvartal 2015

Indtægtshaver	Regnskab 2014	Budget 2015	Forventet regnskab 2. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Budget i forhold til forventet regnskab	
					Difference i alt (regnskab minus budget)	Difference i alt (regnskab minus budget) i pct
Favrskov	1.221.539	1.262.000	1.253.000	1.266.000	4.000	0,3%
Hedensted	2.820.058	3.096.000	1.689.000	1.704.000	-1.392.000	-45,0%
Herning	17.618.726	17.727.000	16.062.000	16.280.000	-1.447.000	-8,2%
Holstebro	6.753.401	6.261.000	6.944.000	7.018.000	757.000	12,1%
Horsens	20.392.903	19.787.000	19.668.000	19.947.000	160.000	0,8%
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0,0%
Lemvig	0	0	0	0	0	0,0%
Norddjurs	1.299.589	1.196.000	1.189.000	1.205.000	9.000	0,8%
Odder	1.361.321	1.282.000	1.277.000	1.284.000	2.000	0,2%
Randers	31.464.620	29.925.000	29.386.000	29.858.000	-67.000	-0,2%
Ringkøbing-Skjern	3.658.164	4.272.000	4.121.000	4.149.000	-123.000	-2,9%
Samsø	1.118.251	1.151.000	1.141.000	1.158.000	7.000	0,6%
Silkeborg	24.119.245	24.902.000	24.386.000	24.685.000	-217.000	-0,9%
Skanderborg	5.654.963	5.655.000	5.754.000	5.800.000	145.000	2,6%
Skive	8.288.412	8.644.000	8.628.000	8.720.000	76.000	0,9%
Struer	948.990	1.190.000	1.180.000	1.188.000	-2.000	-0,2%
Syddjurs	3.333.161	3.683.000	3.666.000	3.678.000	-5.000	-0,1%
Viborg	15.914.997	15.913.000	15.865.000	16.048.000	135.000	0,8%
Aarhus	294.450.973	284.959.000	285.378.000	287.344.000	2.385.000	0,8%
Regionen	270.777.266	272.515.000	268.143.000	271.898.000	-617.000	-0,2%
I alt	711.196.579	703.420.000	695.730.000	703.230.000	-190.000	0,0%

Indtægtsfordelingen er baseret på fordelingen i budgettet. Da de samlede indtægter ligger ganske tæt på de budgetterede, er der for størstedelen af bestillerne ikke store afvigelser.

Afvigelserne for Hedensted og Herning Kommune vedrører mindreindtægter for salg af skolekort.

Nærmere beskrivelser af årsager til ændringer hos de enkelte bestillere fremgår af bestilleroversigterne.

Kollektiv trafik i Flextrafik

Handicapkørsel

Samlet set forventer Midttrafik et merforbrug på 1,6 mio. kr.

I flere kommuner har tendensen været en øget udgift i forhold til budgettet. Årsagen skal findes i, at der visiteres flere borgere med hjælpemidler og dermed øges serviceminutterne, hvilket medfører en øget udgift til vognmændene.

Sammenligning af nettoudgifter på handicapkørsel

	Budget 2015	Forventet regnskab 2. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Budget i forhold til FR 3. kvartal	
				Difference i alt (regnskab minus budget)	Difference i alt (regnskab minus budget) i pct
Favrskov	864.000	950.000	1.053.000	189.000	21,9%
Hedensted	905.000	820.000	820.000	-85.000	-9,4%
Herning	1.479.000	1.350.000	1.584.000	105.000	7,1%
Holstebro	848.000	848.000	987.000	139.000	16,4%
Horsens	1.669.000	1.669.000	1.887.000	218.000	13,1%
Ikast-Brande	672.000	672.000	672.000	0	0,0%
Lemvig	511.000	511.000	591.000	80.000	15,7%
Norddjurs	572.000	572.000	572.000	0	0,0%
Odder	696.000	696.000	696.000	0	0,0%
Randers	1.872.000	1.872.000	2.050.000	178.000	9,5%
Ringkøbing-Skjern	1.382.000	1.382.000	1.318.000	-64.000	-4,6%
Samsø	187.000	220.000	265.000	78.000	41,7%
Silkeborg	2.120.000	2.120.000	2.062.000	-58.000	-2,7%
Skanderborg	747.000	747.000	747.000	0	0,0%
Skive	668.000	790.000	934.000	266.000	39,8%
Struer	404.000	404.000	404.000	0	0,0%
Syddjurs	521.000	480.000	480.000	-41.000	-7,9%
Viborg	1.719.000	1.719.000	2.013.000	294.000	14,6%
Aarhus	12.324.000	12.324.000	12.609.000	285.000	2,3%
I alt	30.160.000	30.146.000	31.744.000	1.584.000	5,3%

Flexture

Samlet set forventer Midttrafik et merforbrug på 0,8 mio. kr., som hovedsageligt skyldes, at Horsens og Skanderborg Kommune har opstartet Flextur. I Hedensted, Lemvig, Silkeborg og Skive Kommune har der været en betydelig merudgift i forhold til det budgetterede, mens der i Holstebro, Randers og Aarhus Kommune forventes et fald i udgiften. Årsagen skal findes i antallet af kørte ture samt længden af turene, hvor der er sket forskydninger i forhold til det vedtagne budget.

Sammenligning af nettoudgifter (kørselsudgift plus administrationsudgift) på Flexiture

	Budget 2015	Forventet regnskab 2. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Budget i forhold til forventet regnskab	
				Difference i alt (regnskab minus budget)	Difference i alt (regnskab minus budget) i pct
Favrskov	437.000	437.000	513.000	76.000	17,4%
Hedensted	250.000	297.000	400.000	150.000	60,0%
Herning	0	0	0	0	0,0%
Holstebro	90.000	42.000	19.000	-71.000	-78,9%
Horsens	0	7.000	25.000	25.000	0,0%
Ikast-Brande	65.000	65.000	65.000	0	0,0%
Lemvig	125.000	207.000	254.000	129.000	103,2%
Norddjurs	1.423.000	1.423.000	1.423.000	0	0,0%
Odder	0	0	0	0	0,0%
Randers	351.000	259.000	259.000	-92.000	-26,2%
Ringkøbing-Skjern	509.000	509.000	596.000	87.000	17,1%
Samsø	0	0	0	0	0,0%
Silkeborg	276.000	409.000	479.000	203.000	73,6%
Skanderborg	0	414.800	180.000	180.000	0,0%
Skive	140.000	177.000	218.000	78.000	55,7%
Struer	39.000	39.000	52.000	13.000	33,3%
Syddjurs	903.000	973.000	1.081.000	178.000	19,7%
Viborg	574.000	574.000	627.000	53.000	9,2%
Aarhus	1.076.000	749.000	891.000	-185.000	-17,2%
Regionen	0	0	0	0	0,0%
I alt	6.258.000	6.581.800	7.082.000	824.000	13,2%

Teletaxa

Samlet set forventer Midttrafik et merforbrug på 0,3 mio. kr. I Hedensted, Holstebro, Odder, Samsø og Silkeborg Kommune har der været en merudgift i forhold til det budgetterede, mens der i Horsens, Lemvig, Skanderborg, Skive og Struer Kommune forventes et fald i udgiften. Årsagen til reguleringerne skal findes i antallet af kørte ture samt længden af turene, hvor der er sket forskydninger i forhold til det vedtagne budget. For Horsens og Skanderborg Kommune tilskrives nedgangen i Teletaxa, at der er opstartet et alternativ i Flexitur.

Sammenligning af nettoudgifter (kørselsudgift plus administrationsudgift) på Teletaxa

	Budget 2015	Forventet regnskab 2. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Budget i forhold til forventet regnskab	
				Difference i alt (regnskab minus budget)	Difference i alt (regnskab minus budget) i pct
Favrskov	0	0	0	0	0,0%
Hedensted	225.000	441.000	352.000	127.000	56,4%
Herning	16.000	16.000	16.000	0	0,0%
Holstebro	19.000	44.000	81.000	62.000	326,3%
Horsens	272.000	272.000	84.000	-188.000	-69,1%
Ikast-Brande	0	0	0	0	0,0%
Lemvig	28.000	0	0	-28.000	-100,0%
Norddjurs	0	0	0	0	0,0%
Odder	83.000	83.000	139.000	56.000	67,5%
Randers	0	0	0	0	0,0%
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0,0%
Samsø	371.000	382.000	586.000	215.000	58,0%
Silkeborg	79.000	165.000	165.000	86.000	108,9%
Skanderborg	212.000	212.000	168.000	-44.000	-20,8%
Skive	100.000	58.000	68.000	-32.000	-32,0%
Struer	27.000	27.000	22.000	-5.000	-18,5%
Syddjurs	0	0	0	0	0,0%
Viborg	409.000	409.000	456.000	47.000	11,5%
Aarhus	0	0	0	0	0,0%
Regionen	168.000	168.000	178.000	10.000	6,0%
		0			
I alt	2.009.000	2.277.000	2.315.000	306.000	15,2%

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

På Kommunal kørsel forventer Midttrafik en merudgift til Midttrafiks bestillere på samlet 4,6 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget. Merforbruget skal hovedsageligt findes hos Horsens Kommune, som har opstartet Genoptræningskørsel samt Lægekørsel med virkning fra 2015, hvorfor der ikke er budgetteret med disse kørsler. Derudover er Ikast-Brande Kommune opstartet med Brækket ben-kørsel, Lægekørsel samt Kørsel til dagcenter ligeledes med opstart primo 2015 og Aarhus Kommune har opstartet SFO-kørsel i august 2015. Der forventes desuden en øget Brækket ben-kørsel samt Voksen specialkørsel i Randers Kommune, mens Aarhus Kommune har øget deres Genoptræningskørsel.

Udgifterne for Fynbus er nedjusteret efter aftale. Årsagen skal findes i færre kørte ture end forventet ved budgetlægningen. Fynbus' udgifter er samlet nedjusteret med 43,6 mio. kr. siden budgettet, hvilket har stor betydning for den samlede difference mellem Midttrafiks budget og forventede regnskab. Ligeledes er Sydtrafiks udgifter nedjusteret med 1,1 mio. kr. i forhold til budgettet.

Fra budget 2016 vil kørselsbudgettet vedrørende Fynbus og Sydtrafik ikke længere fremgå af Midttrafiks budget. Årsagen hertil skyldes, at Midttrafik ingen indflydelse har på hverken kørslen eller budgetlægningen, og derfor ikke finder det relevant at medtage i Midttrafiks budget. Midttrafik varetager dog stadig betalingen af kørslen til vognmændene på ca. 300 mio. kr., for hvilket Fynbus og Sydtrafik betaler et administrationsgebyr.

Sammenligning af nettoudgifter (kørselsudgift plus administrationsudgift) på Kommunal kørsel

	Budget 2015	Forventet regnskab 2. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Budget i forhold til FR 3. kvartal	
				Difference i alt (regnskab minus budget)	Difference i alt (regnskab minus budget) i pct
Favrskov	5.334.000	5.151.100	5.614.000	280.000	5,2%
Hedensted	0	0	0	0	0,0%
Herning	0	0	0	0	0,0%
Holstebro	1.058.000	1.189.700	1.256.000	198.000	18,7%
Horsens	838.000	2.983.000	3.323.000	2.485.000	296,5%
Ikast-Brande	0	961.000	1.427.000	1.427.000	0,0%
Lemvig	223.000	222.900	133.000	-90.000	-40,4%
Norddjurs	953.000	1.366.000	1.448.000	495.000	51,9%
Odder	0	0	0	0	0,0%
Randers	921.000	1.473.500	1.951.000	1.030.000	111,8%
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0,0%
Samsø	0	260.000	260.000	260.000	0,0%
Silkeborg	3.207.000	2.750.000	2.922.000	-285.000	-8,9%
Skanderborg	111.000	56.000	85.000	-26.000	-23,4%
Skive	9.848.000	8.456.000	9.649.000	-199.000	-2,0%
Struer	0	0	0	0	0,0%
Syddjurs	2.095.000	2.302.800	2.170.000	75.000	3,6%
Viborg	0	0	0	0	0,0%
Aarhus	3.522.000	3.540.000	4.159.000	637.000	18,1%
Regionen	124.807.000	124.807.000	123.100.000	-1.707.000	-1,4%
I alt vedr. bestillere	152.917.000	155.519.000	157.497.000	4.580.000	3,0%
Sydtrafik	204.407.000	204.407.000	203.268.000	-1.139.000	-0,6%
NT	100.000	50.000	27.000	-73.000	-73,0%
Fynbus	128.752.000	102.125.100	85.151.000	-43.601.000	-33,9%
I alt vedr. øvrige	333.259.000	306.582.100	288.446.000	-44.813.000	-13,4%
I alt	486.176.000	462.101.100	445.943.000	-40.233.000	-8,3%

Togdrift

Togdrift vedrører kun Region Midtjylland.

Det forventede mindreforbrug på ca. 0,5 mio. i forhold til budgettet skyldes flere passagerindtægter pga. passagerfremgang i 1. halvår 2015. Passagertællingerne i 1. og 2. kvartal viser fremgang på 12% i forhold til 2014.

Der forventes færre udgifter til Midtjyske Jernbaner A/S end budgetteret. Det skyldes en lavere udvikling i omkostningsindekset end forventet. Betalingen til DSB forventes at holde budgettet.

Trafikselkabet (administration og fællesaktiviteter)

Trafikselkabet forventer at holde budgettet.

Billetkontrollen – kontrolafgifter

Billetkontrollen, inklusiv kontrolafgifter, vedrører udelukkende Aarhus Kommune. Regnskabet viser en stigning i udgifterne på ca. 2,3 mio. kr. i forhold til budgettet. Årsagen til øgede udgifter skyldes en øget overførsel af kontrolafgifter til indkrævning i Aarhus Kommune, som reelt er en merindtægt for kommunen, samt øgede udgifter på grund udvidet aftale med Securitas efter aftale med kommunen.

Overførselsgraden af kontrolafgifter til inddrivelse via Aarhus Kommune er steget fra 58 % til 64 %, da der er flere "ikke-betalende" kunder, som ikke betaler den første kontrolafgift udsendt af Midttrafik.

Kontrolafgifterne forventes at falde med 0,2 mio.kr. i forhold til det budgetteret, mens overførslen af ikke-betalte kontrolafgifter til Aarhus Kommune forventes at stige med 0,9 mio. kr. De 0,9 mio. kr. vedrørende overførsler af kontrolafgifter til opkrævning via Aarhus Kommune fremstår i Midttrafiks regnskab som en udgift, men er reelt en indtægt for Aarhus Kommune, idet kommunen efterfølgende selv inddriver de overførte kontrolafgifter. Samtidig er der kommet en merudgift på 1,2 mio.kr. til dækning af den udvidede aftale med Securitas.

Kontrolafgifter, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Budget 2015	Forventet regnskab 2. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference mellem budget 2015 og forventet regnskab 3. kvartal
Kontrolafgifter	-16.600.000	-15.000.000	-16.400.000	200.000
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus Kommune	9.628.000	10.000.000	10.500.000	872.000
Billetkontroladministration	13.121.000	12.621.000	14.318.000	1.197.000
I alt	6.149.000	7.621.000	8.418.000	2.269.000

Letbanen

Letbanesekretariatet forventer at holde budgettet.

Rejsekort

Der forventes mindreudgifter på i alt ca. 1,2 mio. kr. vedrørende rejsekort i forhold til revideret budget 2015. I forhold til forventet regnskab efter 2. kvartal 2015 er der en merudgift på 0,7 mio. kr., hvilket primært skyldes indregning af 0,5 mio. kr. vedrørende flere kommuners efterbestillinger af check in mini (CIM)-udstyr – i alt 13 ekstra installationer.

Den overordnede forventede mindreudgift på 1,2 mio. kr. skyldes en kombination af merudgifter til udstyr og vedligehold samt mindreudgifter til især abonnementsbetaling og konvertering af Region Midtjyllands andel af buslageret til lånefinansiering.

På driftsposterne er distributionsafgift/distributionshonorar opskrevet med yderligere 0,1 mio. kr., mens der forventes 0,1 mio. kr. i merudgift til refusioner på rejsekort. Disse udgiftsposter er variable og følger direkte kundernes brug af rejsekort.

Ændringerne hidtil på årsbasis kan ses i tabellen herunder:

Udvikling i rejsekortudgifter 2015

Ændring fra revideret budget til FR 3. kvartal	Beløb
Revideret budget 2015	44.748.000
Regulering vedligehold	96.000
Ekstra rejsekortudstyr	2.129.000
Årsrapportmodel	-2.521.000
FR 1. kvartal 2015	44.452.000
9 regionale busser konverteret til lånefinansiering	-1.178.000
Regional andel af buslager	-1.440.000
9 regionale busser (ekstraudstyr)	-68.000
Regional andel af vedligehold (buslager)	-68.000
Vedligehold vedr. 27 regionale busser	169.000
Distributionshonorar/afgift og refusioner	384.000
Randers udstyr (3 fulde installationer)	439.000
Horsens udstyr (1 fuld installation)	146.000
Randers udstyr vedligehold	19.000
Horsens udstyr vedligehold	6.000
FR 2. kvartal 2015	42.861.000
Refusioner	100.000
Distributionshonorar/afgift	100.000
CIM udstyr (13. stk)	419.000
Vedligehold af CIM	116.000
FR 3. kvartal 2015	43.596.000

De 13 ekstra CIM-installationer fordeler sig således på bestillere: Favrskov (1), Hedensted (3), Herning (1), Horsens (5) og Skive (1) og Holstebro Kommune (2). Fastlæggelsen af installationstidspunkt for Holstebro Kommune afventer.

Der er allerede indregnet udgifter til ekstra CIM-udstyr til Ringkøbing-Skjern (1) og Viborg Kommune (3), mens ekstraudgifter til Odder Kommunes 10 installationer var indregnet i revideret budget 2015.

Installationen af CIM er gennemført i følgende kommuner: Hedensted (5), Syddjurs (5), Horsens (5), Odder (10), Favrskov (2) samt Ringkøbing-Skjern Kommune (1). Ligeledes er der installeret en enkelt installation i Skive Kommune udover de installationer, der forventes foretaget i kommunen i sommeren 2016.

Der udestår enkelte installationer i Silkeborg (6), Struer (2) og Viborg Kommune (3). Der er endnu ikke påbegyndt installation i Herning (4) og Holstebro (5), Randers (7) og Skanderborg Kommune (3).

Det forventes, at de udestående installationer vil være gennemført inden udgangen af 2015 eller i 1. kvartal 2016.

Fordelingsnøglen vedrørende vedligehold er justeret, så den tager højde for det aktuelle antal fulde rejsekortinstallationer og tilkøbt ekstraudstyr. Dette giver en ekstraudgift til Aarhus Kommune på 0,2 mio. kr., mens øvrige bestillere får en mindreudgift.

Bestillerspecifikke oversigter og bemærkninger samt oversigtstabeller

I det følgende er der oversigter for den enkelte bestiller med bestillerspecifikke kommentarer. Efter bestilleroversigterne er der forventet regnskab per driftsområde fordelt på bestillerne.

Favrskov Kommune, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Budget 2015	Forbrug måned jan-sept 2015	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal minus budget
Buskørsel						
Udgifter	15.209.000	11.396.038	74,9	15.402.000	15.540.000	331.000
Indtægter	-1.262.000	-924.345	73,2	-1.253.000	-1.266.000	-4.000
Tilskud RM	0	0	-	0	0	0
Netto	13.947.000	10.471.693	75,1	14.149.000	14.274.000	327.000
Handicapkørsel						
Udgifter	1.131.000	951.218	84,1	1.217.000	1.343.000	212.000
Indtægter	-267.000	-209.977	78,6	-267.000	-290.000	-23.000
Netto	864.000	741.241	85,8	950.000	1.053.000	189.000
Flexture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	604.000	457.302	75,7	604.000	695.000	91.000
Indtægter	-314.000	-228.604	72,8	-314.000	-336.000	-22.000
Kommunens vognmandsbetaling	290.000	228.698	78,9	290.000	359.000	69.000
Administrationsomkostninger	147.000	122.500	83,3	147.000	154.000	7.000
Kommunens samlede udgift	437.000	351.198	80,4	437.000	513.000	76.000
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	5.060.000	3.802.369	75,1	4.880.000	5.396.000	336.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	5.060.000	3.802.369	75,1	4.880.000	5.396.000	336.000
Administrationsomkostninger	274.000	232.650	84,9	271.100	218.000	-56.000
Kommunens samlede udgift	5.334.000	4.035.019	75,6	5.151.100	5.614.000	280.000
Trafikskelskabet						
Trafikskelskabet - nettoudgifter	962.000	699.032	72,7	962.000	962.000	0
Letbanen						
Letbanesekretariatet	38.000	26.577	69,9	38.000	38.000	0
Rejsekortet						
25% aktier og lån	0	0	-	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	13.000	14.193	109,2	13.000	45.000	32.000
25% sekretariat	7.000	3.079	44,0	7.000	7.000	0
Renter	8.000	5.939	74,2	8.000	8.000	0
Afdrag	38.000	28.500	75,0	38.000	38.000	0
Drift	38.000	22.909	60,3	39.000	47.000	9.000
Buslager	10.000	9.792	97,9	10.000	10.000	0
Rejsekort i alt	114.000	84.411	74,0	115.000	155.000	41.000
Favrskov Kommune i alt						
Netto	21.696.000	16.409.171	75,6	21.802.100	22.609.000	913.000

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab for Favrskov Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, som hovedsageligt skyldes medfinansiering af rute 200 samt mere dublering på rute 314 end forventet.

Indtægter

Indtægtsbudgettet forventes overholdt.

Handicapkørsel

Der forventes et merforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i en øget turpris grundet længere ture end budgetteret.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget grundet flere kørte ture.

Teletaxa

Der er ikke kørt teletaxa i Favrskov Kommune i 2015.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes en merudgift på ca. 0,3 mio. kr. grundet øgede omkostninger til specialkørsel.

Trafikskelskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Letbanesekretariatet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Der er i forbindelse med forventet regnskab efter 3. kvartal indlagt udgifter til én ekstra CIM-installation. Samtidig er der indlagt udgifter til vedligehold.

Hedensted Kommune, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Budget 2015	Forbrug måned jan-sept 2015	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal minus budget
Buskørsel						
Udgifter	9.548.000	6.981.432	73,1	7.790.000	7.951.000	-1.597.000
Indtægter	-3.096.000	-2.272.991	73,4	-1.689.000	-1.704.000	1.392.000
Tilskud RM	-948.000	-790.000	83,3	-929.000	-948.000	0
Netto	5.504.000	3.918.441	71,2	5.172.000	5.299.000	-205.000
Handicapkørsel						
Udgifter	1.130.000	730.029	64,6	1.020.000	1.026.000	-104.000
Indtægter	-225.000	-151.112	67,2	-200.000	-206.000	19.000
Netto	905.000	578.917	64,0	820.000	820.000	-85.000
Flexiture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	513.000	587.053	114,4	791.000	860.000	347.000
Indtægter	-160.000	-194.515	121,6	-234.000	-293.000	-133.000
Kommunens vognmandsbetaling	353.000	392.538	111,2	557.000	567.000	214.000
Administrationsomkostninger	122.000	101.662	83,3	181.000	185.000	63.000
Kommunens samlede udgift	475.000	494.200	104,0	738.000	752.000	277.000
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Administrationsomkostninger	0	0	-	0	0	0
Kommunens samlede udgift	0	0	-	0	0	0
Trafikskabet						
Trafikskabet - nettoudgifter	827.000	600.935	72,7	827.000	827.000	0
Rejsekortet						
25% aktier og lån	0	0	-	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	19.000	21.812	114,8	19.000	116.000	97.000
25% sekretariat	11.000	5.131	46,6	11.000	11.000	0
Renter	10.000	7.249	72,5	10.000	10.000	0
Afdrag	46.000	34.500	75,0	46.000	46.000	0
Drift	53.000	45.194	85,3	70.000	94.000	41.000
Buslager	17.000	16.319	96,0	17.000	17.000	0
Rejsekort i alt	156.000	130.206	83,5	173.000	294.000	138.000
Hedensted Kommune i alt						
Netto	7.867.000	5.722.700	72,7	7.730.000	7.992.000	125.000

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab for Hedensted Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 1,6 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, som hovedsageligt skyldes hjemtagelse af ruter fra køreplansskiftet. I forhold til det forventede regnskab efter 2. kvartal, er der ca. 0,1 kr. mere i dublering end ventet på rute 696. Prognosen for indeksudviklingen i 2015 viser et merforbrug på ca. 0,01 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Indtægter

Der forventes mindreindtægter i størrelsesorden 1,4 mio. kr. som følge af kommunens beslutning om selv at overtage store dele af skolekørslen, og dermed faldende indtægter for salg af skolekort.

Handicapkørsel

Der forventes et mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i færre kørte ture end budgetteret.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et merforbrug på ca. 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget grundet flere kørte ture.

Teletaxa

Der forventes et merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget grundet flere kørte ture.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der køres ikke Kommunal kørsel i Hedensted Kommune.

Trafiksekskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Der er i forbindelse med forventet regnskab efter 3. kvartal indlagt udgifter til tre ekstra CIM-installationer. Samtidig er der indlagt udgifter til vedligehold. Ændringen i driftsudgifterne mellem 2. og 3. kvartal skyldes primært de ekstra vedligeholdelsesomkostninger.

Herning Kommune, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Budget 2015	Forbrug måned jan-sept 2015	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal minus budget
Buskørsel						
Udgifter	45.874.000	34.075.898	74,3	46.804.000	46.512.000	638.000
Indtægter	-17.727.000	-12.954.799	73,1	-16.062.000	-16.280.000	1.447.000
Tilskud RM	-5.000	-4.170	83,4	-5.000	-5.000	0
Netto	28.142.000	21.116.929	75,0	30.737.000	30.227.000	2.085.000
Handicapkørsel						
Udgifter	1.822.000	1.403.273	77,0	1.670.000	1.970.000	148.000
Indtægter	-343.000	-281.164	82,0	-320.000	-386.000	-43.000
Netto	1.479.000	1.122.109	75,9	1.350.000	1.584.000	105.000
Flexiture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	14.200	7.329	51,6	14.200	15.000	800
Indtægter	-1.200	-840	70,0	-1.200	-2.000	-800
Kommunens vognmandsbetaling	13.000	6.489	49,9	13.000	13.000	0
Administrationsomkostninger	3.000	2.500	83,3	3.000	3.000	0
Kommunens samlede udgift	16.000	8.989	56,2	16.000	16.000	0
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Administrationsomkostninger	0	0	-	0	0	0
Kommunens samlede udgift	0	0	-	0	0	0
Trafikskabet						
Trafikskabet - nettoudgifter	3.492.000	2.537.444	72,7	3.492.000	3.492.000	0
Rejsekortet						
25% aktier og lån	0	0	-	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	145.000	146.360	100,9	145.000	177.000	32.000
25% sekretariat	59.000	27.026	45,8	59.000	59.000	0
Renter	73.000	55.298	75,8	73.000	73.000	0
Afdrag	353.000	264.750	75,0	353.000	353.000	0
Drift	427.000	268.852	63,0	427.000	435.000	8.000
Buslager	90.000	85.949	95,5	90.000	90.000	0
Rejsekort i alt	1.147.000	848.235	74,0	1.147.000	1.187.000	40.000
Herning Kommune i alt						
Netto	34.276.000	25.633.706	74,8	36.742.000	36.506.000	2.230.000

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab for Herning Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 0,6 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, som hovedsageligt skyldes det 41. udbud. Prognosen for indeksudviklingen i 2015 viser et merforbrug på ca. 0,03 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Indtægter

Der forventes mindreindtægter i størrelsesordenen 1,4 mio. kr. primært som følge af kommunens beslutning om at gøre rabatruiter gratis, og dermed faldende indtægter for salg af skolekort.

Handicapkørsel

Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i flere kørte ture end budgetteret.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der køres ikke Flexiture i Herning Kommune.

Teletaxa

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der køres ikke Kommunal kørsel i Herning Kommune.

Trafikskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Der er i forbindelse med forventet regnskab efter 3. kvartal indlagt udgifter til én ekstra CIM-installation. Samtidig er der indlagt udgifter til vedligehold.

Holstebro Kommune, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Budget 2015	Forbrug måned jan-sept 2015	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal minus budget
Buskørsel						
Udgifter	33.116.000	24.488.499	73,9	33.674.000	33.170.000	54.000
Indtægter	-6.261.000	-4.573.190	73,0	-6.944.000	-7.018.000	-757.000
Tilskud RM	0	0	-	0	0	0
Netto	26.855.000	19.915.309	74,2	26.730.000	26.152.000	-703.000
Handicapkørsel						
Udgifter	1.119.000	924.882	82,7	1.119.000	1.294.000	175.000
Indtægter	-271.000	-224.321	82,8	-271.000	-307.000	-36.000
Netto	848.000	700.561	82,6	848.000	987.000	139.000
Flexiture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	146.700	108.051	73,7	97.000	145.000	-1.700
Indtægter	-72.700	-48.167	66,3	-28.000	-66.000	6.700
Kommunens vognmandsbetaling	74.000	59.884	80,9	69.000	79.000	5.000
Administrationsomkostninger	35.000	29.162	83,3	17.000	21.000	-14.000
Kommunens samlede udgift	109.000	89.046	81,7	86.000	100.000	-9.000
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	939.000	785.344	83,6	1.052.000	1.122.000	183.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	939.000	785.344	83,6	1.052.000	1.122.000	183.000
Administrationsomkostninger	119.000	99.170	83,3	137.700	134.000	15.000
Kommunens samlede udgift	1.058.000	884.514	83,6	1.189.700	1.256.000	198.000
Trafikskelskabet						
Trafikskelskabet - nettoudgifter	2.336.000	1.697.442	72,7	2.336.000	2.336.000	0
Rejskortet						
25% aktier og lån	0	0	-	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	80.000	228.758	285,9	226.000	290.000	210.000
25% sekretariat	35.000	16.079	45,9	35.000	35.000	0
Renter	43.000	32.559	75,7	43.000	43.000	0
Afdrag	208.000	156.000	75,0	208.000	208.000	0
Drift	225.000	120.947	53,8	207.000	222.000	-3.000
Buslager	54.000	51.134	94,7	54.000	54.000	0
Rejskort i alt	645.000	605.477	93,9	773.000	852.000	207.000
Holstebro Kommune i alt						
Netto	31.851.000	23.892.349	75,0	31.962.700	31.683.000	-168.000

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab for Holstebro Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 0,05 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Efter 2. kvartal var der et skønnet merforbrug på ca. 0,6 mio. kr. - men det forventes, at de afsatte midler til bl.a. dublering på rabatruter samt compensation til vognmænd for reduceret kørsel ikke bliver anvendt.

Indtægter

Der forventes merindtægter i størrelsesorden 0,7 mio. kr. Ved budgetlægningen for 2015 var der ikke forudsat indtægter for brug af skolekort på ruter i Holstebro Kommune, som konsekvens af kommunens beslutning om at gøre rabatruter gratis. Det har nu vist sig, at der udstedes skolekort til lokalruter, der ikke er gratis, i størrelsesorden 0,7 mio. kr. - indtægter som derfor tilfalder Holstebro Kommune.

Handicapkørsel

Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i flere kørte ture end budgetteret.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget grundet færre kørte ture.

Teletaxa

Der forventes et merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. grundet flere kørte ture end budgetteret.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et merforbrug på ca. 0,2 mio. kr. grundet flere Genoptræningskørsler.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Der er indregnet yderligere ekstraudgifter til kontantfinansiering af to CIM-installationer. Ligeledes er der indregnet udgifter til vedligehold. Det bør bemærkes, at der på tidspunktet for udarbejdelse af forventet regnskab efter 3. kvartal endnu ikke er truffet endelige beslutning vedrørende installation af CIM – om det installeres i 2015 eller ved kontraktskiftet i 2016.

Der er tidligere indregnet udgifter til én ekstra fuld rejsekortinstallation. Denne kontantfinansieres i 2015.

Horsens Kommune, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Budget 2015	Forbrug måned jan-sept 2015	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal minus budget
Buskørsel						
Udgifter	46.093.000	32.848.452	71,3	45.286.000	45.214.000	-879.000
Indtægter	-19.787.000	-14.450.517	73,0	-19.668.000	-19.947.000	-160.000
Tilskud RM	-324.000	-270.000	83,3	-318.000	-324.000	0
Netto	25.982.000	18.127.936	69,8	25.300.000	24.943.000	-1.039.000
Handicapkørsel						
Udgifter	2.174.000	1.725.588	79,4	2.174.000	2.425.000	251.000
Indtægter	-505.000	-392.803	77,8	-505.000	-538.000	-33.000
Netto	1.669.000	1.332.785	79,9	1.669.000	1.887.000	218.000
Flexiture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	250.300	84.606	33,8	265.300	144.000	-106.300
Indtægter	-8.300	-30.109	362,8	-18.300	-69.000	-60.700
Kommunens vognmandsbetaling	242.000	54.497	22,5	247.000	75.000	-167.000
Administrationsomkostninger	30.000	27.647	92,2	32.000	34.000	4.000
Kommunens samlede udgift	272.000	82.144	30,2	279.000	109.000	-163.000
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	802.000	2.061.453	257,0	2.663.000	2.999.000	2.197.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	802.000	2.061.453	257,0	2.663.000	2.999.000	2.197.000
Administrationsomkostninger	36.000	222.884	619,1	320.000	324.000	288.000
Kommunens samlede udgift	838.000	2.284.337	272,6	2.983.000	3.323.000	2.485.000
Trafikskabet						
Trafikskabet - nettoudgifter	4.144.000	3.011.216	72,7	4.144.000	4.144.000	0
Rejskortet						
25% aktier og lån	0	0	-	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	563.000	1.136.922	201,9	1.148.000	1.309.000	746.000
25% sekretariat	213.000	98.524	46,3	213.000	213.000	0
Renter	0	0	-	0	0	0
Afdrag	0	0	-	0	0	0
Drift	494.000	296.310	60,0	475.000	524.000	30.000
Buslager	82.000	78.333	95,5	82.000	82.000	0
Rejskort i alt	1.352.000	1.610.090	119,1	1.918.000	2.128.000	776.000
Horsens Kommune i alt						
Netto	34.257.000	26.448.507	77,2	36.293.000	36.534.000	2.277.000

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab for Horsens Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,9 mio. kr. i forhold til det godkendte budget som følge af en lavere aktivitet på lokalkørslen efter skolereformen. Prognosen for indeksudviklingen i 2015 viser et merforbrug på ca. 0,04 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Indtægter

Indtægtsbudgettet forventes overholdt.

Handicapkørsel

Der forventes et merforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i flere kørte ture end budgetteret.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der er opstartet Flexitur i juli 2015 i Horsens Kommune.

Teletaxa

Der forventes et mindreforbrug på ca. 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget grundet færre kørte ture.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et merforbrug på ca. 2,5 mio. kr. grundet opstart af Genoptræningskørsel og Lægekørsel.

Trafikskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Der er indregnet kontantfinansiering af fem CIM-installationer til Horsens Kommune samt tilhørende vedligehold. Dette afspejles i forskellen mellem forventet regnskab efter 2. kvartal og forventet regnskab efter 3. kvartal.

Der er tidligere indregnet kontantfinansiering af fire fulde rejsekortinstallationer.

Udgifterne til fuldt rejsekortudstyr og CIM finansieres af Horsens Kommunes hensatte midler hos Midttrafik.

Ikast-Brande Kommune, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Budget 2015	Forbrug måned jan-sept 2015	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal minus budget
Buskørsel						
Udgifter	14.018.000	9.784.845	69,8	13.591.000	13.741.000	-277.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Tilskud RM	0	0	-	0	0	0
Netto	14.018.000	9.784.845	69,8	13.591.000	13.741.000	-277.000
Handicapkørsel						
Udgifter	862.000	639.317	74,2	862.000	867.000	5.000
Indtægter	-190.000	-146.547	77,1	-190.000	-195.000	-5.000
Netto	672.000	492.770	73,3	672.000	672.000	0
Flexiture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	96.000	78.169	81,4	96.000	119.000	23.000
Indtægter	-58.000	-57.122	98,5	-58.000	-87.000	-29.000
Kommunens vognmandsbetaling	38.000	21.047	55,4	38.000	32.000	-6.000
Administrationsomkostninger	27.000	22.500	83,3	27.000	33.000	6.000
Kommunens samlede udgift	65.000	43.547	67,0	65.000	65.000	0
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	0	709.029	-	823.000	1.251.000	1.251.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	709.029	-	823.000	1.251.000	1.251.000
Administrationsomkostninger	0	98.583	-	138.000	176.000	176.000
Kommunens samlede udgift	0	807.612	-	961.000	1.427.000	1.427.000
Trafikskelskabet						
Trafikskelskabet - nettoudgifter	979.000	711.385	72,7	979.000	979.000	0
Rejsekortet						
25% aktier og lån	0	0	-	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	0	441	-	0	0	0
25% sekretariat	0	0	-	0	0	0
Renter	6.000	4.658	77,6	6.000	6.000	0
Afdrag	30.000	22.500	75,0	30.000	30.000	0
Drift	16.000	3.142	19,6	16.000	16.000	0
Buslager	0	0	-	0	0	0
Rejsekort i alt	52.000	30.742	59,1	52.000	52.000	0
Ikast-Brande Kommune i alt						
Netto	15.786.000	11.870.900	75,2	16.320.000	16.936.000	1.150.000

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab for Ikast-Brande Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Det skyldes en lavere udgift til lokalrute 181 samt indregning af dispensation for alderskrav for busser på rute 182 og 190. I forhold til skønnet efter 2. kvartal er udgifterne øget med 0,16 mio. kr. Det skyldes, at rabatruterne fra det nye køreplanår er øget med ca. 600 årlige køreplantimer.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Teletaxa

Der køres ikke Teletaxa i Ikast-Brande Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et merforbrug på ca. 1,4 mio. kr. grundet opstart af Brækket benkørsel, Lægekørsel samt Dagcenterkørsel.

Trafikskelskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Lemvig Kommune, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Budget 2015	Forbrug måned jan-sept 2015	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal minus budget
Buskørsel						
Udgifter	6.431.000	3.861.054	60,0	6.410.000	6.455.000	24.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Tilskud RM	0	0	-	0	0	0
Netto	6.431.000	3.861.054	60,0	6.410.000	6.455.000	24.000
Handicapkørsel						
Udgifter	640.000	529.029	82,7	640.000	730.000	90.000
Indtægter	-129.000	-103.035	79,9	-129.000	-139.000	-10.000
Netto	511.000	425.994	83,4	511.000	591.000	80.000
Flexiture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	180.000	243.213	135,1	271.000	335.000	155.000
Indtægter	-58.000	-101.585	175,1	-110.000	-137.000	-79.000
Kommunens vognmandsbetaling	122.000	141.628	116,1	161.000	198.000	76.000
Administrationsomkostninger	31.000	22.500	72,6	46.000	56.000	25.000
Kommunens samlede udgift	153.000	164.128	107,3	207.000	254.000	101.000
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	211.000	103.447	49,0	211.000	126.000	-85.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	211.000	103.447	49,0	211.000	126.000	-85.000
Administrationsomkostninger	12.000	10.000	83,3	11.900	7.000	-5.000
Kommunens samlede udgift	223.000	113.447	50,9	222.900	133.000	-90.000
Trafikskabet						
Trafikskabet - nettoudgifter	458.000	332.803	72,7	458.000	458.000	0
Rejsekortet						
25% aktier og lån	0	0	-	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	0	441	-	0	0	0
25% sekretariat	0	0	-	0	0	0
Renter	3.000	2.365	78,8	3.000	3.000	0
Afdrag	15.000	11.250	75,0	15.000	15.000	0
Drift	8.000	1.570	19,6	8.000	8.000	0
Buslager	0	0	-	0	0	0
Rejsekort i alt	26.000	15.627	60,1	26.000	26.000	0
Lemvig Kommune i alt						
Netto	7.802.000	4.913.053	63,0	7.834.900	7.917.000	115.000

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab for Lemvig Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 0,02 mio. kr., som hovedsageligt skyldes den øgede rabatørsel fra det nye køreplanår. Prognosen for indeksudviklingen i 2015 viser et margi-nalt merforbrug i forhold til det godkendte budget.

Handicapkørsel

Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i flere kørte ture end budgetteret.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget grundet flere kørte ture.

Teletaxa

Der køres ikke længere Teletaxa i Lemvig Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i færre kørte ture end budgetteret.

Trafikskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Norrdjurs Kommune, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Budget 2015	Forbrug måned jan-sept 2015	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal minus budget
Buskørsel						
Udgifter	13.897.000	11.082.450	79,7	14.961.000	15.141.000	1.244.000
Indtægter	-1.196.000	-876.547	73,3	-1.189.000	-1.205.000	-9.000
Tilskud RM	-485.000	-404.170	83,3	-475.000	-485.000	0
Netto	12.216.000	9.801.734	80,2	13.297.000	13.451.000	1.235.000
Handicapkørsel						
Udgifter	732.000	536.244	73,3	732.000	749.000	17.000
Indtægter	-160.000	-128.928	80,6	-160.000	-177.000	-17.000
Netto	572.000	407.316	71,2	572.000	572.000	0
Flexiture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	1.805.000	1.290.470	71,5	1.805.000	1.787.000	-18.000
Indtægter	-718.000	-495.512	69,0	-718.000	-686.000	32.000
Kommunens vognmandsbetaling	1.087.000	794.958	73,1	1.087.000	1.101.000	14.000
Administrationsomkostninger	336.000	280.000	83,3	336.000	322.000	-14.000
Kommunens samlede udgift	1.423.000	1.074.958	75,5	1.423.000	1.423.000	0
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	869.000	983.954	113,2	1.249.000	1.322.000	453.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	869.000	983.954	113,2	1.249.000	1.322.000	453.000
Administrationsomkostninger	84.000	70.010	83,3	117.000	126.000	42.000
Kommunens samlede udgift	953.000	1.053.964	110,6	1.366.000	1.448.000	495.000
Trafikskelskabet						
Trafikskelskabet - nettoudgifter	760.000	552.250	72,7	760.000	760.000	0
Letbanen						
Letbanesekretariatet	38.000	26.577	69,9	38.000	38.000	0
Rejsekortet						
25% aktier og lån	0	0	-	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	6.000	298.966	4.982,8	299.000	299.000	293.000
25% sekretariat	3.000	1.368	45,6	3.000	3.000	0
Renter	5.000	3.764	75,3	5.000	5.000	0
Afdrag	24.000	18.000	75,0	24.000	24.000	0
Drift	36.000	23.019	63,9	42.000	42.000	6.000
Buslager	5.000	4.352	87,0	5.000	5.000	0
Rejsekort i alt	79.000	349.469	442,4	378.000	378.000	299.000
Norrdjurs Kommune i alt						
Netto	16.041.000	13.266.269	82,7	17.834.000	18.070.000	2.029.000

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab for Norrdjurs Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 1,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Det skyldes hovedsageligt udvidelsen af bybuskørslen på ca. 0,7 mio. kr., øgede udgifter til lokalrute 352 på 0,3 mio. kr. samt øget rabatkørsel på ca. 0,2 mio. kr. fra det nye køreplanår. Prognosen for indeksudviklingen i 2015 viser et merforbrug på ca. 0,01 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Indtægter

Indtægtsbudgettet forventes overholdt.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Teletaxa

Der køres ikke Teletaxa i Norrdjurs Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et merforbrug på ca. 0,5 mio. kr. grundet flere Brækket ben-kørsler.

Trafikskelskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Letbanesekretariatet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Der blev i forbindelse med forventet regnskab efter 1. kvartal indregnet to ekstra installationer af rejsekortudstyr plus vedligehold. Disse er kontantfinansieret.

Odder Kommune, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Budget 2015	Forbrug måned jan-sept 2015	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal minus budget
Buskørsel						
Udgifter	6.292.000	4.711.515	74,9	6.254.000	6.346.000	54.000
Indtægter	-1.282.000	-941.258	73,4	-1.277.000	-1.284.000	-2.000
Tilskud RM	0	0	-	0	0	0
Netto	5.010.000	3.770.257	75,3	4.977.000	5.062.000	52.000
Handicapkørsel						
Udgifter	889.000	612.391	68,9	889.000	867.000	-22.000
Indtægter	-193.000	-123.273	63,9	-193.000	-171.000	22.000
Netto	696.000	489.118	70,3	696.000	696.000	0
Flexiture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	74.200	87.867	118,4	74.200	124.000	49.800
Indtægter	-7.200	-8.830	122,6	-7.200	-13.000	-5.800
Kommunens vognmandsbetaling	67.000	79.037	118,0	67.000	111.000	44.000
Administrationsomkostninger	16.000	13.331	83,3	16.000	28.000	12.000
Kommunens samlede udgift	83.000	92.368	111,3	83.000	139.000	56.000
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Administrationsomkostninger	0	0	-	0	0	0
Kommunens samlede udgift	0	0	-	0	0	0
Trafikskabet						
Trafikskabet - nettoudgifter	756.000	549.343	72,7	756.000	756.000	0
Letbanen						
Letbanesekretariatet	38.000	26.577	69,9	38.000	38.000	0
Rejsekortet						
25% aktier og lån	0	0	-	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	217.000	199.580	92,0	217.000	217.000	0
25% sekretariat	3.000	1.369	45,6	3.000	3.000	0
Renter	3.000	2.074	69,1	3.000	3.000	0
Afdrag	13.000	9.750	75,0	13.000	13.000	0
Drift	30.000	14.189	47,3	37.000	32.000	2.000
Buslager	5.000	4.352	87,0	5.000	5.000	0
Rejsekort i alt	271.000	231.314	85,4	278.000	273.000	2.000
Odder Kommune i alt						
Netto	6.854.000	5.158.976	75,3	6.828.000	6.964.000	110.000

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab for Odder Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 0,05 mio. kr. som følge af, at kørsel på lokalruterne i det nye køreplanår er startet 1 uge før forventet. Prognosen for indeksudviklingen i 2015 viser et marginals merforbrug i forhold til det godkendte budget.

Indtægter

Indtægtsbudgettet forventes overholdt.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der køres ikke Flexitur i Odder Kommune.

Teletaxa

Der forventes et merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget grundet flere kørte ture.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der køres ikke Kommunal kørsel i Odder Kommune.

Trafikskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Letbanesekretariatet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Odder Kommune har fået installeret 10 CIM i oktober 2015. Udgiften var indregnet i revideret budget 2015.

Randers Kommune, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Budget 2015	Forbrug måned jan-sept 2015	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal minus budget
Buskørsel						
Udgifter	89.135.000	66.391.433	74,5	89.769.000	89.448.000	313.000
Indtægter	-29.925.000	-21.836.451	73,0	-29.386.000	-29.858.000	67.000
Tilskud RM	-708.000	-590.000	83,3	-694.000	-708.000	0
Netto	58.502.000	43.964.982	75,2	59.689.000	58.882.000	380.000
Handicapkørsel						
Udgifter	2.331.000	1.833.380	78,7	2.331.000	2.545.000	214.000
Indtægter	-459.000	-364.978	79,5	-459.000	-495.000	-36.000
Netto	1.872.000	1.468.402	78,4	1.872.000	2.050.000	178.000
Flexiture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	500.000	397.384	79,5	597.000	556.000	56.000
Indtægter	-278.000	-292.005	105,0	-454.000	-404.000	-126.000
Kommunens vognmandsbetaling	222.000	105.379	47,5	143.000	152.000	-70.000
Administrationsomkostninger	129.000	107.500	83,3	116.000	107.000	-22.000
Kommunens samlede udgift	351.000	212.879	60,6	259.000	259.000	-92.000
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	815.000	1.254.154	153,9	1.297.000	1.762.000	947.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	815.000	1.254.154	153,9	1.297.000	1.762.000	947.000
Administrationsomkostninger	106.000	118.877	112,1	176.500	189.000	83.000
Kommunens samlede udgift	921.000	1.373.031	149,1	1.473.500	1.951.000	1.030.000
Trafikskelskabet						
Trafikskelskabet - nettoudgifter	6.747.000	4.902.672	72,7	6.747.000	6.747.000	0
Letbanen						
Letbanesekretariatet	38.000	26.577	69,9	38.000	38.000	0
Rejsekortet						
25% aktier og lån	0	0	-	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	267.000	708.545	265,4	705.000	705.000	438.000
25% sekretariat	118.000	54.394	46,1	118.000	118.000	0
Renter	139.000	105.092	75,6	139.000	139.000	0
Afdrag	670.000	502.500	75,0	670.000	670.000	0
Drift	886.000	490.679	55,4	798.000	793.000	-93.000
Buslager	181.000	172.985	95,6	181.000	181.000	0
Rejsekort i alt	2.261.000	2.034.194	90,0	2.611.000	2.606.000	345.000
Randers Kommune i alt						
Netto	70.692.000	53.982.737	76,4	72.689.500	72.533.000	1.841.000

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab for Randers Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 0,3 mio. kr., som hovedsageligt skyldes bybuskørsel - herunder ny rute 17 fra K15. Beløbet er dog reduceret i forhold til forventningen efter 2. kvartal som følge af besparelser på rabatruterne fra K15. Prognosen for indeksudviklingen i 2015 viser et merforbrug på ca. 0,02 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Indtægter

Der forventes mindreindtægter i størrelsesorden 0,1 mio. kr.

Handicapkørsel

Der forventes et merforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i flere kørte ture end budgetteret.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget grundet færre kørte ture.

Teletaxa

Der køres ikke Teletaxa i Randers Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et merforbrug på ca. 1,0 mio. kr. grundet væsentligt flere Brækket ben-kørsler samt Voksen specialkørsel.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Letbanesekretariatet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Der er ingen væsentlig ændring for Randers Kommune i forbindelse med forventet regnskab efter 3. kvartal.

Der er tidligere indregnet kontantfinansiering af tre fulde rejsekortinstallationer plus vedligehold.

Ringkøbing-Skjern Kommune, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Budget 2015	Forbrug måned jan-sept 2015	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal minus budget
Buskørsel						
Udgifter	25.424.000	18.714.125	73,6	25.417.000	25.510.000	86.000
Indtægter	-4.272.000	-3.133.360	73,3	-4.121.000	-4.149.000	123.000
Tilskud RM	-1.625.000	-1.354.170	83,3	-1.593.000	-1.625.000	0
Netto	19.527.000	14.226.595	72,9	19.703.000	19.736.000	209.000
Handicapkørsel						
Udgifter	1.742.000	1.201.091	68,9	1.742.000	1.651.000	-91.000
Indtægter	-360.000	-247.512	68,8	-360.000	-333.000	27.000
Netto	1.382.000	953.579	69,0	1.382.000	1.318.000	-64.000
Flexiture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	633.000	581.122	91,8	633.000	791.000	158.000
Indtægter	-233.000	-234.500	100,6	-233.000	-317.000	-84.000
Kommunens vognmandsbetaling	400.000	346.622	86,7	400.000	474.000	74.000
Administrationsomkostninger	109.000	90.831	83,3	109.000	122.000	13.000
Kommunens samlede udgift	509.000	437.453	85,9	509.000	596.000	87.000
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Administrationsomkostninger	0	0	-	0	0	0
Kommunens samlede udgift	0	0	-	0	0	0
Trafikskabet						
Trafikskabet - nettoudgifter	1.670.000	1.213.497	72,7	1.670.000	1.670.000	0
Rejskortet						
25% aktier og lån	0	0	-	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	26.000	1.285.140	4.942,8	450.000	450.000	424.000
25% sekretariat	23.000	10.605	46,1	23.000	23.000	0
Renter	29.000	21.731	74,9	29.000	29.000	0
Afdrag	139.000	104.250	75,0	139.000	139.000	0
Drift	246.000	104.988	42,7	247.000	228.000	-18.000
Buslager	35.000	33.727	96,4	35.000	35.000	0
Rejskort i alt	498.000	1.560.440	313,3	923.000	904.000	406.000
Ringkøbing-Skjern Kommune i alt						
Netto	23.586.000	18.391.564	78,0	24.187.000	24.224.000	638.000

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab for Ringkøbing-Skjern Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 0,09 mio. kr., hovedsageligt som følge af mere dublering på rute 560 end forventet. Prognosen for indeksudviklingen i 2015 viser et merforbrug på ca. 0,03 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Indtægter

Indtægtsbudgettet forventes overholdt

Handicapkørsel

Der forventes et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i færre kørte ture end budgetteret.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget grundet flere kørte ture.

