



Aarhus, 10. maj 2016

**Bilagssamling til Åben dagsorden
for møde i Bestyrelsen for Midttrafik
den 10. maj 2016 kl. 09.00
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Takst Vest

Møde med transportordførerne (24. maj 2016)

Historikken – hvorfor er der behov for en takstreform?

Der er et veletableret samarbejde i Vest Danmark, der har sikret:

- Fri omstigning mellem bus og tog.
- Gode korrespondancer mellem bus og tog.
- Rejsekort kan bruges alle steder (fra januar 2017).
- Fælles trafikinformation via Rejseplanen.

Historikken – hvorfor er der behov for en takstreform?

Men der er behov for at se på prisstrukturen på tværs – i lighed med takstreformen på Sjælland:

- Rejsekortets indførelse i 2012 og efterfølgende kundekritik har, sammen med Statsrevisorernes rapport i 2015, gjort det tydeligt, at der er behov for en takstreform.
- Vi vil øge den kollektive trafiks attraktivitet og gøre det lettere for kunderne. Derfor reformerer vi pris- og zonesystemet.
- Vi ønsker at gøre takstsystemet mere enkelt og gennemskueligt. Samtidig fastholdes den decentrale takstkompetence.
- De nuværende forskelle på op til 20 % mellem takstniveauerne for bus og tog gør en fuld harmonisering umulig uden drastiske kunde- eller provenukonsekvenser. I stedet har vi fokuseret på forenkling.
- Målet har været at finde en provenuneutral model uden behov for mertilskud fra stat, regioner eller kommuner.

Ambitiøs takstreform med Takst Vest

(med inspiration fra Sjælland)

1. Forenkling

- Der indføres ét fælles zonesystem – rejsekortzoner.
- Hvert trafikselskab udgør ét takstområde (Midttrafik har i dag 4, Sydtrafik og FynBus har hver 3).

2. Forståelige priser

- Enkeltbillet – altid dyrere end rejsekort (eller samme pris).
- Rejsekort – ens mængderabat hos alle trafikvirksomheder (4 trin max. 40 % rabat).
- Periodekort – gyldigt til både bus og tog og mere entydigt prisforhold til rejsekort, som gør det nemmere at fortælle kunderne, hvad der er mest attraktivt for dem.

3. Provenuneutralitet

- Trafikselskabernes og togoperatørernes provenu er tilstræbt sikret på kort og lang sigt.
- Samlede indtægter i Takst Vest ændres i størrelsesordenen +/- 0,5%

Ambitiøs takstreform med Takst Vest

(med inspiration fra Sjælland)

4. Begrænsede kundekonsekvenser

- **Ni ud af ti** rejser får uændrede (+/- 2kr. pr. rejse) eller faldende priser.
- **En ud af ti** rejser får prisstigning på mere end 2 kr. (pr. rejse).

5. Kommerciel frihed

- Trafikvirksomhederne kan udbyde kommercielle produkter uden for Takst Vest systemet, f.eks. m.h.p. bedre kapacitetsudnyttelse, særlige kundegrupper og lokale markedsforshold.

6. Fleksibelt valg af salgskanal

- Web-salg, billet app, automater, betjente salg.

Forenklet struktur

Opsummering

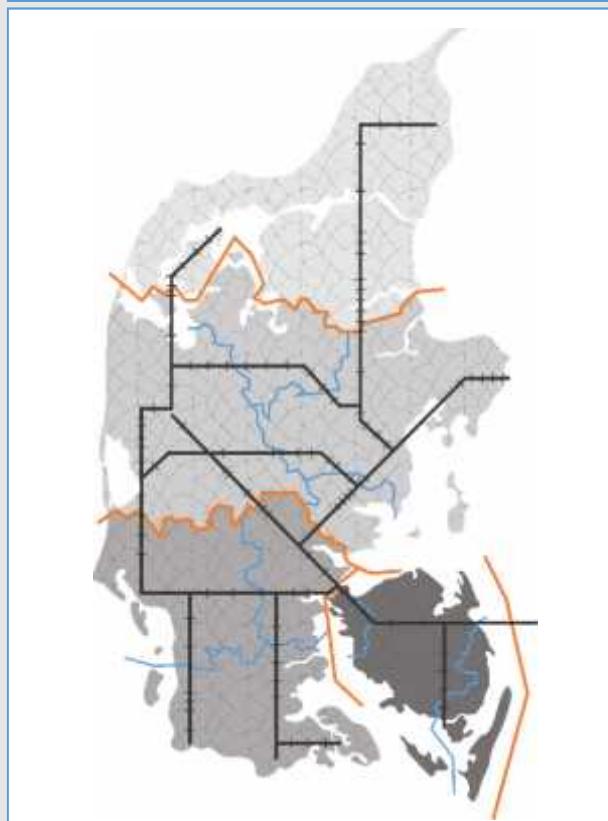
Principper for beregninger af rejseafstande forenkles med Takst Vest.

- Lokale takstområder nedlægges (figur 1, blå linjer).
- Togoperatørernes skinnelzoner nedlægges (figur 1, sorte linjer).
- Fremadrettet beregnes prisen for alle rejser ud fra afstand målt i rejsekortzoner (figur 2).

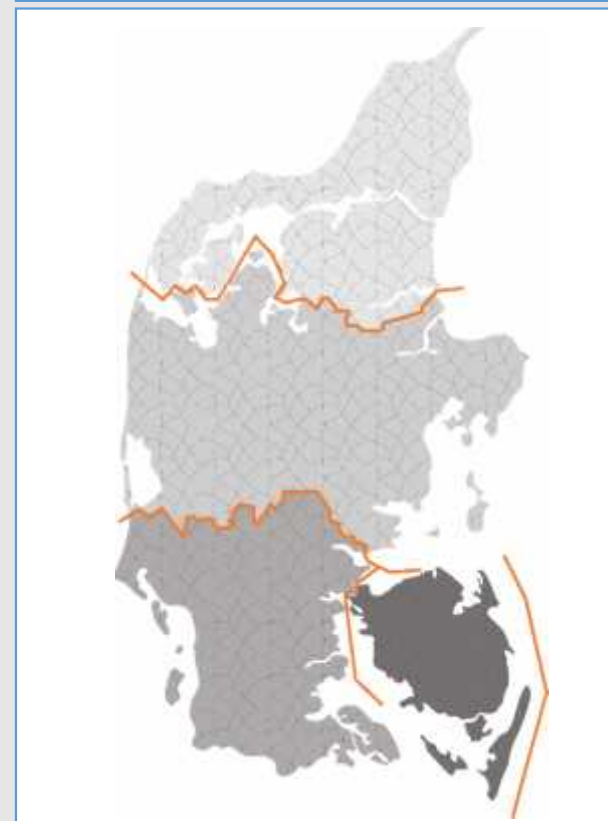
Andre tiltag:

- Off-peak rabatten udvides.
- Kombinerede billetter kan købes til alle relationer (på app og web).

Figur 1. I dag



Figur 2. Takst Vest

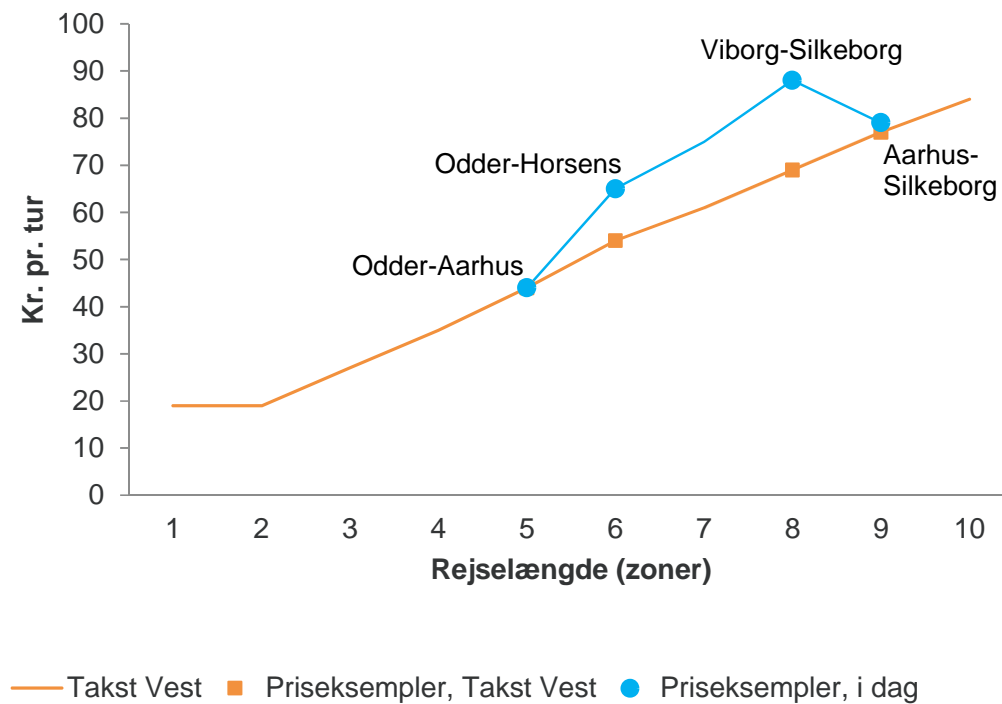


Mere logiske priser

Interne rejser i trafikselskab

- I dag koster lange rejser i visse tilfælde mindre end kortere rejser.
- Det laves der om på med Takst Vest, når de lokale takstområder nedlægges.

Eksempel: Rejser i Midttrafik

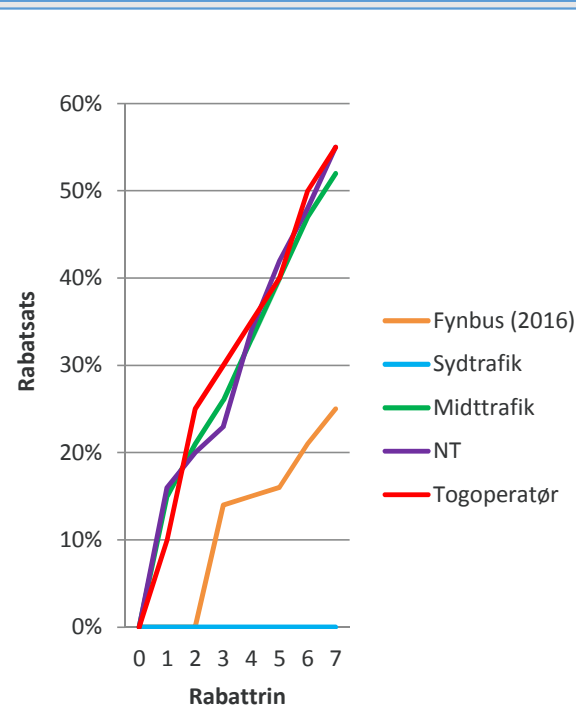


Fælles og færre rabatsatser på rejsekort

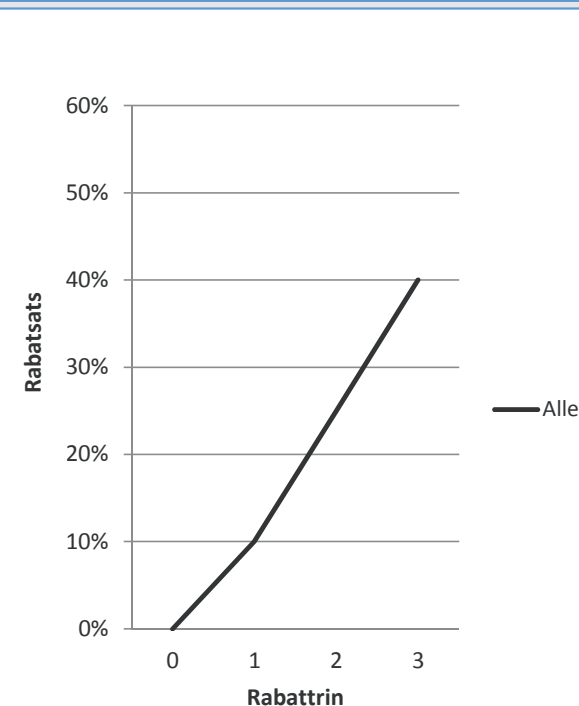
Opsummering

- I dag er der forskellige satser for mængderabat på rejsekort i selskaberne (figur 1).
- Rabatsatserne harmoniseres og forenkles med Takst Vest (figur 2).
- Antallet af rabattrin reduceres fra 8 til 4.

Figur 1. I dag



Figur 2. Takst Vest



Andre tiltag

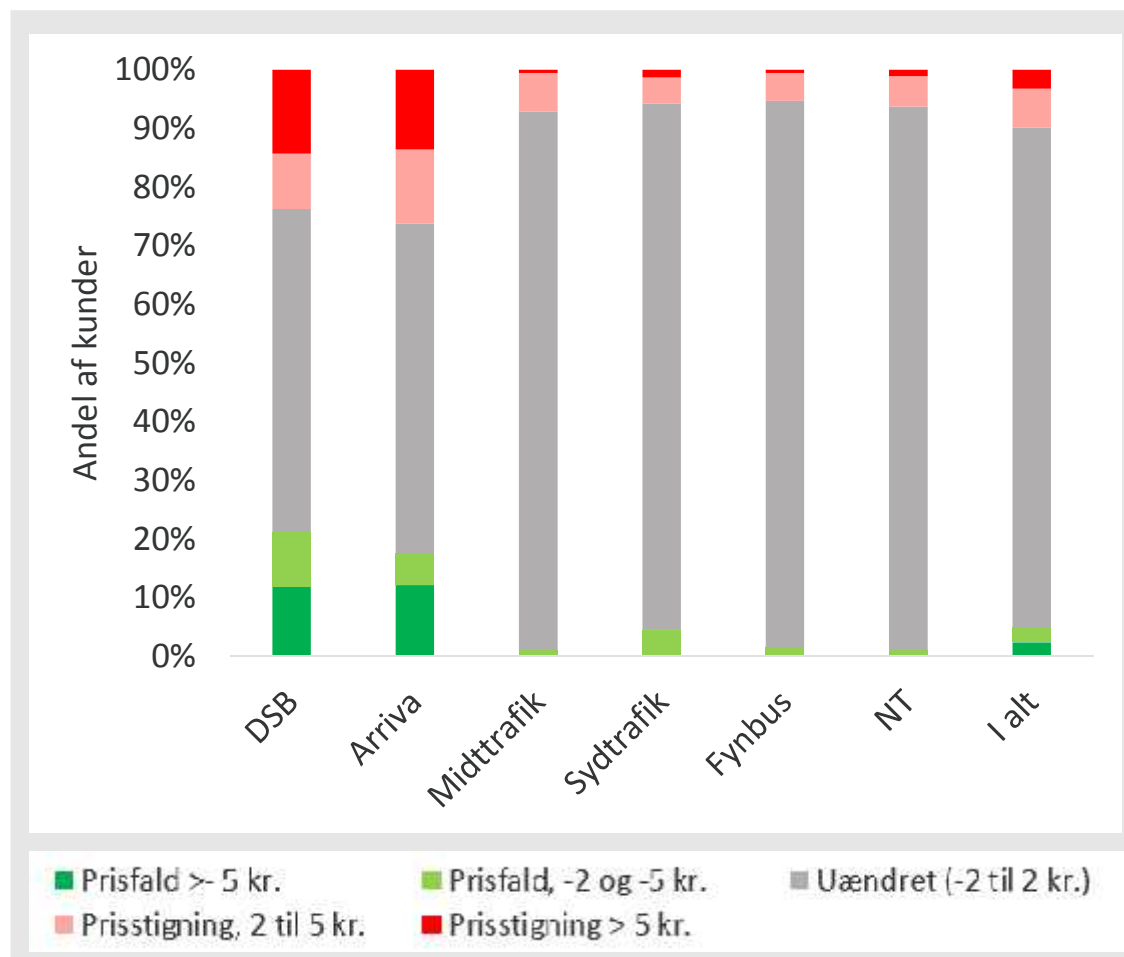
- Off-peak rabat
 - Nuværende ordning udvides til at gælde inden for hvert af de 4 trafikelskaber – som på Sjælland (alternative modeller undersøges).
- Pensionister
 - Selskaberne har fælles mængderabat på rejsekort på 25% stigende til 40%.
 - De enkelte selskaber kan vælge en yderligere pensionistrabat på rejsekortet (kundetyperabat).
 - Periodekort – minimum 25 % rabat.
 - Kontantbillet bliver ikke billigere end rejsekort.
- Ungdomskort
 - Nuværende ungdomskortordning fortsætter indtil en evt. ny landsdækkende model implementeres. Dog udvides ordningen til at gælde mellem Midttrafik Syd og Øst.

Andre tiltag

- Børn
 - Forventet ens rabat på 50%.
- Takstkompetence
 - Trafikselskaberne fastsætter priser på bus- og lokaltogsrejser og togoperatørerne fastsætter priserne til regional-, intercity- og lyntog.
 - Priserne på periodekort fastsættes i samarbejde mellem trafikselskaberne og togoperatørerne.
 - Priserne på kombirejser (med både bus og tog) fastsættes af togoperatørerne.
 - Trafikselskaberne og togoperatørerne indgår aftale om anvendelse af buspriser på enkelte togstrækninger, der betjenes af både lokaltog og regionaltog.

Provenu- og kundekonsekvenser¹

- Takstreformen er provenuneutral for alle trafikvirksomheder
- Målet er færrest mulige kundekonsekvenser
- Næsten 9 ud af 10 kunder oplever prisændringer på mindre end +/- 2 kr. pr. rejse
- Reformen medfører dog væsentlige prisændringer for nogle kunder
- Prisændringerne er størst for togkunderne



Noter.

¹ Se bilag 3 for yderligere detaljer om kundekonsekvenser.

Eksempler på kundegrupper, der oplever prisændringer

Prisfald

Nuværende togrejser på togtakst (enkeltbilletter)¹

Togoperatørernes periodekortkunder¹

Højfrekvente rejsende på rejsekort hos Fynbus og Sydtrafik

Rejsende i off peak inden for trafikelskab¹

Prisstigninger

Lokale togrejser der overgår fra trafikelskabernes takster til togtakst (rejsekort)²

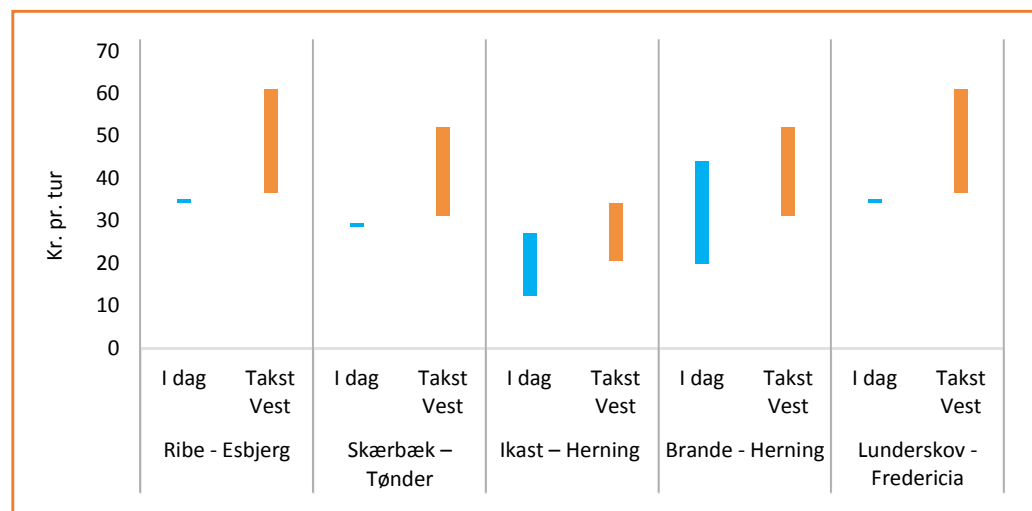
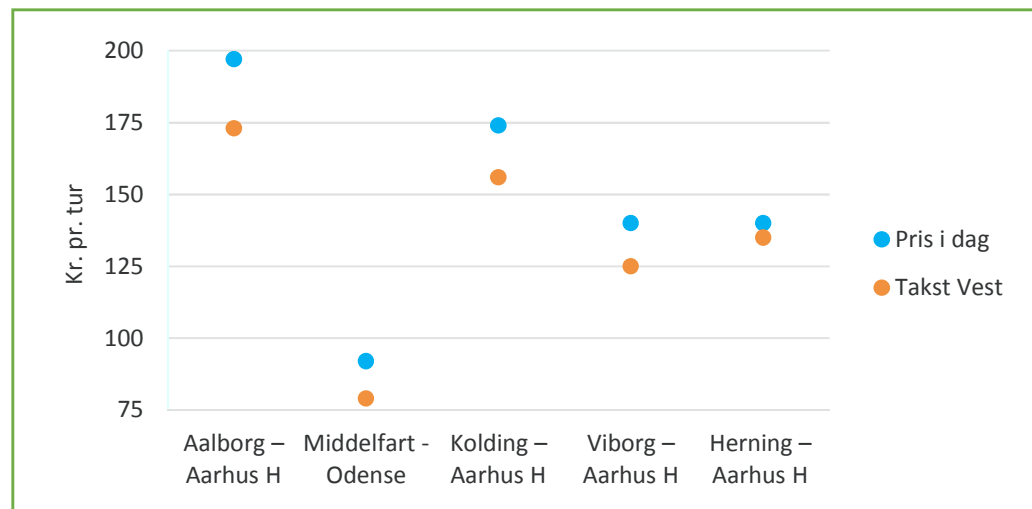
Unge og pensionister der i dag rejser på billigdage

Højfrekvente rejsende på rejsekort hos DSB, Arriva, Midttrafik og NT

Noter.

¹ Rejser, der i dag krydser lokale takstområder.

² Graf viser interval afhængig af rabattrin på rejsekort.



Hvordan imødekommer Takst Vest kritikpunkter fra bl.a. Statsrevisorerne

Kritikpunkter:

- Svært for kunderne af få overblik over billigste billetprodukt.
- To overlappende zonesystemer (rejsekortzoner og skinnezoner).
- Mange forskellige rejsekorttakster og mængderabatter i forskellige takstområder.
- Kritik af ulogiske priser.

Løsningstiltag:

- Rejsekort er altid billigere (eller lig) enkeltbillet, og der etableres mere entydige prisforhold mellem rejsekort og periodekort.
- Der etableres én fælles zonestruktur (rejsekortzoner).
- Hvert trafikselskab udgør ét takstområde.
- Der etableres én fælles rejsekort rabatstruktur.
- Sammenlignelige togrejser får samme pris og sammenlignelige busrejser får samme pris.
- Mulighed for at differentiere bus- og togpriser.

Fordele for kunder og trafikvirksomheder:

- Forenkling og mere forståelige priser.
- Begrænsede kundekonsekvenser.
- Provenuneutralitet.
- Takstkompetence og kommercielle frihedsgrader bevares.
- En række af de eksisterende kundefordele bevares.

Takst Vest versus Takst Sjælland¹

Emne	Takst Sjælland	Takst Vest		
Ligheder	Zonesystem		Kun ét zonesystem (rejsekortzoner)	
	Lokale takstområder		Afskaffes inden for trafikelskab ²	
	Billigdage for unge og pensionister		Afskaffes	
	Kombirejser		Man kan købe billet fra alle steder til alle steder	
			Omstigningszone reduceres til stationszonen	
	Off peak-rabat		Alle interne rejser i trafikelskab ²	
	Børnerabat		Forventet ens rabat på 50%	
	Prisforhold, enkeltbillet vs. rejsekort		Rejsekort er det sikre valg ³	
Forskelle	Periodekort		Gælder i både bus og tog	
	Ungdomskort		Fortsætter	
			Uændret gyldighed	Udvidet gyldighed i Midttrafik
	Priser i bus og tog		Ens	Adskilte ⁴
	Pensionistrabat på rejsekort		Ingen kundetyperabat	Min. 25% rabat
	Rabattrin på rejsekort		Ingen mængderabat	Forsimpleret mængderabat
	Takstkompetence		Fælles	Adskilt ⁴

Noter.

¹ Listen er ikke udtømmende. Enkelte oplysninger har karakter af arbejdshypoteser.

² Kun ét trafikelskab på Sjælland. Vest for Storebælt er hvert trafikelskabsområde ét takstområde.

³ Voksne rejser billigere eller til samme pris på rejsekort sammenlignet med enkeltbilletter. Udfordring med særlige kombirejser undersøges.

⁴ Dog fælles periodekort.

Implementering

- Beslutningsprocessen om Takst Vest går nu ind i den politiske behandlingsfase
 - såvel nationalt som regionalt i trafikvirksomhedernes respektive bestyrelser, som skal godkende de endelige takster.
- Trafikvirksomhederne ønsker at implementere Takst Vest hurtigst muligt herefter.
- Vi har maj 2016 bedt Gartner om en vurdering af opgaven med at implementere Takst Vest i trafikvirksomhedernes salgssystemer.
- Mere præcist tidspunkt for implementering af Takst Vest afventer Gartners rapport.

Implementering

Inden da skal følgende afklares:

- Lovgivning.
- IT-forhold.
- Salgskanal strategi - beslutning om hvilke billetprodukter, der skal sælges i hvilke salgskanaler.
- Vi vil lave fælles rejseregler for enkeltbilletter, rejsekort og periodekort.

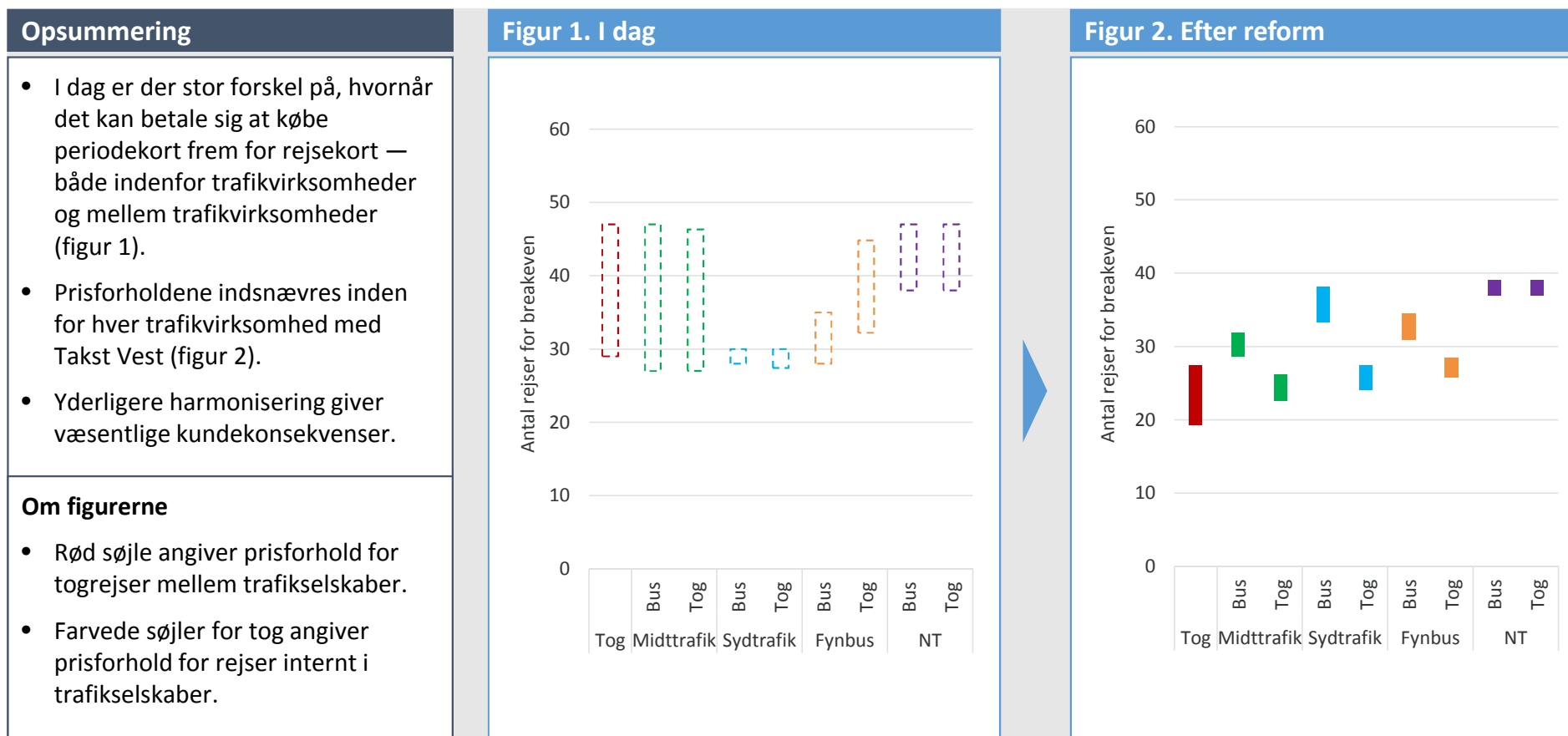
I øvrigt arbejder vi i implementeringen med:

- God kommunikation overfor kunderne.
- Fælles fokus på at øge kundetilfredsheden.

BILAG

Bilag 1.

Prisforhold mellem rejsekort og periodekort (voksne)



Bilag 2.

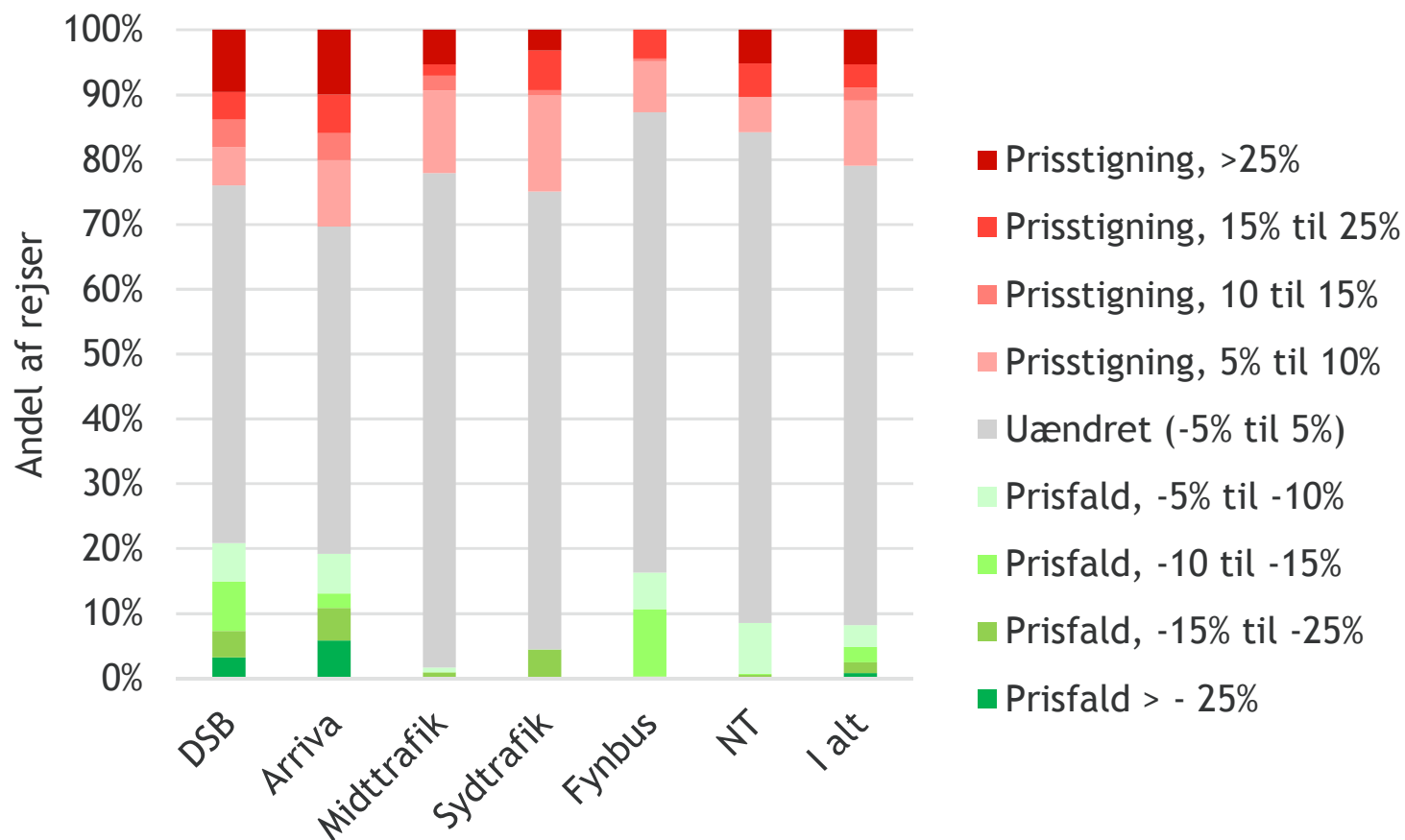
Prisforhold mellem rejsekort og periodekort



Noter.

¹ Pensionistrabatter i NT er ikke endeligt fastlagt . Prisforhold er derfor foreløbigt.

Bilag 3. Kundekonsekvenser. Relative ændringer i %¹



Note: ¹ Foreløbige resultater, der kan ændre sig, når alle takstrækker mv. endeligt er fastlagt.

Takstkompetence efter Takst Vest og Takst Sjælland

I forlængelse af, at der er opnået enighed om og politisk opbakning til takstreformerne i Øst- og Vestdanmark skal det afklares hvordan takstkompetencen skal indrettes når reformerne er trådt i kraft.

Takstkompetencen ændres gennem en ændring af Lov om trafikkselskaber, som i sagens natur skal vedtages af Folketinget. En ændring af denne lov påtænkes fremsat i den kommende samling.

Nedenfor beskrives ministeriets tilgang til ændringen af kompetenceforholdene i loven.

1 Nedlæggelse af takstområder

Konkret skal lovens afsnit om takster og billetteringssystemer (§ 6., § 6 a. og § 6 b.) ændres, da dette i dag tager udgangspunkt i princippet om, at der skal eksistere takstområder og at takstområderne er afgørende for, hvem der har takstkompetencen for hvilke rejser.

Både i Øst og Vest skal de gamle takstområder nedlægges. Enkelte undtagelser er dog ungdomskort og ”mimrekort” på Sjælland, hvor der skal etableres en hjemmel til at opretholde takstområderne i en overgangsperiodekort indtil der er fundet en permanent løsning for disse produkter.

2 Takst Sjælland

I Østdanmark udbredes kompetenceforholdene for takstområde hovedstaden til hele Sjælland som konsekvens af, at de interne takstområdegrænser i Movias område nedlægges. Det betyder konkret, at taksterne øst for Storebælt (med undtagelse af Bornholm) skal aftales mellem DSB, Movia og Metroselskabet.

Samtidig skal der etableres en klar mekanisme til at afgøre konflikter i tilfælde af, at parterne ikke kan blive enige.



3 Takst Vest

I Vestdanmark skal takstkompetencen opdeles mellem trafikskaberne og togoperatørerne som konsekvens af, at bus- og togtakster adskilles. Trafikskaberne får takstkompetencen for rejser i egne områder, mens togoperatørerne som udgangspunkt fastsætter taksterne for togrejser. Periodekorttakster aftales i fællesskab mellem det relevante trafikskab og togoperatører, mens togoperatørerne fastsætter priserne på periodekort, der dækker flere trafikskabers områder.

I forhold til togoperatørernes rejser, tænkes der i lovforslaget at indgå en bestemmelse om, at togoperatørerne har takstkompetencen *medmindre andet aftales*. Dermed åbnes mulighed for, at parterne selv kan indgå aftaler om, hvem der fastlægger taksterne på fx togrejser inden for NT's område mv.

Der vil i sagens natur også i Vestdanmark være behov for at få etableret en mekanisme der kan træde i kraft, såfremt der ikke kan opnås enighed om de takster, der skal fastlægges i enighed mellem flere parter.

4 Stadfæstelse af principperne i Takst Vest og Takst Sjælland

Ud over ændringerne af lov om trafikskaber er det planen, at de grundlæggende principper bag Takst Vest og Takst Sjælland, som parterne er enige om, skal stadfæstes. Dette kan eksempelvis ske i form af bekendtgørelser eller i form af bemærkninger til loven, hvoraf det skal fremgå at rejsekort aldrig må være dyrere end enkeltbilletter, at rabatsystemer skal være ens, at periodekort skal kunne betale sig ved daglig pendling i den samme relation osv.

5 Proces

Udarbejdelsen af et revideret lovforslag, fremsættelsen for Folketinget mv. vil ske i regi af Transport- og Bygningsministeriet. Loven er sat i lovetingslovprogram i den kommende samling. I samme ændringslovforslag kan tænkes at indgå andre justeringer af lovgivningen.

Takst Sjælland træder i kraft i januar 2017, mens Takst Vest forventes at træde i kraft senere i 2017. Takst Sjælland vil således sandsynligvis træde i kraft før loven revideres og det samme kan blive tilfældet for Takst Vest.

Det er dog vurderingen, at begge reformer kan træde i kraft inden for den nuværende lov, da de konkrete takstrækker for 2017 allerede er aftalt og principielt kan træde i kraft så snart løsningen kan understøttes teknisk. I Vestdanmark vil dette dog indebære, at trafikskabernes bestyrelse skal godkende togoperatørernes takster for de korte togrejser, hvilket i sagens natur vil være en overgangsløsning.

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
10. juni 2016	1-21-1-17	Alexander Tranberg Jensen	atj@midttrafik.dk	87408205

Forslag til budget 2017 til 1. behandling

Budgetprocessen for Budget 2017

I henhold til den af Bestyrelsen godkendte tidsplan for budget 2017, har administrationen i maj fremsendt budgetoplæg til administrativ høring ved bestillerne.

På baggrund af tilbagemeldingerne fra bestillerne er der foretaget justeringer i materialet, som er indarbejdet i dette budgetforslag. Ændringer affødt af den følgende politiske høring vil være indarbejdet ved 2. behandlingen af budgettet.

Det foreliggende oplæg til budget for 2017 behandles på bestyrelsesmødet 22. juni 2016, hvorefter det sendes til politisk høring ved bestillerne. Det endelige budgetforslag for 2016 fremsendes til Bestyrelsen til dennes møde 7. september 2016.

Samlet budget 2017 for Midttrafik

Hovedtallene i det foreliggende budgetoplæg er gengivet i tabellen på næste side, som viser budgetforslaget opdelt på forretningsområder. Oversigten viser de samlede udgifter og indtægter. Efter oversigtstabellen på næste side er der en beskrivelse af forudsætninger for budgettet for hver enkelt driftsområde. Disse beskrivelser er efterfulgt af oversigter for den enkelte bestiller med bestillerspecifikke kommentarer.

Efter oversigtstabellen er der en beskrivelse af forudsætninger for budgettet for hvert enkelt driftsområde. Disse beskrivelser er efterfulgt af oversigter for den enkelte bestiller med bestillerspecifikke kommentarer. Der er således én budgetoversigt for hver bestiller dækkende alle driftsområder med tilknyttede bestillerspecifikke kommentarer – dvs. kommentarer, som ligger ud over det, der allerede er beskrevet under de generelle forudsætninger.

I Midttrafiks budgetforslag indgår også et forslag til driftsbudget for Aarhus Letbane i 2017 samt i budgetoverslagsårene 2018-2020.

Den sidste del af budgetnotatet indeholder bestillerfordelte oversigtstabeller for alle driftsområderne for regnskabet 2015, budget 2016, budgetforslag 2017 samt overslagsårene 2018-2020.

Forslag til Budget 2017 - 1. behandling

Alle bestillere		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017	Difference
Busdrift					
	Kørselsudgifter	1.409.472.702	1.429.114.443	1.384.897.000	-44.217.443
	Bus IT og øvrige udgifter	16.757.429	12.497.557	13.484.700	987.143
	Busudgifter	1.426.230.131	1.441.612.000	1.398.381.700	-43.230.300
	Indtægter	-703.402.649	-712.478.000	-711.713.000	765.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0
	Netto	722.827.482	729.134.000	686.668.700	-42.465.300
Handicapkørsel					
	Udgifter	40.762.073	40.739.600	41.085.000	345.400
	Indtægter	-8.199.620	-8.295.000	-8.333.000	-38.000
	Netto	32.562.453	32.444.600	32.752.000	307.400
Flexiture og Teletaxa					
	Vognmandsbetaling	12.889.671	14.395.800	16.039.700	1.643.900
	Indtægter	-5.751.456	-6.325.200	-6.217.700	107.500
	Kommunens vognmandsbetaling	7.138.215	8.070.600	9.822.000	1.751.400
	Administrationsomkostninger	2.539.560	3.186.050	3.281.800	95.750
	Kommunens samlede udgift	9.677.775	11.256.650	13.103.800	1.847.150
Kan-kørsel					
	Vognmandsbetaling	435.082.770	151.691.000	150.326.000	-1.365.000
	Indtægter	-39.165	-66.000	-60.000	6.000
	Kommunens vognmandsbetaling	435.043.605	151.625.000	150.266.000	-1.359.000
	Administrationsomkostninger	8.926.552	9.381.055	9.390.800	9.745
	Kommunens samlede udgift	443.970.157	161.006.055	159.656.800	-1.349.255
Buserstatningskørsel					
	Udgifter på buserstatningskørsel	0	17.640.000	37.814.000	20.174.000
	Indtægter på buserstatningskørsel	0	-8.000.000	-14.000.000	-6.000.000
	I alt	0	9.640.000	23.814.000	14.174.000
Forberedelse Letbane					
	I alt	0	6.460.000	11.811.000	5.351.000
Letbanedrift					
	Udgifter letbanekørsel	0	0	55.000.000	55.000.000
	Indtægter letbanekørsel	0	0	-19.700.000	-19.700.000
	I alt	0	0	35.300.000	35.300.000
Togdrift					
	Drifttilskud	34.399.453	28.140.000	16.100.000	-12.040.000
	Anlæg	14.880.548	16.976.000	3.390.000	-13.586.000
	I alt	49.280.001	45.116.000	19.490.000	-25.626.000
Billetkontrol					
	Kontrolafgifter i alt	9.144.678	7.824.000	7.914.000	90.000
Trafikselskabet					
	"Busdriften"	102.551.365	101.768.000	105.979.000	4.211.000
	"Handicapkørslen"	13.610.000	13.355.000	13.649.000	294.000
	I alt	116.161.365	115.123.000	119.628.000	4.505.000
Letbanesekretariatet					
	Sekretariatet	950.000	970.000	993.000	23.000
Rejsekort					
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-5.097.200	-5.097.200
	25% udstyr og kontantfinansiering	10.897.545	2.984.500	0	-2.984.500
	25% sekretariat	1.707.545	642.900	0	-642.900
	Renter	2.328.430	2.115.000	2.046.400	-68.600
	Afdrag	11.268.000	11.069.000	11.748.500	679.500
	Drift	15.834.248	42.171.700	45.857.100	3.685.400
	Buslager	1.441.544	68.500	68.500	0
	I alt	43.477.312	59.051.600	54.623.300	-4.428.300
Rejsekort Letbane					
	I alt	0	8.288.000	156.000	-8.132.000
Pensioner					
	Tjenestemandspensioner	0	0	1.500.000	1.500.000
	Forudbetalt af Region Midtjylland	0	0	-614.113	-614.113
	I alt	0	0	885.887	885.887
Øvrige områder					
	Renter	1.017.442	0	0	0
	Øvrigt (mindreforbrug+periodisering+renter)	4.063.193	0	0	0
	I alt	5.080.635	0	0	0
Total - netto		1.433.131.857	1.186.313.905	1.166.796.487	-19.517.418

Busdrift

Kørselsudgifter

Udgifterne til buskørsel forventes i 2017 at udgøre 1.384,9 mio. kr. I forhold til regnskabet for 2015 falder busudgifterne med 24,6 mio. kr., mens det falder med 44,2 mio. kr. i forhold til revideret budget 2016. Dette skyldes særligt, at der forventes store besparelser for Aarhus Kommune efter forhandling mellem Midttrafik og Busselskabet Aarhus Sporveje om ændrede kontraktpriser fra køreplansskiftet i 2016. Desuden er der indregnet en besparelse på samlet 23,1 mio. kr. for Aarhus Kommune og Region Midtjylland, hvilket er den forventede effekt af de bustilpasninger, der skal foretages ved Aarhus Letbanes driftsstart i 2017. Derudover har effekten af udbud samt køreplanjusteringer påvirket de forventede udgifter for de enkelte bestillere. Dette er beskrevet nærmere i de bestillerspecifikke kommentarer senere i materialet.