Teletaxa

Der køres ikke Teletaxa i Ringkøbing-Skjern Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der køres ikke Kommunal kørsel i Ringkøbing-Skjern Kommune.

Trafikskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

I forbindelse med forventet regnskab efter 1. kvartal blev der indregnet 6 fulde installationer af rejsekortudstyr. Disse er kontantfinansieret med fradrag af konverterede CIM-installationer. I forbindelse med forventet regnskab efter 2. kvartal er Ringkøbing-Skjern Kommune tillagt udgifter vedrørende de i alt 13 tilkøbte ekstra fulde rejsekortinstallationer (7 stk. i 2014 samt 6 stk. i 2015) – med fradrag af konverterede CIM-installationer. Der blev ligeledes indregnet udgifter til én CIM-installation. Udgifterne vedrørende de 7 fulde installationer købt i 2014 er kontantfinansieret af kommunen i 2014. Udgifterne vedrørende de 6 yderligere tilkøbte plus CIM-installationen er ligeledes kontantfinansieret.

Samsø Kommune, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Budget 2015	Forbrug måned jan-sept 2015	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal minus budget
Buskørsel						
Udgifter	4.961.000	3.663.529	73,8	4.741.000	4.807.000	-154.000
Indtægter	-1.151.000	-842.720	73,2	-1.141.000	-1.158.000	-7.000
Tilskud RM	0	0	-	0	0	0
Netto	3.810.000	2.820.809	74,0	3.600.000	3.649.000	-161.000
Handicapkørsel						
Udgifter	228.000	246.104	107,9	275.000	328.000	100.000
Indtægter	-41.000	-48.407	118,1	-55.000	-63.000	-22.000
Netto	187.000	197.697	105,7	220.000	265.000	78.000
Flexiture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	352.000	419.423	119,2	400.000	556.000	204.000
Indtægter	-61.000	-82.036	134,5	-120.000	-108.000	-47.000
Kommunens vognmandsbetaling	291.000	337.387	115,9	280.000	448.000	157.000
Administrationsomkostninger	80.000	66.669	83,3	102.000	138.000	58.000
Kommunens samlede udgift	371.000	404.056	108,9	382.000	586.000	215.000
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	0	155.304	-	211.000	213.000	213.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	155.304	-	211.000	213.000	213.000
Administrationsomkostninger	0	32.760	-	49.000	47.000	47.000
Kommunens samlede udgift	0	188.064	-	260.000	260.000	260.000
Trafikskabet						
Trafikskabet - nettoudgifter	439.000	318.997	72,7	439.000	439.000	0
Rejsekortet						
25% aktier og lån	0	0	-	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	0	441	-	0	0	0
25% sekretariat	0	0	-	0	0	0
Renter	5.000	3.440	68,8	5.000	5.000	0
Afdrag	22.000	16.500	75,0	22.000	22.000	0
Drift	12.000	2.307	19,2	11.000	11.000	-1.000
Buslager	0	0	-	0	0	0
Rejsekort i alt	39.000	22.688	58,2	38.000	38.000	-1.000
Samsø Kommune i alt						
Netto	4.846.000	3.952.311	81,6	4.939.000	5.237.000	391.000

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab for Samsø Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,15 mio. kr., som følge af færre udgifter til rute 131 end budgetteret.

Indtægter

Indtægtsbudgettet forventes overholdt.

Handicapkørsel

Der forventes et merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i flere kørte ture end budgetteret.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der køres ikke Flexiture i Samsø Kommune.

Teletaxa

Der forventes et merforbrug i forhold til det budgetterede grundet ekstra kørsel. I forbindelse med etablering af ny færgehavn blev færgerfarten for en periode flyttet til den anden side af øen og der blev i den forbindelse indsat ekstra Teletaxa til fragt af passagerer.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et merforbrug på ca. 0,3 mio. kr. grundet Genoptræningskørsel og Lægekørsel, som der ikke var budgetteret med.

Trafikskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Silkeborg Kommune, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Budget 2015	Forbrug måned jan-sept 2015	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal minus budget
Buskørsel						
Udgifter	55.212.000	40.253.598	72,9	55.098.000	54.817.000	-395.000
Indtægter	-24.902.000	-18.194.959	73,1	-24.386.000	-24.685.000	217.000
Tilskud RM	0	0	-	0	0	0
Netto	30.310.000	22.058.639	72,8	30.712.000	30.132.000	-178.000
Handicapkørsel						
Udgifter	2.662.000	1.839.784	69,1	2.662.000	2.607.000	-55.000
Indtægter	-542.000	-363.817	67,1	-542.000	-545.000	-3.000
Netto	2.120.000	1.475.967	69,6	2.120.000	2.062.000	-58.000
Flexiture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	455.800	598.149	131,2	759.000	860.000	404.200
Indtægter	-208.800	-276.511	132,4	-344.000	-404.000	-195.200
Kommunens vognmandsbetaling	247.000	321.638	130,2	415.000	456.000	209.000
Administrationsomkostninger	108.000	90.000	83,3	159.000	188.000	80.000
Kommunens samlede udgift	355.000	411.638	116,0	574.000	644.000	289.000
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	2.919.000	1.929.078	66,1	2.501.000	2.674.000	-245.000
Indtægter	-55.000	-30.609	55,7	-42.000	-40.000	15.000
Kommunens vognmandsbetaling	2.864.000	1.898.469	66,3	2.459.000	2.634.000	-230.000
Administrationsomkostninger	343.000	192.406	56,1	291.000	288.000	-55.000
Kommunens samlede udgift	3.207.000	2.090.875	65,2	2.750.000	2.922.000	-285.000
Trafikskelskabet						
Trafikskelskabet - nettoudgifter	5.102.000	3.707.342	72,7	5.102.000	5.102.000	0
Letbanen						
Letbanesekretariatet	38.000	26.577	69,9	38.000	38.000	0
Rejsekortet						
25% aktier og lån	0	0	-	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	48.000	1.039.290	2.165,2	340.000	340.000	292.000
25% sekretariat	0	142.313	-	0	0	0
Renter	0	0	-	0	0	0
Afdrag	0	0	-	0	0	0
Drift	631.000	375.969	59,6	608.000	602.000	-29.000
Buslager	119.000	113.148	95,1	119.000	119.000	0
Rejsekort i alt	798.000	1.670.719	209,4	1.067.000	1.061.000	263.000
Silkeborg Kommune i alt						
Netto	41.930.000	31.441.758	75,0	42.363.000	41.961.000	31.000

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab for Silkeborg Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,4 mio. kr., hvilket hovedsageligt skyldes færre udgifter til dublinger ved bybusserne end forventet i det godkendte budget. Prognosen for indeksudviklingen i 2015 viser et merforbrug på ca. 0,01 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Indtægter

Der forventes mindreindtægter i størrelsesorden 0,2 mio. kr.

Handicapkørsel

Der forventes et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i færre kørte ture end budgetteret.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et merforbrug på ca. 0,2 mio. kr. grundet flere kørte ture.

Teletaxa

Der forventes et merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. grundet flere kørte ture.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et mindreforbrug på ca. 0,3 mio. kr. grundet færre kommunale kørsler end budgetteret.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Letbanesekretariatet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

I forbindelse med forventet regnskab efter 1. kvartal blev der indregnet udgifter til to fulde rejsekortinstallationer. Disse kontantfinansieres af Silkeborg Kommune.

Det merforbrug, der opstår vedrørende udstyr og sekretariat i 2015, finansieres af kommunens opsparede midler hos Midttrafik. Status er, at Silkeborg Kommune pt. har ca. 1,05 mio. kr. i indestående hos Midttrafik. Forbrugstallet på 1,03 mio. kr. vedrørende udstyr indeholder tildelte udgifter vedrørende de kontantfinansierede installationer.

Skanderborg Kommune, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Budget 2015	Forbrug måned jan-sept 2015	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal minus budget
Buskørsel						
Udgifter	23.588.000	17.242.633	73,1	22.655.000	23.546.000	-42.000
Indtægter	-5.655.000	-4.143.741	73,3	-5.754.000	-5.800.000	-145.000
Tilskud RM	0	0	-	0	0	0
Netto	17.933.000	13.098.891	73,0	16.901.000	17.746.000	-187.000
Handicapkørsel						
Udgifter	948.000	667.711	70,4	948.000	969.000	21.000
Indtægter	-201.000	-140.624	70,0	-201.000	-222.000	-21.000
Netto	747.000	527.087	70,6	747.000	747.000	0
Flexiture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	200.700	169.656	84,5	712.700	364.000	163.300
Indtægter	-34.700	-34.078	98,2	-274.700	-91.000	-56.300
Kommunens vognmandsbetaling	166.000	135.578	81,7	438.000	273.000	107.000
Administrationsomkostninger	46.000	39.843	86,6	188.800	75.000	29.000
Kommunens samlede udgift	212.000	175.421	82,7	626.800	348.000	136.000
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	98.000	42.781	43,7	49.000	75.000	-23.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	98.000	42.781	43,7	49.000	75.000	-23.000
Administrationsomkostninger	13.000	10.864	83,6	7.000	10.000	-3.000
Kommunens samlede udgift	111.000	53.645	48,3	56.000	85.000	-26.000
Trafikskabet						
Trafikskabet - nettoudgifter	1.442.000	1.047.822	72,7	1.442.000	1.442.000	0
Letbanen						
Letbanesekretariatet	38.000	26.577	69,9	38.000	38.000	0
Rejsekortet						
25% aktier og lån	0	0	-	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	50.000	52.930	105,9	50.000	50.000	0
25% sekretariat	23.000	10.605	46,1	23.000	23.000	0
Renter	23.000	17.778	77,3	23.000	23.000	0
Afdrag	113.000	84.750	75,0	113.000	113.000	0
Drift	131.000	92.421	70,6	140.000	137.000	6.000
Buslager	35.000	33.727	96,4	35.000	35.000	0
Rejsekort i alt	375.000	292.211	77,9	384.000	381.000	6.000
Skanderborg Kommune i alt						
Netto	20.858.000	15.221.653	73,0	20.194.800	20.787.000	-71.000

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab for Skanderborg Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,05 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. I forhold til det forventede regnskab efter 2. kvartal er der øgede udgifter til dublinger på ca. 0,6 mio. kr. på rute 309, 311 og 330. Udgifter til lokalkørsel på rute 309 og 330 er 0,1 mio. kr. højere end budgetteret, som følge af øgede chaufføromkostninger fra det nye køreplanår (grundet øget tillægstid i det 34. udbud pakke 8). Herudover har Skanderborg Bybus haft ekstra kørsel på ca. 0,07 mio. kr. samt udgifter til Skanderborg Festival på ca. 0,1 mio. kr. Prognosen for indeksudviklingen i 2015 viser et merforbrug på ca. 0,02 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Det skal bemærkes, at Midttrafik for øjeblikket undersøger en evt. manglende afregning med Arriva vedrørende dublering af Skanderborg bybusser i K14. Dubleringen udgør ca. 180.000 kr. og indgår ikke i det forventede regnskab efter 3. kvartal

Indtægter

Indtægtsbudgettet forventes overholdt.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der er opstartet Flexiture i Skanderborg Kommune med virkning fra august 2015. Der vil være mulighed for at benytte støttet Flexitur, hvor borgeren skal betale en del af ture via egenbeta-

ling, samt der vil være Flextur Ung, som henvender sig til studerende, hvor der ikke skal betales en egenbetaling. Flextur Ung er dermed gratis at benytte for studerende.

Teletaxa

Der forventes et mindreforbrug på ca. 0,04 mio. grundet færre kørte ture.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et lille mindreforbrug i forhold til det godkendte budget grundet færre kørte ture.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Letbanesekretariatet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Skive Kommune, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Budget 2015	Forbrug måned jan-sept 2015	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal minus budget
Buskørsel						
Udgifter	28.282.000	20.878.979	73,8	28.128.000	28.602.000	320.000
Indtægter	-8.644.000	-6.324.813	73,2	-8.628.000	-8.720.000	-76.000
Tilskud RM	-656.000	-546.670	83,3	-643.000	-656.000	0
Netto	18.982.000	14.007.496	73,8	18.857.000	19.226.000	244.000
Handicapkørsel						
Udgifter	851.000	832.591	97,8	990.000	1.180.000	329.000
Indtægter	-183.000	-156.075	85,3	-200.000	-246.000	-63.000
Netto	668.000	676.516	101,3	790.000	934.000	266.000
Flexiture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	316.900	298.878	94,3	342.000	419.000	102.100
Indtægter	-167.900	-174.013	103,6	-211.000	-243.000	-75.100
Kommunens vognmandsbetaling	149.000	124.865	83,8	131.000	176.000	27.000
Administrationsomkostninger	91.000	75.838	83,3	104.000	110.000	19.000
Kommunens samlede udgift	240.000	200.703	83,6	235.000	286.000	46.000
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	9.354.000	6.407.329	68,5	8.007.000	9.181.000	-173.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	9.354.000	6.407.329	68,5	8.007.000	9.181.000	-173.000
Administrationsomkostninger	494.000	411.669	83,3	449.000	468.000	-26.000
Kommunens samlede udgift	9.848.000	6.818.998	69,2	8.456.000	9.649.000	-199.000
Trafikskelskabet						
Trafikskelskabet - nettoudgifter	2.355.000	1.711.249	72,7	2.355.000	2.355.000	0
Rejsekortet						
25% aktier og lån	0	0	-	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	33.000	238.186	721,8	223.000	255.000	222.000
25% sekretariat	20.000	9.237	46,2	20.000	20.000	0
Renter	40.000	30.272	75,7	40.000	40.000	0
Afdrag	193.000	144.750	75,0	193.000	193.000	0
Drift	221.000	120.568	54,6	227.000	223.000	2.000
Buslager	31.000	29.375	94,8	31.000	31.000	0
Rejsekort i alt	538.000	572.387	106,4	734.000	762.000	224.000
Skive Kommune i alt						
Netto	32.631.000	23.987.349	73,5	31.427.000	33.212.000	581.000

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab for Skive Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 0,3 mio. kr. som følge af mere dublering end budgetteret - specielt på rute 420, 423 og 443. Prognosen for indeksudviklingen i 2015 viser et merforbrug på ca. 0,03 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Indtægter

Indtægtsbudgettet forventes overholdt.

Handicapkørsel

Der forventes et merforbrug på ca. 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i flere kørte ture end budgetteret.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. grundet flere kørte ture.

Teletaxa

Der forventes et mindreforbrug på 0,03 mio. grundet færre kørte ture.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et mindreforbrug på ca. 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i færre specialkørsler end budgetteret.

Trafikskelskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

I forbindelse med forventet regnskab efter 1. kvartal blev der indregnet udgifter til én fuld rejsekortinstallation. Denne kontantfinansieres af Skive Kommune. Der er i forbindelse med forventet regnskab efter 3. kvartal indregnet én CIM-installation plus vedligehold.

Struer Kommune, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Budget 2015	Forbrug måned jan-sept 2015	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal minus budget
Buskørsel						
Udgifter	7.540.000	5.623.917	74,6	7.508.000	7.566.000	26.000
Indtægter	-1.190.000	-872.134	73,3	-1.180.000	-1.188.000	2.000
Tilskud RM	0	0	-	0	0	0
Netto	6.350.000	4.751.783	74,8	6.328.000	6.378.000	28.000
Handicapkørsel						
Udgifter	538.000	410.345	76,3	538.000	549.000	11.000
Indtægter	-134.000	-109.801	81,9	-134.000	-145.000	-11.000
Netto	404.000	300.544	74,4	404.000	404.000	0
Flexiture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	85.500	75.787	88,6	85.500	98.000	12.500
Indtægter	-44.500	-40.554	91,1	-44.500	-53.000	-8.500
Kommunens vognmandsbetaling	41.000	35.233	85,9	41.000	45.000	4.000
Administrationsomkostninger	25.000	20.831	83,3	25.000	29.000	4.000
Kommunens samlede udgift	66.000	56.064	84,9	66.000	74.000	8.000
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Administrationsomkostninger	0	0	-	0	0	0
Kommunens samlede udgift	0	0	-	0	0	0
Trafikskabet						
Trafikskabet - nettoudgifter	695.000	505.018	72,7	695.000	695.000	0
Rejsekortet						
25% aktier og lån	0	0	-	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	7.000	12.522	178,9	7.000	7.000	0
25% sekretariat	6.000	2.737	45,6	6.000	6.000	0
Renter	9.000	7.079	78,7	9.000	9.000	0
Afdrag	45.000	33.750	75,0	45.000	45.000	0
Drift	45.000	20.062	44,6	42.000	37.000	-8.000
Buslager	9.000	8.704	96,7	9.000	9.000	0
Rejsekort i alt	121.000	84.853	70,1	118.000	113.000	-8.000
Struer Kommune i alt						
Netto	7.636.000	5.698.262	74,6	7.611.000	7.664.000	28.000

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab for Struer Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der forventes et samlet merforbrug på 0,03 mio. kr. Prognosen for indeksudviklingen i 2015 viser et marginalt merforbrug i forhold til det godkendte budget.

Indtægter

Indtægtsbudgettet forventes overholdt.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et lille merforbrug i forhold til det godkendte budget grundet flere kørte ture.

Teletaxa

Der forventes et lille mindreforbrug i forhold til det godkendte budget grundet færre kørte ture.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der køres ikke Kommunal kørsel i Struer Kommune.

Trafikskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Struer Kommunes resterende CIM-installationer forventes installeret inden udgangen af 2015.

Syddjurs Kommune, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Budget 2015	Forbrug måned jan-sept 2015	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal minus budget
Buskørsel						
Udgifter	15.164.000	11.205.848	73,9	15.061.000	14.997.000	-167.000
Indtægter	-3.683.000	-2.704.646	73,4	-3.666.000	-3.678.000	5.000
Tilskud RM	0	0	-	0	0	0
Netto	11.481.000	8.501.202	74,0	11.395.000	11.319.000	-162.000
Handicapkørsel						
Udgifter	663.000	418.651	63,1	600.000	600.000	-63.000
Indtægter	-142.000	-86.259	60,7	-120.000	-120.000	22.000
Netto	521.000	332.392	63,8	480.000	480.000	-41.000
Flexiture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	1.137.000	1.037.413	91,2	1.289.000	1.425.000	288.000
Indtægter	-440.000	-418.732	95,2	-530.000	-567.000	-127.000
Kommunens vognmandsbetaling	697.000	618.681	88,8	759.000	858.000	161.000
Administrationsomkostninger	206.000	171.669	83,3	214.000	223.000	17.000
Kommunens samlede udgift	903.000	790.350	87,5	973.000	1.081.000	178.000
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	1.898.000	1.478.595	77,9	2.109.000	1.991.000	93.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	1.898.000	1.478.595	77,9	2.109.000	1.991.000	93.000
Administrationsomkostninger	197.000	164.160	83,3	193.800	179.000	-18.000
Kommunens samlede udgift	2.095.000	1.642.755	78,4	2.302.800	2.170.000	75.000
Trafiksekskabet						
Trafiksekskabet - nettoudgifter	1.037.000	753.531	72,7	1.037.000	1.037.000	0
Letbanen						
Letbanesekretariatet	38.000	26.577	69,9	38.000	38.000	0
Rejsekortet						
25% aktier og lån	0	0	-	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	13.000	20.141	154,9	13.000	13.000	0
25% sekretariat	10.000	4.447	44,5	10.000	10.000	0
Renter	13.000	10.231	78,7	13.000	13.000	0
Afdrag	65.000	48.750	75,0	65.000	65.000	0
Drift	76.000	49.660	65,3	86.000	80.000	4.000
Buslager	15.000	14.143	94,3	15.000	15.000	0
Rejsekort i alt	192.000	147.372	76,8	202.000	196.000	4.000
Syddjurs Kommune i alt						
Netto	16.267.000	12.194.178	75,0	16.427.800	16.321.000	54.000

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab for Syddjurs Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på 0,17 mio. kr., som skyldes forventning om færre udgifter på lokalrute 2 og 361 samt færre udgifter til dublering på rabatrute 2. Prognosen for indeksudviklingen i 2015 viser et merforbrug på ca. 0,01 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Indtægter

Indtægtsbudgettet forventes overholdt.

Handicapkørsel

Der forventes et mindreforbrug på 0,04 mio. kr. Årsagen skal findes i færre kørte ture end budgetteret.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et merforbrug på ca. 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget grundet flere kørte ture.

Teletaxa

Der køres ikke Teletaxa i Syddjurs Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget grundet flere kørte ture.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Letbanesekretariatet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Syddjurs Kommunes udrulning af CIM og fuldt rejsekortudstyr er fuldendt.

Viborg Kommune, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Budget 2015	Forbrug måned jan-sept 2015	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal minus budget
Buskørsel						
Udgifter	47.257.000	34.900.308	73,9	45.674.000	47.215.000	-42.000
Indtægter	-15.913.000	-11.631.155	73,1	-15.865.000	-16.048.000	-135.000
Tilskud RM	-2.906.000	-2.421.670	83,3	-2.849.000	-2.906.000	0
Netto	28.438.000	20.847.483	73,3	26.960.000	28.261.000	-177.000
Handicapkørsel						
Udgifter	2.213.000	1.869.129	84,5	2.213.000	2.568.000	355.000
Indtægter	-494.000	-415.001	84,0	-494.000	-555.000	-61.000
Netto	1.719.000	1.454.128	84,6	1.719.000	2.013.000	294.000
Flexture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	1.237.100	1.115.737	90,2	1.237.100	1.521.000	283.900
Indtægter	-558.100	-562.077	100,7	-558.100	-764.000	-205.900
Kommunens vognmandsbetaling	679.000	553.660	81,5	679.000	757.000	78.000
Administrationsomkostninger	304.000	253.331	83,3	304.000	326.000	22.000
Kommunens samlede udgift	983.000	806.991	82,1	983.000	1.083.000	100.000
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Administrationsomkostninger	0	0	-	0	0	0
Kommunens samlede udgift	0	0	-	0	0	0
Trafikelskabet						
Trafikelskabet - nettoudgifter	4.385.000	3.186.337	72,7	4.385.000	4.385.000	0
Letbanen						
Letbanesekretariatet	0	0	-	0	0	0
Rejsekortet						
25% aktier og lån	0	0	-	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	121.000	387.289	320,1	466.000	466.000	345.000
25% sekretariat	55.000	25.315	46,0	55.000	55.000	0
Renter	84.000	63.921	76,1	84.000	84.000	0
Afdrag	408.000	306.000	75,0	408.000	408.000	0
Drift	462.000	248.123	53,7	469.000	453.000	-9.000
Buslager	84.000	80.509	95,8	84.000	84.000	0
Rejsekort i alt	1.214.000	1.111.157	91,5	1.566.000	1.550.000	336.000
Viborg Kommune i alt						
Netto	36.739.000	27.406.096	74,6	35.613.000	37.292.000	553.000

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab for Viborg Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der forventes et samlet mindre forbrug på ca. 0,04 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. I forhold til det forventede regnskab efter 2. kvartal er der hovedsageligt sket ændringer på følgende punkter: udgiften til chaufførlokaler er øget med ca. 0,4 mio. kr. som følge af forskudte udgifter fra 2014 vedrørende drift af busholdepladsen og perrontavler. Dubleringer er øget med ca. 0,4 mio. kr. i forhold til forventet (rute 720, 722 og 766). Bybusserne er fra K15 underbudgetteret som følge af markant højere chaufføromkostninger (øget tillægstid i kørslen) – det drejer sig om ca. 0,15 mio. kr. i 2015. I pakke 2 (rute 711, 712 og 713) er der i budgettet ikke medregnet en ekstra bus fra K15 (0,22 mio. kr. i 2015). Prognosen for indeksudviklingen i 2015 viser et merforbrug på ca. 0,07 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Indtægter

Indtægtsbudgettet forventes overholdt.

Handicapkørsel

Der forventes et merforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i flere kørte ture end budgetteret.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et lille merforbrug i forhold til det godkendte budget grundet flere kørte ture.

Teletaxa

Der forventes et lille merforbrug i forhold til det godkendte budget grundet flere kørte ture.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der køres ikke Kommunal kørsel i Viborg Kommune.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

I forbindelse med forventet regnskab efter 1. kvartal blev der indregnet ca. 0,35 mio. kr. til finansiering af to ekstra fulde rejsekortinstallationer og tre CIM. Skive Kommune finansierer 15 % af den ene rejsekortinstallation svarende til 0,04 mio. kr. plus vedligehold. Denne udgift kontantfinansieres i 2015.

Installationen af CIM i Viborg Kommune er, efter aftale med Midttrafik, aktuelt sat på pause. Dette grundet, at CIM vurderes som værende utilstrækkelig på de ruter, hvor løsningen benyttes.

Aarhus Kommune, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Budget 2015	Forbrug måned jan-sept 2015	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal minus budget
Buskørsel						
Udgifter	462.536.000	342.863.293	74,1	470.053.000	458.382.000	-4.154.000
Indtægter	-284.959.000	-207.624.608	72,9	-285.378.000	-287.344.000	-2.385.000
Tilskud RM	0	0	-	0	0	0
Netto	177.577.000	135.238.685	76,2	184.675.000	171.038.000	-6.539.000
Handicapkørsel						
Udgifter	15.421.000	11.312.527	73,4	15.421.000	15.716.000	295.000
Indtægter	-3.097.000	-2.281.288	73,7	-3.097.000	-3.107.000	-10.000
Netto	12.324.000	9.031.239	73,3	12.324.000	12.609.000	285.000
Flexture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	1.394.000	1.043.843	74,9	1.272.000	1.548.000	154.000
Indtægter	-597.000	-654.165	109,6	-796.000	-965.000	-368.000
Kommunens vognmandsbetaling	797.000	389.678	48,9	476.000	583.000	-214.000
Administrationsomkostninger	279.000	232.500	83,3	273.000	308.000	29.000
Kommunens samlede udgift	1.076.000	622.178	57,8	749.000	891.000	-185.000
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	3.151.000	2.576.866	81,8	3.167.000	3.753.000	602.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	3.151.000	2.576.866	81,8	3.167.000	3.753.000	602.000
Administrationsomkostninger	371.000	312.380	84,2	373.000	406.000	35.000
Kommunens samlede udgift	3.522.000	2.889.246	82,0	3.540.000	4.159.000	637.000
Trafikskabet						
Trafikskabet - nettoudgifter	39.800.000	28.920.463	72,7	39.800.000	39.800.000	0
Kontrolafgifter						
Kontrolafgifter i alt	6.149.000	7.432.901	120,9	7.621.000	8.418.000	2.269.000
Letbanen						
Letbanesekretariatet	209.000	146.173	69,9	209.000	209.000	0
Rejsekortet						
25% aktier og lån	0	0	-	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	3.162.000	1.287.754	40,7	3.162.000	3.162.000	0
25% sekretariat	480.000	221.679	46,2	480.000	480.000	0
Renter	681.000	516.934	75,9	681.000	681.000	0
Afdrag	3.298.000	2.473.500	75,0	3.298.000	3.298.000	0
Drift	6.376.000	3.696.185	58,0	5.442.000	5.681.000	-695.000
Buslager	739.000	704.997	95,4	739.000	739.000	0
Rejsekort i alt	14.736.000	8.901.049	60,4	13.802.000	14.041.000	-695.000
Aarhus Kommune i alt						
Netto	255.393.000	193.181.933	75,6	262.720.000	251.165.000	-4.228.000

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab for Aarhus Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 4,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. I forhold til det forventede regnskab efter 2. kvartal er der indregnet en tilbagebetaling på 11,2 mio. kr. fra Busselskabet Aarhus Sporveje vedrørende overskud på restproduktionen for 2014. Herudover er der indregnet anlægsudgifter på 0,9 mio. kr. vedrørende stoppestedssystemet. Prognosen for indeksudviklingen i 2015 viser et merforbrug på ca. 0,5 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Indtægter

Der forventes merindtægter på ca. 2,4 mio. kr., bl.a. på grund af større indtægter for kompensation for fritidsrejser på ungdomskort end forventet.

Handicapkørsel

Der forventes et merforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i flere kørte ture end budgetteret.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Der forventes et mindreforbrug på ca. 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget grundet færre og kortere ture end budgetteret.

Teletaxa

Der køres ikke Teletaxa i Aarhus Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et merforbrug på 0,6 mio. kr. i forhold til det godkendte budget grundet opstart af SFO-kørsel.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Kontrolafgifter

Billetkontrollen, inklusiv kontrolafgifter, vedrører udelukkende Aarhus Kommune. Regnskabet viser en stigning i udgifterne på ca. 2,3 mio. kr. i forhold til budgettet. Årsagen til øgede udgifter skyldes en øget overførsel af kontrolafgifter til indkrævning i Aarhus Kommune, som reelt er en merindtægt for kommunen, samt øgede udgifter på grund udvidet aftale med Securitas efter aftale med kommunen.

Overførselsgraden af kontrolafgifter til inddrivelse via Aarhus Kommune er steget fra 58 % til 64 %, da der er flere "ikke-betalende" kunder, som ikke betaler den første kontrolafgift udsendt af Midttrafik.

Kontrolafgifterne forventes at falde med 0,2 mio.kr. i forhold til det budgetteret, mens overførslen af ikke-betalte kontrolafgifter til Aarhus Kommune forventes at stige med 0,9 mio. kr. De 0,9 mio. kr. vedrørende overførsler af kontrolafgifter til opkrævning via Aarhus Kommune fremstår i Midttrafiks regnskab som en udgift, men er reelt en indtægt for Aarhus Kommune, idet kommunen efterfølgende selv inddriver de overførte kontrolafgifter. Samtidig er der kommet en merudgift på 1,2 mio.kr. til dækning af den udvidede aftale med Securitas.

Letbanesekretariatet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Konsekvenser af ny finansieringsmodel for Rejsekort - den såkaldte årsrapportmodel - er indregnet. Lager af rejsekortudstyr er ligeledes indregnet i forhold til revideret budget 2015. Der forventes en besparelse på driften, primært som følge af mindreudgifter som følge af årsrapportmodellen.

Fordelingsnøglen for vedligehold af rejsekortudstyr er opdateret i forbindelse med forventet regnskab efter 3. kvartal. Den afspejler nu de aktuelt installerede rejsekortinstallationer. Dette giver en forventet merudgift til Aarhus Kommune på ca. 0,2 mio. kr.

Region Midtjylland, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Budget 2015	Forbrug måned jan-sept 2015	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal minus budget
Buskørsel						
Udgifter	470.945.000	349.310.590	74,2	474.219.000	475.019.000	4.074.000
Indtægter	-272.515.000	-212.890.506	78,1	-268.143.000	-271.898.000	617.000
Tilskud RM	7.656.000	6.379.999	83,3	7.506.000	7.656.000	0
Netto	206.086.000	142.800.083	69,3	213.582.000	210.777.000	4.691.000
Handicapkørsel						
Udgifter	0	0	-	0	0	0
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Netto	0	0	-	0	0	0
Flexiture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	148.200	112.723	76,1	148.200	154.000	5.800
Indtægter	-10.200	-9.471	92,9	-10.200	-13.000	-2.800
Kommunens vognmandsbetaling	138.000	103.252	74,8	138.000	141.000	3.000
Administrationsomkostninger	30.000	25.000	83,3	30.000	37.000	7.000
Kommunens samlede udgift	168.000	128.252	76,3	168.000	178.000	10.000
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	119.607.000	86.870.818	72,6	119.607.000	117.900.000	-1.707.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	119.607.000	86.870.818	72,6	119.607.000	117.900.000	-1.707.000
Administrationsomkostninger	5.200.000	3.900.000	75,0	5.200.000	5.200.000	0
Kommunens samlede udgift	124.807.000	90.770.818	72,7	124.807.000	123.100.000	-1.707.000
Togdrift						
Udgifter	52.439.000	40.106.401	76,5	52.380.800	52.082.371	-356.629
Indtægter	-17.300.000	-5.157.697	29,8	-17.800.000	-17.800.000	-500.000
Drift netto	35.139.000	34.948.704	99,5	34.580.800	34.282.371	-856.629
Anlæg	14.882.000	4.728.000	31,8	14.882.000	14.882.000	0
I alt netto	50.021.000	39.676.704	79,3	49.462.800	49.164.371	-856.629
Trafikskelskabet						
Trafikskelskabet - nettoudgifter	42.951.000	31.210.121	72,7	42.951.000	42.951.000	0
Letbanen						
Letbanesekretariatet	380.000	265.768	69,9	380.000	380.000	0
Rejsekortet						
25% aktier og lån	0	0	-	0	0	0
25% udstyr og ekstraudstyr	3.292.000	2.527.069	76,8	2.115.000	2.115.000	-1.177.000
25% sekretariat	981.000	452.936	46,2	981.000	981.000	0
Renter	1.113.000	844.721	75,9	1.113.000	1.113.000	0
Afdrag	5.389.000	4.041.750	75,0	5.389.000	5.389.000	0
Drift	7.850.000	4.394.011	56,0	6.958.000	7.000.000	-850.000
Buslager	1.509.000	0	0,0	0	0	-1.509.000
Rejsekort i alt	20.134.000	12.260.486	60,9	16.556.000	16.598.000	-3.536.000
Region Midtjylland i alt						
Netto	444.547.000	317.112.232	71,3	447.906.800	443.148.371	-1.398.629

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab for Region Midtjylland

Busdrift

Udgifter

Der forventes et merforbrug på ca. 4,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. De 2,7 mio. kr. kan tilskrives en underbudgettering af det forventede regnskab i 2014, som lå til grundlag for budget 2015. Herudover er der indsat tre ekstra busser fra K15, svarende til en udgift på ca. 0,7 mio. kr. Prognosen for indeksudviklingen i 2015 viser et merforbrug på ca. 0,5 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Indtægter

Indtægtsbudgettet forventes at afvige med 0,6 mio. kr.

Flexiture og Teletaxa

Teletaxa

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Kan-kørsel

Siddende patientbefordring

Der forventes et mindreforbrug i forhold til det budgetterede på grund af billigere turkørsel end først antaget.

Togdrift

Mindreforbrug på ca. 0,5 mio. i forhold til budgettet skyldes flere passagerindtægter pga. passagerfremgang i 1. halvår 2015. Passagertællingerne i 1. og 2. kvartal viser fremgang på 12 % i forhold til 2014.

Der forventes færre udgifter til Midtjyske Jernbaner A/S end budgetteret. Det skyldes en lavere udvikling i omkostningsindekset end forventet. Betalingen til DSB forventes at holde budgettet.

Trafikselskabet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Letbanesekretariatet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Der er ingen væsentlige ændringer i forbindelse med forventet regnskab efter 3. kvartal. Der er dog tidligere indregnet flere ændringer vedrørende rejsekort. Dels er regionens andel af buslageret plus vedligehold taget ud. Ligeledes er kontantfinansieringen af 9 styk fuldt rejsekortudstyr overført til lånefinansiering med første afdrag i 2016 – dette som del af en pulje på i alt 27 styk fuldt rejsekortudstyr.

Det medfører en forventet reduktion til buslager og ekstraudstyr i 2015 på i alt ca. 2,7 mio. kr.

Derudover får Region Midtjylland en mindreudgift til transaktionsafgifter i 2015 som følge af årsrapportmodellen.

Afvigelse i forhold til Region Midtjylland ramme

Midttrafik reviderede i februar budgettet for 2015. Her opskrev Midttrafik den forventede nettoudgift til busdrift, eftersom man forudsatte 18,8 mio. kr. færre indtægter på Bus&Togsamarbejdet. Da Region Midtjyllands ramme ikke er identisk med Midttrafiks budget, betyder det, at Region Midtjyllands forventede udgifter i 2015 fratrukket siddende patientbefordring (320,0 mio. kr.) overskrider den afsatte ramme for Regionen på 308,1 mio. kr.

NT

	Budget 2015	Forbrug måned jan-sept 2015	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal minus budget
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	100.000	20.924	20,9	50.000	27.000	-73.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	100.000	20.924	20,9	50.000	27.000	-73.000
Administrationsomkostninger	0	0	-	0	0	0
Kommunens samlede udgift	100.000	20.924	20,9	50.000	27.000	-73.000
NT i alt						
Netto	100.000	20.924	20,9	50.000	27.000	-73.000

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab for NT:

Kommunal kørsel

Der forventes at et mindreforbrug på 0,07 mio. kr. i forhold til det godkendte budget grundet færre kørte ture end budgetteret.

Sydtrafik og Region Syddanmark

	Budget 2015	Forbrug måned jan-sept 2015	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal minus budget
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	203.956.000	148.141.675	72,6	203.956.000	202.817.000	-1.139.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	203.956.000	148.141.675	72,6	203.956.000	202.817.000	-1.139.000
Administrationsomkostninger	451.000	375.830	83,3	451.000	451.000	0
Kommunens samlede udgift	204.407.000	148.517.505	72,7	204.407.000	203.268.000	-1.139.000
Sydtrafik i alt						
Netto	204.407.000	148.517.505	72,7	204.407.000	203.268.000	-1.139.000

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab for Sydtrafik:

Kommunal kørsel

Der forventes en mindredudgift på 1,1 mio. kr. grundet færre kørte ture end budgetteret.

Fynbus

	Budget 2015	Forbrug måned jan-sept 2015	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 2. kvartal 2015	Forventet regnskab, 3. kvartal 2015	Forventet regnskab 3. kvartal minus budget
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	128.005.000	65.913.141	51,5	101.378.100	84.404.000	-43.601.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	128.005.000	65.913.141	51,5	101.378.100	84.404.000	-43.601.000
Administrationsomkostninger	747.000	622.500	83,3	747.000	747.000	0
Kommunens samlede udgift	128.752.000	66.535.641	51,7	102.125.100	85.151.000	-43.601.000
Fynbus i alt						
Netto	128.752.000	66.535.641	51,7	102.125.100	85.151.000	-43.601.000

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab Fynbus:

Kommunal kørsel

Der forventes en mindredudgift på 43,6 mio. kr. grundet færre kørte ture end budgetteret.

Tabel 1: Midttrafik, forventet regnskab 3. kvartal 2015

Bestillere	Busdrift	Handicapkørsel	Flexture	Teletaxa	Kommunal kørsel	Togdrift	Trafikelskabet	Kontrolafgifter	Lethane-sekretariatet	Lethane - ALD	Rejsekort	I alt
Favrskov	14.274.000	1.053.000	513.000	0	5.614.000		962.000		38.000	0	155.000	22.609.000
Hedensted	5.299.000	820.000	400.000	352.000	0		827.000		0	0	294.000	7.992.000
Herning	30.227.000	1.584.000	0	16.000	0		3.492.000		0	0	1.187.000	36.506.000
Holstebro	26.152.000	987.000	19.000	81.000	1.256.000		2.336.000		0	0	852.000	31.683.000
Horsens	24.943.000	1.887.000	25.000	84.000	3.323.000		4.144.000		0	0	2.128.000	36.534.000
Ikast-Brande	13.741.000	672.000	65.000	0	1.427.000		979.000		0	0	52.000	16.936.000
Lemvig	6.455.000	591.000	254.000	0	133.000		458.000		0	0	26.000	7.917.000
Norddjurs	13.451.000	572.000	1.423.000	0	1.448.000		760.000		38.000	0	378.000	18.070.000
Odder	5.062.000	696.000	0	139.000	0		756.000		38.000	0	273.000	6.964.000
Randers	58.882.000	2.050.000	259.000	0	1.951.000		6.747.000		38.000	0	2.606.000	72.533.000
Ringkøbing-Skjern	19.736.000	1.318.000	596.000	0	0		1.670.000		0	0	904.000	24.224.000
Samsø	3.649.000	265.000	0	586.000	260.000		439.000		0	0	38.000	5.237.000
Silkeborg	30.132.000	2.062.000	479.000	165.000	2.922.000		5.102.000		38.000	0	1.061.000	41.961.000
Skanderborg	17.746.000	747.000	180.000	168.000	85.000		1.442.000		38.000	0	381.000	20.787.000
Skive	19.226.000	934.000	218.000	68.000	9.649.000		2.355.000		0	0	762.000	33.212.000
Struer	6.378.000	404.000	52.000	22.000	0		695.000		0	0	113.000	7.664.000
Syddjurs	11.319.000	480.000	1.081.000	0	2.170.000		1.037.000		38.000	0	196.000	16.321.000
Viborg	28.261.000	2.013.000	627.000	456.000	0		4.385.000		0	0	1.550.000	37.292.000
Aarhus	171.038.000	12.609.000	891.000	0	4.159.000		39.800.000	8.418.000	209.000	0	14.041.000	251.165.000
Regionen	210.777.000	0	0	178.000	123.100.000	49.164.371	42.951.000	380.000	380.000	0	16.598.000	443.148.371
Akk. mindreforbrug												0
Midttrafik									801.400			801.400
I alt vedr. Midttrafik bestillere	716.748.000	31.744.000	7.082.000	2.315.000	157.497.000	49.164.371	121.337.000	8.418.000	1.656.400	0	43.595.000	1.139.556.771
ALD										0		0
Sydtrafik					203.268.000					0		203.268.000
NT					27.000					0		27.000
Fynbus					85.151.000					0		85.151.000
I alt vedr. øvrige	0	0	0	0	288.446.000	0	0	0	0	0	0	288.446.000
Total Midttrafik	716.748.000	31.744.000	7.082.000	2.315.000	445.943.000	49.164.371	121.337.000	8.418.000	1.656.400	0	43.595.000	1.428.002.771

Tabel 2: Busdrift, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Udgifter			Indtægter			Tilskud			Netto		
	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference
Favrskov	15.209.000	15.540.000	331.000	-1.262.000	-1.266.000	-4.000	0	0	0	13.947.000	14.274.000	327.000
Hedensted	9.548.000	7.951.000	-1.597.000	-3.096.000	-1.704.000	1.392.000	-948.000	-948.000	0	5.504.000	5.299.000	-205.000
Herring	45.874.000	46.512.000	638.000	-17.727.000	-16.280.000	1.447.000	-5.000	-5.000	0	28.142.000	30.227.000	2.085.000
Holstebro	33.116.000	33.170.000	54.000	-6.261.000	-7.018.000	-757.000	0	0	0	26.855.000	26.152.000	-703.000
Horsens	46.093.000	45.214.000	-879.000	-19.787.000	-19.947.000	-160.000	-324.000	-324.000	0	25.982.000	24.943.000	-1.039.000
Ikast-Brande	14.018.000	13.741.000	-277.000	0	0	0	0	0	0	14.018.000	13.741.000	-277.000
Lemvig	6.431.000	6.455.000	24.000	0	0	0	0	0	0	6.431.000	6.455.000	24.000
Norddjurs	13.897.000	15.141.000	1.244.000	-1.196.000	-1.205.000	-9.000	-485.000	-485.000	0	12.216.000	13.451.000	1.235.000
Odder	6.292.000	6.346.000	54.000	-1.282.000	-1.284.000	-2.000	0	0	0	5.010.000	5.062.000	52.000
Randers	89.135.000	89.448.000	313.000	-29.925.000	-29.858.000	67.000	-708.000	-708.000	0	58.502.000	58.882.000	380.000
Ringkøbing-Skiern	25.424.000	25.510.000	86.000	-4.272.000	-4.149.000	123.000	-1.625.000	-1.625.000	0	19.527.000	19.736.000	209.000
Samsø	4.961.000	4.807.000	-154.000	-1.151.000	-1.158.000	-7.000	0	0	0	3.810.000	3.649.000	-161.000
Silkeborg	55.212.000	54.817.000	-395.000	-24.902.000	-24.685.000	217.000	0	0	0	30.310.000	30.132.000	-178.000
Skanderborg	23.588.000	23.546.000	-42.000	-5.655.000	-5.800.000	-145.000	0	0	0	17.933.000	17.746.000	-187.000
Skive	28.282.000	28.602.000	320.000	-8.644.000	-8.720.000	-76.000	-656.000	-656.000	0	18.982.000	19.226.000	244.000
Struer	7.540.000	7.566.000	26.000	-1.190.000	-1.188.000	2.000	0	0	0	6.350.000	6.378.000	28.000
Syddjurs	15.164.000	14.997.000	-167.000	-3.683.000	-3.678.000	5.000	0	0	0	11.481.000	11.319.000	-162.000
Viborg	47.257.000	47.215.000	-42.000	-15.913.000	-16.048.000	-135.000	-2.906.000	-2.906.000	0	28.438.000	28.261.000	-177.000
Aarhus	462.536.000	458.382.000	-4.154.000	-284.959.000	-287.344.000	-2.385.000	0	0	0	177.577.000	171.038.000	-6.539.000
Regionen	470.945.000	475.019.000	4.074.000	-272.515.000	-271.898.000	617.000	7.656.000	7.656.000	0	206.086.000	210.777.000	4.691.000
Ialt	1.420.522.000	1.419.979.000	-543.000	-703.420.000	-703.230.000	190.000	0	0	0	717.101.000	716.748.000	-353.000

Tabel 3: Handicapkørsel, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Udgifter			Indtægter			Netto		
	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference
Favrskov	1.131.000	1.343.000	212.000	-267.000	-290.000	-23.000	864.000	1.053.000	189.000
Hedensted	1.130.000	1.026.000	-104.000	-225.000	-206.000	19.000	905.000	820.000	-85.000
Herring	1.822.000	1.970.000	148.000	-343.000	-386.000	-43.000	1.479.000	1.584.000	105.000
Holstebro	1.119.000	1.294.000	175.000	-271.000	-307.000	-36.000	848.000	987.000	139.000
Horsens	2.174.000	2.425.000	251.000	-505.000	-538.000	-33.000	1.669.000	1.887.000	218.000
Kast-Brande	862.000	867.000	5.000	-190.000	-195.000	-5.000	672.000	672.000	0
Lemvig	640.000	730.000	90.000	-129.000	-139.000	-10.000	511.000	591.000	80.000
Norrdjurs	732.000	749.000	17.000	-160.000	-177.000	-17.000	572.000	572.000	0
Odder	889.000	867.000	-22.000	-193.000	-171.000	22.000	696.000	696.000	0
Randers	2.331.000	2.545.000	214.000	-459.000	-495.000	-36.000	1.872.000	2.050.000	178.000
Ringkøbing-Skiern	1.742.000	1.651.000	-91.000	-360.000	-333.000	27.000	1.382.000	1.318.000	-64.000
Samsø	228.000	328.000	100.000	-41.000	-63.000	-22.000	187.000	265.000	78.000
Silkeborg	2.662.000	2.607.000	-55.000	-542.000	-545.000	-3.000	2.120.000	2.062.000	-58.000
Skanderborg	948.000	969.000	21.000	-201.000	-222.000	-21.000	747.000	747.000	0
Skive	851.000	1.180.000	329.000	-183.000	-246.000	-63.000	668.000	934.000	266.000
Struer	538.000	549.000	11.000	-134.000	-145.000	-11.000	404.000	404.000	0
Syddjurs	663.000	600.000	-63.000	-142.000	-120.000	22.000	521.000	480.000	-41.000
Viborg	2.213.000	2.568.000	355.000	-494.000	-555.000	-61.000	1.719.000	2.013.000	294.000
Aarhus	15.421.000	15.716.000	295.000	-3.097.000	-3.107.000	-10.000	12.324.000	12.609.000	285.000
Regionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I alt	38.096.000	39.984.000	1.888.000	-7.936.000	-8.240.000	-304.000	30.160.000	31.744.000	1.584.000

Tabel 4: Flexure, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Vognmandsbetaling			Egenbetaling			Administration			Kommunens samlede omkostninger		
	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference
Favrskov	604.000	695.000	91.000	-314.000	-336.000	-22.000	147.000	154.000	7.000	437.000	513.000	76.000
Hedensted	334.000	579.000	245.000	-157.000	-288.000	-131.000	73.000	109.000	36.000	250.000	400.000	150.000
Herning	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	126.000	58.000	-68.000	-67.000	-50.000	17.000	31.000	11.000	-20.000	90.000	19.000	-71.000
Horsens	0	71.000	71.000	0	-60.000	-60.000	0	14.000	14.000	0	25.000	25.000
Ikast-Brande	96.000	119.000	23.000	-58.000	-87.000	-29.000	27.000	33.000	6.000	65.000	65.000	0
Lemvig	156.000	335.000	179.000	-58.000	-137.000	-79.000	27.000	56.000	29.000	125.000	254.000	129.000
Norddjurs	1.805.000	1.787.000	-18.000	-718.000	-686.000	32.000	356.000	322.000	-14.000	1.423.000	1.423.000	0
Odder	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Randers	500.000	556.000	56.000	-278.000	-404.000	-126.000	129.000	107.000	-22.000	351.000	259.000	-92.000
Ringkøbing-Skjern	633.000	791.000	158.000	-233.000	-317.000	-84.000	109.000	122.000	13.000	509.000	596.000	87.000
Samsø	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	381.000	707.000	326.000	-197.000	-390.000	-193.000	92.000	162.000	70.000	276.000	479.000	203.000
Skanderborg	0	214.000	214.000	0	-73.000	-73.000	0	39.000	39.000	0	180.000	180.000
Skive	222.000	356.000	134.000	-153.000	-235.000	-82.000	71.000	97.000	26.000	140.000	218.000	78.000
Struer	60.000	79.000	19.000	-40.000	-51.000	-11.000	19.000	24.000	5.000	39.000	52.000	13.000
Syddjurs	1.137.000	1.425.000	288.000	-440.000	-567.000	-127.000	206.000	223.000	17.000	903.000	1.081.000	178.000
Viborg	844.000	1.047.000	203.000	-507.000	-674.000	-167.000	237.000	254.000	17.000	574.000	627.000	53.000
Aarhus	1.394.000	1.548.000	154.000	-597.000	-965.000	-368.000	279.000	308.000	29.000	1.076.000	891.000	-185.000
Regionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I alt	8.292.000	10.367.000	2.075.000	-3.817.000	-5.320.000	-1.503.000	1.783.000	2.035.000	252.000	6.258.000	7.082.000	824.000

Tabel 5: Teletaxa, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Vognmandsbetaling			Egenbetaling			Administration			Kommunens samlede omkostninger		
	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference
Favrskov	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hedensted	179.000	281.000	102.000	-3.000	-5.000	-2.000	49.000	76.000	27.000	225.000	352.000	127.000
Herrng	14.200	15.000	800	-1.200	-2.000	-800	3.000	3.000	0	16.000	16.000	0
Holstebro	20.700	87.000	66.300	-5.700	-16.000	-10.300	4.000	10.000	6.000	19.000	81.000	62.000
Horsens	250.300	73.000	-177.300	-8.300	-9.000	-700	30.000	20.000	-10.000	272.000	84.000	-188.000
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	24.000	0	-24.000	0	0	0	4.000	0	-4.000	28.000	0	-28.000
Norddjurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Odder	74.200	124.000	49.800	-7.200	-13.000	-5.800	16.000	28.000	12.000	83.000	139.000	56.000
Randers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samsø	352.000	556.000	204.000	-61.000	-108.000	-47.000	80.000	138.000	58.000	371.000	586.000	215.000
Silkeborg	74.800	153.000	78.200	-11.800	-14.000	-2.200	16.000	26.000	10.000	79.000	165.000	86.000
Skanderborg	200.700	150.000	-50.700	-34.700	-18.000	16.700	46.000	36.000	-10.000	212.000	168.000	-44.000
Skive	94.900	63.000	-31.900	-14.900	-8.000	6.900	20.000	13.000	-7.000	100.000	68.000	-32.000
Struer	25.500	19.000	-6.500	-4.500	-2.000	2.500	6.000	5.000	-1.000	27.000	22.000	-5.000
Syddjurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Viborg	393.100	474.000	80.900	-51.100	-90.000	-38.900	67.000	72.000	5.000	409.000	456.000	47.000
Århus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Regionen	148.200	154.000	5.800	-10.200	-13.000	-2.800	30.000	37.000	7.000	168.000	178.000	10.000
I alt	1.851.600	2.149.000	297.400	-213.600	-298.000	-84.400	371.000	464.000	93.000	2.009.000	2.315.000	306.000

Tabel 6: Kommunal kørsel, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Vognmandsbetaling			Egenbetaling			Administrationsomkostninger			Kommunens samlede omkostninger		
	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference
Favrskov	5.060.000	5.396.000	336.000	0	0	0	274.000	218.000	-56.000	5.334.000	5.614.000	280.000
Hedensted	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Herring	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	939.000	1.122.000	183.000	0	0	0	119.000	134.000	15.000	1.058.000	1.256.000	198.000
Horsens	802.000	2.999.000	2.197.000	0	0	0	36.000	324.000	288.000	838.000	3.323.000	2.485.000
Ikast-Brande	0	1.251.000	1.251.000	0	0	0	12.000	176.000	176.000	0	1.427.000	1.427.000
Lemvig	211.000	126.000	-85.000	0	0	0	84.000	126.000	-5.000	223.000	133.000	-90.000
Norddjurs	869.000	1.322.000	453.000	0	0	0	0	126.000	42.000	953.000	1.448.000	495.000
Odder	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Randers	815.000	1.762.000	947.000	0	0	0	106.000	189.000	83.000	921.000	1.951.000	1.030.000
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samsø	0	213.000	213.000	0	0	0	0	47.000	47.000	0	260.000	260.000
Silkeborg	2.919.000	2.674.000	-245.000	-55.000	-40.000	15.000	343.000	288.000	-55.000	3.207.000	2.922.000	-285.000
Skanderborg	98.000	75.000	-23.000	0	0	0	13.000	10.000	-3.000	111.000	85.000	-26.000
Skive	9.354.000	9.181.000	-173.000	0	0	0	494.000	468.000	-26.000	9.848.000	9.649.000	-199.000
Struer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	1.898.000	1.991.000	93.000	0	0	0	197.000	179.000	-18.000	2.095.000	2.170.000	75.000
Viborg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aarhus	3.151.000	3.753.000	602.000	0	0	0	371.000	406.000	35.000	3.522.000	4.159.000	637.000
Regionen	119.607.000	117.900.000	-1.707.000	0	0	0	5.200.000	5.200.000	0	124.807.000	123.100.000	-1.707.000
Syddriftik	203.956.000	202.817.000	-1.139.000	0	0	0	451.000	451.000	0	204.407.000	203.268.000	-1.139.000
NT	100.000	27.000	-73.000	0	0	0	0	0	0	100.000	27.000	-73.000
Eynbus	128.005.000	84.404.000	-43.601.000	0	0	0	747.000	747.000	0	128.752.000	85.151.000	-43.601.000
I alt	477.784.000	437.013.000	-40.771.000	-55.000	-40.000	15.000	8.447.000	8.970.000	523.000	486.176.000	445.943.000	-40.233.000

Tabel 7: Togdrift, forventet regnskab 3. kvartal 2015

Togdrift	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference
Driftstilskud			
Udgifter	52.439.000	52.082.371	-356.629
Indtægter	-17.300.000	-17.800.000	-500.000
I alt driftstilskud	35.139.000	34.282.371	-856.629
Anlæg			
Ordinært investeringsstilskud	4.728.000	4.728.000	0
Ydelse vedrørende sporombygning Odderbanen	10.154.000	10.154.000	0
Andel af værktødsombygning Odder	0	0	0
I alt anlæg	14.882.000	14.882.000	0
I alt togdrift	50.021.000	49.164.371	-856.629

Note: Midtrafik afholder afdrag på gældsbreve til Region Midtjylland på mio. kr. 10,154. Gældsbrevene vedrører et anlægstilskud til sporombygning på Odderbanen.

Tabel 8: Trafikselskabet, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Busadministration			Handicapadministration			Netto		
	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal	Difference	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal	Difference	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal	Difference
Favrskov	613.000	613.000	0	349.000	349.000	0	962.000	962.000	0
Hedensted	485.000	485.000	0	342.000	342.000	0	827.000	827.000	0
Herrng	2.995.000	2.995.000	0	497.000	497.000	0	3.492.000	3.492.000	0
Holstebro	1.895.000	1.895.000	0	441.000	441.000	0	2.336.000	2.336.000	0
Horsens	3.268.000	3.268.000	0	876.000	876.000	0	4.144.000	4.144.000	0
Ikast-Brande	727.000	727.000	0	252.000	252.000	0	979.000	979.000	0
Lemvig	280.000	280.000	0	178.000	178.000	0	458.000	458.000	0
Norddjurs	563.000	563.000	0	197.000	197.000	0	760.000	760.000	0
Odder	466.000	466.000	0	290.000	290.000	0	756.000	756.000	0
Randers	5.942.000	5.942.000	0	805.000	805.000	0	6.747.000	6.747.000	0
Ringkøbing-Skjern	1.231.000	1.231.000	0	439.000	439.000	0	1.670.000	1.670.000	0
Samsø	344.000	344.000	0	95.000	95.000	0	439.000	439.000	0
Silkeborg	4.242.000	4.242.000	0	860.000	860.000	0	5.102.000	5.102.000	0
Skanderborg	1.110.000	1.110.000	0	332.000	332.000	0	1.442.000	1.442.000	0
Skive	2.059.000	2.059.000	0	296.000	296.000	0	2.355.000	2.355.000	0
Struer	538.000	538.000	0	157.000	157.000	0	695.000	695.000	0
Syddjurs	838.000	838.000	0	199.000	199.000	0	1.037.000	1.037.000	0
Viborg	3.684.000	3.684.000	0	701.000	701.000	0	4.385.000	4.385.000	0
Aarhus	33.496.000	33.496.000	0	6.304.000	6.304.000	0	39.800.000	39.800.000	0
Regionen	42.951.000	42.951.000	0	0	0	0	42.951.000	42.951.000	0
Overført fra 2014							14.448.400	14.448.400	0
I alt	107.727.000	107.727.000	0	13.610.000	13.610.000	0	135.785.400	135.785.400	0

Tabel 9: Kontrolafgifter, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference
Kontrolafgifter	-16.600.000	-16.400.000	200.000
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus Kommune	9.628.000	10.500.000	872.000
Billekontroladministration	13.121.000	14.318.000	1.197.000
I alt	6.149.000	8.418.000	2.269.000

Table 10: Letbane, forventet regnskab 3. kvartal 2015

Letbanesekretariat	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference
Favrskov	38.000	38.000	0
Hedensted	0	0	0
Herring	0	0	0
Holstebro	0	0	0
Horsens	0	0	0
Ikast-Brande	0	0	0
Lemvig	0	0	0
Norddjurs	38.000	38.000	0
Odder	38.000	38.000	0
Randers	38.000	38.000	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	0
Samsø	0	0	0
Silkeborg	38.000	38.000	0
Skanderborg	38.000	38.000	0
Skive	0	0	0
Struer	0	0	0
Syddjurs	38.000	38.000	0
Viborg	0	0	0
Aarhus	209.000	209.000	0
Regionen	380.000	380.000	0
Midtrafik	801.400	801.400	0
I alt	1.656.400	1.656.400	0

Letbanen ALD	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference
ALD, rejsekort	0	0	0
I alt	0	0	0

Tabel 11: Rejsekort, forventet regnskab 3. kvartal 2015

	25% aktier og lån			25% udstyr			25% sekretariat			Renter		
	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference
Favrskov	0	0	0	13.000	45.000	32.000	7.000	7.000	0	8.000	8.000	0
Hedensted	0	0	0	19.000	116.000	97.000	11.000	11.000	0	10.000	10.000	0
Herning	0	0	0	145.000	177.000	32.000	59.000	59.000	0	73.000	73.000	0
Holstebro	0	0	0	80.000	290.000	210.000	35.000	35.000	0	43.000	43.000	0
Horsens	0	0	0	563.000	1.309.000	746.000	213.000	213.000	0	0	0	0
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6.000	6.000	0
Lenvig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.000	3.000	0
Norddjurs	0	0	0	6.000	299.000	293.000	3.000	3.000	0	5.000	5.000	0
Odder	0	0	0	217.000	217.000	0	3.000	3.000	0	3.000	3.000	0
Randers	0	0	0	267.000	705.000	438.000	118.000	118.000	0	139.000	139.000	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	26.000	450.000	424.000	23.000	23.000	0	29.000	29.000	0
Samsø	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.000	5.000	0
Silkeborg	0	0	0	48.000	340.000	292.000	0	0	0	0	0	0
Skanderborg	0	0	0	50.000	50.000	0	23.000	23.000	0	23.000	23.000	0
Skive	0	0	0	33.000	255.000	222.000	20.000	20.000	0	40.000	40.000	0
Struer	0	0	0	7.000	7.000	0	6.000	6.000	0	9.000	9.000	0
Syddjurs	0	0	0	13.000	13.000	0	10.000	10.000	0	13.000	13.000	0
Viborg	0	0	0	121.000	466.000	345.000	55.000	55.000	0	84.000	84.000	0
Aarhus	0	0	0	3.162.000	3.162.000	0	480.000	480.000	0	681.000	681.000	0
Regionen	0	0	0	3.292.000	2.115.000	-1.177.000	981.000	981.000	0	1.113.000	1.113.000	0
I alt	0	0	0	8.062.000	10.016.000	1.954.000	2.047.000	2.047.000	0	2.287.000	2.287.000	0

	Afdrag			Drift			Buslæger			I alt		
	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference	Budget 2015	Forventet regnskab 3. kvartal 2015	Difference
Favrskov	38.000	38.000	0	47.000	47.000	0	10.000	10.000	0	114.000	155.000	41.000
Hedensted	46.000	46.000	0	94.000	94.000	0	17.000	17.000	0	156.000	294.000	138.000
Herning	353.000	353.000	0	435.000	435.000	0	90.000	90.000	0	1.147.000	1.187.000	40.000
Holstebro	208.000	208.000	0	222.000	222.000	0	54.000	54.000	0	645.000	852.000	207.000
Horsens	0	0	0	524.000	524.000	0	82.000	82.000	0	1.352.000	2.128.000	776.000
Ikast-Brande	30.000	30.000	0	16.000	16.000	0	0	0	0	52.000	52.000	0
Lenvig	15.000	15.000	0	8.000	8.000	0	0	0	0	26.000	26.000	0
Norddjurs	24.000	24.000	0	42.000	42.000	0	5.000	5.000	0	79.000	79.000	0
Odder	13.000	13.000	0	32.000	32.000	0	5.000	5.000	0	271.000	273.000	2.000
Randers	670.000	670.000	0	793.000	793.000	0	181.000	181.000	0	2.261.000	2.606.000	345.000
Ringkøbing-Skjern	139.000	139.000	0	228.000	228.000	0	35.000	35.000	0	498.000	904.000	406.000
Samsø	22.000	22.000	0	11.000	11.000	0	0	0	0	39.000	38.000	-1.000
Silkeborg	0	0	0	631.000	602.000	-29.000	119.000	119.000	0	798.000	1.061.000	263.000
Skanderborg	113.000	113.000	0	137.000	137.000	0	35.000	35.000	0	375.000	381.000	6.000
Skive	193.000	193.000	0	223.000	223.000	0	31.000	31.000	0	538.000	762.000	224.000
Struer	45.000	45.000	0	45.000	37.000	-8.000	9.000	9.000	0	121.000	113.000	-8.000
Syddjurs	65.000	65.000	0	80.000	80.000	0	15.000	15.000	0	192.000	196.000	4.000
Viborg	408.000	408.000	0	462.000	453.000	-9.000	84.000	84.000	0	1.214.000	1.550.000	336.000
Aarhus	3.298.000	3.298.000	0	6.376.000	5.681.000	-695.000	739.000	739.000	0	14.736.000	14.041.000	-695.000
Regionen	5.389.000	5.389.000	0	7.850.000	7.000.000	-850.000	1.509.000	1.509.000	0	20.134.000	16.598.000	-3.536.000
I alt	11.069.000	11.069.000	0	18.263.000	16.665.000	-1.598.000	3.020.000	1.511.000	-1.509.000	44.748.000	43.595.000	-1.153.000

**Nøgletal for offentlig
buskørsel, ekskl.
handicapkørsel**
Regnskab 2014

Indhold

Udvikling i den offentlige buskørsel	5
Offentlig buskørsel, regnskab 2014	5
Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel	9
Økonomiske nøgletal vedr. offentlig buskørsel	9
Øvrige nøgletal vedr. offentlig buskørsel	12

Udvikling i den offentlige buskørsel

Offentlig buskørsel, regnskab 2014

Trafikselskaberne indberetter årligt data til Trafikstyrelsen.

De indberettede data – offentlig buskørsel, regnskab 2014 – vedrører kun driften af offentlig buskørsel og er eksklusiv trafikselskabernes drift af individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og privatbanetraffic. (Disse indberettes særskilt).

Dette betyder, at der vil forekomme afvigelser mellem disse af Trafikstyrelsen offentliggjorte nøgletal for offentlig buskørsel og de enkelte trafikselskabers regnskabsresultat. Afvigelserne forekommer, fordi trafikselskabernes regnskaber inkluderer både handicapkørsel og privatbanetraffic.

I nedenstående tabel ses overordnede nøgletal for offentlig buskørsel på landsplan for årene 2007-2014 i 2007-priser.

Nøgletal for offentlig buskørsel i Danmark, 2007-2013 (faste 2007-priser)

Nøgletal	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Samlede udgifter	5.372,9	5.904,7	6.310,3	6.660,3	6.848,4	6.992,1	7.097,9	7.070,1
i 2007-priser	5.372,9	5.691,8	5.960,3	6.168,5	6.183,5	6.198,4	6.237,5	6.167,7
Samlede passagerindtægter	2.792,8	2.785,2	2.830,3	3.010,2	3.014,2	3.102,9	3.227,0	3.213,6
i 2007-priser	2.792,8	2.684,8	2.673,4	2.787,9	2.721,6	2.750,7	2.835,8	2.803,4
Samlet tilskud	2.570,1	3.135,7	3.480,0	3.650,2	3.834,2	3.889,1	3.870,9	3.856,5
i 2007-priser	2.570,1	3.022,6	3.287,0	3.380,6	3.461,9	3.447,7	3.401,7	3.364,2
Køreplantimer	9.463,7	9.459,0	9.381,3	9.294,3	9.068,2	8.874,0	8.837,2	8.780,9
Påstigere	362,5	361,6	346,3	357,4	351,3	354,2	352,1	347,3

Kilde: Tal indberettet af trafikselskaber. 2008-, 2009-, 2010-, 2011-, 2012-, 2013- og 2014 priserne er deflateret med nettoprisindekset jf. Danmark statistik nettoprisindeks.

I perioden 2007-2010 har trafikselskaberne haft en række merudgifter på grund af ændret lovgivning. Kommuner og regioner er blevet kompenseret for disse ændringer med ca. 910 mio. kr. (årets priser).

I nedenstående tabel fremgår trafikselskabernes samlede udgifter samt tilskud i faste 2007-priser rensset for merudgifter grundet ændret lovgivning.

Sammenlignelige udgifter for offentlig buskørsel i Danmark 2007-2014 i faste 2007-priser

Nøgletal	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Samlede udgifter (mio. kr., 2007-priser)	5.372,9	5.694,1	5.960,0	6.167,2	6.180,7	6.198,4	6.237,5	6.167,7
Merudgifter grundet ændret lovgivning mio. kr., 2007-priser)	0,0	154,0	403,8	352,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Sammenlignelige udgifter (mio. kr., 2007-priser)	5.372,9	5.540,1	5.402,2	5.256,9	5.270,4	5.288,1	5.327,2	5.257,4

Som det fremgår, har udgifterne være forholdsvis konstante i perioden, når der renses for merudgifterne grundet ændret lovgivning.

Udgifter, passagerindtægter og tilskud

Trafikselskaberne har traditionelt to finansieringskilder – tilskud og passagerindtægter. Ved indberetning af trafikselskabernes udgifter, indtægter og tilskud er

udgangspunktet i denne indberetning, at trafikskabets samlede udgifter for offentlig buskørsel for det pågældende år er lig summen af samlede passagerindtægter plus samlede regionale og kommunale tilskud.

For at få et overblik over trafikskabernes aktuelle økonomiske situation for året – om der er underskud eller overskud – indberettes endvidere tilskudsbeløb for efterregulering. Dvs. det beløb, ejerne (regioner og kommuner) skal betale mere, hvis de i året skulle dække trafikskabets underskud (ved f.eks. stigning i udgifter eller fald i passagerindtægter) eller det beløb, der er i overskud, og som tilbagebetales til ejerne de efterfølgende år.

De samlede udgifter til offentlig buskørsel på landsplan er i 2014 opgjort til 7,1 mia. kr. (jf. tabel 1, side 9). Dette svarer til et fald på 28 mio. kr. fra året før (70 mio. kr. i faste 2007-priser). De samlede passagerindtægter nåede på landsplan 3,2 mia. kr. i 2014 (jf. tabel 1). Dette er et fald på 13 mio. kr. (løbende priser) i forhold til 2013 (en reduktion på 32 mio. kr. i faste 2007-priser).

De samlede regionale og kommunale tilskud var i 2013 på 3,9 mia. kr. (jf. tabel 1), hvilket svarer til et fald i løbende priser på 14,5 mio. kr. (fald på 37,5 mio. kr. i faste 2007-priser) i forhold til 2013.

Regionale og kommunale tilskud udbetales aconto på baggrund af det forventede tilskudsbehov til et givent aktivitetsniveau. Denne acontoudbetaling efterreguleres med 1-2 års efterslæb, hvor trafikskabernes reelle tilskudsbehov er opgjort. I 2014 var der et tilskudsbehov, der var 1,4 mio. kr. mindre end acontoudbetalingerne (jf. tabel 2, side 9).

Fordeling af udgifter

I foråret 2008 udarbejdede trafikskaberne i fællesskab et forslag til en standardiseret opdeling af udgiftsposterne i forbindelse med offentlig buskørsel. Dette muliggør sammenligning af udgiftsfordelingen trafikskaberne imellem. (Jf. tabel 3 og tabel 4, side 10).

Driftsudgifter på landsplan omfatter omkring 90 % af de samlede udgifter for offentlig buskørsel, med en spredning trafikskaberne imellem 89 % og 92 %.

Landsgennemsnittet for salgsudgifter er 5 % af samlede udgifter – med variation mellem 2 % og 7 %.

Gennemsnittet for andelen af samlede udgifter, der går til administrationsudgifter, er på 5 %, varierende mellem 4 % og 6 %.

Indtægtsfinansiering

Trafikskaberne har traditionelt to finansieringskilder – tilskud og passagerindtægter.

Fordeling af finansieringen af offentlig buskørsel kan opdeles i følgende fire kategorier:

- Ren brugerbetaling lig passagerbetaling (billetter/kort, cykel, gods, pakker/post, mv., og kontrolafgift);
- Kommunal finansiering, som inkluderer (a) kommunale tilskud og (b) de af kommunen finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (førtids- og pensionistrabatter og køb af skolekort);
- Regional finansiering, som udgøres af regionale tilskud til trafikskabets offentlige buskørsel; og
- Statslig finansiering, som inkluderer de passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger, der finansieres af staten (XU-,VU- UU-kort, off peak kompensation, blinde/svagtseende, børnerabatter, og værnepligtshort).

Udgifterne til trafikskabernes offentlige buskørsel er på landsplan finansieret via passager-/brugerbetaling (39 %), kommunal finansiering (41 %), regionale tilskud (15 %) og statslig finansiering (6 %). (Jf. tabel 10, side 12).

Passagerfinansiering og passagerindtægtsfordeling

Passagerfinansieringsgraden beregnes som samlede passagerindtægters andel af samlede udgifter. For 2014 varierer passagerfinansieringsgraden fra 40-57 %, med et landsgennemsnit på 45 %. (Jf. tabel 7, side 11).

Samlede passagerindtægter kan opdeles i tre kategorier:

- Passagerbetaling (billetter/kort, cykel, post, mv. og opkrævet kontrolafgift);
- Indtægter fra staten, som udgøres af de af staten finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (XU-,VU- UU-kort, tilskud for blinde og svagtseende, børne- og efterlønsrabatter og værnepligtskort); og
- Indtægter fra kommuner, som udgøres af de af kommunen finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (førtids-/pensionist-rabatter, og køb af skolekort).

Den landsgennemsnitlige fordeling mellem disse tre kategorier var i 2014 således, at 85 % finansieredes via passagerbetaling, 13 % via indtægter fra staten og 2 % fra kommunerne. (Jf. tabel 6, side 11).

Dette landsgennemsnit dækker dog over udsving trafikskaberne imellem. Hvor Movia har en passagerbetaling på 92 %, mens passagererne blot dækker 60 % af passagerindtægterne i BAT.

Andelen af passagerindtægter som finansieres af staten varierer trafikskaberne imellem. I 2014 svingede andelen mellem 7 % og 29 % med Movia og BAT som endepunkterne.

Kommunernes finansieringsandel af passagerindtægterne varierede i 2014 mellem 0 % og 11 % trafikskaberne imellem.

Tilskudsfordeling

På landsplan udgjorde regionale tilskud i 2014 27 % af det samlede tilskud til trafikskaberne, mens kommunernes andel udgjorde 73 % (jf. tabel 9 og tabel 10, side 12). Regionernes og kommunernes tilskudsfordeling svinger trafikskaberne imellem.

Køreplantimer og køreplankm

Antallet af køreplantimer i 2014 er på 8.780,9 tusinde timer. Dette svarer til et fald i antal køreplantimer på 0,6 % i forhold til det foregående år (jf. tabel 12 og tabel 14, side 12 og 13). For de forskellige trafikskaber varierer dette mellem et fald på 5,0 % til en stigning 0,4 %.

Movia er i gang med at ændre opgørelsesmetode af antallet af køreplantimer i hovedstadsområdet, så der benyttes samme metode i hele landet. Ændringen sker trinvis i takt med, at nye kontrakter træder i kraft. Ændringen betyder, at antallet af køreplantimer falder marginalt over en årrække uden, at kørselsomfanget af den grund mindskes.

Tilskuddet pr. køreplantime er steget med 1,2 kr. fra 2013 til 2014.

Antal påstigninger er faldet med 1,4 % fra 2013 til 2014 (jf. tabel 14)

Fra og med regnskab 2010 opgøres antal køreplankm. I 2013 blev der kørt ca. 275,5 mio. km kollektiv bustrafik fordelt på 3.294 busser – et fald i antal køreplankm fra 2013-2014 på 1%.

Gennemsnitshastigheden for busserne er på landsplan på 31,4 km/t – langsomst i Movia med 26,3 km/t og hurtigst i Midttrafik med 38 km/t.

Påstigere, rejser og personkm

Antallet af påstigere på landsplan var i 2014 på 347,3 mio (jf. tabel 13 og tabel 14). Dette er et lille fald i antal påstigere sammenlignet med 2013 (352,1 mio).

Trafikselskaberne indberetter også data for antal rejser. Movia udfører som eneste trafikselskab rejsehjemmelsundersøgelser. For de øvrige fem trafikselskaber er antallet af rejser estimeret på baggrund af en påstigningsfaktor. Påstigningsfaktor er beregnet på baggrund af DTU's Transportvaneundersøgelse. Der er 14 pct., der benytter flere busser på rejsen uden for hovedstadsområdet (Jf. tabel 13).

Fra og med regnskab 2010 opgøres transportarbejdet (antallet af personkm) i trafikselskabsstatistikken. I 2014 er der kørt 2324,5 mio. personkm med kollektiv bustrafik i Danmark, svarende til gennemsnitligt 410 km pr. indbygger om året. Dette tal dækker over markante forskelle landsdelene imellem. Således kører hver indbygger i gennemsnit 264 km i kollektiv bustrafik i Sydtrafik, mens hver indbygger i Midttrafik i gennemsnit kører 530 km om året i kollektiv bustrafik.

Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel

I det følgende præsenteres nøgletal for den offentlige buskørsel. I tabel 1-10 præsenteres de økonomiske nøgletal, mens de øvrige data vises i tabel 11-14

Økonomiske nøgletal vedr. offentlig buskørsel

Tabel 1. Udgifter, indtægter og tilskud pr. trafiksselskab, regnskab 2014 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafiksselskab	Alle
Udgifter							
Driftsudgifter (inkl. løn)	3.166,0	49,3	539,6	578,6	1.381,9	654,6	6.370,0
Salgsudgifter (inkl. løn)	214,9	1,1	14,4	34,9	52,5	52,7	370,5
Administration (inkl. løn)	168,6	3,1	35,6	27,4	64,6	30,3	329,6
Samlede udgifter	3.549,5	53,5	589,6	640,9	1.499,0	737,6	7.070,1
Passagerindtægter							
Billetter/kort	1.514,7	18,5	174,9	203,4	582,4	226,3	2.720,2
Offentlige instanser	140,1	12,2	61,5	69,5	129,2	69,9	482,3
Andre inkl. kontrolafg.	9,8	0,1	0,3	0,5	0,3	0,1	11,0
Samlede passagerindt.	1.664,6	30,8	236,7	273,4	711,8	296,3	3.213,6

(1) Samlede indtægter er lig summen af samlede passagerindtægter og samlede tilskud.

(2) Tilskud er et udtryk for trafiksselskabets tilskudsbehov i året, og er derfor ikke det beløb regioner og kommuner i praksis har betalt til trafiksselskaberne i året. Kommuner og regioner efterregulerer efterfølgende i deres betalinger til trafiksselskabet for at udligne forskellen mellem tilskudsbehovet og de faktiske betalinger i året. Dette sker 1 eller 2 år efter (se tabel 2)

Tabel 2. Efterregulering af tilskud pr. trafiksselskab, Regnskab 2014 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafiksselskab	Alle
Efterregulering af tilskud	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Efterregulering fra/til regioner (1)	23,7	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,9	21,7
Efterregulering fra/til kommuner (1)	-13,5	0,0	-0,2	0,0	0,0	-9,5	-23,2
Samlet efterregulering	10,2	0,0	-0,2	0,0	0,0	-11,5	-1,4

(1) Efterregulering af tilskud er forskellen mellem trafiksselskabernes tilskudsbehov og det beløb regioner og kommuner i praksis har betalt til trafiksselskaberne i året. Efterreguleringen bliver betalt af regioner/kommuner (negativt tal) eller af trafiksselskabet (positivt tal) 1 eller 2 år efter.

Tabel 3. Udgiftsfordeling pr. trafiksselskab, regnskab 2014 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafiksselskab	Alle
Driftsudgifter (inkl. løn)							
Kontraktbetaling	3.064,8	48,7	526,8	569,4	1.374,3	642,3	6.226,2
EDB-omkostninger	18,4	0,3	4,4	0,0	0,2	6,6	29,8
Chaufførlokaler	6,8	0,0	0,9	0,0	0,8	2,4	10,9
Billetteringsudstyr	13,0	0,1	0,0	3,9	2,2	0,1	19,2
Radioudstyr	20,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	20,5

Trafiktjeneste inkl. billetkontrol	38,6	0,1	6,8	5,2	4,5	2,9	58,1
Stoppesteder	4,1	0,0	0,7	0,1	0,0	0,3	5,2
Driftsudgifter i alt	3.166,0	49,3	539,6	578,6	1.381,9	654,6	6.370,0
Salgsudgifter (inkl. løn)							
Provision	52,0	0,0	0,0	2,3	5,5	0,0	59,8
Markedsføring og info.	55,1	0,3	7,7	9,0	26,2	5,2	103,6
Rejsehjemmel	3,8	0,3	1,4	0,3	1,0	0,1	6,8
Kundecenter	20,1	0,2	0,0	7,7	0,1	1,7	29,7
Salg og distribution	0,0	0,1	5,3	0,0	3,8	2,8	12,1
Drift af busterminaler/rutebilstationer	0,0	0,1	0,0	4,5	10,9	12,9	28,5
Rejsekort	83,9	0,0	0,0	11,2	5,0	29,9	130,1
Salgsudgifter i alt	214,9	1,1	14,4	34,9	52,5	52,7	370,5
Administrationsudg. (inkl. løn)							
Bygninger og inventar	14,8	0,2	1,6	2,2	6,2	2,9	27,9
Konsulenter, revision, advokat	25,3	0,0	1,2	0,6	0,6	5,2	33,0
Møder, rejser	4,0	0,1	0,5	0,7	0,6	1,2	7,1
EDB	20,6	0,3	3,7	3,6	11,6	4,4	44,2
Kontor, telefon, mv.	6,0	0,1	1,3	0,8	0,8	1,0	9,9
Personale og uddannelse	6,3	0,0	1,7	0,5	2,7	0,3	11,6
Løn	88,1	2,3	26,0	18,8	27,8	15,1	178,3
Renter	3,3	0,0	0,1	0,3	0,1	0,1	3,8
Ej specificeret	0,0	0,0	-0,5	0,0	14,2	0,0	13,7
Administrationsudg. i alt	168,6	3,1	35,6	27,4	64,6	30,3	329,6
Samlede udgifter	3.549,5	53,5	589,6	640,9	1.499,0	737,6	7.070,1

Tabel 4. Udgiftsfordeling pr. trafikselkab, regnskab 2014 (pct.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikselkab	Alle
Driftsudgifter (inkl. løn)	89%	92%	92%	90%	92%	89%	90%
Salgsudgifter (inkl. løn)	6%	2%	2%	5%	4%	7%	5%
Admin. udgifter (inkl. løn)	5%	6%	6%	4%	4%	4%	5%
Samlede udgifter	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 5. Passagerindtægter pr. trafikselkab, regnskab 2014 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikselkab	Alle
Passagerbetaling							
Billetter/kort	1.514,7	18,5	174,9	203,4	582,4	226,3	2.720,2
Andre (cykel, post mv.)	0,0	0,1	0,0	0,4	0,1	0,1	0,7
Kontrolafgifter	9,8	0,0	0,3	0,1	0,2	0,0	10,4
Passagerbetaling i alt	1.524,5	18,6	175,2	204,0	582,6	226,4	2.731,3
Indtægter fra staten							
UU-kort Unge på ungdomsuddannelser	46,5	0,0	27,0	22,4	42,3	25,1	163,4
VU-kort Unge på videregående uddannelser	20,7	4,0	3,8	1,4	6,8	4,0	40,7
XU-kort (16-19 årige)	0,2	0,3	1,4	0,0	2,5	1,0	5,3
Blinde og svagtseende	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,2	0,5
Off peak	28,8	2,5	4,1	2,2	3,4	5,2	46,3

Børnerabatordningen	22,4	1,7	12,2	14,7	36,0	14,3	101,3
Værnepligtshort	2,1	0,2	0,3	1,1	1,9	1,2	6,8
Andre indtægter herunder hypercard	0,0	0,0	0,0	0,0	36,4	5,1	41,5
Indt. fra staten i alt	120,8	8,8	48,9	41,9	129,2	56,1	405,8
Indtægter fra kommune							
(Førtids)pensionistrabatter	0,00	0,00	0,29	0,00	1,85	0,08	2,22
Køb af skolekort	19,3	3,3	12,6	27,5	0,0	13,7	76,4
Indtæg. fra komm. i alt	19,3	3,3	12,9	27,5	1,9	13,8	78,7
Samlede passagerindt.	1.664,6	30,8	237,0	273,4	713,7	296,3	3.215,7

(1) UU-kort, VU-kort og XU-kort er til henholdsvis Unge på ungdomsuddannelser, Unge på videregående uddannelser og 16-19 årige udenfor uddannelsessystemet.

Tabel 6. Passagerindtægter pr. trafikskabskab, regnskab 2014 (pct.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikskabskab	Alle
Passagerbetaling	92%	60%	74%	75%	82%	76%	85%
Indtægter fra staten	7%	29%	21%	15%	18%	19%	13%
Indtægter fra kommune	1%	11%	5%	10%	0%	5%	2%
Samlede passagerindt.	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 7. Passagerfinansieringsgrad pr. trafikskabskab, regnskab 2014 (pct.) (1)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikskabskab	Alle
Passagerfinansieringsgrad	47%	57%	40%	43%	47%	40%	45%

(1) Passagerfinansieringsgraden er beregnet som samlede passagerindtægters andel af samlede udgifter.

Tabel 8. Tilskud pr. trafikskabskab, regnskab 2014 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikskabskab	Alle
Regionale tilskud							
Busdrift	192,0	0,0	70,6	46,7	210,5	128,3	648,1
Fællesudgifter	299,0	0,0	27,5	9,0	44,0	15,4	394,8
Regionale tilskud i alt	491,0	0,0	98,0	55,8	254,4	143,7	1.042,9
Kommunale tilskud							
Busdrift	1.352,2	22,8	219,5	286,7	452,6	270,8	2.604,7
Fællesudgifter	41,6	0,0	35,3	25,0	80,1	26,8	208,9
Kommunale tilskud i alt	1.393,9	22,8	254,8	311,7	532,8	297,7	2.813,6
Samlet tilskud	1.884,9	22,8	352,9	367,4	787,2	441,3	3.856,5

Tabel 9. Tilskud pr. trafiksselskab, regnskab 2014 (pct.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafiksselskab	Alle
Regionale tilskud							
Busdrift	39%	0%	72%	84%	83%	89%	62%
Fællesudgifter	61%	0%	28%	16%	17%	11%	38%
Regionale tilskud i alt	100%	0%	100%	100%	100%	100%	100%
Kommunale tilskud							
Busdrift	97%	100%	86%	92%	85%	91%	93%
Fællesudgifter	3%	0%	14%	8%	15%	9%	7%
Kommunale tilskud i alt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tilskud							
Regionale tilskud	26%	0%	28%	15%	32%	33%	27%
Kommunale tilskud	74%	100%	72%	85%	68%	67%	73%
Samlet tilskud	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 10. Finansieringsfordeling pr. trafiksselskab, regnskab 2014 (pct.) (1)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafiksselskab	Alle
Finansiering via passagerbetaling (2)	43%	35%	30%	32%	39%	31%	39%
Kommunal finansiering (3)	40%	49%	45%	53%	36%	42%	41%
Regional finansiering	14%	0%	17%	9%	17%	19%	15%
Statens finansiering	3%	16%	8%	7%	9%	8%	6%
I alt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

(1) Finansiering er beregnet som indtægts-/tilskudsandelen af samlede udgifter.

(2) Passagerbetaling inkluderer betaling fra billetter/kort, andre (cykle, post mv.) og kontrolafgift. Eksklusiv passagerindtægter fra offentlige instanser.

(3) Kommunal finansiering inkluderer både kommunale tilskud og passagerrelaterede indtægter dækket af kommuner.

Øvrige nøgletal vedr. offentlig buskørsel

Tabel 11. Årsværk opdelt på personalekategori, regnskab 2014

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafiksselskab	I alt
Trafikkontrollører	70,0	1,0	4,9	6,0	11,0	4,5	97,4
Administration	212,0	4,0	76,3	54,0	87,0	32,8	466,1
Medarb. adm. indt. virks.	0,0	1,0	0,0	0,0	14,0	17,0	32,0

Andre	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	1,3	2,0
Samlet antal årsværk	282,0	6,0	81,2	60,6	112,0	55,6	597,4

Movia: trafikkontrollører omfatter hele trafiktjenesten.

NT: Medarb. Administration af indtægtsdækket virksomhed omfatter også Rejsekort m.v.

Tabel 12. Busser, køreplankm, køreplantimer og gennemsnitshastighed, regnskab 2014

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikselskab	Alle
Antal driftsbusser	1.256,9	34,0	321,8	404,0	875,8	421,0	3.313,5
Køreplankm (i tus)	113.791,4	3.164,8	18.603,7	30.338,2	76.951,3	32.679,2	275.528,5
Køreplankm pr.bus	90.531,9	93.081,2	57.805,4	75.094,6	87.869,0	77.622,7	83.153,2
Køreplantimer (i tus)	4.322,9	83,4	610,4	826,0	2.029,5	908,8	8.780,9
Gennemsnitshastighed (km/t)	26,3	38,0	30,5	36,7	37,9	36,0	31,4
Køreplantimer pr. bus	3.439,3	2.451,6	1.896,7	2.044,5	2.317,4	2.158,7	2.650,0
Pr. køreplantime (kr./time):							
Passagerindtægter (1)	385,1	369,1	387,8	331,1	350,7	326,0	366,0
Tilskud	436,0	273,2	578,1	444,9	387,9	485,6	439,2

(1) Samlede passagerindtægter bestående af indtægter fra billetter/kort, passagerindtægter fra offentlige instanser (staten og kommune), andre passagerrelaterede indtægter og kontrolafgift.

Tabel 13. Køreplantimer, påstigninger, rejser og tilskud pr. indbygger, regnskab 2014

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikselskab	Alle
Antal 1.000 indbyggere (1)	2.554,4	39,9	489,1	717,8	1.284,9	582,7	5.668,7
Antal påstigere (i mio.) (2)	209,9	1,9	18,3	20,7	67,3	29,2	347,3
Antal rejser (i mio.) (3)	178,5	1,9	15,9	18,8	58,0	25,6	298,6
Transportarb. (i mio personkm)	995,5	21,1	193,1	189,7	646,2	278,8	2.324,5
Pr. indbyggere							
Køreplantimer	1,7	2,1	1,2	1,2	1,6	1,6	1,5
Køreplankm	44,5	79,3	38,0	42,3	59,9	56,1	48,6
Påstigninger	82,2	48,6	37,5	28,8	52,4	50,0	61,3
Rejser	69,9	48,6	32,4	26,2	45,2	43,9	52,7
personkm	389,7	529,9	394,8	264,3	503,0	478,5	410,1
Tilskud pr. indbygger (kr.)							
Regionalt tilskud	192,2	0,0	200,4	77,7	198,0	246,5	184,0
Kommunalt tilskud	545,7	570,7	521,1	434,2	414,6	510,9	496,3
Samlet tilskud pr. indb.	737,9	570,7	721,5	511,9	612,7	757,4	680,3

(1) Indbyggertal pr. 1. januar 2014.

(2) Movia(vest og hovedstaden) udfører rejsehjemmelsundersøgelser hvor antal rejser estimeres. De øvrige trafikelskaber udfører ikke rejsehjemmelsundersøgelser og antallet er rejser er skønnet på basis af antal påstigere og en påstigningsfaktor som er udregnet på basis af Transportvane Undersøgelsen, DTU. For 2014 er påstigningsfaktorer udenfor hovedstadsområdet estimeret til 1,14 påstigning/rejse.

(3) Movia i hovedstaden udfører rejsehjemmelsundersøgelser hvor transportarbejdet estimeres. De øvrige trafikelskaber udfører ikke rejsehjemmelsundersøgelser og antallet er rejser er skønnet på basis af antal påstigere og en påstigningsfaktor som er udregnet på basis af Transportvane Undersøgelsen, DTU. For 2014 er påstigningsfaktorer udenfor hovedstadsområdet estimeret til 10,9 km/påstigning.

Tabel 14. Påstigere og køreplantimer pr. rutekategori, regnskab 2014

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikskelskab	Alle
Påstigere (i tusinde)							
Regionalruter	21.587,7	0,0	7.716,7	4.603,1	17.669,4	6.941,2	58.518,1
Lokalruter	7.717,2	1.590,0	2.237,2	5.139,8	4.786,4	5.113,8	26.584,5
Bybusruter	179.498,7	175,0	8.364,2	10.960,0	44.834,4	16.899,0	260.731,3
Åbne skolebusruter	576,7	174,0	0,0	0,0	25,5	0,0	776,2
Telebusruter og lign.	495,5	0,0	13,0	0,0	0,0	120,5	629,0
Påstigere i alt	209.875,8	1.939,0	18.331,1	20.702,9	67.315,8	29.074,4	347.239,0
Køreplantimer (i tusinde)							
Regionalruter	574,9	0,0	280,0	226,6	748,1	301,9	2.131,6
Lokalruter	403,1	70,7	110,5	267,7	210,7	245,3	1.307,9
Bybusruter	3.270,7	6,1	218,3	331,6	910,6	348,0	5.085,4
Åbne skolebusruter	25,4	6,5	0,0	0,0	159,6	0,0	191,6
Telebusruter og lign.	48,6	0,0	1,7	0,0	0,3	13,6	64,2
Køreplantimer i alt	4.322,9	83,4	610,4	826,0	2.029,2	908,8	8.780,7
Køreplankm (i tusinde)							
Regionalruter	21.258,4	0,0	10.310,4	11.330,6	36.657,1	13.587,4	93.143,8
Lokalruter	16.041,7	2.828,3	3.704,3	10.716,6	7.372,9	8.411,5	49.075,4
Bybusruter	72.871,7	141,1	4.557,6	8.291,1	27.318,5	10.217,9	123.397,8
Åbne skolebusruter	1.007,7	195,4	0,0	0,0	5.586,2	0,0	6.789,3
Telebusruter og lign.	2.611,8	0,0	31,4	0,0	7,8	462,4	3.113,4
Køreplankm i alt	113.791,4	3.164,8	18.603,7	30.338,2	76.942,6	32.679,2	275.519,8

(1) Nogle af NT regionale køreplantimer kontrahholder delvist Midttrafik.

*Edvard Thomsens vej 14
DK-2300 København S*

www.tbst.dk

***Nøgletal for offentlig
buskørsel, R2014 ekskl.
handicapkørsel***

MINISTEREN

Til
NT, Midttrafik, Sydtrafik, Fynbus, DSB og Arriva

Dato 5. november 2015
J. nr. 2015 – 2252

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Kære trafikskaber og togoperatører i Vestdanmark

Som I ved, rettede Statsrevisorerne for nylig en alvorlig kritik af den manglende takstharmonisering inden for den kollektive trafik i Danmark.

Jeg har som bekendt holdt en række møder om sagen, hvor jeg – også over for de fleste af jer – har givet udtryk for, at vi har nogle fundamentale problemer, som ikke er blevet løst, og som kunderne lider under. Statsrevisorerne peger på to mulige løsninger: At takstkompetencen ændres – eller at trafikskaberne udfolder seriøse bestræbelser på at løse problemerne selv.

Som opfølgning på disse møder har Movia, for så vidt angår løsninger på Sjælland, meldt tilbage, at de finder, at en ansvarlig sektor løser egne problemer, og at Movia er klar til at realisere en takstharmonisering på Sjælland med udgangspunkt i det forslag, som blev drøftet, men opgivet i foråret 2014 ('Takst Sjælland').

Jeg har drøftet sagen med kredsen af transportordførere, og der var her enighed om at give Movia mulighed for at arbejde videre med Takst Sjælland-modellen med henblik på at en reform på Sjælland kan træde i kraft pr. 1. juni 2016.

Ordførerne og jeg har samtidig noteret os, at I i Jylland og på Fyn er gået i gang med i fællesskab at analysere på forskellige modeller for forenkling af taksterne, og vi er enige om at bakke op om dette arbejde. Desuden har Transport- og Bygningsministeriet som bekendt stillet Trafik- og Byggestyrelsens kompetencer til rådighed for dette forløb.

Vi er fra ordførernes og min side meget interesserede i at følge fremdriften i jeres drøftelser, og lægger vægt på, at der også i Vestdanmark nås frem til et konkret resultat, der kan gennemføres i praksis.

Jeg kan forstå at I arbejder frem mod en milepæl i jeres arbejde i december 2015 og vil derfor anmode om, at I på dette tidspunkt også præsenterer en status for resultaterne af jeres arbejde for mig.

Med venlig hilsen



Hans Chr. Schmidt

Transport- og bygningsminister
Hans Christian Schmidt
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

9. november 2015

Kære Hans Christian Schmidt

Tak for dit brev af 5. november 2015.

Trafikvirksomhederne i Vestdanmark; Arriva, DSB, Nordjyllands Trafikselskab, Midttrafik, Sydtrafik og FynBus sætter stor pris på Ministerens og ordførernes opbakning til vores fælles bestræbelser på at nå frem til en ny takstmodel, som kan løse de fundamentale udfordringer, der blev bragt frem i Statsrevisorernes rapport.

De regionale trafikelskaber i Vestdanmark nedsatte i 2014 en arbejdsgruppe, der skulle belyse forskellige muligheder for at løse de takstmæssige problemer, som alle er enige i er utilfredsstillende for kunderne. DSB og Arriva deltog også i de indledende forberedelser i 2014.

Trafikvirksomhederne er enige om, at den største udfordring for en takstharmonisering er de store prisforskelle, der i dag eksisterer mellem bus og tog på Fyn og Jylland. Problemet eksisterer dog ikke i Nordjylland, hvor der er foretaget en takstharmonisering mellem bus og tog, og hvor der, som konsekvens heraf, kun er et takstområde. Alle de øvrige trafikvirksomheder vil opleve store prisændringer og/eller store provenumæssige konsekvenser ved en harmonisering af taksterne på det nuværende grundlag.

Trafikvirksomhederne er derfor gået i gang med at belyse en model, som kan adressere disse udfordringer og er i rigtig god gænge med at få modellen belyst og gennemregnet. Der er god og fælles opbakning til arbejdet hermed. Analysen ledes af Trafik- og Byggestyrelsen og sekretariatsbetjenes af Bus & Tog med direktørerne for Trafikvirksomhederne som styregruppe.

Trafikvirksomhederne forventer at være kommet et godt stykke videre i løbet af november måned 2015, og vil se frem til at præsentere de foreløbige vurderinger for Ministeren.

Hvis det, mod forventning, skulle vise sig, at modellen ikke på tilfredsstillende løser problemerne, vil trafikvirksomhederne gå videre med andre muligheder.

Med venlig hilsen

Nikolaj Wendelboe
Adm. direktør Arriva

Flemming Jensen
Adm. direktør DSB

Jens Otto Størup
Direktør Nordjyllands Trafikselskab

Jens Erik Sørensen
Direktør Midttrafik

Lars Berg
Direktør Sydtrafik

Carsten Hyldborg
Direktør FynBus

Forslag til Kollektiv Trafikplan 2017
for Aarhusområdet - tilpasning til letbanen

FORSLAG TIL TRAFIKPLAN AARHUS 2017



FORSLAG TIL KOLLEKTIV TRAFIKPLAN 2017

for Aarhusområdet – Tilpasning til Letbanen

INDHOLD

Resumé.....	2
Baggrund	3
Formål	3
Tidligere udarbejdet materiale.....	3
Forudsætninger	3
Den nuværende betjening	6
Busnettet	6
Resultater fra analysearbejde	7
Forslag til ny kollektiv trafikplan	8
Letbanen.....	8
Principper for trafikplanen	11
Konkrete ændringer.....	20
Omstigningsforhold.....	22
Opretholdelse af standsningssteder	22
Konsekvenser	24
Betydning for kunder	24
Betydning for kapacitet og belægningsgrad	30
Betydning for økonomi	30
Implementering	33

Bilagsoversigt

Bilag 1: Ændringer og konsekvenser ved trafikplanforslag

Bilag 2: Kort over forslag til linjeføringer

RESUMÉ

Midttrafik har sammen med Aarhus Kommune og Region Midtjylland udarbejdet en trafikplan for bustilpasning i forbindelse med åbning af letbanedriften.

Formålet med den kollektive trafikplan er at opbygge et samlet kollektiv trafiksystem i Aarhusområdet bestående af letbanen, regionale busser, bybusser og flextrafik, der kan give borgerne mest mulig kollektiv trafik af høj kvalitet inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed.

Det har været en forudsætning for arbejdet med trafikplanen, at der kunne findes besparelser i bustrafikken svarende til 80.000 køreplantimer, for at driften i den kollektive trafik er tilnærmelsesvis økonomisk neutral i forhold til Midttrafiks nuværende bustrafik i området og driften af Odderbanen og Grenaa-banen.

Et af de centrale spørgsmål i forbindelse med busomlægningen har været håndteringen af afkortning af busforbindelser som tilbringertrafik til letbanen, og i hvilket omfang der bør sættes på afkortninger af linjer frem for direkte linjer. Både Midttrafik, Aarhus Kommune og Region Midtjylland vurderer, at det vil være afgørende for modtagelsen af letbanen, at der findes en balance mellem afkortning og direkte busbetjening, som kan justeres efter de første driftserfaringer. I første omgang vil omfanget af afkortninger være moderat af hensyn til forudsætningen om at fastholde kunderne. Der kan dog komme yderligere tilpasninger på sigt.

I forslaget lægges der op til, at den kollektive trafikbetjening i Aarhus fortsat skal bestå af et net af A-buslinjer, bybuslinjer, regionale linjer, flextrafik og Aarhus Nærbane, som konverteres til letbane og sammenbindes med en ny letbanestækning fra Aarhus H via Skejby og Lisbjerg til Lystrup.

Letbanen indgår som grundstammen i et højklasset net, som også består af seks højfrekvente A-buslinjer og to regionale buslinjer. Principperne for det højklassede net er høj frekvens, direkte kørsel, enkelthed og høj rejsehastighed, ligesom linjerne i nettet betjener områder med forholdsvis tæt befolkningskoncentration og mange arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner. Som noget nyt etableres der en A-buslinje mellem Skejby/Vejlby og centrum via Trøjborg.

Det højklassede og forholdsvis grovmaskede net suppleres af dobbeltradiale bybuslinjer og lokalbuslinjer, som dækker de områder, det højklassede net ikke betjener. Her accepteres en mere snørklet linjeføring for at sikre en bredere dækning for de kunder, for hvem kort gangafstand er vigtigere end lave rejsetid og høj frekvens. På flere af bybuslinjerne foretages der ændringer primært i form af tilpasning af frekvens ift. behovet og/eller ændret linjeføring.

Udover de ordinære bybuslinjer er der enkelte linjer, som fungerer som tilbringerlinjer til letbanen og dermed introducerer behov for skift. Her er der fokus på god korrespondance til letbanen for at kunne tilbyde et acceptabelt serviceniveau. Ligeledes er der enkelte linjer, som anvendes på bestemte tidspunkter af ugen til betjening af bl.a. uddannelsesinstitutioner og rekreative områder.

Busnettet suppleres af flextur i landområder og mindre bysamfund i kommunen, hvor der ikke er basis for normal busdrift.

BAGGRUND

Midttrafik har sammen med Aarhus Kommune og Region Midtjylland udarbejdet en trafikplan for bustilpasning i forbindelse med åbning af letbanedriften. I forbindelse med den offentlige høring af trafikplanen udarbejdes der særskilt materiale, som bygger på nærværende forslag til trafikplan.

FORMÅL

Formålet med den kollektive trafikplan er at opbygge et samlet kollektiv trafiksystem i Aarhusområdet bestående af letbanen, regionale buslinjer, bybuslinjer, lokal buslinjer og flextrafik, der kan give borgerne mest mulig kollektiv trafik af høj kvalitet inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed.

TIDLIGERE UDARBEJDET MATERIALE

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

I forbindelse med vurdering af letbanens udbygningsetaper i 2011 blev der udarbejdet et justeret oplæg til busomlægning, der tog udgangspunkt i den faktisk realiserede Kollektiv Trafikplan 2011, som på flere punkter afveg fra det, der var skitseret i 2010.

De to ovennævnte oplæg til busomlægninger er principskitser, som primært blev udarbejdet med henblik på at vurdere de økonomiske og samfundsøkonomiske konsekvenser af letbanedriften.

Disse to oplæg, Kollektiv Trafikplan Århus 2011 samt indhøstede erfaringer fra bl.a. Bergen har dannet grundlag for udarbejdelsen af nærværende trafikplan. Planen tager så vidt muligt også hensyn til de erfaringer, der er indhøstet med Kollektiv Trafikplan for Århus 2011. Denne plan er blevet evalueret i 2014.

FORUDSÆTNINGER

Aarhus Kommune og Region Midtjylland er enige om, at der er tale om en samlet bestilling af trafik, og at ændringer/justeringer af buslinjer - uanset om der er tale om regionale busser eller bybusser - sker ud fra et ønske om at optimere den samlede trafik i Aarhusområdet. Driftsplanen for letbanen, der er indarbejdet i materialet for operatørudbuddet for letbanen, indgår som en forudsætning for Midttrafiks forslag til en kollektiv trafikplan.

Derudover er der i hovedtræk tre forudsætninger i udformningen af forslaget til bustilpasningsplanen.

Økonomi

Det har været en del af beslutningsgrundlaget for etablering af letbanen, at driften tilnærmelsesvis er økonomisk neutral i forhold til Midttrafiks nuværende bustrafik i området og

driften af Odderbanen og Grenaabanen. Det har derfor været en forudsætning, at besparelser på bus- og togtrafik samt merindtægter som følge af passagervækst dækker omkostningerne til drift af letbanen.