Nedenstående tabel viser udviklingen på bestillerplan fra regnskab 2015 frem til budgettet for 2017.

Oversigt over busudgifter				
Bestillere	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Difference
Favrskov	15.527.527	15.756.061	13.759.000	-1.997.061
Hedensted	7.839.169	5.734.886	5.730.000	-4.886
Herning	46.452.747	47.036.691	46.859.000	-177.691
Holstebro	33.072.956	31.519.576	28.374.000	-3.145.576
Horsens	44.996.735	46.128.153	46.579.000	450.847
Ikast-Brande	13.694.981	14.120.562	12.776.000	-1.344.562
Lemvig	6.466.239	6.483.375	7.394.000	910.625
Norddjurs	15.152.513	15.754.925	15.577.000	-177.925
Odder	6.349.633	6.288.937	6.351.000	62.063
Randers	89.392.328	89.314.227	90.054.000	739.773
Ringkøbing-Skjern	25.442.413	25.195.396	25.430.000	234.604
Samsø	4.812.074	4.523.393	4.494.000	-29.393
Silkeborg	54.238.153	55.327.810	53.730.000	-1.597.810
Skanderborg	23.636.272	23.905.330	24.166.000	260.670
Skive	28.585.565	28.683.493	28.121.000	-562.493
Struer	7.570.287	7.634.249	7.707.000	72.751
Syddjurs	14.984.762	14.773.693	14.538.000	-235.693
Viborg	46.797.780	45.121.104	46.247.000	1.125.896
Aarhus	450.632.368	472.639.658	429.414.000	-43.225.658
Regionen	473.828.200	473.172.924	477.597.000	4.424.076
I alt	1.409.472.702	1.429.114.443	1.384.897.000	-44.217.443

I budgettet er der på udgiftssiden anvendt tre typer indeksregulering. De fleste busruter, der har været i udbud fra og med Midttrafiks 15. udbud (januar 2010) reguleres efter et månedligt omkostningsindeks, mens ruter fra tidligere udbud reguleres efter det gamle reguleringsindeks. Derudover er der i de senere udbud indført kørsel med gasbusser, og disse reguleres efter et gasindeks.

Der er anvendt følgende indeksskøn for de tre typer indeks:

Omkostningsindeks:	2015-16: -0,8%	2016-2017: 1,2%
Reguleringsindeks:	2015-16: -1,0%	2016-2017: 1,2%
Gasindeks:	2015-16: -0,7%	2016-2017: 0,9%

De anvente indeks er for juni 2016.

Alle afholdte og offentliggjorte udbud er indregnet i budgettet med Midttrafiks 48. udbud vedrørende rabatruter i Lemvig Kommune som seneste udbud.

For bybusser, lokalruter og regionale ruter er alle ruteøkonomier fortsat udarbejdet med udgangspunkt i køreplansskiftet i juni 2016, mens budgettet for rabatruterne for flertallet af kommunerne er lavet på baggrund af køreplanen fra 2015, idet nye køreplaner endnu ikke kendes. Det forventes, at køreplandata fra 2016 vil blive indarbejdet for rabatruterne inden budgettet 2. behandles i september måned.

Tabellen nedenfor viser udviklingen i køreplantimer fra regnskabet for 2015 til budgettet for 2017. Antallet af køreplantimer forventes at være på niveau med regnskabet 2015.

Oversigt over køreplantimer			
Bestillere	Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017
Favrskov	19.440	19.722	18.749
Hedensted	9.674	7.399	7.121
Herning	68.823	66.086	66.391
Holstebro	47.085	45.014	43.359
Horsens	66.891	67.298	67.887
Ikast-Brande	19.262	19.801	19.582
Lemvig	9.506	9.463	9.613
Norddjurs	19.771	21.066	20.856
Odder	9.968	9.670	9.896
Randers	124.153	123.037	123.786
Ringkøbing-Skjern	36.024	35.728	35.435
Samsø	7.000	6.426	6.367
Silkeborg	84.059	84.016	85.188
Skanderborg	30.379	29.785	30.220
Skive	41.426	40.734	40.272
Struer	12.679	12.749	12.897
Syddjurs	21.218	21.061	20.417
Viborg	72.149	71.315	72.151
Aarhus	574.168	577.855	582.147
Regionen	741.712	740.511	743.908
I alt	2.015.386	2.008.733	2.016.243

Bus-IT og øvrige udgifter

Bus-IT og øvrige, mindre udgiftsområder er blevet udskilt fra kørselsudgifterne, og fremgår fremover som selvstændigt beskrevet område.

Bus-IT dækker over drift af Mobilapp'en, Realtidsløsninger, videoovervågning, Wi-Fi, datatrafik og andre IT-løsninger, såsom Infotainment, Lane management og busprioriteringssystem.

Derudover har enkelte bestillere udgifter til kunde- og holdepladsfaciliteter, ligesom der er diverse øvrige udgifter, såsom gebyrer ved billetsalg. Endelig har Aarhus Kommune en række udgifter til bl.a. drift af billetautomater, mens Region Midtjylland har udgifter til X-bus-puljeprojekt.

Midttrafik har valgt antal busser med udstyr som nøgle til fordeling af udgifter til drift af Wi-Fi, Realtid, Datatrafik og udgifter til omflytning af udstyr i forbindelse med bl.a. kontraktskifte, og denne nøgle vil blive brugt hvert år. I forbindelse med den administrative høring af budgettet, var der lagt op til at bruge køreplantimer, så dette giver en ændret fordeling af udgifterne.

Gebyrer ved billetsalg samt drift af Mobilapp'en er fordelt på baggrund af passagerindtægter, mens de resterende udgifter alle er fordelt direkte ud på de konkrete bestillere, udgiften vedrører.

BUS-IT OG ØVRIGE BUSUDGIFTER	Regnskab 2015	Budget 2016 (revideret budget)	Forslag til Budget 2017	Difference
Stoppestedsanoncering	985.055	141.540	144.700	3.160
Tælleudstyr inklusiv service og toldmoms	1.454.920	1.415.400	1.446.500	31.100
Lane management og busprioritering	265.195	419.671	449.700	30.029
Øvrig bus-IT	3.306.622	3.863.578	4.250.100	386.522
Bus IT i alt	6.011.792	5.840.189	6.291.000	450.811
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	2.236.265	1.780.187	2.310.200	530.013
Billeteautomater, Tokheim	2.859.230	3.033.000	3.099.700	66.700
Billeteautomater, Loomis	529.072	545.940	558.000	12.060
Stationære billeteautomater	164.592	227.475	250.000	22.525
Øvrige omkostninger, bus billeteautomater	272.753	253.072	300.000	46.928
Øvrige omkostninger, stationære billeteautomater	18.562	50.550	51.700	1.150
Indkøb af reservedele, bus billeteautomater	125.067	246.889	252.300	5.411
Advokatombudsninger	31.250	80.880	82.700	1.820
X-bus puljeprojekt og drift	111.341	362.500	210.600	-151.900
Lejeudgifter	18.250	22.242	22.700	458
Afskrivninger bus/klippekort	80.453	54.633	55.800	1.167
Ekstraordinær advokat- og konsulentbistand til billetkontrol	4.298.802	0	0	0
Øvrige udgifter i alt	10.745.637	6.657.368	7.193.700	536.332
Total	16.757.429	12.497.557	13.484.700	987.143

Budgettet til bus-IT og øvrige udgifter er i alt 1,0 mio. kr. højere.

Udgifterne til bus-IT er 0,5 mio. kr. højere. Dette skyldes blandt andet højere udgifter på 0,5 mio. kr. til drift af Mobilapp'en, der netop er blevet introduceret i maj 2016. Tilsvarende forventes udgifter på 0,6 mio. kr. til omflytning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte. Omvendt er budgettet til drift af Realtids- og øvrige IT-løsninger blevet nedjusteret med 0,7 mio. kr.

Øvrige udgifter er i alt 0,5 mio. kr. højere. Dette skyldes blandt andet, at budgettet for drift af chaufførlokaler i 2016 var sat 0,5 mio. kr. for lavt for Region Midtjylland. Omvendt var budgettet for X-bus puljeprojekt og drift, ligeledes Region Midtjylland, sat 0,2 mio. kr. for højt.

Busdrift - indtægter

Indtægter ved busdrift budgetteres til 711,7 mio. kr. Heraf udgør de samlede passagerindtægter fra salg af kort og billetter til kunderne 506,9 mio. kr., svarende til 71% af de samlede indtægter. Sammenlignet med regnskabet for 2015 er der tale om merindtægter på 6,2 mio. kr., hvilket væsentligst skyldes mindredgifter i forbindelse med bus-tog samarbejdet som følge af overflytning af Grenaa-banens aktiviteter til letbane.

Som udgangspunkt baserer indtægtsbudgettet sig på regnskabet for 2015, tillagt/fratrullet kendte ændringer i 2017 – såsom ovenstående lukning af Grenaa-banen. Der er i budgettet for 2016 efter Regionens anmodning indregnet indtægtsfremgang på den regionale kørsel på 6,3 mio. kr. som følge af generelle forbedringer i køreplaner (2 mio. kr.), øgede takster i 2016 (2,8 mio. kr.) og overflytning fra delvist lukket Grenaa-bane til regionale busser (1,5 mio. kr.). Disse indtægtsstigninger er videreført i budgettet for 2017, men vurderes at være meget usikre, da der i første kvartal af 2016 ikke har vist sig indtægtsfremgang sammenlignet med tidligere år.

Indtægtsbudgettet i 2017 er reguleret nedad for Region Midtjyllands og Aarhus Kommunes vedkommende som følge af "Principaftale 2013", som omhandler reduktioner i busdriften som følge af indførelse af Aarhus Letbane. De indtægtsmæssige konsekvenser heraf er indregnet i indtægtsbudgettet for 2017. For Regionens vedkommende drejer det sig om en indtægtsnedgang på 1 mio. kr., og for Aarhus Kommune om en indtægtsnedgang på 10 mio. kr.

Takststigningsloftet er i 2017 udmeldt til 0%. Der er derfor ikke forventet takststigninger i 2017 og dermed ingen indtægtsmæssig effekt af det.

Det samlede indtægtsbudget ser således ud. Indtægtsbudget fordelt på bestillere fremgår af bilagsmaterialet.

Indtægter busdrift	Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017
Passagerindtægter	500.660.160	518.150.000	506.860.000
Off peak kompensation	4.979.228	3.000.000	6.000.000
Erhvervs kort	4.951.796	4.000.000	4.200.000
Ungdomskort - ungdomsuddannelser	93.344.850	94.000.000	94.000.000
Kompensation ungdomskort	11.295.739	4.600.000	5.800.000
Omsætning skolekort	34.386.877	32.178.000	32.978.000
Kompensation - Fælles børneregler	36.372.099	36.000.000	36.000.000
Fribefordring Værnepligtige	1.815.184	1.800.000	1.800.000
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	124.910	250.000	125.000
Kontrolafgifter uden for Aarhus Kommune	147.771	300.000	150.000
Billetindtægter - Togrejser DSB og Arriva	104.660.062	96.000.000	95.000.000
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	31.482.049	30.000.000	27.000.000
I alt indtægter busdrift	824.220.725	820.278.000	809.913.000
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	-120.818.077	-107.800.000	-98.200.000
Passagerindtægter total	703.402.648	712.478.000	711.713.000

Af afvigelser og særlige usikkerheder i budget 2017 i forhold til regnskab 2015 kan nævnes:

Passagerindtægter

En indlagt forventet fremgang i regionens indtægter i 2016 i størrelsesorden 6,3 mio. kr. er videreført i 2017. Dette modsvares delvist af en indtægtsnedgang på 1 mio. kr., som konsekvens af tiltag i forbindelse med "Principaftale 2013".

Der forventes generelt merindtægter i Aarhus Kommune på 4 mio. kr. Dette modsvares dog af indtægtsnedgang på 10 mio. kr., som konsekvens af tiltag i forbindelse med "Principaftale 2013".

Der er i budget 2017 overført 3 mio. kr. i indtægter fra bus-tog samarbejdets konto "Billetindtægter – Tog omstigningsrejser" til "Passagerindtægter". Det vedrører betaling fra togoperatørernes for de busrejser kunder gratis kan tage i forlængelse af togrejser på tværs af takstområder. I forbindelse med løbende udbredelse af Rejsekortet indgår nogle af disse indtægter fremadrettet i form af normale Rejsekortindtægter, hvor de tidligere har været udbetalt særskilt som betaling til Midttrafik fra togoperatørerne. I budgettet for 2016 blev der tilsvarende overført 4 mio. kr. Sammenholdt med regnskabet for 2015 er der således tale om en forventet overførsel på 7 mio. kr.

Det bemærkes, at der i budgettet ikke er indregnet forventninger til indtægtsændringer som følge af indførelse af en betalings-app i maj 2016. Indførelsen af app'en kan påvirke kundernes valg af billettype, og kan derfor medføre, at de forventninger til f.eks. indtægter fra Rejsekortsalg ikke kan holdes i 2017. Det vil især ske, hvis Rejsekortkunder med få månedlige rejser i stedet i stor målestok begynder at anvende app'ens mulighed for at købe klippekort.

Ligeledes er der i indtægtsbudgettet for 2017 ikke indregnet mulige konsekvenser af et nyt takstsamarbejde med togoperatørerne kaldet "Takst Vest". Det er i arbejdet forudsat at indførelse af et nyt takstsamarbejde skal være provenu-neutralt, men et ændret takstsystem og for nogle kunder ændrede takster vil kunne have indtægtsmæssige konsekvenser for Midttrafik.

Off-Peak klippekort

Off-peak kompensationen – den kompensation staten yder for, at trafiksselskaberne giver rabat på Rejsekortrejser udenfor myldretiden - er opskrevet fra regnskab 2015. Det skyldes, at Rejsekortet i Midttrafik nu er implementeret i et sådant omfang, at flere har gavn af tilbuddet end tidligere. Kompensationen i slutningen af 2015 var ca. 1,5 mio. kr. pr. kvartal, hvorfor budgettet nu er øget til 6 mio. kr.

Kompensation – Ungdomskort

Midttrafik modtager kompensation fra Trafikstyrelsen for unges brug af Ungdomskort til fritidsformål. Kompensationen beregnes i forhold til de unges brug af kortet til fritidskørsel. Det opgøres en gang årligt i en særlig undersøgelse, og en del af indtægterne tilfalder DSB/Arriva når de unge anvender tog til rejsen. Kompensationen forventes i 2017 at være mindre end regnskabet for 2015. I regnskabet for 2015 indgik overførte midler til imødegåelse af betaling til DSB/Arriva for tidligere år. Ved opgørelse af denne betaling viste det sig, at der var overført for mange midler til formålet.

Omsætning – Skolekort

Omsætning på Skolekort forventes at falde sammenholdt med regnskabet for 2015. Det skyldes, at Hedensted og Herning Kommune i 2015 har indført gratis skolebusser/lokalruter, som fra 2016 har helårseffekt. Viborg Kommune er tillagt en indtægt på 0,4 mio. kr., som følge af overflytning af lukkede skoleruter til lokalkørsel, og dermed øget Skolekortsomsætning.

Bus-tog samarbejdet (Billettindtægter togrejser og betaling DSB/Arriva)

Budgettet for bus-tog samarbejdet er i 2017 særdeles usikkert. Flere forhold gør sig gældende.

For det første afregnes betalingen for kundernes brug af togrejser på Midttrafiks kort og billetter nu efter en ny metode. Dette sker på baggrund af et basisrejsetal fremskrevet med den almindelige udvikling i antal rejsende med tog. Basisrejsetallet er fastlagt ud fra bus-tog undersøgelsen i 2013.

Midttrafik har endnu ikke gennemført afregning med Arriva og DSB vedrørende 2013, 2014 og 2015. For så vidt angår 2013 og 2014 er der indgået aftale med DSB, som dog forudsætter, at der også indgås en aftale med Arriva. En sådan aftale er endnu ikke indgået.

Den manglende aftale vedrørende 2013 og 2014 medfører, at basisrejsetallet endnu ikke er fastlagt, og derfor er der heller ikke endnu indgået aftale vedrørende 2015. Det forventes dog, at endelig afregning vedrørende såvel 2013, 2014 og 2015 indgår som en del af regnskabet for 2016.

I 2017 forventes ligeledes, at endelig afregning vedrørende 2016 skal finde sted. På grund af usikkerheden om basisrejsetallet og den manglende endelige afregning i 2013, 2014 og 2015 er vurderingen af udgiften dog forbundet med betydelig usikkerhed. Som udgangspunkt er der derfor i 2017 budgetteret med samme indtægts- og udgiftsniveau som i 2016 – jf. nedenstående særlige forhold i forbindelse med lukning af Grenaa-banen.

I september 2016 lukkes Grenaa-banen og Odder-banen ned for at blive erstattet af letbane i 2017 og erstatningsbuskørsel i den mellemliggende periode. Udgifter og indtægter for togdrift og erstatningskørsel håndteres på andre konti i Midttrafik budget, men de indtægts- og udgiftsmæssige konsekvenser af bus-tog samarbejdet håndteres under busdrift.

På udgiftssiden betyder det, at der i 2017 ikke skal afregnes til DSB for rejser på Midttrafiks kort og billetter, der anvendes på Grenaa-banen. Administrationen vurderer, at denne mindrebetaling udgør 24 mio. kr. I regnskab 2015 er der aconto-afregnet 53,7 mio. kr. til DSB. I budgettet for 2017 er anslået en aconto-afregning på 29,7 mio. kr. til DSB.

Af samme årsag forventes de indtægter Midttrafik modtager fra DSB for solgte kort og billetter at falde med godt 9 mio. kr. sammenholdt med regnskab 2015. Det baserer sig dels på en vurdering af salget i billeautomater langs Grenaa-banen og en mindre andel af salget på Aar-

hus H. I regnskab 2015 udgjorde indtægterne fra DSB for salg af Midttrafik kort- og billetter 85,6 mio. kr. Dette beløb er i budgettet for 2017 reduceret til 76 mio. kr.

Endelig skal nævnes som en usikkerhedsfaktor i 2017, at Takst Vest kan få betydning for fremadrettet gyldighed af Midttrafik billetter i tog – og efterfølgende afregning med DSB og Arriva. Da Takst Vest endnu ikke er godkendt af Transport- og Byggeministeriet og takstsamarbejdets partnere er der ikke indregnet konsekvenser heraf i budget 2017.

På grund af de mange usikkerhedsfaktorer i forbindelse med budget 2017 for bus-tog samarbejdet er der indlagt en budgetmæssig buffer i størrelsesorden 7 mio. kr. til imødegåelse af eventuelle merudgifter.

Alle ovenstående udgifter og indtægter vedrørende bus-tog samarbejdet vedrører udelukkende Region Midtjylland som finansieringspart.

Busdrift - overslagsår

Midttrafik har justeret udgifter og indtægter på busdrift for overslagsårene med de forventede afledte effekter af idriftsættelsen af Aarhus Letbane. Budgetoverslagstal for busdrift findes i Bilag 2b.

Flextrafik

Handicapkørsel

De samlede udgifter til handicapkørsel budgetteres i 2017 til 41,1 mio. kr., hvoraf de 32,8 mio. kr. er bestillernes udgifter, mens den resterende del betales af brugerne i form af egenbetaling. Administrationsudgifterne til handicapkørsel indgår i Trafikselskabets budget, hvorfor dette budget udelukkende dækker kørselsudgiften. I forhold til regnskabet for 2015 og budget 2016 er niveauet samlet set stort set det samme, når der tages forbehold for indeksregulering. De enkelte kommuner kommenteres i de bestillerspecifikke afsnit.

I dette budgetforslag er det forudsat, at udgifterne til vognmændene indenfor handicapkørsel, reguleres efter omkostningsindekset med 1,2%, da turprisniveauet tager udgangspunkt i 2016-priser.

Nettoudgift til Handicapkørsel (bestillers udgift)				
Bestillere	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Difference
Favrskov	1.124.697	1.119.000	1.170.000	51.000
Hedensted	852.909	910.000	854.000	-56.000
Herning	1.652.581	1.619.000	1.627.000	8.000
Holstebro	1.028.243	997.000	1.050.000	53.000
Horsens	1.939.839	1.905.000	1.851.000	-54.000
Ikast-Brande	683.464	657.000	719.000	62.000
Lemvig	582.339	581.000	529.000	-52.000
Norddjurs	605.508	605.000	616.000	11.000
Odder	750.904	685.000	783.000	98.000
Randers	2.186.285	2.143.000	2.226.000	83.000
Ringkøbing-Skjern	1.305.562	1.439.600	1.216.000	-223.600
Samsø	266.212	208.000	215.000	7.000
Silkeborg	2.108.433	2.149.000	2.189.000	40.000
Skanderborg	798.835	760.000	823.000	63.000
Skive	1.002.003	863.000	1.015.000	152.000
Struer	444.465	398.000	429.000	31.000
Syddjurs	496.811	555.000	550.000	-5.000
Viborg	2.052.363	2.017.000	2.041.000	24.000
Aarhus	12.681.000	12.834.000	12.849.000	15.000
I alt	32.562.453	32.444.600	32.752.000	307.400

Flexture

Bestillernes samlede udgifter til Flexture budgetteres i 2016 til 10,0 mio. kr., hvoraf de 2,7 mio. kr. vedrører administrative omkostninger. I forhold til budgettet for 2016 er der en samlet stigning i bestillernes udgifter på 12,5%, som kan tillægges et generelt større kendskab til produktet og deraf større efterspørgsel på Flexture. De enkelte kommuner kommenteres i de bestillerspecifikke afsnit.

I dette budgetforslag er det forudsat, at udgifterne til vognmændene reguleres efter omkostningsindekset med 1,2%, da turprisniveauet tager udgangspunkt i 2016-priser, mens omkostningerne til administration reguleres efter KL's pris- og lønindeks med 2,2%.

Nettoudgift til Flexture (bestillers udgift)				
Bestillere	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Difference
Favrskov	529.549	529.500	683.600	154.100
Hedensted	420.620	300.500	791.200	490.700
Herning	0	0	0	0
Holstebro	20.843	75.700	64.100	-11.600
Horsens	26.412	406.400	303.100	-103.300
Ikast-Brande	58.300	77.200	48.900	-28.300
Lemvig	272.844	192.900	378.600	185.700
Norddjurs	1.438.940	1.609.000	1.660.200	51.200
Odder	0	0	67.200	67.200
Randers	263.203	333.700	262.600	-71.100
Ringkøbing-Skjern	614.375	597.400	927.900	330.500
Samsø	0	0	0	0
Silkeborg	496.129	456.700	641.300	184.600
Skanderborg	175.546	1.128.100	1.000.900	-127.200
Skive	228.090	200.300	268.900	68.600
Struer	52.119	49.000	61.200	12.200
Syddjurs	1.118.908	1.178.300	1.334.200	155.900
Viborg	649.020	699.800	713.200	13.400
Aarhus	956.583	1.015.900	749.600	-266.300
Regionen	0	0	0	0
I alt	7.321.481	8.850.400	9.956.700	1.106.300

Teletaxa

Bestillernes samlede udgifter til Teletaxa budgetteres i 2017 til 3,1 mio. kr., hvoraf de 0,6 mio. kr. vedrører administrative omkostninger. I forhold til budget 2016 er der en samlet stigning i bestillernes udgifter på 30,8%, som kan tillægges, at der er en generel stigning i antallet af kørsler samt nyoprettede ruter. De enkelte kommuner kommenteres i de bestillerspecifikke afsnit.

I dette budgetforslag er det forudsat, at udgifterne til vognmændene reguleres efter omkostningsindekset med 1,2%, da turprisniveauet tager udgangspunkt i 2016-priser, mens omkostningerne til administration reguleres efter KL's pris- og lønindeks med 2,2%.

Nettoudgift til Teletaxa (bestillers udgift)				
Bestillere	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Difference
Favrskov	148	29.700	1.300	-28.400
Hedensted	365.067	327.500	692.200	364.700
Herning	14.249	7.550	9.200	1.650
Holstebro	85.812	25.100	85.700	60.600
Horsens	69.646	39.300	38.700	-600
Ikast-Brande	0	0	0	0
Lemvig	0	0	0	0
Norddjurs	0	0	0	0
Odder	153.915	166.900	166.500	-400
Randers	0	0	0	0
Ringkøbing-Skjern	1.786	0	0	0
Samsø	579.052	551.400	829.800	278.400
Silkeborg	182.603	175.500	199.900	24.400
Skanderborg	160.119	192.000	108.800	-83.200
Skive	66.823	260.000	260.000	0
Struer	21.084	27.200	41.700	14.500
Syddjurs	0	0	0	0
Viborg	473.897	419.000	520.600	101.600
Aarhus	0	0	0	0
Regionen	182.093	185.100	192.700	7.600
I alt	2.356.294	2.406.250	3.147.100	740.850

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Kommunal kørsel omfatter den del af den variable kørsel, som blandt andet indeholder kørsel til læge, genoptræning og special kørsel med børn og voksne samt patientbefordring. De samlede udgifter til Kommunal kørsel budgetteres i 2016 til 158,9 mio. kr., hvoraf de 9,4 mio. kr. vedrører administrative omkostninger. I forhold til budget 2016 er budget 2017 samlet set stort set på samme niveau. De enkelte kommuner kommenteres i de bestiller specifikke afsnit.

Midttrafik forventer at opstarte skolekørsel for Aarhus Kommune i august 2016. Kontrakten er endnu ikke på plads, men forventes at blive indregnet i forbindelse med 2.-behandling af budgettet.

I dette budgetforslag er det forudsat, at udgifterne til vognmændene inden for Kommunal kørsel, reguleres efter omkostningsindekset med 1,2%, da turprisniveauet tager udgangspunkt i 2016-priser, mens omkostningerne til administration reguleres efter KL's pris- og lønindeks med 2,2%.

Nettoudgift til Kommunal kørsel (bestillers udgift)				
Bestillere	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Difference
Favrskov	5.279.715	5.392.855	5.555.700	162.845
Hedensted	0	0	0	0
Herning	0	0	0	0
Holstebro	1.152.903	1.120.600	1.162.500	41.900
Horsens	3.155.039	3.205.600	2.686.300	-519.300
Ikast-Brande	1.185.913	1.472.900	0	-1.472.900
Lemvig	141.058	161.500	144.800	-16.700
Norddjurs	1.411.917	1.234.700	1.459.200	224.500
Odder	0	0	0	0
Randers	1.879.892	1.748.000	1.943.200	195.200
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0
Samsø	243.760	260.000	225.300	-34.700
Silkeborg	2.766.237	3.116.300	2.875.000	-241.300
Skanderborg	79.748	87.400	72.700	-14.700
Skive	9.306.756	9.770.800	10.772.300	1.001.500
Struer	0	0	0	0
Syddjurs	2.171.640	2.362.700	2.134.700	-228.000
Viborg	0	0	0	0
Aarhus	3.795.731	4.222.300	4.069.400	-152.900
Regionen	121.940.778	125.683.400	125.752.700	69.300
I alt	154.511.087	159.839.055	158.853.800	-985.255

Buserstatningskørsel

Udgifter til buserstatningskørsel vedrører kun Region Midtjylland og omfatter Midttrafiks netdriftsudgifter til buserstatningskørsel i perioden hvor Odder-banen og Grenaa-banen er lukket for togtrafik. Efter den udmeldte tidsplan for Aarhus Letbane, forventes fuld drift på letbanen fra 1. oktober 2017, hvor ombygningen af Grenaa-banen vil være afsluttet. Budgettet for erstatningskørslen omfatter buskørsel frem til 1. oktober 2017.

Forberedelsesomkostninger Aarhus Letbane

Der er forberedelsesomkostninger på Aarhus Letbane frem til forventet opstart på fuld drift fra 1. oktober 2017. Forberedelsesomkostningerne finansieres dels ved optagelse af lån og dels via et bidrag fra Region Midtjylland.

I den politisk godkendte principaftale om finansiering af letbanens drift er det aftalt, at staten yder et årligt driftsbidrag, som kompensation for overtagelse af trafikansvaret på Grenaa-banen. Efter aftale bliver det statslige bidrag udbetalt til Region Midtjylland.

Det statslige bidrag anvendes i 2016 og 2017 til finansiering af den buserstatningskørsel Midttrafik iværksætter og som Region Midtjylland betaler. Den del af det statslige bidrag, der ikke anvendes til erstatningskørslen, anvendes til finansiering af forberedelsesomkostningerne på Aarhus Letbane.

Letbanedrift Aarhus Letbane

Aarhus Kommune og Region Midtjylland er bestillere af letbanetrafikken hos Midttrafik. Efter aftale med Aarhus Kommune og Region Midtjylland indgår Midttrafiks udgifter til køb af letbanetrafik i budgettet for 2017 med virkning fra 1. oktober 2017, hvor der efter tidsplanen vil være fuld drift på banen.

Der er usikkerhed om driftsbudgettet for Aarhus Letbane. Interessenterne i Aarhus Letbane I/S arbejder på at få driftsbudgettet konsolideret forud for opstart på Aarhus Letbane. Midttrafiks udgifter til køb af letbanetrafik i 2017 er af samme grund behæftet med stor usikkerhed.

Togdrift

Budgettet for togdrift vedrører kun Region Midtjylland og omfatter et driftstilskud til Midtjyske Jernbaner A/S til drift af togtrafik på Lemvig-banen og infrastrukturvedligeholdelse.

Budgettet for 2017 er reduceret i forhold til regnskab 2015 og budget 2016, fordi drift af Odderbanen overgår til Aarhus Letbane I/S i forbindelse med idriftsættelse af Aarhus Letbane.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

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

Udgangspunktet for budget 2017 er en fremskrivning af budget 2016 med 2,2%, jævnfør KL's pris- og lønindeks, samt diverse besparelser jævnfør forklaringerne i afsnittene nedenfor. Fordelingen af budgettet mellem kommunerne og regionen bygger hovedsageligt på en fordelingsnøgle baseret på køreplantimer i de enkelte kommuner/regionen.

Budget 2016 vs. budget 2017						
Mio. kr.	Budget 2016	Kundecenter RK	Dankortaut o. Flybusser	Budget til regulering	P/L-reg.	Budget 2017
Bus adm.	101,8	2,0	-0,1	103,7	2,2%	106,0
Handicap adm.	13,4			13,4	2,2%	13,6
I alt Trafikselskab	115,1	2,0	-0,1	117,1	2,2%	119,6

Busadministration

Budgettet for 2017 er, før indeksreguleringen, opskrevet med 2,0 mio. kr. vedrørende kunde-center, som overføres fra Rejsekortbudgettet til Trafikselskabet. Derudover er der indlagt en besparelse vedrørende Dankort-automater i flybusser på 70.000 kr., som kun vedgår Region Midtjylland. Udgiften fremgår fremadrettet under busdriften.

I budgettet for Rejsekortet er der i business casen for 2013 indarbejdet permanente besparelser i Midttrafiks administration på 12 mio. kr. årligt (indeks 2016), når Rejsekortet er fuldt udrullet. Besparelsen i 2017 inklusiv p/l-regulering er 12,3 mio. kr.

Besparelsen som følge af Rejsekortet kan ses i nedenstående skema. Årene 2013 til 2018 viser besparelser genereret af Rejsekortet. I årene 2013-2028 er der en besparelse på samlet 166,8 mio. kr.

Besparelser jf. Business Case 2013, Rejsekort							
Mio. kr.	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Samlet 2013-2028
Billetteringsudstyr	0	-0,7	-1,0	-4,0	-4,1	-4,1	-54,8
Kundeservice og betjent salg	0	-3,0	-3,0	-3,0	-3,1	-3,1	-45,8
Tællinger	0	-	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-7,1
Klippekort/periodekort	0	-	-0,4	-1,0	-1,0	-1,0	-13,6
Salgsprovision	0	-	-0,5	-4,5	-4,6	-4,6	-60,2
Nye Funktioner	0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	14,7
I alt	-	-2,7	-4,4	-12,0	-12,3	-12,3	-166,8

Administration af handicapkørsel

Budgettet for administration af handicapkørsel udgør i 2017 13,6 mio. kr.

Udgangspunktet for budget 2017 er en fremskrivning af budget 2016 med en fremskrivningsprocent på 2,2% jævnfør KL's pris- og lønindeks.

Billetkontrollen

Billetkontrollen, inklusiv kontrolafgifter, vedrører udelukkende Aarhus Kommune. Nettoindtægten til billetkontrollen i budget 2017 udgør 1,4 mio. kr., hvilket er en reduktion i forhold til regnskab 2015, men samme niveau som budget 2016.

Der er en besparelse på de administrative omkostninger som følge af, at lønudgifter til tidligere billetkontrollører er udfaset og erstattet af en udgift til Securitas for varetagelsen af kontrollerne. Niveaue for kontrolafgifter i 2017 forventes at falde i forhold til 2016. Årsagen hertil skal findes i den præventive effekt, der har været ved flere og mere synlig kontrollanter.

Kontrolafgifter - forslag til budget 2017

	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017
Kontrolafgifter	-16.034.000	-15.000.000	-13.286.000
Billetkontroladministration	11.900.000	12.824.000	11.900.000
I alt	-4.134.000	-2.176.000	-1.386.000

Letbanesekretariatet

Budget 2017 for Letbanesekretariatet tager sit udgangspunkt i vedtaget budget besluttet på møde i Letbanerådet den 23. april 2014. Budgettet for 2017 er på 1,0 mio. kr., som er budgettet for 2016 fremskrevet med KL's pris- og lønindeks på 2,2%.

Rejsekort

Overordnet set er budget 2017 for Rejsekortet præget af tre forhold – dels er der ikke længere kontantudgifter til den oprindelige investering i Rejsekortet, dels påbegynder Rejsekort A/S efter planen tilbagebetalingen af det ansvarlige lån til Midttrafik og dels er der højere udgifter til drift, primært fordi Midttrafik har set sig nødsaget til at lægge et mere konservativt skøn for udgifterne til omflytning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte. Samlet er udgifterne til Rejsekortet 4,4 mio. kr. lavere i 2017 end i 2016.

Der er dog foretaget nogle tekniske ændringer mellem forskellige budgetposter fra budget 2016 til budget 2017. For at isolere de reelle ændringer, er nedenstående budget 2016 ligeledes korrigeret med disse tekniske ændringer. Når der tages højde for de tekniske ændringer, er budgettet for 2017 samlet 1,4 mio. kr. lavere end 2016.

REJSEKORT (beløb i kr.)	2016 (revideret budget*)	Forslag til Budget 2017	Difference
Tilbagebetaling af ansvarlige lån i alt	-	-5.097.200	-5.097.200
Køb af rejsekortudstyr	2.723.400	-	-2.723.400
Odderbanen etablering (kun Reg.)	35.100	-	-35.100
25% udstyr og kontantfinansiering i alt	2.758.500	-	-2.758.500
Internt Projekt	418.000	-	-418.000
Tilretning af eksisterende IT	224.900	-	-224.900
25% sekretariat	642.900	-	-642.900
Rente af lån til 2013-investering	2.115.000	1.941.400	-173.200
Rente af lån til regionens ekstraudstyr i 2015	34.300	33.200	-1.100
Rente af lån til endelig opgørelse i 2015	42.500	41.100	-1.400
Rente af lån til udstyrs-opgradering i 2016	-	30.700	30.700
Renter i alt	2.191.800	2.046.400	-145.000
Afdrag på lån til 2013-investering	11.069.000	11.268.000	198.900
Afdrag på lån til regionens ekstraudstyr i 2015	191.700	185.900	-5.800
Afdrag på lån til endelig opgørelse i 2015	187.300	173.200	-14.100
Afdrag på lån til udstyrs-opgradering i 2016	-	121.400	121.400
Afdrag i alt på lån til oprindelig investering	11.448.000	11.748.500	300.400
Abonnementsbetaling	30.595.300	31.828.900	1.233.600
Kvalitet, support og drift	2.997.500	7.459.000	4.461.500
Testudstyr	574.400	599.900	25.500
Vedligeholdelse	4.468.700	5.598.400	1.129.700
Vedligeholdelse Odderbanen	255.000	255.000	-
Vedligeholdelse, udstyrs-opgradering (fuldt udstyr)	-	115.900	124.900
Drift i alt	38.890.900	45.857.100	6.975.200
Vedligehold af buslager	68.500	68.500	-
Buslager i alt	68.500	68.500	-
	-	-	-
Rejsekort i alt (korrigeret)	56.000.600	54.623.300	-1.368.000
Bus og Tog Kundecenter (overført til trafikskabet i 2017)	3.051.000	-	-3.051.000
	-	-	-
Rejsekort i alt (inkl. Bus og Tog Kundecenter)	59.051.600	54.623.300	-4.419.000

***BEMÆRK: Revideret budget 2016 er korrigeret for tekniske ændringer, så de reelle budgetændringer fremgår tydeligere:**

- Ydelsen vedr. lån til "endelig opgørelse" i 2015 (i alt kr. 229.800) er flyttet fra Drift til hhv. Renter og Afdrag.
- Ydelsen vedr. lån til køb af regionens ekstraudstyr i 2015 (i alt kr. 226.000) er flyttet fra 25% udstyr og kontantfinansiering til hhv. Renter og Afdrag.
- Bus og Tog Kundecenter (kr. 3.051.000) er flyttet fra Drift (Rejsekortet) til Trafikskabet.

Hvis man ser på de enkelte poster, så forventes i 2017 en indtægt på 5,1 mio. kr., da Rejsekort A/S efter planen begynder tilbagebetalingen af det ansvarlige lån til trafikskaberne. Beløbet er 1,1 mio. kr. lavere, end hvad der har været budgetteret med i tidligere versioner af budget 2017, hvilket skyldes et ekstraordinært afdrag, som Rejsekort A/S har tilbagebetalt i 2016. Tilbagebetalingen i 2017 er behæftet med en del usikkerhed, da en ny ydelsesrække endnu ikke er godkendt i Rejsekort A/S' bestyrelse.

Dernæst er der ikke længere udgifter til den oprindelige 2013-investering i form af kontantudgifter til udstyr og kontantfinansiering eller til Rejsekortsekretariatet. Effekten af dette er samlet set, at budget 2017 er 3,4 mio. kr. lavere, end budget 2016.

Til gengæld forventes højere udgifter til renter og afdrag på lån til Kommunekredit på i alt 0,2 mio. kr. Heraf skyldes 0,2 mio. kr., at der i 2016 optages endnu et lån i forbindelse med opgradering af Rejsekort-installationer i en række busser i Randers, Skanderborg og Skive Kommune. Desuden er afdraget på lånet til den oprindelige investering i Rejsekortet 0,2 mio. kr. højere end 2016, idet budgettet for 2016 var for lavt. Til gengæld er renteudgiften til samme lån tilsvarende 0,2 mio. kr. lavere, idet restgælden er lavere.

Udgifterne til drift af Rejsekortet er som nævnt opjusteret. Samlet forventes driftsudgifterne at stige med 7,0 mio. kr. i forhold til budget 2016.

De højere driftsudgifter skyldes flere forhold. Abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S forventes at være 1,2 mio. kr. højere. Der er dog fortsat usikkerhed om dette beløb, da det afventer Rejsekort A/S' budget for 2017. Der forventes højere udgifter til bl.a. leasing og omflytning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte på 3,8 mio. kr. samt højere netto-distributionsafgift til Rejsekortet på 0,7 mio. kr. Der er højere udgifter til vedligeholdelse på 1,1 mio. kr., hvilket skyldes, at den to-årige garantiperiode for udstyret udløber, hvorved vedligeholdelsesudgiften kontraktmæssigt er højere. Desuden er der indregnet øgede vedligeholdelsesudgifter til opgradering af Rejsekort-installationer fra check-ind-mini (CIM) til fuldt udstyr i Randers, Skanderborg, Skanderborg og Skive Kommune på 0,1 mio. kr.

Udgiften til Rejsekort Kundecenter er i 2017 overført til Trafikskabet. Herved reduceres udgiften til Rejsekort, mens administrationsbidraget til Trafikskabet øges tilsvarende.

Rejsekort Letbane

Budgettet for Rejsekort på Aarhus Letbane består af en mindre udstyrsbetaling (2%) samt vedligeholdelse. I denne udgave af budgettet er der ikke indregnet udgifter til overtagelse af Rejsekortudstyr på den tidligere Grenaa-bane samt vedligehold og service af dette.

Tjenestemandspensioner

På bestyrelsesmødet den 8. maj 2015 blev det besluttet, at der fremadrettet skal findes en model der sikrer, at Midttrafik får tilbagebetalt 25,9 mio. kr. til Midttrafiks opsparing til tjenestemandspensioner, som blev brugt til finansiering af Rejsekortet.

På bestyrelsesmødet d. 11. december 2015 blev det besluttet, at Midttrafik fra budget 2017 vil opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret. I 2017 vil den samlede opkrævning være 1,5 mio. kr. som fordeles ud mellem alle bestillerne efter daværende fordelingsnøgle (køreplantimer fra budget 2014).

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.

Forslag til Budget 2017 - 1. behandling

Favrskov Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017	Difference
Busdrift					
	Kørselsudgifter	15.527.527	15.756.061	13.759.000	-1.997.061
	Bus IT og øvrige udgifter	898	15.939	14.700	-1.239
	Busudgifter	15.528.425	15.772.000	13.773.700	-1.998.300
	Indtægter	-1.254.311	-1.225.000	-1.254.000	-29.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0
	Netto	14.274.114	14.547.000	12.519.700	-2.027.300
Handicapkørsel					
	Udgifter	1.427.083	1.420.000	1.476.000	56.000
	Indtægter	-302.386	-301.000	-306.000	-5.000
	Netto	1.124.697	1.119.000	1.170.000	51.000
Flexture og Teletaxa					
	Vognmandsbetaling	713.219	721.000	889.500	168.500
	Indtægter	-338.701	-339.000	-416.500	-77.500
	Kommunens vognmandsbetaling	374.518	382.000	473.000	91.000
	Administrationsomkostninger	155.179	177.200	211.900	34.700
	Kommunens samlede udgift	529.697	559.200	684.900	125.700
Kan-kørsel					
	Vognmandsbetaling	5.066.754	5.166.000	5.319.000	153.000
	Indtægter	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	5.066.754	5.166.000	5.319.000	153.000
	Administrationsomkostninger	212.961	226.855	236.700	9.845
	Kommunens samlede udgift	5.279.715	5.392.855	5.555.700	162.845
Trafikselskabet					
	"Busdriften"	613.000	663.000	696.000	33.000
	"Handicapkørslen"	349.000	391.000	413.000	22.000
	I alt	962.000	1.054.000	1.109.000	55.000
Letbanesekretariatet					
	Sekretariatet	38.000	39.000	40.000	1.000
Rejsekort					
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-17.300	-17.300
	25% udstyr og kontantfinansiering	16.848	4.000	0	-4.000
	25% sekretariat	4.837	1.800	0	-1.800
	Renter	7.970	7.000	6.700	-300
	Afdrag	38.570	38.000	39.000	1.000
	Drift	42.484	93.600	103.300	9.700
	Buslager	9.792	500	500	0
	I alt	120.500	144.900	132.200	-12.700
Tjenestemandspensioner					
	I alt	0	0	5.088	5.088
Total - netto		22.328.723	22.855.955	21.216.588	-1.639.367

Fordudsætninger for budgettet for Favrskov Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

Budgettet for 2017 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2015 til 2016 med -0,8%, mens fremskrivning fra 2016 til 2017 er på 1,2%. Der er indregnet effekten af det 46. udbud på rute 851 samt effekten af det 47. udbud på B-kontrakterne. Udgifter til cross border-leasing ophører ved K16. Der er afsat midler til ekstrakørsel fra K16. På baggrund af de gældende dubleringsaftaler er udgifter til rute 314 blevet opjusteret.