Det indgik i den oprindeligt beregnede samlede driftsøkonomi, at der kunne gennemføres reduktioner på i alt 100.000 bustimer. Reduktionerne var forudsat alene at skulle findes i den busdrift, der betjener destinationer på letbanen eller kører parallelt med letbanens forløb. Forudsætningen, om hensigtsmæssigt at kunne nedlægge buskørsel i dette omfang alene langs letbanen, har siden hen vist sig at være overvurderet.

I driftsøkonomien indgik endvidere en forudsætning om, at byudviklingen i Lisbjerg og Elev ville udløse en udvidelse af bybussernes driftsomfang på 20.000 timer om året. Det indgik i beregningen, at disse 20.000 bybustimer ville kunne fjernes, når letbanen blev sat i drift. Besparelsen herved indgik som et af finansieringselementerne. Imidlertid er udviklingen af de to nye byområder ikke gået så hurtigt som forventet, hvorfor den forudsatte driftsudvidelse på 20.000 bybustimer aldrig er realiseret. I dag er det derfor ikke muligt at opnå den forudsatte besparelse ved at fjerne buskørsel i de to nye byområder.

Aarhus Kommune og Region Midtjylland er derfor indstillet på, at der i trafikplanen tages udgangspunkt i en reduktion i busnettet på 80.000 timer i stedet for de oprindeligt forudsatte 100.000 timer.

Kapacitetsudnyttelse

Med letbanen indsættes en stor kapacitet på strækningen mellem Aarhus H og Skejby. Det er afgørende, at denne kapacitet udnyttes effektivt, men også at der er tilstrækkelig kapacitet specielt i spidsbelastningsperioderne morgen og eftermiddag. Det betyder, at der både økonomisk og kapacitetsmæssigt kan betale sig at opretholde parallel eller delvis parallel bustrafik frem for at investere i relativt dyrt letbanemateriel, som kun er nødvendig i spidstimerne.

Fastholdelse af eksisterende kunder

Med letbanen investeres der i et transportmiddel med fuld fremkommelighed og høj kapacitet. Udnyttelse af kapaciteten og opnåelse af en sund økonomi kræver, at parallel bustrafik i et vist omfang erstattes af letbanetrafikken. Det betyder, at der med trafikplanen indføres principper omkring afkortning af buslinjer med skift til letbanen, ligesom det er tilfældet i andre byer med skinnebåren bytrafik.

Mens høj fremkommelighed for letbanen vil nedsætte rejsetiden og ikke mindst forbedre regulariteten, vil skift alt andet lige blive oplevet som en ulempe for kunderne. Kundernes vurdering af fordele og ulemper vil afhænge af oplevelsen af den samlede rejsetid, som også vil afhænge af tilrettelæggelsen af tilbringerforbindelser i form af linjeføring og frekvens. Endvidere er det vigtigt, at der er gode og trygge skifteforhold.

Midttrafik har bl.a. indhentet erfaringer fra Bergen, hvor en meget konsekvent strategi for afkortning skabte betydelig utilfredshed og samtidig kapacitetsproblemer i letbanekøretøjerne, da letbanen blev sat i drift. Man valgte derfor efterfølgende at etablere en række direkte myldretidsruter til centrum uden skift. Alligevel har det i Bergen på grund af stor passagervækst været nødvendigt at øge frekvensen til 4 minutter mellem afgangene i myldretiden og at udvide køretøjerne fra 32 meter til 42 meter.

Et af de centrale spørgsmål i forbindelse med busomlægningen har derfor været håndteringen af afkortning af busforbindelser som tilbringertrafik til letbanen, og i hvilket omfang der bør sættes på afkortninger af linjer frem for direkte linjer. Et væsentligt element i overvejelserne

har været, at der i modsætning til forholdene i Bergen ikke på nuværende tidspunkt umiddelbart kan etableres et skiftepunkt med gode og trygge skifteforhold på strækningen Nørreport – Skejby – Lystrup.

Midttrafik vurderer, at det vil være afgørende for modtagelsen af letbanen, at der findes en balance mellem afkortning og direkte busbetjening, som kan justeres efter de første driftserfaringer. I første omgang vil omfanget af afkortninger være moderat af hensyn til forudsætningen om at fastholde kunderne. Der kan dog komme yderligere tilpasninger senere hen.

På baggrund af de nævnte 3 hovedhensyn er der udarbejdet en trafikplan, der foreslås implementeret efter fuld indfasning og stabil letbanedrift i 2017. Planen er et udtryk for en afbalanceret tilpasning, som tager hensyn til økonomi, behovet for kapacitet og forventede reaktioner fra kunderne på eksempelvis afkortning af busruter og tilbringertrafik.

DEN NUVÆRENDE BETJENING

BUSNETTET

Den kollektive trafikbetjening i Aarhus består af et net af A-buslinjer, bybuslinjer, regionale linjer, flextrafik og Aarhus Nærbane.

I hovedtræk består det overordnede trafiknet af få, enkle og direkte højklassede A-buslinjer, som med høj hyppighed, lav rejsetid og mulighed for effektive skift især kører langs de store indfaldsveje og ringvejene. A-buslinjerne suppleres på indfaldsvejene af mere eller mindre højfrekvente regionale ruter. Ved siden af A-buslinjerne er der en række almindelige bybuslinjer, som dækker områderne mellem og uden for A-linjerne.

Med denne type busnet er det prioriteret at sikre gode forhold for de store rejsestrømme, mens betjeningen af de små rejsestrømme afstemmes mere efter behovet. Rigtig mange borgere oplever således at have hyppige afgang og korte rejsetider. Til gengæld er der også borgere, som har længere gangafstande til nærmeste stoppested.

Karakteristik

Nærbanen giver med halvtimesdrift i dagtimer på hverdage en relativt højfrekvent regional betjening samtidig med, at banerne med 23 stationer i Aarhus Kommune giver god dækning af væsentlige byområder og større oplandsbyer i kommunen.

Det nuværende bybusnet er karakteriseret ved A-buslinjer og almindelige bybuslinjer (langt de fleste dobbeltradiale), som sammen med de regionale ruter og nærbanen sikrer, at stort set alle byområder i kommunen bliver betjent med bustrafik. A-buslinjerne har forholdsvis direkte linjeføringer og kører med relativ høj frekvens, 6-8 afgang/time i myldretiden. Flere af A-buslinjerne er planlagt således, at de kan betragtes som forløbere for kommende letbaneetaper. Det gælder først og fremmest den nordlige del af linje 1A til bl.a. Skejby og Lystrup, som i 2017 erstattes af letbane.

Aarhus' størrelse og centrale placering på Jyllands østkyst med store omegnsbyer betyder, at byen også er betjent med relativt højfrekvente regionalruter langs de seks store indfaldsveje Grenåvej, Randersvej, Viborgvej, Silkeborgvej, Skanderborgvej og Oddervej ind til midtbyen. På disse veje er der mellem 5 og 18 regionale afgang pr. time pr. retning i morgenmyldretiden på hverdage. Den vifteformede udstrækning af de omtalte regionalruter gør, at de i sig selv giver en god dækning i nogle af de vigtigste byområder i Aarhus. De dobbeltradiale ruter, linje 100 og 200, sikrer samtidig, at der er mulighed for at komme på tværs af midtbyen uden skift, og at flere større oplandsbyer og væsentlige byområder er bundet sammen.

De øvrige bybuslinjer har lavere frekvens svarende til 2-4 afgang/time i myldretiden og har mere snørklede linjeføringer, som øger fladedækningen, men også køretiden.

Flexkur kan også benyttes i Aarhus Kommune. Kommunen giver tilskud til flexkur i landområder og mindre bysamfund i kommunen, hvor der ikke er basis for normal busdrift. Flexkur kører kun efter bestilling.

RESULTATER FRA ANALYSEARBEJDE

I forbindelse med udarbejdelsen af trafikplanen er der gennemført en række analyser for de forskellige byområder i Aarhus. I analyserne har følgende forhold indgået:

- Forventet drift med letbanen
- Geografi og byudvikling
- Befolkningskoncentration og arbejdspladser
- Nuværende betjening
- Passagertællinger
- Afstand til og mellem stoppesteder
- Pendlingsmønstre
- Bemærkninger fra evaluering og andre henvendelser
- Evt. infrastrukturelle hensyn

Som følge af analyserne har det være muligt at lave et kvalitetstjek af det nuværende betjeningsomfang og komme med forslag til den fremtidige betjening af de enkelte områder inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed. Hovedresultaterne fra analyserne viser bl.a. følgende:

- Uddannelsesinstitutioner, større erhvervsområder og områder med høj befolkningskoncentration er generelt godt betjent. Aarhus N/Skejby er det primære pendlingsmål.
- A-buslinjerne har generelt en forholdsvis høj belægningsgrad, dog kan der være behov for justeringer af frekvensen på visse delstrækninger, fx linje 6A mellem Skejby og Risskov.
- I enkelte byområder med direkte relation til den kommende letbane kan busbetjeningen med fordel reduceres/omlægges som følge af øget frekvens på banen, fx i Tranbjerg, Lystrup og Hornslet.
- Enkelte buslinjer, som betjener byområder uden direkte relation til den kommende letbane, kører særligt i dagtimerne med en relativ høj frekvens set i forhold til passagertallet, fx linje 1A (Trige), 11 (Harlev og Stavtrup), 13 (Frydenlund), 18 (Elev og Skåde/Moesgaard Museum), 35 (mellem Åbo og Logistikparken), 200 (Skanderborg og Hinnerup) og 202 (Vejle/Horsens).

Evaluering af den nuværende trafikplan

Den trafikplan, som danner grundlag for det nuværende net, blev vedtaget i 2010 og implementeret i 2011. Det indgik i beslutningen om trafikplanen, at der i 2014 efter tre års drift skulle gennemføres en evaluering. I evalueringen skulle bl.a. indgå en måling af borgernes tilfredshed med busnettet.

Tilfredshedsundersøgelsen viste grundlæggende, at to ud af tre i dag er tilfredse med busnettet. Især var der tilfredshed med A-buslinjerne, der med hyppig drift betjener de mest passagertunge strækninger og områder. Der var dog fortsat en vis utilfredshed med de ændringer i servicen, som blev gennemført i 2011. Der var især utilfredshed med, at busnettet ikke nødvendigvis giver de samme direkte rejsemuligheder som det tidligere busnet, som havde større fladedækning og gav flere direkte forbindelser til lokal handel og service. Ligeledes var der bemærkninger om, at der nogle steder er blevet længere gangafstand til nærmeste bus som følge af mere direkte linjeføringer i A-busnettet.

Forslaget til ny trafikplan tager så vidt muligt hensyn til de erfaringer, der er indhøstet med Kollektiv Trafikplan for Århus 2011. Der er ikke foretaget en systematisk gennemgang af de løbende kundeforhold, Midttrafik modtager, idet det vurderes, at evalueringen giver et hensigtsmæssigt billede af borgernes vurdering af den kollektive trafikbetjening i de enkelte byområder.

FORSLAG TIL NY KOLLEKTIV TRAFIKPLAN

LETBANEN

I øjeblikket er etableringen af Danmarks første letbane i fuld gang. Letbanens etape 1 bliver en sammenbinding af den nuværende nærbane og en 12 km ny strækning fra Navitas via Nørrebrogade og Randersvej til Skejby og Lisbjerg og videre til Lystrup. På den nye strækning etableres 16 standsningssteder. Der planlægges i øvrigt for et muligt nyt standsningssted i Risskov ved det nuværende psykiatriske hospital.

Driftsomfang

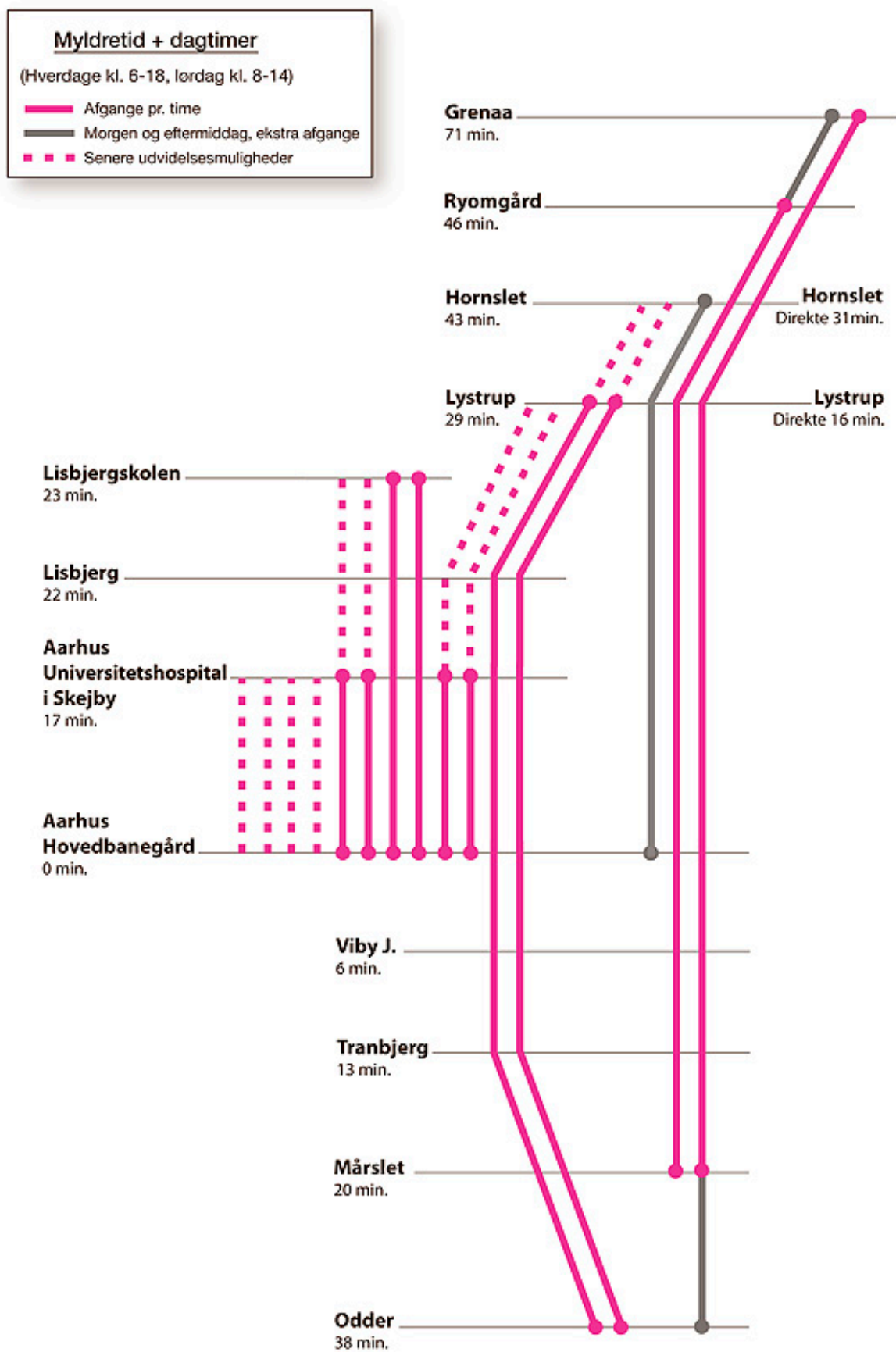
Med letbanen vil der komme flere afgang på den nuværende nærbane, ligesom det vil være mulige at komme fra Lystrup og stationsbyerne langs Odderbanen direkte til Skejbyområdet. Fra stationsbyerne langs Grenaa-banen mellem Lystrup og Grenaa vil det være muligt at komme til Skejbyområdet ved at skifte i Lystrup. Der etableres effektive korrespondancer, så skiftetiden minimeres mest muligt. Nedenstående kort illustrerer den forventede frekvens med letbanen i myldretiden og i dagtimerne på hverdage og lørdage. Hver linje illustrerer én afgang i timen. Eksempelvis er der i myldretiden lagt op til:

- 8 afgang i timen mellem Aarhus H og Aarhus Universitetshospital
- 4 afgang i timen mellem Aarhus H og Lisbjerg
- 5 afgang i timen mellem Aarhus H og Lystrup (2 via Skejby og 3 via Risskov)
- Halvtimesdrift mellem Grenaa og Mårslet via Risskov
- 4 afgang i timen mellem Mårslet og Lystrup (2 via Skejby og 2 via Risskov)
- 3 afgang i timen mellem Odder og Lystrup (2 via Skejby og 1 via Risskov (kun myldretid))

Som det også ses af illustrationen, bliver der med letbanen direkte forbindelser fra stationsbyerne langs Odderbanen til Aarhus Universitetshospital.



Den nye strækning over letbanens etape 1



Forventet driftsomfang med letbanen i dagtimer og myldretid

PRINCIPPER FOR TRAFIKPLANEN

Pga. det markante driftsomfang, der bliver med letbanen, er der behov for at tilpasse bustrafikken. Det net, som trafikplanen baserer sig på, kan inddeles i tre kategorier – det højklassede net, som letbanedriften er en del af, bybusnettet og det regionale busnet.

Busnettet vil således fortsat bestå af et net af få, enkle og direkte højklassede A-buslinjer (og letbane), som med høj hyppighed, lav rejsetid og mulighed for effektive skift især kører langs de store indfaldsveje og ringvejene. A-buslinjerne suppleres af nogle almindelige bybuslinjer og lokale buslinjer, som skal dække områderne mellem og udenfor A-linjerne. Det er således fortsat prioriteret at sikre gode forhold for de store rejsestrømme, mens betjeningen af de små rejsestrømme afstemmes mere efter behovet.

De tre kategorier er præsenteret nedenfor.

Det højklassede net

Letbanen indgår som grundstammen i det højklassede net. Den betjener nogle af Aarhusområdets største arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner samt en række nye byudviklingsområder såsom Lisbjerg, Nye og Aarhus Ø. Letbanedriften er karakteriseret ved høj frekvens, direkte kørsel, enkelthed og høj rejsehastighed og regularitet.

Udover letbanen indgår de højfrekvente A-buslinjer fortsat som en del af det højklassede net. Principperne for A-buslinjerne er ligesom letbanen høj frekvens, direkte kørsel, enkelthed og høj rejsehastighed, ligesom A-buslinjerne betjener områder med forholdsvis tæt befolkningskoncentration og mange arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner. Det gør sig ligeledes gældende for de fleste A-buslinjer, at de er dobbeltradiale og har afgreninger i udkanten af det sammenhængende byområde, hvor behovet for høj frekvens ikke er lige så stort som inden for ringvejen. I den nuværende trafikplan ses dette princip fx på linje 1A, der har en afgrening til både Trige og Lystrup.

Ligeledes kan enkelte regionale busruter, linje 100 og 200 betragtes som en del af det højklassede net. Der er her tale om buslinjer, som er dobbeltradiale og har de samme principper som A-buslinjerne, dog med en lidt lavere frekvens uden for myldretiden og med andre krav i forhold til billettering og indretning. På Grenaavej suppleres linje 100 med de regionale ruter 120 – 123 så der samlet er en betjening der er på niveau med A-buslinjerne.

Nedenfor er linjeføringer og frekvenser for det højklassede net vist. De primære forskelle ift. det nuværende net er følgende:

- På banen øges frekvensen, og der skabes forbindelse til Aarhus N direkte fra Odder og ved skift fra Lystrup.
- På strækningen Park Allé/Aarhus H – Skejby(- Lystrup) erstattes linje 1A med letbanen.
- Der oprettes en ny A-buslinje, som betjener Trøjborg og henholdsvis Vejlbj og Skejbyparken, og som bindes sammen med linje 1A til Kolt.
- Trige betjenes af linje 2A i stedet for linje 1A.
- I Tranbjerg øges frekvensen på banen fra 2 til 4 afgang i dagtimerne. Til gengæld reduceres frekvensen på linje 4A, så halvdelen af alle afgang afkortes ved Kjærslund. De to grene på 4A i Tranbjerg ændres til én gren, som både betjener den østlige og vestlige del af byen.
- Frekvensen på linje 6A mellem Skejby og Risskov reduceres, så halvdelen af alle afgang afkortes ved AUH Skejby.
- Grundfrekvensen på linje 100 mellem Odder og Hornslet reduceres i dagtimerne fra 4 til 3 afgang i timen.
- Grundfrekvensen på linje 200 mellem Skanderborg og Hinnerup reduceres i dagtimerne fra 4 til 3 afgang i timen.

LINJE	STRÆKNING	FREKVENNS		
		Afg./time Myldretid ca. kl. 7-9 + 14-17	Afg./time Øvrige dagtimer + lørdage ca. kl. 9-16	Afg./time Øvrig tid
Letbane – 1	Via Risskov	2	1	1
	Grenaa – Mårslet*	0 = 3-4	1 = 2	0 = 1
	Ryomgård – Mårslet Hornslet – Aarhus H	1-2	0	0
Letbane – 2	Via Skejby	2	2	2
	Lystrup – Odder	2 = 8	2 = 8	2 = 4
	Lisbjergskolen – Aarhus H	4	4	0
	AUH Skejby – Aarhus H			
1A – 1	Kolt – Park Allé – Vejlbjby	3 = 6	3 = 6	2 = 4
1A – 2	Kolt – Park Allé – Skejbjergparken	3	3	2
2A – 1	Håndværkerparken – Park Allé – AUH Skejby	4 = 6	4 = 6	2 = 4
2A – 2	Håndværkerparken – Park Allé – AUH Skejby – Trige	2	2	1
3A	Tilst – Park Allé – Rutebilstationen	6	6	4
4A – 1	Brabrand Nord – Park Allé – Kjærslund	4 = 8	3 = 6	2 = 4
4A – 2	Brabrand Nord – Park Allé – Kjærslund – Tranbjerg	4	3	2
5A	Marienlund – Ringgaden – Tangkrogen	8	6	4
6A – 1	Risskov – Ringvejen – Højbjerg	5 = 10	4 = 8	2 = 4
6A – 2	AUH Skejby – Ringvejen – Skåde	5	4	2
100	Odder- Banegårdspladsen – Hornslet	6	3**	2**
200	Hinnerup – Park Allé – Skanderborg	6	3	2

Mørkeblå markeringer viser, at der foretages ændringer i linjeføring og/eller frekvens.

*) Morgen- og eftermiddagsafgange forlænges til/fra Odder.

***) Lørdage og søndage er der 1 afgang pr. time mellem Banegårdspladsen – Hornslet.

Forventet driftsomfang i det højklasede net



Linjeføringer i det højklassede net

Bybusnettet

Det højklassede og forholdsvis grovmaskede net suppleres af dobbeltradiale bybuslinjer, som dækker de områder, hvor det højklassede net ikke dækker. Disse buslinjer er i høj grad planlagt ud fra mere lokale hensyn, ligesom det er prioriteret, at linjerne skal give forbindelse til midtbyen, herunder Banegårdspladsen/Park Allé, uden skift. Hvor direkte og hurtig linjeføring ad de større veje bliver prioriteret for det højklassede net, er dette ikke et krav for de supplerende bybuslinjer. Her accepteres en mere snørklet linjeføring for at sikre en bredere dækning for de kunder, for hvem kort gangafstand er vigtigere end lave rejsetid og høj frekvens.

Udover de ordinære bybuslinjer er der enkelte linjer, som anvendes på bestemte tidspunkter af ugen til betjening af bl.a. uddannelsesinstitutioner og rekreative områder. Derudover er der enkelte linjer, som fungerer som tilbringerlinjer til letbanen. Busnettet suppleres af flexitur i landområder og mindre bysamfund i kommunen, hvor der ikke er basis for normal busdrift.

Nedenfor er linjeføringer og frekvenser for bybusnettet vist. De primære forskelle ift. det nuværende net er følgende:

- På linje 11 reduceres frekvensen fra 4 til 3 afgang i timen i myldretiden og i dagtimerne på hverdage og lørdage.
- Linje 12 omlægges mellem Egå og universitetet, så den kører via Nordre Strandvej i stedet for Grenåvej.
- På linje 13 reduceres frekvensen fra 3 til 2 afgang i timen i myldretiden og i dagtimerne på hverdage. Linje 13 betjener fortsat Frydenlund, men bindes sammen med den nuværende linje 16 til Holme.
- Linje 13 til Vejlbjerg erstattes af en ny A-buslinje, som kører via Trøjborg.
- Linje 14 reduceres til 2 afgang i timen i myldretiden, dog med ekstra morgenafgange på hverdage, og i dagtimerne på hverdage og lørdage. Linje 14 betjener fortsat Grøfthøj, men bindes sammen med den nuværende linje 19 til Tilst.
- Linje 14 til Skejbyparken erstattes af en ny A-buslinje, som kører via Trøjborg.
- Linje 16 til Hasle og Christiansbjerg omdannes til en lokallinje, som kører timedrift, og som også betjener Langenæs, Gl. Åby og Toveshøj. Linjen betjener områder, hvor der ønskes om lokal betjening med korte gangafstande. Linjen får nummer 24.
- Linje 17 betjener fortsat Studstrup, men bindes sammen med den nuværende linje 20 til Solbjerg.
- Linje 17 til Langenæs erstattes af en ny lokallinje (linje 24).
- På linje 18 øges frekvensen til Lystrup fra 3 til 4 afgang i timen i myldretiden og i dagtimerne på hverdage og lørdage. Linjen betjener Randersvej, Vorregårds Allé og Vejlbjerg Centervej i stedet for Grenåvej og får endestation ved Majsmarken i stedet for linje 1A. Linjen ændrer nummer til linje 16.
- Linje 18 betjener fremadrettet både Skåde/Moesgaard Museum og Mårslet med 2 afgang i timen i hver gren i myldretiden og i dagtimerne på hverdage og lørdage. Linjen kører via Jyllands Allé og deles ved Kridthøj. Linje 19 til Mårslet erstattes således af linje 18.
- Linje 18 til Elev og Mejlbjerg erstattes af to ny tilbringerlinjer, som tilsammen kører med halvtimesdrift i myldretiden og i dagtimerne på hverdage og lørdage mellem Lystrup St. og Elev og i timedrift mellem stationen og Mejlbjerg. Linjerne fungerer som tilbringerlinjer til letbanen og får god korrespondance. Linjerne får nummer 22 og 23.
- Linje 20 til Risskov erstattes af linje 12. Åkrogen betjenes ikke længere.
- Linje 21 erstatter linje 35 på strækningen Stavtrup Vest – Åbo. Således betjenes strækningen Åbo - Brabrand Vest (Helenelyst) ikke længere af linje 35.
- Linje 33 ændrer nummer til linje 25.
- Linje 35 betjener fremadrettet kun strækningen Brabrand Vest (Helenelyst) – Langkær Gymnasium.

LINJE	STRÆKNING	FREKVENNS		
		Afg./time Myldretid ca. kl. 7-9 + 14-17	Afg./time Øvrige dagtimer + lørdage ca. kl. 9-16	Afg./time Øvrig tid
11 – 1	Harlev – Park Allé – Stavtrup Nord	1	1	½
		= 3	= 3	= 2
11 – 2	Harlev – Park Allé – Stavtrup Vest	2	2	1½
12 – 1	Logistikparken – Park Allé – Hjortshøj	1	1	½
		= 2	= 2	= 1
12 – 2	Logistikparken – Park Allé – Hjortshøj – Mejlby	1	1	½
13	Frydenlund – Park Allé – Holme Syd	2	2	1
14	Grøftthøj – Park Allé – Tilst Vest	2*	2	1
15	Skejby Nord – Park Allé – Brabrand Vest	2	2	1
16 – 1	Lystrup Øst – Park Allé – Mårslet	2	2	1
		= 4	= 4	= 2
16 – 2	Lystrup Øst – Park Allé – Moesgaard Museum	2	2	1
17	Studstrup – Park Allé – Solbjerg	2	2	1
21	Stavtrup Vest – Åbo	1	½	½
22 + 23 (tilbringer- linjer)	Lystrup – Elev	1	1	0
		= 2	= 2	= 1
	Lystrup – Elev – Mejlby	1	1	1
24 (lokallinje)	Langenæs – Park Allé – Hasle – Langenæs	1	1	0**
25	Rutebilstationen – Aarhus Ø	2	2	1
31	Rutebilstationen – Moesgård Strand***	0	1	1
32	Lystrup – Egå Gymnasium****	1	0	0
35	Brabrand Vest – Langkær Gymnasium****	1	0	0

Mørkeblå markeringer viser, at der foretages ændringer i linjenummer, linjeføring og/eller frekvens.

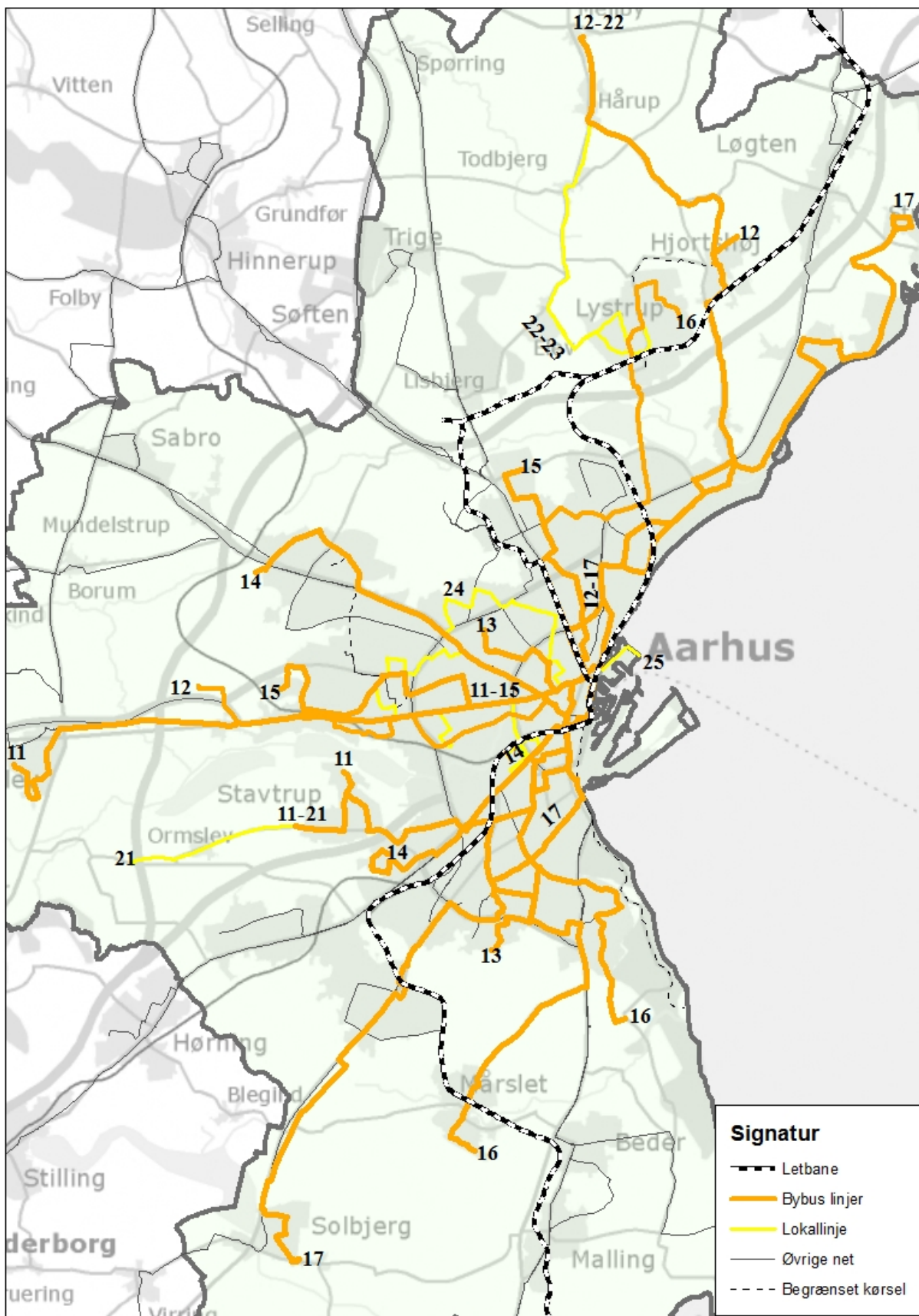
*) Der indsættes ekstra morgenaftage.

***) Søndage er der 1 afgang pr. time ca. kl11-15.

****) Kun afgang i dagtimer i weekender fra marts til september. Afgange i dagtimer alle ugens dage i juli.

*****) Kun skoledage. Afgange tilpasset ringetider.

Forventet driftsomfang i bybusnettet



Linjeføringer i bybusnettet

Bybuslinjerne har fået numre ud fra følgende princip:

- Dobbeltradiale linjer med regelmæssig daglig kørsel får 10-numre.
- Lokallinjer med regelmæssig daglig kørsel får 20-numre.
- Lokallinjer med sporadisk kørsel (fx til/fra gymnasier og på bestemte årstider) får 30-numre.

Det regionale busnet

Ud over det højklassede net og bybusnettet består nettet af en række regionale ruter, som betjener både Aarhus og en række oplandsbyer uden for Aarhus Kommune. I modsætning til bybuslinjerne mere direkte og med relativ høj rejsehastighed i Aarhusområdet.

De regionale ekspresbusser, de såkaldte X-Busser, som betjener hele Jylland med få stop, er også en del af det regionale busnet.

Nedenfor er linjeføringer og frekvenser for det regionale busnet vist. Den primære forskel ift. det nuværende net er, at linje 202 afkortes ved Tranbjerg Station. 4 dobbeltture bibeholdes dog til/fra Viby Gymnasium.

LINJE *	STRÆKNING	FREKVENNS		
		Afg./time Myldretid ca. kl. 7-9 + 14-17	Afg./time Øvrige dagtimer	Aften og Weekend
100	Odder- Banegårdspladsen – Hornslet	6	3**	2**
200	Hinnerup – Park Allé – Skanderborg	6	3	2
103***	Aarhus – Odder - Hou			
109***	(Hørning -) Aarhus – AUH – Skejby			
111	Aarhus – Sabro – Hinnerup	1	1	1/2
112	Aarhus – Sorring - Silkeborg	1	1	1/3-1/2
113	Aarhus – Galten - Silkeborg	4	1-2	1/2-1
114	Aarhus – Hammel - Viborg	4	1-2	1/2-1
116	Aarhus – Sabro - Galten	1	1	1/2
117	Aarhus – Hadsten - Langå	2	1	1/2
118	Aarhus – Randers	1	1	1
120	Aarhus – Rønde – Kolind – Grenaa			
121	Aarhus – (Løgten –) Rønde - Ryomgård	4	2	1-2
122	Aarhus – Rønde – Grenaa			
123	Aarhus – Rønde – Ebeltoft			
202	(Viby –) Tranbjerg – Horsens - Vejle	1	1	1/2
302	(Aarhus)-Beder-Norsminde-Odder	1****	0	0
901X	Aarhus Universitet – Skejby – Galten – Silkeborg V.	0*****	0	0
912X	Aarhus – Skanderborg – Horsens – Billund Lufthavn	1	1	1/2-1
914X	Aarhus – Hammel – Viborg	0*****	0	0*****
918X	Aarhus – Randers – Mariager – Hadsund	4-6	1-3	0*****
952X	Aarhus – Silkeborg – Herning - Ringkøbing	2	1	1/2-1

Mørkeblå markeringer viser, at der foretages ændringer i linjeføring og/eller frekvens.

*) Linjer med sporadisk kørsel, fx linje 400 og 925X, er ikke medtaget.

**) Lørdage og søndage er der 1 afgang pr. time mellem Banegårdspladsen – Hornslet.

***) Linje 103 og 109 er medregnet i frekvensen for henholdsvis linje 100 og 200 under det højklassede net.

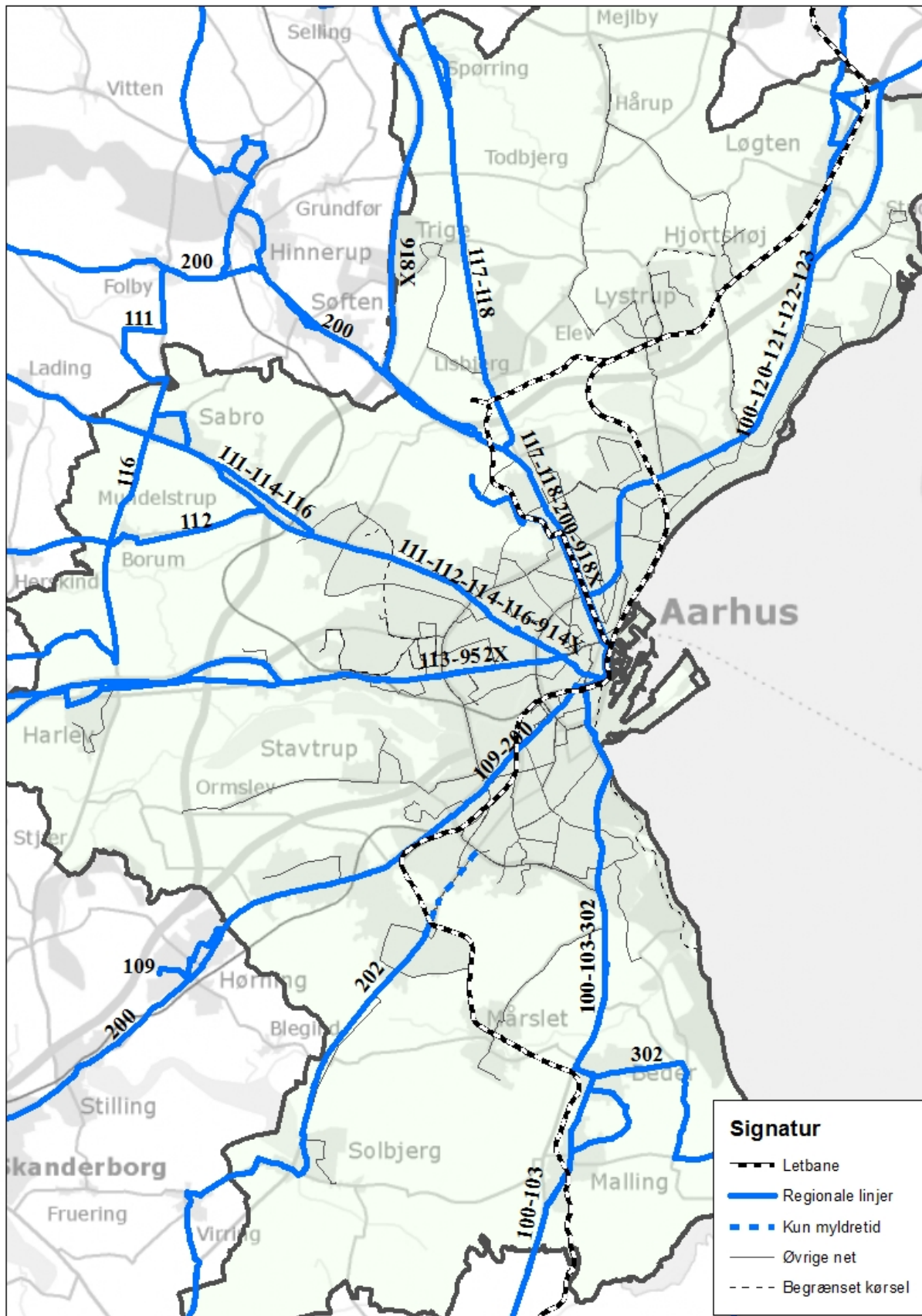
****) Linje 302 har enkelte eftermiddagsafgange til/fra Aarhus.

*****) Linje 901X kører én dobbelttur ma-fr.

*****) Linje 914X kører én dobbelttur ma-to samt 3-4 dobbeltture fr-lø-sø.

*****) Linje 918X kører ikke om aftenen. Kører hhv. 3 og 2 dobbeltture Aarhus-Randers lø-sø.

Forventet driftsomfang i det regionale busnet



Linjeføringer i det regionale busnet

Flextur

Flextur vil uændret kunne benyttes i Aarhus Kommune og vil være en del af den kollektive trafik i landområder og mindre bysamfund i kommunen, hvor der ikke er basis for normal busdrift. Flextur kører fortsat kun efter bestilling og til lav takst i landområder.

KONKRETE ÆNDRINGER

I bilag 1 er de konkrete ændringer og konsekvenser ved trafikplanforslaget beskrevet. Bilaget er delt op efter byområder og omfatter en overordnet beskrivelse af:

- Hovedtræk for det enkelte område
- Nuværende busbetjening
- Nuværende anvendelse af stoppesteder
- Forslag til ændringer i betjening
- Kundemæssige konsekvenser (ift. linjeføring, frekvens og stoppesteder)

I bilag 2 er der vist kort over forslag til de enkelte linjeføringer.

Nedenfor ses et kort over forslag til linjeføringer i den centrale del af Aarhus. Af kortet fremgår følgende:

- A-buslinjerne (ekskl. ringlinjerne) betjener fortsat Busgaden
- De fleste bybuslinjer, som kører på tværs af centrum, betjener Busgaden
- Linje 12 og 15 betjener fortsat Skolebakken og Mølleparken
- De regionale linjer betjener fortsat Skolebakken og Mølleparken
- Letbanen betjener Skolebakken



Linjeføringer igennem centrum af Aarhus

OMSTIGNINGSFORHOLD

Generelt er der behov for at sikre gode omstigningsmuligheder ved standsningsstederne og større knudepunkter. Dette gælder dog i særlig grad ved Tranbjerg og Lystrup St., hvor der for de kunder, der benytter linje 202 og tilbringerlinjerne fra Mejlbjerg og Elev og skal videre til Aarhus med kollektiv trafik, vil være behov for at skifte til letbanen.

Aarhus Kommune har igangsat planlægningen heraf. Det samme gælder for letbanens øvrige standsningssteder inden for Aarhus Kommune. Ved Klokhøjen i Lisbjerg planlægges der ligeledes for etablering af et Parkér og Rejs-anlæg.

I budgetforliget 2016-2019 for Aarhus Kommune er der afsat 20 mio. kr. til etablering af kombinationsrejsefaciliteter og opgradering af standsningssteder. Kombinationsrejsefaciliteterne skal bidrage til let og effektiv omskiftning mellem cykel, bil, bus og letbane, mens opgradering af standsningsstederne skal bidrage til en øget fleksibilitet og komfort, der kan medvirke til at øge antallet af rejsende med den kollektive trafik.

OPRETHOLDELSE AF STANDSNINGSSTEDER

Region Midtjylland og Aarhus Kommune har i forbindelse med trafikarbejdet bedt om en samlet vurdering af, hvad en eventuel nedlæggelse af fire standsningssteder på Odderbanen (Kongsvang, Vilhelmsborg, Egelund og Assedrup) i givet fald vil betyde for bustilpasningerne, herunder hvad de regularitetsmæssige og investeringsmæssige konsekvenser af en opretholdelse af standsningsstederne vil være.

Årsagen til, at det har været på tale at lukke de 4 standsningssteder, er, at det vil skabe større robusthed i køreplanen og dermed sikre en bedre regularitet i forbindelse med forsinkelser. De 4 standsningssteder er blandt de mindst benyttede på Odderbanen.

I forbindelse med vurderingen har Midttrafik lavet en rejsemønsterundersøgelse på Odderbanen. Derudover er der behov for sikre køreplanssimuleringer for at kunne foretage en vurdering af regulariteten på banen som følge af det øgede driftsomfang på den enkeltsporede strækning. Dette har særligt betydning for vurderingen af Kongsvang St., hvor køretidssimuleringen vil kunne vise, om køreplanen er tilstrækkelig robust på strækningen Aarhus H - Viby, når der etableres 15 minuttersdrift mellem Aarhus H og Mårslet.

Aarhus Letbane har først mulighed for at gennemføre køreplanssimuleringerne efter offentliggørelsen af trafikplanforslaget. Det er derfor aftalt mellem parterne, at den endelige indstilling og vurdering af de køreplanmæssige og eventuelle investeringsmæssige konsekvenser afventer køreplanssimuleringerne. Resultaterne herfra vil således indgå i en faglig vurdering af standsningsstederne, som vil blive vedlagt det endelige beslutningsforslag, efter at den offentlige høring er blevet afholdt.

På nuværende tidspunkt er der således kun foretaget en vurdering af stationerne ud fra den fremtidige busbetjening i områderne. Ift. dette peges der på følgende:

- Assedrup bevares med behovsstandsning, da den fortsat opretholdes som krydsningsstation, og da der ikke sker ændringer i busbetjeningen. Det foreslås, at der ikke standses med ekstra myldretidstog.
- Egelund nedlægges, da standsningsstedet er svagt benyttet, og da det ligger tæt på et busstoppested, som fortsat betjenes af linje 100/103 med forholdsvis høj frekvens, og som kunderne derved kan henvises til.

- Standsningsstedet ved Vilhelmsborg er svagt benyttet, men der er mulighed for, at det kan benyttes ved større arrangementer på Vilhelmsborg. Der sker ikke ændringer i busbetjeningen. Rejsende fra Odder, Aarhus Centrum, Højbjerg, Beder og Malling vil fortsat kunne benytte linje 100/103. Til gengæld vil rejsetiden fra Viby og Tranbjerg blive væsentligt øget ved nedlæggelse af standsningsstedet. Det foreslås, at Vilhelmsborg bevares med behovsstandsning, og at der ikke standses med ekstra myldretidstog. Der kan derudover blive tale om at reducere betjeningen i myldretiden. Dette vurderes at være uproblematisk, da der i høj grad er tale om lejligheds- og fritidsrejser.
- Kongsvang bevares, medmindre køreplanssimuleringerne viser, at der vil være regularitetsproblemer ved at standse her, eller at en standsning vil kræve kompenserende investeringer, som interessenterne i Aarhus Letbane ikke ønsker at gennemføre. Hvis Kongsvang nedlægges, foreslås det i givet fald, at lade linje 1A og 4A standse ved Skanderborgvej/Bygholmsvej mhp. at øge tilgængeligheden omkring Kongsvang til busserne på Skanderborgvej.

Muligheden for at reducere rejsetiden på Odderbanen yderligere ved nedlæggelse af andre relativt tætliggende mere benyttede standsningssteder, er ikke undersøgt nærmere. En vurdering af dette, og om det vil kræve investeringer i infrastrukturen, kan eventuelt gennemføres, når der med køretidssimuleringerne er en sikker vurdering af køretiderne på banen.

KONSEKVENSER

I det følgende beskrives, hvilke konsekvenser trafikplanforslaget har ift. kunder, kapacitet i busserne og økonomi.

BETYDNING FOR KUNDER

Overordnet set vil busnettet i Aarhusområdet fortsat bestå af et højklasset busnet (A-busnettet, to regionale busruter og en ny højklasset letbane) og et bybusnet, som er mere fladedækkende end det højklassede busnet. De konkrete konsekvenser omkring linjeføring og frekvens er opsummeret i nedenstående skema. Konsekvenserne i bybusnettet er opdelt efter områderne nord, syd og vest/midt. Der henvises til bilag 1 for uddybende beskrivelser.

NUVÆRENDE LINJE	ÆNDRINGER	KONSEKVENSER
NORD		
1A (Trige/Lystrup)	Nedlægges på den nordlige radial (både til Trige og til Lystrup). Erstattes af letbanen på strækningen til Lystrup.	Trige betjenes fortsat med bus med direkte forbindelse til centrum, dog med en ændret linjeføring. Lystrup betjenes ikke længere med A-bus, men i stedet med letbane.
2A (Skejby/Trige)	Forlænges til Trige på 2 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage. Øvrige tidspunkter kun 1 afgang i timen.	Rejsende mellem Trige og centrum får ændret linjeføring. Frekvensen reduceres mellem centrum og Trige. Trige er fortsat betjent med regionale linjer på Randersvej.
6A (Skejby/Risskov)	Afkortes på hver anden afgang ved Skejby på den nordlige radial.	Frekvensen reduceres mellem Skejby og Risskov.
12 (Hjortshøj/Mejlby)	Ændret linjeføring, så linjen betjener Nordre Strandvej og Nordre Ringvej i stedet for Grenåvej og Vejlby Centervej.	Rejsende mellem Hjortshøj og centrum får ændret linjeføring bl.a. i forhold til Risskov Gymnasium.
13 (Vejlby)	Nedlægges på den nordlige gren. Erstattes med ny A-buslinje, som kører via Grenåvej i stedet for Bethesdavej.	Rejsende mellem Vejlby og centrum får ændret linjeføring. To stoppesteder på Vejlby Ringvej mister betjening, hvilket har betydning for i alt 265 daglige brugere af stoppestederne. 75 rejsende henvises til et stoppested, der ligger ca. 400 m væk fra det eksisterende stoppested. De øvrige henvises til stoppesteder, der ligger ca. 150m væk fra det eksisterende stoppested.

14 (Skejby)	Nedlægges på den nordlige gren. Erstatte med ny A-buslinje, som kører via Grenåvej i stedet for Randersvej.	Rejsende mellem Skejbyparken og centrum får ændret linjeføring.
Ny A-buslinje (Vejlby/Skejby)	Ny A-buslinje, der skal betjene Vejlby/Skejby og Trøjborg. Erstatte den tidligere linje 13 og 14 i Vejlby/Skejby. 6 afgang/time i dagtimerne med 3 afgang til henholdsvis Vejlby og Skejby som i dag.	Øget frekvens igennem Trøjborg og mere direkte linjeføring fra Vejlby/Skejby.
17 (Studstrup)	Ændret linjeføring, så linjen kører via Dronning Margrethes Vej i stedet for Tordenskjoldsgade.	Rejsende mellem Studstrup og centrum får ændret linjeføring.
18 (Lystrup)	Omlægges, så linjen erstatter linje 1A i Lystrup. Linjen betjener således den nordøstlige del af byen i stedet for Elev/Mejlby. Linjen betjener ligeledes Vejlby Centervej og Randersvej i stedet for Grenåvej og Nordre Ringgade. Frekvensen øges fra 3 til 4 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage.	Rejsende mellem Lystrup og centrum får ændret linjeføring og øget frekvens. Rejsende fra Mejlby mister den direkte forbindelse til Aarhus via Lystrup. To stoppesteder på Sønderkovvej i Lystrup mister betjening, hvilket berører 253 rejsende pr. hverdag. De berørte henvises til Lystrup St. eller stoppesteder på Lystrupvej, der ligger ca. 200-700 m fra de eksisterende stoppesteder. Derudover mister 7 stoppesteder i industriområdet betjening, hvilket berører 9 rejsende pr. hverdag. De berørte henvises til Hovmarken og Lystrup St. samt stoppesteder på Lystrupvej, der ligger ca. 200-700 m fra de eksisterende stoppesteder. Stoppested på Nydamsvej flyttes tættere på Vorregårds Allé.
Nye tilbringerlinjer (Mejlby/Elev – Lystrup)	To nye tilbringerlinjer mellem Mejlby/Elev og Lystrup St., der erstatter linje 18 mellem Lystrup, Elev og Mejlby. Frekvensen reduceres mellem Elev og Lystrup fra 3 til 2 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage. Uændret frekvens mellem Lystrup og Mejlby. Lille Elstedvej betjenes i stedet for Per Kjals Vej/Bystævnet.	Rejsende mellem Mejlby og Lystrup får tvungent skift i Lystrup ved rejser mod Aarhus. Dog har rejsende fra Mejlby fortsat direkte forbindelse til Aarhus via Hjortshøj. Rejsende til/fra Elev får lavere frekvens. 3 stoppesteder på Per Kjals Vej og Bystævnet, som i dag benyttes af ca. 350 kunder i alt pr. hverdag, flyttes til Lille Elstedvej ca. 150-200 m fra nuværende placering.
20 (Åkrogen)	Nedlægges på den nordlige gren. Erstatte af linje 12 på Nordre Strandvej.	Åkrogen mister betjening på 2 stoppesteder, hvilket berører 137 rejsende pr. hverdag. De berørte

		henvises til et stoppested, der ligger henholdsvis 340/440 m ca. fra det eksisterende stoppested.
Opsamling	Linje 1A og 20 nedlægges. Vejlbj/Skejby betjenes med ny A-buslinje i stedet for linje 13 og 14. Trige betjenes af linje 2A. Frekvensen på linje 2A mellem Skejby og Trige og på linje 6A mellem Risskov og Skejby reduceres. Der oprettes to nye tilbringerlinjer mellem Mejlbj og Lystrup. Frekvensen reduceres mellem Elev og Lystrup. Linje 12 og 18 omlægges i henholdsvis Lystrup og Risskov.	
SYD		
4A (Tranbjerg)	Den østlige gren i Tranbjerg afkortes ved Gunnar Clausensvej/Kjærslund, og den vestlige gren forlænges til Tranbjerg Øst. Der oprettes et nyt stoppested ved Tingskov Allé/Østerby Allé. Frekvensen i Tranbjerg nedsættes til 4 afgang i timen i myldretiden mod de nuværende 8 afgang. Frekvensen øges på banen fra 2 til 4 afgang i dagtimerne på hverdage og lørdage.	Tranbjergs østlige og vestlige del bindes sammen med bus. 3 stoppesteder mister betjening, hvilket har betydning for 295 rejsende pr. dag. De berørte henvises til stoppesteder, der ligger mellem 150-400 m ca. fra de eksisterende stoppesteder og letbanen.
14 (Grøfthøj)	Nedsættes i frekvens, så den kører med 2 i stedet for 3 afgang i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage, dog med ekstra morgen- og eftermiddagsafgange.	Frekvensen reduceres mellem Grøfthøj og centrum.
18/19 (Mårslet/Moesgård Museum)	Linje 19 nedlægges, og linje 18 grendeles ved Kridthøj, så den både betjener Mårslet og Skåde/Moesgaard Museum. Frekvensen på linje 18 øges til 4 afgang i timen med 2 afgang i timen til henholdsvis Mårslet og Skåde/Moesgaard Museum.	Frekvensen på strækningen mellem Kridthøj og centrum øges til kvarterdrift, men reduceres mellem Skåde/Moesgaard Museum og centrum. Linjeføringen mellem Mårslet og centrum ændres. To stoppesteder på Strandvejen/Spanien mister betjening, hvilket har betydning for 93 rejsende pr. dag. De berørte henvises til stoppesteder, der ligger mellem 200-400 m ca. fra de eksisterende stoppesteder.
20/2A (Solbjerg/Holme)	Forslag I: Linje 20 opretholdes som for nuværende, dog med en omlægning via Tranbjerg St. Samme	Forslag I: Den centrale del af Tranbjerg betjenes af linje 20 i stedet for linje 4A. Rejsende mellem

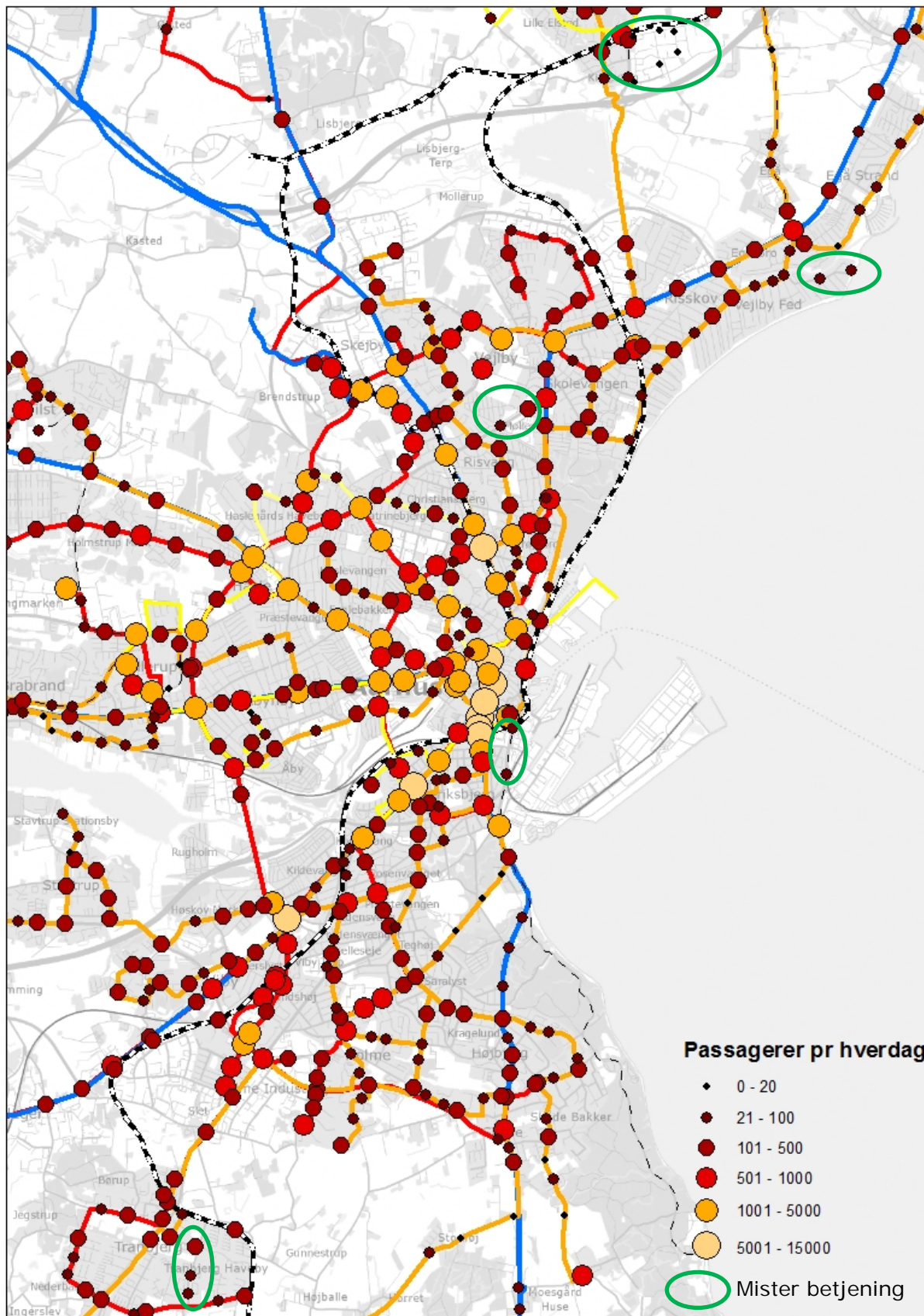
	<p>frekvens som i dag. Ingen ændringer på linje 2A.</p> <p>Forslag II: Linje 20 omlægges til den 'gamle linje 1' igennem Holme. Derudover omlægges linjen til at køre via Tranbjerg Station. Samme frekvens som i dag. Linje 2A deles i Holme, så linjen betjener henholdsvis Bjødstrupvej og Nygårdsvej, dog med samme endestation som i dag på begge grene. Samme frekvens som i dag.</p>	<p>Solbjerg og centrum får mulighed for at skifte til letbanen. Rejsetiden på linje 20 er længere sammenlignet med forslag II. Frekvensen på Bjødstrupvej opretholdes.</p> <p>Forslag II: Den centrale del af Tranbjerg betjenes af linje 20 i stedet for linje 4A. Rejsende mellem Solbjerg og centrum får mulighed for at skifte til letbanen og vil samtidig få en hurtigere rejsetid sammenlignet med forslag I. Linje 2A's linjeføring deles i Holme, så frekvensen reduceres på Bjødstrupvej.</p>
Opsamling	<p>Linje 19 nedlægges, og Mårslet betjenes af linje 18. Linje 4A's ene gren afkortes ved Gunnar Clausens Vej/Kjærslund, og den anden gren betjener både øst og vest i Tranbjerg. Linje 20 betjener den centrale del af Tranbjerg. Frekvensen på linje 14 nedsættes mellem Grøfthøj og centrum.</p>	
VEST/MIDT		
11 (Harlev/Stavtrup)	Nedsættes i frekvens til 3 afgange i timen på begge radialer i dagtimerne på hverdage og lørdage.	Rejsende vil opleve en lavere frekvens mellem centrum og henholdsvis Harlev og Stavtrup.
13 (Frydenlund)	Nedsættes i frekvens til 2 afgange i timen i dagtimerne på hverdage og lørdage.	Frekvensen reduceres mellem Frydenlund og centrum.
16 (Hasle)	Nedlægges på den nordvestlige gren. Erstatte af ny lokallinje, som binder Hasle sammen med Toveshøj, Gl. Åby og Langenæs ud over centrum.	Rejsende vil opleve en lavere frekvens mellem Hasle og centrum, men får mulighed for at nå flere lokale rejsemål i den vestlige del af Aarhus uden skift.
17 (Langenæs)	Nedlægges på den sydvestlige gren. Erstatte af ny lokallinje, som binder Hasle sammen med Toveshøj, Gl. Åby og Langenæs ud over centrum.	Rejsende vil opleve en lavere frekvens mellem Langenæs og centrum, men får mulighed for at nå flere lokale rejsemål i den vestlige del af Aarhus uden skift.
19 (Tilst)	Øges i frekvens til afgang i timen om eftermiddagen på hverdage.	Rejsende vil opleve en højere frekvens mellem Tilst og centrum.
Ny lokallinje (Hasle – Aarhus C – Langenæs – Gl. Åby – Toveshøj – Hasle)	Ny lokallinje med 1 afgang i timen i dagtimerne fra Hasle – Aarhus C – Langenæs – Gl. Åby – Toveshøj – Hasle. Erstatte dele af linje 16 (i	En ny lokal forbindelse, som er efterspurgt af borgerne, og som binder lokalområder sammen, der ikke kan betjenes med de

	Hasle) samt den sydlige radial af linje 17.	nuværende bustilbud.
35 (Ormslev/Logistikparken)	Nedlægges på strækningen Åbo – Helenelyst. Rejsende mellem Helenelyst og Langkær Gymnasium betjenes fortsat af linje 35, imens rejsende mellem Åbo og Stavtrup betjenes af ny linje 21.	7 stoppesteder på linje 35 nedlægges, hvilket berører 15 rejsende pr. hverdag. Rejsende til/fra Gl. Harlev, Tåstrup og Lyngby henvises til flextur.
Opsamling	Frekvensen reduceres på linje 11 (begge radialer), og der oprettes en ny lokallinje. Linje 13 nedsættes i frekvens, og linje 35 nedlægges på det meste af strækningen.	
REGIONALE		
202 (Horsens - Aarhus)	Afkortes ved Tranbjerg Station. 4 dobbeltture bibeholdes til/fra Viby Gymnasium i myldretiden.	Rejsende er tvunget til skifte ved rejser videre mod Aarhus C.
109/200 (Skanderborg – Hinnerup)	Frekvensen nedsættes til 3 afgang i timen i dagtimerne på hverdage imellem Skanderborg og Hinnerup. I myldretid indsættes ekstrature og dublering svarende til nuværende ressourceomfang.	Rejsende vil opleve laves frekvens uden for myldretiden mellem Aarhus og henholdsvis Skanderborg og Hinnerup.
100/103 (Hornslet – Odder)	Frekvensen nedsættes til 3 afgang i timen i dagtimerne på hverdage imellem Hornslet og Odder. I myldretid indsættes ekstrature og dublering svarende til nuværende ressourceomfang.	Rejsende vil opleve laves frekvens uden for myldretiden mellem Hornslet og Odder.
Opsamling	Frekvensen reduceres på linje 100 og 200, og flere ture på linje 202 afkortes i Tranbjerg.	

Oversigt over kundemæssige konsekvenser ved trafikplanforslaget

På følgende side ses et kort over den nuværende anvendelse af stoppesteder i Aarhus, herunder hvilke stoppesteder som mister betjening fremadrettet. Som det ses, er det primært stoppesteder med forholdsvis lav anvendelse, som mister betjeningen. Stoppestederne på Strandvejen og Spanien vil fortsat være betjent af linje 31. Stoppestederne på Per Kjals Vej/Bystævnet i Lystrup flyttes til Lille Elstedvej og er derfor ikke angivet som nedlagte stoppesteder. Det samme gælder stoppested på Nydamsvej/Randersvej, som flyttes tættere på Vorregårds Allé.

I bilag 2 ses en oversigt over stoppesteder, som grundet nedlæggelse af linje 35 mellem Åbo og Helenelyst mister betjening i den vestlige del af Aarhus.



Oversigt over anvendelse af stoppesteder og stoppesteder uden betjening fremadrettet

BETYDNING FOR KAPACITET OG BELÆGNINGSGRAD

Det er undersøgt, om det foreslåede net vil have en kapacitet, som kan tilgodese den forventede passagemængde. Der er derfor lavet beregninger af den maksimale kapacitet i busserne og den acceptable belægningsgrad på de strækninger, hvor der sker ændringer i linjeføringer og/eller frekvens. I beregningerne er det forudsat, at den acceptable maksimale kapacitet svarer til en belægningsgrad, hvor 100 % siddepladser og 60 % ståpladser af den godkendte kapacitet i køretøjerne er udnyttet.

På baggrund af beregningerne og med forudsætningen om fastholdelse af antallet af kunder vurderes det, at kapaciteten generelt er acceptabel. På enkelte linjer kan der dog være behov for at indsætte dubleringsbusser eller busser med større kapacitet. Dette gælder fx linje 6A og 11 i morgenmyldretiden og linje 18 i dagtimerne.

I takt med befolkningstilvæksten i Aarhus Kommune kan der dog komme betydelige passagerstigninger i den kollektive trafik. I så fald vil det medføre kapacitetsproblemer, som kan løses ved enten at indsætte ekstra busser og/eller øge frekvensen på letbanen.

BETYDNING FOR ØKONOMI

I nedenstående skema ses, hvilken betydning trafikplanforslaget har driftsøkonomisk og ift. antal køreplantimer. Der er ligeledes lavet en oversigt over, hvilke fysiske tilpasninger der er nødvendige at etablere, for at trafikplanen kan implementeres.

Driftsøkonomi

NUVÆRENDE LINJE	ÆNDRING I KØREPLANTIMER
NORD	
1A	-48.000
2A	7.400
6A	-4.700
13	-12.100
14	-10.400
Ny A-buslinje	24.700
Nye tilbringerlinjer	4.400
18	3.100
20	-9.800
SYD	
4A	-4.500
14	-2.200
18/19	-6.800

VEST/MIDT	
11	-4.000
13	-1.600
16	-6.600
17	-2.800
Ny lokallinje	5.800
19	1.800
35	-1.700
I alt bybusser	-68.000

REGIONALE	
109/200	-6.000
202	-2.800
100/103	-6.000
I alt regionale busser	-14.800

SAMLET BUSSE	-82.800
---------------------	----------------

ÆNDRING I ØKONOMI (BRUTTO)	
Bybusser	kr. -57,5 mio.
Regionale busser	kr. -10,1 mio.
Samlet	kr. -67,6 mio.

Driftsøkonomiske konsekvenser ved trafikplanforslaget

Fysiske tilpasninger

En forudsætning for implementeringen af trafikplanen er, at der foretages mindre fysiske tilpasninger. Der er ikke afsat økonomi til dette i driftsbudgettet.

Nedenfor ses en oversigt over nødvendige tilpasninger omkring stoppestedforhold ifm. implementering af trafikplanforslaget. Som det ses, er der primært tale om mindre anlæg, dog ikke i Lystrup og Tranbjerg, som bliver større omstigningssteder mellem bus og letbane.

NUVÆRENDE LINJE OG STED	ANLÆG	BEMÆRKNINGER
4A Gunnar Clausens Vej/Kjærslund	Ny endestation med hus	Placering ikke afklaret, men muligheder udpeget
4A Tingskov Allé/Østerby Allé	Nyt stoppested	
4A Søndervangen/Ringvej Syd	Flytning af stoppested tættere på Ringvej Syd	Placering ikke afklaret
18 Nydamsvej/Randersvej	Flytning af stoppested tættere på Vorregårds Allé	
18 Vejlbj Ringvej/Randersvej	Nyt stoppested	
Ny tilbringerlinje Lystrup St.	Ny busholdeplads ved stationen og forbedret infrastruktur	En del af omdannelsesplanen for stationsområdet
Ny tilbringerlinje Lille Elstedvej	Flytning af 3 stoppesteder fra Per Kjals Vej/Bystævnet til Lille Elstedvej	
Ny lokallinje Langenæs Allé	Nyt stoppested	
Ny lokallinje Anker Jensens Vej	Nyt stoppested	
Ny lokallinje Ved Toveshøj	Nyt stoppested	
Ny lokallinje Haslegårdsvej	Nyt stoppested	
202 Tranbjerg St.	Ny endestation med chaufførhus og forbedret infrastruktur	

Oversigt over nødvendige anlægsinvesteringer

Enkelte steder er der behov for at vurdere nærmere, hvorvidt stoppesteder kan flyttes til en mere hensigtsmæssig placering, eller om der er behov for etablering af et nyt stoppested. Det gælder fx på Lystrupvej ved banen, hvor stoppestedet med fordel kan flyttes tættere på stiforbindelsen til stationen hvis muligt. På Vorregårds Allé skal det vurderes nærmere, om der er behov for et ekstra stoppested.

Der er ligeledes behov for at lave en nærmere vurdering af, om der skal ændres på vejforhold som følge af nye linjeføringer.

IMPLEMENTERING

Der er lagt op til, at letbanedriften påbegyndes i maj 2017, dog i et begrænset omfang på den indre del. Der foreligger endnu ikke en tidsplan for idriftsættelse af øvrige strækninger. Indfasningen af trafikplanen kan først endelig fastlægges når denne tidsplan er kendt. I det omfang det er muligt vil det være hensigtsmæssigt, at ændringer sker i forbindelse med de ordinære køreplansskifter i 2017 dvs. ultimo juni og efter sommerferien. Trafikplanen kan først fuldtud træde i kraft, når letbanen er i fuld drift, formentlig ved et ekstraordinært køreplansskifte i efteråret 2017.

Bilag 1 - Ændringer og konsekvenser ved trafikplanforslag

Forslag til Kollektiv Trafikplan 2017
for Aarhusområdet - tilpasning til letbanen

FORSLAG TIL TRAFIKPLAN AARHUS 2017 BILAG 1

BILAG 1: ÆNDRINGER OG KONSEKVENSER VED TRAFIKPLANFORSLAG

Forslag Til Kollektiv Trafikplan 2017 for Aarhusområdet – Tilpasning til Letbanen

INDHOLD

Indledning	2
1 Beder – Malling	4
2 Brabrand - Gellerup	6
3 Egå – Skæring – Studstrup	8
4 Harlev	10
5 Hasle	12
6 Hasselager - Kolt	14
7 Hjortshøj	16
8 Hårup - Mejlbj	18
9 Lisbjerg – Trige - Spørring	20
10 Lystrup - Elev	22
11 løgten – Skødstrup	24
12 Midtbyen	26
13 Mårslet	28
14 Skejby – Christiansbjerg	30
15 Skåde - Højbjerg	32
16 Solbjerg	34
17 Stavtrup - Ormslev	36
18 Tilst - Sabro	38
19 Tranbjerg	40
20 Vejlbj - Risskov	42
21 Viby - Holme	44
22 Åbyhøj	46

INDLEDNING

For hvert delområde er der udarbejdet et kort, der viser på- og afstigertal pr. stoppested på en hverdag baseret på tal for henholdsvis 2013 og 2014-2015. Dette er sammenholdt med forslag til det nye busnet. Hvert delområde er gennemgået med en kort beskrivelse og analyse af området og de påvirkninger, ændringerne evt. medfører.

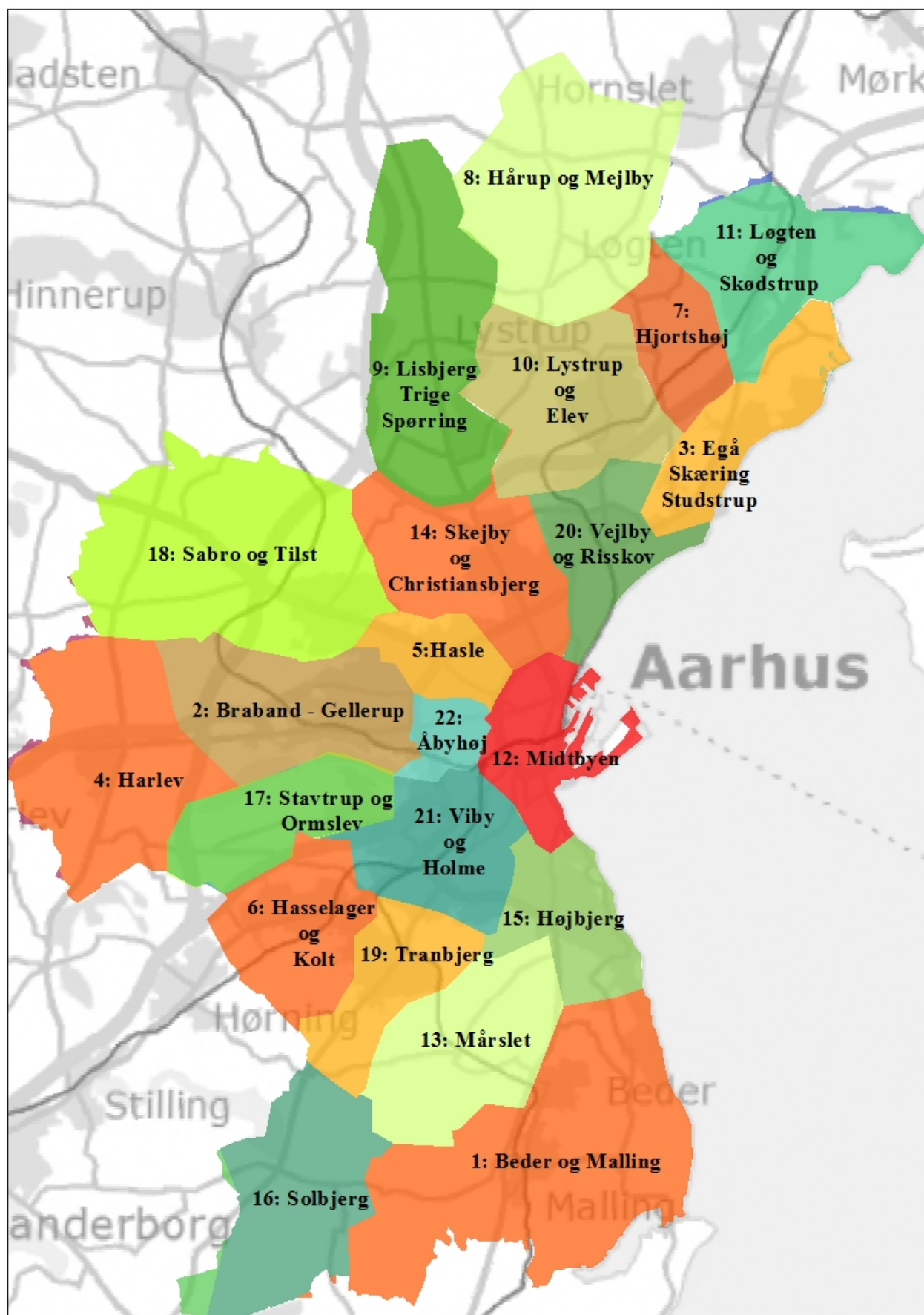
Følgende punkter er medtaget i beskrivelsen af de enkelte byområder:

- Områdets hovedtræk, dvs. grundlæggende struktur og store rejsemål
- Den nuværende busbetjening i området
- Den nuværende anvendelse af stoppesteder
-
- Forskel mellem forslag til fremtidig betjening og den nuværende betjening
- Positive og negative konsekvenser

Positive konsekvenser kan være en højere frekvens, en mere direkte kørsel eller et højere serviceniveau i form af kortere gangafstande eller andre/flere rejsemuligheder. De negative konsekvenser kan modsat være nedsættelse af frekvensen eller længere gangafstande til stoppesteder. Det kan også være en omlægning, som ændrer på de direkte forbindelser fra en destination.

På kortene for de enkelte byområder er der i søjleform vist på- og afstigningstal på stoppestedsniveau. Tallet over søjlen angiver det samlede antal på- og afstigninger pr. stoppested pr. hverdag.

På følgende kort ses en oversigt over delområderne.



1 BEDER – MALLING

Hovedtræk: Et lokalsamfund ca. 13 km syd fra Aarhus, der består af de to større selvstændige bysamfund Beder og Malling samt nogle mindre landsbysamfund. Der bor ca. 9.000 personer i områderne i alt. Byerne har en blanding af bolig og erhverv, og herudover ligger uddannelsesinstitutionen Dansk Center for Jordbrug i området. Der findes gode muligheder for fremtidig udvikling i Malling. I Beder er kun et enkelt område udlagt til byudvikling.

Nuværende busbetjening: Området betjenes af linje 100, som med en 15 minutters grundfrekvens i dagtimerne suppleret med et betydeligt antal ekstra afgang i myldretiden forbinder lokalområdets større byer med Aarhus. Belastningen på buslinjen er høj i myldretiden, hvor kapaciteten er næsten fuldt udnyttet. Uden for myldretiden falder belastningen dog markant. Linje 100 suppleres af linje 103 (Aarhus – Odder – Hov) og 302 ((Aarhus) - Beder - Norsminde – Odder), som bl.a. betjener Fløjstrup og Ajstrup. Både Beder og Malling betjenes af Odderbanen og fremover af letbanen.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: De største stoppesteder findes i centrum af både Malling og Beder, som også ligger tættest på stationerne. I de mindre bysamfund og udkanten af de to hovedbyer er der kun en begrænset brug af den kollektive transport.

Forskel til nuværende betjening: Beder-Malling vil med letbanen få direkte forbindelse til Aarhus N og Skejbyområdet. Det betyder, at en del kunder må forventes at flytte fra linje 100 til letbanen. Ligeledes indsættes der en ekstra afgang i myldretiden, som kører via Risskov og videre til Grenaa. På den baggrund reduceres grundfrekvensen på linje 100 til 3 afgang i dagtimerne. I myldretiden vil der på hverdage være 10 minutters drift inkl. linje 103. Lørdag og søndag har linje 100 halvtimedrift Aarhus-Odder.

Konsekvenser: Letbane til Skejby og reduceret frekvens på linje 100

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	0	Letbane til Aarhus N og Skejby	Frekvens nedsættes på linje 100

2 BRABRAND - GELLERUP

Hovedtræk: Bydelen er beliggende i den vestlige del af Aarhus. Der bor ca. 20.000 indbyggere i Brabrand/Gellerup og et mindre byområde, Årslev, vest for Brabrand. Brabrand er en blanding af den tidligere stationsby syd for jernbanen med offentlige formål, blandede boliger og erhverv samt kvarteret nord for jernbanen/Silkeborgvej, som primært er villaer og tæt/lavt byggeri. Gellerup har primært etagebyggeri og vest for Gellerup er et område fortrinsvist med villaer.

Helenelyst i Brabrand Vest er fuldt udbygget, men der er fortsat mulighed for udvidelse af erhvervsområdet ved Logistikparken. Nord for jernbanen omkring Højriisgårdsvej i Brabrand er der mulighed for byomdannelse. Gellerupparken er under omdannelse, jf. Helhedsplan for Gellerup.

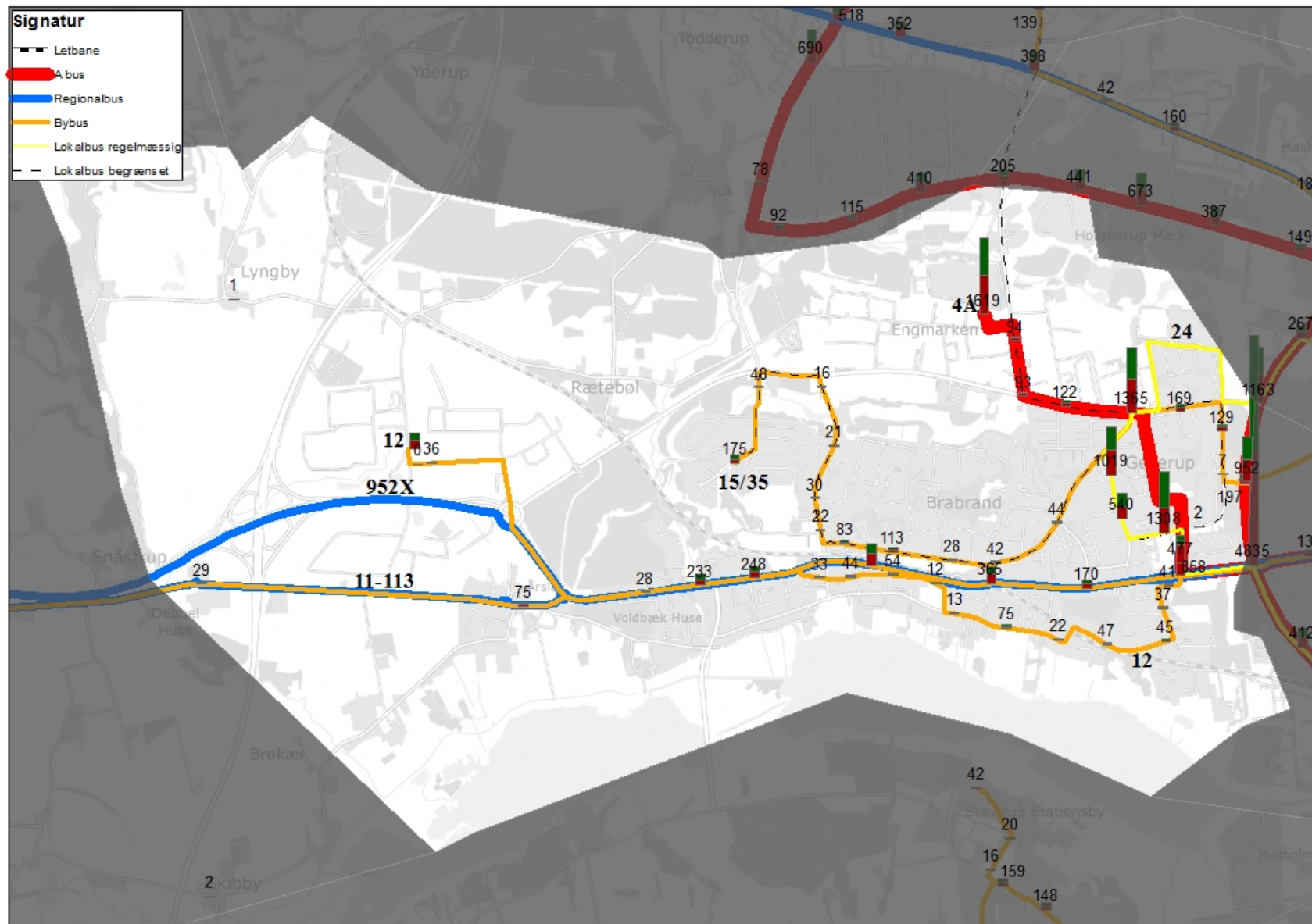
Nuværende busbetjening: De fire bybuslinjer 4A, 11, 12 og 15 er hovedlinjer i området, særligt linje 4A, som kører med 6-8 afgang og betjener alle de store stoppesteder. De øvrige bybusser kører med en frekvens på 2-4 afgang og supplerer betjeningen ved flere af de store stoppesteder foruden de mindre tæt befolkede områder i Brabrand og omegnsbyerne. Der kører desuden flere regionale linjer på Silkeborgvej, herunder rute 113, som kører med relativt høj frekvens. Endelig betjener linje 35 landområder og mindre bysamfund vest for Logistikparken samt enkelte skoleture mellem Helenelyst/Gellerup og Langkær Gymnasium i Tilst.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: De mest benyttede stoppesteder i området findes i det store trafikale knudepunkt ved krydset imellem Silkeborgvej/Åby Ringvej. Herudover er der også en høj brug af den kollektive transport fra Skjoldhøjkollegiet og City Vest. I Gl. Brabrand er der en forholdsvis lav benyttelse af bussystemet med stoppesteder, hvor der er under 20 rejsende pr. dag.

Forskel til nuværende betjening: I Gellerup flyttes linje 4A jf. helhedsplanen for Gellerup fra Sigridsvej til den nye Bygade. Der etableres en ny lokallinje, som skal give en bedre sammenbinding af forskellige byområder. Lokallinjen vil bl.a. forbinde Gellerup med Bispehaven og Gl. Åby. Lokallinjen betyder, at linje 12 får et mere direkte forløb fra Brabrand til Aarhus. Lokalruten vil sikre betjening af Toveshøj, og at der fortsat er betjening af Sigridsvej. På baggrund af ringe kapacitetsudnyttelse nedsættes grundfrekvensen på linje 11 til 20-minutters drift.

Konsekvenser: Mulighed for lokale rejser både internt i Gellerup og mellem Gellerup og Bispehaven og Gl. Åby. Kortere rejsetid på linje 12. En lidt lavere frekvens på Silkeborgvej.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	2	Ny lokallinje fra Gellerup til bl.a. Hasle og Gl. Åby og internt i Gellerup	Ændring i frekvens linje 11. Lavere frekvens på Sigridsvej.



3 EGÅ – SKÆRING – STUDSTRUP

Hovedtræk: Egå og Skæring udgør den nordøstlige del af det sammenhængende Aarhus og har sammen med Studstrup ca. 10.000 indbyggere. Både Egå og Skæring er bygget op omkring tidligere landsbysamfund og er med tiden vokset sammen med Aarhus. I Egå findes skole, Egå Marina og et gymnasium. Ellers består området hovedsagligt af parcelhuskvarterer, rækkehuse, tæt lavt byggeri, enkelte mindre erhverv samt sommerhuse.

Ud over Studstrupværket består bebyggelsen i Studstrup næsten udelukkende af parcelhuse.

Der er i lokalplanen lagt op til et nyt boligområde i den gamle del af Egå. Herudover er et område også fastsat til boligomdannelse.

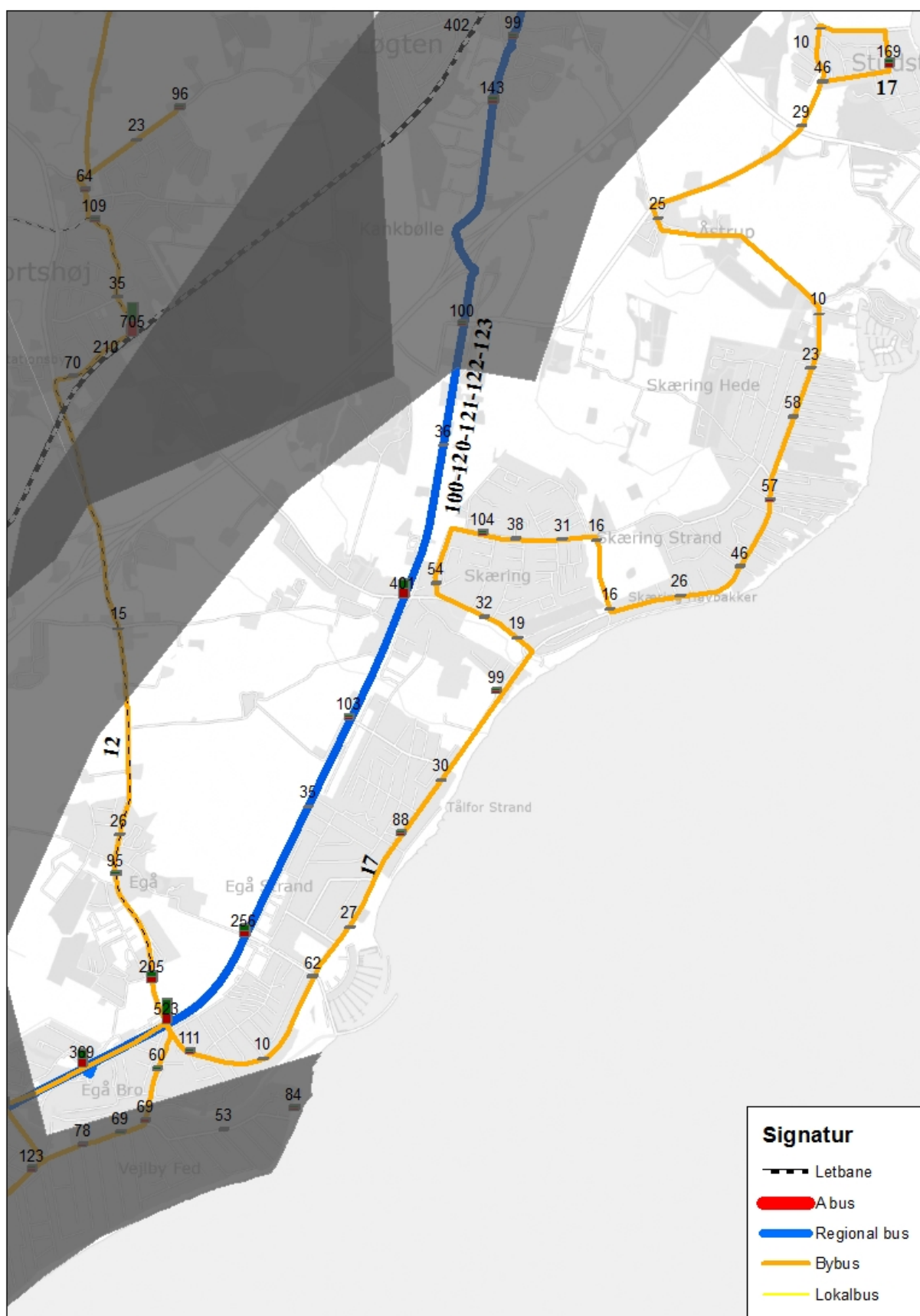
Nuværende busbetjening: Linje 100 og 120-systemet fra Djursland betjener de største stoppesteder i området langs med Grenåvej. Linje 100 kører i dag med kvartersdrift i dagtimer og myldretid. Herudover er det primært bybuslinje 17, der betjener området, samt linje 12 gennem Gl. Egå. Begge linjer kører med 2 afgang pr. time i dagtimer og timedrift om aftenen. Der er en relativ lav benyttelse af bybusserne i området.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: De mest benyttede stoppesteder og dermed de fleste rejsende er i dette område langs med Grenåvej, hvor flere stoppesteder har 4-500 rejsende pr dag. De mindst benyttede stop findes i Studstrup.

Forskel til nuværende betjening: Linje 12 fra Hjortshøj får ændret linjeforløb igennem Risskov. Linje 17 vil ikke længere have forbindelse til Langenæs, men fortsætter i stedet til Solbjerg på den sydlige del. Linje 100 nedsættes i frekvens, så der bliver 20 minuttersdrift i dagtimerne.

Konsekvenser: Lavere frekvens på Grenåvej.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	0	Linje 12 og 17 får ændret linjeføring mod centrum	Linje 100 nedsættes i grundfrekvens



4 HARLEV

Hovedtræk: Lokalsamfund i det vestlige Aarhus, der omfatter bysamfundet Harlev og flere mindre landsbyer. Der bor samlet ca. 4.500 personer i området. Der er udlagt et større perspektivareal øst for Harlev til en ny selvstændig by.

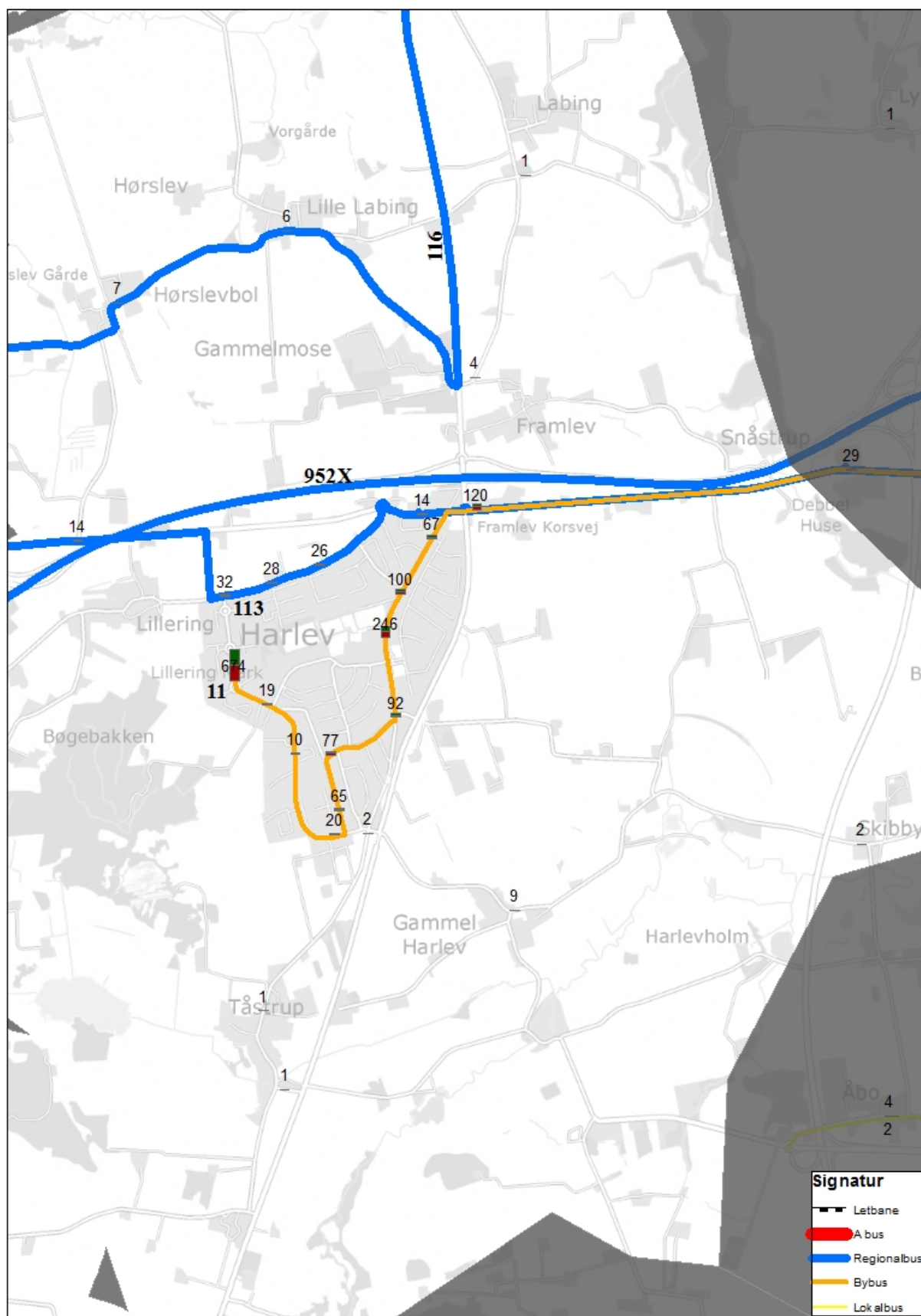
Nuværende busbetjening: Hovedlinjen i området er linje 11, som i dag kører med 3-4 afgang i timen, og som betjener alle de store stoppesteder. Belastningen på linjen er kun høj på én enkelt afgang om morgenen, mens der resten af dagen er en relativ lav kapacitetsudnyttelse. Den nordlige del af Harlev betjenes alene af linje 113, som kører 1-2 gange pr. time. Lokallinje 35 betjener de små bysamfund Skibby, Gl. Harlev, Tåstrup, Framlev og Labing og har forbindelse mod Aarhus ved omstigning i hhv. Stavtrup og Logistikparken. Linje 116 betjener de små bysamfund Hørslevbol, Framlev og Labing og kører til Aarhus via Sabro.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Den største brug af stoppesteder ses særligt i den vestlige del af Harlev, hvor byen er tættest befolket. De mindre bysamfund har en meget lav brug af den kollektive transport, hvor flere stop umiddelbart ikke benyttes.

Forskel til nuværende betjening: På linje 11 nedsættes frekvensen fra 4 afgang/timen til 3 afgang/timen. Desuden nedlægges linje 35 imellem Logistikparken og Åbo.

Konsekvenser: Rejsende vil opleve en lavere frekvens på linje 11. Herudover vil 15 kunder i de mindre bysamfund, hvor linje 35 kører i dag, blive henvist til flextur.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
6	14	0	-	Frekvensen sænkes på linje 11



5 HASLE

Hovedtræk: Hasle er en del af det sammenhængende byområde i den nordvestlige del af Aarhus, der også består af bl.a. Aarhus Vest, Bispehaven, Frydenlund, Kalenderkvarteret og Jernaldervej. Bydelen indeholder mange forskellige boligtyper, men primært villaer og etageboliger. Boligområderne i dette område anses som fuldt udbygget, og der er kun få arealer som er uudnyttede. Bydelen grænser op til flere af de store trafikårer i Aarhus.

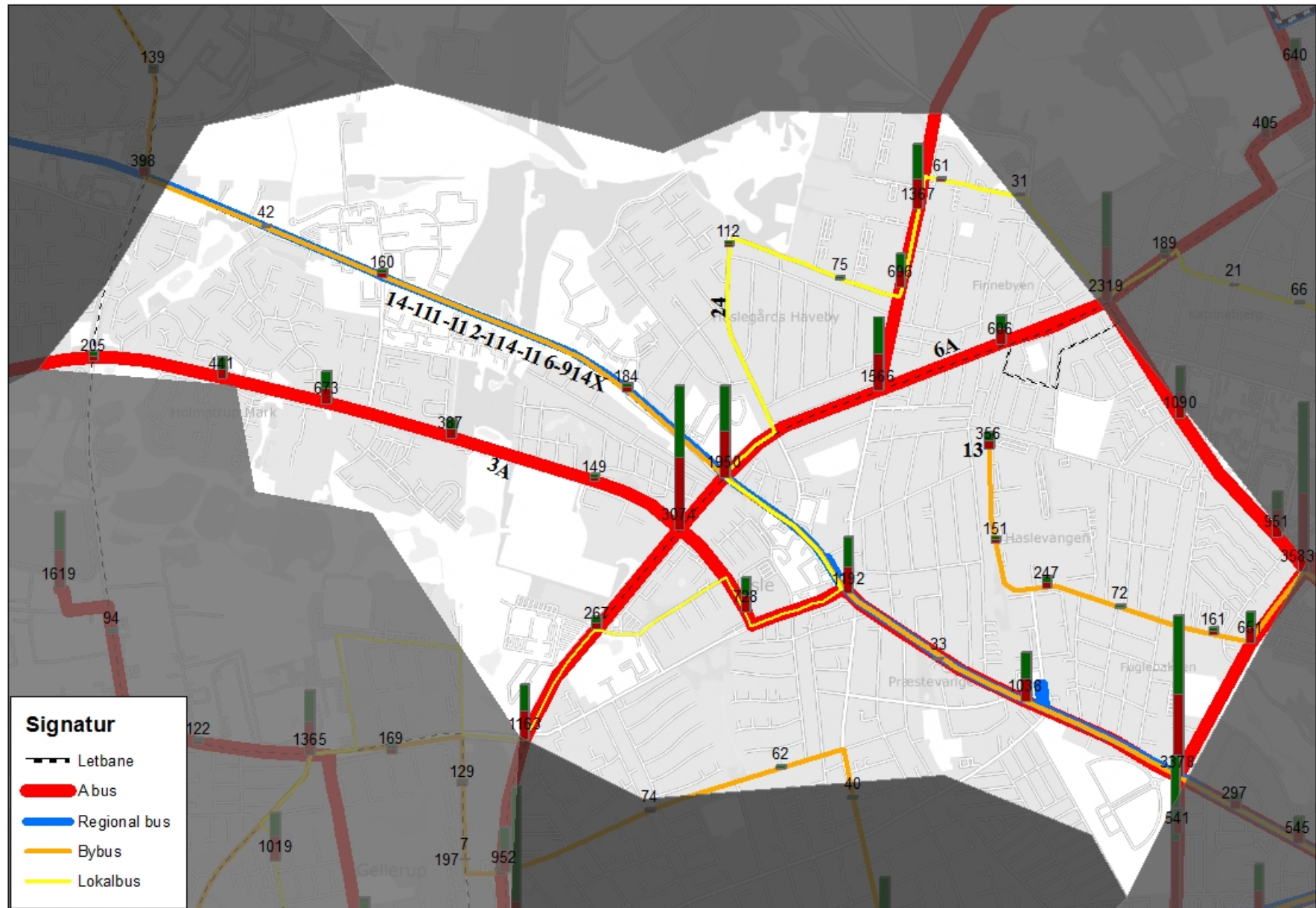
Nuværende busbetjening: De største stoppesteder ligger langs de store trafikårer og betjenes hovedsagligt med A-buslinjerne 2A, 3A og 6A, som hver kører med 6-10 afgang i timen. Herudover er også linje 19 mod Tilst med til at betjene de store stop i Hasle. Denne linje kører med 2(-3) afgang i timen. De mindre stoppesteder betjenes af linje 13 og 16, som kører med hhv. 3 og 2 afgang i timen i dagtimerne. Begge linjer har en lav belastning og et begrænset antal kunder. På den baggrund synes det muligt at nedsætte kapaciteten på linjerne. Herudover kører en del regionale ruter af Viborgvej (111, 112, 114, 116 og 914X).

Nuværende anvendelse af stoppesteder: De største stoppesteder findes ved Viborgvej, som er den store indfaldsvej igennem området. Særligt ved knudepunkter imellem Viborgvej og Ringvejen samt Ringgaden er der en stor brug af stoppesteder. Også ved Bispehaven og i Aarhus V, som er tætbefolkede boligområder, er brugen af den kollektive transport høj.

Forskel til nuværende betjening: Linje 16 nedlægges nord for Park Allé, og der oprettes en lokallinje, som kører 1 gang i timen i dagtimerne. Linje 13 får ændret linjeføring via Busgaden frem for Øgaderne og Vester Allé. Samtidig nedsættes frekvensen til 2 afg./timen. Linje 13 bindes sammen med den nuværende linje sydlige del af linje 16 til Holme.

Konsekvenser: Flere kunder vil opleve en lavere frekvens. Med den nye lokallinje skabes der flere lokale rejsemuligheder, fx mellem Aarhus V og Hasle Torv og videre mod Gellerup.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	2	Ændret linjeføring af linje 13. Linje 16 erstattes af lokallinje med nye forbindelser, men med lavere frekvens	Frekvensen sænkes på linje 13



6 HASSELAGER - KOLT

Hovedtræk: Hasselager og Kolt er et beliggende i den sydvestlige del af Aarhus syd med ca. 6.000 indbyggere. Udover erhvervsområder findes der i overvejende grad rækkehuse og parcelhuse. Der findes også en del arealer udlagt til erhverv eller offentlige services.

Flere områder i Hasselager er udlagt til erhvervsbyggeri, og der er desuden planer om ændringer i de infrastrukturelle forhold for at skabe en bedre forbindelse til motorvejen. I Kolt er der stadig mulighed for yderligere udbygning af boligkvarterne, og der er også flere områder udlagt områder til erhverv.