Bus-IT og øvrige udgifter

Budgettet tager udgangspunkt i de konkrete forventninger til driftsudgifterne. De anvendte fordelingsprincipper er beskrevet i budgettets introtekst.

Der er ingen nævneværdige ændringer i forhold til budget 2016.

Indtægter

Favrskov Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskab 2015. Der er ikke væsentlige forskydninger i forhold til regnskabet.

Handicapkørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at antallet af handicapkørsler holder niveauet i forhold til 2016.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at udgifterne til Flexture vil stige i 2017 på grund af flere ture.

Teletaxa

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at niveauet fra 2016 fastholdes i 2017.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at udgifterne til Kommunal kørsel vil stige i 2017 på grund af flere ture med Special Kørsel.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017. Der er indregnet vedtagne besparelser på årligt 12 mio. kr. i forbindelse med indførelsen af Rejsekort samt udgifter til Rejsekort Kundecenter til servicering af Rejsekortkunder. Udgiften til Rejsekort Kundecenter er reduceret tilsvarende under Rejsekortets udgifter. Fordelingen af udgifterne i busadministrationen fordeles mellem bestillerne ud fra en fordelingsnøgle, som baserer sig på køreplantimer i de enkelte kommuner og regionen.

Letbanesekretariatet

Budgettet for 2017 er en fremskrivning af budget 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017.

Rejsekort

Rejsekort budget 2017 bygger videre på budgetoverslagsår 2017 fra september- og februar-udgaven af budget 2016. I 2017 betales der ikke længere til investering i udstyr, internt projekt samt aktier og ansvarlige lån. Budgettet består af driftsposter, ydelser på lån samt tilbagebetaling af ansvarlige lån.

De primære ændringer i forhold til seneste udgave af overslagsår 2017, fra februar 2016, er at relevante poster er fremskrevet til 2017-prisniveau. Udgifterne til udskiftning og leasing af udstyr i forbindelse med kontraktskifte er justeret til det antal busser, der udskiftes i 2017.

Der er usikkerhed forbundet med udgifterne til afmontering af udstyr og særligt leasing af ekstraudstyr i forbindelse med kontraktskifte, men det indarbejdede budget er baseret på et konservativt skøn.

Midttrafik arbejder på at sikre en mere glidende udskiftning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte, og forventer dermed at kunne reducere udgifterne til leasing væsentligt fremover.

Abonnementsbetalinger og øvrige driftsposter fordeles efter opdateret indtægtsfordelingsnøgle. Der er dog ikke justeret i det samlede beløb til fordeling, vedrørende abonnementsbetaling. Her afventes Rejsekort A/S' budget 2017 samt beregning af Midttrafiks andel af de samlede abonnementsbetalinger.

Udgiften til Rejsekort Kundecenter er i 2017 overført til Trafikselskabet. Herved reduceres udgiften til Rejsekort mens administrationsbidraget til Trafikselskabet øges tilsvarende.

Tjenestemandspension

På bestyrelsesmødet den 8. maj 2015 blev det besluttet, at der fremadrettet skal findes en model der sikrer, at Midttrafik får tilbagebetalt 25,9 mio. kr. til Midttrafiks opsparing til tjenestemandspensioner, som blev brugt til finansiering af Rejsekortet.

På bestyrelsesmødet d. 11. december 2015 blev det besluttet, at Midttrafik fra budget 2017 vil opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret. I 2017 vil den samlede opkrævning være 1,5 mio. kr. som fordeles ud mellem alle bestillerne efter daværende fordelingsnøgle (køreplantimer fra budget 2014).

Forslag til Budget 2017 - 1. behandling

Hedensted Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017	Difference
Busdrift					
	Kørselsudgifter	7.839.169	5.734.886	5.730.000	-4.886
	Bus IT og øvrige udgifter	23.281	29.114	60.000	30.886
	Busudgifter	7.862.450	5.764.000	5.790.000	26.000
	Indtægter	-2.277.138	-1.544.000	-1.654.000	-110.000
	Regionalt tilskud	-948.000	-969.000	-990.000	-21.000
	Netto	4.637.312	3.251.000	3.146.000	-105.000
Handicapkørsel					
	Udgifter	1.060.593	1.132.000	1.060.000	-72.000
	Indtægter	-207.684	-222.000	-206.000	16.000
	Netto	852.909	910.000	854.000	-56.000
Flexture og Teletaxa					
	Vognmandsbetaling	893.647	659.000	1.653.200	994.200
	Indtægter	-296.697	-212.000	-511.200	-299.200
	Kommunens vognmandsbetaling	596.950	447.000	1.142.000	695.000
	Administrationsomkostninger	188.737	181.000	341.400	160.400
	Kommunens samlede udgift	785.687	628.000	1.483.400	855.400
Kan-kørsel					
	Vognmandsbetaling	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	0	0	0	0
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0
	Kommunens samlede udgift	0	0	0	0
Trafikskabet					
	"Busdriften"	485.000	301.000	295.000	-6.000
	"Handicapkørslen"	342.000	307.000	288.000	-19.000
	I alt	827.000	608.000	583.000	-25.000
Rejsekort					
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-15.400	-15.400
	25% udstyr og kontantfinansiering	25.801	6.000	0	-6.000
	25% sekretariat	8.062	3.000	0	-3.000
	Renter	9.728	9.000	8.300	-700
	Afdrag	47.075	46.000	47.800	1.800
	Drift	79.710	135.300	163.100	27.800
	Buslager	16.319	800	800	0
	I alt	186.694	200.100	204.600	4.500
Tjenestemandspensioner					
	I alt	0	0	4.526	4.526
Total - netto		7.289.602	5.597.100	6.275.526	678.426

Forudsætninger for budgettet for Hedensted Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

Budgettet for 2017 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2015 til 2016 med -0,8%, mens fremskrivning fra 2016 til 2017 er på 1,2%. Fra K16 er der indregnet effekten af rute 528, som overgår til teletaxarute. Udgiften til pendlerbussen indgår i budget 2017, hvorimod udgifter til natbusser er ophørt fra K16. Budgettet for 2017 er opdateret med øget dublering på rute 696 fra K16.

Bus-IT og øvrige udgifter

Budgettet tager udgangspunkt i de konkrete forventninger til driftsudgifterne. De anvendte fordelingsprincipper er beskrevet i budgettets introtekst.

Budgettet er en smule højere end budgettet for 2016. Den ændrede fordelingsnøgle til bus-IT (nævnt i budgettets introtekst) betyder, at udgiften er højere, end forudsat i forbindelse med den administrative høring af budget 2017.

Indtægter

Hedensted Kommunes indtægtsbudget er udarbejdet med baggrund i regnskabet for 2015. I forhold til regnskabet er de forventede passagerindtægter nedskrevet 0,1 mio. kr., som følge af kommunens overtagelse af kørsel, der tidligere blev udført af Midttrafik. Af samme årsag er forventninger til skolekortindtægter nedskrevet med 0,5 mio. kr. sammenlignet med regnskab 2015.

Handicapkørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at antallet af handicapkørsler holder niveauet i forhold til 2016.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at udgifterne til Flexture vil stige i 2017 på grund af flere ture.

Teletaxa

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at udgifterne til Teletaxa vil stige i 2017 på grund af flere ture som følge af ny-oprettet rute.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der er ikke Kommunal kørsel i Hedensted Kommune.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017. Der er indregnet vedtagne besparelser på årligt 12 mio. kr. i forbindelse med indførelsen af Rejsekort samt udgifter til Rejsekort Kundecenter til servicering af Rejsekortkunder. Udgiften til Rejsekort Kundecenter er reduceret tilsvarende under Rejsekortets udgifter. Fordelingen af udgifterne i busadministrationen fordeles mellem bestillerne ud fra en fordelingsnøgle, som baserer sig på køreplantimer i de enkelte kommuner og regionen.

Rejsekort

Rejsekort budget 2017 bygger videre på budgetoverslagsår 2017 fra september- og februar-udgaven af budget 2016. I 2017 betales der ikke længere til investering i udstyr, internt projekt samt aktier og ansvarlige lån. Budgettet består af driftsposter, ydelser på lån samt tilbagebetaling af ansvarlige lån.

De primære ændringer i forhold til seneste udgave af overslagsår 2017, fra februar 2016, er at relevante poster er fremskrevet til 2017-prisniveau. Udgifterne til udskiftning og leasing af udstyr i forbindelse med kontraktskifte er justeret til det antal busser, der udskiftes i 2017. Der er usikkerhed forbundet med udgifterne til afmontering af udstyr og særligt leasing af ekstraudstyr i forbindelse med kontraktskifte, men det indarbejdede budget er baseret på et konservativt skøn.

Midttrafik arbejder på at sikre en mere glidende udskiftning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte, og forventer dermed at kunne reducere udgifterne til leasing væsentligt fremover.

Abonnementsbetalinger og øvrige driftsposter fordeles efter opdateret indtægtsfordelingsnøgle. Der er dog ikke justeret i det samlede beløb til fordeling, vedrørende abonnementsbetaling. Her afventes Rejsekort A/S' budget 2017 samt beregning af Midttrafiks andel af de samlede abonnementsbetalinger.

Udgiften til Rejsekort Kundecenter er i 2017 overført til Trafikselskabet. Herved reduceres udgiften til Rejsekort mens administrationsbidraget til Trafikselskabet øges tilsvarende.

Tjenestemandspension

På bestyrelsesmødet den 8. maj 2015 blev det besluttet, at der fremadrettet skal findes en model der sikrer, at Midttrafik får tilbagebetalt 25,9 mio. kr. til Midttrafiks opsparring til tjenestemandspensioner, som blev brugt til finansiering af Rejsekortet.

På bestyrelsesmødet d. 11. december 2015 blev det besluttet, at Midttrafik fra budget 2017 vil opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret. I 2017 vil den samlede opkrævning være 1,5 mio. kr. som fordeles ud mellem alle bestillerne efter daværende fordelingsnøgle (køreplantimer fra budget 2014).

Forslag til Budget 2017 - 1. behandling

Herning Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017	Difference
Busdrift					
	Kørselsudgifter	46.452.747	47.036.691	46.859.000	-177.691
	Bus IT og øvrige udgifter	276.426	275.309	243.200	-32.109
	Busudgifter	46.729.173	47.312.000	47.102.200	-209.800
	Indtægter	-15.819.001	-14.576.000	-14.672.000	-96.000
	Regionalt tilskud	-5.000	-5.000	-5.000	0
	Netto	30.905.172	32.731.000	32.425.200	-305.800
Handicapkørsel					
	Udgifter	2.048.093	2.006.000	2.025.000	19.000
	Indtægter	-395.512	-387.000	-398.000	-11.000
	Netto	1.652.581	1.619.000	1.627.000	8.000
Flexture og Teletaxa					
	Vognmandsbetaling	12.689	6.500	7.000	500
	Indtægter	-1.230	-500	-1.000	-500
	Kommunens vognmandsbetaling	11.459	6.000	6.000	0
	Administrationsomkostninger	2.790	1.550	3.200	1.650
	Kommunens samlede udgift	14.249	7.550	9.200	1.650
Kan-kørsel					
	Vognmandsbetaling	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	0	0	0	0
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0
	Kommunens samlede udgift	0	0	0	0
Trafikskelskabet					
	"Busdriften"	2.995.000	2.959.000	3.245.000	286.000
	"Handicapkørslen"	497.000	544.000	584.000	40.000
	I alt	3.492.000	3.503.000	3.829.000	326.000
Rejsekort					
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-148.700	-148.700
	25% udstyr og kontantfinansiering	171.718	46.200	0	-46.200
	25% sekretariat	42.460	16.000	0	-16.000
	Renter	74.208	67.000	62.900	-4.100
	Afdrag	359.115	353.000	363.400	10.400
	Drift	373.176	919.700	979.900	60.200
	Buslager	85.949	4.100	4.100	0
	I alt	1.106.626	1.406.000	1.261.600	-144.400
Tjenestemandspensioner					
	I alt	0	0	43.766	43.766
Total - netto		37.170.628	39.266.550	39.195.766	-70.784

Forudsætninger for budgettet for Herning Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

Budgettet for 2017 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2015 til 2016 med -0,8%, mens fremskrivning fra 2016 til 2017 er på 1,2%. Besparselsen på bybusserne fra 13. december 2015 er indregnet på ruteniveau i budgettet. På lokalkørslen er der indregnet effekt af det 46. udbud på rute 140 og 150 samt justeringer på ruterne fra K16. Udgifter til cross border-leasing er ophørt fra K16. Der er afsat midler til ekstra omkostninger i forbindelse med tilpasning af bybuskøreplan august 2016.

Bus-IT og øvrige udgifter

Budgettet tager udgangspunkt i de konkrete forventninger til driftsudgifterne. De anvendte fordelingsprincipper er beskrevet i budgettets introtekst.

Budgettet er en smule lavere end budgettet for 2016. Den ændrede fordelingsnøgle til bus-IT (nævnt i budgettets introtekst) betyder, at udgiften er lavere, end forudsat i forbindelse med den administrative høring af budget 2017.

Indtægter

Herning Kommunes indtægtsbudget er udarbejdet med baggrund i regnskabet for 2015. Herning Kommune indførte i sommeren 2015 gratis kørsel på rabatruter, hvilket påvirker indtægterne på skolekort. Derfor er forventningerne til skolekortindtægter reduceret med 1,1 mio. kr. i 2017 sammenholdt med regnskab 2015.

Handicapkørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at antallet af handicapkørsler holder niveauet i forhold til 2016.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der er ikke Flexiture i Herning Kommune

Teletaxa

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at niveauet fra 2016 fastholdes i 2017.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der er ikke Kommunal kørsel i Herning Kommune.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017. Der er indregnet vedtagne besparelser på årligt 12 mio. kr. i forbindelse med indførelsen af Rejsekort samt udgifter til Rejsekort Kundecenter til servicering af Rejsekortkunder. Udgiften til Rejsekort Kundecenter er reduceret tilsvarende under Rejsekortets udgifter. Fordelingen af udgifterne i busadministrationen fordeles mellem bestillerne ud fra en fordelingsnøgle, som baserer sig på køreplantimer i de enkelte kommuner og regionen.

Rejsekort

Rejsekort budget 2017 bygger videre på budgetoverslagsår 2017 fra september- og februar-udgaven af budget 2016. I 2017 betales der ikke længere til investering i udstyr, internt projekt samt aktier og ansvarlige lån. Budgettet består af driftsposter, ydelser på lån samt tilbagebetaling af ansvarlige lån.

De primære ændringer i forhold til seneste udgave af overslagsår 2017, fra februar 2016, er at relevante poster er fremskrevet til 2017-prisniveau. Udgifterne til udskiftning og leasing af udstyr i forbindelse med kontraktskifte er justeret til det antal busser, der udskiftes i 2017. Der er usikkerhed forbundet med udgifterne til afmontering af udstyr og særligt leasing af ekstraudstyr i forbindelse med kontraktskifte, men det indarbejdede budget er baseret på et konservativt skøn.

Midttrafik arbejder på at sikre en mere glidende udskiftning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte, og forventer dermed at kunne reducere udgifterne til leasing væsentligt fremover.

Abonnementsbetalinger og øvrige driftsposter fordeles efter opdateret indtægtsfordelingsnøgle. Der er dog ikke justeret i det samlede beløb til fordeling, vedrørende abonnementsbetaling.

Her afventes Rejsekort A/S' budget 2017 samt beregning af Midttrafiks andel af de samlede abonnementsbetalinger.

Udgiften til Rejsekort Kundecenter er i 2017 overført til Trafikselskabet. Herved reduceres udgiften til Rejsekort mens administrationsbidraget til Trafikselskabet øges tilsvarende.

Tjenestemandspension

På bestyrelsesmødet den 8. maj 2015 blev det besluttet, at der fremadrettet skal findes en model der sikrer, at Midttrafik får tilbagebetalt 25,9 mio. kr. til Midttrafiks opsparing til tjenestemandspensioner, som blev brugt til finansiering af Rejsekortet.

På bestyrelsesmødet d. 11. december 2015 blev det besluttet, at Midttrafik fra budget 2017 vil opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret. I 2017 vil den samlede opkrævning være 1,5 mio. kr. som fordeles ud mellem alle bestillerne efter daværende fordelingsnøgle (køreplantimer fra budget 2014).

Forslag til Budget 2017 - 1. behandling

Holstebro Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017	Difference
Busdrift					
	Kørselsudgifter	33.072.956	31.519.576	28.374.000	-3.145.576
	Bus IT og øvrige udgifter	30.238	36.424	61.000	24.576
	Busudgifter	33.103.194	31.556.000	28.435.000	-3.121.000
	Indtægter	-6.892.856	-6.116.000	-6.883.000	-767.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0
	Netto	26.210.338	25.440.000	21.552.000	-3.888.000
Handicapkørsel					
	Udgifter	1.341.057	1.301.000	1.370.000	69.000
	Indtægter	-312.814	-304.000	-320.000	-16.000
	Netto	1.028.243	997.000	1.050.000	53.000
Flexture og Teletaxa					
	Vognmandsbetaling	153.944	116.000	180.000	64.000
	Indtægter	-68.992	-39.000	-54.000	-15.000
	Kommunens vognmandsbetaling	84.952	77.000	126.000	49.000
	Administrationsomkostninger	21.703	23.800	23.800	0
	Kommunens samlede udgift	106.655	100.800	149.800	49.000
Kan-kørsel					
	Vognmandsbetaling	1.022.275	980.000	1.015.000	35.000
	Indtægter	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	1.022.275	980.000	1.015.000	35.000
	Administrationsomkostninger	130.628	140.600	147.500	6.900
	Kommunens samlede udgift	1.152.903	1.120.600	1.162.500	41.900
Trafikskelskabet					
	"Busdriften"	1.895.000	1.933.000	2.031.000	98.000
	"Handicapkørslen"	441.000	452.000	499.000	47.000
	I alt	2.336.000	2.385.000	2.530.000	145.000
Rejsekort					
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-90.900	-90.900
	25% udstyr og kontantfinansiering	244.661	25.400	0	-25.400
	25% sekretariat	25.261	9.500	0	-9.500
	Renter	43.693	40.000	37.000	-3.000
	Afdrag	211.445	208.000	214.100	6.100
	Drift	190.554	438.800	522.600	83.800
	Buslager	51.134	2.400	2.400	0
	I alt	766.747	724.100	685.200	-38.900
Tjenestemandspensioner					
	I alt	0	0	26.759	26.759
Total - netto		31.600.887	30.767.500	27.156.259	-3.611.241

Forudsætninger for budgettet for Holstebro Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

Budgettet for 2017 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindeks uden diesel, som Holstebro bybusser reguleres efter, er fremskrevet fra 2015 til 2016 med -0,7%, mens fremskrivningen fra 2016 til 2017 er på 0,9%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2015 til 2016 med -0,8%, mens fremskrivning fra 2016 til 2017 er på 1,2%. Udgifter til bybusser er faldet i 2016 som følge af ændrede køreplaner fra 3. januar 2016. Fra K16 er der indregnet udgifter til en ny rute 9S. Ved lokalkørslen er de to sidste afgang på rute 29 nedlagt fra K16, hvorefter Holstebro ikke har udgifter på denne rute. Herudover er der indregnet effekten af det 47. udbud

på rute 252, 260, 270 og 283. Ved rabatruterne er der indregnet effekten af det 47. udbud på ruteniveau. Udgiften til cross border-leasing er ophørt ved K16.

Bus-IT og øvrige udgifter

Budgettet tager udgangspunkt i de konkrete forventninger til driftsudgifterne. De anvendte fordelingsprincipper er beskrevet i budgettets introtekst.

Budgettet er en smule højere end budgettet for 2016. Den ændrede fordelingsnøgle til bus-IT (nævnt i budgettets introtekst) betyder omvendt, at udgiften er lavere, end forudsat i forbindelse med den administrative høring af budget 2017.

Indtægter

Holstebro Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2015. Der er ikke nogen væsentlig forskel i forventningerne i 2017 sammenholdt med indtægterne i regnskab 2015.

Handicapkørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at antallet af handicapkørsler holder niveauet i forhold til 2016.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at niveauet fra 2016 fastholdes i 2017.

Teletaxa

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at udgifterne til Teletaxa vil stige i 2017 på grund af flere ture.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at niveauet fra 2016 fastholdes i 2017.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017. Der er indregnet vedtagne besparelser på årligt 12 mio. kr. i forbindelse med indførelsen af Rejsekort samt udgifter til Rejsekort Kundecenter til servicering af Rejsekortkunder. Udgiften til Rejsekort Kundecenter er reduceret tilsvarende under Rejsekortets udgifter. Fordelingen af udgifterne i busadministrationen fordeles mellem bestillerne ud fra en fordelingsnøgle, som baserer sig på køreplantimer i de enkelte kommuner og regionen.

Rejsekort

Rejsekort budget 2017 bygger videre på budgetoverslagsår 2017 fra september- og februar-udgaven af budget 2016. I 2017 betales der ikke længere til investering i udstyr, internt projekt samt aktier og ansvarlige lån. Budgettet består af driftsposter, ydelser på lån samt tilbagebetaling af ansvarlige lån.

De primære ændringer i forhold til seneste udgave af overslagsår 2017, fra februar 2016, er at relevante poster er fremskrevet til 2017-prisniveau. Udgifterne til udskiftning og leasing af udstyr i forbindelse med kontraktskifte er justeret til det antal busser, der udskiftes i 2017. Der er usikkerhed forbundet med udgifterne til afmontering af udstyr og særligt leasing af

ekstraudstyr i forbindelse med kontraktskifte, men det indarbejdede budget er baseret på et konservativt skøn.

Midttrafik arbejder på at sikre en mere glidende udskiftning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte, og forventer dermed at kunne reducere udgifterne til leasing væsentligt fremover.

Abonnementsbetalinger og øvrige driftsposter fordeles efter opdateret indtægtsfordelingsnøgle. Der er dog ikke justeret i det samlede beløb til fordeling, vedrørende abonnementsbetaling. Her afventes Rejsekort A/S' budget 2017 samt beregning af Midttrafiks andel af de samlede abonnementsbetalinger.

Udgiften til Rejsekort Kundecenter er i 2017 overført til Trafikselskabet. Herved reduceres udgiften til Rejsekort mens administrationsbidraget til Trafikselskabet øges tilsvarende.

Tjenestemandspension

På bestyrelsesmødet den 8. maj 2015 blev det besluttet, at der fremadrettet skal findes en model der sikrer, at Midttrafik får tilbagebetalt 25,9 mio. kr. til Midttrafiks opsparing til tjenestemandspensioner, som blev brugt til finansiering af Rejsekortet.

På bestyrelsesmødet d. 11. december 2015 blev det besluttet, at Midttrafik fra budget 2017 vil opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret. I 2017 vil den samlede opkrævning være 1,5 mio. kr. som fordeles ud mellem alle bestillerne efter daværende fordelingsnøgle (køreplantimer fra budget 2014).

Forslag til Budget 2017 - 1. behandling

Horsens Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017	Difference
Busdrift					
	Kørselsudgifter	44.996.735	46.128.153	46.579.000	450.847
	Bus IT og øvrige udgifter	220.948	318.847	271.500	-47.347
	Busudgifter	45.217.683	46.447.000	46.850.500	403.500
	Indtægter	-19.666.450	-20.310.000	-19.755.000	555.000
	Regionalt tilskud	-324.000	-331.000	-338.000	-7.000
	Netto	25.227.233	25.806.000	26.757.500	951.500
Handicapkørsel					
	Udgifter	2.484.944	2.441.000	2.393.000	-48.000
	Indtægter	-545.105	-536.000	-542.000	-6.000
	Netto	1.939.839	1.905.000	1.851.000	-54.000
Flexture og Teletaxa					
	Vognmandsbetaling	135.773	498.700	561.000	62.300
	Indtægter	-70.133	-126.700	-337.000	-210.300
	Kommunens vognmandsbetaling	65.640	372.000	224.000	-148.000
	Administrationsomkostninger	30.418	73.700	117.800	44.100
	Kommunens samlede udgift	96.058	445.700	341.800	-103.900
Kan-kørsel					
	Vognmandsbetaling	2.838.229	2.833.000	2.331.000	-502.000
	Indtægter	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	2.838.229	2.833.000	2.331.000	-502.000
	Administrationsomkostninger	316.810	372.600	355.300	-17.300
	Kommunens samlede udgift	3.155.039	3.205.600	2.686.300	-519.300
Trafikselskabet					
	"Busdriften"	3.268.000	3.025.000	3.345.000	320.000
	"Handicapkørslen"	876.000	882.000	919.000	37.000
	I alt	4.144.000	3.907.000	4.264.000	357.000
Rejsekort					
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-161.100	-161.100
	25% udstyr og kontantfinansiering	1.170.673	179.600	0	-179.600
	25% sekretariat	154.792	58.300	0	-58.300
	Renter	0	0	1.200	1.200
	Afdrag	0	0	4.900	4.900
	Drift	495.334	1.256.900	1.322.800	65.900
	Buslager	78.333	3.700	3.700	0
	I alt	1.899.131	1.498.500	1.171.500	-327.000
Tjenestemandspensioner					
	I alt	0	0	47.409	47.409
Total - netto		36.461.300	36.767.800	37.119.509	351.709

Forudsætninger for budgettet for Horsens Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

Budgettet for 2017 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2015 til 2016 med -0,8%, mens fremskrivning fra 2016 til 2017 er på 1,2%. I forhold til budgettet for 2016 er der en udgiftsstigning ved bybusserne, som hovedsageligt skyldes øgede udgifter til chaufføromkostninger samt en generel justering af køreplantimer på de enkelte bybusruter.

Bus-IT og øvrige udgifter

Budgettet tager udgangspunkt i de konkrete forventninger til driftsudgifterne. De anvendte fordelingsprincipper er beskrevet i budgettets introtekst.

Budgettet er en smule lavere end budgettet for 2016. Den ændrede fordelingsnøgle til bus-IT (nævnt i budgettets introtekst) betyder omvendt, at udgiften er højere, end forudsat i forbindelse med den administrative høring af budget 2017.

Indtægter

Horsens Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2015. Der er ikke nogen væsentlig forskel i forventningerne i 2017 sammenholdt med indtægterne i 2015.

Handicapkørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at antallet af handicapkørsler holder niveauet i forhold til 2016.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at udgifterne til Flexiture vil falde i 2017 på grund af lavere vognmandsudgifter.

Teletaxa

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at niveauet fra 2016 fastholdes i 2017.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at udgifterne til Kommunal kørsel vil falde i 2017 på grund af, at der ikke længere køres Special kørsel.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017. Der er indregnet vedtagne besparelser på årligt 12 mio. kr. i forbindelse med indførelsen af Rejsekort samt udgifter til Rejsekort Kundecenter til servicering af Rejsekortkunder. Udgiften til Rejsekort Kundecenter er reduceret tilsvarende under Rejsekortets udgifter. Fordelingen af udgifterne i busadministrationen fordeles mellem bestillerne ud fra en fordelingsnøgle, som baserer sig på køreplantimer i de enkelte kommuner og regionen.

Rejsekort

Rejsekort budget 2017 bygger videre på budgetoverslagsår 2017 fra september- og februar-udgaven af budget 2016. I 2017 betales der ikke længere til investering i udstyr, internt projekt samt aktier og ansvarlige lån. Budgettet består af driftsposter, ydelser på lån samt tilbagebetaling af ansvarlige lån.

De primære ændringer i forhold til seneste udgave af overslagsår 2017, fra februar 2016, er at relevante poster er fremskrevet til 2017-prisniveau. Udgifterne til udskiftning og leasing af udstyr i forbindelse med kontraktskifte er justeret til det antal busser, der udskiftes i 2017. Der er usikkerhed forbundet med udgifterne til afmontering af udstyr og særligt leasing af ekstraudstyr i forbindelse med kontraktskifte, men det indarbejdede budget er baseret på et konservativt skøn.

Midttrafik arbejder på at sikre en mere glidende udskiftning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte, og forventer dermed at kunne reducere udgifterne til leasing væsentligt fremover.

Abonnementsbetalinger og øvrige driftsposter fordeles efter opdateret indtægtsfordelingsnøgle. Der er dog ikke justeret i det samlede beløb til fordeling, vedrørende abonnementsbetaling. Her afventes Rejsekort A/S' budget 2017 samt beregning af Midttrafiks andel af de samlede abonnementsbetalinger.

Udgiften til Rejsekort Kundecenter er i 2017 overført til Trafikselskabet. Herved reduceres udgiften til Rejsekort mens administrationsbidraget til Trafikselskabet øges tilsvarende.

Tjenestemandspension

På bestyrelsesmødet den 8. maj 2015 blev det besluttet, at der fremadrettet skal findes en model der sikrer, at Midttrafik får tilbagebetalt 25,9 mio. kr. til Midttrafiks opsparing til tjenestemandspensioner, som blev brugt til finansiering af Rejsekortet.

På bestyrelsesmødet d. 11. december 2015 blev det besluttet, at Midttrafik fra budget 2017 vil opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret. I 2017 vil den samlede opkrævning være 1,5 mio. kr. som fordeles ud mellem alle bestillerne efter daværende fordelingsnøgle (køreplantimer fra budget 2014).

Forslag til Budget 2017 - 1. behandling

Ikast-Brande Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017	Difference
Busdrift					
	Kørselsudgifter	13.694.981	14.120.562	12.776.000	-1.344.562
	Bus IT og øvrige udgifter	20.625	20.438	33.000	12.562
	Busudgifter	13.715.606	14.141.000	12.809.000	-1.332.000
	Indtægter	0	0	0	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0
	Netto	13.715.606	14.141.000	12.809.000	-1.332.000
Handicapkørsel					
	Udgifter	878.971	843.000	916.000	73.000
	Indtægter	-195.507	-186.000	-197.000	-11.000
	Netto	683.464	657.000	719.000	62.000
Flexture og Teletaxa					
	Vognmandsbetaling	110.416	109.000	105.000	-4.000
	Indtægter	-82.083	-64.000	-89.000	-25.000
	Kommunens vognmandsbetaling	28.333	45.000	16.000	-29.000
	Administrationsomkostninger	29.967	32.200	32.900	700
	Kommunens samlede udgift	58.300	77.200	48.900	-28.300
Kan-kørsel					
	Vognmandsbetaling	1.014.553	1.243.000	0	-1.243.000
	Indtægter	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	1.014.553	1.243.000	0	-1.243.000
	Administrationsomkostninger	171.360	229.900	0	-229.900
	Kommunens samlede udgift	1.185.913	1.472.900	0	-1.472.900
Trafikselskabet					
	"Busdriften"	727.000	744.000	811.000	67.000
	"Handicapkørslen"	252.000	253.000	280.000	27.000
	I alt	979.000	997.000	1.091.000	94.000
Rejsekort					
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-26.400	-26.400
	25% udstyr og kontantfinansiering	446	0	0	0
	25% sekretariat	0	0	0	0
	Renter	6.251	6.000	5.200	-800
	Afdrag	30.252	30.000	30.300	300
	Drift	7.298	15.800	0	-15.800
	Buslager	0	0	0	0
	I alt	44.247	51.800	9.100	-42.700
Tjenestemandspensioner					
	I alt	0	0	7.756	7.756
Total - netto		16.666.531	17.396.900	14.684.756	-2.712.144

Forudsætninger for budgettet for Ikast-Brande Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

Budgettet for 2017 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2015 til 2016 med -0,8%, mens fremskrivning fra 2016 til 2017 er på 1,2%. Brande Bybus er nedlagt fra K16, og der er sket omlægninger i den øvrige bybuskørsel. I lokalkørslen er der indregnet effekten af det 47. udbud. Det samme er gældende for B-kontrakterne, hvor der herudover sker en nedlæggelse af ungdomsskoleruterne 177-179 fra K16. Udgifter til cross border-leasing ophører fra K16.

Bus-IT og øvrige udgifter

Budgettet tager udgangspunkt i de konkrete forventninger til driftsudgifterne. De anvendte fordelingsprincipper er beskrevet i budgettets introtekst.

Budgettet er en smule højere end budgettet for 2016.

Indtægter

Ikast-Brande Kommune har gratis kørsel, og dermed ingen indtægter.

Handicapkørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at antallet af handicapkørsler holder niveauet i forhold til 2016.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at niveauet fra 2016 fastholdes i 2017.

Teletaxa

Der er ikke Teletaxa i Ikast-Brande Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Fra 2017 stopper Ikast-Brande Kommune med Kommunal kørsel.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017. Der er indregnet vedtagne besparelser på årligt 12 mio. kr. i forbindelse med indførelsen af Rejsekort samt udgifter til Rejsekort Kundecenter til servicering af Rejsekortkunder. Udgiften til Rejsekort Kundecenter er reduceret tilsvarende under Rejsekortets udgifter. Fordelingen af udgifterne i busadministrationen fordeles mellem bestillerne ud fra en fordelingsnøgle, som baserer sig på køreplantimer i de enkelte kommuner og regionen.

Rejsekort

Rejsekort budget 2017 bygger videre på budgetoverslagsår 2017 fra september- og februar-udgaven af budget 2016. I 2017 betales der ikke længere til investering i udstyr, internt projekt samt aktier og ansvarlige lån. Budgettet består af driftsposter, ydelser på lån samt tilbagebetaling af ansvarlige lån.

De primære ændringer i forhold til seneste udgave af overslagsår 2017, fra februar 2016, er at relevante poster er fremskrevet til 2017-prisniveau. Udgifterne til udskiftning og leasing af udstyr i forbindelse med kontraktskifte er justeret til det antal busser, der udskiftes i 2017. Der er usikkerhed forbundet med udgifterne til afmontering af udstyr og særligt leasing af ekstraudstyr i forbindelse med kontraktskifte, men det indarbejdede budget er baseret på et konservativt skøn.

Midttrafik arbejder på at sikre en mere glidende udskiftning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte, og forventer dermed at kunne reducere udgifterne til leasing væsentligt fremover.

Abonnementsbetalinger og øvrige driftsposter fordeles efter opdateret indtægtsfordelingsnøgle. Der er dog ikke justeret i det samlede beløb til fordeling, vedrørende abonnementsbetaling. Her afventes Rejsekort A/S' budget 2017 samt beregning af Midttrafiks andel af de samlede abonnementsbetalinger.

Udgiften til Rejsekort Kundecenter er i 2017 overført til Trafikselskabet. Herved reduceres udgiften til Rejsekort mens administrationsbidraget til Trafikselskabet øges tilsvarende.

Tjenestemandspension

På bestyrelsesmødet den 8. maj 2015 blev det besluttet, at der fremadrettet skal findes en model der sikrer, at Midttrafik får tilbagebetalt 25,9 mio. kr. til Midttrafiks opsparing til tjenestemandspensioner, som blev brugt til finansiering af Rejsekortet.

På bestyrelsesmødet d. 11. december 2015 blev det besluttet, at Midttrafik fra budget 2017 vil opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret. I 2017 vil den samlede opkrævning være 1,5 mio. kr. som fordeles ud mellem alle bestillerne efter daværende fordelingsnøgle (køreplantimer fra budget 2014).

Forslag til Budget 2017 - 1. behandling

Lemvig Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017	Difference
Busdrift					
	Kørselsudgifter	6.466.239	6.483.375	7.394.000	910.625
	Bus IT og øvrige udgifter	0	8.625	0	-8.625
	Busudgifter	6.466.239	6.492.000	7.394.000	902.000
	Indtægter	0	0	0	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0
	Netto	6.466.239	6.492.000	7.394.000	902.000
Handicapkørsel					
	Udgifter	720.423	719.000	658.000	-61.000
	Indtægter	-138.084	-138.000	-129.000	9.000
	Netto	582.339	581.000	529.000	-52.000
Flexture og Teletaxa					
	Vognmandsbetaling	359.143	233.000	466.000	233.000
	Indtægter	-145.435	-93.000	-172.000	-79.000
	Kommunens vognmandsbetaling	213.708	140.000	294.000	154.000
	Administrationsomkostninger	59.136	52.900	84.600	31.700
	Kommunens samlede udgift	272.844	192.900	378.600	185.700
Kan-kørsel					
	Vognmandsbetaling	133.714	152.000	137.000	-15.000
	Indtægter	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	133.714	152.000	137.000	-15.000
	Administrationsomkostninger	7.344	9.500	7.800	-1.700
	Kommunens samlede udgift	141.058	161.500	144.800	-16.700
Trafikselskabet					
	"Busdriften"	280.000	281.000	215.000	-66.000
	"Handicapkørslen"	178.000	184.000	171.000	-13.000
	I alt	458.000	465.000	386.000	-79.000
Rejsekort					
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-13.200	-13.200
	25% udstyr og kontantfinansiering	446	0	0	0
	25% sekretariat	0	0	0	0
	Renter	3.174	3.000	2.600	-400
	Afdrag	15.362	15.000	15.400	400
	Drift	3.647	7.900	0	-7.900
	Buslager	0	0	0	0
	I alt	22.629	25.900	4.800	-21.100
Tjenestemandspensioner					
	I alt	0	0	3.876	3.876
Total - netto		7.943.109	7.918.300	8.841.076	922.776

Forudsætninger for budgettet for Lemvig Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

Budgettet for 2017 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2015 til 2016 med -0,8%, mens fremskrivning fra 2016 til 2017 er på 1,2%. På baggrund af det 48. udbud, overgår rute 480, 489 og 491 til B-kontrakter fra K16. Den samlede effekt af udbuddet ventes at give en merudgift på knap 1 mio. kr.

Bus-IT og øvrige udgifter

Lemvig Kommune har ingen andel af budgettet til bus-IT eller øvrige udgifter.

Indtægter

Lemvig Kommune har gratis kørsel, og dermed ingen indtægter.

Handicapkørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at antallet af handicapkørsler holder niveauet i forhold til 2016.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at udgifterne til Flexiture vil stige i 2017 på grund af flere ture.

Teletaxa

Der er ikke Teletaxa i Lemvig Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at niveauet fra 2016 fastholdes i 2017.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017. Der er indregnet vedtagne besparelser på årligt 12 mio. kr. i forbindelse med indførelsen af Rejsekort samt udgifter til Rejsekort Kundecenter til servicering af Rejsekortkunder. Udgiften til Rejsekort Kundecenter er reduceret tilsvarende under Rejsekortets udgifter. Fordelingen af udgifterne i busadministrationen fordeles mellem bestillerne ud fra en fordelingsnøgle, som baserer sig på køreplantimer i de enkelte kommuner og regionen.

Rejsekort

Rejsekort budget 2017 bygger videre på budgetoverslagsår 2017 fra september- og februar-udgaven af budget 2016. I 2017 betales der ikke længere til investering i udstyr, internt projekt samt aktier og ansvarlige lån. Budgettet består af driftsposter, ydelser på lån samt tilbagebetaling af ansvarlige lån.

De primære ændringer i forhold til seneste udgave af overslagsår 2017, fra februar 2016, er at relevante poster er fremskrevet til 2017-prisniveau. Udgifterne til udskiftning og leasing af udstyr i forbindelse med kontraktskifte er justeret til det antal busser, der udskiftes i 2017. Der er usikkerhed forbundet med udgifterne til afmontering af udstyr og særligt leasing af ekstraudstyr i forbindelse med kontraktskifte, men det indarbejdede budget er baseret på et konservativt skøn.

Midttrafik arbejder på at sikre en mere glidende udskiftning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte, og forventer dermed at kunne reducere udgifterne til leasing væsentligt fremover.

Abonnementsbetalinger og øvrige driftsposter fordeles efter opdateret indtægtsfordelingsnøgle. Der er dog ikke justeret i det samlede beløb til fordeling, vedrørende abonnementsbetaling. Her afventes Rejsekort A/S' budget 2017 samt beregning af Midttrafiks andel af de samlede abonnementsbetalinger.

Udgiften til Rejsekort Kundecenter er i 2017 overført til Trafikselskabet. Herved reduceres udgiften til Rejsekort mens administrationsbidraget til Trafikselskabet øges tilsvarende.

Tjenestemandspension

På bestyrelsesmødet den 8. maj 2015 blev det besluttet, at der fremadrettet skal findes en model der sikrer, at Midttrafik får tilbagebetalt 25,9 mio. kr. til Midttrafiks opsparing til tjenestemandspensioner, som blev brugt til finansiering af Rejsekortet.

På bestyrelsesmødet d. 11. december 2015 blev det besluttet, at Midttrafik fra budget 2017 vil opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret. I 2017 vil den samlede opkrævning være 1,5 mio. kr. som fordeles ud mellem alle bestillerne efter daværende fordelingsnøgle (køreplantimer fra budget 2014).

Forslag til Budget 2017 - 1. behandling

Norddjurs Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017	Difference
Busdrift					
	Kørselsudgifter	15.152.513	15.754.925	15.577.000	-177.925
	Bus IT og øvrige udgifter	21.615	19.075	20.400	1.325
	Busudgifter	15.174.128	15.774.000	15.597.400	-176.600
	Indtægter	-1.188.714	-1.306.000	-1.191.000	115.000
	Regionalt tilskud	-485.000	-496.000	-507.000	-11.000
	Netto	13.500.414	13.972.000	13.899.400	-72.600
Handicapkørsel					
	Udgifter	789.398	774.000	800.000	26.000
	Indtægter	-183.890	-169.000	-184.000	-15.000
	Netto	605.508	605.000	616.000	11.000
Flexture og Teletaxa					
	Vognmandsbetaling	1.804.636	1.966.000	2.042.000	76.000
	Indtægter	-690.713	-748.000	-812.000	-64.000
	Kommunens vognmandsbetaling	1.113.923	1.218.000	1.230.000	12.000
	Administrationsomkostninger	325.017	391.000	430.200	39.200
	Kommunens samlede udgift	1.438.940	1.609.000	1.660.200	51.200
Kan-kørsel					
	Vognmandsbetaling	1.287.069	1.115.000	1.314.000	199.000
	Indtægter	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	1.287.069	1.115.000	1.314.000	199.000
	Administrationsomkostninger	124.848	119.700	145.200	25.500
	Kommunens samlede udgift	1.411.917	1.234.700	1.459.200	224.500
Trafikselskabet					
	"Busdriften"	563.000	716.000	770.000	54.000
	"Handicapkørslen"	197.000	169.000	203.000	34.000
	I alt	760.000	885.000	973.000	88.000
Letbanesekretariatet					
	Sekretariatet	38.000	39.000	40.000	1.000
Rejsekort					
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-13.900	-13.900
	25% udstyr og kontantfinansiering	302.781	2.000	0	-2.000
	25% sekretariat	2.150	800	0	-800
	Renter	5.051	5.000	4.400	-600
	Afdrag	24.442	24.000	25.100	1.100
	Drift	38.783	93.100	100.300	7.200
	Buslager	4.352	200	200	0
	I alt	377.558	125.100	116.100	-9.000
Tjenestemandspensioner					
	I alt	0	0	4.087	4.087
Total - netto		18.132.337	18.469.800	18.767.987	298.187

Forudsætninger for budgettet for Norddjurs Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

Budgettet for 2017 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2015 til 2016 med -0,8%, mens fremskrivning fra 2016 til 2017 er på 1,2%. I forhold til budgettet for 2016 er der et mindre udgiftsfald, som primært skyldes en nedskrivning af køreplantimer.