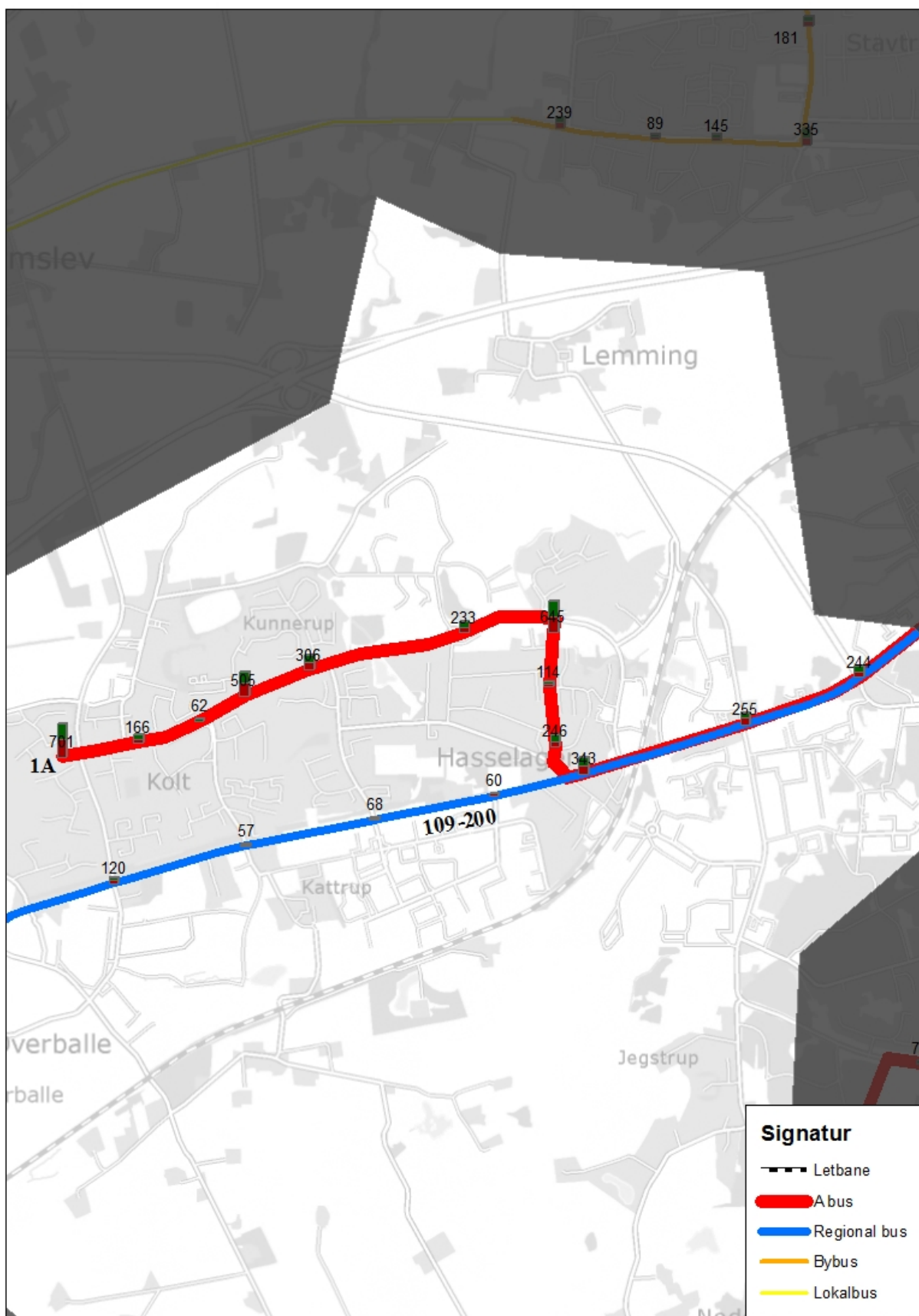
Nuværende busbetjening: Kolt og Hasselager betjenes hovedsagligt af linje 1A, som betjener alle de store stoppesteder i byerne. Der er en høj belastning på linje 1A, særligt om morgenen. Linjen kører med 6 afgangene i timen. Der er desuden betjening med linje 200, som kører på Skanderborgvej med kvartersdrift i dagtimerne. Også denne linje er meget belastet i myldretiden. Linje 200 suppleres af linje 109 på enkelte afgangene morgen og eftermiddag.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Den største brug af stoppesteder findes i den nordlige del af byen og særligt ved endestationen for linje 1A. Brugen af stoppesteder er lavere langs med Skanderborgvej, men dog stadig over 50 kunder pr. dag på samtlige stoppesteder. Der er generelt en stor brug af den kollektive transport i Hasselager og Kolt.

Forskel til nuværende betjening: Linje 1A er uændret mellem Kolt og Park Allé, men får herefter en ændret linjeføring. 1A får i stedet forbindelse til Vejlbj/Skejby med en ny A-buslinje via Trøjborg. Linjen vil således ikke længere komme til at køre ad Randersvej, men vil dog stadig have forbindelse til universitetet. Linje 200 nedsættes i grundfrekvens til 20 minuttersdrift i dagtimerne, men bevarer sin nuværende linjeføring på hele strækningen.

Konsekvenser: Kunder, der benytter linje 200, vil opleve en lavere frekvens i dagtimerne uden for myldretiden. Kunder på linje 1A vil opleve ændret linjeføring nord for Park Allé.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	0	Ændret nordlig linjeføring på 1A	Frekvensen sænkes på linje 200



7 HJORTSHØJ

Hovedtræk: Hjortshøj er en mindre stationsby i den nordlige del af Aarhus Kommune med et indbyggertal på ca. 3.300. Der er blandet bolig- og erhvervsområder. Boligmassen består næsten udelukkende af parcelhuse og tæt-lav bebyggelse. Endvidere ligger den lille landsby Hesselballe nord for Hjortshøj. Der er udlagt områder til boliger syd for Hjortshøj og i den nordligste del af byen, som allerede er under udbygning. Ifølge kommuneplanen og lokalplanrammerne for Hjortshøj er der desuden planer om boligområder i forskellige dele af byen. Der er ligeledes fremsat forslag om yderligere udvidelse i særligt den sydlige del af Hjortshøj, hvor der er foreslået fremtidig byudvikling med opførelse af tæt-lav bebyggelse.

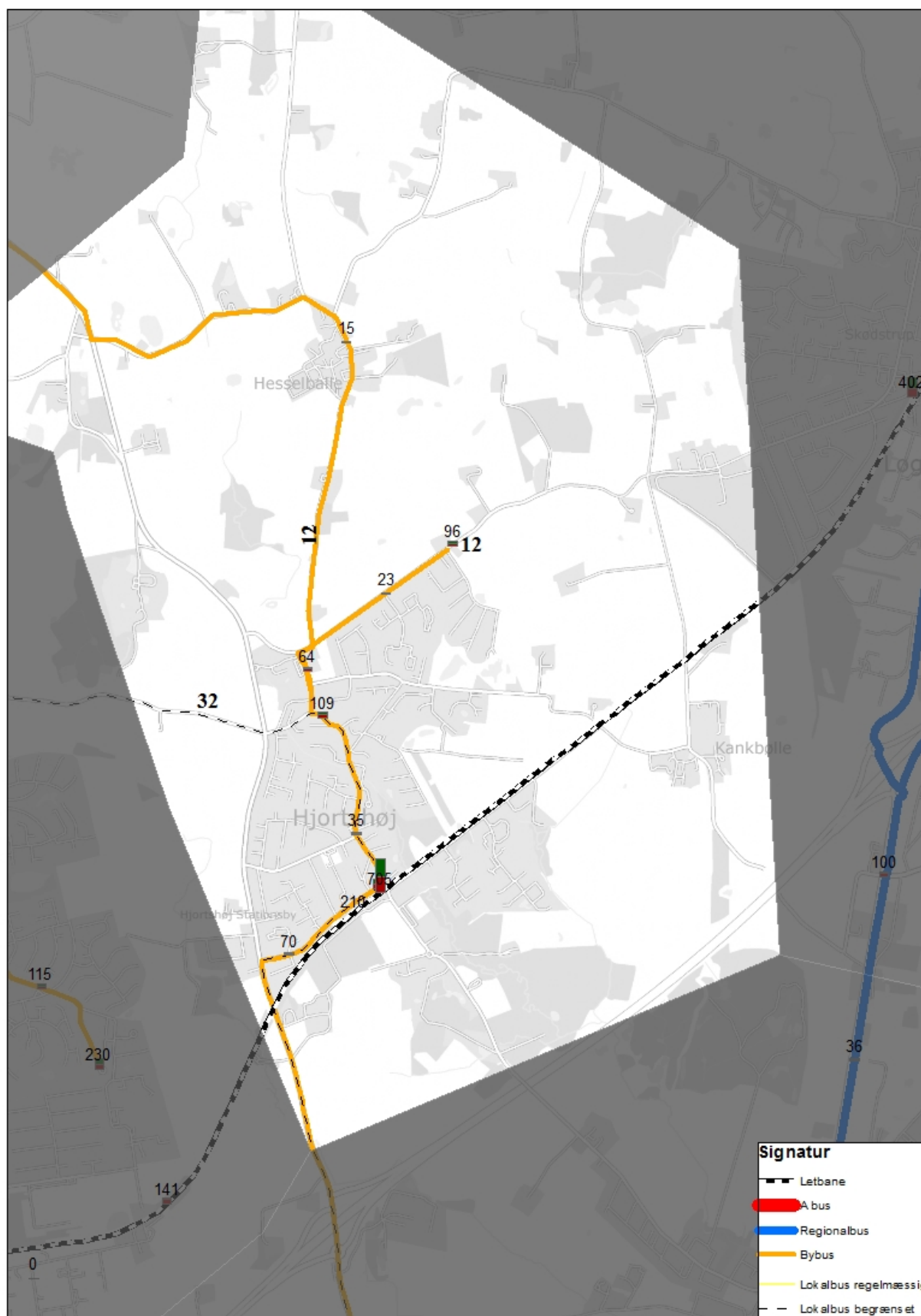
Nuværende busbetjening: Der er busbetjening med linje 12, som kører 2 afg. i timen i dagtimerne. Hver anden afgang fortsætter via Hesselballe til Hårup-Mejlby, mens resten kører til Hjortshøjvangen og derved dækker den nordvestlige del af byen. På enkelte tidspunkter er der også betjening af linje 32, som giver forbindelse imellem Lystrup – Hjortshøj og Egå Gymnasium.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Det mest benyttede stoppested i Hjortshøj ligger i tilknytning til stationen. Det ses, at der er en langt højere brug af banen end bussystemet i Hjortshøj. De resterende stoppesteder i byen har kun et begrænset antal kunder pr. dag.

Forskel til nuværende betjening: Linje 12 bliver ændret så den får andet forløb igennem Risskov mod Aarhus. Grenåbanen omdannes til letbane. Det får ikke umiddelbart betydning for frekvensen i Hjortshøj, men der bliver skiftemulighed i Lystrup til letbanen via Skejby.

Konsekvenser: Ændret linjeføring af linje 12 mod Aarhus C på den inderste strækning. Linjen kommer ikke længere gennem Vejlbj, men kører i stedet via Risskov. Der vil fortsat være stop ved universitetet. Der bliver skiftemulighed ved Lystrup St. til letbanen via Skejby.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	0	Linje 12 ændres i linjeføring	-



8 HÅRUP - MEJLBY

Hovedtræk: To mindre bysamfund i den nordligste del af Aarhus Kommune med i alt knap 1.100 indbyggere. Byerne består både af blandede boliger og erhverv, hovedsagligt parcelhuse. Endvidere er der de to landsbyer Bendstrup og Todbjerg. Der findes offentlige services i Hårup bl.a. skole. Børn fra Mejlby og overbygningsselever fra Elev er tilknyttet denne skole. I Mejlby er der udlagt et område syd og vest for byen til boligformål, det er allerede delvist udbygget. I Hårup er der udlagt områder til boliger nord og vest for byen.

Nuværende busbetjening: Området betjenes af både linje 12, som kører via Bendstrup og Hjortshøj til Aarhus og linje 18, som kører via Todbjerg-Elev-Lystrup. Samlet giver de to linjer timedrift i Hårup-Mejlby. Der er en lav brug af busserne i dette område. Pga. skolekørsel imellem Elev og Mejlby tilpasses linje 18 efter ringetider på Hårup Skole.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: De mest benyttede stoppesteder i området er endestationen i Mejlby og ved skolen i Hårup. Generelt er brugen af den kollektive transport lav i området. Flere steder ses under 10 rejsende pr. stoppested pr. dag.

Forskel til nuværende betjening: Linje 18 nedlægges imellem Lystrup og Mejlby og erstattes med en lokallinje, som bringer kunderne til Elev til Lystrup Station. Linjen vil blive tilpasset letbanen i Lystrup og får endestation her. Linje 12 får en ændret linjeføring fra Hjortshøj og ind mod Aarhus, se under Hjortshøj.

Konsekvenser: Nedlæggelse af linje 18 og etablering af tilbringerlinje betyder, at kunder fra Hårup-Mejlby, der skal til Aarhus C, vil opleve skift på rejsen, hvis de rejser over Lystrup. Kunder fra Todbjerg og Elev vil under alle omstændigheder opleve at skulle skifte for at komme til Aarhus. Der vil fortsat være betjening ved alle stop.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	0	Linje 12 får ændret linjeføring mod Aarhus. Linje 18 nedlægges og erstattes af tilbringerlinje.	-



9 LISBJERG – TRIGE - SPØRRING

Hovedtræk: Mindre bysamfund i den nordlige del af Aarhus Kommune. Der bor i dag ca. 5.000 indbyggere i området. Lisbjerg er i dag det mindste af de tre lokalsamfund med ca. 1.000 indbyggere, men der forventes en kraftig stigning i antal indbyggere i Lisbjerg. En udbygning af området forventes at rumme en stigning på ca. 20.000 indbyggere. I området ligger også landsbyen Ølsted mellem Lisbjerg og Trige.

Trige består af både etageboliger og lav boligbebyggelse. Byen har en bykerne med offentlige funktioner, herunder skole. Spørring er også udviklet omkring en tidligere landsby med kirken som centrum. Der findes i dag både boligområder og mindre erhverv i byen og særligt mod syd, nord og øst er nye boligområder skudt op.

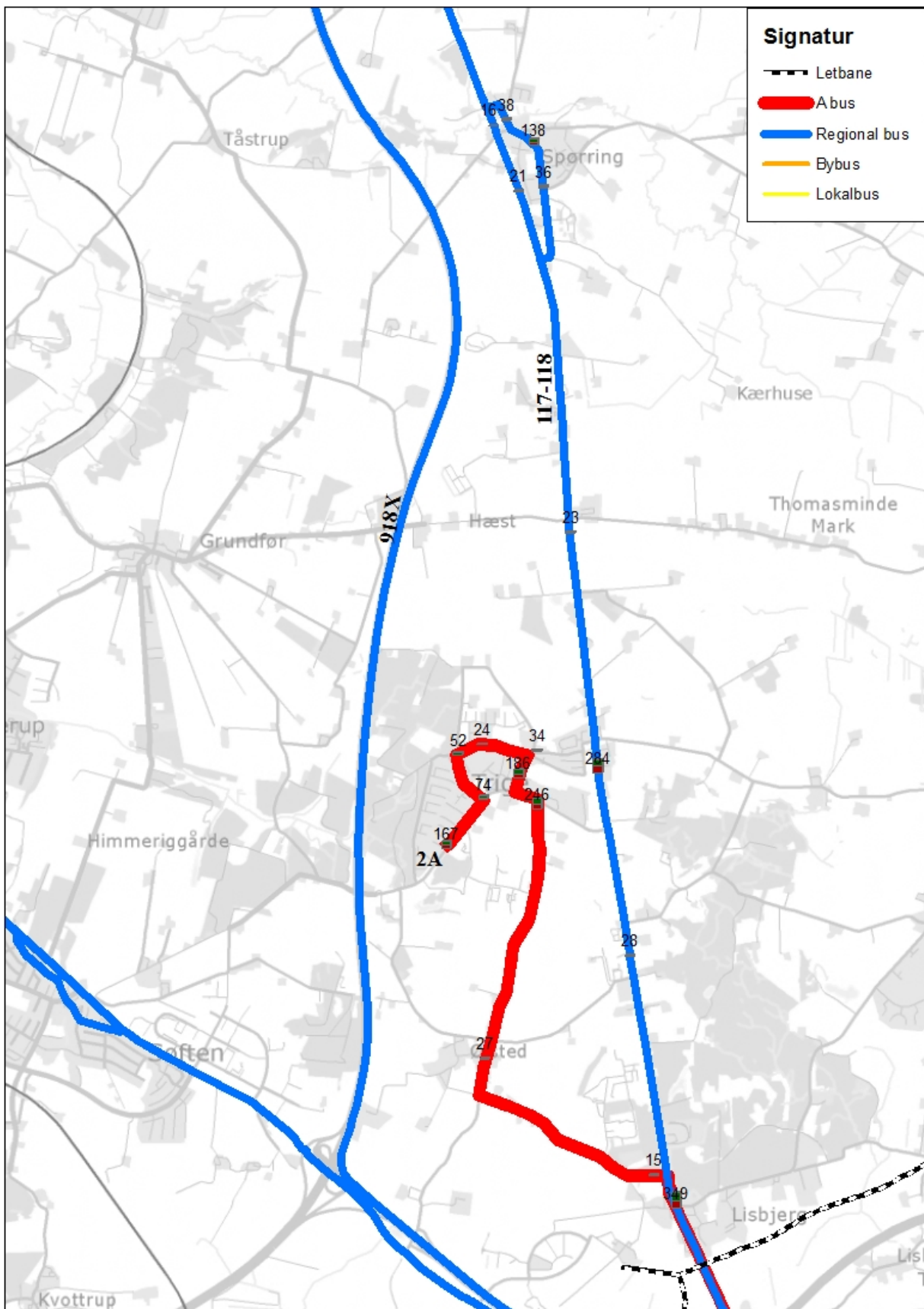
Det nuværende net: De største stoppesteder ligger i Lisbjerg og Trige og betjenes af en gren af linje 1A, som kører med 3 afg. i timen. Linjen har en høj belastning igennem Skejby og Aarhus Nord, men fra Lisbjerg og længere nordpå er der betydelig uudnyttet kapacitet. Det er derfor muligt at nedsætte frekvensen til Trige. Også de regionale linjer 117 og 118 er med til at betjene området. Spørring har udelukkende betjening med regionale busser, idet linje 117 kører ind omkring Spørring by, mens linje 118 kun standser på landevejen.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Den største brug af stoppesteder i dette område er ved Trigeparken samt hovedvejen ved Trige. I Spørring er der ca. 140 rejsende pr. dag. De øvrige stoppesteder bruges kun i mindre grad, herunder stoppestedet i landsbyen Ølsted.

Forskel fra den nuværende betjening: Linje 1A nedlægges nord for Park Allé og erstattes af letbanen. Letbanen vil betjene Lisbjerg med 4 afgangene i timen. Linje 2A forlænges fra den nuværende endestation ved AUH/Skejby på 2 afgangene i timen og vil give en direkte forbindelse til Aarhus for både Trige og Lisbjerg. Der er ingen ændringer i de regionale linjer.

Konsekvenser: Kunder fra Trige vil opleve en ændret linjeføring og en lavere frekvens.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	0	Linje 1A erstattes af linje 2A	Frekvensen sænkes til Trige



10 LYSTRUP - ELEV

Hovedtræk: Lystrup har et indbyggertal på ca. 10.400. Byen er en sammensmeltning af den tidligere stationsby Lystrup og landsbyen Elsted. Omkring stationen er der blandet bolig, herunder etageejendomme og erhverv. Udenom findes et område med parcel- og rækkehusbebyggelse og etagebyggeriet Elstedhøj langs Sønderskovvej. Mod syd findes et mindre erhvervsområde. På alle sider omkranses Lystrup af det åbne land. Elev vest for Lystrup er et mindre bysamfund. Elev har på nuværende tidspunkt ca. 1.100 indbyggere. Elev ønskes bevaret som selvstændigt bysamfund med en grøn kile til Lystrup, og der er derfor ingen ønsker om yderligere udbygning i denne retning.

Syd for Elev er planlagt etablering af Nye, som bliver en by på ca. 10.000 indbyggere. Letbanen får et standsningssted i Nye. Beboere i det nuværende Elev vil få stiforbindelse til dette standsningssted på letbanen.

Nuværende busbetjening: Bybuslinje 1A betjener Lystrup midt og øst med tre afgang i timen. Linje 18 betjener den vestlige del af Lystrup samt Elev med 3-4 afgang i timen. Belastningen på begge linjer er størst frem til Lystrup Centervej. På stykket mod Elev køres der med stor uudnyttet kapacitet på linje 18. Enkelte ture på linje 18 føres via Lystrup Industri.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Det største stoppested i Lystrup findes ved Lystrup Centervej nær byens centerområde med flere forretninger, skole og lokalcenter. Herudover er der et par større stoppesteder i bl.a. Elev ved skolen og i Lystrup ved 1A's endestation. Ellers er brugen af stop i Lystrup forholdsvis jævnt fordelt, men med en lav benyttelse i byens industriområde.

Forskel til nuværende betjening: Linje 1A nedlægges, da den erstattes med letbanen. Der vil være 2 afgang til Lystrup med letbanen via Lisbjerg/Skejby og 2-3 afgang via Risskov. Linje 18 ændrer linjeføring og følger i stedet 1A's hidtidige forløb i Lystrup til endestationen ved Majsmarken. Linjenummeret ændres til 16, og frekvensen øges til kvartersdrift i alle dagtimer. Linjen kører ikke længere via Lystrup Industri. Linjeføringen ændres fra Grenåvej til Randersvej via Vejlbj. Elev og den vestlige del af Lystrup vil blive betjent af to lokale tilbringerlinjer, der får endestation ved Lystrup Station og har korrespondance med letbanen. Tilbringerlinjen fra Mejlbj vil køre ad Lille Elstedvej. Tilbringerlinjen fra Elev vil køre ad Lystrupvej.

Konsekvenser: Der vil være en øget frekvens i midt og øst af Lystrup og ved stationen. Fra Elev vil der i cykelafstand være direkte forbindelse til Aarhus med letbanen. Alternativt skal rejsende skifte for at komme mod Aarhus. Tilbringerlinjerne vil i Elev og den vestlige del af Lystrup have lavere frekvens end den nuværende linje 18. Der vil ikke længere køre bus på Per Kjals Vej og via Lystrup Industri.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
8	262	3-4	Nuværende linje 18 får ændret i linjeføring til øst og erstattes i vest af lokale tilbringerlinjer	Frekvensen hæves på nuværende linje 16



11 LØGTEN – SKØDSTRUP

Hovedtræk: Et bysamfund ca. 15 km nordøst for Aarhus bestående af de to bysamfund Løgten og Skødstrup. Der bor tilsammen ca. 7.000 indbyggere i dette lokalsamfund. Skødstrup er udviklet omkring den tidligere landsby, som senere blev til Skødstrup stationsby. I dag er der kun få rester af den oprindelige bys karakter, men tyngdepunktet ligger fortsat ved stationen og kirken. Ellers er byområdet udstrakt langs jernbanen og Grenåvej. Også Løgten er på samme måde udviklet omkring en tidligere landsby og stationsby. Tyngden ligger omkring jernbanestationen, hvor der er et center med forretninger.

Området er primært præget af parcelhuse og tæt-lav boligbyggeri, men der er også spredt etagebyggeri.

Der er i Løgten-Skødstrup udlagt flere områder til fremtidig byudvikling iflg. Kommune- og lokalplan.

Aarhus Nærbane betjener både Løgten og Skødstrup.

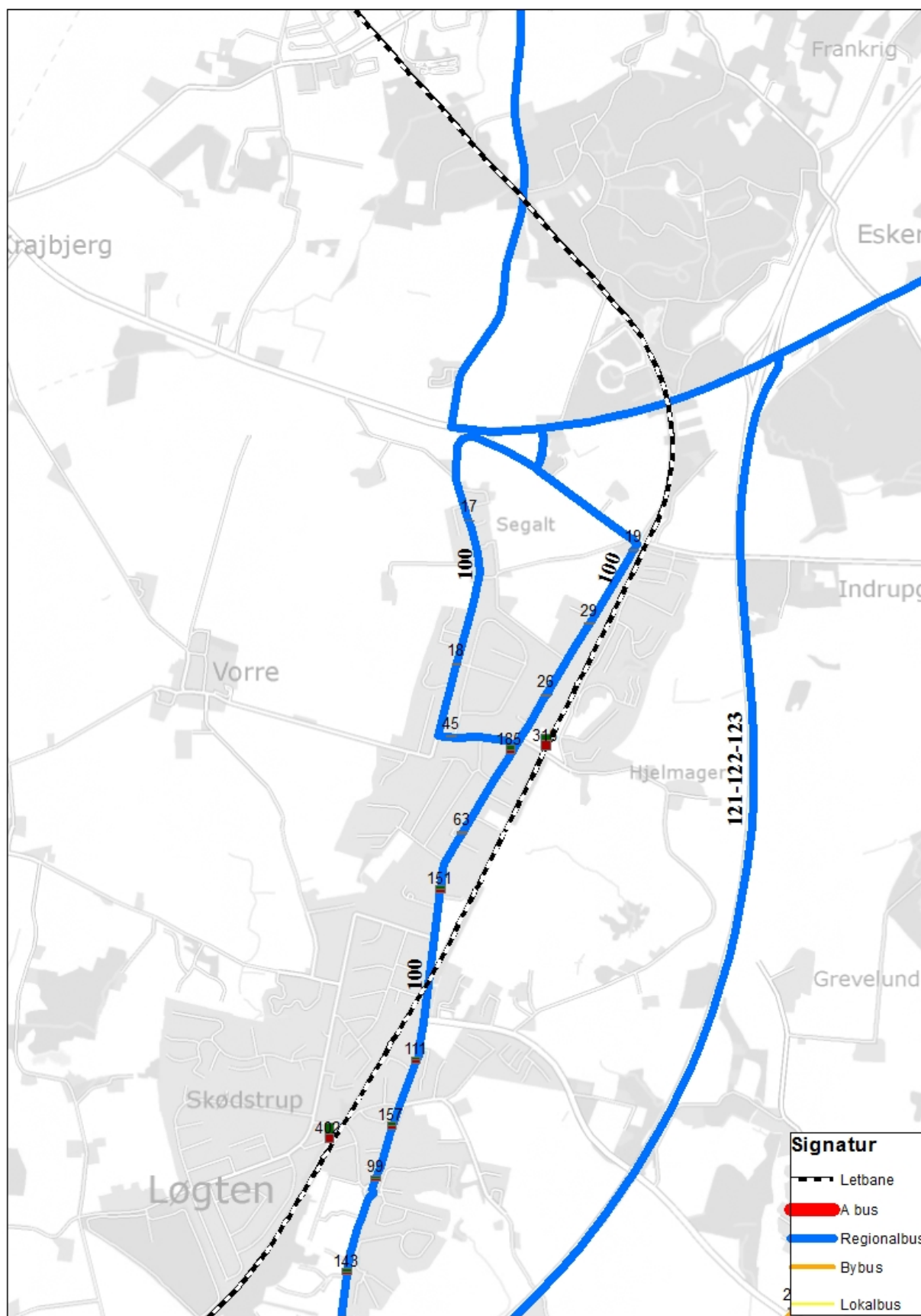
Nuværende busbetjening: Hovedbuslinjen i området er linje 100, som med 15 minutters drift forbinder området med Aarhus. I myldretiden er der en høj belastning på linjen, men i de øvrige dagtimer er der betydelig ledig kapacitet, især på strækningen mellem Løgten og Hornslet. Linje 100 suppleres i et vist omfang af 120-systemet fra Djursland.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Det mest benyttede stoppested findes på Grenåvej, som linje 100 betjener. Brugen er generelt forholdsvis lav, men der ses en stor brug af banen.

Forskel til nuværende betjening: Linje 100 nedsættes i frekvens, så der i dagtimerne vil være 20 minutters drift. I myldretiden fastholdes frekvensen som i dag. Der vil som udgangspunkt ikke ske ændring i frekvensen på banen. Grenåbanen omdannes til letbane, men det får ikke umiddelbart betydning for frekvensen i Skødstrup og Løgten. Der bliver skiftemulighed i Lystrup til letbanen via Skejby.

Konsekvenser: Der vil være en lidt lavere frekvens i området.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	0	-	Linje 100 nedsættes i frekvens



12 MIDTBYEN

Hovedtræk: Området inden for og langs med Ringgaden med den højeste befolkningskoncentration og mange store destinationer og uddannelsessteder. En af de helt store institutioner er Aarhus Universitet i den nordlige del af området. Hovedbanegården og bybusserne på Park Allé er placeret centralt i byen, mens rutebilstationen ligger ca. 400 m herfra.

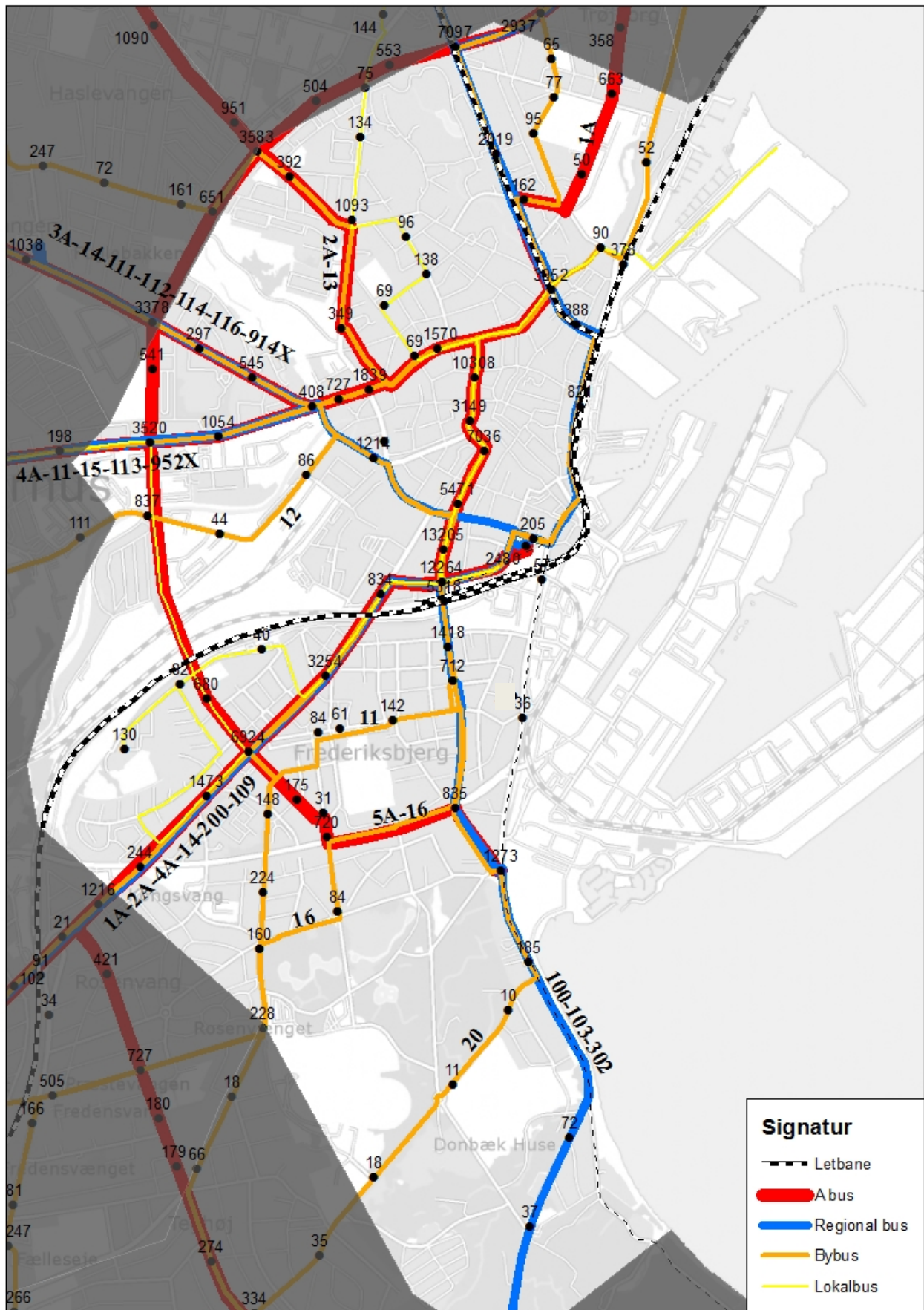
Nuværende busbetjening: Alle buslinjer på nær linje 6A og linje 32 og 35 betjener midtbyområdet, linje 5A dog kun som en ringforbindelse i udkanten af området. A-buslinjerne og linje 100 og 200 fungerer som hovednettet i bussystemet. De øvrige buslinjer betjener de områder, hvor A-buslinjerne ikke kører og supplerer på de mest belastede strækninger.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Der er naturligt nok en høj benyttelse af den kollektive transport i Aarhus centrum. Størst ved banegården og Park Allé, men også hele Busgadeforløbet med bl.a. Klostertorv (med ca. 10.000 rejsende pr dag). I enkelte lokalområder er der en forholdsvis lav brug af den kollektive transport, f.eks. Langenæs og Øgaderne, Carl Nielsens Vej og Strandvejen nord for Tangkrogen.

Forskel til nuværende betjening: Den sydlige gren af linjerne 17 og 19 samt de nordlige af linje 13, 14 og 16 nedlægges og erstattes nogle steder af en lokal buslinje eller anden bustrafik. Letbanen bliver en del af det højklassede net og binder midtbyen sammen med nogle af de største destinationer uden for Ringgaden. Trøjborg vil fremover blive betjent af en ny A-buslinje med 6 afgang i timen. Der kommer buskørsel på Dr. Margrethes Vej, men ingen kørsel på Strandvejen nord for Tangkrogen udover linje 31. Betjening af Carl Nielsens Vej halveres. De fleste bybuslinjer kører via Busgaden, således at færre busser kører via Vester Allé.

Konsekvenser: Lav frekvens, men korte gangafstande på Langenæs. Letbanen skaber en højklasset forbindelse til flere af de største destinationer uden for Ringgaden. Øget frekvens gennem Trøjborg med en ny A-buslinje.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
(2)	(93)	Ca. 5	1A, 13, 16, 17, 18, 19, 20 og ny lokallinje	Ja



13 MÅRSLET

Hovedtræk: Området består af bysamfundet Mårslet samt landsbyerne Storhøj og Hørret. Det er beliggende i den sydlige del af Aarhus Kommune og har ca. 5000 indbyggere. Det er hovedsageligt boliger, der findes i området med parcelhuse og rækkehuse. I den gamle bykerne af Mårslet findes et bycenter med butikker og handel samt erhverv. Herudover findes der et offentligt område, hvor en skole er lokaliseret.

Der har været vækst i Mårslet de senere år, men byen fastholder sit præg. Der er udlagt arealer til yderligere udvikling af byen nord for byen ved Hørretløkken og mod syd. Begge områder er primært tænkt til boligformål og er allerede delvist udbygget.

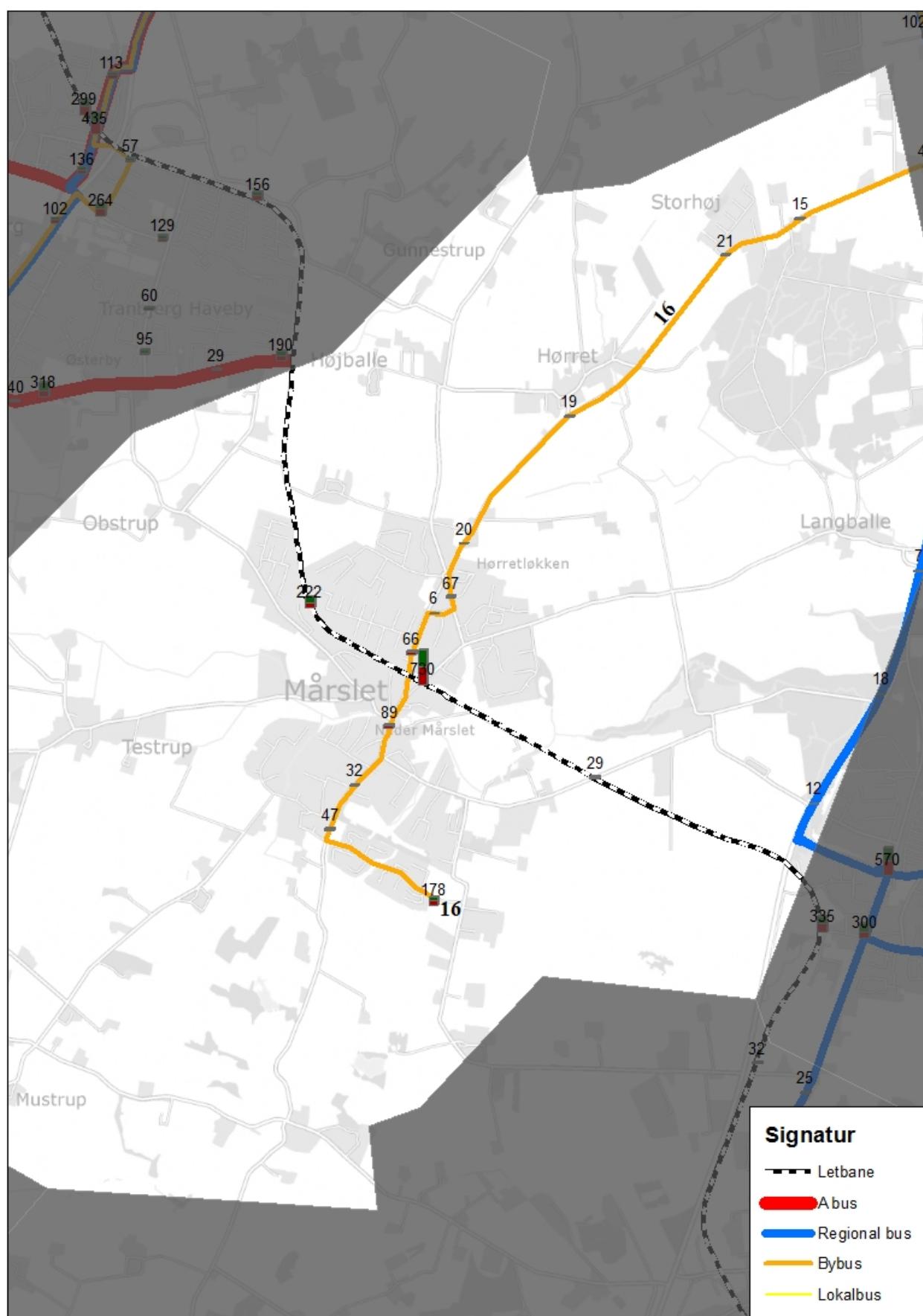
Nuværende busbetjening: Linje 19 betjener Mårslet, Hørret og Storhøj. Belastningen på denne buslinje er begrænset. Til gengæld er der et stort antal rejsende til/fra Mårslet, der vælger toget. Linjen er næsten udelukkende med til at afdække de dele af Mårslet, som ligger forholdsvis langt fra byens stationer (op til 1,5 km). Linjen har en frekvens på 3 afgang i timen i morgenmyldretiden og 2 afgang i timen i de øvrige dagtimer.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Det mest benyttede stoppested i Mårslet er ved Nymarks Allé i den sydlige ende af byen. Der ses en relativ lav benyttelse af stoppesteder i byen og særligt i de mindre bysamfund ved Hørret og Storhøj. Brugen af banen er højere end brugen af bussystemet i Mårslet.

Forskel til nuværende betjening: Mårslet vil opleve en øget frekvens, idet letbanen vil betjene området med kvartersdrift. I dag køres der halvtimesdrift på banen. Den nuværende linje 19's sydlige gren nedlægges. I stedet grendes den nuværende linje 18, hvor den ene gren betjener Moesgaard som i dag, og den anden gren fra Kridthøj følger 19'eres nuværende forløb til Mårslet. Linje 18 ændres på den nordlige radial og vil betjene bl.a. universitetet og dele af Randersvej. Linje 18 sættes op til 4 afgang i timen, hvilket giver 2 afgang i timen til hver gren. Endelig ændrer den nummer til linje 16.

Konsekvenser: En højere frekvens på banen og en lidt lavere frekvens på bussystemet i myldretiden på hverdage. Desuden et ændret forløb gennem Holme og nord for centrum.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	0	Ændret linjeforløb gennem Holme og nord for centrum	Lidt lavere busfrekvens, men højere togfrekvens



14 SKEJBY – CHRISTIANSBJERG

Hovedtræk: Lokalsamfund i den nordlige del af Aarhus, hvor der bor ca. 20.000 personer. Området er delt af Randersvej, og øst herfor findes hovedsagligt boligområder. Det samme ses i den sydlige del af bydelen. Nordligst i Skejby er der industri kvarter og flere store indkøbscentre, bl.a. Ikea. Det nordligste område vest for Randersvej er præget af hospitalet AUH/Skejby, som skal udbygges igennem de kommende år, samt et voksende erhvervsområde. Der findes også en række skoler i Skejby.

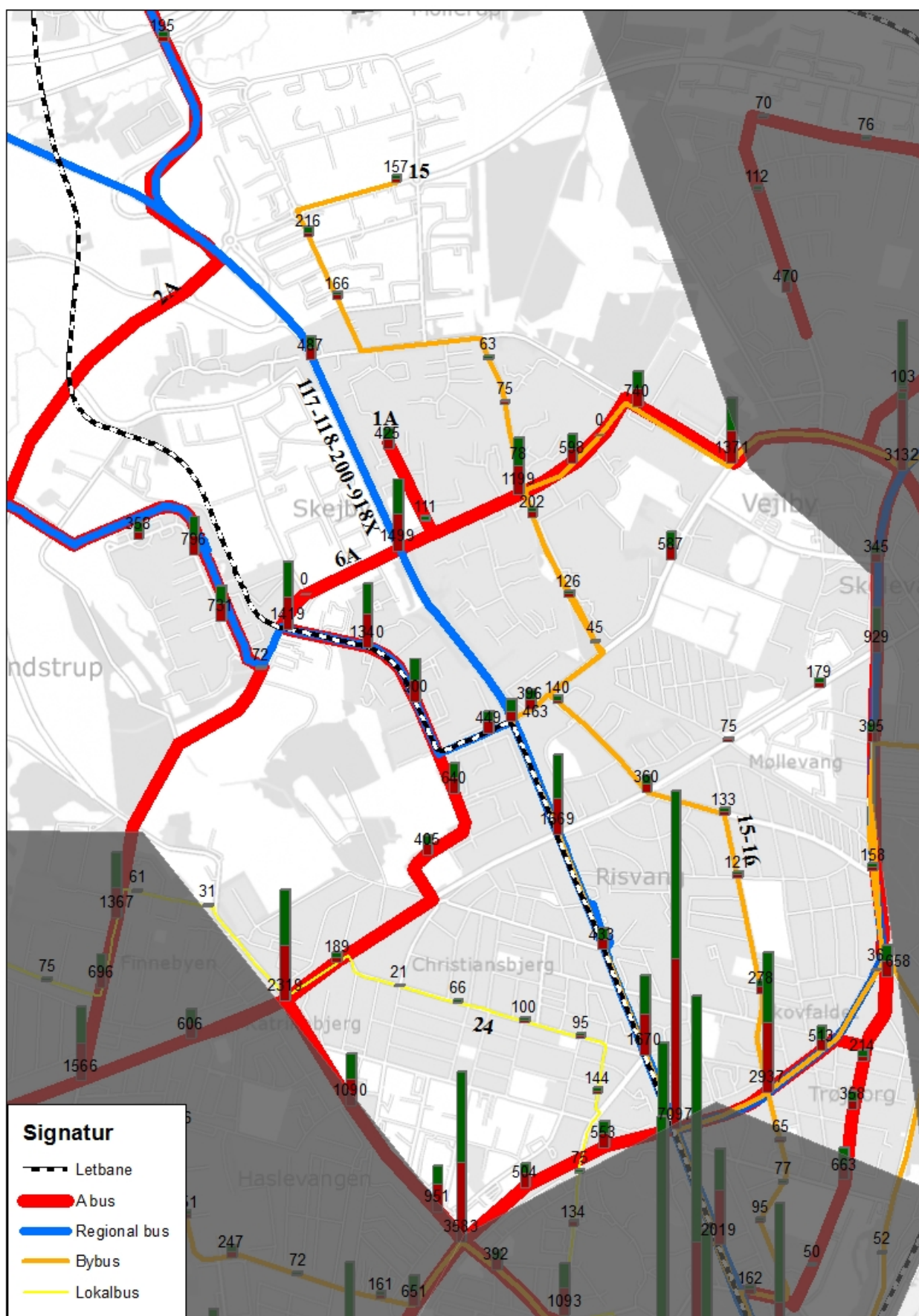
Nuværende busbetjening: Hovedlinjerne i området er linje 1A, 2A og 6A, som hver kører med 6-10 afgangene i timen igennem området. Særligt linje 1A er med til at afdække de store stoppesteder på Randersvej. A-buslinjerne suppleres med bybuslinjerne 12, 14 og 15, der bl.a. er med til at betjene Randersvej og boligområderne i Skejby øst for Randersvej. Den store brug af kollektiv transport i området gør, at kapaciteten er meget tæt på opbrugt i nogle perioder. Dette er særligt på Randersvej med linje 1A. De regionale busser linje 117, 118, 200 og 918X betjener også Randersvej. Særligt linje 200 og 918X er i nogle perioder meget belastede, særligt frem mod universitetet. Linje 16 betjener Christiansbjerg langs Brendstrupvej, men med begrænset brug af stoppestederne.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Den største brug af stoppesteder ses ved Randersvej og i området ved AUH/Skejby og Nydamsvej/Vejlby Centervej, hvor også flere store virksomheder er beliggende. Der er i hele området en høj brug af den kollektive transport.

Forskel til nuværende betjening: Linje 1A erstattes af letbanen op ad Randersvej og videre mod nord. Linje 6A afkortes på halvdelen af afgangene ved AUH/Skejby ved samme endestation som den nuværende linje 2A. Linje 12 vil ikke længere køre ad Vejlby Centervej og Randersvej, men erstattes her af nuværende linje 18 (fremover linje 16). Linje 13 og 14 nedlægges på de nordlige grene og erstattes af to grene af en ny A-buslinje, som vil betjene hhv. Skejbyparken og Vejlby Nord, men som kører via Trøjborg til centrum. Nuværende linje 16 nedlægges og erstattes delvist af ny lokallinje med lav frekvens.

Konsekvenser: Rejsende til/fra Skejby vil opleve de største ændringer, hvis de skal til Vejlby/Risskov, hvor frekvensen på 6A er ændret. Ellers bliver den største konsekvens i dette område, at 1A erstattes med letbanen, hvilket vil give en lidt kortere rejsetid. Brendstrupvej betjenes af en ny lokallinje i stedet for linje 16.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
2	254	Der etableres standsningssteder for letbanen langs Randersvej	Linje 6A får en gren helt til AUH/Skejby. Linje 1A og 14 nedlægges. Letbanen betjener Randersvej. Linje 12 ændres i linjeføring. Linje 18 kører via Vejlby/Skejby.	Linje 6A nedsættes i frekvens på dele af strækningen. Brendstrupvej betjenes med lavere frekvens. Bethesdavej få halveret frekvens. Linje 200 nedsættes i frekvens i dagtimerne.



15 SKÅDE - HØJBJERG

Hovedtræk: Lokalområde i den sydlige del af Aarhus bestående af bydelene Højbjerg og Skåde. Bydelen består primært af villabebyggelse med en del herskabsvillaer i Skåde Bakker, men bydelen har også en blanding af etageboliger, rækkehuse, erhverv og offentlige institutioner. Omkring Rosenvang Alle/Kridthøj findes et område udlagt til bydelscenter, og der findes butikscener ved Højbjerg Torv. I den sydlige del findes Skåde, der har en afgrænsning ud til det åbne land ved golfbanen og Moesgaard Museum.

Højbjerg anses som værende næsten udbygget. Der kan være mulighed for mindre omdannelser eller fornyelser enkelte steder.

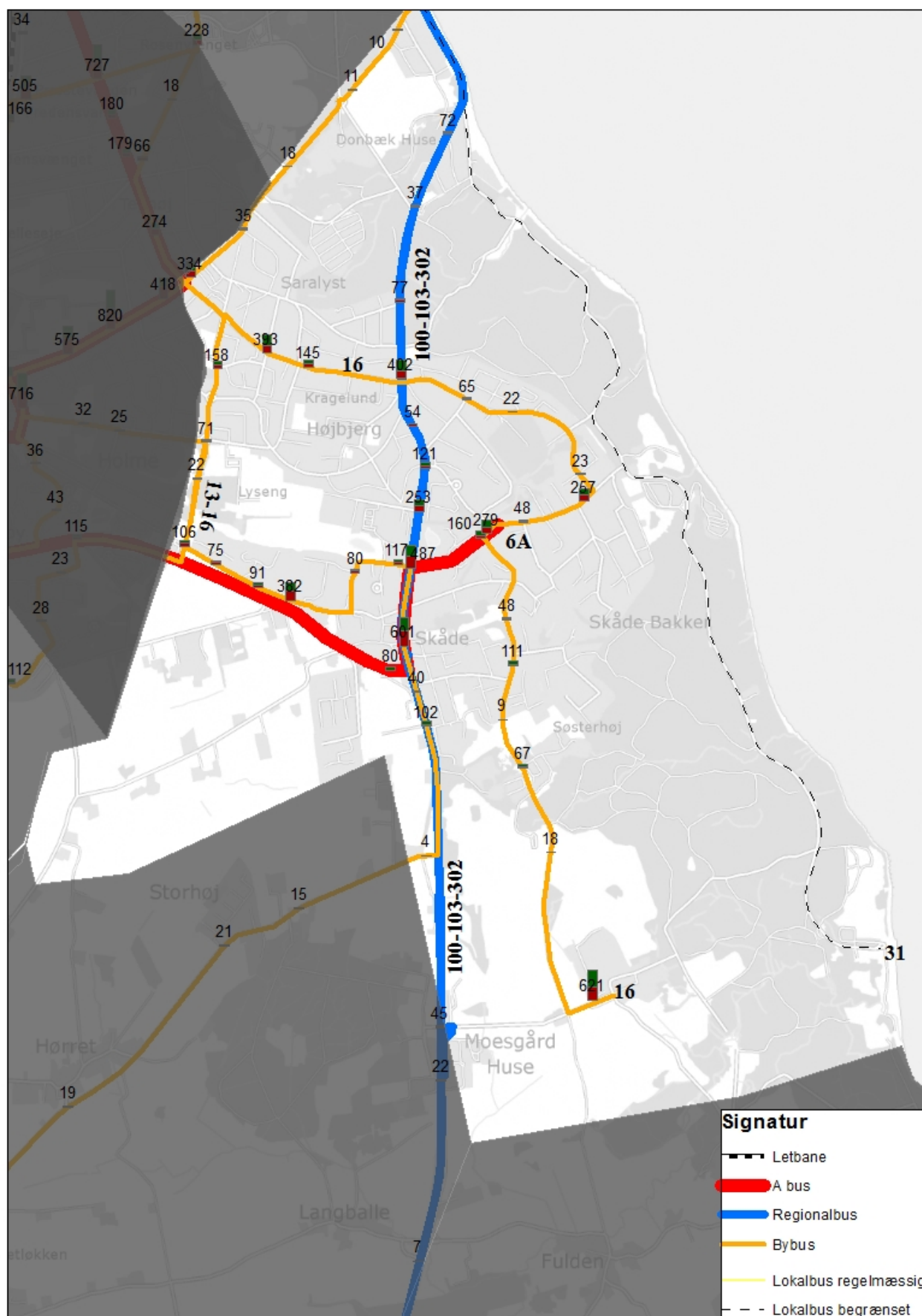
Nuværende busbetjening: De største stoppesteder i området betjenes af linje 100, som kører på Oddervej. Denne linje kører med 15 minuttersdrift fra Beder/Malling. Herudover er også linje 6A en af hovedlinjerne for særligt den sydlige del af Højbjerg og Skåde. Skåde og Moesgaard Museum betjenes af linje 18 med 3-4 afgang i timen. Området vest for Oddervej betjenes af linje 16 og 19, der har en frekvens på 2 (-3) afgang i timen. Begge linjer har en lav belastning, hvor kapaciteten langt fra er opbrugt. Linje 31 kører primært om sommeren og i weekenden gennem Marselisborg Skov til Moesgaard Strand.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: De mest benyttede stoppesteder i Højbjerg findes langs med Oddervej og i tilknytning til de tæt befolkede områder bl.a. omkring Kridthøj. Herudover er der også stor brug af stoppestedet ved Moesgaard Museum. I det øvrige Skåde og Højbjerg er brugen af den kollektive trafik lav. Den laveste brug af stoppesteder ses langs Carl Nielsens Vej.

Forskel til nuværende betjening: Linje 100 nedsættes i frekvens og vil i dagtimerne køre med 20 minuttersdrift. Linje 16 ændrer nummer til 13 samt linjeføring nord for Park Allé. Linje 19 nedlægges. Linje 18 ændrer nummer til 16 og grendeles ved Kridthøj, hvorfra halvdel følger linjeføringen til Moesgaard Museum, og den anden halvdel kører på 19'ernes forløb mod Mårslet. Den samlede frekvens hæves til 4 afgang i timen og begge grene får derfor halvtimesdrift.