Bus-IT og øvrige udgifter

Budgettet tager udgangspunkt i de konkrete forventninger til driftsudgifterne. De anvendte fordelingsprincipper er beskrevet i budgettets introtekst.

Der er ingen nævneværdige ændringer i forhold til budget 2016.

Indtægter

Norddjurs Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2015. Der er ikke nogen væsentlig forskel i forventningerne i 2017 sammenholdt med indtægterne i 2015.

Handicapkørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at antallet af handicapkørsler holder niveauet i forhold til 2016.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at antallet af handicapkørsler holder niveauet i forhold til 2016.

Teletaxa

Der er ikke Teletaxa i Norddjurs Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at udgifterne til Kommunal kørsel vil stige i 2017 på grund af flere ture med Brækket ben.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017. Der er indregnet vedtagne besparelser på årligt 12 mio. kr. i forbindelse med indførelsen af Rejsekort samt udgifter til Rejsekort Kundecenter til servicering af Rejsekortkunder. Udgiften til Rejsekort Kundecenter er reduceret tilsvarende under Rejsekortets udgifter. Fordelingen af udgifterne i busadministrationen fordeles mellem bestillerne ud fra en fordelingsnøgle, som baserer sig på køreplantimer i de enkelte kommuner og regionen.

Letbanesekretariatet

Budgettet for 2017 er en fremskrivning af budget 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017.

Rejsekort

Rejsekort budget 2017 bygger videre på budgetoverslagsår 2017 fra september- og februar-udgaven af budget 2016. I 2017 betales der ikke længere til investering i udstyr, internt projekt samt aktier og ansvarlige lån. Budgettet består af driftsposter, ydelser på lån samt tilbagebetaling af ansvarlige lån.

De primære ændringer i forhold til seneste udgave af overslagsår 2017, fra februar 2016, er at relevante poster er fremskrevet til 2017-prisniveau. Udgifterne til udskiftning og leasing af udstyr i forbindelse med kontraktskifte er justeret til det antal busser, der udskiftes i 2017. Der er usikkerhed forbundet med udgifterne til afmontering af udstyr og særligt leasing af ekstraudstyr i forbindelse med kontraktskifte, men det indarbejdede budget er baseret på et konservativt skøn.

Midttrafik arbejder på at sikre en mere glidende udskiftning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte, og forventer dermed at kunne reducere udgifterne til leasing væsentligt fremover.

Abonnementsbetalinger og øvrige driftsposter fordeles efter opdateret indtægtsfordelingsnøgle. Der er dog ikke justeret i det samlede beløb til fordeling, vedrørende abonnementsbetaling. Her afventes Rejsekort A/S' budget 2017 samt beregning af Midttrafiks andel af de samlede abonnementsbetalinger.

Udgiften til Rejsekort Kundecenter er i 2017 overført til Trafikselskabet. Herved reduceres udgiften til Rejsekort mens administrationsbidraget til Trafikselskabet øges tilsvarende.

Tjenestemandspension

På bestyrelsesmødet den 8. maj 2015 blev det besluttet, at der fremadrettet skal findes en model der sikrer, at Midttrafik får tilbagebetalt 25,9 mio. kr. til Midttrafiks opsparing til tjenestemandspensioner, som blev brugt til finansiering af Rejsekortet.

På bestyrelsesmødet d. 11. december 2015 blev det besluttet, at Midttrafik fra budget 2017 vil opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret. I 2017 vil den samlede opkrævning være 1,5 mio. kr. som fordeles ud mellem alle bestillerne efter daværende fordelingsnøgle (køreplantimer fra budget 2014).

Forslag til Budget 2017 - 1. behandling

Odder Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017	Difference
Busdrift					
	Kørselsudgifter	6.349.633	6.288.937	6.351.000	62.063
	Bus IT og øvrige udgifter	83	29.063	4.900	-24.163
	Busudgifter	6.349.716	6.318.000	6.355.900	37.900
	Indtægter	-1.274.190	-1.369.000	-1.374.000	-5.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0
	Netto	5.075.526	4.949.000	4.981.900	32.900
Handicapkørsel					
	Udgifter	932.483	875.000	976.000	101.000
	Indtægter	-181.579	-190.000	-193.000	-3.000
	Netto	750.904	685.000	783.000	98.000
Flexture og Teletaxa					
	Vognmandsbetaling	137.222	148.000	235.000	87.000
	Indtægter	-14.090	-9.000	-58.000	-49.000
	Kommunens vognmandsbetaling	123.132	139.000	177.000	38.000
	Administrationsomkostninger	30.783	27.900	56.700	28.800
	Kommunens samlede udgift	153.915	166.900	233.700	66.800
Kan-kørsel					
	Vognmandsbetaling	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	0	0	0	0
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0
	Kommunens samlede udgift	0	0	0	0
Trafikskelskabet					
	"Busdriften"	466.000	481.000	538.000	57.000
	"Handicapkørslen"	290.000	291.000	304.000	13.000
	I alt	756.000	772.000	842.000	70.000
Letbanesekretariatet					
	Sekretariatet	38.000	39.000	40.000	1.000
Rejsekort					
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-4.200	-4.200
	25% udstyr og kontantfinansiering	199.656	2.000	0	-2.000
	25% sekretariat	2.151	800	0	-800
	Renter	2.783	3.000	2.300	-700
	Afdrag	13.467	13.000	13.500	500
	Drift	32.131	81.500	103.300	21.800
	Buslager	4.352	200	200	0
	I alt	254.540	100.500	115.100	14.600
Tjenestemandspensioner					
	I alt	0	0	1.228	1.228
Total - netto		7.028.885	6.712.400	6.996.928	284.528

Forudsætninger for budgettet for Odder Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

Budgettet for 2017 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2015 til 2016 med -0,8%, mens fremskrivning fra 2016 til 2017 er på 1,2%. Der er ikke foretaget nævneværdige justeringer i forhold til budgettet for 2016.

Bus-IT og øvrige udgifter

Budgettet tager udgangspunkt i de konkrete forventninger til driftsudgifterne. De anvendte fordelingsprincipper er beskrevet i budgettets introtekst.

Budgettet er lavere end budgettet for 2016, idet de nye fordelingsprincipper giver Odder Kommune en lavere andel.

Indtægter

Odder Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2015. Der er ikke nogen væsentlig forskel i forventningerne i 2017 sammenholdt med indtægterne i 2015.

Handicapkørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at antallet af handicapkørsler øges i forhold til 2016 og udgiften dermed stiger tilsvarende.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der opstartes Flexitur i Odder Kommune august 2016. Det har ikke tidligere været budgetlagt.

Teletaxa

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at niveauet fra 2016 fastholdes i 2017.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der er ikke Kommunal kørsel i Odder Kommune.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017. Der er indregnet vedtagne besparelser på årligt 12 mio. kr. i forbindelse med indførelsen af Rejsekort samt udgifter til Rejsekort Kundecenter til servicering af Rejsekortkunder. Udgiften til Rejsekort Kundecenter er reduceret tilsvarende under Rejsekortets udgifter. Fordelingen af udgifterne i busadministrationen fordeles mellem bestillerne ud fra en fordelingsnøgle, som baserer sig på køreplantimer i de enkelte kommuner og regionen.

Letbanesekretariatet

Budgettet for 2017 er en fremskrivning af budget 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017.

Rejsekort

Rejsekort budget 2017 bygger videre på budgetoverslagsår 2017 fra september- og februar-udgaven af budget 2016. I 2017 betales der ikke længere til investering i udstyr, internt projekt samt aktier og ansvarlige lån. Budgettet består af driftsposter, ydelser på lån samt tilbagebetaling af ansvarlige lån.

De primære ændringer i forhold til seneste udgave af overslagsår 2017, fra februar 2016, er at relevante poster er fremskrevet til 2017-prisniveau. Udgifterne til udskiftning og leasing af udstyr i forbindelse med kontraktskifte er justeret til det antal busser, der udskiftes i 2017. Der er usikkerhed forbundet med udgifterne til afmontering af udstyr og særligt leasing af ekstraudstyr i forbindelse med kontraktskifte, men det indarbejdede budget er baseret på et konservativt skøn.

Midttrafik arbejder på at sikre en mere glidende udskiftning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte, og forventer dermed at kunne reducere udgifterne til leasing væsentligt fremover.

Abonnementsbetalinger og øvrige driftsposter fordeles efter opdateret indtægtsfordelingsnøgle. Der er dog ikke justeret i det samlede beløb til fordeling, vedrørende abonnementsbetaling. Her afventes Rejsekort A/S' budget 2017 samt beregning af Midttrafiks andel af de samlede abonnementsbetalinger.

Udgiften til Rejsekort Kundecenter er i 2017 overført til Trafikselskabet. Herved reduceres udgiften til Rejsekort mens administrationsbidraget til Trafikselskabet øges tilsvarende.

Tjenestemandspension

På bestyrelsesmødet den 8. maj 2015 blev det besluttet, at der fremadrettet skal findes en model der sikrer, at Midttrafik får tilbagebetalt 25,9 mio. kr. til Midttrafiks opsparing til tjenestemandspensioner, som blev brugt til finansiering af Rejsekortet.

På bestyrelsesmødet d. 11. december 2015 blev det besluttet, at Midttrafik fra budget 2017 vil opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret. I 2017 vil den samlede opkrævning være 1,5 mio. kr. som fordeles ud mellem alle bestillerne efter daværende fordelingsnøgle (køreplantimer fra budget 2014).

Forslag til Budget 2017 - 1. behandling

Randers Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017	Difference
Busdrift					
	Kørselsudgifter	89.392.328	89.314.227	90.054.000	739.773
	Bus IT og øvrige udgifter	266.073	364.773	336.400	-28.373
	Busudgifter	89.658.401	89.679.000	90.390.400	711.400
	Indtægter	-29.742.686	-31.284.000	-29.691.000	1.593.000
	Regionalt tilskud	-708.000	-724.000	-740.000	-16.000
	Netto	59.207.715	57.671.000	59.959.400	2.288.400
Handicapkørsel					
	Udgifter	2.693.857	2.641.000	2.736.000	95.000
	Indtægter	-507.572	-498.000	-510.000	-12.000
	Netto	2.186.285	2.143.000	2.226.000	83.000
Flexture og Teletaxa					
	Vognmandsbetaling	549.547	785.000	406.000	-379.000
	Indtægter	-390.126	-587.000	-221.000	366.000
	Kommunens vognmandsbetaling	159.421	198.000	185.000	-13.000
	Administrationsomkostninger	103.782	135.700	77.600	-58.100
	Kommunens samlede udgift	263.203	333.700	262.600	-71.100
Kan-kørsel					
	Vognmandsbetaling	1.688.319	1.558.000	1.716.000	158.000
	Indtægter	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	1.688.319	1.558.000	1.716.000	158.000
	Administrationsomkostninger	191.573	190.000	227.200	37.200
	Kommunens samlede udgift	1.879.892	1.748.000	1.943.200	195.200
Trafikskelskabet					
	"Busdriften"	5.942.000	6.143.000	6.615.000	472.000
	"Handicapkørslen"	805.000	827.000	873.000	46.000
	I alt	6.747.000	6.970.000	7.488.000	518.000
Letbanesekretariatet					
	Sekretariatet	38.000	39.000	40.000	1.000
Rejsekort					
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-287.700	-287.700
	25% udstyr og kontantfinansiering	762.738	84.600	0	-84.600
	25% sekretariat	85.458	32.200	0	-32.200
	Renter	141.028	128.000	131.400	3.400
	Afdrag	682.479	670.000	737.700	67.700
	Drift	734.491	1.955.300	2.062.800	107.500
	Buslager	172.985	8.200	8.200	0
	I alt	2.579.179	2.878.300	2.652.400	-225.900
Tjenestemandspensioner					
	I alt	0	0	84.657	84.657
Total - netto		72.901.274	71.783.000	74.656.257	2.873.257

Forudsætninger for budgettet for Randers Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

Budgettet for 2016 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2014 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Udgifter for ruter, som reguleres efter det gamle reguleringsindeks, er fremskrevet fra 2015 til 2016 med -1,0%, mens fremskrivning fra 2016 til 2017 er på 1,2%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2015 til 2016 med -0,8%, mens fremskrivning fra 2016 til 2017 er på 1,2%. I forhold til budgettet for 2016 har der været mindre justeringer ved bybuskørslen, samt at der er afsat midler til ekstra kørsel. I budgettet er der indregnet effekten af det 47. udbud på rabatruterne 515, 516 og 517.

Bus-IT og øvrige udgifter

Budgettet tager udgangspunkt i de konkrete forventninger til driftsudgifterne. De anvendte fordelingsprincipper er beskrevet i budgettets introtekst.

Budgettet er en smule lavere end budgettet for 2016. Den ændrede fordelingsnøgle til bus-IT (nævnt i budgettets introtekst) betyder dog, at udgiften er 0,1 mio. kr. højere, end forudsat i forbindelse med den administrative høring af budget 2017.

Indtægter

Randers Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2015. Der er ikke nogen væsentlig forskel i forventningerne i 2017 sammenholdt med indtægterne i 2015.

Handicapkørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at antallet af handicapkørsler øges i forhold til 2016 og udgiften dermed stiger tilsvarende.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at udgifterne til Flexture vil falde i 2017 på grund af færre ture.

Teletaxa

Der er ikke Teletaxa i Randers Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at udgifterne til Kommunal kørsel vil stige i 2017 på grund af flere ture med Brækket ben.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017. Der er indregnet vedtagne besparelser på årligt 12 mio. kr. i forbindelse med indførelsen af Rejsekort samt udgifter til Rejsekort Kundecenter til servicering af Rejsekortkunder. Udgiften til Rejsekort Kundecenter er reduceret tilsvarende under Rejsekortets udgifter. Fordelingen af udgifterne i busadministrationen fordeles mellem bestillerne ud fra en fordelingsnøgle, som baserer sig på køreplantimer i de enkelte kommuner og regionen.

Letbanesekretariatet

Budgettet for 2017 er en fremskrivning af budget 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017.

Rejsekort

Rejsekort budget 2017 bygger videre på budgetoverslagsår 2017 fra september- og februar-udgaven af budget 2016. I 2017 betales der ikke længere til investering i udstyr, internt projekt samt aktier og ansvarlige lån. Budgettet består af driftsposter, ydelser på lån samt tilbagebetaling af ansvarlige lån.

De primære ændringer i forhold til seneste udgave af overslagsår 2017, fra februar 2016, er at relevante poster er fremskrevet til 2017-prisniveau. Udgifterne til udskiftning og leasing af udstyr i forbindelse med kontraktskifte er justeret til det antal busser, der udskiftes i 2017.

Der er usikkerhed forbundet med udgifterne til afmontering af udstyr og særligt leasing af ekstraudstyr i forbindelse med kontraktskifte, men det indarbejdede budget er baseret på et konservativt skøn.

Midttrafik arbejder på at sikre en mere glidende udskiftning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte, og forventer dermed at kunne reducere udgifterne til leasing væsentligt fremover.

Abonnementsbetalinger og øvrige driftsposter fordeles efter opdateret indtægtsfordelingsnøgle. Der er dog ikke justeret i det samlede beløb til fordeling, vedrørende abonnementsbetaling. Her afventes Rejsekort A/S' budget 2017 samt beregning af Midttrafiks andel af de samlede abonnementsbetalinger.

Udgiften til Rejsekort Kundecenter er i 2017 overført til Trafikselskabet. Herved reduceres udgiften til Rejsekort mens administrationsbidraget til Trafikselskabet øges tilsvarende.

For Randers Kommunes vedkommende er der indregnet ændringer vedrørende opgradering af syv Rejsekort- installationer fra check-ind-mini til fuldt udstyr. Såfremt denne opgradering godkendes af Randers Kommune, vil kontantudgifterne skulle afholdes i 2016, mens udgifter til vedligehold og ydelsesbetaling i 2017 vil beløbe sig til 0,1 mio. kr.

Tjenestemandspension

På bestyrelsesmødet den 8. maj 2015 blev det besluttet, at der fremadrettet skal findes en model der sikrer, at Midttrafik får tilbagebetalt 25,9 mio. kr. til Midttrafiks opsparing til tjenestemandspensioner, som blev brugt til finansiering af Rejsekortet.

På bestyrelsesmødet d. 11. december 2015 blev det besluttet, at Midttrafik fra budget 2017 vil opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret. I 2017 vil den samlede opkrævning være 1,5 mio. kr. som fordeles ud mellem alle bestillerne efter daværende fordelingsnøgle (køreplantimer fra budget 2014).

Forslag til Budget 2017 - 1. behandling

Ringkøbing-Skjern Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017	Difference
Busdrift					
	Kørselsudgifter	25.442.413	25.195.396	25.430.000	234.604
	Bus IT og øvrige udgifter	163.421	126.604	151.900	25.296
	Busudgifter	25.605.834	25.322.000	25.581.900	259.900
	Indtægter	-4.245.973	-3.715.000	-4.255.000	-540.000
	Regionalt tilskud	-1.625.000	-1.661.000	-1.698.000	-37.000
	Netto	19.734.861	19.946.000	19.628.900	-317.100
Handicapkørsel					
	Udgifter	1.641.934	1.809.600	1.525.000	-284.600
	Indtægter	-336.372	-370.000	-309.000	61.000
	Netto	1.305.562	1.439.600	1.216.000	-223.600
Flexture og Teletaxa					
	Vognmandsbetaling	813.341	755.000	1.197.000	442.000
	Indtægter	-321.962	-291.000	-476.000	-185.000
	Kommunens vognmandsbetaling	491.379	464.000	721.000	257.000
	Administrationsomkostninger	124.782	133.400	206.900	73.500
	Kommunens samlede udgift	616.161	597.400	927.900	330.500
Kan-kørsel					
	Vognmandsbetaling	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	0	0	0	0
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0
	Kommunens samlede udgift	0	0	0	0
Trafikskabet					
	"Busdriften"	1.231.000	1.252.000	1.375.000	123.000
	"Handicapkørslen"	439.000	445.000	405.000	-40.000
	I alt	1.670.000	1.697.000	1.780.000	83.000
Rejsekort					
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-68.500	-68.500
	25% udstyr og kontantfinansiering	1.306.868	8.200	0	-8.200
	25% sekretariat	16.662	6.300	0	-6.300
	Renter	29.162	26.000	25.200	-800
	Afdrag	141.122	139.000	144.900	5.900
	Drift	214.242	389.600	486.400	96.800
	Buslager	33.727	1.600	1.600	0
	I alt	1.741.782	570.700	589.600	18.900
Tjenestemandspensioner					
	I alt	0	0	20.144	20.144
Total - netto		25.068.366	24.250.700	24.162.544	-88.156

Forudsætninger for budgettet for Ringkøbing-Skjern Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

Budgettet for 2017 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2015 til 2016 med -0,8%, mens fremskrivning fra 2016 til 2017 er på 1,2%. I lokalkørslen er der fra K16 sket en sammenlægning af rute 590 og 592 til én rute 590. Herudover er der indregnet en ny rabatrute 597 og større busser på rute 567 og 568 fra K16 samt opskrevet forventet dublering på rute 578.

Bus-IT og øvrige udgifter

Budgettet tager udgangspunkt i de konkrete forventninger til driftsudgifterne. De anvendte fordelingsprincipper er beskrevet i budgettets introtekst.

Budgettet er en smule højere end budgettet for 2016. Den ændrede fordelingsnøgle til bus-IT (nævnt i budgettets introtekst) betyder dog, at udgiften er lavere, end forudsat i forbindelse med den administrative høring af budget 2017.

Indtægter

Ringkøbing-Skjern Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2015. Der er ikke nogen væsentlig forskel i forventningerne i 2017 sammenholdt med indtægterne i 2015.

Handicapkørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at antallet af handicapkørsler falder i forhold til 2016 og udgiften dermed falder tilsvarende.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at udgifterne til Flexiture vil stige i 2017 på grund af flere ture.

Teletaxa

Der er ikke Teletaxa i Ringkøbing-Skjern Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der er ikke Kommunal kørsel i Ringkøbing-Skjern Kommune.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017. Der er indregnet vedtagne besparelser på årligt 12 mio. kr. i forbindelse med indførelsen af Rejsekort samt udgifter til Rejsekort Kundecenter til servicering af Rejsekortkunder. Udgiften til Rejsekort Kundecenter er reduceret tilsvarende under Rejsekortets udgifter. Fordelingen af udgifterne i busadministrationen fordeles mellem bestillerne ud fra en fordelingsnøgle, som baserer sig på køreplantimer i de enkelte kommuner og regionen.

Rejsekort

Rejsekort budget 2017 bygger videre på budgetoverslagsår 2017 fra september- og februar-udgaven af budget 2016. I 2017 betales der ikke længere til investering i udstyr, internt projekt samt aktier og ansvarlige lån. Budgettet består af driftsposter, ydelser på lån samt tilbagebetaling af ansvarlige lån.

De primære ændringer i forhold til seneste udgave af overslagsår 2017, fra februar 2016, er at relevante poster er fremskrevet til 2017-prisniveau. Udgifterne til udskiftning og leasing af udstyr i forbindelse med kontraktskifte er justeret til det antal busser, der udskiftes i 2017. Der er usikkerhed forbundet med udgifterne til afmontering af udstyr og særligt leasing af ekstraudstyr i forbindelse med kontraktskifte, men det indarbejdede budget er baseret på et konservativt skøn.

Midttrafik arbejder på at sikre en mere glidende udskiftning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte, og forventer dermed at kunne reducere udgifterne til leasing væsentligt fremover.

Abonnementsbetalinger og øvrige driftsposter fordeles efter opdateret indtægtsfordelingsnøgle. Der er dog ikke justeret i det samlede beløb til fordeling, vedrørende abonnementsbetaling. Her afventes Rejsekort A/S' budget 2017 samt beregning af Midttrafiks andel af de samlede abonnementsbetalinger.

Udgiften til Rejsekort Kundecenter er i 2017 overført til Trafikselskabet. Herved reduceres udgiften til Rejsekort mens administrationsbidraget til Trafikselskabet øges tilsvarende.

Tjenestemandspension

På bestyrelsesmødet den 8. maj 2015 blev det besluttet, at der fremadrettet skal findes en model der sikrer, at Midttrafik får tilbagebetalt 25,9 mio. kr. til Midttrafiks opsparing til tjenestemandspensioner, som blev brugt til finansiering af Rejsekortet.

På bestyrelsesmødet d. 11. december 2015 blev det besluttet, at Midttrafik fra budget 2017 vil opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret. I 2017 vil den samlede opkrævning være 1,5 mio. kr. som fordeles ud mellem alle bestillerne efter daværende fordelingsnøgle (køreplantimer fra budget 2014).

Forslag til Budget 2017 - 1. behandling

Samsø Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017	Difference
Busdrift					
	Kørselsudgifter	4.812.074	4.523.393	4.494.000	-29.393
	Bus IT og øvrige udgifter	180	14.607	1.100	-13.507
	Busudgifter	4.812.254	4.538.000	4.495.100	-42.900
	Indtægter	-1.143.988	-1.069.000	-1.132.000	-63.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0
	Netto	3.668.266	3.469.000	3.363.100	-105.900
Handicapkørsel					
	Udgifter	325.155	260.000	260.000	0
	Indtægter	-58.943	-52.000	-45.000	7.000
	Netto	266.212	208.000	215.000	7.000
Flexture og Teletaxa					
	Vognmandsbetaling	548.605	522.000	777.000	255.000
	Indtægter	-104.744	-100.000	-131.000	-31.000
	Kommunens vognmandsbetaling	443.861	422.000	646.000	224.000
	Administrationsomkostninger	135.191	129.400	183.800	54.400
	Kommunens samlede udgift	579.052	551.400	829.800	278.400
Kan-kørsel					
	Vognmandsbetaling	198.260	211.000	202.000	-9.000
	Indtægter	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	198.260	211.000	202.000	-9.000
	Administrationsomkostninger	45.500	49.000	23.300	-25.700
	Kommunens samlede udgift	243.760	260.000	225.300	-34.700
Trafikskelskabet					
	"Busdriften"	344.000	325.000	341.000	16.000
	"Handicapkørslen"	95.000	115.000	86.000	-29.000
	I alt	439.000	440.000	427.000	-13.000
Rejsekort					
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-19.300	-19.300
	25% udstyr og kontantfinansiering	446	0	0	0
	25% sekretariat	0	0	0	0
	Renter	4.616	4.000	3.800	-200
	Afdrag	22.338	22.000	22.300	300
	Drift	5.358	11.600	0	-11.600
	Buslager	0	0	0	0
	I alt	32.758	37.600	6.800	-30.800
Tjenestemandspensioner					
	I alt	0	0	5.694	5.694
Total - netto		5.229.048	4.966.000	5.072.694	106.694

Forudsætninger for budgettet for Samsø Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

Budgettet for 2017 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2015 til 2016 med -0,8%, mens fremskrivning fra 2016 til 2017 er på 1,2%. Der er ikke foretaget nævneværdige ændringer i forhold til budgettet for 2016.

Bus-IT og øvrige udgifter

Budgettet tager udgangspunkt i de konkrete forventninger til driftsudgifterne. De anvendte fordelingsprincipper er beskrevet i budgettets introtekst.

Budgettet er lavere end budgettet for 2016, hvilket skyldes de nye fordelingsprincipper.

Indtægter

Samsø Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2015. Der er ikke nogen væsentlig forskel i forventningerne i 2017 sammenholdt med indtægterne i 2015.

Handicapkørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at antallet af handicapkørsler holder niveauet i forhold til 2016.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der er ikke Flexitur i Samsø Kommune.

Teletaxa

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at udgifterne til Teletaxa vil stige i 2017 på grund af flere ture.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at niveauet fra 2016 fastholdes i 2017.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017. Der er indregnet vedtagne besparelser på årligt 12 mio. kr. i forbindelse med indførelsen af Rejsekort samt udgifter til Rejsekort Kundecenter til servicering af Rejsekortkunder. Udgiften til Rejsekort Kundecenter er reduceret tilsvarende under Rejsekortets udgifter. Fordelingen af udgifterne i busadministrationen fordeles mellem bestillerne ud fra en fordelingsnøgle, som baserer sig på køreplantimer i de enkelte kommuner og regionen.

Rejsekort

Rejsekort budget 2017 bygger videre på budgetoverslagsår 2017 fra september- og februar-udgaven af budget 2016. I 2017 betales der ikke længere til investering i udstyr, internt projekt samt aktier og ansvarlige lån. Budgettet består af driftsposter, ydelser på lån samt tilbagebetaling af ansvarlige lån.

De primære ændringer i forhold til seneste udgave af overslagsår 2017, fra februar 2016, er at relevante poster er fremskrevet til 2017-prisniveau. Udgifterne til udskiftning og leasing af udstyr i forbindelse med kontraktskifte er justeret til det antal busser, der udskiftes i 2017. Der er usikkerhed forbundet med udgifterne til afmontering af udstyr og særligt leasing af ekstraudstyr i forbindelse med kontraktskifte, men det indarbejdede budget er baseret på et konservativt skøn.

Midttrafik arbejder på at sikre en mere glidende udskiftning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte, og forventer dermed at kunne reducere udgifterne til leasing væsentligt fremover.

Abonnementsbetalinger og øvrige driftsposter fordeles efter opdateret indtægtsfordelingsnøgle. Der er dog ikke justeret i det samlede beløb til fordeling, vedrørende abonnementsbetaling. Her afventes Rejsekort A/S' budget 2017 samt beregning af Midttrafiks andel af de samlede abonnementsbetalinger.

Udgiften til Rejsekort Kundecenter er i 2017 overført til Trafikselskabet. Herved reduceres udgiften til Rejsekort mens administrationsbidraget til Trafikselskabet øges tilsvarende.

Tjenestemandspension

På bestyrelsesmødet den 8. maj 2015 blev det besluttet, at der fremadrettet skal findes en model der sikrer, at Midttrafik får tilbagebetalt 25,9 mio. kr. til Midttrafiks opsparing til tjenestemandspensioner, som blev brugt til finansiering af Rejsekortet.

På bestyrelsesmødet d. 11. december 2015 blev det besluttet, at Midttrafik fra budget 2017 vil opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret. I 2017 vil den samlede opkrævning være 1,5 mio. kr. som fordeles ud mellem alle bestillerne efter daværende fordelingsnøgle (køreplantimer fra budget 2014).

Forslag til Budget 2017 - 1. behandling

Silkeborg Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017	Difference
Busdrift					
	Kørselsudgifter	54.238.153	55.327.810	53.730.000	-1.597.810
	Bus IT og øvrige udgifter	426.753	397.190	440.700	43.510
	Busudgifter	54.664.906	55.725.000	54.170.700	-1.554.300
	Indtægter	-24.750.288	-24.140.000	-24.866.000	-726.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0
	Netto	29.914.618	31.585.000	29.304.700	-2.280.300
Handicapkørsel					
	Udgifter	2.616.274	2.698.000	2.744.000	46.000
	Indtægter	-507.841	-549.000	-555.000	-6.000
	Netto	2.108.433	2.149.000	2.189.000	40.000
Flexture og Teletaxa					
	Vognmandsbetaling	897.085	853.600	1.004.000	150.400
	Indtægter	-415.488	-431.000	-305.000	126.000
	Kommunens vognmandsbetaling	481.597	422.600	699.000	276.400
	Administrationsomkostninger	197.135	209.600	142.200	-67.400
	Kommunens samlede udgift	678.732	632.200	841.200	209.000
Kan-kørsel					
	Vognmandsbetaling	2.519.785	2.827.000	2.603.000	-224.000
	Indtægter	-39.165	-66.000	-60.000	6.000
	Kommunens vognmandsbetaling	2.480.620	2.761.000	2.543.000	-218.000
	Administrationsomkostninger	285.617	355.300	332.000	-23.300
	Kommunens samlede udgift	2.766.237	3.116.300	2.875.000	-241.300
Trafikselskabet					
	"Busdriften"	4.242.000	4.001.000	4.318.000	317.000
	"Handicapkørslen"	860.000	874.000	927.000	53.000
	I alt	5.102.000	4.875.000	5.245.000	370.000
Letbanesekretariatet					
	Sekretariatet	38.000	39.000	40.000	1.000
Rejsekort					
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-218.500	-218.500
	25% udstyr og kontantfinansiering	1.080.260	228.000	0	-228.000
	25% sekretariat	223.588	84.200	0	-84.200
	Renter	0	0	1.400	1.400
	Afdrag	0	0	5.800	5.800
	Drift	561.993	1.457.100	1.578.000	120.900
	Buslager	113.148	5.400	5.400	0
	I alt	1.978.989	1.774.700	1.372.100	-402.600
Tjenestemandspensioner					
	I alt	0	0	64.314	64.314
Total - netto		42.587.009	44.171.200	41.931.314	-2.239.886

Fordudsætninger for budgettet for Silkeborg Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

Budgettet for 2017 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter gas-indeks, som Silkeborg Bybusser reguleres efter, er fremskrevet fra 2015 til 2016 med -0,7%, mens fremskrivningen fra 2016 til 2017 er på 0,9%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2015 til 2016 med -0,8%, mens fremskrivning fra 2016 til 2017 er på 1,2%.

Dubleringsudgifter på rute 1, 7, 9 og 10 ophører ved K16 (springerbus). Udgiften til cross border-leasing ophører ved K16. Der er indregnet effekten af det 46. udbud på rute 31-36, rute 313 samt 801-806. Herudover er der indregnet effekten af det 47. udbud på rabatruterne. I budgettet er der desuden indregnet effekten af det 42. udbud for Silkeborg Bybusser. I forbindelse med det 42. udbud skal Silkeborg Kommune have installeret et gastankanlæg. Udgiften hertil på 3,9 mio. kr. betales kontant i 2016, og vil ikke have indvirkning på budgettet for 2017, men vil medføre en udgiftsstigning i 2016.

Bus-IT og øvrige udgifter

Budgettet tager udgangspunkt i de konkrete forventninger til driftsudgifterne. De anvendte fordelingsprincipper er beskrevet i budgettets introtekst.

Budgettet er højere end budgettet for 2016. Den ændrede fordelingsnøgle til bus-IT (nævnt i budgettets introtekst) betyder dog, at udgiften er 0,1 mio. kr. lavere, end forudsat i forbindelse med den administrative høring af budget 2017.

Indtægter

Silkeborg Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2015. Der er ikke nogen væsentlig forskel i forventningerne i 2017 sammenholdt med indtægterne i 2015.

Handicapkørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at antallet af handicapkørsler holder niveauet i forhold til 2016.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at udgifterne til Flexture vil stige i 2017 på grund af flere ture.

Teletaxa

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at niveauet fra 2016 fastholdes i 2017.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at udgifterne til Kommunal kørsel vil falde i 2017 på grund af færre ture til genoptræning og læge.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017. Der er indregnet vedtagne besparelser på årligt 12 mio. kr. i forbindelse med indførelsen af Rejsekort samt udgifter til Rejsekort Kundecenter til servicering af Rejsekortkunder. Udgiften til Rejsekort Kundecenter er reduceret tilsvarende under Rejsekortets udgifter. Fordelingen af udgifterne i busadministrationen fordeles mellem bestillerne ud fra en fordelingsnøgle, som baserer sig på køreplantimer i de enkelte kommuner og regionen.

Letbanesekretariatet

Budgettet for 2017 er en fremskrivning af budget 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017.

Rejsekort

Rejsekort budget 2017 bygger videre på budgetoverslagsår 2017 fra september- og februar-udgaven af budget 2016. I 2017 betales der ikke længere til investering i udstyr, internt projekt samt aktier og ansvarlige lån. Budgettet består af driftsposter, ydelser på lån samt tilbagebetaling af ansvarlige lån.

De primære ændringer i forhold til seneste udgave af overslagsår 2017, fra februar 2016, er at relevante poster er fremskrevet til 2017-prisniveau. Udgifterne til udskiftning og leasing af udstyr i forbindelse med kontraktskifte er justeret til det antal busser, der udskiftes i 2017. Der er usikkerhed forbundet med udgifterne til afmontering af udstyr og særligt leasing af ekstraudstyr i forbindelse med kontraktskifte, men det indarbejdede budget er baseret på et konservativt skøn.

Midttrafik arbejder på at sikre en mere glidende udskiftning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte, og forventer dermed at kunne reducere udgifterne til leasing væsentligt fremover.

Abonnementsbetalinger og øvrige driftsposter fordeles efter opdateret indtægtsfordelingsnøgle. Der er dog ikke justeret i det samlede beløb til fordeling, vedrørende abonnementsbetaling. Her afventes Rejsekort A/S' budget 2017 samt beregning af Midttrafiks andel af de samlede abonnementsbetalinger.

Udgiften til Rejsekort Kundecenter er i 2017 overført til Trafikselskabet. Herved reduceres udgiften til Rejsekort mens administrationsbidraget til Trafikselskabet øges tilsvarende.

For Silkeborg Kommunes vedkommende er der indregnet ændringer vedrørende opgradering af én Rejsekort-installation fra check-ind-mini til fuldt udstyr. Såfremt denne opgradering godkendes af Silkeborg Kommune, vil udstyret blive kontantfinansieret i 2016, og dermed vil der kun være et mindre beløb til vedligehold i 2017.

Tjenestemandspension

På bestyrelsesmødet den 8. maj 2015 blev det besluttet, at der fremadrettet skal findes en model der sikrer, at Midttrafik får tilbagebetalt 25,9 mio. kr. til Midttrafiks opsparing til tjenestemandspensioner, som blev brugt til finansiering af Rejsekortet.

På bestyrelsesmødet d. 11. december 2015 blev det besluttet, at Midttrafik fra budget 2017 vil opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret. I 2017 vil den samlede opkrævning være 1,5 mio. kr. som fordeles ud mellem alle bestillerne efter daværende fordelingsnøgle (køreplantimer fra budget 2014).

Forslag til Budget 2017 - 1. behandling

Skanderborg Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017	Difference
Busdrift					
	Kørselsudgifter	23.636.272	23.905.330	24.166.000	260.670
	Bus IT og øvrige udgifter	487	1.670	17.200	15.530
	Busudgifter	23.636.759	23.907.000	24.183.200	276.200
	Indtægter	-5.620.548	-5.670.000	-5.472.000	198.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0
	Netto	18.016.211	18.237.000	18.711.200	474.200
Handicapkørsel					
	Udgifter	1.013.809	964.000	1.060.000	96.000
	Indtægter	-214.974	-204.000	-237.000	-33.000
	Netto	798.835	760.000	823.000	63.000
Flexture og Teletaxa					
	Vognmandsbetaling	359.910	1.575.000	1.251.000	-324.000
	Indtægter	-98.680	-693.000	-374.000	319.000
	Kommunens vognmandsbetaling	261.230	882.000	877.000	-5.000
	Administrationsomkostninger	74.435	438.100	232.700	-205.400
	Kommunens samlede udgift	335.665	1.320.100	1.109.700	-210.400
Kan-kørsel					
	Vognmandsbetaling	69.701	76.000	63.000	-13.000
	Indtægter	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	69.701	76.000	63.000	-13.000
	Administrationsomkostninger	10.047	11.400	9.700	-1.700
	Kommunens samlede udgift	79.748	87.400	72.700	-14.700
Trafikselskabet					
	"Busdriften"	1.110.000	1.100.000	1.225.000	125.000
	"Handicapkørslen"	332.000	322.000	366.000	44.000
	I alt	1.442.000	1.422.000	1.591.000	169.000
Letbanesekretariatet					
	Sekretariatet	38.000	39.000	40.000	1.000
Rejsekort					
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-40.200	-40.200
	25% udstyr og kontantfinansiering	62.262	15.700	0	-15.700
	25% sekretariat	16.662	6.300	0	-6.300
	Renter	23.858	22.000	22.800	800
	Afdrag	115.455	113.000	126.800	13.800
	Drift	130.534	344.100	377.300	33.200
	Buslager	33.727	1.600	1.600	0
	I alt	382.497	502.700	488.300	-14.400
Tjenestemandspensioner					
	I alt	0	0	11.832	11.832
Total - netto		21.092.956	22.368.200	22.847.732	479.532

Forudsætninger for budgettet for Skanderborg Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

Budgettet for 2017 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2015 til 2016 med -0,8%, mens fremskrivning fra 2016 til 2017 er på 1,2%. Køreplantimetallet er opskrevet på bybuskørsel i forhold til budgettet for 2016. I forhold til budgettet for 2016 er der en udgiftsstigning ved bybusserne, som hovedsageligt skyldes øgede afsatte midler til dublinger, samt at udgifter til Skanderborg Festival indgår i budgettet.

Bus-IT og øvrige udgifter

Budgettet tager udgangspunkt i de konkrete forventninger til driftsudgifterne. De anvendte fordelingsprincipper er beskrevet i budgettets introtekst.

Budgettet er højere end budgettet for 2016, hvilket skyldes, at Skanderborg Kommune har en større andel af udstyr, end hvad der tidligere var indarbejdet som budgetforudsætning.

Indtægter

Skanderborg Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2015. Der er ikke nogen væsentlig forskel i forventningerne i 2017 sammenholdt med indtægterne i 2015.

Handicapkørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at antallet af handicapkørsler holder niveauet i forhold til 2016.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at udgifterne til Flexture vil falde i 2017 på grund af færre ture.

Teletaxa

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at udgifterne til Teletaxa vil falde i 2017 på grund af færre ture.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at niveauet fra 2016 fastholdes i 2017.

Trafikskabet (Administration og fællesudgifter)

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017. Der er indregnet vedtagne besparelser på årligt 12 mio. kr. i forbindelse med indførelsen af Rejsekort samt udgifter til Rejsekort Kundecenter til servicering af Rejsekortkunder. Udgiften til Rejsekort Kundecenter er reduceret tilsvarende under Rejsekortets udgifter. Fordelingen af udgifterne i busadministrationen fordeles mellem bestillerne ud fra en fordelingsnøgle, som baserer sig på køreplantimer i de enkelte kommuner og regionen.

Letbanesekretariatet

Budgettet for 2017 er en fremskrivning af budget 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017.

Rejsekort

Rejsekort budget 2017 bygger videre på budgetoverslagsår 2017 fra september- og februar-udgaven af budget 2016. I 2017 betales der ikke længere til investering i udstyr, internt projekt samt aktier og ansvarlige lån. Budgettet består af driftsposter, ydelser på lån samt tilbagebetaling af ansvarlige lån.

De primære ændringer i forhold til seneste udgave af overslagsår 2017, fra februar 2016, er at relevante poster er fremskrevet til 2017-prisniveau. Udgifterne til udskiftning og leasing af udstyr i forbindelse med kontraktskifte er justeret til det antal busser, der udskiftes i 2017.

Der er usikkerhed forbundet med udgifterne til afmontering af udstyr og særligt leasing af ekstraudstyr i forbindelse med kontraktskifte, men det indarbejdede budget er baseret på et konservativt skøn.

Midttrafik arbejder på at sikre en mere glidende udskiftning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte, og forventer dermed at kunne reducere udgifterne til leasing væsentligt fremover.

Abonnementsbetalinger og øvrige driftsposter fordeles efter opdateret indtægtsfordelingsnøgle. Der er dog ikke justeret i det samlede beløb til fordeling, vedrørende abonnementsbetaling. Her afventes Rejsekort A/S' budget 2017 samt beregning af Midttrafiks andel af de samlede abonnementsbetalinger.

Udgiften til Rejsekort Kundecenter er i 2017 overført til Trafikselskabet. Herved reduceres udgiften til Rejsekort mens administrationsbidraget til Trafikselskabet øges tilsvarende.

For Skanderborg Kommunes vedkommende er der indregnet ændringer vedrørende opgradering af to Rejsekort-installationer fra check-ind-mini (CIM) til fuldt udstyr samt returnering af yderligere én CIM. Såfremt denne opgradering godkendes af Skanderborg Kommune, vil kontantudgifterne skulle afholdes i 2016, mens der vil være udgifter til vedligehold og ydelsesbetaling i 2017 af mindre størrelse.

Tjenestemandspension

På bestyrelsesmødet den 8. maj 2015 blev det besluttet, at der fremadrettet skal findes en model der sikrer, at Midttrafik får tilbagebetalt 25,9 mio. kr. til Midttrafiks opsparing til tjenestemandspensioner, som blev brugt til finansiering af Rejsekortet.

På bestyrelsesmødet d. 11. december 2015 blev det besluttet, at Midttrafik fra budget 2017 vil opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret. I 2017 vil den samlede opkrævning være 1,5 mio. kr. som fordeles ud mellem alle bestillerne efter daværende fordelingsnøgle (køreplantimer fra budget 2014).

Forslag til Budget 2017 - 1. behandling

Skive Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017	Difference
Busdrift					
	Kørselsudgifter	28.585.565	28.683.493	28.121.000	-562.493
	Bus IT og øvrige udgifter	3.658	150.507	70.400	-80.107
	Busudgifter	28.589.223	28.834.000	28.191.400	-642.600
	Indtægter	-8.591.338	-8.309.000	-8.887.000	-578.000
	Regionalt tilskud	-656.000	-670.000	-685.000	-15.000
	Netto	19.341.885	19.855.000	18.619.400	-1.235.600
Handicapkørsel					
	Udgifter	1.228.936	1.083.000	1.267.000	184.000
	Indtægter	-226.933	-220.000	-252.000	-32.000
	Netto	1.002.003	863.000	1.015.000	152.000
Flexture og Teletaxa					
	Vognmandsbetaling	432.105	578.000	679.000	101.000
	Indtægter	-247.862	-274.000	-332.000	-58.000
	Kommunens vognmandsbetaling	184.243	304.000	347.000	43.000
	Administrationsomkostninger	110.670	156.300	181.900	25.600
	Kommunens samlede udgift	294.913	460.300	528.900	68.600
Kan-kørsel					
	Vognmandsbetaling	8.841.740	9.179.000	9.549.000	370.000
	Indtægter	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	8.841.740	9.179.000	9.549.000	370.000
	Administrationsomkostninger	465.016	591.800	1.223.300	631.500
	Kommunens samlede udgift	9.306.756	9.770.800	10.772.300	1.001.500
Trafikskelskabet					
	"Busdriften"	2.059.000	1.933.000	2.092.000	159.000
	"Handicapkørslen"	296.000	337.000	405.000	68.000
	I alt	2.355.000	2.270.000	2.497.000	227.000
Rejsekort					
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-118.100	-118.100
	25% udstyr og kontantfinansiering	244.969	10.400	0	-10.400
	25% sekretariat	14.512	5.500	0	-5.500
	Renter	40.623	37.000	50.800	13.800
	Afdrag	196.588	193.000	263.400	70.400
	Drift	196.618	504.500	565.700	61.200
	Buslager	29.375	1.400	1.400	0
	I alt	722.685	751.800	763.200	11.400
Tjenestemandspensioner					
	I alt	0	0	34.744	34.744
Total - netto		33.023.242	33.970.900	34.230.544	259.644

Forudsætninger for budgettet for Skive Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

Budgettet for 2017 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter gas-indeks, er fremskrevet fra 2015 til 2016 med -0,7%, mens fremskrivningen fra 2016 til 2017 er på 0,9%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2015 til 2016 med -0,8%, mens fremskrivning fra 2016 til 2017 er på 1,2%. Skive Bybusser indgår i budgettet med effekten af det 43. udbud fra K16. Herudover er der indregnet effekten af det 44. udbud ved lokalkørslen fra K16. Derudover er dubleringskørsel på rute 450 opjusteret på baggrund af dubleringsaftaler fra K16.

Bus-IT og øvrige udgifter

Budgettet tager udgangspunkt i de konkrete forventninger til driftsudgifterne. De anvendte fordelingsprincipper er beskrevet i budgettets introtekst.

Budgettet er lavere end budgettet for 2016. Dette skyldes, at der var afsat budget til Lane management. Skive Kommune betaler dog selv udgiften til denne aftale direkte.

Indtægter

Skive Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2015. Der er ikke nogen væsentlig forskel i forventningerne i 2017 sammenholdt med indtægterne i 2015.

Handicapkørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at antallet af handicapkørsler øges i forhold til 2016 og udgiften dermed stiger tilsvarende.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at udgifterne til Flexiture vil stige i 2017 på grund af flere ture.

Teletaxa

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at niveauet fra 2016 fastholdes i 2017.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at udgifterne til Kommunal kørsel vil stige i 2017 på grund af øgede omkostninger til Special kørsel.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017. Der er indregnet vedtagne besparelser på årligt 12 mio. kr. i forbindelse med indførelsen af Rejsekort samt udgifter til Rejsekort Kundecenter til servicering af Rejsekortkunder. Udgiften til Rejsekort Kundecenter er reduceret tilsvarende under Rejsekortets udgifter. Fordelingen af udgifterne i busadministrationen fordeles mellem bestillerne ud fra en fordelingsnøgle, som baserer sig på køreplantimer i de enkelte kommuner og regionen.

Rejsekort

Rejsekort budget 2017 bygger videre på budgetoverslagsår 2017 fra september- og februar-udgaven af budget 2016. I 2017 betales der ikke længere til investering i udstyr, internt projekt samt aktier og ansvarlige lån. Budgettet består af driftsposter, ydelser på lån samt tilbagebetaling af ansvarlige lån.

De primære ændringer i forhold til seneste udgave af overslagsår 2017, fra februar 2016, er at relevante poster er fremskrevet til 2017-prisniveau. Udgifterne til udskiftning og leasing af udstyr i forbindelse med kontraktskifte er justeret til det antal busser, der udskiftes i 2017. Der er usikkerhed forbundet med udgifterne til afmontering af udstyr og særligt leasing af ekstraudstyr i forbindelse med kontraktskifte, men det indarbejdede budget er baseret på et konservativt skøn.

Midttrafik arbejder på at sikre en mere glidende udskiftning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte, og forventer dermed at kunne reducere udgifterne til leasing væsentligt fremover.

Abonnementsbetalinger og øvrige driftsposter fordeles efter opdateret indtægtsfordelingsnøgle. Der er dog ikke justeret i det samlede beløb til fordeling, vedrørende abonnementsbetaling. Her afventes Rejsekort A/S' budget 2017 samt beregning af Midttrafiks andel af de samlede abonnementsbetalinger.

Udgiften til Rejsekort Kundecenter er i 2017 overført til Trafikselskabet. Herved reduceres udgiften til Rejsekort mens administrationsbidraget til Trafikselskabet øges tilsvarende.

For Skive Kommunes vedkommende er der indregnet ændringer vedrørende opgradering af seks Rejsekort-installationer fra check-ind-mini til fuldt udstyr samt tilkøb af yderligere tre sæt fuldt udstyr – altså ni sæt fuldt udstyr i alt. Såfremt denne opgradering godkendes af Skive Kommune, vil kontantudgifterne skulle afholdes i 2016, mens udgifter til vedligehold og ydelsesbetaling i 2017 vil beløbe sig til 0,1 mio. kr.

Tjenestemandspension

På bestyrelsesmødet den 8. maj 2015 blev det besluttet, at der fremadrettet skal findes en model der sikrer, at Midttrafik får tilbagebetalt 25,9 mio. kr. til Midttrafiks opsparing til tjenestemandspensioner, som blev brugt til finansiering af Rejsekortet.

På bestyrelsesmødet d. 11. december 2015 blev det besluttet, at Midttrafik fra budget 2017 vil opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret. I 2017 vil den samlede opkrævning være 1,5 mio. kr. som fordeles ud mellem alle bestillerne efter daværende fordelingsnøgle (køreplantimer fra budget 2014).

Forslag til Budget 2017 - 1. behandling

Struer Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017	Difference
Busdrift					
	Kørselsudgifter	7.570.287	7.634.249	7.707.000	72.751
	Bus IT og øvrige udgifter	23.211	14.751	40.000	25.249
	Busudgifter	7.593.498	7.649.000	7.747.000	98.000
	Indtægter	-1.182.750	-955.000	-1.177.000	-222.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0
	Netto	6.410.748	6.694.000	6.570.000	-124.000
Handicapkørsel					
	Udgifter	595.329	530.000	573.000	43.000
	Indtægter	-150.864	-132.000	-144.000	-12.000
	Netto	444.465	398.000	429.000	31.000
Flexture og Teletaxa					
	Vognmandsbetaling	96.680	101.000	126.000	25.000
	Indtægter	-51.418	-54.000	-54.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	45.262	47.000	72.000	25.000
	Administrationsomkostninger	27.941	29.200	30.900	1.700
	Kommunens samlede udgift	73.203	76.200	102.900	26.700
Kan-kørsel					
	Vognmandsbetaling	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	0	0	0	0
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0
	Kommunens samlede udgift	0	0	0	0
Trafikselskabet					
	"Busdriften"	538.000	554.000	615.000	61.000
	"Handicapkørslen"	157.000	146.000	171.000	25.000
	I alt	695.000	700.000	786.000	86.000
Rejsekort					
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-25.800	-25.800
	25% udstyr og kontantfinansiering	13.912	2.100	0	-2.100
	25% sekretariat	4.300	1.600	0	-1.600
	Renter	9.500	9.000	8.000	-1.000
	Afdrag	45.975	45.000	46.200	1.200
	Drift	29.953	69.300	77.200	7.900
	Buslager	8.704	400	400	0
	I alt	112.344	127.400	106.000	-21.400
Tjenestemandspensioner					
	I alt	0	0	7.596	7.596
Total - netto		7.735.760	7.995.600	8.001.496	5.896

Forudsætninger for budgettet for Struer Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

Budgettet for 2017 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2015 til 2016 med -0,8%, mens fremskrivning fra 2016 til 2017 er på 1,2%. I forhold til budgettet for 2016 er der en mindre udgiftsstigning som følge af, at mængden af køreplantimer er blevet opjusteret.

Bus-IT og øvrige udgifter

Budgettet tager udgangspunkt i de konkrete forventninger til driftsudgifterne. De anvendte fordelingsprincipper er beskrevet i budgettets introtekst.

Budgettet er højere end budgettet for 2016, hvilket skyldes, at Struer Kommune har en større andel af udstyr, end hvad der tidligere var indarbejdet som budgetforudsætning.

Indtægter

Struer Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2015. Der er ikke nogen væsentlig forskel i forventningerne i 2017 sammenholdt med indtægterne i 2015.

Handicapkørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at antallet af handicapkørsler holder niveauet i forhold til 2016.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at niveauet fra 2016 fastholdes i 2017.

Teletaxa

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at niveauet fra 2016 fastholdes i 2017.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der er ikke Kommunal kørsel i Struer Kommune.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017. Der er indregnet vedtagne besparelser på årligt 12 mio. kr. i forbindelse med indførelsen af Rejsekort samt udgifter til Rejsekort Kundecenter til servicering af Rejsekortkunder. Udgiften til Rejsekort Kundecenter er reduceret tilsvarende under Rejsekortets udgifter. Fordelingen af udgifterne i busadministrationen fordeles mellem bestillerne ud fra en fordelingsnøgle, som baserer sig på køreplantimer i de enkelte kommuner og regionen.

Rejsekort

Rejsekort budget 2017 bygger videre på budgetoverslagsår 2017 fra september- og februar-udgaven af budget 2016. I 2017 betales der ikke længere til investering i udstyr, internt projekt samt aktier og ansvarlige lån. Budgettet består af driftsposter, ydelser på lån samt tilbagebetaling af ansvarlige lån.

De primære ændringer i forhold til seneste udgave af overslagsår 2017, fra februar 2016, er at relevante poster er fremskrevet til 2017-prisniveau. Udgifterne til udskiftning og leasing af udstyr i forbindelse med kontraktskifte er justeret til det antal busser, der udskiftes i 2017. Der er usikkerhed forbundet med udgifterne til afmontering af udstyr og særligt leasing af ekstraudstyr i forbindelse med kontraktskifte, men det indarbejdede budget er baseret på et konservativt skøn.

Midttrafik arbejder på at sikre en mere glidende udskiftning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte, og forventer dermed at kunne reducere udgifterne til leasing væsentligt fremover.

Abonnementsbetalinger og øvrige driftsposter fordeles efter opdateret indtægtsfordelingsnøgle. Der er dog ikke justeret i det samlede beløb til fordeling, vedrørende abonnementsbetaling. Her afventes Rejsekort A/S' budget 2017 samt beregning af Midttrafiks andel af de samlede abonnementsbetalinger.

Udgiften til Rejsekort Kundecenter er i 2017 overført til Trafikselskabet. Herved reduceres udgiften til Rejsekort mens administrationsbidraget til Trafikselskabet øges tilsvarende.

Tjenestemandspension

På bestyrelsesmødet den 8. maj 2015 blev det besluttet, at der fremadrettet skal findes en model der sikrer, at Midttrafik får tilbagebetalt 25,9 mio. kr. til Midttrafiks opsparing til tjenestemandspensioner, som blev brugt til finansiering af Rejsekortet.

På bestyrelsesmødet d. 11. december 2015 blev det besluttet, at Midttrafik fra budget 2017 vil opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret. I 2017 vil den samlede opkrævning være 1,5 mio. kr. som fordeles ud mellem alle bestillerne efter daværende fordelingsnøgle (køreplantimer fra budget 2014).

Forslag til Budget 2017 - 1. behandling

Syddjurs Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017	Difference
Busdrift					
	Kørselsudgifter	14.984.762	14.773.693	14.538.000	-235.693
	Bus IT og øvrige udgifter	146	23.307	29.300	5.993
	Busudgifter	14.984.908	14.797.000	14.567.300	-229.700
	Indtægter	-3.660.562	-3.396.000	-3.644.000	-248.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0
	Netto	11.324.346	11.401.000	10.923.300	-477.700
Handicapkørsel					
	Udgifter	607.931	691.000	684.000	-7.000
	Indtægter	-111.120	-136.000	-134.000	2.000
	Netto	496.811	555.000	550.000	-5.000
Flexture og Teletaxa					
	Vognmandsbetaling	1.473.286	1.520.000	1.714.000	194.000
	Indtægter	-581.682	-597.000	-676.000	-79.000
	Kommunens vognmandsbetaling	891.604	923.000	1.038.000	115.000
	Administrationsomkostninger	227.304	255.300	296.200	40.900
	Kommunens samlede udgift	1.118.908	1.178.300	1.334.200	155.900
Kan-kørsel					
	Vognmandsbetaling	1.993.259	2.148.000	1.934.000	-214.000
	Indtægter	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	1.993.259	2.148.000	1.934.000	-214.000
	Administrationsomkostninger	178.381	214.700	200.700	-14.000
	Kommunens samlede udgift	2.171.640	2.362.700	2.134.700	-228.000
Trafikselskabet					
	"Busdriften"	838.000	864.000	910.000	46.000
	"Handicapkørslen"	199.000	161.000	164.000	3.000
	I alt	1.037.000	1.025.000	1.074.000	49.000
Letbanesekretariatet					
	Sekretariatet	38.000	39.000	40.000	1.000
Rejsekort					
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-34.800	-34.800
	25% udstyr og kontantfinansiering	22.864	4.100	0	-4.100
	25% sekretariat	6.987	2.600	0	-2.600
	Renter	13.730	12.000	11.500	-500
	Afdrag	66.441	65.000	66.800	1.800
	Drift	73.979	195.500	217.200	21.700
	Buslager	14.143	700	700	0
	I alt	198.144	279.900	261.400	-18.500
Tjenestemandspensioner					
	I alt	0	0	10.249	10.249
Total - netto		16.384.849	16.840.900	16.327.849	-513.051

Fordudsætninger for budgettet for Syddjurs Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

Budgettet for 2017 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2015 til 2016 med -0,8%, mens fremskrivning fra 2016 til 2017 er på 1,2%. Der er indregnet justeringer i lokalkørslen på hovedsageligt rute 2 og 3 fra K16.

Bus-IT og øvrige udgifter

Budgettet tager udgangspunkt i de konkrete forventninger til driftsudgifterne. De anvendte fordelingsprincipper er beskrevet i budgettets introtekst.

Budgettet er en smule højere end budgettet for 2016, hvilket skyldes, at Syddjurs Kommune har en større andel af udstyr, end hvad der tidligere var indarbejdet som budgetforudsætning.

Indtægter

Syddjurs Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2015. Der er ikke nogen væsentlig forskel i forventningerne i 2017 sammenholdt med indtægterne i 2015.

Handicapkørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at antallet af handicapkørsler holder niveauet i forhold til 2016.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at udgifterne til Flexture vil stige i 2017 på grund af flere ture.

Teletaxa

Der er ikke Teletaxa i Syddjurs Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at udgifterne til Kommunal kørsel vil falde i 2017 på grund af færre ture med Brækket ben og lægekørsel.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017. Der er indregnet vedtagne besparelser på årligt 12 mio. kr. i forbindelse med indførelsen af Rejsekort samt udgifter til Rejsekort Kundecenter til servicering af Rejsekortkunder. Udgiften til Rejsekort Kundecenter er reduceret tilsvarende under Rejsekortets udgifter. Fordelingen af udgifterne i busadministrationen fordeles mellem bestillerne ud fra en fordelingsnøgle, som baserer sig på køreplantimer i de enkelte kommuner og regionen.

Letbanesekretariatet

Budgettet for 2017 er en fremskrivning af budget 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017.

Rejsekort

Rejsekort budget 2017 bygger videre på budgetoverslagsår 2017 fra september- og februar-udgaven af budget 2016. I 2017 betales der ikke længere til investering i udstyr, internt projekt samt aktier og ansvarlige lån. Budgettet består af driftsposter, ydelser på lån samt tilbagebetaling af ansvarlige lån.

De primære ændringer i forhold til seneste udgave af overslagsår 2017, fra februar 2016, er at relevante poster er fremskrevet til 2017-prisniveau. Udgifterne til udskiftning og leasing af udstyr i forbindelse med kontraktskifte er justeret til det antal busser, der udskiftes i 2017. Der er usikkerhed forbundet med udgifterne til afmontering af udstyr og særligt leasing af ekstraudstyr i forbindelse med kontraktskifte, men det indarbejdede budget er baseret på et konservativt skøn.

Midttrafik arbejder på at sikre en mere glidende udskiftning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte, og forventer dermed at kunne reducere udgifterne til leasing væsentligt fremover.

Abonnementsbetalinger og øvrige driftsposter fordeles efter opdateret indtægtsfordelingsnøgle. Der er dog ikke justeret i det samlede beløb til fordeling, vedrørende abonnementsbetaling. Her afventes Rejsekort A/S' budget 2017 samt beregning af Midttrafiks andel af de samlede abonnementsbetalinger.

Udgiften til Rejsekort Kundecenter er i 2017 overført til Trafikselskabet. Herved reduceres udgiften til Rejsekort mens administrationsbidraget til Trafikselskabet øges tilsvarende.

Tjenestemandspension

På bestyrelsesmødet den 8. maj 2015 blev det besluttet, at der fremadrettet skal findes en model der sikrer, at Midttrafik får tilbagebetalt 25,9 mio. kr. til Midttrafiks opsparing til tjenestemandspensioner, som blev brugt til finansiering af Rejsekortet.

På bestyrelsesmødet d. 11. december 2015 blev det besluttet, at Midttrafik fra budget 2017 vil opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret. I 2017 vil den samlede opkrævning være 1,5 mio. kr. som fordeles ud mellem alle bestillerne efter daværende fordelingsnøgle (køreplantimer fra budget 2014).

Forslag til Budget 2017 - 1. behandling

Viborg Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017	Difference
Busdrift					
	Kørselsudgifter	46.797.780	45.121.104	46.247.000	1.125.896
	Bus IT og øvrige udgifter	740.693	1.082.896	849.500	-233.396
	Busudgifter	47.538.473	46.204.000	47.096.500	892.500
	Indtægter	-15.816.052	-15.818.000	-15.919.000	-101.000
	Regionalt tilskud	-2.906.000	-2.970.000	-3.035.000	-65.000
	Netto	28.816.421	27.416.000	28.142.500	726.500
Handicapørsel					
	Udgifter	2.564.918	2.566.000	2.581.000	15.000
	Indtægter	-512.555	-549.000	-540.000	9.000
	Netto	2.052.363	2.017.000	2.041.000	24.000
Flexture og Teletaxa					
	Vognmandsbetaling	1.570.967	1.389.000	1.698.000	309.000
	Indtægter	-781.246	-622.000	-841.000	-219.000
	Kommunens vognmandsbetaling	789.721	767.000	857.000	90.000
	Administrationsomkostninger	333.196	351.800	376.800	25.000
	Kommunens samlede udgift	1.122.917	1.118.800	1.233.800	115.000
Kan-kørsel					
	Vognmandsbetaling	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	0	0	0	0
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0
	Kommunens samlede udgift	0	0	0	0
Trafikselskabet					
	"Busdriften"	3.684.000	3.599.000	3.972.000	373.000
	"Handicapørslen"	701.000	736.000	756.000	20.000
	I alt	4.385.000	4.335.000	4.728.000	393.000
Rejsekort					
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-207.400	-207.400
	25% udstyr og kontantfinansiering	410.067	38.600	0	-38.600
	25% sekretariat	39.773	15.000	0	-15.000
	Renter	85.779	78.000	72.400	-5.600
	Afdrag	415.111	408.000	418.900	10.900
	Drift	379.217	996.900	1.021.200	24.300
	Buslager	80.509	3.800	3.800	0
	I alt	1.410.455	1.540.300	1.308.900	-231.400
Tjenestemandspensioner					
	I alt	0	0	61.032	61.032
Total - netto		37.787.156	36.427.100	37.515.232	1.088.132

Forudsætninger for budgettet for Viborg Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

Budgettet for 2017 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2015 til 2016 med -0,8%, mens fremskrivning fra 2016 til 2017 er på 1,2%.

Efter udarbejdelsen af budget 2016 er det konstateret, at der er en generel underbudgettering i budget 2016, hvilket er rettet op i budget 2017. Der er indregnet effekten af det 46. udbud på rute 770 og 851 samt NT's kørsel på rute 265/765. Derudover er dubleringsniveauet i 2017 sat til samme niveau som forventes i 2016 på baggrund af de nuværende dubleringsaftaler på rute 720 og 722.

Midttrafik er bekendt med, at der er planer om ændringer i rutenettet fra december, men da dette fortsat er tidligt i processen, er der ikke indregnet nogen økonomisk effekt heraf. Dette kan indarbejdes i det videre budget, hvis Viborg Kommune ønsker det.

Bus-IT og øvrige udgifter

Budgettet tager udgangspunkt i de konkrete forventninger til driftsudgifterne. De anvendte fordelingsprincipper er beskrevet i budgettets introtekst.

Samlet set er Viborg Kommunes budget til bus-IT og øvrige udgifter 0,2 mio. kr. lavere i 2017 end i 2016. Dette skyldes, at budgettet til drift af Realtidsløsning var indregnet dobbelt i budget 2016, både under Lane manager og busprioritering og under "Øvrig bus-IT" (Realtid). Den ændrede fordelingsnøgle til bus-IT (nævnt i budgettets introtekst) betyder desuden, at udgiften er lavere end forudsat i forbindelse med den administrative høring af budget 2017.

De specifikke udgifter for Viborg Kommune til Bus-IT og øvrige udgifter udspecificeres på følgende side.

Indtægter

Viborg Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2015. Der er ikke nogen væsentlig forskel i forventningerne i 2017 sammenholdt med indtægterne i 2015. Dog er der tillagt 0,4 mio. kr. i skolekortindtægter som følge af at der er overført kørsel fra lukket til åben kørsel og deraf følgende konstateret stigning i skolekortsalget i første halvår af 2016 sammenlignet med 2015.

Handicapkørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at antallet af handicapkørsler holder niveauet i forhold til 2016.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at niveauet fra 2016 fastholdes i 2017.

Teletaxa

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at udgifterne vil stige i 2017 på grund af flere ture.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der er ikke Kommunal kørsel i Viborg Kommune.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017. Der er indregnet vedtagne besparelser på årligt 12 mio. kr. i forbindelse med indførelsen af Rejsekort samt udgifter til Rejsekort Kundecenter til servicering af Rejsekortkunder. Udgiften til Rejsekort Kundecenter er reduceret tilsvarende under Rejsekortets udgifter. Fordelingen af udgifterne i busadministrationen fordeles mellem bestillerne ud fra en fordelingsnøgle, som baserer sig på køreplantimer i de enkelte kommuner og regionen.

Rejsekort

Rejsekort budget 2017 bygger videre på budgetoverslagsår 2017 fra september- og februar-udgaven af budget 2016. I 2017 betales der ikke længere til investering i udstyr, internt pro-

jekt samt aktier og ansvarlige lån. Budgettet består af driftsposter, ydelser på lån samt tilbagebetaling af ansvarlige lån.

De primære ændringer i forhold til seneste udgave af overslagsår 2017, fra februar 2016, er at relevante poster er fremskrevet til 2017-prisniveau. Udgifterne til udskiftning og leasing af udstyr i forbindelse med kontraktskifte er justeret til det antal busser, der udskiftes i 2017. Der er usikkerhed forbundet med udgifterne til afmontering af udstyr og særligt leasing af ekstraudstyr i forbindelse med kontraktskifte, men det indarbejdede budget er baseret på et konservativt skøn.

Midttrafik arbejder på at sikre en mere glidende udskiftning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte, og forventer dermed at kunne reducere udgifterne til leasing væsentligt fremover.

Abonnementsbetalinger og øvrige driftsposter fordeles efter opdateret indtægtsfordelingsnøgle. Der er dog ikke justeret i det samlede beløb til fordeling, vedrørende abonnementsbetaling. Her afventes Rejsekort A/S' budget 2017 samt beregning af Midttrafiks andel af de samlede abonnementsbetalinger.

Udgiften til Rejsekort Kundecenter er i 2017 overført til Trafikselskabet. Herved reduceres udgiften til Rejsekort mens administrationsbidraget til Trafikselskabet øges tilsvarende.

For Viborg Kommunes vedkommende er der ikke indregnet ændringer vedrørende opgradering af tre udestående og syv eksisterende check-ind-mini-installationer til fuldt udstyr. Opgraderingen afventer politisk godkendelse af Teknisk Udvalg i Viborg Kommune. Såfremt denne opgradering godkendes af Viborg Kommune, vil kontantudgifterne skulle afholdes i 2016, mens udgifter til vedligehold og ydelsesbetaling i 2017 vil beløbe sig til 0,1 mio. kr.

Tjenestemandspension

På bestyrelsesmødet den 8. maj 2015 blev det besluttet, at der fremadrettet skal findes en model der sikrer, at Midttrafik får tilbagebetalt 25,9 mio. kr. til Midttrafiks opsparing til tjenestemandspensioner, som blev brugt til finansiering af Rejsekortet.

På bestyrelsesmødet d. 11. december 2015 blev det besluttet, at Midttrafik fra budget 2017 vil opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret. I 2017 vil den samlede opkrævning være 1,5 mio. kr. som fordeles ud mellem alle bestillerne efter daværende fordelingsnøgle (køreplantimer fra budget 2014).

Budget 2017 for Bus IT og øvrige udgifter i Viborg Kommune (udspecificeret)			
BUS-IT OG ØVRIGE (UDSPECIFICERET) (beløb i kr.)	Forslag til budget 2017	Evt. kommentar	Anvendt fordelingsnøgle
Lane management	59.000	Dækker over andel af udgifter til Lane management i Viborg (36,9%), Region Midtjylland	Afgange/ankomster på rutebilstationer fra K15 for Viborg Rutebils
Busprioriterings system (Realtid)	106.900	Dækker over andel af udgifter til busprioriterings system (Realtid) i Viborg (36,9%), Region Midtjylland	Afgange/ankomster på rutebilstationer fra K15 for Viborg Rutebils
Lane management og busprioritering	165.900		
Wi-Fi	37.100	Dækker over andel af udgifter til drift af Wi-Fi (4,0%)	Busnøgle (busser med udstyr)
Realtid	-	Ingen andel	Busnøgle (busser med udstyr)
Datatrafik	-	Ingen andel	Busnøgle (busser med udstyr)
Videoovervågning	-	Ingen andel	Busnøgle (busser med udstyr)
Drift af tidl. Bus-IT-projekter	-	Ingen andel	Konkret fordeling
Drift af Mobilapp	8.300	Dækker over andel af udgifter til drift af Mobilapp (1,67%)	Passagerindtægter
Omflytning af udstyr	32.900	Dækker over andel af udgifter til Omflytning af udstyr (5,2%)	Busnøgle (busser med udstyr)
Øvrig bus-IT	78.300		
Kunde- og holdepladsfaciliteter	601.900	Dækker over andel af udgifter til Viborg Chaufførhus, Pakhusvej (36,9%), Region Midtjylland rest) samt andel af udgifter til Bjerringbro Rutebilstation (46,0%), Favrskov og Region Midtjylland rest.	Afgange/ankomster på rutebilstationer fra K15
Gebyrer ved billietsalg	3.400	Dækker over andel af udgifter til gebyrer ved billietsalg (1,67%)	Passagerindtægter
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	605.300		
Total	849.500		

Forslag til Budget 2017 - 1. behandling

Aarhus Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017	Difference
Busdrift					
	Kørselsudgifter	450.632.368	472.639.658	429.414.000	-43.225.658
	Bus IT og øvrige udgifter	12.148.848	7.263.342	7.858.500	595.158
	Busudgifter	462.781.216	479.903.000	437.272.500	-42.630.500
	Indtægter	-286.199.469	-291.863.000	-278.701.000	13.162.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0
	Netto	176.581.747	188.040.000	158.571.500	-29.468.500
Handicapkørsel					
	Udgifter	15.790.885	15.986.000	15.981.000	-5.000
	Indtægter	-3.109.885	-3.152.000	-3.132.000	20.000
	Netto	12.681.000	12.834.000	12.849.000	15.000
Flexture og Teletaxa					
	Vognmandsbetaling	1.669.224	1.698.000	884.000	-814.000
	Indtægter	-1.037.238	-1.034.000	-346.000	688.000
	Kommunens vognmandsbetaling	631.986	664.000	538.000	-126.000
	Administrationsomkostninger	324.597	351.900	211.600	-140.300
	Kommunens samlede udgift	956.583	1.015.900	749.600	-266.300
Kan-kørsel					
	Vognmandsbetaling	3.407.264	3.753.000	3.613.000	-140.000
	Indtægter	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	3.407.264	3.753.000	3.613.000	-140.000
	Administrationsomkostninger	388.467	469.300	456.400	-12.900
	Kommunens samlede udgift	3.795.731	4.222.300	4.069.400	-152.900
Letbanedrift					
	<i>Udgifter letbanekørsel</i>			55.000.000	55.000.000
	<i>Indtægter letbanekørsel</i>			-19.700.000	-19.700.000
	I alt			35.300.000	35.300.000
	Heraf finansiering af Aarhus Kommune			13.800.000	13.800.000
Billetkontrol					
	Kontrolafgifter i alt	9.144.678	7.824.000	7.914.000	90.000
Trafiksekskabet					
	"Busdriften"	33.496.000	30.555.000	29.958.000	-597.000
	"Handicapkørslen"	6.304.000	5.919.000	5.835.000	-84.000
	I alt	39.800.000	36.474.000	35.793.000	-681.000
Letbanesekretariatet					
	Sekretariatet	209.000	213.000	218.000	5.000
Rejsekort					
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-1.499.000	-1.499.000
	25% udstyr og kontantfinansiering	1.546.791	412.400	0	-412.400
	25% sekretariat	348.281	131.100	0	-131.100
	Renter	693.702	630.000	588.900	-41.100
	Afdrag	3.357.039	3.298.000	3.401.000	103.000
	Drift	5.625.349	15.833.500	16.637.100	803.600
	Buslager	704.997	33.500	33.500	0
	I alt	12.276.158	20.338.500	19.161.500	-1.177.000
Tjenestemandspensioner					
	I alt	0	0	441.128	441.128
Total - netto		255.444.898	270.961.700	253.567.128	-17.394.572

Forudsætninger for budgettet for Aarhus Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

Budgettet for 2017 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangs-

punkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2015 til 2016 med -0,8%, mens fremskrivning fra 2016 til 2017 er på 1,2%.

I budgettet er der indregnet effekten af forhandling mellem Midttrafik og Busselskabet Aarhus Sporveje om ændrede kontraktpriser fra K16. Den årlige effekt forventes at reducere kontraktbetalingen med ca. 30 mio. kr., som følge af lavere betalingssatser i kontrakten. Aftalen om rabat på restkørslen på 11 mio. kr. årligt samt tillægskontrakten på 1,8 mio. kr. årligt, ophører med udgangen af 2016. I budgettet er desuden indregnet bustilpasninger som følge af opstart af letbanedrift i 2017 fastlagt i "principaftalen 2013". Størrelsen på dette beløb er stadig usikkert, men er pt. sat til 21,7 mio. kr.

I forhold til den administrative høring er der konstateret en teknisk fejl i forbindelse med beregningen af besparelsen på den nye aftale med Busselskabet Aarhus Sporveje. Dette er nu korrigeret, hvilket har medført en opskrivning af budgettet.

Bus-IT og øvrige udgifter

Budgettet tager udgangspunkt i de konkrete forventninger til driftsudgifterne. De anvendte fordelingsprincipper er beskrevet i budgettets introtekst.

Budgettet er 0,6 mio. kr. højere end budgettet for 2016. Den ændrede fordelingsnøgle til bus-IT (nævnt i budgettets introtekst) betyder, at udgiften er 0,4 mio. kr., end forudsat i forbindelse med den administrative høring af budget 2017. Desuden er budgetforudsætningerne for øvrige udgifter opdateret og p/l-fremskrevet, hvilket forklarer de sidste 0,2 mio. kr.

Indtægter

Aarhus Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2015. Regnskabet er tillagt en indtægt på 2,5 mio. kr., som følge af øgede forventninger til indtægterne i 2017 sammenholdt med 2015.

Der er indregnet indtægtsnedgang på 10 mio. kr. som følge af forventede kørselsreduktioner som følge af "principaftale 2013" som konsekvens af indførelse af Aarhus Letbane.

Handicapkørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at antallet af handicapkørsler holder niveauet i forhold til 2016.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at udgifterne til Flexiture vil falde i 2017 på grund af færre ture.

Teletaxa

Der er ikke Teletaxa i Aarhus Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at udgifterne til Kommunal kørsel vil falde i 2017 på grund af færre ture til SFO.

Kontrolafgifter

Budgettet for 2017 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2015 samt 1. kvartal 2016. Det vurderes, at niveauet stiger i forhold til 2016. Som følge af lønbesparelse på grund af afsluttet udfasning af egne billetkontrollører hos Midttrafik er det administrative for-

brug faldet. Derimod forventes indtægterne på kontrolafgifterne ligeledes at falde som følge af den reducerende effekt Securitas har haft på snydeprocenten. Samlet set giver det et øget forbrug på Billetkontrollen.

Trafikselskabet

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017. Der er indregnet vedtagne besparelser på årligt 12 mio. kr. i forbindelse med indførelsen af Rejsekort samt udgifter til Rejsekort Kundecenter til servicering af Rejsekortkunder. Udgiften til Rejsekort Kundecenter er reduceret tilsvarende under Rejsekortets udgifter. Fordelingen af udgifterne i busadministrationen fordeles mellem bestillerne ud fra en fordelingsnøgle, som baserer sig på køreplantimer i de enkelte kommuner og regionen.

I 2016 blev der i fordelingen af provision mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland anvendt en forkeret fordelingsnøgle. Det medførte, at Aarhus Kommune i 2016 betalte for meget, mens Region Midtjylland fik en større besparelse end de reelt skulle have haft. Fordelingsnøglen er i forbindelse med budget 2017 blevet tilrettet, så den nu er retvisende, hvilket medfører en budgetbesparelse i 2017 hos Aarhus Kommune, mens Region Midtjyllands budget øges med den besparelse, de uretmæssigt fik i 2016.

Letbanesekretariatet

Budgettet for 2017 er en fremskrivning af budget 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017.

Drift Aarhus Letbane

Aarhus Kommune og Region Midtjylland er bestillere af letbanetrafikken hos Midttrafik. Efter aftale med region og kommunen indgår udgifterne til køb af letbanetrafik i Midttrafiks budget fra 1. oktober 2017, hvor der vil være fuld drift på banen.

Midttrafik og Aarhus Letbane I/S indgår kontrakt om køb af letbanetrafik. Der er udarbejdet oplæg til kontraktudkast. Endelig kontrakt er ikke indgået.

Interessenterne i Aarhus Letbane I/S arbejder på at konsolidere driftsbudgettet for Aarhus Letbane forud for opstart på letbanen. Af samme grund er der endnu stor usikkerhed om et kommende budget for drift af Aarhus Letbane. Midttrafiks udgifter til køb af letbanetrafik i 2017 er således behæftet med stor usikkerhed.

I budgetforslaget er der taget udgangspunkt i tidligere udarbejdede økonomioverslag for drift af letbanen, som med en forventet p/I udvikling er fremskrevet til 2017 niveau.

På indtægtssiden budgetteres med nuværende passagerindtægter på henholdsvis Odderbanen og Grenaa-banen. Hertil kommer passagerindtægter på letbanens inderste strækning. De tidligere udarbejdede skøn for letbanens samlede passagergrundlag og forventet passagertilgang er fastholdt.

Efter aftale med Aarhus Kommune og Region Midtjylland budgetteres det forventede indtægtsprovenu ved realisering af letbanen over en indfasningsperiode på 4 år.

Idriftsættelsen af Aarhus Letbane forudsætter, at der sker tilpasninger i bustrafikken. Midttrafik udarbejder et samlet optimeret forslag til kollektiv trafikplan bestående af letbanen, regionale busser og bybusser for Aarhus området. Den nye Trafikplan har været i høring i januar-februar 2016, men er ikke endeligt besluttet. De økonomiske og passagermæssige konsekvenser ved trafikplanen er endnu ikke vurderet. I budgettet er indregnet bustilpasninger som fastlagt i principaftalen fremskrevet til 2017 niveau. Dette indgår under busdriften.

Til finansiering af den bestilte letbanekørsel er Aarhus Kommune og Region Midtjylland enige om at bidrage med et nettobestillerbidrag, som aftalt i den politisk godkendte principaftale om finansiering af letbanens drift fra 2013.

I det foreliggende driftsbudget for Aarhus Letbane vil der i 2017 være behov for et yderligere bestillerbidrag fra Aarhus Kommune på 2,4 mio. kr. Dette bidrag ligger ud over det finansieringsgrundlag parterne har aftalt i "Principaftale af 8. august 2013".

Effekt af Aarhus Letbane - budgetoverslag 2016 til 2020						
Aarhus Kommune		Budget 2016	Budget 2017	BO2018	BO2019	BO2020
Busdrift						
	Kørselsudgifter	472.639.658	451.114.000	451.114.000	451.114.000	451.114.000
	Indtægter	-291.863.000	-289.001.000	-289.001.000	-289.001.000	-289.001.000
	Bus-IT samt regionalt tilskud	7.263.342	7.858.544	7.858.544	7.858.544	7.858.544
	Netto	188.040.000	169.971.544	169.971.544	169.971.544	169.971.544
	<i>Tilpasning busdrift jf. "Principaftale aug. 2013"</i>					
	Udgifter	0	-21.700.000	-57.500.000	-57.500.000	-57.500.000
	Indtægter	0	10.300.000	27.400.000	27.400.000	27.400.000
	Netto	0	-11.400.000	-30.100.000	-30.100.000	-30.100.000
	I alt netto busdrift	188.040.000	158.571.544	139.871.544	139.871.544	139.871.544
Letbane						
	Bestillerbidrag jf. Principaftalen		11.400.000	45.500.000	45.500.000	45.500.000
	Bestillerbidrag Driftsunderskud		2.400.000	7.550.000	5.300.000	3.300.000
	I alt	0	13.800.000	53.050.000	50.800.000	48.800.000
	Total - netto	188.040.000	172.371.544	192.921.544	190.671.544	188.671.544

Rejsekort

Rejsekort budget 2017 bygger videre på budgetoverslagsår 2017 fra september- og februar-udgaven af budget 2016. I 2017 betales der ikke længere til investering i udstyr, internt projekt samt aktier og ansvarlige lån. Budgettet består af driftsposter, ydelser på lån samt tilbagebetaling af ansvarlige lån.

De primære ændringer i forhold til seneste udgave af overslagsår 2017, fra februar 2016, er at relevante poster er fremskrevet til 2017-prisniveau. Udgifterne til udskiftning og leasing af udstyr i forbindelse med kontraktskifte er justeret til det antal busser, der udskiftes i 2017. Der er usikkerhed forbundet med udgifterne til afmontering af udstyr og særligt leasing af ekstraudstyr i forbindelse med kontraktskifte, men det indarbejdede budget er baseret på et konservativt skøn.

Midttrafik arbejder på at sikre en mere glidende udskiftning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte, og forventer dermed at kunne reducere udgifterne til leasing væsentligt fremover.

Abonnementsbetalinger og øvrige driftsposter fordeles efter opdateret indtægtsfordelingsnøgle. Der er dog ikke justeret i det samlede beløb til fordeling, vedrørende abonnementsbetaling. Her afventes Rejsekort A/S' budget 2017 samt beregning af Midttrafiks andel af de samlede abonnementsbetalinger.

Udgiften til Rejsekort Kundecenter er i 2017 overført til Trafikselskabet. Herved reduceres udgiften til Rejsekort mens administrationsbidraget til Trafikselskabet øges tilsvarende.

Tjenestemandspension

På bestyrelsesmødet den 8. maj 2015 blev det besluttet, at der fremadrettet skal findes en model der sikrer, at Midttrafik får tilbagebetalt 25,9 mio. kr. til Midttrafiks opsparing til tjenestemandspensioner, som blev brugt til finansiering af Rejsekortet.

På bestyrelsesmødet d. 11. december 2015 blev det besluttet, at Midttrafik fra budget 2017 vil opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret. I 2017 vil den samlede opkrævning være 1,5 mio. kr. som fordeles ud mellem alle bestillerne efter daværende fordelingsnøgle (køreplantimer fra budget 2014).

Forslag til Budget 2017 - 1. behandling

Region Midtjylland		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017	Difference
Busdrift					
	Kørselsudgifter	473.828.200	473.172.924	477.597.000	4.424.076
	Bus IT og øvrige udgifter	2.389.845	2.305.076	2.981.000	675.924
	Busudgifter	476.218.045	475.478.000	480.578.000	5.100.000
	Indtægter	-274.076.335	-279.813.000	-291.186.000	-11.373.000
	Regionalt tilskud	7.657.000	7.826.000	7.998.000	172.000
	Netto	209.798.710	203.491.000	197.390.000	-6.101.000
Flexture og Teletaxa					
	Vognmandsbetaling	158.232	162.000	165.000	3.000
	Indtægter	-12.936	-11.000	-11.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	145.296	151.000	154.000	3.000
	Administrationsomkostninger	36.797	34.100	38.700	4.600
	Kommunens samlede udgift	182.093	185.100	192.700	7.600
Togdrift					
	Drifttilskud	34.399.453	28.140.000	16.100.000	-12.040.000
	Anlæg	14.880.548	16.976.000	3.390.000	-13.586.000
	I alt	49.280.001	45.116.000	19.490.000	-25.626.000
Trafikselskabet					
	"Busdriften"	42.951.000	40.339.000	42.612.000	2.273.000
	"Handicapkørslen"	0	0	0	0
	I alt	42.951.000	40.339.000	42.612.000	2.273.000
Letbanesekretariatet					
	Sekretariatet	380.000	387.000	396.000	9.000
Rejsekort					
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-2.086.800	-2.086.800
	25% udstyr og kontantfinansiering	3.313.339	1.915.200	0	-1.915.200
	25% sekretariat	711.610	267.900	0	-267.900
	Renter	1.133.575	1.029.000	999.600	-29.400
	Afdrag	5.485.725	5.389.000	5.761.200	372.200
	Drift	6.619.398	17.371.700	19.538.900	2.167.200
	Buslager	0	0	0	0
	I alt	17.263.648	25.972.800	24.212.900	-1.759.900
Tjenestemandspensioner					
	Pensionsudgift i 2015	0	0	614.113	614.113
	Forudbetalt	0	0	-614.113	-614.113
	I alt	0	0	0	0
Total (uden Kan-kørsel og Aarhus Letbane)		319.855.452	315.490.900	284.293.600	-31.197.300
Buserstatningskørsel					
	Udgifter på buserstatningskørsel	0	17.640.000	37.814.000	20.174.000
	Indtægter på buserstatningskørsel	0	-8.000.000	-14.000.000	-6.000.000
	I alt	0	9.640.000	23.814.000	14.174.000
Forberedelse Letbane					
	I alt	0	6.460.000	11.811.000	5.351.000
Letbanedrift					
	<i>Udgifter letbanekørsel</i>			55.000.000	55.000.000
	<i>Indtægter letbanekørsel</i>			-19.700.000	-19.700.000
	I alt			35.300.000	35.300.000
	Heraf finansiering af Region Midtjylland			21.500.000	21.500.000
Total - Aarhus Letbane		0	16.100.000	57.125.000	41.025.000
Kan-kørsel					
	Vognmandsbetaling	116.740.778	120.350.000	120.350.000	0
	Indtægter	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	116.740.778	120.350.000	120.350.000	0
	Administrationsomkostninger	5.200.000	5.333.400	5.402.700	69.300
	Kommunens samlede udgift	121.940.778	125.683.400	125.752.700	69.300
Total - netto		441.796.230	457.274.300	467.171.300	9.897.000

Forudsætninger for budgettet for Region Midtjylland

For 2017 er Midttrafik blevet orienteret om, at Region Midtjylland forventer en ramme på ca. 290 mio. kr. (for Midttrafik minus Kan-kørsel og Aarhus Letbane). Dette tal er dog endnu ikke p/l-reguleret for 2017. Midttrafiks budgetforslag på 284,3 mio. kr. forventes at være inden for den endelige ramme.