Konsekvenser: Der vil opleves en lavere frekvens på Oddervej, i Skåde samt ved Moesgaard Museum. Langs Carl Nielsens Vej halveres frekvensen.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	0	Ændring af nuværende linje 18 og 19	Lavere frekvens på linje 18 til Moesgaard Museum, på Carl Nielsens Vej samt linje 100



16 SOLBJERG

Hovedtræk: Solbjerg er beliggende i den sydligste del af Aarhus Kommune med en afstand på ca. 15 km til Aarhus C. Byen er delt af Gammel Horsensvej i en øst og vestlig del. Solbjerg er primært en boligby med parcelhuse suppleret med rækkehuse og mindre etagebyggerier. Solbjerg Hovedgade fungerer som en handelsgade, hvor der i 2013 blev bygget et nyt bycenter. Der findes desuden erhvervsbyggeri samt skole i Solbjerg.

Byudvikling i Solbjerg skal ifl. kommuneplanen ske i den østlige del af byen.

Nuværende busbetjening: Hovedlinjen i Solbjerg er linje 20, som kører med 2 afgang i timen. Belastningen på linjen er forholdsvis lav. Den vestlige del af byen langs Fastrupvej betjenes alene af linje 202, som i udgangspunktet kører én gang i timen.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: De mest benyttede stoppesteder i Solbjerg findes ved Solbjerg Hovedgade og i den østlige del af byen. Stoppestederne i den vestlige del, som kun betjenes med regionallinje 202, benyttes kun i mindre grad. Flere stoppesteder har under 10 rejsende pr. dag.

Forskel til nuværende betjening: Linje 20 omlægges, så den kører omkring centret og stationen i Tranbjerg, hvor der vil være mulighed for at skifte til letbanen eller 4A. I udgangspunktet er der ikke lagt op til at ændre linjens forløb gennem Holme til Aarhus C. Der er dog skitseret en mulighed for et lidt ændret forløb ad Holmevej i stedet for Nygårdsvej, se bilag 2.

Nord for Park Allé bindes linje 20 sammen med den nuværende linje 17 imod Skæring-Studstrup. Linjen skifter nummer til linje 17. Linje 202 afkortes i dagtimerne ved Tranbjerg Station, hvor der er omstigning til letbanen, men vil i myldretid fortsætte til Viby. Derfor bliver linje 20 i dagtimerne eneste direkte forbindelse til Aarhus.

Konsekvenser: Rejsende fra den vestlige del af Solbjerg skal skifte til letbanen i Tranbjerg.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	0	Linje 202 afkortes i Tranbjerg	-



17 STAVTRUP - ORMSLEV

Hovedtræk: Lokalsamfundet omfatter bysamfundet Stavtrup og de mindre landsbyer Ormslev og Ormslev Stationsby, hvor der sammenlagt bor ca. 4.500 indbyggere. Stavtrup grænser op til arealer med en stor naturmæssig værdi, men har samtidig beliggenhed tæt på motorvejen. Bebyggelsesmæssigt består byen i overvejende grad af parcelhuse og rækkehuse. Byens er udbygget en del mod vest over de seneste år, hvor der fortsat er ledige arealer til boligformål.

Ormslev ligger vest for Stavtrup på kanten af Aarhus Ådals sydlige side, hvor der også er kolonihaver. Bebyggelsen i byen er lav og består af villaer og parcelhuse.

Nuværende busbetjening: Hovedlinjen i området er linje 11, som med to forskellige grene betjener både Stavtrup/Blåhøj og Stavtrup/Søholm. Linjen kører med 4 afg. i timen over det meste af dagen. Ormslev betjenes af lokallinje 35, som kører max en gang pr. time. Denne linje kører imellem Logistikparken og Stavtrup med forbindelse mod Aarhus ved omstigning til bybuslinjer i begge ender. Kapaciteten på linje 11 er langt fra opbrugt bortset fra en enkelt morgenafgang. På linje 35 er der kun meget få rejsende.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Det mest benyttede stoppested i området er ved Byvænget og ved Jarlsmindevej. Brugen af kollektiv transport er mindre ved Søholm og meget begrænset i Ormslev. I Ormslev og de andre mindre byer er der kun få rejsende pr. dag.

Forskel til nuværende betjening: Linje 11 nedsættes i frekvens til 3 afgang i timen. Linje 35 afkortes ved Åbo og vil kun køre mellem Stavtrup og Ormslev-Åbo.

Konsekvenser: Rejsende i Ormslev Stationsby og vest for Åbo henvises til flextur. Rejsende på linje 11 vil opleve en lavere frekvens.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	0	Afkortning af linje 35 i Åbo	Nedsat frekvens på linje 11



18 TILST - SABRO

Hovedtræk: Lokalområde i det vestlige Aarhus med ca. 14.000 indbyggere. Bydelen rummer det oprindelige landsbyområde med kirken og det store parcelhusområde ved Skjoldhøj. Herudover er der også forskellige blandede boligtyper i Tilst, både etageboliger ved Langkærparken og rækkehuse. Der er et stort forretningsområde omkring Bilka ved Viborgvej, endvidere Langkær Gymnasium. Den østlige del af Tilst består primært af erhvervsområder. Erhvervsområderne i Tilst er endnu ikke fuldt udbyggede. Der ses desuden en udvidelse af boligområderne i den nordlige del af området.

De mindre bysamfund Sabro, Mundelstrup og Borum består af både nyere bebyggelse og tidligere landsbybebyggelse. Store gårde, kirke og mindre landsbyhuse er med til at kendetegne Sabro. Der er udlagt arealer til bolig og erhvervsformål øst for Sabrovej.

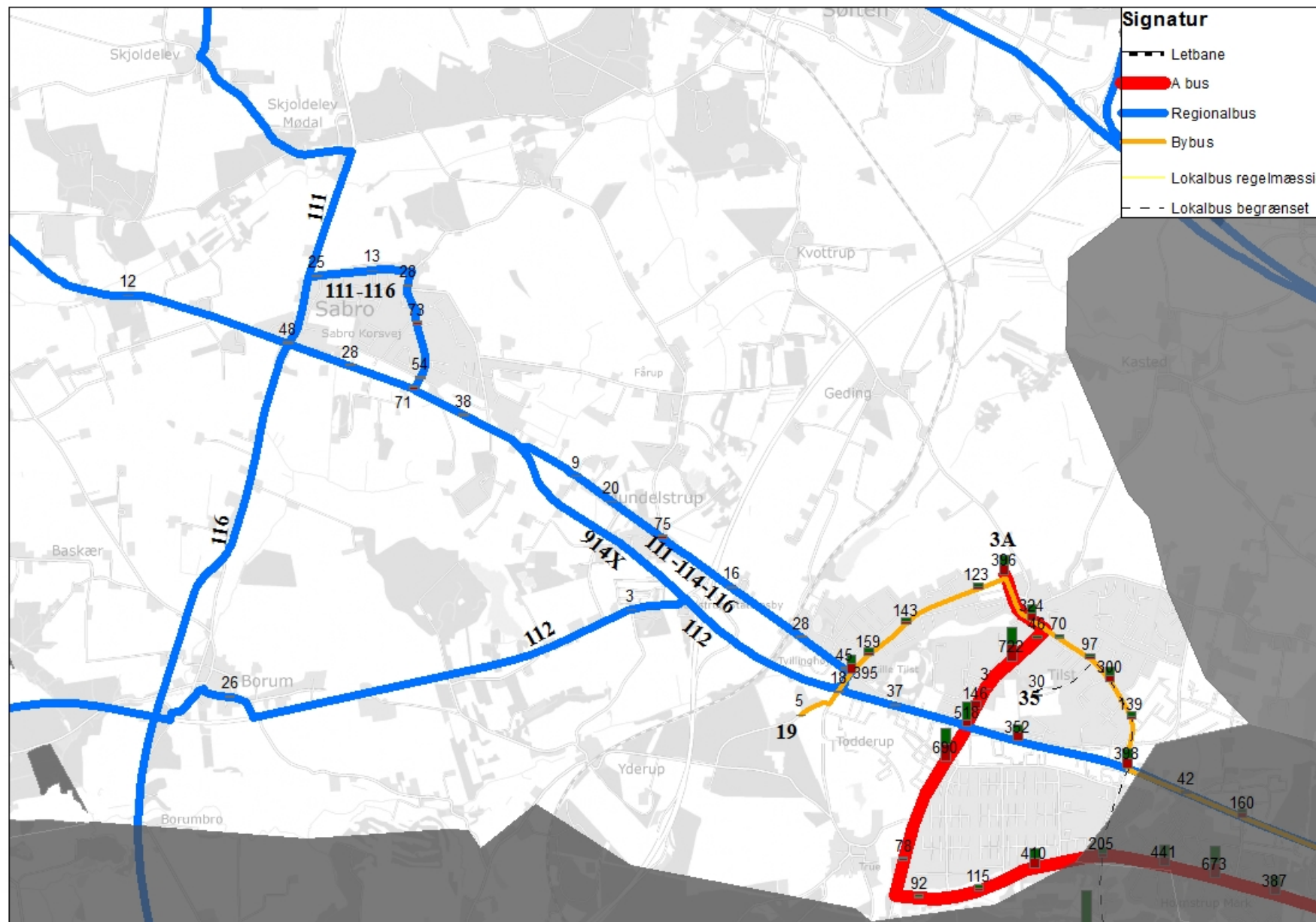
Nuværende busbetjening: Linje 3A er hovedlinjen til Tilst og betjener de mest benyttede stoppesteder i området. Linjen kører 6 afgangene i timen. Belastningen på linje 3A er forholdsvis høj over hele dagen. Linje 3A suppleres af linje 19, der over det meste af dagen kører ad Viborgvej med 2 afgangene i timen, samt de regionale buslinjer 111, 112, 114 og 116 på Viborgvej. Sabro, Mundelstrup og Borum har kun betjening med regionale buslinjer, hvoraf linje 111 og 116 kører ind omkring Sabro, og 112 kører ind omkring Borum. Endelig kører linje 35 på enkelte ture mellem Brabrand-Gellerup til Langkær Gymnasium i Tilst.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: De mest benyttede stoppesteder findes i tilknytning til de store trafikknudepunkter, bl.a. i krydset ved Viborgvej og Åby Ringvej. Også ved forretningsområdet omkring Bilka er der en høj brug af stoppesteder. I Sabro og de mindre omegnsbyer er brugen af den kollektive transport lav. Den største brug af stoppesteder i Sabro findes ved Viborgvej og Vistoftvej/Sabro Toftevej, hvor der er indkøbsmuligheder.

Forskel til nuværende betjening: Linje 19 nedlægges på den sydlige del, og linjen vil derfor fremover blive bundet sammen med den nuværende linje 14, som betjener Grøftthøj ved Viby.

Konsekvenser: Ny linjeføring af linje 19 syd for banegården og via Busgaden i stedet for Vester Allé.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	0	Ændring syd for Park Allé på linje 19	Øget frekvens på linje 19 om eftermiddagen



19 TRANBJERG

Hovedtræk: Tranbjerg er beliggende i den sydlige del af Aarhus Kommune. Der bor ca. 7.500 indbyggere i byen. Tranbjerg består af to bydele adskilt af Gl. Horsens Vej. Den nordlige del af byen er udviklet som stationsby i nærhed til kirken. Den sydlige del rummer parcelhuse og rækkehuse.

Mod nord betragtes Tranbjerg som fuldt udbygget, mens der er udlagt arealer til boligformål sydøst for byen. Bl.a. er der ved Tingskov Alle udlagt et større område til bolig.

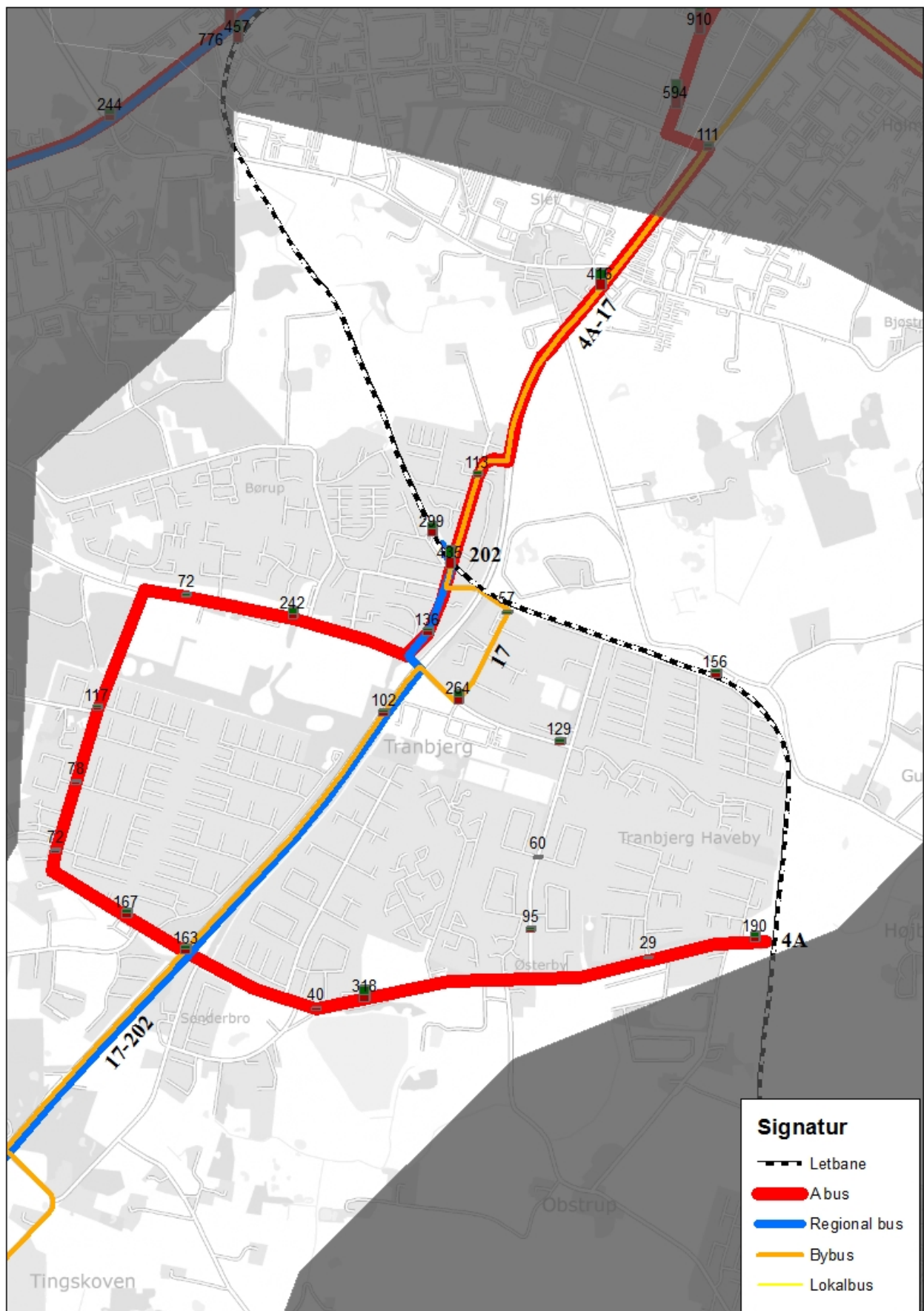
Nuværende busbetjening: Linje 4A betjener i dag de mest benyttede stoppesteder i Tranbjerg. Denne linje er delt i to grene i Tranbjerg, så både den østlige og vestlige del betjenes med 3-4 afgang pr. time. Belastningen på denne linje er forholdsvis lav i Tranbjerg, og kapaciteten i busserne bruges derfor ikke fuldt ud. Linje 20 fra Solbjerg betjener også Tranbjerg, dog kun fra landevejen. Også linje 202 kører igennem byen ad Landevejen. Tranbjerg betjenes herudover af Odderbanen, som har to standsningssteder i Tranbjerg.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Det mest benyttede stoppested i Tranbjerg er ved Tranbjerg Hovedgade og tæt på stationen. Herudover findes der enkelte stoppesteder spredt rundt i byen med 2-300 rejsende pr. dag. Den laveste brug af den kollektive transport ses omkring Østerby Alle i den østlige bydel.

Forskel til nuværende betjening: Linje 4A afkortes, så den ene gren ender ved Gunnar Clausens Vej. Den anden gren føres hele vejen rundt igennem Tranbjerg, så både den vestlige og østlige del afdækkes af samme gren. Linje 20 får ændret linjeføring ind omkring Tranbjerg Centret og Tranbjerg Hovedgade, så den dækker centret og får forbindelse til letbanen. Linje 202 afkortes ved Tranbjerg Station undtagen i myldretiden, hvor linjen fortsætter til Viby Gymnasium. Frekvensen på banen øges, og der bliver kvartersdrift, når Odderbanen bliver til letbanen.

Konsekvenser: Der vil blive en højere frekvens på banen, men en lavere frekvens på linje 4A. Østerby Allé inkl. stoppestedet ved Torve Allé mister busbetjening. Der etableres et nyt stoppested ved Østerby Allé/Tingskov Allé. Stoppestederne på Torvevænget og Tranbjerg Hovedgade betjenes af linje 20. Linje 202 kan ikke længere benyttes til Aarhus C.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
3	282	1	Linje 4A og 20 ændres.	Frekvensen sænkes på linje 4A i Tranbjerg. Frekvensen øges på banen.



20 VEJLBY - RISSKOV

Hovedtræk: To bydele med ca. 24.000 indbyggere til sammen, som består af en blanding af etageejendomme, erhverv og blandede boligområder. Der findes et centerområde omkring Vericentret og en række uddannelsesinstitutioner. Risskov er området øst for Grenåvej og øst for Grenåbanen. I Risskov findes en række offentlige institutioner som psykiatrisk hospital, Risskov Skole og Risskov Gymnasium.

Der er udlagt et område til erhvervsudvikling i den nordlige del af Vejlbjby, og der vil ske en del byomdannelse i Risskov, bl.a. ved psykiatrisk hospital, som flyttes til Skejby.

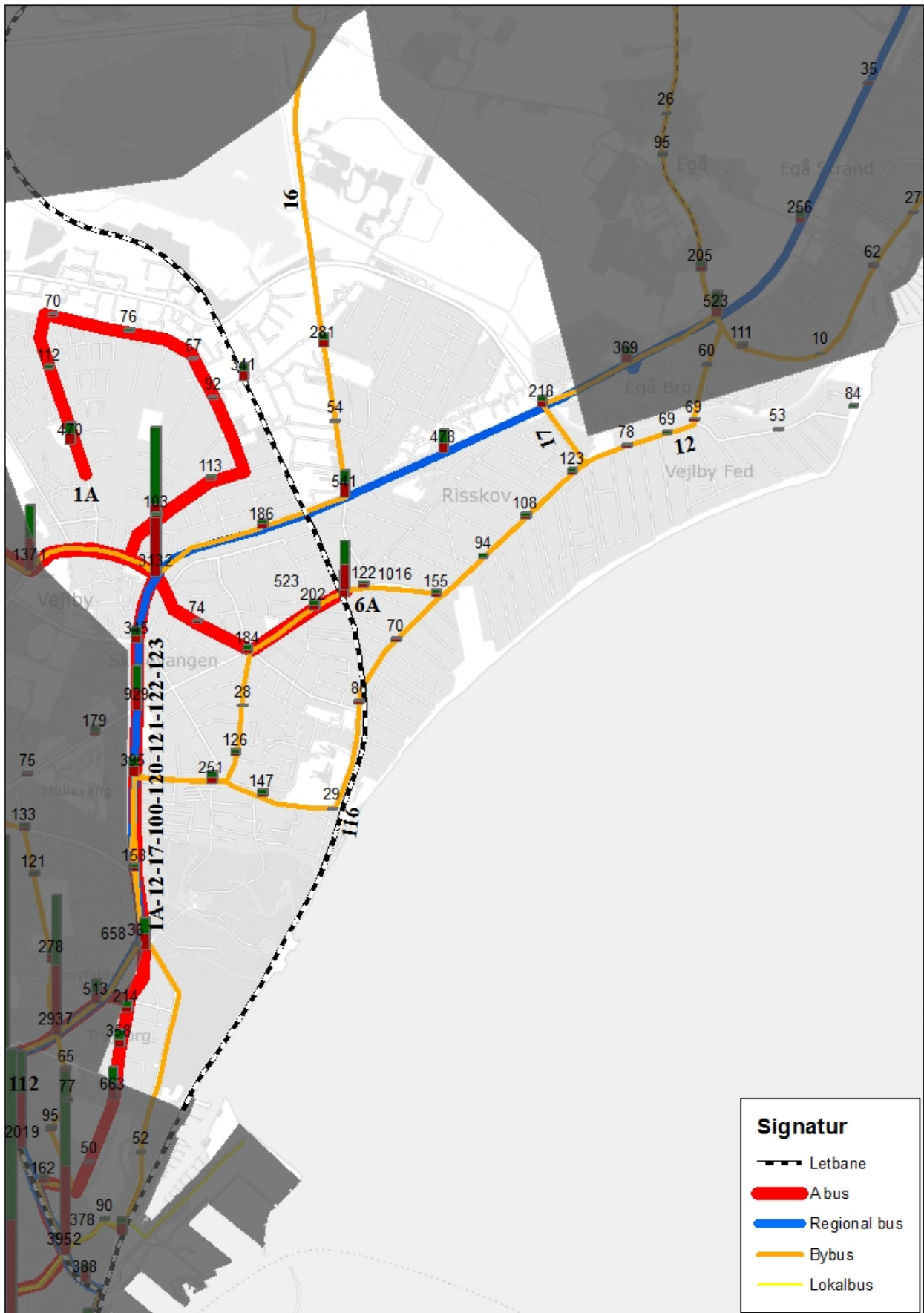
Nuværende busbetjening: Området betjenes i dag af linje 6A, som giver forbindelse på tværs af området langs med ringvejen. Denne linje kører med 8-10 afg. i dagtimerne, men kapaciteten bliver langt fra udnyttet på strækningen gennem Vejlbjby/Risskov. Linje 12, 13, 17, 18 og 20 betjener også området med hver sit forløb. De kører hver med 2-3 afgang i timen. Desuden betjener linje 100 samt 120-systemet Grenåvej med mindst 8 afgang i timen i dagtimerne.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Den største brug af stoppesteder findes ved Grenåvej/Vejlbjby Centervej og Vestre Strand Alle, hvor der er sammenkobling med banen. Brugen af den kollektive transport er højere i Vejlbjby end i Risskov.

Forskel til nuværende betjening: Linje 13 nedlægges sammen med linje 14 på den nordlige del. De erstattes af en ny A-buslinje, der får en frekvens på 6 afgang i timen. Denne buslinje skal betjene Trøjborg, men vil samtidig give en direkte forbindelse til centrum fra en gren fra Vejlbjby og en gren fra Skejbyparken, hvor der bliver 3 afgang i timen på hver gren. Linje 12 kommer ikke længere ad Vejlbjby Centervej, men vil i stedet betjene Nordre Strandvej i Risskov. Her erstatter den den nordlige del af linje 20, som nedlægges. Linje 18 fra Lystrup føres via Vejlbjby Centervej. Linje 6A afkortes på halvdelen af afgangene ved AUH/Skejby.

Konsekvenser: Der vil blive en lavere frekvens for rejsende med linje 6A. Der bliver nye forbindelser og øget frekvens på Grenåvej med den nye A-buslinje. Åkrogs Strandvej mellem Brovej og nuværende endestation for linje 20 mister busbetjening. Der bliver ingen buskørsel ad Vejlbjby Ringvej, hvor 253 rejsende mister deres nuværende stoppested. Det ene ligger dog meget tæt på Grenåvej, hvor frekvensen øges.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
4	390	0	Ændring af linjeføringer for nuværende linje 12, 13 og 18.	Linje 6A og 100 får lavere frekvens



21 VIBY - HOLME

Hovedtræk: Viby og Holme er bydele i den sydlige del af Aarhus med ca. 35.000 indbyggere. Viby bys struktur er opstået omkring det nuværende Viby Torv, som har skabt en centerdannelse, og som i dag er et trafikalt knudepunkt. Herfra er der sket en sammensmeltning med de omkringliggende landsbyer, så Viby og Holme i dag fremstår som en blanding af forskellige boligtyper fra villaer, erhverv samt tæt etagebyggeri bl.a. boligområderne Søndervangen, Rosenhøj og Kjærslund. Også en række offentlige og uddannelsesmæssige institutioner samt det store forretningsområde Mega Syd findes i Viby ved Sønderhøj på de tidligere FDB's arealer. I den sydligste del af Viby findes byområderne Slet og Grøfthøj. Slet indeholder en blanding af boliger og erhverv. Grøfthøj består overvejende af etagebebyggelse og boligområder med lav bebyggelse. Herudover findes Vibys industrikvarter i dette område samt Viby Gymnasium.

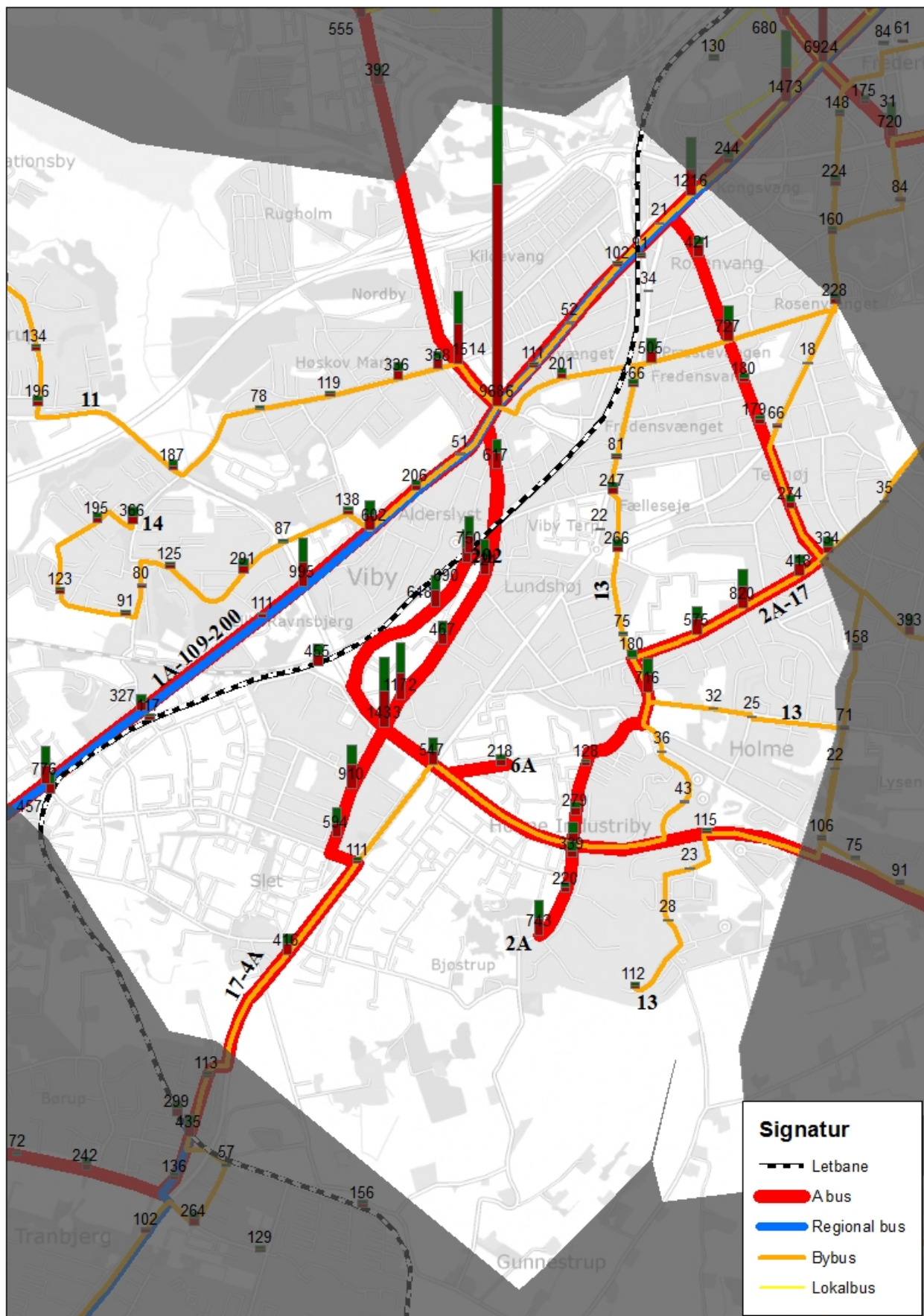
Nuværende busbetjening: Hovedlinjen igennem Holme er linje 2A, som betjener alle de store stoppesteder med 6 afgang i timen. Linje 16, 19 og 20 supplerer betjeningen i Holme, men hovedsagligt de mindre stoppesteder. Linje 16 er desuden eneste betjening for Holme Parkvej. Viby betjenes af A-buslinjerne 1A, 4A og 6A, som hver kører med 6-10 afgang i timen. Belastningen på linjerne er høj, særligt i myldretiden om morgenen. De suppleres af linje 14, som er eneste betjening i Grøfthøj, og linje 11 ad Ormslevvej. Belastningen på både linje 11 og 14 er lav i forhold til kapaciteten. Flere regionale linjer, herunder linje 200, betjener desuden Skanderborgvej igennem Viby. Odderbanen betjener også Viby ved standsningsstederne Viby st., Rosenhøj, Øllegårdsvej og Gunnar Clausens Vej. Her vil frekvensen blive øget, når Odderbanen erstattes af letbanen.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: Det mest benyttede stoppested i Viby J er Viby Torv, som er knudepunkt for mange forskellige buslinjer. Der ses generelt en høj benyttelse af kollektiv transport i Viby. Også i Holme, særligt ved Ringvej Syd, Holme Byvej og ved Rundhøj Centeret, er der en stor brug af stoppesteder. Det bemærkes, at det særligt er A-buslinjerne, der benyttes. Lavest er brugen af stoppesteder på Holme Parkvej og forbi lokalcentret på Nygårdsvej.

Forskel til nuværende betjening: Linje 20 fastholder i udgangspunktet nuværende linjeføring, men der er skitseret en mulig alternativ linjeføring, som også vil påvirke linje 2A, se bilag 2. Linje 14 nedsættes til 3 afgang i timen i myldretid og 2 afgang i løbet af dagen. Den bindes sammen med den nuværende linje 19 i nord, hvilket giver forbindelse til Tilst. Linje 11 nedsættes i frekvens til 20 minuttersdrift. Linje 4A får endestation ved Gunnar Clausens Vej på halvdelen af afgangene. Linje 1A sættes sammen med en ny A-buslinje til Trøjborg/Vejlbø. Linje 200 får en lavere frekvens, og linje 202 afkortes, så den ikke længere kører gennem området.

Konsekvenser: Lavere frekvens på Skanderborgvej, Ormslevvej og Grøfthøj. Højere frekvens på banen. Linje 14 vil ikke længere køre til Skejby. Linje 1A vil ikke længere have forbindelse til Skejby.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	0	Afkortning af linje 202	Linje 11, 14 og 200 får lavere frekvens



22 ÅBYHØJ

Hovedtræk: Der bor ca. 11.000 indbyggere i Åbyhøj. Omkring Gl. Åby er primært boliger. Langs Søren Frichs Vej er primært erhvervsområder, der kan blive byudviklet i de kommende år. I Åbyhøj er et forretningsstrøg langs Silkeborgvej. Bydelen er bestående af mange forskellige typer bebyggelse, men primært villaer og etagebyggeri. Der findes også mindre offentlige og private virksomheder og servicefaciliteter.

Der findes i Åbyhøj flere områder med mulighed for byomdannelse. Særligt har et område ved den tidligere fragtmadscentral høj prioritet.

Nuværende busbetjening: Der er i området betjening med A-buslinjerne 4A og 6A, som kører hver med 6-10 afgang i timen. Derudover er området betjent af bybuslinjerne 11, 12 og 15, som hver kører med 2 afgang i timen. Der kører desuden flere regionale linjer på Silkeborgvej, herunder linje 113 med 1-2 afgang i timen.

Nuværende anvendelse af stoppesteder: De mest benyttede stoppesteder i området findes i de store trafikale knudepunkter, bl.a. i krydsene imellem Silkeborgvej/Åby Ringvej og Silkeborgvej/Ringgaden. I dele af Åbyhøj ses en forholdsvis lav benyttelse af bussystemet. Her findes flere stop med under 20 rejsende pr. dag. I området imellem Viborgvej og Silkeborgvej ses også en lav benyttelse.

Forskel til nuværende betjening: De største ændringer Åbyhøj bliver oprettelsen af en ny lokallinje, som skal give en bedre sammenbinding af forskellige byområder og mindsker gangafstande, men som kører med lav frekvens. Herudover nedsættes frekvensen på linje 11. Endelig udrettes linje 12, så den kører mere direkte og herunder betjener Åbyhøjgården.

Konsekvenser: Mulighed for at køre direkte mellem Gl. Åby (Anker Jensens Vej) og Åbyhøj via Chr. Winthers Vej, hvor linje 12 til gengæld fjernes. Det betyder en lavere frekvens ved 12'erens hidtidige forløb ad bl.a. Tousvej. Kortere rejsetid på linje 12. En lidt lavere frekvens på Silkeborgvej.

Nedlagte stoppesteder	Antal rejsende der mister stop	Nye stoppesteder	Ændring i linjeføring	Ændring i frekvens
0	0	1	Linje 12 kører via Ringvejen Ny lokallinje	Nedsat frekvens på linje 11

Bilag 2 - Kort over forslag til linjeføringer

Forslag til Kollektiv Trafikplan 2017
for Aarhusområdet - tilpasning til letbanen

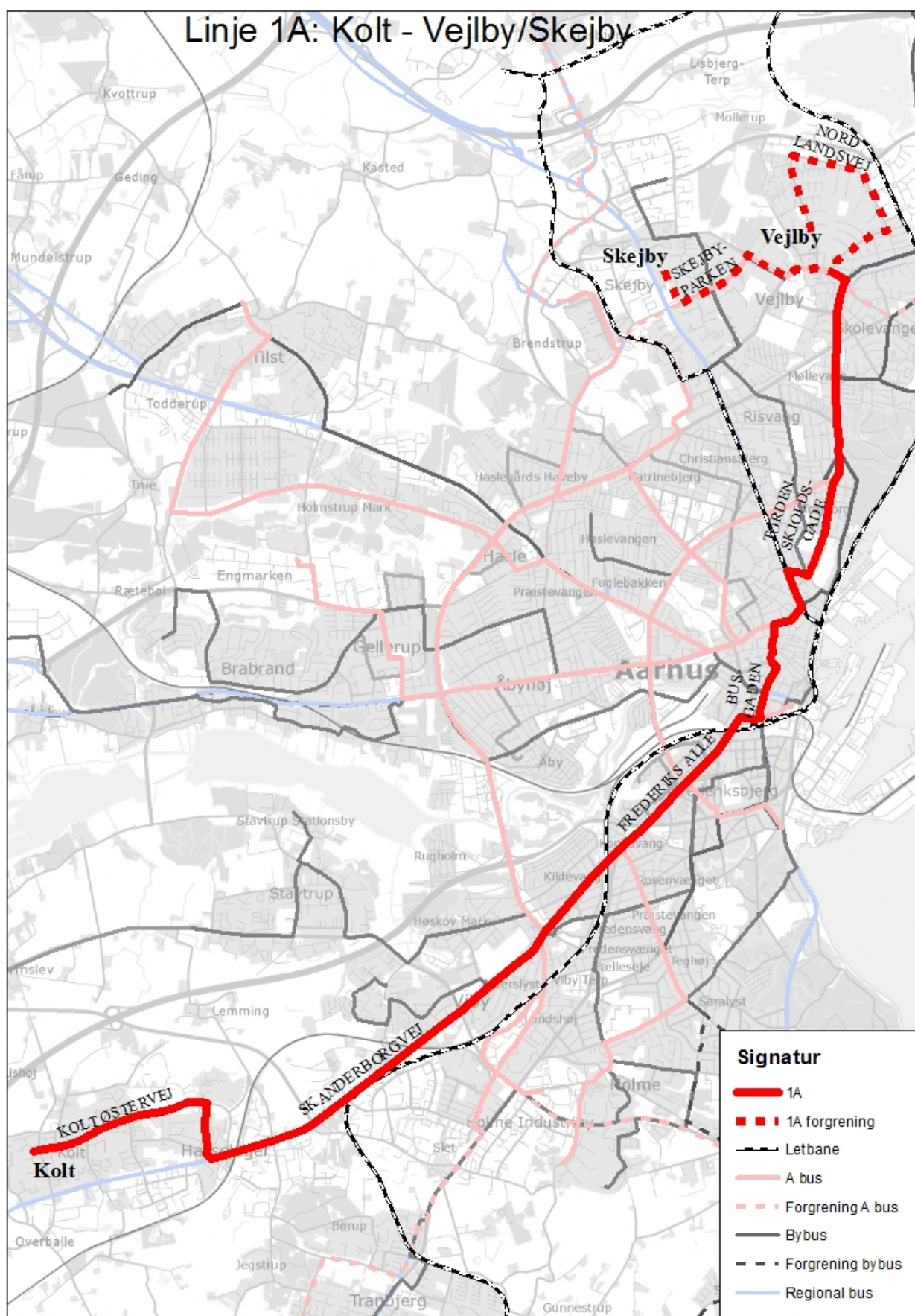
FORSLAG TIL TRAFIKPLAN AARHUS 2017 BILAG 2

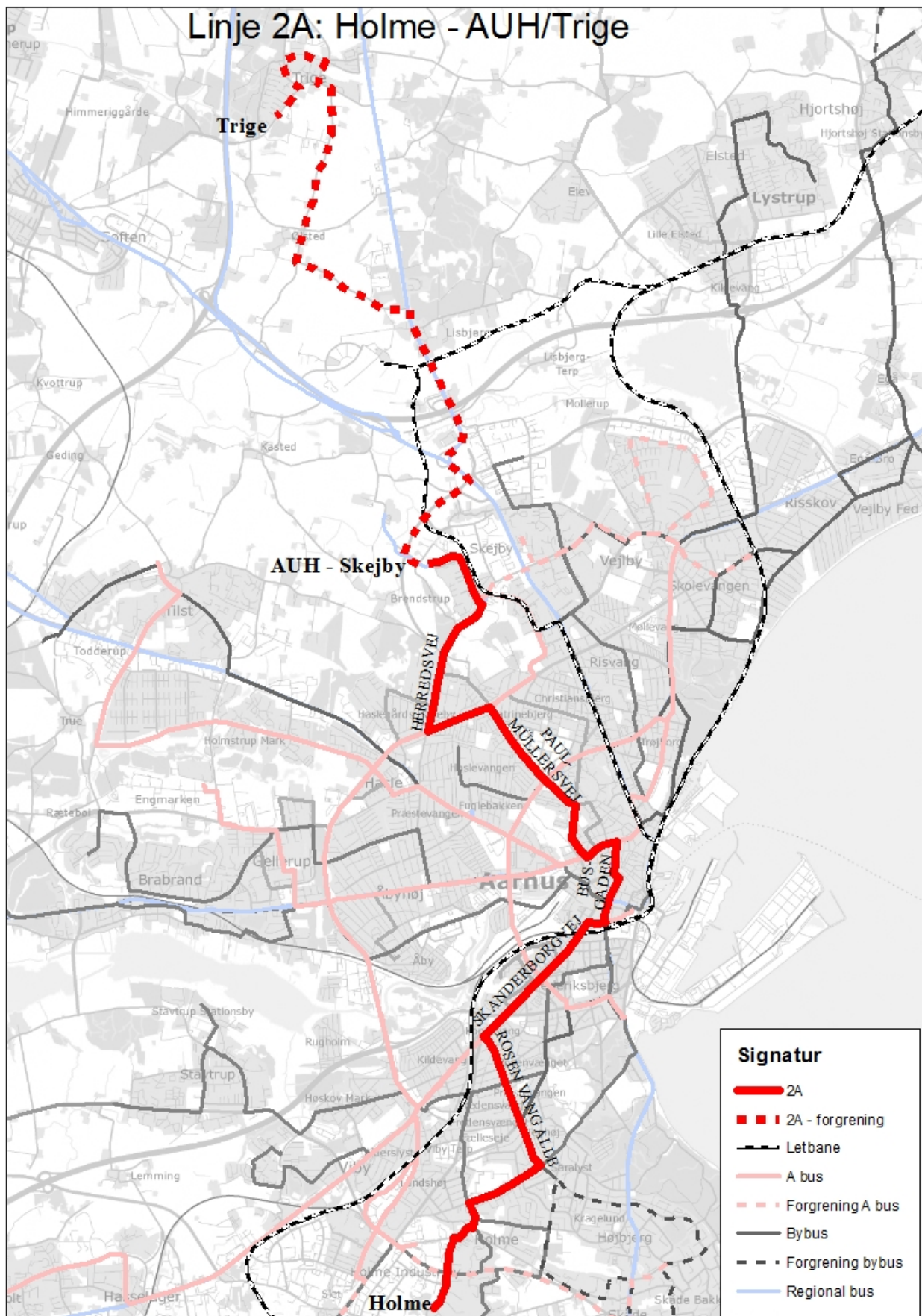
BILAG 2: KORT OVER FORSLAG TIL LINJEFØRINGER

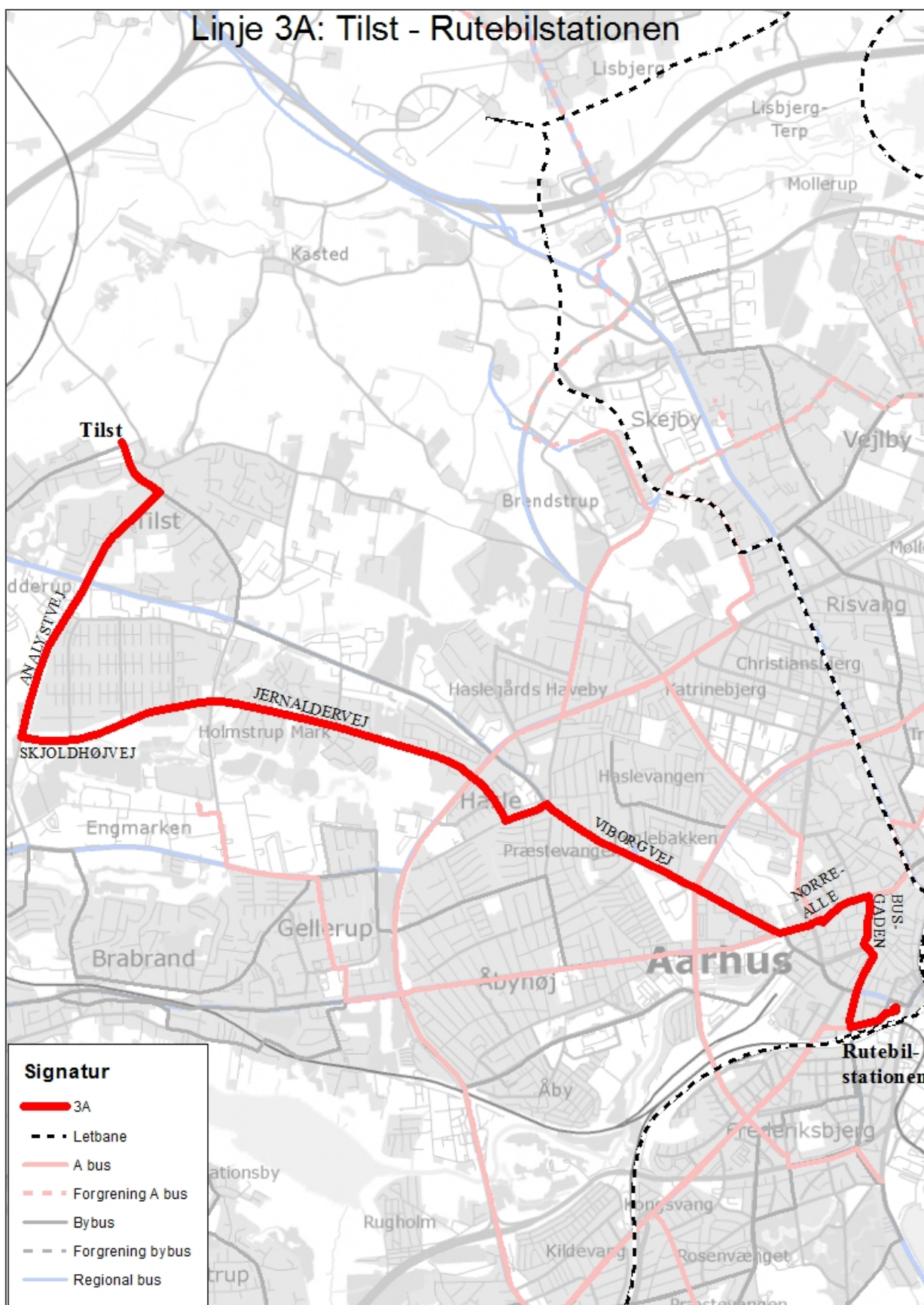
Forslag Til Kollektiv Trafikplan 2017 for Aarhusområdet – Tilpasning til Letbanen

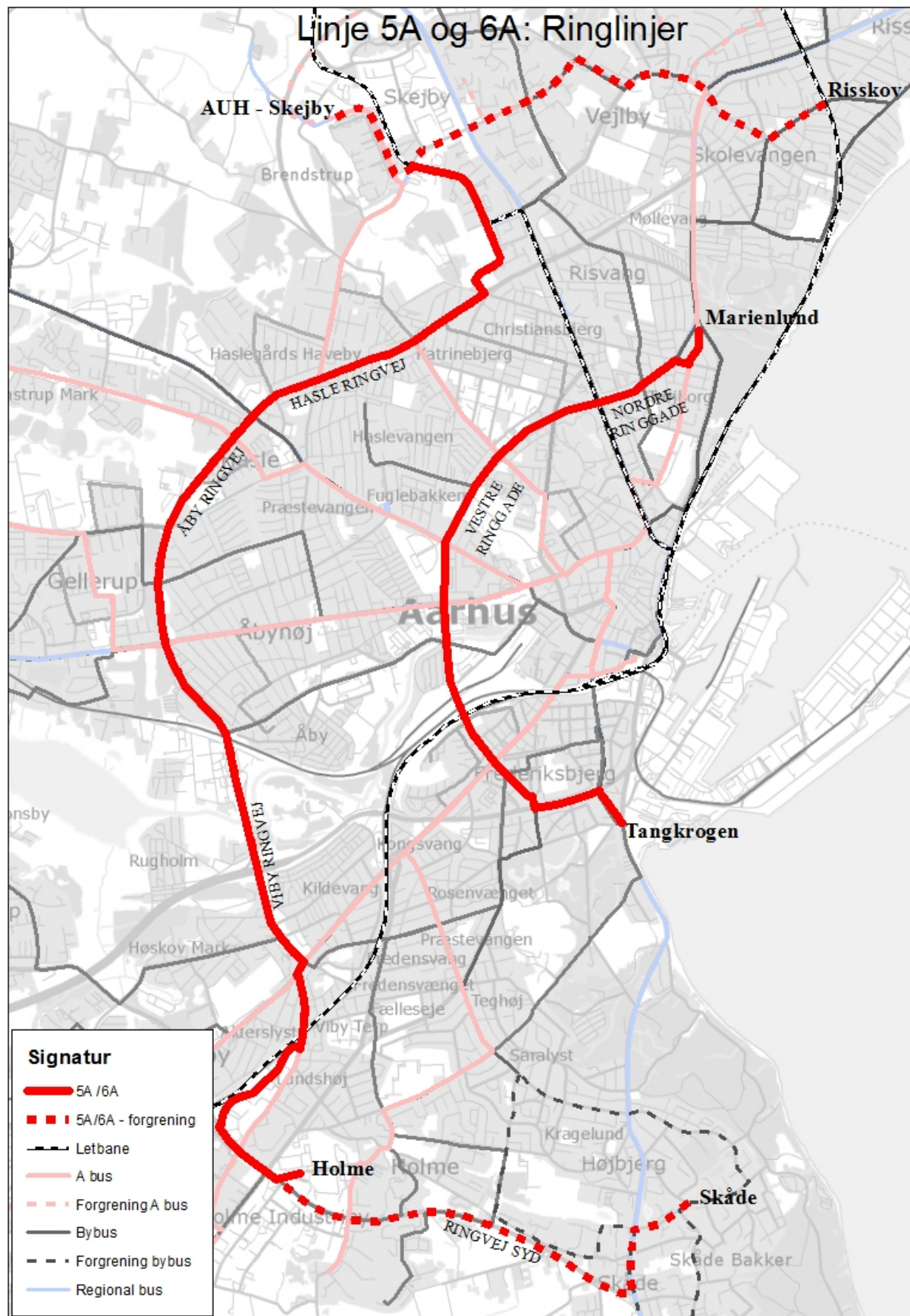
Bilaget viser forslag til konkrete linjeføringer for de enkelte linjer, dog ikke for linje 31, 32 og 35. Linje 31 til Moesgaard Strand og linje 32 til Egå Gymnasium kører uændret. Linje 35 kører kun mellem Helenelyst og Langkær Gymnasium.

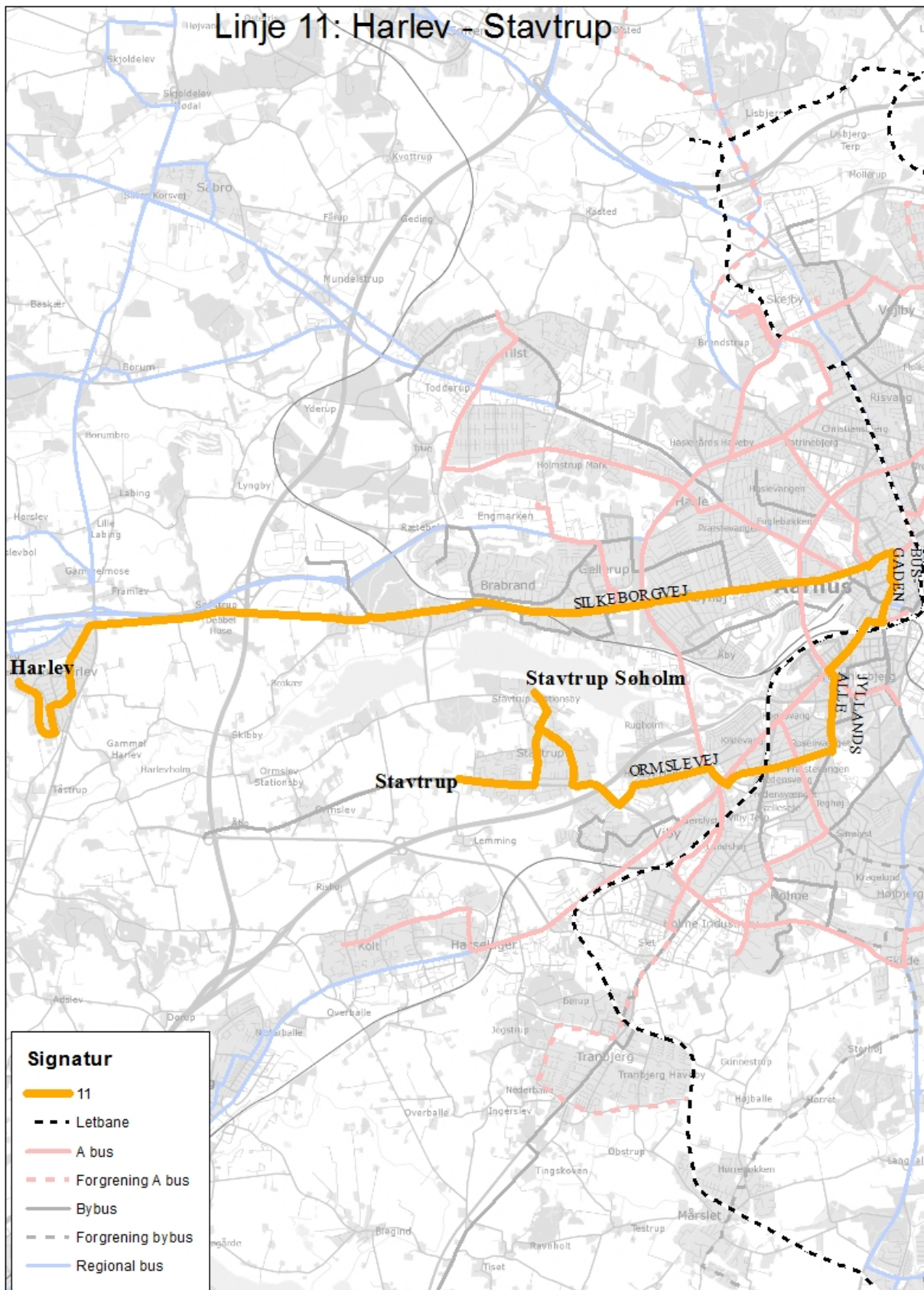
I bilaget findes også kort med oversigt over de stoppesteder, som grundet nedlæggelse af linje 35 mellem Åbo og Helenelyst mister betjening.