Busdrift

Kørselsudgifter

Budgettet for 2017 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2015 til 2016 med -0,8%, mens fremskrivning fra 2016 til 2017 er på 1,2%.

I forhold til budgettet for 2016 er indregnet effekten af 46. og 47. udbud på ruter i Vestjylland. Dette har en mereffekt på ca. 2,2 mio. kr. Der er en udgiftsstigning på 1,7 mio. kr. i forbindelse med udvidelsen på 912X, men dette er blot en teknisk flytning til indtægter, da ruten underskudsdekkes af Billund Lufthavn. Nord/syd-samarbejdet giver en ekstra udgift på 2 mio. kr., hvilket primært skyldes en justering af fordelingsprocenter. Rute 200 er blevet nedjusteret med 4 mio. kr., hvilket modsvarer de 1,8 mio. kr. afsat til K16 besparelser fra budget 2016. Budgettet for 2016 har siden vist sig at være sat for lavt, da udgiftsniveauet generelt har været sat for lavt kombineret med stigende udgifter til dublering, hvilket medfører en opskrivning på 3,6 mio. kr. Prognosen for indeksudviklingen viser et mindreforbrug på ca. 1,5 mio. kr. i forhold til budgettet for 2016. I budgettet er desuden indregnet bustilpasninger som følge af opstart af letbanedrift i 2017 fastlagt i "principaftalen 2013". Størrelsen på dette beløb er stadig usikkert, men er pt. sat til 1,4 mio. kr.

Bus-IT og øvrige udgifter

Budgettet tager udgangspunkt i de konkrete forventninger til driftsudgifterne. De anvendte fordelingsprincipper er beskrevet i budgettets introtekst.

Samlet set er Region Midtjyllands budget til bus-IT og øvrige udgifter 0,7 mio. kr. højere i 2017 end i 2016. Dette skyldes, at budgettet til Lane manager og busprioritering samt til kunde- og holdepladsfaciliteter har været for lavt i 2016, mens budgettet til X-bus puljeprojekt og drift omvendt har været en smule for højt. Den ændrede fordelingsnøgle til bus-IT (nævnt i budgettets introtekst) betyder dog, at udgiften er 0,3 mio. kr. lavere, end forudsat i forbindelse med den administrative høring af budget 2017.

Indtægter

Region Midtjyllands indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2015. Der er tillagt forventede merindtægter, som også indgår i budget på i alt 6,3 mio. kr. som følge af forbedrede køreplaner, takststigning i 2016 samt overflytning af kunder fra Grenaabanen til regionalruter i forbindelse med lukning af sidstnævnte.

Desuden er der på kontoen for bus-tog samarbejdet forventede mindredgifter til DSB i forbindelse med lukning af Grenaabanen på 24 mio. kr. Forventninger til indtægtsnedgang af samme årsag for så vidt angår bus-tog samarbejdet er vurderet til 9,6 mio. kr., svarende til, at salget på billetautomater langs Grenaabanen forsvinder og salget af Midttrafiks kort og billetter på Aarhus H reduceres en smule.

Der er indregnet indtægtsnedgang på 1 mio. kr. som følge af forventede kørselsreduktioner som følge af "principaftale 2013" som konsekvens af indførelse af letbane.

Flexture og Teletaxa

Teletaxa

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2% mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2%. Det vurderes, at niveauet fra 2016 fastholdes i 2017.

Togdrift

Budgettet vedrører kun Region Midtjylland og omfatter et driftstilskud til Midtjyske Jernbaner A/S til drift af Lemvigbanen og udgifter til infrastrukturvedligeholdelse på Lemvigbanen. Desuden indgår passagerindtægter på Lemvigbanen.

I 2017 er udgifterne til togdrift reduceret i forhold til 2015 og 2016, som følge af overdragelsen af Odderbanen til Aarhus Letbane I/S. Region Midtjyllands hidtidige nettodriftstilskud til drift af Odderbanen samt infrastrukturopgaver på Odderbanen, er henført til drift af Aarhus Letbane.

Driftstilskuddet til Midtjyske Jernbaner A/S budgetteres til 19,0 mio. kr. og der forventes indtægterne på Lemvigbanen på 2,9 mio. kr. Nettodriftstilskuddet budgetteres til 16,1 mio. kr.

Det skal bemærkes, at budgettet for togdrift er udfordret i form af tiltagende omkostninger til vedligeholdelse af Y-togene. Materiellet er nedslidt og reservedele er vanskelige at skaffe. Ofte skal dette specialfremstilles. Omkostningerne til levetidsforlængelse af togene vil være stigende. Udgifter til vedligeholdelse af infrastrukturen på banen udgør ligeledes en væsentlig usikkerhedsfaktor i budgetforslaget.

Midtjyske Jernbaner modtager et tilskud til dækning af mindre anlægsarbejder i infrastrukturen på Lemvigbanen. I 2017 budgetteres med et investeringstilskud på 3,4 mio. kr.

Trafikselskabet

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017. Der er indregnet vedtagne besparelser på årligt 12 mio. kr. i forbindelse med indførelsen af Rejsekort samt udgifter til Rejsekort Kundecenter til servicering af Rejsekortkunder. Udgiften til Rejsekort Kundecenter er reduceret tilsvarende under Rejsekortets udgifter. Derudover er der indlagt en besparelse vedrørende Dankort-automater i flybusser på 70.000 kr. som kun vedgår Region Midtjylland. Udgiften fremgår fremadrettet under busdriften. Fordelingen af udgifterne i busadministrationen fordeles mellem bestillerne ud fra en fordelingsnøgle, som baserer sig på køreplantimer i de enkelte kommuner og regionen.

I 2016 blev der i fordelingen af provision mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland anvendt en forkert fordelingsnøgle. Det medførte, at Aarhus Kommune i 2016 betalte for meget, mens Region Midtjylland fik en større besparelse end de reelt skulle have haft. Fordelingsnøglen er i forbindelse med budget 2017 blevet tilrettet, så den nu er retvisende, hvilket medfører en budgetbesparelse i 2017 hos Aarhus Kommune, mens Region Midtjyllands budget øges med den besparelse, de uretmæssigt fik i 2016.

Letbanesekretariatet

Budgettet for 2017 er en fremskrivning af budget 2016. Budgettet er fremskrevet med 2,2% svarende til KL's pris og løn-skøn for 2016/2017.

Rejsekort

Rejsekort budget 2017 bygger videre på budgetoverslagsår 2017 fra september- og februar-Rejsekort budget 2017 bygger videre på budgetoverslagsår 2017 fra september- og februar-udgaven af budget 2016. I 2017 betales der ikke længere til investering i udstyr, internt projekt samt aktier og ansvarlige lån. Budgettet består af driftsposter, ydelser på lån samt tilbagebetaling af ansvarlige lån.

De primære ændringer i forhold til seneste udgave af overslagsår 2017, fra februar 2016, er at relevante poster er fremskrevet til 2017-prisniveau. Udgifterne til udskiftning og leasing af udstyr i forbindelse med kontraktskifte er justeret til det antal busser, der udskiftes i 2017. Der er usikkerhed forbundet med udgifterne til afmontering af udstyr og særligt leasing af ekstraudstyr i forbindelse med kontraktskifte, men det indarbejdede budget er baseret på et konservativt skøn.

Midttrafik arbejder på at sikre en mere glidende udskiftning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte, og forventer dermed at kunne reducere udgifterne til leasing væsentligt fremover.

Abonnementsbetalinger og øvrige driftsposter fordeles efter opdateret indtægtsfordelingsnøgle. Der er dog ikke justeret i det samlede beløb til fordeling, vedrørende abonnementsbetaling. Her afventes Rejsekort A/S' budget 2017 samt beregning af Midttrafiks andel af de samlede abonnementsbetalinger.

Udgiften til Rejsekort Kundecenter er i 2017 overført til Trafikselskabet. Herved reduceres udgiften til Rejsekort mens administrationsbidraget til Trafikselskabet øges tilsvarende.

Tjenestemandspension

På bestyrelsesmødet den 8. maj 2015 blev det besluttet, at der fremadrettet skal findes en model der sikrer, at Midttrafik får tilbagebetalt 25,9 mio. kr. til Midttrafiks opsparring til tjenestemandspensioner, som blev brugt til finansiering af Rejsekortet.

På bestyrelsesmødet d. 11. december 2015 blev det besluttet, at Midttrafik fra budget 2017 vil opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret. I 2017 vil den samlede opkrævning være 1,5 mio. kr. som fordeles ud mellem alle bestillerne efter daværende fordelingsnøgle (køreplantimer fra budget 2014). Region Midtjylland har forudbetalt udgiften for 2017, hvorfor den ikke vil øge budgettet for 2017.

Buserstatningskørsel

Togdrift på Aarhus Nærbane indstilles i 2016 og 2017 når Grenaa-banen og Odderbanen lukkes for togtrafik og ombygges til letbanedrift.

Det er aftalt med Transportministeriet, at som compensation for Midttrafiks udgifter til buserstatningskørsel, udbetaler ministeriet det aftalte statstilskud til letbanedriften til Region Midtjylland.

Midttrafik har tilrettelagt erstatningskørsel med bus på begge baner. I 2017 forventes anvendt 44.000 køreplantimer og 22 busser. Der er forudsat buserstatningskørsel frem til 1. oktober 2017, hvor der forventes opstart på fuld drift på letbanen. Det skal bemærkes, at udgiften til erstatningskørslen vil blive relativt dyrere, fordi der er en dårligere busudnyttelse med færre køreplantimer pr. bus end ordinært buskørsel.

Erstatningskørslen er tilpasset den manglende togbetjening mellem stationerne, og der er planlagt buskørsel direkte mellem Aarhus og stationer på Djursland. Der forventes desuden indsat ekstra busser på visse ruter for at imødekomme den øgede passagertilstrømning til de ordinære regionale ruter.

Det er ikke muligt at opretholde samme indtægtsprovenu i buserstatningskørslen som med togdrift på banerne. I budgettet er indregnet færre passagerindtægter på grund af frafald af kunder. Desuden forventes, at en del kunder overflyttes til de ordinære busruter, samt at indtægterne overflyttes tilsvarende.

For at sikre kunderne god og effektiv information om den planlagte erstatningskørsel med bus, foreslås iværksat en forstærket informations- og kommunikationskampagne, der har til hensigt at fastholde så mange kunder som muligt i det kollektive trafiksystem. Der foreslås anvendt 2,0 mio. kr. i 2017.

Forberedelsesomkostninger Aarhus Letbane

Der er forberedelsesomkostninger frem til opstart på fuld drift på letbanen pr. 1. oktober 2017. Udgifterne finansieres dels ved optagelse af lån og dels via et bidrag fra Region Midtjylland.

I principaftalen om finansiering af letbanens drift er det aftalt, at staten yder et årligt driftsbidrag som compensation for overtagelse af trafikansvaret på Grenaa-banen. Bidraget bliver udbetalt til Region Midtjylland. Bidraget anvendes som Regionens finansieringsgrundlag for den

buserstatningskørsel Midttrafik iværksætter. Den resterende del af statsbidraget disponeres til nedbringelse af øvrige forberedelsesomkostninger på Aarhus Letbane.

Drift Aarhus Letbane

Aarhus Kommune og Region Midtjylland er bestillere af letbanetrafikken hos Midttrafik. Efter aftale med region og kommunen indgår udgifterne til køb af letbanetrafik i Midttrafiks budget fra 1. oktober 2017, hvor der vil være fuld drift på banen.

Midttrafik og Aarhus Letbane I/S indgår kontrakt om køb af letbanetrafik. Der er udarbejdet oplæg til kontraktudkast. Endelig kontrakt er ikke indgået.

Interessenterne i Aarhus Letbane I/S arbejder på at konsolidere driftsbudgettet for Aarhus Letbane forud for opstart på letbanen. Af samme grund er der endnu stor usikkerhed om et kommende budget for drift af Aarhus Letbane. Midttrafiks udgifter til køb af letbanetrafik i 2017 er således behæftet med stor usikkerhed.

I budgetforslaget er der taget udgangspunkt i tidligere udarbejdede økonomioverslag for drift af letbanen, som med en forventet p/l udvikling er fremskrevet til 2017 niveau.

På indtægtssiden budgetteres med nuværende passagerindtægter på henholdsvis Odderbanen og Grenaa-banen. Hertil kommer passagerindtægter på letbanens inderste strækning. De tidligere udarbejdede skøn for letbanens samlede passagergrundlag og forventet passagertilgang er fastholdt.

Efter aftale med Aarhus Kommune og Region Midtjylland budgetteres det forventede indtægtsprovenu ved realisering af letbanen over en indfasningsperiode på 4 år.

Idriftsættelsen af Aarhus Letbane forudsætter, at der sker tilpasninger i bustrafikken. Midttrafik udarbejder et samlet optimeret forslag til kollektiv trafikplan bestående af letbanen, regionale busser og bybusser for Aarhus området. Den nye Trafikplan har været i høring i januar-februar 2016, men er ikke endeligt besluttet. De økonomiske og passagermæssige konsekvenser ved trafikplanen er endnu ikke vurderet. I budgettet er indregnet bustilpasninger som fastlagt i principaftalen fremskrevet til 2017 niveau. Dette indgår under busdriften.

Til finansiering af den bestilte letbanekørsel er Aarhus Kommune og Region Midtjylland enige om at bidrage med et nettobestillerbidrag, som aftalt i den politisk godkendte principaftale om finansiering af letbanens drift fra 2013.

I det foreliggende driftsbudget for Aarhus Letbane vil der i 2017 være behov for et yderligere bestillerbidrag fra Region Midtjylland på 2,4 mio. kr. Dette bidrag ligger ud over det finansieringsgrundlag parterne har aftalt i "*Principaftale af 8. august 2013*".

Effekt af Aarhus Letbane - budgetoverslag 2016 til 2020

Region Midtjylland		Budget 2016	Budget 2017	BO2018	BO2019	BO2020
Busdrift						
	Kørselsudgifter	473.172.924	478.997.000	478.997.000	478.997.000	478.997.000
	Indtægter	-279.813.000	-292.186.000	-292.186.000	-292.186.000	-292.186.000
	Bus-IT samt regionalt tilskud	10.131.076	10.978.893	10.978.893	10.978.893	10.978.893
	Netto	203.491.000	197.789.893	197.789.893	197.789.893	197.789.893
	<i>Tilpasning busdrift jf. "Principaftale aug. 2013"</i>					
	Udgifter		-1.400.000	-10.100.000	-10.100.000	-10.100.000
	Indtægter		1.000.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000
	Netto	0	-400.000	-2.600.000	-2.600.000	-2.600.000
	I alt netto busdrift	203.491.000	197.389.893	195.189.893	195.189.893	195.189.893
Buserstatningskørsel						
	Udgifter på buserstatningskørsel	17.640.000	37.814.000			
	Indtægter på buserstatningskørsel	-8.000.000	-14.000.000			
	I alt	9.640.000	23.814.000	0	0	0
Forberedelse Letbane						
	I alt	6.460.000	11.811.000	0	0	0
Letbane						
	Bestillerbidrag jf. Principaftalen		7.200.000	28.700.000	28.700.000	28.700.000
	Statsligt bidrag for trafikdrift Grenaabanen		11.900.000	47.500.000	47.500.000	47.500.000
	Bestillerbidrag Driftsunderskud		2.400.000	7.550.000	5.300.000	3.300.000
	I alt	0	21.500.000	83.750.000	81.500.000	79.500.000
Togdrift						
	Drifttilskud	28.140.000	16.100.000	16.100.000	16.100.000	16.100.000
	Anlæg	16.976.000	3.390.000	3.390.000	3.390.000	3.390.000
	I alt	45.116.000	19.490.000	19.490.000	19.490.000	19.490.000
Total - netto		264.707.000	274.004.893	298.429.893	296.179.893	294.179.893

Kan-kørsel

Siddende patientbefordring

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,2%, mens administrationsomkostningerne reguleres med Danske Regioners indeks Sundheds PL ekskl. medicintilskud (sygesikring) på 1,3%. Det vurderes, at niveauet fra 2016 fastholdes i 2017.

Forslag til Budget 2017 - 1. behandling

NT		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017	Difference
Kommunal kørsel					
	Kørselsudgifter	52.173	100.000	180.000	80.000
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0
	I alt	52.173	100.000	180.000	80.000
Total - netto		52.173	100.000	180.000	80.000

Forudsætninger for budgettet for NT:

Kommunal kørsel

Budgettet for 2017 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2015 samt 1. kvartal 2016. Det vurderes, at niveauet fra 2016 stiger i forhold til 2017.

Forslag til Budget 2017 - 1. behandling

Sydtrafik		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017	Difference
Kommunal kørsel					
	Kørselsudgifter	202.887.100	0	0	0
	Administrationsomkostninger	451.000	402.000	290.000	-112.000
	I alt	203.338.100	402.000	290.000	-112.000
Total - netto		203.338.101	402.000	290.000	-112.000

Forudsætninger for budgettet for Sydtrafik:

Kommunal kørsel

Efter aftale med Sydtrafik og Fynbus er de administrative omkostninger reduceret med 0,4 mio. kr. Midttrafik modtager fra Fynbus og Sydtrafik et samlet administrationsgebyr på 0,6 mio. kr. til varetagelsen af afregningen af et samlet kørselsbudget på ca. 300 mio. kr. Administrationsgebyret er modsat tidligere blevet turafhængigt således at det ved endelig afregning justeres i forhold til hvor mange ture der er kørt.

Forslag til Budget 2017 - 1. behandling

Fynbus		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017	Difference
Kommunal kørsel					
	Kørselsudgifter	85.321.797	0	0	0
	Administrationsomkostninger	747.000	665.000	333.000	-332.000
	I alt	86.068.797	665.000	333.000	-332.000
Total - netto		86.068.797	665.000	333.000	-332.000

Forudsætninger for budgettet for Fynbus:

Kommunal kørsel

Efter aftale med Sydtrafik og Fynbus er de administrative omkostninger reduceret med 0,4 mio. kr. Midttrafik modtager fra Fynbus og Sydtrafik et samlet administrationsgebyr på 0,6 mio. kr. til varetagelsen af afregningen af et samlet kørselsbudget på ca. 300 mio. kr. Administrationsgebyret er modsat tidligere blevet turafhængigt således at det ved endelig afregning justeres i forhold til hvor mange ture der er kørt.

Bilag 1: Midttrafik - forslag til budget 2017

Bestillere	Busdrit	Handicapskørelse	Fleksure	Teletaxa	Kommunal kørelse	Buserstatningskørelse	Førberejdelse	Letbane	Letbenedrift	Togdrift	Trafikskadestøtte	Kontrolafgifter	Letbane-sekretærer	Rejsekort	Rejsekort Letbane	Tjenestemandspensioner	I alt
Favrskov	12.519.700	1.170.000	683.600	1.300	5.555.700	0	0	0	0	0	1.109.000	0	40.000	132.200	0	5.088	21.216.588
Hedensted	3.146.000	854.000	791.200	692.200	0	0	0	0	0	0	583.000	0	0	204.600	0	4.526	6.275.526
Herning	32.425.200	1.627.000	0	9.200	0	0	0	0	0	0	3.829.000	0	0	1.261.600	0	43.766	39.195.766
Holstebro	21.552.000	1.050.000	64.100	85.700	1.162.200	0	0	0	0	0	2.530.000	0	0	685.200	0	26.759	27.156.259
Horsens	26.757.500	1.851.000	303.100	38.700	2.686.300	0	0	0	0	0	4.264.000	0	0	1.171.500	0	47.409	37.119.509
Ikast-Brande	12.809.000	719.000	48.900	0	0	0	0	0	0	0	1.091.000	0	0	9.100	0	7.756	14.684.756
Lemvig	7.394.000	529.000	378.600	0	144.800	0	0	0	0	0	386.000	0	0	4.800	0	3.876	8.844.076
Norddjurs	13.899.400	616.000	1.660.200	67.200	0	0	0	0	0	0	972.000	0	40.000	116.100	0	4.087	18.767.987
Odder	4.981.900	783.000	67.200	166.500	0	0	0	0	0	0	842.000	0	40.000	115.100	0	1.228	6.996.928
Randers	59.959.400	2.226.000	262.600	0	1.943.200	0	0	0	0	0	7.486.000	0	40.000	2.652.400	0	84.657	74.655.257
Ringkøbing-Skjen	19.628.900	1.216.000	927.900	0	0	0	0	0	0	0	1.786.000	0	0	589.600	0	20.144	24.688.544
Samsø	3.363.100	215.000	0	829.800	225.500	0	0	0	0	0	427.000	0	0	6.800	0	5.694	5.072.694
Skive	29.304.700	2.189.000	641.300	199.900	2.875.000	0	0	0	0	0	5.246.000	0	40.000	1.372.100	0	64.314	41.991.314
Skanderborg	18.711.200	823.000	1.000.900	108.800	72.700	0	0	0	0	0	1.591.000	0	40.000	488.300	0	11.832	22.847.732
Skive	18.619.400	1.015.000	268.900	260.000	10.772.300	0	0	0	0	0	2.497.000	0	0	763.200	0	34.744	34.230.544
Struer	6.570.000	429.000	61.200	41.700	0	0	0	0	0	0	786.000	0	0	106.000	0	7.596	8.001.496
Syddjurs	10.923.300	550.000	1.334.200	0	2.134.700	0	0	0	0	0	1.074.000	0	40.000	261.400	0	10.249	16.327.849
Viborg	28.142.500	2.041.000	713.200	520.600	0	0	0	0	0	0	4.728.000	0	0	1.308.900	0	61.032	37.515.232
Aarhus	158.571.500	12.849.000	749.600	192.700	4.069.400	0	0	0	13.800.000	19.490.000	35.793.000	7.914.000	218.000	19.161.500	0	441.128	253.567.128
Regionen	197.390.000	0	0	0	125.752.700	23.814.000	11.811.000	0	21.500.000	19.490.000	42.612.000	0	996.000	24.212.900	0	0	467.171.300
Lige bestill/lerfordelt																	99.000
I alt vejr. Midttrafik bestillere	686.668.700	32.752.000	9.956.700	3.147.100	158.853.800	23.814.000	11.811.000	35.300.000	19.490.000	119.628.000	7.914.000	993.000	54.623.300	156.000	885.887	1.166.796.487	
Sydtrafik					290.000												290.000
NT					180.000												180.000
Frydus					333.000												333.000
Ald					0												0
I alt vejr. øvrige	0	0	0	0	803.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	156.000
Total Midttrafik	686.668.700	32.752.000	9.956.700	3.147.100	159.656.800	23.814.000	11.811.000	35.300.000	19.490.000	119.628.000	7.914.000	993.000	54.623.300	156.000	885.887	1.166.796.487	

Bilag 2a: Busdrift - forslag til budget 2017

Bestillere	Udgifter			Bus IT og øvrige udgifter			Indtægter	Tilskud			Netto				
	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017		Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017		
Favrskov	15.527.527	15.756.061	13.759.000	898	15.939	14.700	-1.254.311	-1.225.000	-1.254.000	0	0	0	14.274.114	14.547.000	12.519.700
Hedensted	7.839.169	5.734.886	5.730.000	23.281	29.114	60.000	-2.277.138	-1.544.000	-1.654.000	-929.000	-969.000	-990.000	4.656.312	3.251.000	3.146.000
Herning	46.452.747	47.036.691	46.859.000	276.426	275.309	243.200	-15.819.001	-14.576.000	-14.672.000	-5.000	-5.000	-5.000	30.905.172	32.731.000	32.425.200
Holstebro	33.072.956	31.519.576	28.374.000	30.238	36.424	61.000	-6.892.856	-6.116.000	-6.883.000	0	0	0	26.210.338	25.440.000	21.552.000
Horsens	44.996.735	46.128.153	46.579.000	220.948	318.847	271.500	-19.666.450	-20.310.000	-19.755.000	-318.000	-331.000	-338.000	25.233.233	25.806.000	26.757.500
Kast-Brande	13.694.981	14.120.562	12.776.000	20.625	20.438	33.000	0	0	0	0	0	0	13.715.606	14.141.000	12.809.000
Lemvig	6.466.239	6.483.375	7.394.000	0	8.625	0	0	0	0	0	0	0	6.466.239	6.492.000	7.394.000
Norddjurs	15.152.513	15.754.925	15.577.000	21.615	19.075	20.400	-1.188.714	-1.306.000	-1.191.000	-475.000	-496.000	-507.000	13.510.414	13.972.000	13.889.400
Odder	6.349.633	6.288.937	6.351.000	83	29.063	4.900	-1.274.190	-1.369.000	-1.374.000	0	0	0	5.075.526	4.949.000	4.981.900
Randers	89.392.328	89.314.227	90.054.000	266.073	364.773	336.400	-29.742.686	-31.284.000	-29.671.000	-694.000	-724.000	-740.000	59.221.715	57.671.000	59.959.400
Ringkøbing-Skjern	25.442.413	25.195.396	25.430.000	163.421	126.604	151.900	-4.245.973	-3.715.000	-4.255.000	-1.593.000	-1.661.000	-1.698.000	19.766.861	19.946.000	19.628.900
Samsø	4.812.074	4.523.393	4.494.000	180	14.607	1.100	-1.143.988	-1.069.000	-1.132.000	0	0	0	3.668.266	3.469.000	3.363.100
Silkeborg	54.238.153	55.327.810	53.730.000	426.753	397.190	440.700	-24.750.288	-24.140.000	-24.866.000	0	0	0	29.914.618	31.585.000	29.304.700
Skanderborg	23.636.272	23.905.330	24.166.000	487	1.670	17.200	-5.620.548	-5.670.000	-5.472.000	0	0	0	18.016.211	18.237.000	18.711.200
Struer	28.585.665	28.683.493	28.121.000	3.658	150.507	70.400	-8.591.338	-8.309.000	-8.887.000	-643.000	-670.000	-685.000	19.354.885	19.855.000	18.619.400
Syddjurs	7.570.287	7.634.249	7.707.000	23.211	14.751	40.000	-1.182.750	-955.000	-1.177.000	0	0	0	6.410.748	6.694.000	6.570.000
Viborg	14.984.762	14.773.693	14.538.000	146	23.307	29.300	-3.660.562	-3.396.000	-3.644.000	0	0	0	11.324.346	11.401.000	10.923.300
Århus	46.797.780	45.121.104	46.247.000	740.693	1.082.896	849.500	-15.816.052	-15.818.000	-15.919.000	-2.849.000	-2.970.000	-3.035.000	28.873.421	27.416.000	28.142.500
Regiønen	450.632.368	472.639.658	429.414.000	12.148.848	7.263.342	7.858.500	-286.199.469	-291.863.000	-278.701.000	0	0	0	176.581.747	188.040.000	158.571.500
	473.828.200	473.172.924	477.597.000	2.389.845	2.305.076	2.981.000	-274.076.335	-279.813.000	-291.186.000	7.506.000	7.826.000	7.998.000	209.647.710	203.491.000	197.390.000
I alt	1.409.472.702	1.429.114.443	1.384.897.000	16.757.429	12.497.557	13.484.700	-703.402.649	-712.478.000	-711.713.000	0	0	0	722.827.482	729.134.000	686.668.700

Bilag 2b: Busdrift - budgetoverslag 2018 til 2020

Bestillere	Udgifter			Bus T og øvrige udgifter			Indtægter			Tilskud			Netto		
	BO 2018	BO 2019	BO 2020	BO 2018	BO 2019	BO 2020	BO 2018	BO 2019	BO 2020	BO 2018	BO 2019	BO 2020	BO 2018	BO 2019	BO 2020
Favrskov	13.759.000	13.759.000	13.759.000	14.700	14.700	14.700	-1.254.000	-1.254.000	-1.254.000	0	0	0	12.519.700	12.519.700	12.519.700
Hedensted	5.730.000	5.730.000	5.730.000	60.000	60.000	60.000	-1.654.000	-1.654.000	-1.654.000	-990.000	-990.000	-990.000	3.146.000	3.146.000	3.146.000
Hennig	46.859.000	46.859.000	46.859.000	243.200	243.200	243.200	-14.672.000	-14.672.000	-14.672.000	-5.000	-5.000	-5.000	32.425.200	32.425.200	32.425.200
Holstebro	28.374.000	28.374.000	28.374.000	61.000	61.000	61.000	-6.883.000	-6.883.000	-6.883.000	0	0	0	21.552.000	21.552.000	21.552.000
Horsens	46.579.000	46.579.000	46.579.000	271.500	271.500	271.500	-19.755.000	-19.755.000	-19.755.000	-338.000	-338.000	-338.000	26.757.500	26.757.500	26.757.500
Ikast-Brande	12.776.000	12.776.000	12.776.000	33.000	33.000	33.000	0	0	0	0	0	0	12.809.000	12.809.000	12.809.000
Lemvig	7.394.000	7.394.000	7.394.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.394.000	7.394.000	7.394.000
Norddjurs	15.577.000	15.577.000	15.577.000	20.400	20.400	20.400	-1.191.000	-1.191.000	-1.191.000	-507.000	-507.000	-507.000	13.899.400	13.899.400	13.899.400
Odder	6.351.000	6.351.000	6.351.000	4.900	4.900	4.900	-1.374.000	-1.374.000	-1.374.000	0	0	0	4.981.900	4.981.900	4.981.900
Randers	90.054.000	90.054.000	90.054.000	336.400	336.400	336.400	-29.691.000	-29.691.000	-29.691.000	-740.000	-740.000	-740.000	59.959.400	59.959.400	59.959.400
Ringkøbing-Skjern	25.430.000	25.430.000	25.430.000	151.900	151.900	151.900	-4.255.000	-4.255.000	-4.255.000	-1.698.000	-1.698.000	-1.698.000	19.628.900	19.628.900	19.628.900
Samsø	4.494.000	4.494.000	4.494.000	1.100	1.100	1.100	-1.132.000	-1.132.000	-1.132.000	0	0	0	3.363.100	3.363.100	3.363.100
Silkeborg	53.730.000	53.730.000	53.730.000	440.700	440.700	440.700	-24.866.000	-24.866.000	-24.866.000	0	0	0	29.304.700	29.304.700	29.304.700
Skanderborg	24.166.000	24.166.000	24.166.000	17.200	17.200	17.200	-5.472.000	-5.472.000	-5.472.000	0	0	0	18.711.200	18.711.200	18.711.200
Skive	28.121.000	28.121.000	28.121.000	70.400	70.400	70.400	-8.887.000	-8.887.000	-8.887.000	-685.000	-685.000	-685.000	18.619.400	18.619.400	18.619.400
Struer	7.707.000	7.707.000	7.707.000	40.000	40.000	40.000	-1.177.000	-1.177.000	-1.177.000	0	0	0	6.570.000	6.570.000	6.570.000
Syddjurs	14.538.000	14.538.000	14.538.000	29.300	29.300	29.300	-3.644.000	-3.644.000	-3.644.000	0	0	0	10.923.300	10.923.300	10.923.300
Viborg	46.247.000	46.247.000	46.247.000	849.500	849.500	849.500	-15.919.000	-15.919.000	-15.919.000	-3.035.000	-3.035.000	-3.035.000	28.142.500	28.142.500	28.142.500
Aarhus	393.614.000	393.614.000	393.614.000	7.858.500	7.858.500	7.858.500	-261.601.000	-261.601.000	-261.601.000	0	0	0	139.871.500	139.871.500	139.871.500
Regionen	468.897.000	468.897.000	468.897.000	2.981.000	2.981.000	2.981.000	-284.686.000	-284.686.000	-284.686.000	7.998.000	7.998.000	7.998.000	195.190.000	195.190.000	195.190.000
I alt	1.340.397.000	1.340.397.000	1.340.397.000	13.484.700	13.484.700	13.484.700	-688.113.000	-688.113.000	-688.113.000	0	0	0	665.768.700	665.768.700	665.768.700

Bemærk: Busudgifter og busindtægter er justeret for Region Midtjylland og Aarhus Kommune på baggrund af de forventede afledte effekter af driftsøtelsen af Aarhus Løbåne jf. Princippetalen.

Bilag 3a: Handicapkursel - forslag til budget 2017

Bestillere	Udgifter			Indtægter			Netto		
	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017
Favrskov	1.427.083	1.420.000	1.476.000	-302.386	-301.000	-306.000	1.124.697	1.119.000	1.170.000
Hedensted	1.060.593	1.132.000	1.060.000	-207.684	-222.000	-206.000	852.909	910.000	854.000
Herning	2.048.093	2.006.000	2.025.000	-395.512	-387.000	-398.000	1.652.581	1.619.000	1.627.000
Holstebro	1.341.057	1.301.000	1.370.000	-312.814	-304.000	-320.000	1.028.243	997.000	1.050.000
Horsens	2.484.944	2.441.000	2.393.000	-545.105	-536.000	-542.000	1.939.839	1.905.000	1.851.000
Ikast-Brande	878.971	843.000	916.000	-195.507	-186.000	-197.000	683.464	657.000	719.000
Lemvig	720.423	719.000	658.000	-138.084	-138.000	-129.000	582.339	581.000	529.000
Norrdjurs	789.398	774.000	800.000	-183.890	-169.000	-184.000	605.508	605.000	616.000
Odder	932.483	875.000	976.000	-181.579	-190.000	-193.000	750.904	685.000	783.000
Randers	2.693.857	2.641.000	2.736.000	-507.572	-498.000	-510.000	2.186.285	2.143.000	2.226.000
Ringkøbing-Skjern	1.641.934	1.809.600	1.525.000	-336.372	-370.000	-309.000	1.305.562	1.439.600	1.216.000
Samsø	325.155	260.000	260.000	-58.943	-52.000	-45.000	266.212	208.000	215.000
Silkeborg	2.616.274	2.698.000	2.744.000	-507.841	-549.000	-555.000	2.108.433	2.149.000	2.189.000
Skanderborg	1.013.809	964.000	1.060.000	-214.974	-204.000	-237.000	798.835	760.000	823.000
Skive	1.228.936	1.083.000	1.267.000	-226.933	-220.000	-252.000	1.002.003	863.000	1.015.000
Struer	595.329	530.000	573.000	-150.864	-132.000	-144.000	444.465	398.000	429.000
Syddjurs	607.931	691.000	684.000	-111.120	-136.000	-134.000	496.811	555.000	550.000
Viborg	2.564.918	2.566.000	2.581.000	-512.555	-549.000	-540.000	2.052.363	2.017.000	2.041.000
Århus	15.790.885	15.986.000	15.981.000	-3.109.885	-3.152.000	-3.132.000	12.681.000	12.834.000	12.849.000
I alt	40.762.073	40.739.600	41.085.000	-8.199.620	-8.295.000	-8.333.000	32.562.453	32.444.600	32.752.000

Bilag 3b: Handicapkørsel - budgetoverslag 2018 til 2020

Bestillere	Udgifter				Indtægter				Netto		
	BO 2018	BO 2019	BO 2020	BO 2018	BO 2019	BO 2020	BO 2018	BO 2019	BO 2020		
Favrskov	1.476.000	1.476.000	1.476.000	-306.000	-306.000	-306.000	1.170.000	1.170.000	1.170.000		
Hedensted	1.060.000	1.060.000	1.060.000	-206.000	-206.000	-206.000	854.000	854.000	854.000		
Herning	2.025.000	2.025.000	2.025.000	-398.000	-398.000	-398.000	1.627.000	1.627.000	1.627.000		
Holstebro	1.370.000	1.370.000	1.370.000	-320.000	-320.000	-320.000	1.050.000	1.050.000	1.050.000		
Horsens	2.393.000	2.393.000	2.393.000	-542.000	-542.000	-542.000	1.851.000	1.851.000	1.851.000		
Ikast-Brande	916.000	916.000	916.000	-197.000	-197.000	-197.000	719.000	719.000	719.000		
Lemvig	658.000	658.000	658.000	-129.000	-129.000	-129.000	529.000	529.000	529.000		
Norddjurs	800.000	800.000	800.000	-184.000	-184.000	-184.000	616.000	616.000	616.000		
Odder	976.000	976.000	976.000	-193.000	-193.000	-193.000	783.000	783.000	783.000		
Randers	2.736.000	2.736.000	2.736.000	-510.000	-510.000	-510.000	2.226.000	2.226.000	2.226.000		
Ringkøbing-Skjern	1.525.000	1.525.000	1.525.000	-309.000	-309.000	-309.000	1.216.000	1.216.000	1.216.000		
Samsø	260.000	260.000	260.000	-45.000	-45.000	-45.000	215.000	215.000	215.000		
Silkeborg	2.744.000	2.744.000	2.744.000	-555.000	-555.000	-555.000	2.189.000	2.189.000	2.189.000		
Skanderborg	1.060.000	1.060.000	1.060.000	-237.000	-237.000	-237.000	823.000	823.000	823.000		
Skive	1.267.000	1.267.000	1.267.000	-252.000	-252.000	-252.000	1.015.000	1.015.000	1.015.000		
Struer	573.000	573.000	573.000	-144.000	-144.000	-144.000	429.000	429.000	429.000		
Syddjurs	684.000	684.000	684.000	-134.000	-134.000	-134.000	550.000	550.000	550.000		
Viborg	2.581.000	2.581.000	2.581.000	-540.000	-540.000	-540.000	2.041.000	2.041.000	2.041.000		
Aarhus	15.981.000	15.981.000	15.981.000	-3.132.000	-3.132.000	-3.132.000	12.849.000	12.849.000	12.849.000		
I alt	41.085.000	41.085.000	41.085.000	-8.333.000	-8.333.000	-8.333.000	32.752.000	32.752.000	32.752.000		

Bilag 4a: Flexiture - forslag til budget 2017

Bestillere	Kørselsudgifter (vognmandsbetaling)			Indtægter (borgerens egenbetaling)			Administration			Kommunens samlede omkostninger		
	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017
Favrskov	713.092	691.000	888.000	-338.691	-334.000	-416.000	155.148	172.500	211.600	529.549	529.500	683.600
Hedens tød	601.770	405.000	1.085.000	-292.387	-208.000	-503.000	111.237	103.500	209.200	420.620	300.500	791.200
Herning	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	61.284	88.000	87.000	-52.348	-33.000	-37.000	11.907	20.700	14.100	20.843	75.700	64.100
Horsens	74.747	466.000	531.000	-62.447	-124.000	-336.000	14.112	64.400	108.100	26.412	406.400	303.100
Ikast-Brande	110.416	109.000	105.000	-82.083	-64.000	-89.000	29.967	32.200	32.900	58.300	77.200	48.900
Lemvig	359.143	233.000	466.000	-145.435	-93.000	-172.000	59.136	52.900	84.600	272.844	192.900	378.600
Norrdjurs	1.804.636	1.966.000	2.042.000	-690.713	-748.000	-812.000	325.017	391.000	430.200	1.438.940	1.609.000	1.660.200
Odder	0	0	91.000	0	0	-45.000	0	0	21.200	0	0	67.200
Randers	549.547	785.000	406.000	-390.126	-587.000	-221.000	103.782	135.700	77.600	263.203	333.700	262.600
Ringkøbing-Skjern	811.555	755.000	1.197.000	-321.962	-291.000	-476.000	124.782	133.400	206.900	614.375	597.400	927.900
Samsø	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	728.309	692.000	798.000	-400.516	-417.000	-286.000	168.336	181.700	129.300	496.129	456.700	641.300
Skanderborg	216.486	1.380.000	1.155.000	-81.554	-659.000	-361.000	40.614	407.100	206.900	175.546	1.128.100	1.000.900
Skive	370.652	310.000	411.000	-240.212	-204.000	-262.000	97.650	94.300	119.900	228.090	200.300	268.900
Struer	78.522	75.000	91.000	-49.818	-49.000	-51.000	23.415	23.000	21.200	52.119	49.000	61.200
Syddjurs	1.473.286	1.520.000	1.714.000	-581.682	-597.000	-732.000	227.304	255.300	296.200	1.118.908	1.178.300	1.334.200
Viborg	1.079.377	979.000	1.149.000	-688.657	-569.000	-732.000	258.300	289.800	296.200	649.020	699.800	713.200
Aarhus	1.669.224	1.698.000	884.000	-1.037.238	-1.034.000	-346.000	324.597	351.900	211.600	956.583	1.015.900	749.600
Regionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I alt	10.702.046	12.152.000	13.100.000	-5.455.869	-6.011.000	-5.821.000	2.075.304	2.709.400	2.677.700	7.321.481	8.850.400	9.956.700

Bilag 4b: Flexure - budgetoverslag 2018 til 2020

Bestillere	Kørselsudgifter (Vognmandsbetaling)			Indtægter (borgerens egenbetaling)			Administration			Kommunens samlede omkostninger		
	BO 2018	BO 2019	BO 2020	BO 2018	BO 2019	BO 2020	BO 2018	BO 2019	BO 2020	BO 2018	BO 2019	BO 2020
Favrskov	888.000	888.000	888.000	-416.000	-416.000	-416.000	211.600	211.600	211.600	683.600	683.600	683.600
Hedensted	1.085.000	1.085.000	1.085.000	-503.000	-503.000	-503.000	209.200	209.200	209.200	791.200	791.200	791.200
Herring	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	87.000	87.000	87.000	-37.000	-37.000	-37.000	14.100	14.100	14.100	64.100	64.100	64.100
HorSENS	531.000	531.000	531.000	-336.000	-336.000	-336.000	108.100	108.100	108.100	303.100	303.100	303.100
Ikast-Brande	105.000	105.000	105.000	-89.000	-89.000	-89.000	32.900	32.900	32.900	48.900	48.900	48.900
Lemvig	466.000	466.000	466.000	-172.000	-172.000	-172.000	84.600	84.600	84.600	378.600	378.600	378.600
Norddjurs	2.042.000	2.042.000	2.042.000	-812.000	-812.000	-812.000	430.200	430.200	430.200	1.660.200	1.660.200	1.660.200
Odder	91.000	91.000	91.000	-45.000	-45.000	-45.000	21.200	21.200	21.200	67.200	67.200	67.200
Randers	406.000	406.000	406.000	-221.000	-221.000	-221.000	77.600	77.600	77.600	262.600	262.600	262.600
Ringkøbing-Skjern	1.197.000	1.197.000	1.197.000	-476.000	-476.000	-476.000	206.900	206.900	206.900	927.900	927.900	927.900
Samsø	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	798.000	798.000	798.000	-286.000	-286.000	-286.000	129.300	129.300	129.300	641.300	641.300	641.300
Skanderborg	1.155.000	1.155.000	1.155.000	-361.000	-361.000	-361.000	206.900	206.900	206.900	1.000.900	1.000.900	1.000.900
Skive	411.000	411.000	411.000	-262.000	-262.000	-262.000	119.900	119.900	119.900	268.900	268.900	268.900
Struer	91.000	91.000	91.000	-51.000	-51.000	-51.000	21.200	21.200	21.200	61.200	61.200	61.200
Syddjurs	1.714.000	1.714.000	1.714.000	-676.000	-676.000	-676.000	296.200	296.200	296.200	1.334.200	1.334.200	1.334.200
Viborg	1.149.000	1.149.000	1.149.000	-732.000	-732.000	-732.000	296.200	296.200	296.200	713.200	713.200	713.200
Aarhus	884.000	884.000	884.000	-346.000	-346.000	-346.000	211.600	211.600	211.600	749.600	749.600	749.600
Regionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ialt	13.100.000	13.100.000	13.100.000	-5.821.000	-5.821.000	-5.821.000	2.677.700	2.677.700	2.677.700	9.956.700	9.956.700	9.956.700

Bilag 5a: Teletaxa - forslag til budget 2017

Bestillere	Kørselsudgifter (vognmandsbetaling)			Indtægter (borgerens egenbetaling)			Administration			Kommunens samlede omkostninger		
	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017
Favrskov	127	30.000	1.500	-10	-5.000	-500	31	4.700	300	148	29.700	1.300
Hedensted	291.877	254.000	568.200	-4.310	-4.000	-8.200	77.500	77.500	132.200	365.067	327.500	692.200
Herring	12.689	6.500	7.000	-1.230	-500	-1.000	2.790	1.550	3.200	14.249	7.550	9.200
Holstebro	92.660	28.000	93.000	-16.644	-6.000	-17.000	9.796	3.100	9.700	85.812	25.100	85.700
Horsens	61.026	32.700	30.000	-7.686	-2.700	-1.000	16.306	9.300	9.700	69.646	39.300	38.700
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Norddjurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Odder	137.222	148.000	144.000	-14.090	-9.000	-13.000	30.783	27.900	35.500	153.915	166.900	166.500
Randers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ringkøbing-Skjern	1.786	0	0	0	0	0	0	0	0	1.786	0	0
Samsø	548.605	522.000	777.000	-104.744	-100.000	-131.000	135.191	129.400	183.800	579.052	551.400	829.800
Silkeborg	168.776	161.600	206.000	-14.972	-14.000	-19.000	28.799	27.900	12.900	182.603	175.500	199.900
Skanderborg	143.424	195.000	96.000	-17.126	-34.000	-13.000	33.821	31.000	25.800	160.119	192.000	108.800
Skive	61.453	268.000	268.000	-7.650	-70.000	-70.000	13.020	62.000	62.000	66.823	260.000	260.000
Struer	18.158	26.000	35.000	-1.600	-5.000	-3.000	4.526	6.200	9.700	21.084	27.200	41.700
Syddjurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Viborg	491.590	410.000	549.000	-92.589	-53.000	-109.000	74.896	62.000	80.600	473.897	419.000	520.600
Århus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Regionen	158.232	162.000	165.000	-12.936	-11.000	-11.000	36.797	34.100	38.700	182.093	185.100	192.700
I alt	2.187.625	2.243.800	2.939.700	-295.587	-314.200	-396.700	464.256	476.650	604.100	2.356.294	2.406.250	3.147.100

Bilag 5b: Teletaxa - budgetoverslag 2018 til 2020

Bestillere	Kørselsudgifter (vegnmandsbetaling)			Indtægter (borgerens egenbetaling)			Administration			Kommunens samlede omkostninger		
	BO 2018	BO 2019	BO 2020	BO 2018	BO 2019	BO 2020	BO 2018	BO 2019	BO 2020	BO 2018	BO 2019	BO 2020
Favrskov	1.500	1.500	1.500	-500	-500	-500	300	300	300	1.300	1.300	1.300
Hedensted	568.200	568.200	568.200	-8.200	-8.200	-8.200	132.200	132.200	132.200	692.200	692.200	692.200
Herning	7.000	7.000	7.000	-1.000	-1.000	-1.000	3.200	3.200	3.200	9.200	9.200	9.200
Holstebro	93.000	93.000	93.000	-17.000	-17.000	-17.000	9.700	9.700	9.700	85.700	85.700	85.700
Horsens	30.000	30.000	30.000	-1.000	-1.000	-1.000	9.700	9.700	9.700	38.700	38.700	38.700
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Norddjurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Odder	144.000	144.000	144.000	-13.000	-13.000	-13.000	35.500	35.500	35.500	166.500	166.500	166.500
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	777.000	777.000	777.000	-131.000	-131.000	-131.000	183.800	183.800	183.800	829.800	829.800	829.800
Silkeborg	206.000	206.000	206.000	-19.000	-19.000	-19.000	12.900	12.900	12.900	199.900	199.900	199.900
Skanderborg	96.000	96.000	96.000	-13.000	-13.000	-13.000	25.800	25.800	25.800	108.800	108.800	108.800
Skive	268.000	268.000	268.000	-70.000	-70.000	-70.000	62.000	62.000	62.000	260.000	260.000	260.000
Struer	35.000	35.000	35.000	-3.000	-3.000	-3.000	9.700	9.700	9.700	41.700	41.700	41.700
Syddjurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Viborg	549.000	549.000	549.000	-109.000	-109.000	-109.000	80.600	80.600	80.600	520.600	520.600	520.600
Aarhus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Regionen	165.000	165.000	165.000	-11.000	-11.000	-11.000	38.700	38.700	38.700	192.700	192.700	192.700
Ialt	2.939.700	2.939.700	2.939.700	-396.700	-396.700	-396.700	604.100	604.100	604.100	3.147.100	3.147.100	3.147.100

Bilag 6a: Kommunal kørsel - forslag til budget 2017

Bestillere	Kørselsudgifter (vognmandsbetaling)			Indtægter (borgerens egenbetaling)			Administration			Kommunens samlede omkostninger		
	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017
Favrskov	5.066,754	5.166.000	5.319.000	0	0	0	212.961	226.855	236.700	5.279.715	5.392.855	5.555.700
Hedensted	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Herning	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	1.022,275	980.000	1.015.000	0	0	0	130.628	140.600	147.500	1.152.903	1.120.600	1.162.500
Horsens	2.838,229	2.833.000	2.331.000	0	0	0	316.810	372.600	355.300	3.155,039	3.205,600	2.686,300
Ikast-Brande	1.014,553	1.243.000	0	0	0	0	171.360	229.900	0	1.185,913	1.472,900	0
Lemvig	133,714	152.000	137.000	0	0	0	7.344	9.500	7.800	141,058	161,500	144,800
Norddjurs	1.287,069	1.115.000	1.314.000	0	0	0	124.848	119.700	145.200	1.411,917	1.234,700	1.459,200
Odder	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Randers	1.688,319	1.558.000	1.716.000	0	0	0	191.573	190.000	227.200	1.879,892	1.748.000	1.943,200
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samsø	198,260	211.000	202.000	0	0	0	45.500	49.000	23.300	243,760	260.000	225.300
Silkeborg	2.519,785	2.827.000	2.603.000	-39.165	-66.000	-60.000	285,617	355.300	332.000	2.766,237	3.116,300	2.875,000
Skanderborg	69,701	76.000	63.000	0	0	0	10,047	11.400	9.700	79,748	87,400	72,700
Skive	8.841,740	9.179.000	9.549.000	0	0	0	465,016	591.800	1.223.300	9.306,756	9.770,800	10.772,300
Struer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	1.993,259	2.148.000	1.934.000	0	0	0	178.381	214.700	200.700	2.171,640	2.362,700	2.134,700
Viborg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vejhus	3.407,264	3.753.000	3.613.000	0	0	0	388,467	469.300	456,400	3.795,731	4.222,300	4.069,400
Regionen	116.740,778	120.350.000	120.350.000	0	0	0	5.200.000	5.333,400	5.402,700	121.940,778	125.683,400	125.752,700
NT	52,173	100.000	180.000	0	0	0	0	0	0	52,173	100.000	180.000
Fynbus	194.393,770	203.956.000	0	0	0	0	747.000	665.000	333.000	195.140,770	204.621,000	333.000
Sydtrafik	113.604,794	128.005.000	0	0	0	0	451.000	402.000	290.000	114.055,794	128.407.000	290.000
I alt	454.872.437	483.652.000	150.326.000	-39.165	-66.000	-60.000	8.926.552	9.381.055	9.390.800	463.759.824	492.967.055	159.656.800

Bilag 6b: Kommunal kørsel - budgetoverslag 2018 til 2020

Bestillere	Kørselsbudgetter (vognmandsbetaling)			Indtægter (borgerens egenbetaling)			Administration			Kommunens samlede omkostninger		
	BO 2018	BO 2019	BO 2020	BO 2018	BO 2019	BO 2020	BO 2018	BO 2019	BO 2020	BO 2018	BO 2019	BO 2020
Favrskov	5.319.000	5.319.000	5.319.000	0	0	0	236.700	236.700	236.700	5.555.700	5.555.700	5.555.700
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	1.015.000	1.015.000	1.015.000	0	0	0	147.500	147.500	147.500	1.162.500	1.162.500	1.162.500
Horsens	2.331.000	2.331.000	2.331.000	0	0	0	355.300	355.300	355.300	2.686.300	2.686.300	2.686.300
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	137.000	137.000	137.000	0	0	0	7.800	7.800	7.800	144.800	144.800	144.800
Norddjurs	1.314.000	1.314.000	1.314.000	0	0	0	145.200	145.200	145.200	1.459.200	1.459.200	1.459.200
Odder	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Randers	1.716.000	1.716.000	1.716.000	0	0	0	227.200	227.200	227.200	1.943.200	1.943.200	1.943.200
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samsø	202.000	202.000	202.000	0	0	0	23.300	23.300	23.300	225.300	225.300	225.300
Silkeborg	2.603.000	2.603.000	2.603.000	-60.000	-60.000	-60.000	332.000	332.000	332.000	2.875.000	2.875.000	2.875.000
Skanderborg	63.000	63.000	63.000	0	0	0	9.700	9.700	9.700	72.700	72.700	72.700
Skive	9.549.000	9.549.000	9.549.000	0	0	0	1.223.300	1.223.300	1.223.300	10.772.300	10.772.300	10.772.300
Struer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	1.934.000	1.934.000	1.934.000	0	0	0	200.700	200.700	200.700	2.134.700	2.134.700	2.134.700
Viborg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aarhus	3.613.000	3.613.000	3.613.000	0	0	0	456.400	456.400	456.400	4.069.400	4.069.400	4.069.400
Regionen	120.350.000	120.350.000	120.350.000	0	0	0	5.402.700	5.402.700	5.402.700	125.752.700	125.752.700	125.752.700
Sydttrafik	180.000	180.000	180.000	0	0	0	0	0	0	180.000	180.000	180.000
Fynbus	0	0	0	0	0	0	333.000	333.000	333.000	333.000	333.000	333.000
NT	0	0	0	0	0	0	290.000	290.000	290.000	290.000	290.000	290.000
I alt	150.326.000	150.326.000	150.326.000	-60.000	-60.000	-60.000	9.390.800	9.390.800	9.390.800	159.656.800	159.656.800	159.656.800

Bilag 7a: Buserstatningskørsel - forslag til budget 2017

Udgifter til buserstatningskørsel på Aarhus Nærbane

Budgetteret udgiftsfordeling	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017
Udgifter Grenbanelinjen	0	9.400.000	25.350.000
Udgifter Odderbanen	0	4.800.000	9.350.000
Indtægter Grenbanelinjen	0	-5.000.000	-10.000.000
Indtægter Odderbanen	0	-3.000.000	-4.000.000
Informations- og kommunikationskampagne	0	2.000.000	2.000.000
Laesingudgifter rejsekontordstyrelsen	0	0	1.114.000
I alt - Region Midtjylland	0	6.200.000	23.814.000

Bilag 7b: Buserstatningskørsel - budgetoverlag 2018 til 2020

Udgifter til buserstatningskørsel på Aarhus Nærbane				
Budgetteret udgiftsfordeling	BO 2018	BO 2019	BO 2020	
Udgifter Grenåbanen				
Udgifter Odderbanen				
Indtægter Grenåbanen				
Indtægter Odderbanen				
Informations- og kommunikationskampagne				
Læselngudgift rejsekortudstyr				
Ialt - Region Midtjylland	0	0	0	

Bilag 8a: Forberedelse Aarhus Letbane - forslag til budget 2017

Forberedelsesomkostninger Aarhus Letbane

Budgetteret udgiftsfordeling	Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017
Udgifter			
Aarhus Letbane I/S - Selskabsudgifter		0	0
Operatørudgifter - forberedelse		16.100.000	35.625.000
Operatørudgifter - indfasning Letbanekørsel		-14.200.000	-34.700.000
Variabel kørselsomkostninger		8.000.000	14.000.000
Kapitalomkostninger, afdrag på lån		-2.000.000	-2.000.000
Kapitalomkostninger, renter af lån		-1.440.000	-1.114.000
I alt - Region Midtjylland	0	6.460.000	11.811.000

Bilag 8b: Forberedelse Aarhus Letbane - budgetoverslag 2018 til 2020

Forberedelsesomkostninger Aarhus Letbane			
Budgetteret udgiftsfordeling	BO 2018	BO 2019	BO 2020
Udgifter			
Aarhus Letbane I/S - Selskabsudgifter			
Operatørudgifter - forberedelse			
Operatørudgifter - indfasning Letbanekørsel			
Variable kørselsomkostninger			
Kapitalomkostninger, afdrag på lån			
Kapitalomkostninger, renter af lån			
I alt forberedelsesomkostninger			
Indtægter			
Lånefinansiering, Aarhus Kommune og Region Midtjylland			
I alt - Region Midtjylland	0	0	0

Bilag 9a: Aarhus Letbane Drift - forslag til budget 2017

Drift Aarhus Letbane	Forslag til Budget 2017
Trafikkøb - Drift Aarhus Letbane	55.000.000
Passagerindtægter	-19.700.000
Driftstilskud	35.300.000
Netto driftstilskud	35.300.000

Fullt idriftsætelse af Aarhus Letbane pr. 1. oktober 2017.

Bilag 9b: Aarhus Letbane Drift - budgetoverslag 2018 til 2020

Drift Aarhus Letbane	BO 2018	BO 2019	BO 2020
Trafikkøb - Drift Aarhus Letbane	220.200.000	220.200.000	220.200.000
Passagerindtægter	-83.400.000	-87.900.000	-91.900.000
Driftstilskud	136.800.000	132.300.000	128.300.000
Netto driftstilskud	136.800.000	132.300.000	128.300.000
Finansiering Region Midtjylland			
Bestillerbidrag jf. Principalfalen	28.700.000	28.700.000	28.700.000
Statsligt bidrag for trafikdrift Grenaabanen	47.500.000	47.500.000	47.500.000
Bestillerbidrag driftsunderskud	7.550.000	5.300.000	3.300.000
I alt Region Midtjylland	83.750.000	81.500.000	79.500.000
Finansiering Aarhus Kommune			
Bestillerbidrag jf. Principalfalen	45.500.000	45.500.000	45.500.000
Bestillerbidrag driftsunderskud	7.550.000	5.300.000	3.300.000
I alt Aarhus Kommune	53.050.000	50.800.000	48.800.000

Bilag 10a: Togdrift - forslag til budget 2017

Oversigt over udgifter til togdrift

Budgetteret udgiftsfordeling	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017
Driftstilskud			
Udgifter	52.260.349	39.940.000	19.000.000
Indtægter	-17.860.896	-11.800.000	-2.900.000
I alt driftstilskud	34.399.453	28.140.000	16.100.000
Anlæg			
Ordinært investeringsstilskud	4.728.000	4.822.000	3.390.000
Ydelse vedrørende sporombygning Odderbanen	10.152.548	10.154.000	0
Andel af værktødsombygning Odder	0	2.000.000	0
I alt anlæg	14.880.548	16.976.000	3.390.000
I alt togdrift	49.280.001	45.116.000	19.490.000

Bilag 10b: Togdrift - budgetoverslag 2018 til 2020

Oversigt over udgifter til togdrift

Budgetteret udgiftsfordeling	BO 2018	BO 2019	BO 2020
Driftstilskud			
Udgifter	19.000.000	19.000.000	19.000.000
Indtægter	-2.900.000	-2.900.000	-2.900.000
I alt driftstilskud	16.100.000	16.100.000	16.100.000
Anlæg			
Ordinært investeringsstilskud	3.390.000	3.390.000	3.390.000
Ydelse vedrørende sporombygning Odderbanen	0	0	0
Andel af værkstedsobygning Odder	0	0	0
I alt anlæg	3.390.000	3.390.000	3.390.000
I alt togdrift	19.490.000	19.490.000	19.490.000

Bilag 11a: Trafikskelskabet - forslag til budget 2017

Bestillere	Busadministration			Handicapadministration			Netto		
	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017
Favrskov	613.000	663.000	666.000	349.000	391.000	413.000	962.000	1.054.000	1.109.000
Hedensted	485.000	301.000	295.000	342.000	307.000	288.000	827.000	608.000	583.000
Herring	2.995.000	2.959.000	3.245.000	497.000	544.000	584.000	3.492.000	3.503.000	3.829.000
Holstebro	1.895.000	1.933.000	2.031.000	441.000	452.000	499.000	2.336.000	2.385.000	2.530.000
Horsens	3.268.000	3.025.000	3.345.000	876.000	882.000	919.000	4.144.000	3.907.000	4.264.000
Ikast-Brande	727.000	744.000	811.000	252.000	253.000	280.000	979.000	997.000	1.091.000
Lemvig	280.000	281.000	215.000	178.000	184.000	171.000	458.000	465.000	386.000
Norrdjurs	563.000	716.000	770.000	197.000	169.000	203.000	760.000	885.000	973.000
Odder	466.000	481.000	538.000	290.000	291.000	304.000	756.000	772.000	842.000
Randers	5.942.000	6.143.000	6.615.000	805.000	827.000	873.000	6.747.000	6.970.000	7.488.000
Ringkøbing-Skiern	1.231.000	1.252.000	1.375.000	439.000	445.000	405.000	1.670.000	1.697.000	1.780.000
Samsø	344.000	325.000	341.000	95.000	115.000	86.000	439.000	440.000	427.000
Silkeborg	4.242.000	4.001.000	4.318.000	860.000	874.000	927.000	5.102.000	4.875.000	5.245.000
Skanderborg	1.110.000	1.100.000	1.225.000	332.000	322.000	366.000	1.442.000	1.422.000	1.591.000
Skive	2.059.000	1.933.000	2.092.000	296.000	337.000	405.000	2.355.000	2.270.000	2.497.000
Struer	538.000	554.000	615.000	157.000	146.000	171.000	695.000	700.000	786.000
Syddjurs	838.000	864.000	910.000	199.000	161.000	164.000	1.037.000	1.025.000	1.074.000
Viborg	3.684.000	3.599.000	3.972.000	701.000	736.000	756.000	4.385.000	4.335.000	4.728.000
Aarhus	33.496.000	30.555.000	29.958.000	6.304.000	5.919.000	5.835.000	39.800.000	36.474.000	35.793.000
Regionen	42.951.000	40.339.000	42.612.000	0	0	0	42.951.000	40.339.000	42.612.000
Akk. Mindreforbrug	-19.623.635						-19.623.635		
Overført resultat	14.448.000						14.448.000		
I alt	102.551.365	101.768.000	105.979.000	13.610.000	13.355.000	13.649.000	116.161.365	115.123.000	119.628.000

Bilag 11b: Trafikskelskabet - budgetoverslag 2018 til 2020

Bestillere	Busadministration			Handicapadministration			Netto		
	BO 2018	BO 2019	BO 2020	BO 2018	BO 2019	BO 2020	BO 2018	BO 2019	BO 2020
Favrskov	696.000	696.000	696.000	413.000	413.000	413.000	1.109.000	1.109.000	1.109.000
Hedensted	295.000	295.000	295.000	288.000	288.000	288.000	583.000	583.000	583.000
Herring	3.245.000	3.245.000	3.245.000	584.000	584.000	584.000	3.829.000	3.829.000	3.829.000
Holstebro	2.031.000	2.031.000	2.031.000	499.000	499.000	499.000	2.530.000	2.530.000	2.530.000
Horsens	3.345.000	3.345.000	3.345.000	919.000	919.000	919.000	4.264.000	4.264.000	4.264.000
Ikast-Brande	811.000	811.000	811.000	280.000	280.000	280.000	1.091.000	1.091.000	1.091.000
Lemvig	215.000	215.000	215.000	171.000	171.000	171.000	386.000	386.000	386.000
Norddjurs	770.000	770.000	770.000	203.000	203.000	203.000	973.000	973.000	973.000
Odder	538.000	538.000	538.000	304.000	304.000	304.000	842.000	842.000	842.000
Randers	6.615.000	6.615.000	6.615.000	873.000	873.000	873.000	7.488.000	7.488.000	7.488.000
Ringkøbing-Skjern	1.375.000	1.375.000	1.375.000	405.000	405.000	405.000	1.780.000	1.780.000	1.780.000
Samsø	341.000	341.000	341.000	86.000	86.000	86.000	427.000	427.000	427.000
Silkeborg	4.318.000	4.318.000	4.318.000	927.000	927.000	927.000	5.245.000	5.245.000	5.245.000
Skanderborg	1.225.000	1.225.000	1.225.000	366.000	366.000	366.000	1.591.000	1.591.000	1.591.000
Skive	2.092.000	2.092.000	2.092.000	405.000	405.000	405.000	2.497.000	2.497.000	2.497.000
Struer	615.000	615.000	615.000	171.000	171.000	171.000	786.000	786.000	786.000
Syddjurs	910.000	910.000	910.000	164.000	164.000	164.000	1.074.000	1.074.000	1.074.000
Viborg	3.972.000	3.972.000	3.972.000	756.000	756.000	756.000	4.728.000	4.728.000	4.728.000
Århus	29.958.000	29.958.000	29.958.000	5.835.000	5.835.000	5.835.000	35.793.000	35.793.000	35.793.000
Regionen	42.612.000	42.612.000	42.612.000	0	0	0	42.612.000	42.612.000	42.612.000
Akk. Mindreforbrug									
Overført resultat									
I alt	105.979.000	105.979.000	105.979.000	13.649.000	13.649.000	13.649.000	119.628.000	119.628.000	119.628.000

Bilag 12a: Kontrolafgifter - forslag til budget 2017

	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017
Kontrolafgifter	-16.034.000	-15.000.000	-13.286.000
Billitkontroladministration	14.174.724	12.824.000	11.900.000
I alt - uden overførsel til Aarhus Kommune	-1.859.276	-2.176.000	-1.386.000
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus Kommune	11.003.954	10.000.000	9.300.000
I alt	9.144.678	7.824.000	7.914.000

Bilag 12b: Kontrolafgifter - budgetoverslag 2018 til 2020

	BO 2018	BO 2019	BO 2020
Kontrolafgifter	-13.286.000	-13.286.000	-13.286.000
Billættekontroladministration	11.900.000	11.900.000	11.900.000
I alt - uden overførsel til Aarhus Kommune	-1.386.000	-1.386.000	-1.386.000
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus Kommune	9.300.000	9.300.000	9.300.000
I alt	7.914.000	7.914.000	7.914.000

Bilag 13a: Letbanesekretariat - forslag til budget 2017

Bestiller	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017
Favrskov	38.000	39.000	40.000
Hedensted	0	0	0
Herning	0	0	0
Holstebro	0	0	0
Horsens	0	0	0
Ikast-Brande	0	0	0
Lejvåg	0	0	0
Norddjurs	38.000	39.000	40.000
Odder	38.000	39.000	40.000
Randers	38.000	39.000	40.000
Ringkøbing-Skjern	0	0	0
Samsø	0	0	0
Silkeborg	38.000	39.000	40.000
Skanderborg	38.000	39.000	40.000
Skive	0	0	0
Struer	0	0	0
Syddjurs	38.000	39.000	40.000
Viborg	0	0	0
Aarhus	209.000	213.000	218.000
Regionen	380.000	387.000	396.000
Midttrafik	95.000	97.000	99.000
I alt	950.000	970.000	993.000

Bilag 13b: Letbanesekretariat - budgetoverslag 2018-2020

Bestiller	BO 2018	BO 2019	BO 2020
Favrskov	N/A	N/A	N/A
Hedensted	N/A	N/A	N/A
Herning	N/A	N/A	N/A
Holstebro	N/A	N/A	N/A
Horsens	N/A	N/A	N/A
Ikast-Brande	N/A	N/A	N/A
Lemvig	N/A	N/A	N/A
Norddjurs	N/A	N/A	N/A
Odder	N/A	N/A	N/A
Randers	N/A	N/A	N/A
Ringkøbing-Skjern	N/A	N/A	N/A
Samsø	N/A	N/A	N/A
Silkeborg	N/A	N/A	N/A
Skanderborg	N/A	N/A	N/A
Skive	N/A	N/A	N/A
Struer	N/A	N/A	N/A
Syddjurs	N/A	N/A	N/A
Viborg	N/A	N/A	N/A
Aarhus	N/A	N/A	N/A
Regionen	N/A	N/A	N/A
Midttrafik	N/A	N/A	N/A
I alt	N/A	N/A	N/A

Bilag 14a: Rejsekort - forslag til budget 2017

Bestillere	Tilbagebetaling af ansvarligt lån				25% udstyr og kontantfinansiering				25% sekretariat				Renter		
	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017
Favrskov	0	0	-17.300	16.848	4.000	0	4.837	1.800	0	7.970	7.000	6.700	0	0	6.700
Hedensted	0	0	-15.400	25.801	6.000	0	8.062	3.000	0	9.728	9.000	8.300	0	0	8.300
Herring	0	0	-148.700	1.71.718	46.200	0	42.460	16.000	0	74.208	67.000	62.900	0	0	62.900
Holstebro	0	0	-90.900	244.661	25.400	0	25.261	9.500	0	43.693	40.000	37.000	0	0	37.000
Horsens	0	0	-161.100	1.170.673	179.600	0	154.792	58.300	0	0	0	1.200	0	0	1.200
Kast-Brande	0	0	-26.400	446	0	0	0	0	0	6.251	6.000	5.200	0	0	5.200
Lemvig	0	0	-13.200	446	0	0	0	0	0	3.174	3.600	2.600	0	0	2.600
Norddjurs	0	0	-13.900	302.781	2.000	0	2.150	800	0	5.051	5.000	4.400	0	0	4.400
Odder	0	0	-4.200	199.656	2.000	0	2.151	800	0	2.783	3.000	2.300	0	0	2.300
Randers	0	0	-287.700	762.738	84.600	0	85.458	32.200	0	141.028	128.000	131.400	0	0	131.400
Ringkøbing-Skjern	0	0	-68.500	1.306.868	8.200	0	16.662	6.300	0	29.162	26.000	25.200	0	0	25.200
Samsø	0	0	-19.300	446	0	0	0	0	0	4.616	4.000	3.800	0	0	3.800
Silkeborg	0	0	-218.500	1.080.260	228.000	0	223.588	84.200	0	0	0	1.400	0	0	1.400
Skanderborg	0	0	-40.200	62.262	15.700	0	16.662	6.300	0	23.858	22.000	22.800	0	0	22.800
Skive	0	0	-118.100	244.969	10.400	0	14.512	5.500	0	40.623	37.000	50.800	0	0	50.800
Struer	0	0	-25.800	13.912	2.100	0	4.300	1.600	0	9.500	9.000	8.000	0	0	8.000
Syddjurs	0	0	-34.800	22.864	4.100	0	6.987	2.600	0	13.730	12.000	11.500	0	0	11.500
Viborg	0	0	-207.400	410.067	38.600	0	39.773	15.000	0	85.779	78.000	72.400	0	0	72.400
Aarhus	0	0	-1.499.000	1.546.791	412.400	0	348.281	131.100	0	695.702	630.000	588.900	0	0	588.900
Regionen	0	0	-2.086.800	3.313.339	1.915.200	0	711.610	267.900	0	1.133.575	1.029.000	999.600	0	0	999.600
I alt	0	0	-5.097.200	10.897.545	2.984.500	0	1.707.545	642.900	0	2.328.430	2.115.000	2.046.400	0	0	2.046.400

Bestillere	Aftdrag				Drift				Buslagser				I alt		
	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017
Favrskov	38.570	38.000	39.000	42.484	93.600	103.300	9.792	500	500	120.500	144.900	132.200	0	0	132.200
Hedensted	47.075	46.000	47.800	79.710	135.300	163.100	16.319	800	800	186.694	200.100	204.600	0	0	204.600
Herring	359.115	353.000	363.400	373.176	919.700	979.900	85.949	4.100	4.100	1.106.626	1.406.000	1.261.600	0	0	1.261.600
Holstebro	211.445	208.000	214.100	190.554	438.800	522.600	51.134	2.400	2.400	766.747	724.100	685.200	0	0	685.200
Horsens	0	0	4.900	495.334	1.256.900	1.322.800	78.333	3.700	3.700	1.899.131	1.498.500	1.171.500	0	0	1.171.500
Kast-Brande	30.252	30.000	30.300	7.298	15.800	0	0	0	0	44.247	51.800	9.100	0	0	9.100
Lemvig	15.362	15.000	15.400	3.647	7.900	0	0	0	0	22.629	25.900	4.800	0	0	4.800
Norddjurs	24.442	24.000	25.100	38.783	93.100	100.300	4.352	200	200	377.558	125.100	116.100	0	0	116.100
Odder	13.467	13.000	13.500	32.131	81.500	103.300	4.352	200	200	254.540	100.500	115.100	0	0	115.100
Randers	682.479	670.000	737.700	734.491	1.955.300	2.062.800	172.985	8.200	8.200	2.579.179	2.878.300	2.652.400	0	0	2.652.400
Ringkøbing-Skjern	141.122	139.000	144.900	214.242	389.600	486.400	33.727	1.600	1.600	1.741.782	570.700	589.600	0	0	589.600
Samsø	22.338	22.000	22.300	5.358	11.600	0	0	0	0	32.758	37.600	6.800	0	0	6.800
Silkeborg	0	0	5.800	561.993	1.457.100	1.578.000	113.148	5.400	5.400	1.978.989	1.774.700	1.372.100	0	0	1.372.100
Skanderborg	115.455	113.000	126.800	130.534	344.100	377.300	33.727	1.600	1.600	382.497	502.700	488.300	0	0	488.300
Skive	196.588	193.000	263.400	196.618	504.500	565.700	29.575	1.400	1.400	722.685	751.800	763.200	0	0	763.200
Struer	45.975	45.000	46.200	29.953	69.300	77.200	8.704	400	400	112.344	127.400	106.000	0	0	106.000
Syddjurs	66.441	65.000	66.800	73.979	195.500	217.200	14.143	700	700	198.144	279.900	261.400	0	0	261.400
Viborg	415.111	408.000	418.900	379.217	996.900	1.021.200	80.509	3.800	3.800	1.410.455	1.540.300	1.308.900	0	0	1.308.900
Aarhus	3.357.039	3.298.000	3.401.000	5.625.349	15.833.500	16.637.100	704.997	33.500	33.500	12.276.158	20.338.500	19.161.500	0	0	19.161.500
Regionen	5.485.725	5.389.000	5.761.200	6.619.398	17.371.700	19.538.900	0	0	0	17.263.648	25.972.800	24.212.900	0	0	24.212.900
I alt	11.268.000	11.069.000	11.748.500	15.834.248	42.171.700	45.857.100	1.441.544	68.500	68.500	43.477.312	59.051.600	54.623.300	0	0	54.623.300

Bilag 14b: Rejsekort - budgetoverslag 2018-2020

Bestillere	Rejsekort i alt		
	BO 2018	BO 2019	BO 2020
Favrskov	127.200	122.200	121.200
Hedensted	201.500	195.000	194.000
Herring	1.217.600	1.173.900	1.165.900
Holstebro	658.600	631.500	626.100
Horsens	1.127.900	1.089.600	1.087.600
Ikast-Brande	-2.200	-5.700	-7.100
Lemvig	-800	-2.500	-3.300
Norddjurs	112.000	108.200	107.500
Odder	113.700	112.600	100.100
Randers	2.586.700	2.499.400	2.484.200
Ringkøbing-Skjern	572.500	549.200	545.400
Samsø	-1.500	-4.100	-5.100
Silkeborg	1.314.700	1.262.700	1.259.600
Skanderborg	483.000	468.500	466.300
Skive	743.400	721.300	715.700
Struer	96.300	90.900	89.400
Syddjurs	249.300	241.500	240.000
Viborg	1.238.100	1.188.800	1.178.000
Aarhus	18.694.700	18.325.700	18.274.900
Regionen	23.670.700	22.987.100	22.884.000
I alt	53.203.400	51.755.800	51.524.400

Bilag 15a: Rejsekort Letbane - forslag til budget 2017

Rejsekortudstyr på Letbanen	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017
Udstyr + installation		3.908.160	156.326
Network fee		150.962	0
Levering af EI - tavler 18 - stk		63.938	0
Diverse installation i forbindelse med hver station (afsat)		25.575	0
Etablering af fundament i forbindelse med perronkasse (53 stk)		63.938	0
Etablering af fundamenter i jord - inklusiv ground ploug m.v. (24 stk)		166.238	0
Udstyr udover CR125		1.959.372	0
Ombygning af stationer og jording (Grenåbanen) (Platin og installation)		580.000	0
Ombygning af stationer og jording (Odderbanen) (Platin og installation)		145.000	0
Etablering af TDC linjer (fordyrelse ift. CR125 (PDD))		225.000	0
Ekstraordinære foranstaltninger (Vejrlig, Vinterforanstaltninger)		1.000.000	0
Overtagelse af udstyr på Grenåbanen (2017)		0	0
Rejsekort på Aarhus Letbane	0	8.288.000	156.000

Bilag 15b: Rejsekort Lethane - budgetoverslag 2018 til 2020

Rejsekortudstyr på Lethanen	BO 2018	BO 2019	BO 2020
Udstyr + installation	0	0	0
Network fee	0	0	0
Levering af El - tavler 18 - stk	0	0	0
Diverse installation i forbindelse med hver station (afsat)	0	0	0
Etablering af fundament i forbindelse med perronkasse (53 stk)	0	0	0
Etablering af fundamenter i jord - inklusiv grund ploug m.v. (24 stk)	0	0	0
Udstyr udover CR125	0	0	0
Ombbygning af stationer og jording (Grenåbanen) (Platin og installation)	0	0	0
Ombbygning af stationer og jording (Odderbanen) (Platin og installation)	0	0	0
Etablering af TDC linjer (fordyrelse ift. CR125 (PDO))	0	0	0
Ekstraordinære foranstaltninger (Vejrlig, Winterforanstaltninger)	0	0	0
Overtagelse af udstyr på Grenåbanen (2017)	0	0	0
Rejsekort på Aarhus Lethane	0	0	0

Midttrafik

Notat om ressourceforbrug på
rejsekortet



Building a better
working world

Indhold

1	Indledning og sammenfatning	2
2	EY's analyseramme og beregningsmodel	3
3	Samlet udvikling og afvigelser	4
	3.1 Udvikling	6
	3.2 Afvigelser	7
4	Kunder	9
	4.1 Kunder	9
	4.2 Indtægter	10
	4.3 Kundebehandlinger	13
5	Drift	18
	5.1 Rejsekortprojektet	18
	5.2 Abonnement	19
	5.3 Kundecentre	20
	5.4 Interne ressourcer	26
	5.5 Vedligeholdelse	29
	5.6 Øvrige driftsudgifter	30
	5.7 Rejsedata	32
	5.8 Besparelser	32
6	Investeringer	35
	6.1 Kapitalindskud til rejsekortet	35
	6.2 Udstyr	36
	6.3 Andre betalingsformer	38
	6.4 Udgifter ved valg af platforme	39
7	Bilag	40
	7.1 BC2013	40
	7.2 Forudsætninger for ressourceforbrug	40
	7.3 Fremskrivningsmetodik	41
	7.4 Kildeliste	42

1 Indledning og sammenfatning

Midttrafik besluttede i 2013 at indføre rejsekortet som et fælles elektronisk billet- og betalingskort til brug i tog og busser i hele regionen. Som baggrund for beslutningen havde Midttrafik udarbejdet en business case (herfra BC2013), der sammenstillede udgifterne ved *at indføre rejsekortet* med udgifterne *ved ikke at indføre rejsekortet*. Resultatet var, at Midttrafik kunne imødesee en merudgift på 184 mio. kr. over perioden fra 2013 til 2028 ved at indføre rejsekortet. Der var i dette tal ikke indregnet mulige positive effekter i form af øgede indtægter og løbende effektiviseringer i den kollektive trafik. Udgiftsneutralitet ville blive opnået med en fremgang i antallet af rejser på 5 %. Dette ville netop generere den merindtægt, der modsvarede den gennemsnitlige årlige merudgift på 32,4 mio. kr. ved indførelse af rejsekortet i forhold til et alternativ til rejsekortet som belyst i BC2013. På baggrund af en rapport fra COWI blev det i BC2013 samtidig bemærket, at rejsekortet vurderedes at være en dyr løsning, men dog den løsning, der bedst understøttede ønsker og hensyn fra både kunder, busselskaber og administration.

EY er på baggrund af ovenstående blevet bedt om, i tæt samarbejde med Midttrafik, at levere et faktuel notat om Midttrafiks ressourceforbrug på rejsekortet. Det primære formål er at belyse udviklingen i det realiserede og det forventede ressourceforbrug ('Analyse2015') og sammenstille dette med resultaterne i business casen fra 2013 ('BC2013' eller 'BC') samt Midttrafiks aktuelle budget ('Budget2015' eller 'Budget').

Table 1.1 Analysens hovedkonklusioner i tabelform

Mio. kr. (2015 priser)	2013-2028			2016			Mulighed for at håndtere det indenfor den eksisterende budgetramme for 2016?
	Notat15	Diff. Budget	Diff. BC	Notat15	Diff. Budget	Diff. BC	
Indtægter	-	-	-	-	-	-	
Rejsekortindtægter	-3045,1	-	-	-	-	-	
Klippekortindtægter	3045,1	-	-	-	-	-	
Driftsudgifter	669,4	96,8	112,3	46,3	3,8	8,0	
Rejsekortprojektet	19,0	0,0	-0,5	2,1	0,0	1,3	
Abonnement	431,1	0,0	-13,4	30,7	0,0	-1,0	
Det fælles Rejsekort kundecenter	50,2	27,2	50,2	2,4	-0,6	2,4	Lavere aktivitet kva udskudt udrulning af rejsekort
Midttrafiks kundecentre	33,7	33,7	33,7	2,8	2,8	2,8	Håndteres aktuelt ved ikke at løse andre opgaver
Interne ressourcer	19,1	19,1	19,1	0,8	0,8	0,8	Håndteres aktuelt ved ikke at løse andre opgaver
Vedligeholdelse	83,5	0,0	6,5	4,9	0,0	0,2	
Øvrige driftsudgifter	16,1	0,0	16,1	1,7	0,0	1,7	
Rejsedata	16,8	16,8	0,6	0,8	0,8	-0,3	Tidligere budgetteret særskilt
Bespareser	-163,7	0,0	11,8	-12,0	0,0	0,5	
Driftspåvirkning	505,8	96,8	124,1	34,3	3,8	8,5	Se ovenfor
Investeringer	181,3	25,9	42,7	13,8	0,0	12,6	
Kapitalindskud til rejsekort	62,0	25,9	38,5	0,0	0,0	6,6	Nej - fremlægges som særskilt beslutningspunkt
Udstyr busser	101,9	0,0	-0,5	5,9	0,0	3,9	
Udstyr Letbanen	8,3	0,0	-4,3	3,9	0,0	-1,9	
Ekstra udstyr busser	9,0	0,0	9,0	3,9	0,0	3,9	

Samlet kan det konkluderes, at:

- *Driftspåvirkningen* af rejsekortet i perioden fra 2013 til 2028 er 505,8 mio. kr., svarende til en **samlet stigning på 124,1 mio. kr.** sammenlignet med business case 2013.
- Den *årlige driftspåvirkning* indtil nu har været positiv eller lig nul sammenlignet med business casen fra 2013, men fra 2016 vil rejsekortet betyde en **årlig merudgift på 8,5 mio.kr.** En del af denne merudgift er allerede indregnet i budgettet (4,7 mio.kr). Det udestår dog fortsat at frigøre yderligere 3,8 mio.kr. (fundet som de 8,5 mio.kr. minus de 4,7 mio.kr.) i budgettet for 2016 for at kunne finansiere merudgiften til rejsekortet under de i nærværende notat beskrevne forudsætninger.
- *Investeringen i rejsekortet i perioden fra 2013 til 2028* er 181,3 mio. kr., svarende til en **stigning på 42,7 mio. kr.** Bestillerne vil som et særskilt punkt blive anmodet om at dække hullet sammenlignet med det aktuelle budget på 25,9 mio. kr.

Det vurderes i tilknytning hertil, at Midttrafiks ledelse:

- ▶ For nuværende **kun indirekte har kontrol over rejsekortets driftspåvirkning**. Som det er nu håndterer Midttrafik uforudsigeligheden i rejsekortets påvirkning ved at tilpasse den øvrige drift i Midttrafik. I takt med at rejsekortets driftspåvirkning bliver større vil dette blive sværere. EY har i nærværende notat indskrevet en række mulig tiltag, der vil kunne føre til, at Midttrafiks ledelse genvinder kontrollen over rejsekortets driftspåvirkning.
- ▶ Bør se **beslutningen om den videre brug af rejsekortet i tæt sammenhæng** med beslutningerne om Midttrafiks kunde- og produktstrategi, valg af tilknyttet/erstattende teknologi samt organisering af kundecentret. EY er i samarbejde med Midttrafik nået frem til en række resultater, der med fordel vil kunne indgå i et samlet beslutningsgrundlag for Midttrafiks videre brug af rejsekortet. Dette omfatter bl.a. udgifter ved valg af platforme.

I det følgende præsenteres analyserammen, de samlede resultater samt ikke mindst de delresultater inkl. bilag, der har ført til ovenstående konklusioner.

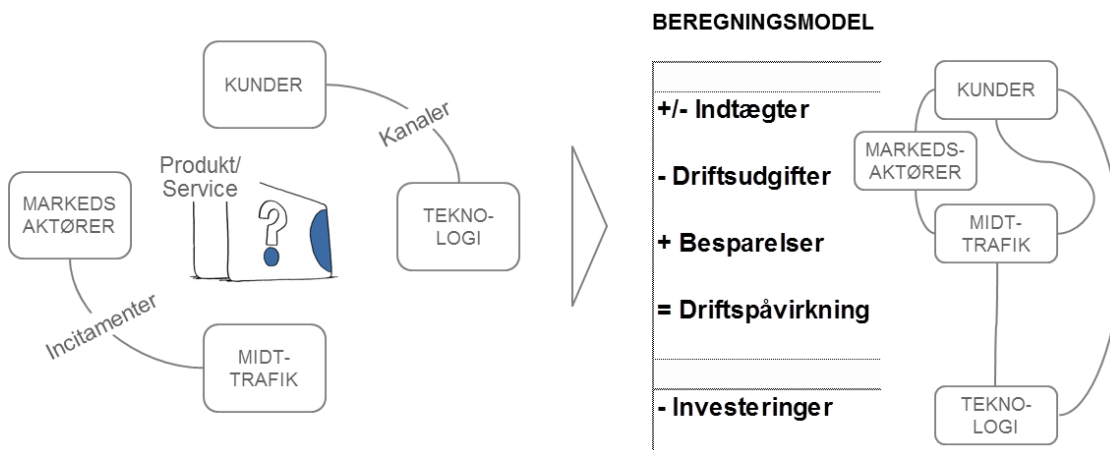
2 EY's analyseramme og beregningsmodel

Hvad der umiddelbart kan synes som en simpel opgave at 'vurdere ressourceforbruget ved Midttrafiks brug af rejsekortet', bliver ved et nærmere eftersyn hurtigt til en kompleks størrelse.

Idégrundlaget, udviklingen og implementeringen af rejsekortet har gjort rejsekortet til et sammensat analyseobjekt. Eksempler herpå er markedsaktørernes fælles finansiering af rejsekortets udvikling og drift, rejsekortets teknologiske platform og sammenhæng med kundernes behov og faktiske efterspørgsel samt ikke mindst Midttrafiks mulighed for at påvirke de enkelte størrelser.