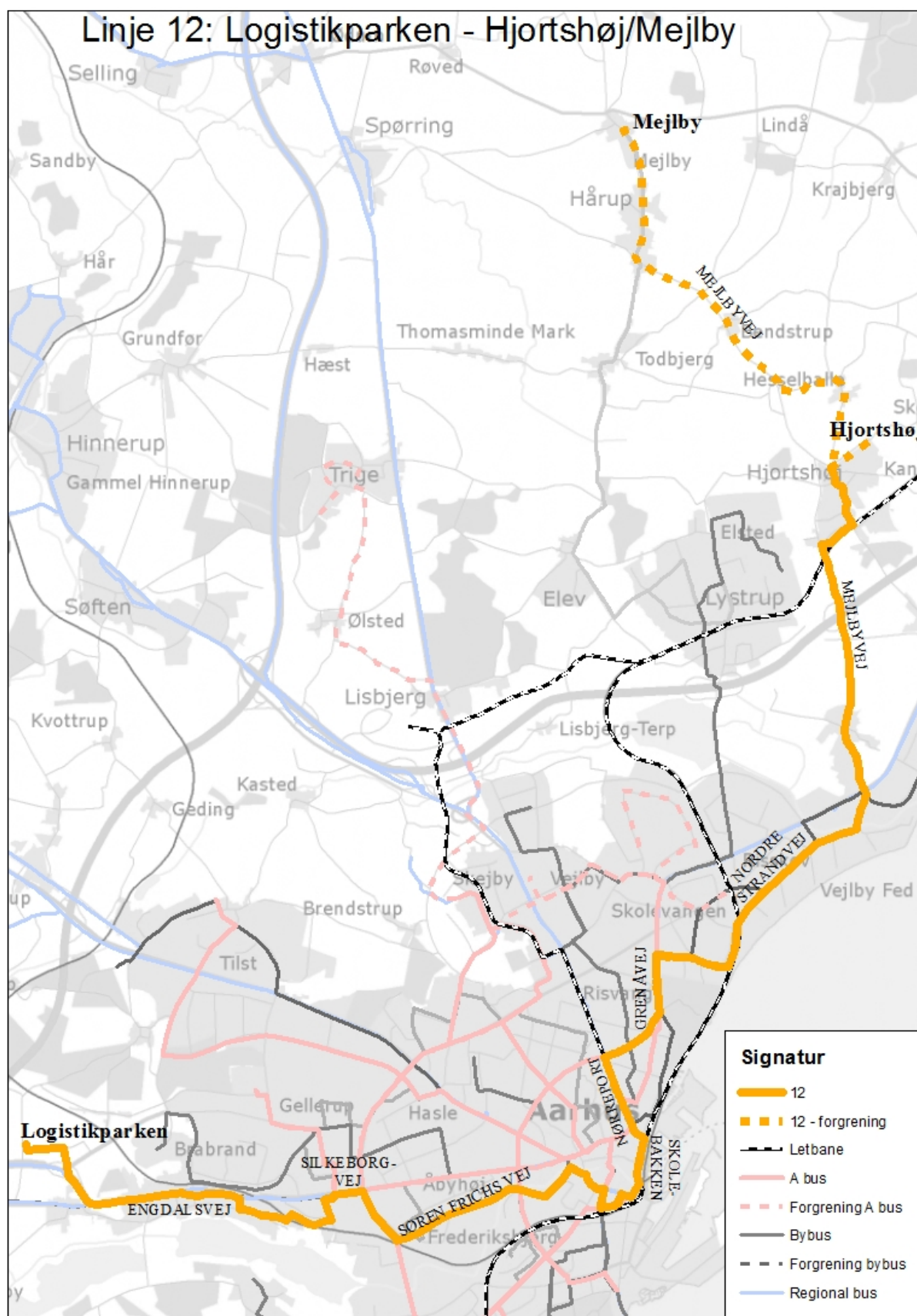


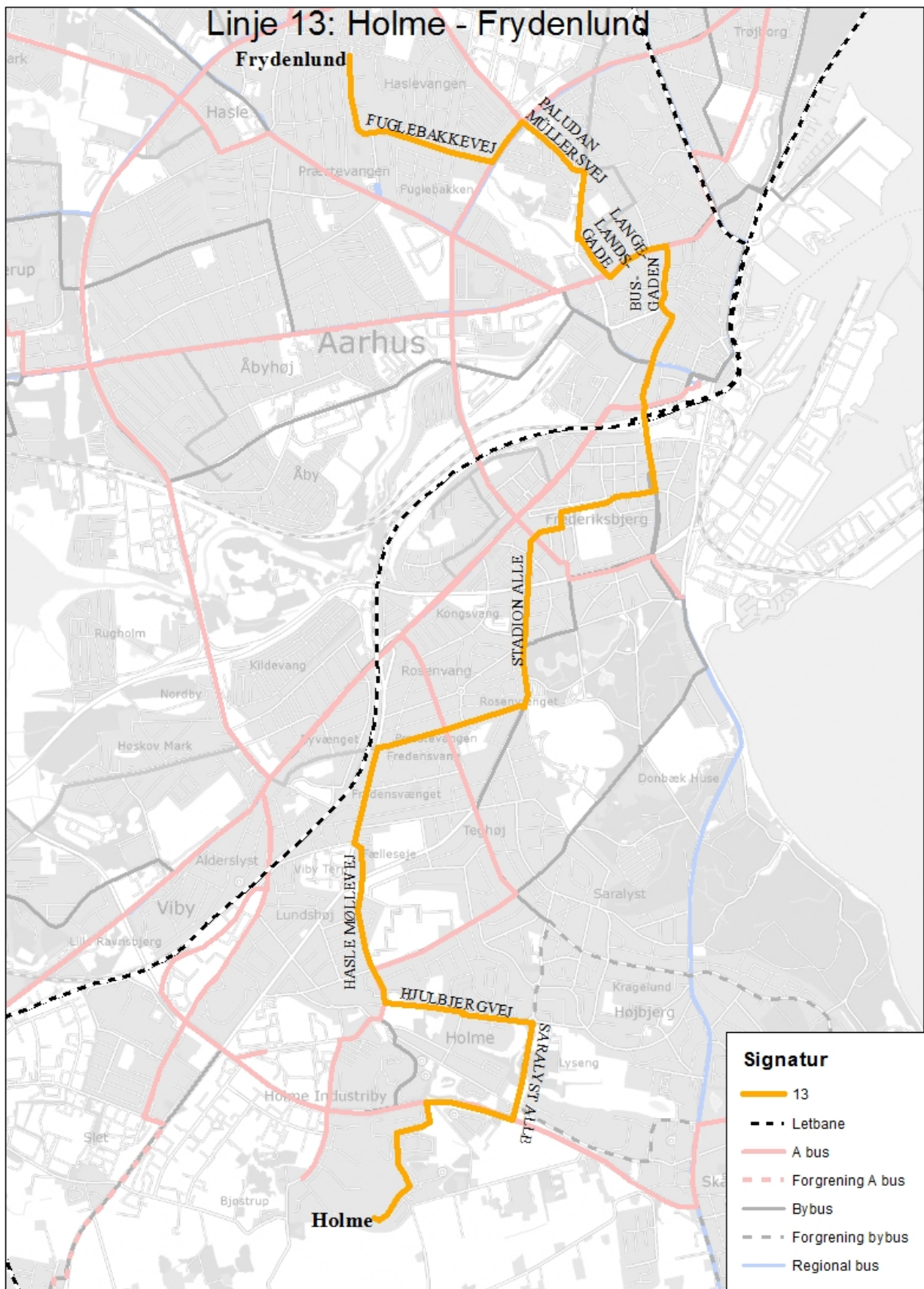


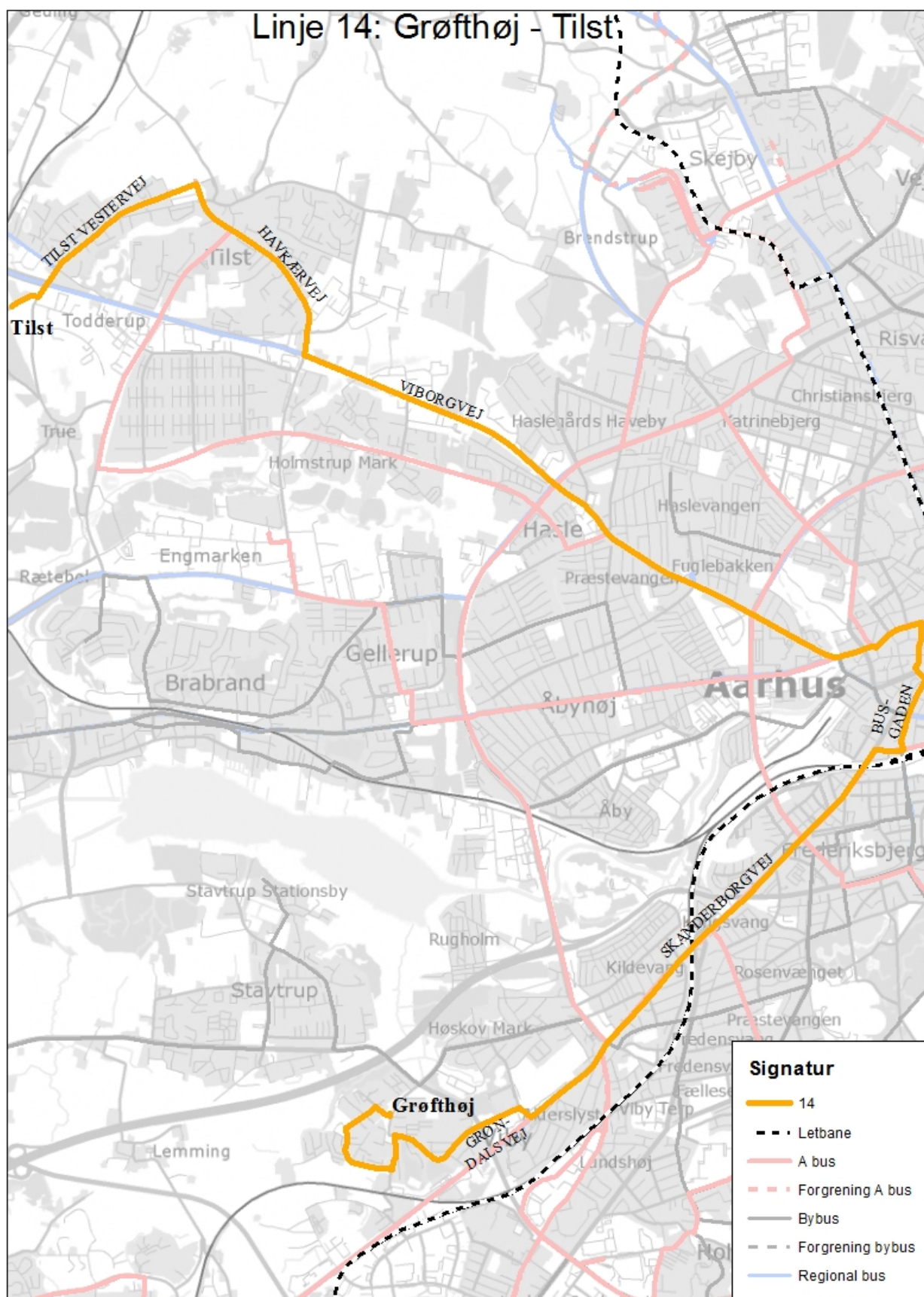


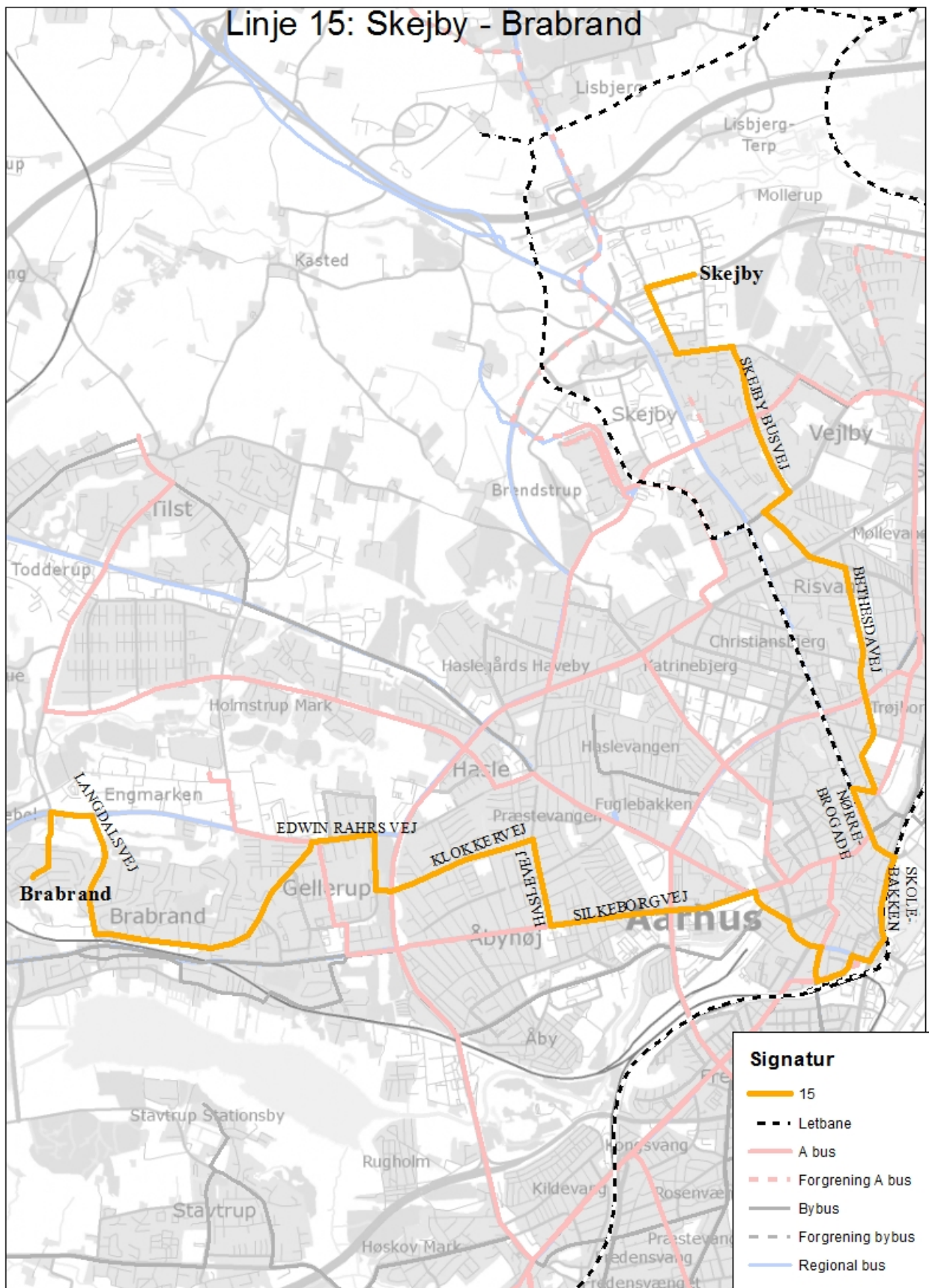


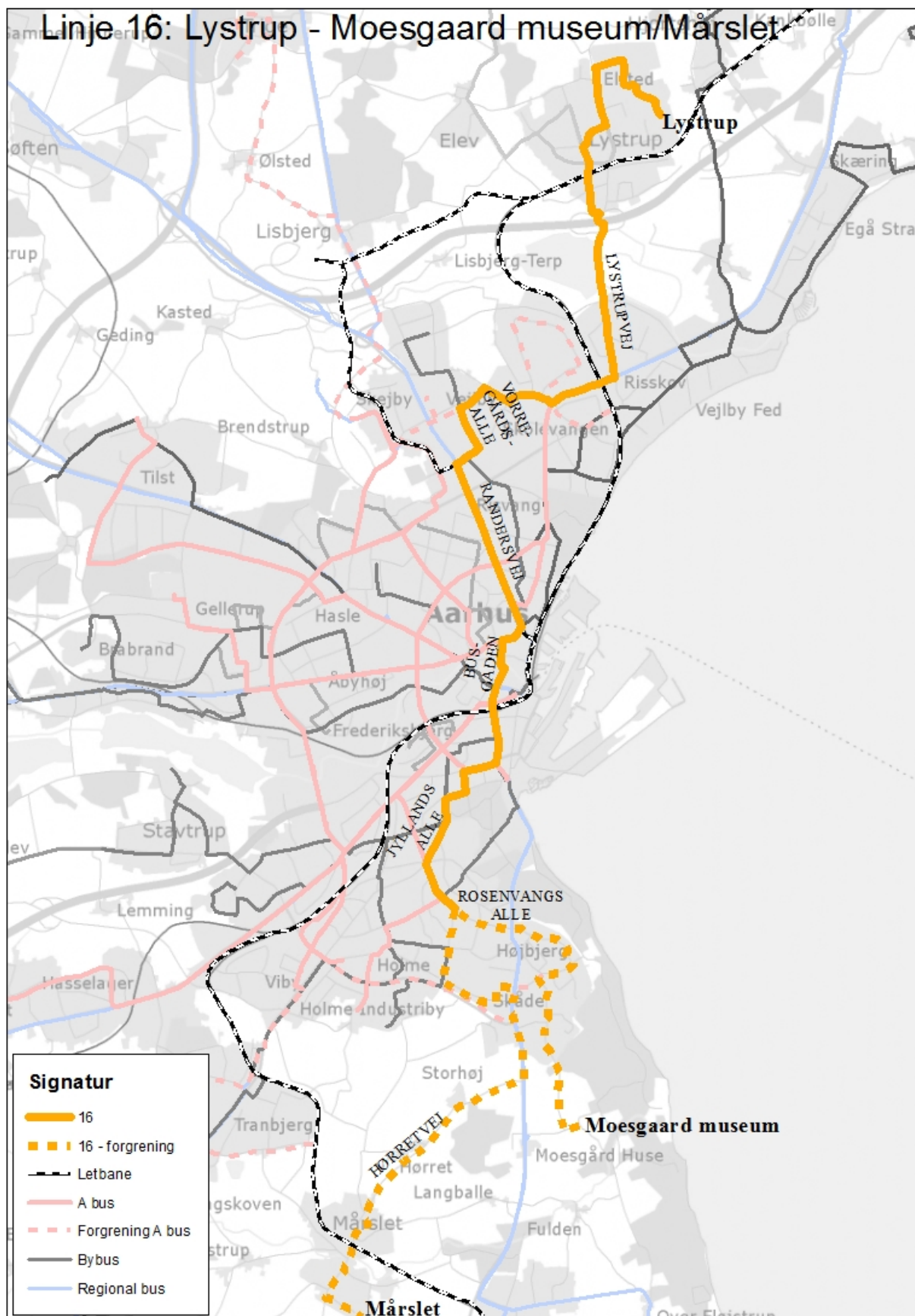


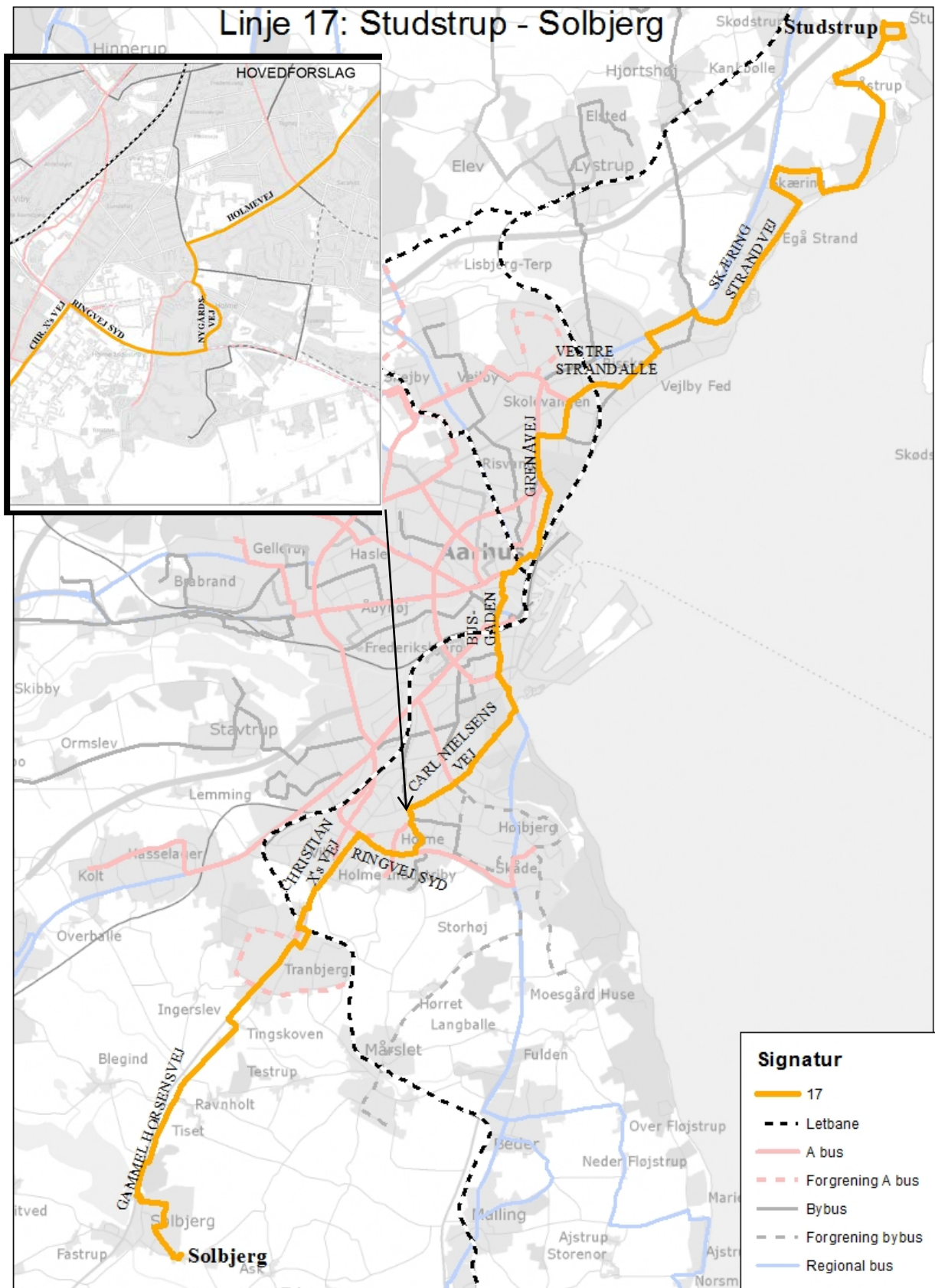


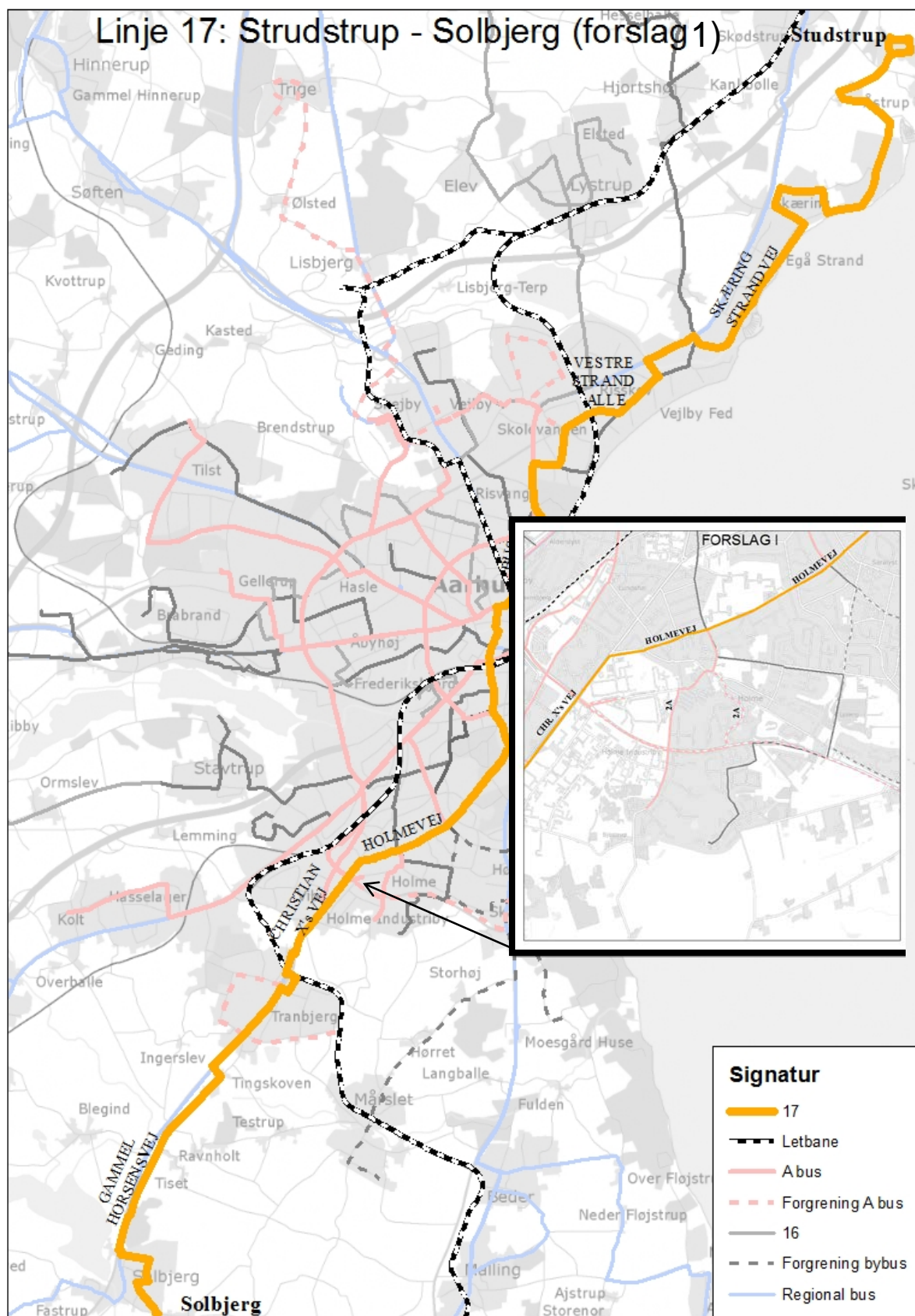


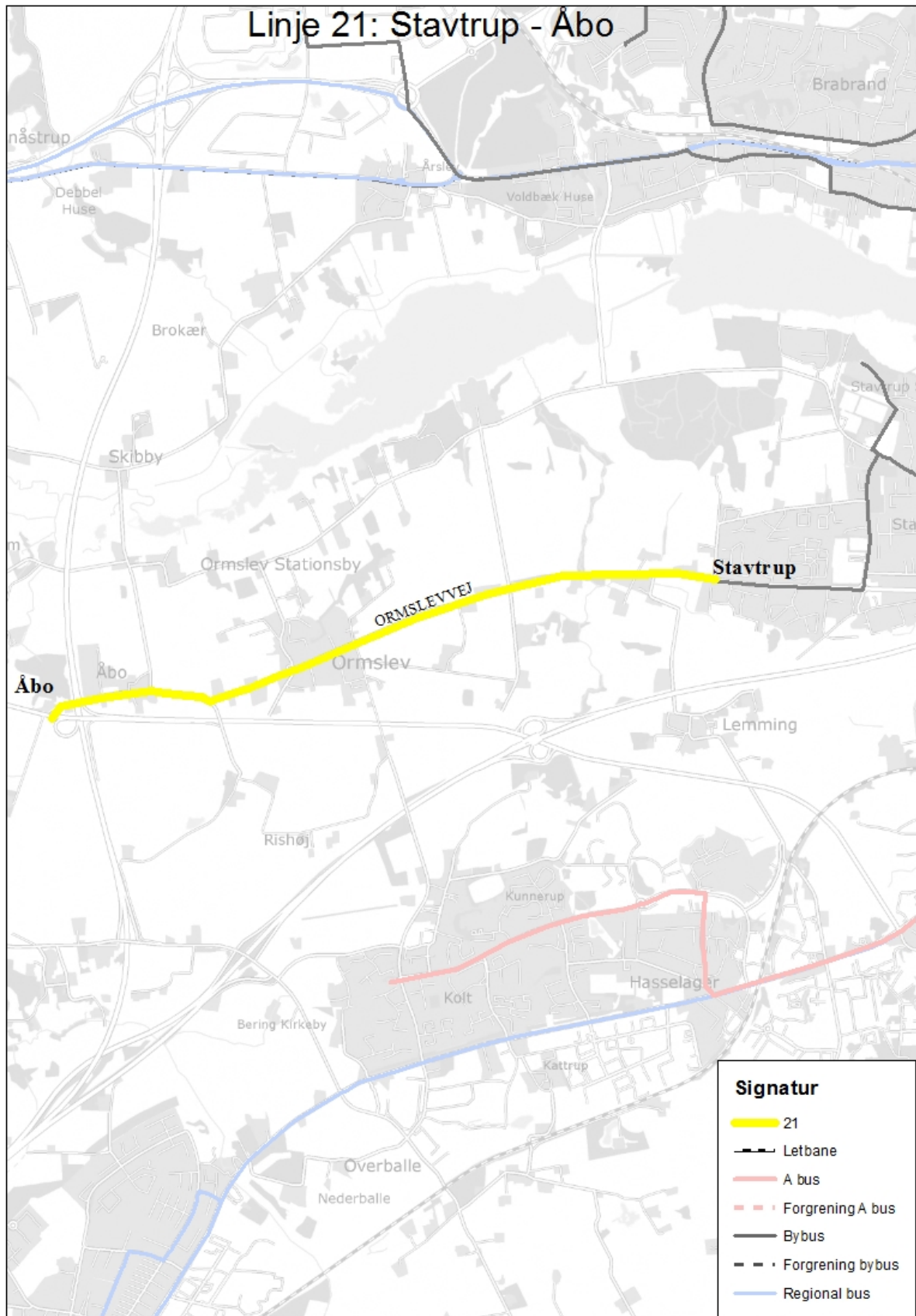


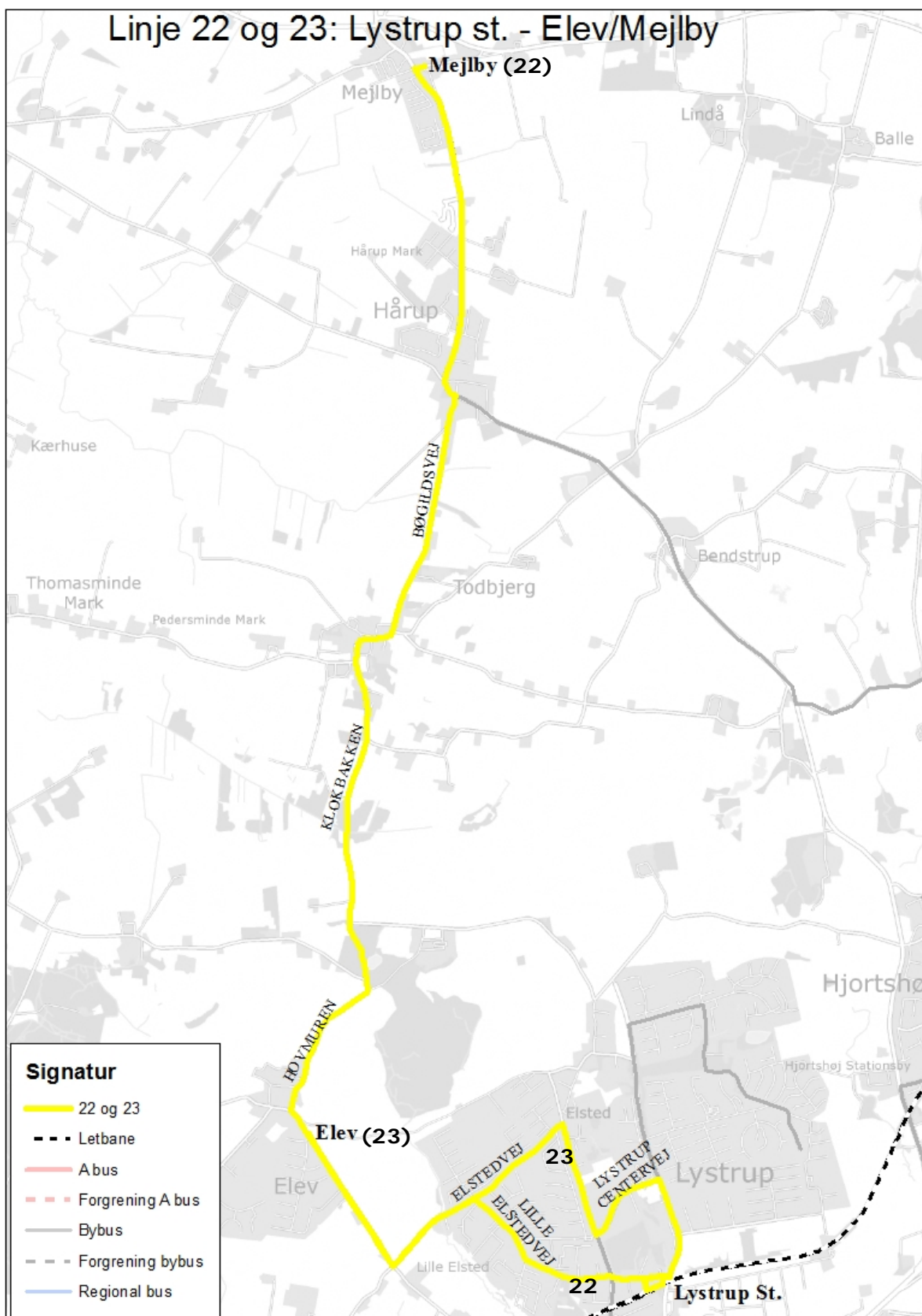




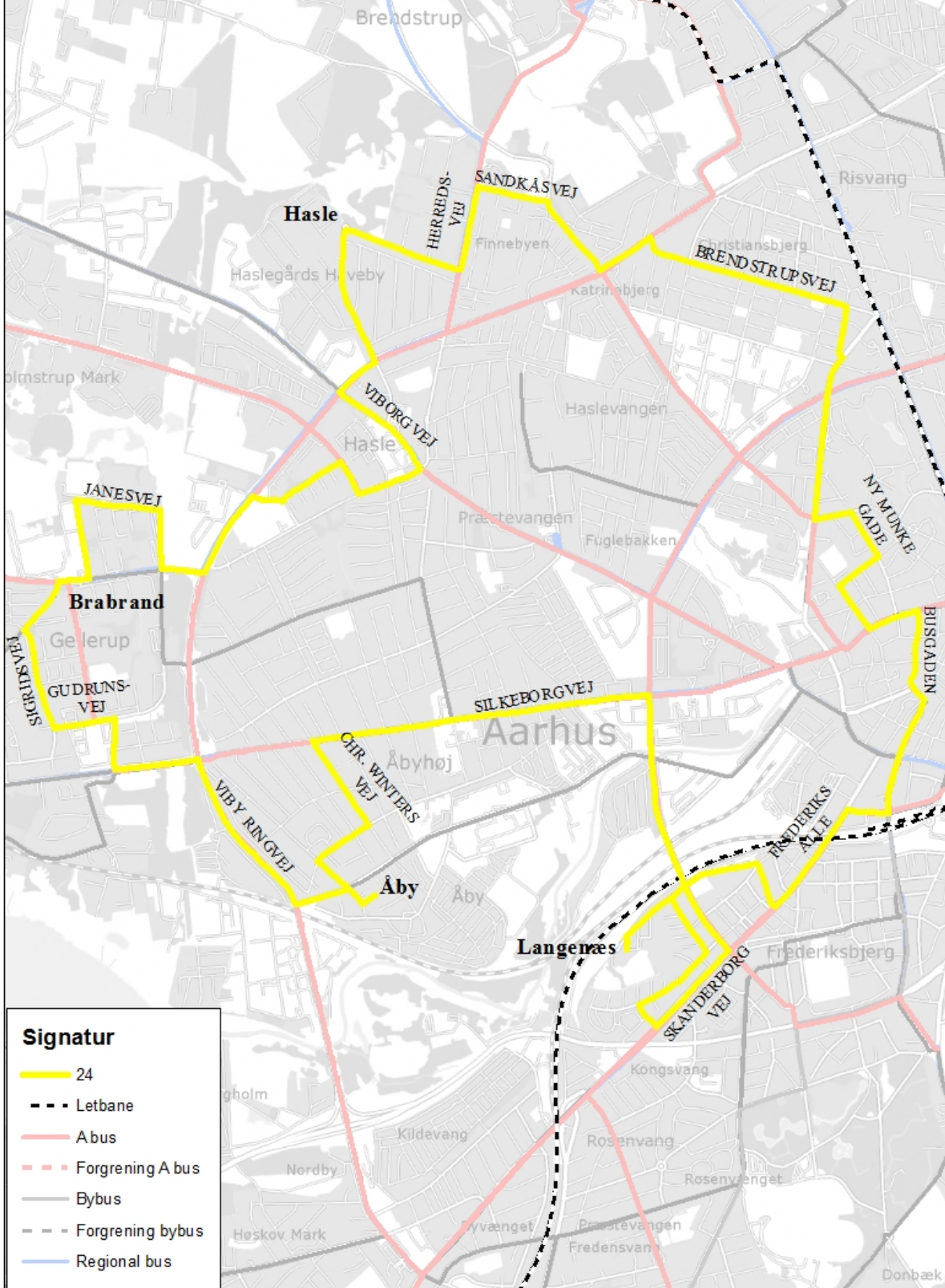


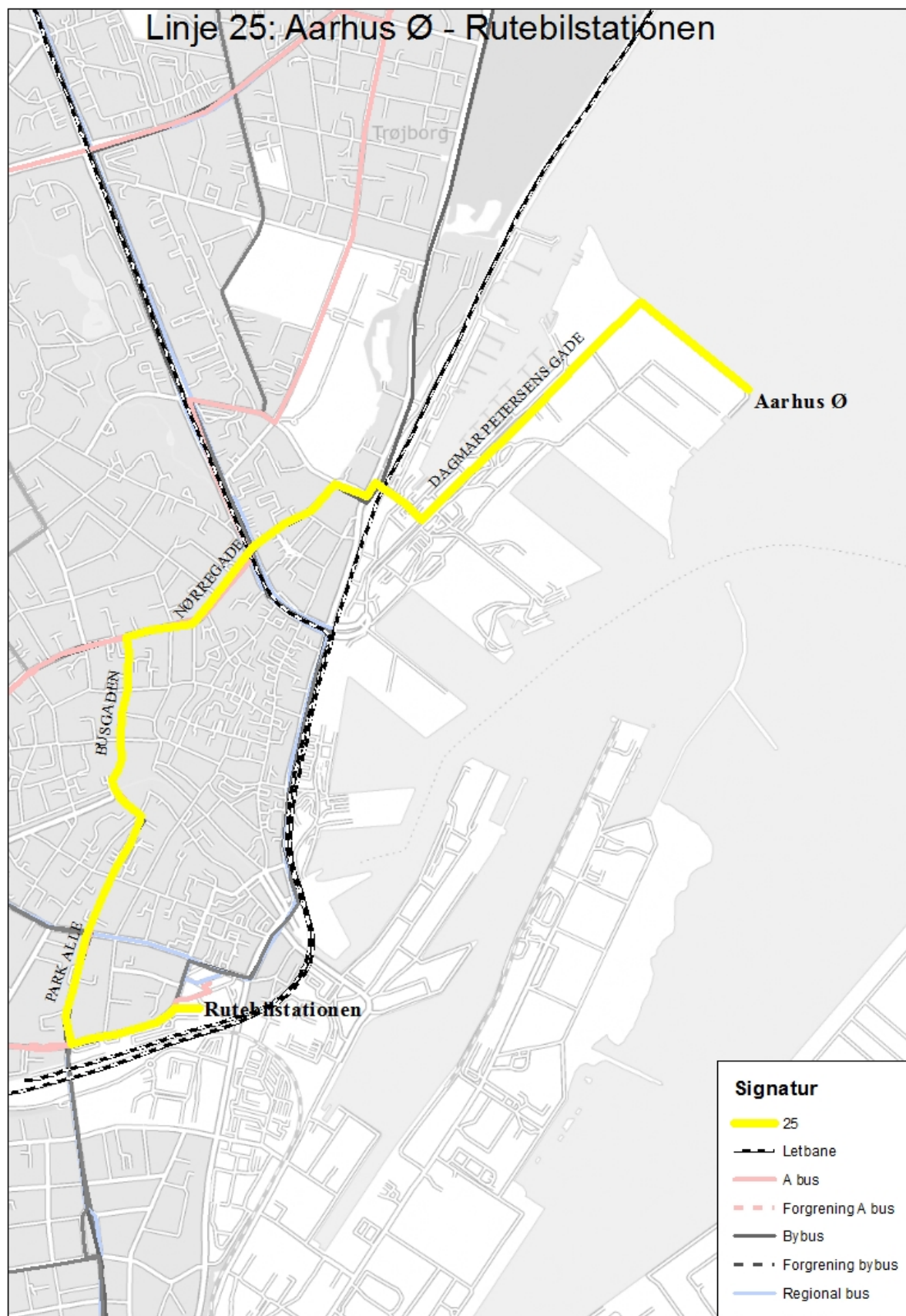


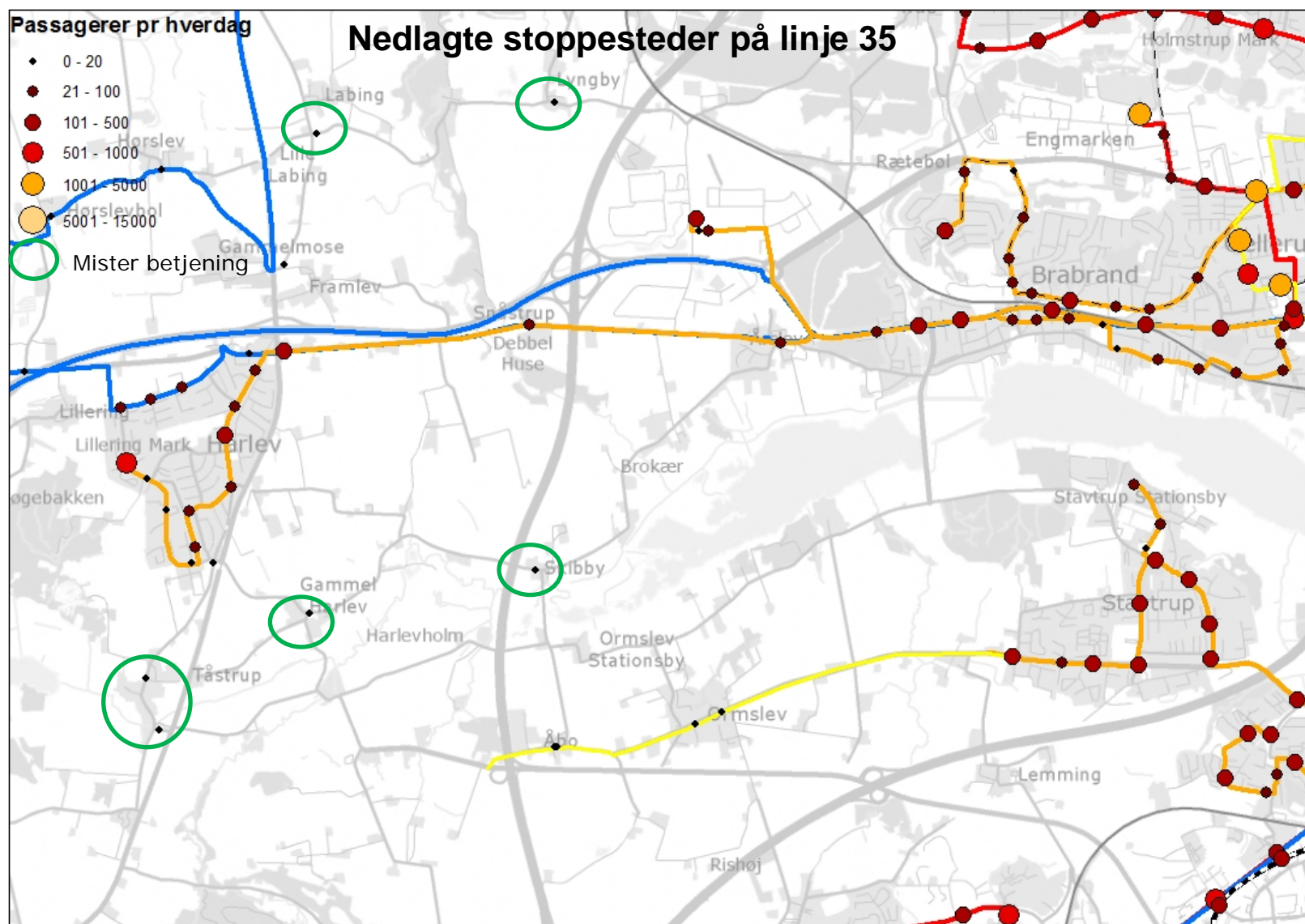


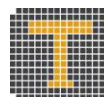


Linje 24: Langenæs-Åby-Åbyhøj-Brabrand-Hasle-Centrum









Fremsendt pr. mail 12.11.2015

til lc@tbst.dk

Opfølgende brev vedr. bekendtgørelse om rutekørsel

Brev

Kære Lis Caspersen

12. november 2015

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

Trafikselskaberne i Danmark udtrykte i høringssvaret vedrørende ændret bekendtgørelse om rutekørsel bekymring for, om der åbnes mulighed for at skumme fløden ved, at vognmænd får mulighed for at udvælge få men økonomisk fordelagtige ture.

Trafik- og Byggestyrelsen fremkommer i notat fra d. 15.10.2015 med uddybende oplysninger til brug for økonomisk høring. Vurderingen i notatet er, at der ikke åbnes op for yderligere konkurrence:

En rute f.eks. mellem Billund Lufthavn og Aarhus med flypassagerer eller en rute mellem færger i Fynshavn og Sønderborg med færgepassagerer vil falde ind under den nye kontraktordning, hvis et flyselskab/færgeselskabet indgår kontrakt med en buskørselsvirksomhed om kørslen, og der udstedes en samlet billet for bus- og flyrejsen/bus- og færgerejsen. I modsat fald vil kørslen anses for at være almindelig rutekørsel, idet den vil være åben for alle, og således kræve tilladelse (...) Ændringen af bekendtgørelsen vil således efter Trafik- og Byggestyrelsens vurdering ikke åbne op for yderligere konkurrence mellem private buskørselsvirksomheder og offentligt finansierede ruter.

TiD ønsker at henlede styrelsens opmærksomhed på følgende eksempel, hvor Lufthansa og Deutsche Post's busselskab har indgået samarbejdsaftale, hvor

busruter kører til lufthavnen, og der i forbindelse med bookingen af flybillet er mulighed for at tilføje den en busbillet (Lufthansa Express)¹:

Post kündigt München-Zubringer an
Kooperation mit Lufthansa.



Foto: Deutsche Post AG.

Die Deutsche Post AG wird ab 12. Feber 2016 durch ihre Tochter Postbus Zubringerdienste von Salzburg, Wörgl und Innsbruck zum Flughafen München anbieten. Die Fahrscheine sollen ab 15 Euro pro Richtung erhältlich sein und sind bereits über die Homepage des Anbieters buchbar. Weiters kündigt die Deutsche Post eine Kooperation mit Lufthansa an, so dass die Fahrten auch unter der Marke "Lufthansa Express" direkt im Zuge der Ticketbuchung gekauft werden können.

Postbus ist ein Tochterunternehmen der Deutschen Post AG, das sich mit dem Vertrieb von Fernbuslinien befasst. Die Fahrten werden in der Regel durch Subunternehmer im Namen und auf Rechnung des Postbus durchgeführt.

Midttrafik påpeger, at det vil være kritisk, om 912X mellem Aarhus og Billund får en sådan konkurrent, såfremt en sådan ordning får et omfang udover lejlighedsvis befordring af enkeltpersoner. Ruten 912X er i dag selvfinansierende – endda med et mindre overskud.

Med eksemplet ønsker trafikskaberne at fremhæve, at de foreslåede formuleringer i ændret bekendtgørelse om rutekørsel kan åbne op for yderligere konkurrence mellem private aktører og offentligt finansierede ruter. Det vil i givet fald influere negativt på den øvrige kollektive trafik, der som følge af reducerede passagerindtægter får behov for yderligere midler fra kommuner/regioner og/eller nedlæggelse af ruter og/eller reduceret frekvens.

Med venlig hilsen

Morten Brønnum Andersen
Trafikskaberne i Danmark

¹ www.austrianaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2015/10/30/post-kuendigt-muenchen-zubringer-an.html

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
www.tbst.dk

Sagsnr. TS2020500-00010
Dato 15. oktober 2015

Uddybende oplysninger - økonomisk høring i forbindelse med ændring af bekendtgørelse om rutekørsel

KL har i brev af 9. oktober 2015 (sagsnr. SAG-2015-03286) anmodet om svar på en række spørgsmål, før KL kan afgive sit endelige svar på den økonomiske høring i forbindelse med ændring af bekendtgørelse om rutekørsel.

Trafikselskaberne har over for KL påpeget, at udkastet til ændret bekendtgørelse kan tolkes i retning af, at der åbnes op for, at private busvognmænd kan konkurrere direkte med offentligt finansierede ruter, som ikke er speciel rutekørsel, skolekørsel eller arbejdstagerkørsel, f.eks. ruter, der kører til Billund Lufthavn, færgehavnen i Fynshav eller mellem Blokhus og Aalborg.

Trafik- og Byggestyrelsen kan oplyse, at der alene er tale om, at tilladelse til visse former for speciel rutekørsel erstattes af krav om opretelse af en skriftlig kontrakt mellem buskørselsvirksomheden og transportarrangøren.

Styrelsen har inden udarbejdelsen af de ændrede regler afholdt et møde med trafikselskaberne, hvor der var enighed om, at der til de former for speciel rutekørsel, der i visse tilfælde bliver udført i direkte konkurrence med trafikselskabernes ruter – skolekørsel og arbejdstagerkørsel – forsat skal kræves tilladelse.

En rute f.eks. mellem Billund Lufthavn og Aarhus med flypassagerer eller en rute mellem færger i Fynshavn og Sønderborg med færgepassagerer vil falde ind under den nye kontraktordning, hvis et flyselskab/færgeselskabet indgår kontrakt med en buskørselsvirksomhed om kørslen, og der udstedes en samlet billet for bus- og flyrejse/bus- og færgerejsen. I modsat fald vil kørslen anses for at være almindelig rutekørsel, idet den vil være åben for alle, og således kræve tilladelse.

En rute mellem Blokhus og Aalborg vil efter styrelsens opfattelse ikke umiddelbart falde ind under den nye kontraktordning, idet passage-rerne i så fald skal have et bestemt fælles formål med kørslen. Eksempelvis har turister eller indkøbsrejsende ikke et bestemt fælles formål med kørslen, og sådan kørsel er almindelig rutekørsel, da kørslen i realiteten er åben for alle.

Ændringen af bekendtgørelsen vil således efter Trafik- og Byggestyrelsens vurdering ikke åbne op for yderligere konkurrence mellem private buskørselsvirksomheder og offentligt finansierede ruter.

Med venlig hilsen



Lis Caspersen

Chefkonsulent