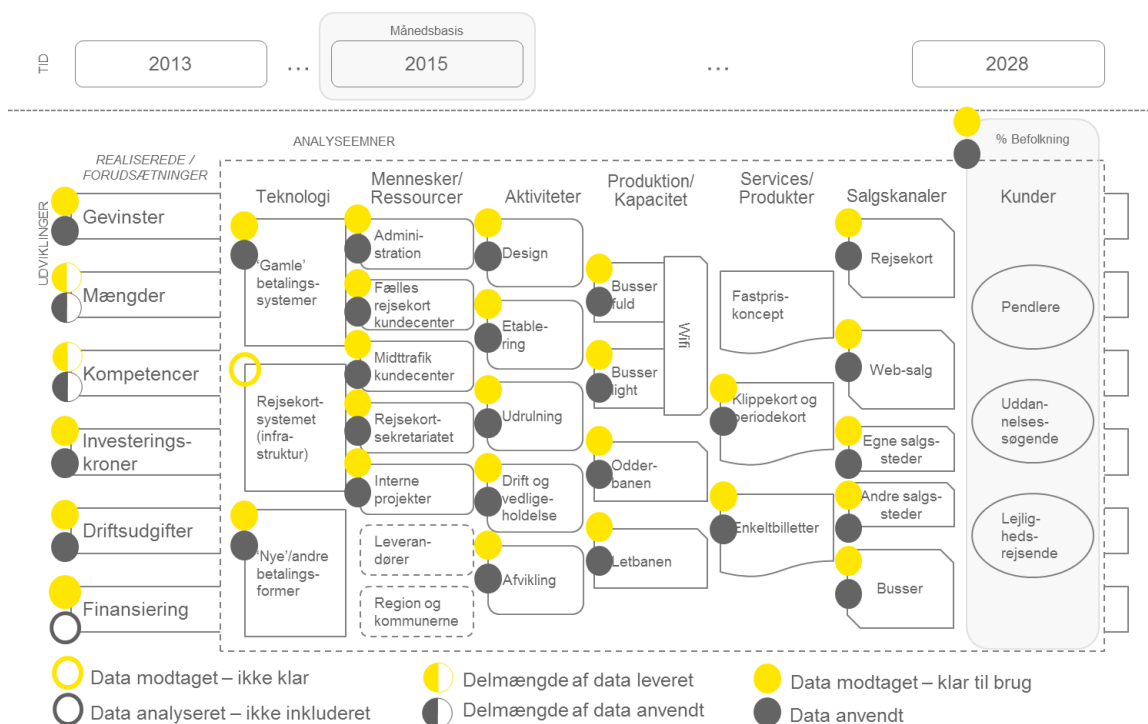
Figur 2.1 optegner således den overordnede analyseramme, elementerne i beregningsmodellen (indtægter, driftsudgifter, besparelser og investeringer) og sammenhængen mellem de to.

Figur 2.1: Overordnet analyseramme og sammenhæng til beregningsmodel



EY har med dette afsæt sammen med Midttrafik udviklet en mere detaljeret analyseramme præsenteret i Figur 2.1. Den detaljerede analyseramme optegner mulige *analysedimensioner* ('søjlerne': kunder, salgskanaler, services/produkter etc.) og relevante typer af *grunddata* ('rækker': tid, gevinster, mængder, kompetencer etc.) til brug for analysen af Midttrafiks ressourceforbrug på rejsekortet.

Figur 2.2: Detaljeret analyseramme for 'Midttrafiks ressourceforbrug på rejsekortet'



De farvede cirkler indtegnet i analyserammen angiver dels, i hvilket omfang det har været muligt at indsamle grunddata for hver af de optegnede analysedimensioner (angivet ved de fyldte gule cirkler), dels, i hvilket omfang data er anvendt i nærværende notat (angivet ved de fyldte grå cirkler). Enkelte steder er der med ikke-fyldte gule cirkler angivet, at data kun i mindre omfang har været tilgængelige. Hvor der ikke er indtegnet cirkler af nogen art, har det ikke været muligt at indhente data.

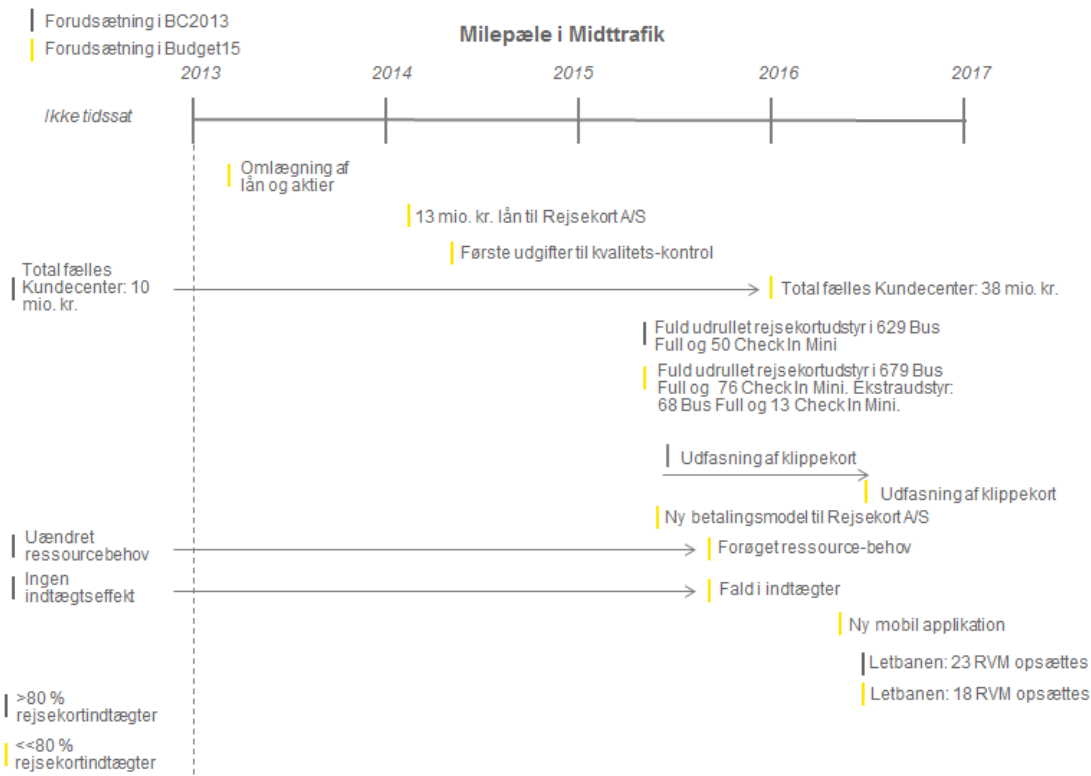
Ud over at tjene som en pegeplade fortæller den præsenterede analyseramme i Figur 2.2 historien om, at Midttrafik generelt har god adgang til forbrugs- og produktdata og kun i mindre grad har adgang til data, der belyser kundeadfærd og årsag/virkninger. Konsekvensen heraf er, at det kun i ringe grad er muligt at estimere udviklingen i bl.a. indtægter og kundehenvendelser. EY har i samarbejde med Midttrafik følgelig opstillet en række forudsætninger, der alle er forbundet med større eller mindre usikkerheder.

EY anbefaler, at Midttrafik ved opstilling og beskrivelse af fremtidige business cases og analyser med et forretningsmæssigt perspektiv - for rejsekortets påvirkning og for øvrige cases - anvender og eventuelt udbygger ovenstående analyseramme. Midttrafik vil med dette over tid udvikle et fælles sprog, der vil sætte organisationen i stand til effektivt at opstille og opdatere relevante business cases og med dette øge antallet af faktabaserede beslutningsgrundlag og mindske usikkerhederne ved de beregnede størrelser, herunder driftspåvirkninger og tilbagebetalingshorisonter af givne investeringer.

3 Samlet udvikling og afvigelser

Inden vi opsummerer udviklingen og afvigelserne i Midttrafiks samlede forbrug på rejsekortet, er det afgørende at holde tidsperspektivet for øje. Figur 3.1 opidser de tids- og aktivitetsmæssige forudsætninger, der lå til grund for BC2013 (angivet med lodrette grå streger), og sammenholder det med de seneste/budget 2015 forudsætninger (angivet med lodrette gule streger).

Figur 3.1: Rejsekortets planlagte (BC2013) og realiserede/senest forventede milepæle (Budget2015)



Som et eksempel er budgettet for det fælles Rejsekort kundecenter gået fra at være 10 mio. kr. til at være 38 mio. kr. i 2016 samtidig med at kundecenteret senest har anmodet om 52 mio.kr. om året til at varetage den videre drift. Et andet eksempel på en udvikling og deraf afledte afvigelser fra den oprindelige plan er den udskudte udfasning af klippekortet (fra 2015 til 2016).

3.1 Udvikling

Tabel 3.2 viser rejsekortets samlede driftspåvirkning i 2013-2028 og Midttrafiks samlede investeringer i rejsekortet over perioden 2013-2028. I driftspåvirkningen indgår indtægter, driftsudgifter og besparelser. Under investeringer medregnes kapitalindskud og investeringer i udstyr.

Der er i det videre notat redegjort for opgørelsesmetoden og forudsætningerne.

Tabel 3.2: Udvikling i driftspåvirkning (2013-2028) og investeringer (2013-2028)

Mio kr. (2015 priser)						2013-2028				
	2015	2016	2017	2018	2019-2028	Notat15	Budget15	Diff. Budget	BC2013	Diff. BC
Indtægter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-
Rejsekortindtægter	-45,0	-141,0	-238,0	-238,0	-2380,0	-3045,1	-	-	-	-
Klippekortindtægter	45,0	141,0	238,0	238,0	2380,0	3045,1	-	-	-	-
Driftsudgifter	27,0	46,3	48,2	48,7	487,4	669,4	572,7	96,8	557,1	112,3
Rejsekortprojektet	7,8	2,1	0,0	0,0	0,0	19,0	19,0	0,0	19,4	-0,5
Abonnement	8,0	30,7	31,8	31,8	328,3	431,1	431,1	0,0	444,4	-13,4
Det fælles Rejsekort kundecenter	0,9	2,4	3,9	3,9	39,0	50,2	23,1	27,2	0,0	50,2
Midttrafiks kundecentre	1,3	2,8	2,5	2,5	24,7	33,7	0,0	33,7	0,0	33,7
Interne ressourcer	3,2	0,8	1,3	1,3	12,5	19,1	0,0	19,1	0,0	19,1
Vedligeholdelse	4,2	4,9	6,0	6,1	61,4	83,5	83,5	0,0	77,0	6,5
Øvrige driftsudgifter	1,3	1,7	1,5	2,0	9,1	16,1	16,1	0,0	0,0	16,1
Rejsedata	0,3	0,8	1,2	1,2	12,4	16,8	0,0	16,8	16,3	0,6
Besparelser	-4,4	-12,0	-12,0	-12,0	-120,4	-163,7	-163,7	0,0	-175,5	11,8
Driftspåvirkning	22,6	34,3	36,2	36,7	367,0	505,8	409,0	96,8	381,6	124,1
Afvigelse ift. Budget15 for rejsekortet	2,7	3,8	6,9	6,9	76,6	96,8				
Afsat i øvrige budgetter	2,7	2,3	2,4	2,4	24,3	34,1				
Afvigelse ift. samlet Budget15	0,0	1,5	4,4	4,4	52,3	62,7				
Investeringer	22,3	13,8	-6,1	-7,2	-59,8	181,3	155,4	25,9	138,6	42,7
Kapitalindskud til rejsekort	0,0	0,0	-6,2	-7,2	-59,8	62,0	36,1	25,9	23,5	38,5
Udstyr busser	18,0	5,9	0,0	0,0	0,0	101,9	101,9	0,0	102,4	-0,5
Udstyr Letbanen	0,0	3,9	0,2	0,0	0,0	8,3	8,3	0,0	12,6	-4,3
Ekstra udstyr busser	4,2	3,9	0,0	0,0	0,0	9,0	9,0	0,0	0,0	9,0

Den samlede *driftspåvirkning* frem til 2028 kan opgøres til **505,8 mio. kr.** Efter 2018 vil den **årlige** driftspåvirkning udgøre omkring **36 mio. kr.** Usikkerheden ved de opgjorte størrelser vurderes at være høj.

De samlede *investeringer* for hele rejsekortets levetid kan opgøres til **181,3 mio. kr.** Usikkerheden ved de opgjorte størrelser vurderes at være høj.

Sammenlignes de på baggrund af Notat15 opgjorte størrelser med de i BC2013 tilsvarende størrelser, beregnes en øget driftspåvirkning på 124,1 mio. kr. og en øget investering på 42,7 mio. kr. over hele rejsekortets levetid. Udviklingen og sammensætningen af afvigelserne er uddybet i det følgende afsnit.

Midttrafik har afsat midler til Midttrafiks kundecenter og rejsedata i andre budgetter, hvormed afvigelse ift. samlet Budget15 angiver Midttrafiks fremtidige merudgifter ved rejsekortet.

Tabel 3.3: Eksempler på tiltag, der vil mindske Midttrafiks fremtidige risiko

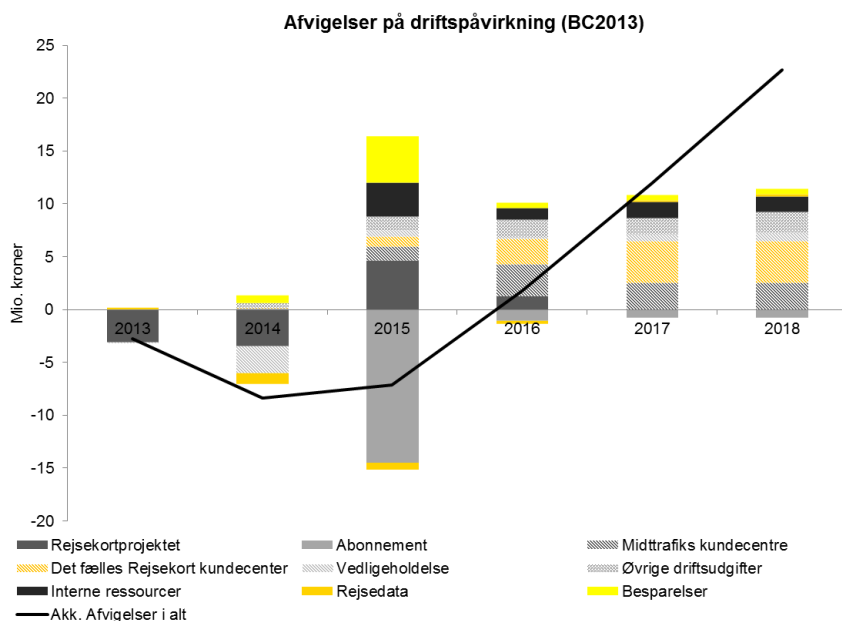
Mio kr. (2015 priser)	2013-2028		Eksempler på tiltag der vil mindske risikoen
	Diff. Budget	Risiko	
Indtægter	-	Høj	
Rejsekortindtægter	-	Høj	Analyse af og handleplan for kunder og produkter
Klippekortindtægter	-	Mellem	Analyse af og handleplan for kunder og produkter
Driftsudgifter	96,8	Høj	
Rejsekortprojektet	0,0	Lav	
Abonnement	0,0	Mellem	Servicebaseret betalingsaftale
Det fælles Rejsekort kundecenter	27,2	Høj	Servicebaseret betalingsaftale
Midttrafiks kundecentre	33,7	Høj	Analyse af og handleplan for kundecentre
Interne ressourcer	19,1	Høj	Handleplan for samlet håndtering af rejsekortet
Vedligeholdelse	0,0	Lav	
Øvrige driftsudgifter	0,0	Høj	Handleplan for samlet håndtering af rejsekortet
Rejsedata	16,8	Lav	
Bespareser	0,0	Medium	Handleplan for samlet håndtering af rejsekortet
Driftspåvirkning	96,8	Høj	Se ovenfor
Investeringer	25,9	Høj	
Kapitalindskud til rejsekort	25,9	Høj	Servicebaseret finansieringsaftale
Udstyr busser	0,0	Medium	Fast pris aftale
Udstyr Letbanen	0,0	Høj	Fast pris aftale
Ekstra udstyr busser	0,0	Lav	

3.2 Afvigelser

Sammenlignes de på baggrund af Notat2015 opgjorte størrelser med de i BC2013 tilsvarende størrelser, beregnes en øget driftspåvirkning på 21,6 mio. kr. frem til 2018. I Figur 3.4 er udviklingen og sammensætningen af afvigelse i forhold til BC2013 foldet ud.

Farverne gengiver afvigelsens sammensætning, mens kassernes placering over og under 'nul' gengiver, om afvigelse påvirker driftsudgifterne negativt (mindre forbrug i forhold til BC2013) eller positivt (merforbrug i forhold til BC2013). Den sorte streg udtrykker den akkumulerede afvigelse hen over perioden. Den akkumulerede afvigelse forventes ved udgangen af 2018 at være de 21,6 mio. kr.

Figur 3.4: Afvigelser i driftsudgifter/driftspåvirkning (BC2013)

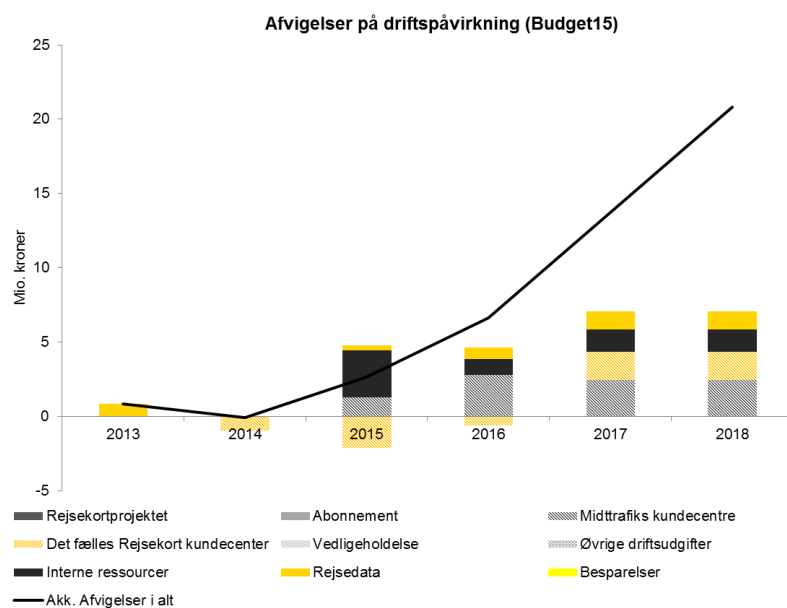


Figur 3.4 viser bl.a., at den samlede afvigelse i 2015 er lille (den akkumulerede sorte streg stiger kun lidt fra 2014 til 2015), mens der underliggende er en række større modsatrettede afvigelser (mindre abonnementsbetaling, men flere udgifter til interne projekter og ikke realiserede besparelser).

Det afgørende budskab i figuren er konstateringen af, at den samlede forventning til merforbrug til rejsekortet i forhold til BC2013 endnu ikke er slået igennem på den årlige drift. Dette vil ske fra 2016 og frem og dermed kræve yderligere omprioriteringer i Midtrafiks driftsbudget.

Afvigelsen i mellem analysen og Budget15 er gengivet i figur 3.5. Her genfindes samme mønster nu blot med et andet udgangspunkt og dermed niveau for afvigelse.

Figur 3.5: Afvigelser i driftsudgifter/driftspåvirkning (Budget15)



For at illustrere følsomheden af de opgjorte afvigelser er der nedenfor beskrevet tre eksempler på afvigelser. Formålet er ikke at gå i detaljer med eksemplerne, men blot at give et indtryk af følsomhedernes størrelsesorden og beregningernes afledte risiko.

Markedsaktører

Hvis DSB's indtægtsandel af de samlede rejsekortindtægter falder fra 53,8 % til 40 % vil Midttrafiks indtægtsandel af de samlede rejsekortindtægter stige til omkring 6 % i 2016 og op mod 10 % i stedet for 8 % for 2017 og frem. En ændring på 1 %-point vil øge Midttrafiks udgifter til det fælles Rejsekort kundecenter med 0,5 mio.kr.

Såfremt de øvrige trafikelskaber implementerer fastprisproduktet på rejsekortet vil Midttrafiks indtægtsandel af de samlede rejsekortindtægter falde, men modsat vil henvendelsesniveauet og dermed de samlede udgifter i det fælles Rejsekort kundecenter stige. Eftersom fastprisproduktet er et relativt kompleks produkt i forhold til de øvrige produkter på rejsekortet forventes det, at det fælles Rejsekort kundecenter hermed vil modtage relativt flere henvendelser på indtægtskrone. Stigningen i de samlede udgifter i det fælles Rejsekort kundecenter forventes at opveje faldet i Midttrafiks indtægtsandel i de samlede rejsekortindtægter, hvorfor Midttrafiks samlede udgifter vil dermed stige til det fælles Rejsekort kundecenter.

Teknologi

I indeværende notat er forudsat en omsætning på 238 mio. kr. i og variable udgifter på 10 mio. kr. i 2018 på rejsekortet i Midttrafik. Såfremt Midttrafik implementerer en mobil applikation forventes en omsætning på mobil applikationen på 50 mio.kr. med variable udgifter på 0,9 mio. kr. Med en antagelse om at indtægterne på en mobil applikation kannibalerer rejsekortindtægterne vil de variable udgifter til rejsekortet falde med 2,2 mio.kr. og de variable udgifter til en mobil applikation stige med 0,9 mio.kr. Det giver samlet 1,3 mio.kr. i færre udgifter i 2018.

Midttrafik

Det er i indeværende notat estimeret, at Midttrafik anvender 6,2 årsværk flere på rejsekortrelaterede arbejdsopgaver end forudsat i BC2013, hvilket sker på bekostning af andre interne arbejdsopgaver. Såfremt halvdelen af de nedprioriterede arbejdsopgaver skal prioriteres i 2016 vil Midttrafik have ekstra udgifter for 1,5 mio.kr. med antagelsen om et årsværk koster 0,5 mio.kr.

4 Kunder

Midttrafik står over for en række kundemæssige problemstillinger:

- ▶ Midttrafik er ift. budgettet for 2015 i balance mht. indtægter, men har oplevet et fald i de realiserede indtægter fra 2014 til 2015. Det er dog endnu uvist, om der er en sammenhæng mellem udvælgelsen af rejsekortet og faldet i indtægter.
- ▶ Udviklingen i kundehenvendelser har vist sig at være markant mere ressourcekrævende end ved udarbejdelsen af BC2013.

I de efterfølgende afsnit beskrives Midttrafiks kundetyper, indtægter og henvendelser i det fælles Rejsekort kundecenter og Midttrafiks kundecenter og kundeservice.

4.1 Kunder

Rejsekortet

23,7 % af den danske befolkning over 12 år anvender pr. oktober 2015 rejsekortet aktivt. I region Midtjylland er 5,1 % af borgerne aktive rejsende på rejsekortet, hvilket er den næstlaveste regionale procentandel efter Fyn, som er den sidste region til at indføre rejsekortet. I den første uge af oktober 2015 er der i Midtjylland registreret 57.000 aktive brugere på rejsekort, hvilket næsten er en fordobling siden første uge i juni 2015.

Mange af landets trafikelskaber har i en årrække tilbudt rejsekortet som produkt og salgskanal til deres kunder. Bus & Tog forudsætter, at der på landsplan bliver udstedt 800.000 rejsekort i 2015 og 500.000 rejsekort i 2016. Der giver et marginalt fald i udstedte rejsekort på landsplan fra 2015 til 2016.

Ved fuld udrulning af rejsekortet vil Midttrafik have mulighed for at identificere og analysere rejsekortkundernes rejsemønstre og på den måde skabe en mere effektiv struktur i regionens offentlige transport. Midttrafik kan med rejsekortet fordele indtægter mellem bestillerne og andre trafikelskaber i meget højere grad end med de øvrige produkter. Tidligere blev rejsemønstrene udarbejdet manuelt af Bus & Tog, hvilket dog er ophørt. Der findes derfor ikke nogen opgørelse for dette for 2015.

Fastpriskonceptet

Det er endnu ikke besluttet, om og i givet fald hvornår udfasning af pendler- og periodekort begynder. Tanken er dog, at pendler- og periodekort på sigt skal erstattes af Fastpriskonceptet.

Klippekort og periodekort

I BC2013 forventede Midttrafik, at klippekort og periodekort blev udfaset efter 3-6 måneder efter overgangen til rejsekortet. Den forventning har vist sig ikke at holde stik, idet salget af klippekort først forventes at stoppe i maj 2016. Det har betydet en forskydning i udfasningen af klippekort på omkring 12 måneder. Samtidig forventer Midttrafik ikke, at periodekortet udfases før tidligst 2017. Midttrafik har for nuværende ikke besluttet, hvordan fremtidens fastprisprodukt distribueres.

Enkeltbilletter

Midttrafiks kunder har mulighed for at købe enkeltbilletter direkte i busserne med kontanter. Midttrafik er i øjeblikket i færd med at undersøge mulighederne for lancering af en mobil applikation i maj 2016. En fordel ved en mobil applikation i forhold til køb af enkeltbilletter er, at kunder i dag sjældent har kontanter på sig.

4.2 Indtægter

Indledningsvis er det værd at bemærke, at Midttrafik i forhold til de budgetterede indtægter for 2015 er i balance. I forhold til de realiserede regnskabsindtægter fra 2014 oplever Midttrafik i 2015 et fald i indtægterne. I BC2013 blev det forudsat, at rejsekortet ikke ville betyde et fald i indtægter. Denne forudsætning fastholdes i nærværende notat eftersom Midttrafik ift. budgettet for 2015 er i balance. Det forudsættes endvidere, at klippekortindtægterne på sigt vil konverteres til indtægter på rejsekortet.

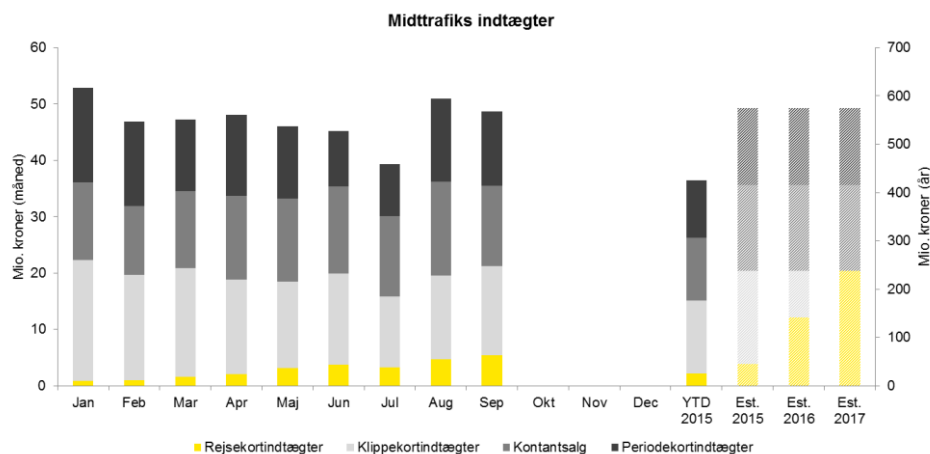
4.2.1 Forudsætninger til indtægter i BC2013

Det blev i BC2013 forudsat, at Midttrafik ikke ville opleve en indtægtseffekt ved overgangen til rejsekortet. Dette begrundedes med, at Midttrafik ikke ville opleve i) realvækst pr. år i rejser, ii) effektiviseringer pr. år med bedre planlægning og driftsoptimering eller iii) mindre snyd.

4.2.2 Udvikling i indtægter

Indtægtsgrundlaget for rejsekortet vil blive vurderet ud fra en månedsbetragtning i modsætning til selve projektøkonomien, som vil blive baseret på en årsbetragtning. Figur 4.1 viser indtægtsopgørelsen for rejsekortindtægter, klippekortindtægter, kontantsalg og periodekortindtægter på månedsbasis for 2015 samt på årsbasis for estimerne 2015, 2016 og 2017.

Figur 4.1: Udviklingen i Midttrafiks indtægter



Månedsudvikling

Udviklingen i rejsekortet (angivet ved den gule del af søjlen for den enkelte periode) har været stigende siden januar 2015. Rejsekortets indtægtsandel af Midttrafiks samlede indtægter er steget fra 1,7 % i januar 2015 til 11,2 % i september 2015. Den endelige udrulning blev afsluttet i april 2015 med ibrugtagningen af rejsekortet i Aarhus bybusser. Fra april 2015 til juni 2015 øgedes rejsekortets indtægtsandel fra 4,4 % til 8,2 %.

Rejsekortets indtægtsandel udgør år-til-dato (til og med september) 6,1 % af de samlede indtægter. Årets udgangsniveau er estimeret til at være 7,8 %. Denne målsætning vurderes realistisk med udgangspunkt i den nuværende udvikling.

I perioden fra januar 2015 til og med september 2015 faldt andelen af klippekortindtægter tilsvarende fra 40,5 % til 32,4 %. Midttrafik har lukket flere salgssteder i 2014 og har stoppet for salget af klippekort i busserne i 2015. Foruden kunder, der simpelt foretrækker rejsekortet, kan lukningen af salgssteder være en årsag til, at kunderne har valgt rejsekortet som alternativt betalingsmiddel frem for klippekort.

Der har for kontantindtægterne og periodekortindtægterne ikke været en generel trend hen over året. Kontantsalg og periodekort er hhv. højere og lavere i sommermånederne.

Årsudvikling

Salget af klippekort er planlagt til at ophøre i maj 2016, hvorefter kunderne forventes at kunne anvende klippekort i yderligere 6 måneder frem til udgangen af november 2016. Ovenstående estimater er uden mulige konsekvenser for indfasning af nye digitale betalingsformer og med forudsætningen fra BC2013 om, at alle klippekortindtægter på sigt konverteres til rejsekortindtægter. Under disse midlertidige forudsætninger vil andelen af rejsekortindtægter stige til 24,6 % og 41,5 % i hhv. 2016 og 2017. Årsagen til den lavere andel i 2016 skyldes, at Midttrafiks kunder har mulighed for at benytte klippekort indtil slutningen af 2016.

Midttrafik forudsætter, at indtægterne i årene efter 2017 estimeres som indtægterne i 2017 grundet stor uforudsigelighed.

Udvikling i rejsekortindtægter i Nordjyllands Trafikselskab (NT)

Rejsekortet startede som et pilotprojekt i 2011 i NT og var fuldt udrullet i oktober 2012. Fra maj 2013 var det ikke længere muligt at anvende klippekort i NT. NT's overgang fra klippekort til rejsekort i 2012 og 2013 svarer til den overgang, Midttrafik står midt i (for årene 2015 og 2016). Tabel 4.2 viser udviklingen i indtægterne for NT siden 2012.

Tabel 4.2: Udviklingen i udvalgte passagerindtægter i NT i udrulningsperioden

Mio kr. (2015 priser)	R2012	R2013	R2014	FRQ1 2015	B2016
Kontant-/Enkeltbillet	61	76	77	75	75
Mobilbilletter	14	18	19	21	21
Klippekort	88	11	0	0	0
Rejsekort	9	61	85	89	89
Periode-/månedskort	75	59	52	47	47
Udvalgte passagerindtægter i alt	246	225	232	231	231
% rejsekortindtægter af samlet indtægter	4%	27%	37%	38%	38%

Midttrafik forudsætter, at rejsekortindtægter udgør 24,6 % af de samlede indtægter i 2016 (året, hvor Midttrafik udfaser klippekortet). Til sammenligning opnåede NT en andel på 27,2 % i 2013 (året, hvor NT udfasede klippekortet).

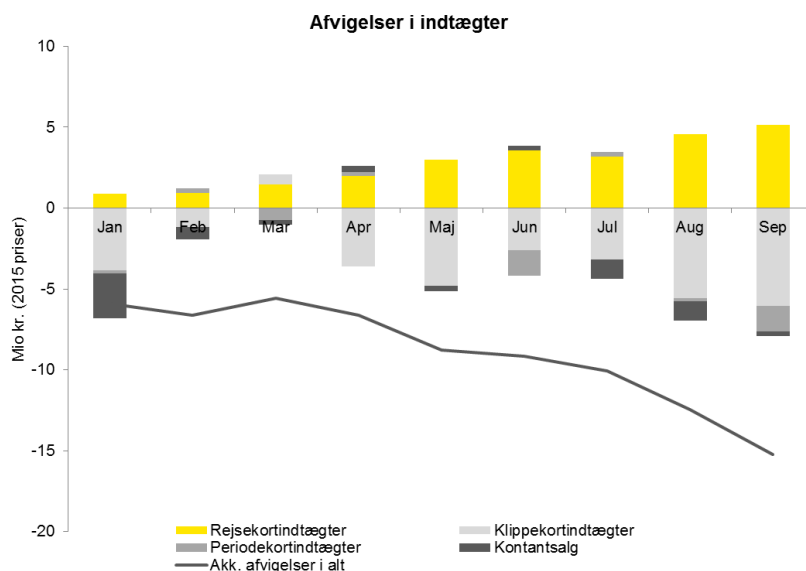
Midttrafik forudsætter, at rejsekortindtægter udgør 41,5 % af de samlede indtægter i 2017 (året efter klippekortet er udfaset i Midttrafik). Til sammenligning opnåede NT en andel på 36,7 % i 2014 (året efter klippekortet blev udfaset i NT).

Midttrafiks forudsætning om, at samtlige klippekortindtægter konverteres til rejsekortindtægter, afhænger af graden af markedsføring af rejsekortet, udrulning af nye produkter og implementering af flere produkter på rejsekortet.

4.2.3 Afvigelser i indtægter

Grafen viser afvigelserne mellem månedernes realiserede regnskabsindtægter i hhv. 2014 og 2015. Det er værd at bemærke, at de realiserede indtægter for 2015 trods faldet er i balance med de budgetterede indtægter for 2015.

Tabel 4.3: Afvigelser i Midttrafiks indtægter



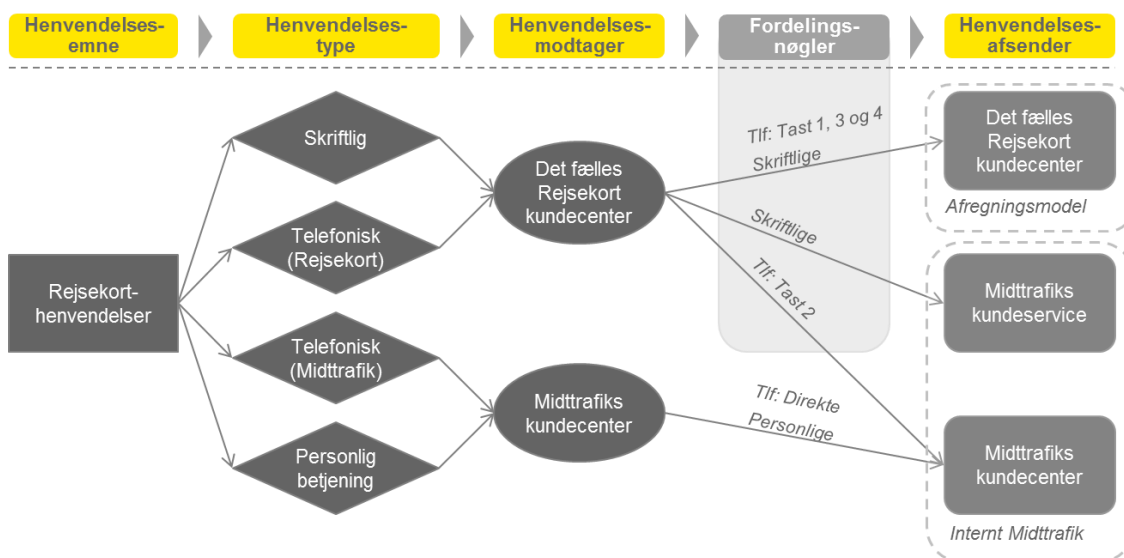
Akkumuleret frem til september har der været en *stigning* i rejsekortindtægter på 24,8 mio. kr. og et *fald* i hhv. kontantsalg på 6,3 mio. kr., periodekortsalg på 3,5 mio. kr. og klippekortsalg på 30,2 mio. kr., i alt et fald på 40,0 mio. kr. Samlet set er det akkumulerede salg i perioden januar til september 2015 faldet med 15,2 mio. kr. sammenlignet med samme periode sidste år.

Det skal bemærkes, at der ved køb af klippekort købes ti billetter ad gangen, mens der ved køb med/på rejsekort købes én billet ad gangen. Denne periodisering af indtægter kan være én af flere forklaringer på det oplevede nettofordel i de realiserede indtægter fra 2014 til 2015 for Midttrafik.

4.3 Kunde-henvendelser

Midttrafiks kunder har mulighed for at forhøre sig om rejsekortet gennem hhv. det fælles Rejsekort kundecenter, Midttrafiks kundecenter og kundeservice. Nedenstående figur viser henvendelsesmønstret for en rejsekortskunde. Kunden har tre mulige henvendelsestyper: i) skriftlige henvendelser, ii) telefoniske henvendelser og iii) personlige betjening.

Figur 4.4: Henvendelsesproces for Midttrafiks kunder med rejsekorthenvendelser

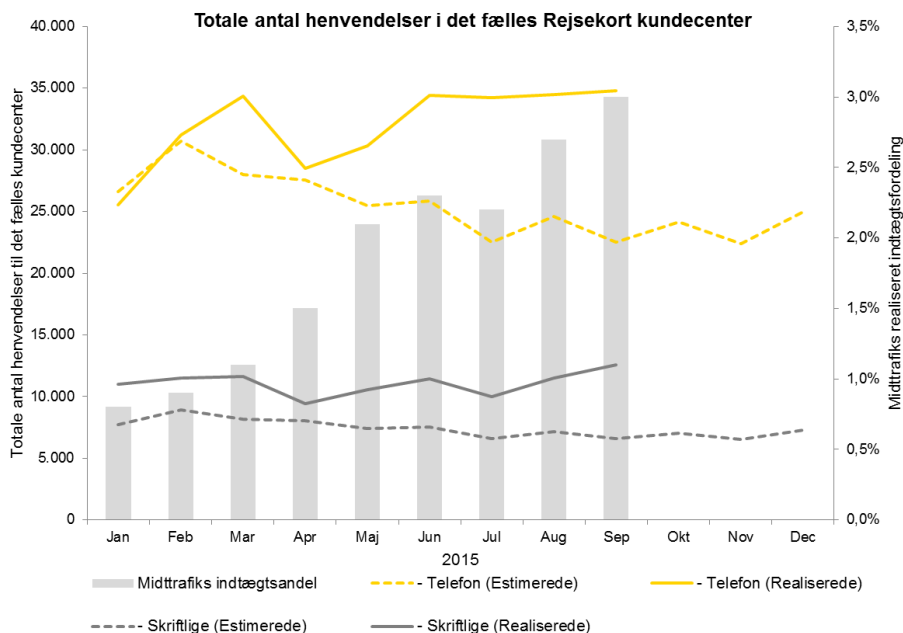


- ▶ En **skriftlig henvendelse** vedrørende rejsekortet sendes til det fælles Rejsekort kundecenter. Generelle henvendelser varetages af det fælles Rejsekort kundecenter. Skriftlige henvendelser vedrørende i) salg af rejsekort til kunder, ii) oprettelse/ændring/nedlæggelse af tank-op-aftale og iii) tank op (i helt særlige tilfælde) fordeles til de enkelte trafikkselskaber.
- ▶ En **telefonisk henvendelse** til det fælles Rejsekort kundecenter fordeles ud fra, om kunden taster 1, 2, 3 eller 4. Såfremt kunden ønsker at spærre sit kort, har spørgsmål om sit rejsekort, rejser eller generelt information vedrørende rejsekortet, taster kunden 1, 3 eller 4. Disse opkald varetages af det fælles Rejsekort kundecenter, som honoreres af trafikkselskaberne ud fra en fordelingsnøgle (trafikkselskabernes indtægtsandel af de samlede rejsekortsindtægter). Såfremt kunden har henvendelser vedrørende sin tank-op-aftale, taster kunden 2 og bliver viderestillet til det trafikkselskab, som kunden har indgået en betalingsaftale med.
- ▶ En **direkte telefonisk henvendelse** er en henvendelse, hvor en kunde tager direkte kontakt til Midttrafiks kundecenter med spørgsmål vedrørende rejsekortet.
- ▶ En **personlig betjening** er en kunde, der personligt møder op på Midttrafiks kundecenter med en henvendelse vedrørende rejsekortet (rejser, tider mv.).

4.3.1 Det fælles Rejsekort kundecenter

Det fælles Rejsekort kundecenter er en sammenslutning af alle trafikkselskaber, hvis formål er at servicere hele landets rejsekortkunder. Det fælles Rejsekort kundecenter tager sig af både telefoniske og skriftlige henvendelser. Figur 4.5 viser udviklingen i det totale antal skriftlige og telefoniske henvendelser til det fælles Rejsekort kundecenter samt Midttrafiks realiserede indtægtsfordeling. Udviklingen i henvendelserne og Midttrafiks indtægtsandel er vigtige parametre i den senere økonomiske analyse af det fælles Rejsekort kundecenter, hvorfor disse analyseres yderligere herunder.

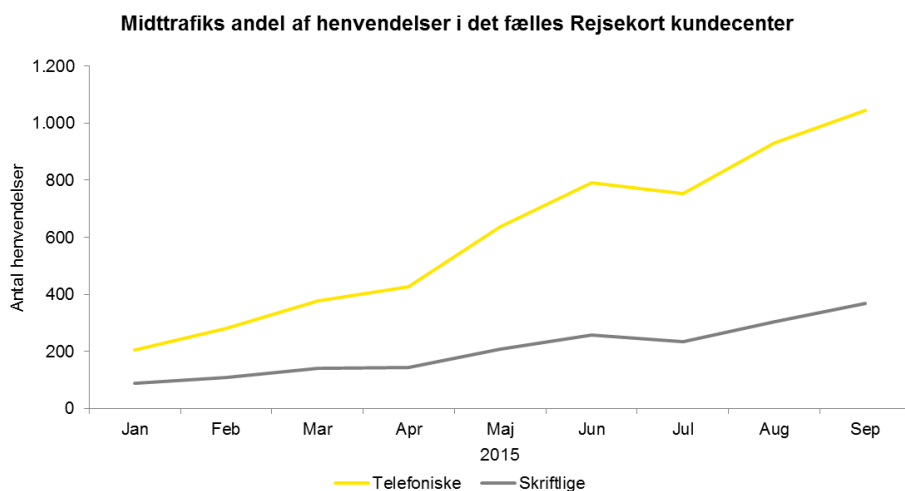
Figur 4.5: Udviklingen i de samlede henvendelser i det fælles Rejsekort kundecenter for alle trafik-selskaber



Den realiserede udvikling i hhv. de telefoniske og skriftlige henvendelser til det fælles Rejsekort kundecenter (angivet ved hhv. den gule og grå fuldt optegnede linje) er markant højere end de budgetterede udviklinger (angivet ved de stiplede linjer). I september måned modtog det fælles Rejsekort kundecenter 55 % flere telefoniske henvendelser og 91 % flere skriftlige henvendelser end budgetteret for måneden.

Midttrafiks udgift til det fælles Rejsekort kundecenter afregnes ud fra Midttrafiks indtægtsandel af de samlede rejsekortindtægter. For september måned har Midttrafik en indtægtsandel på 3 %, hvilket svarer til en år-til-dato indtægtsandel på 1,8 %. Ved årsudgangen 2015 forventes Midttrafiks indtægtsandel at være højere end 1,8 %, da det forudsættes, at indtægtsandelen for oktober, november og december som minimum er 3 %. Figuren herunder viser Midttrafiks andel af henvendelserne i det fælles Rejsekort kundecenter.

Figur 4.6: Udviklingen i 2015 af Midttrafiks andel af henvendelser i det fælles Rejsekort kundecenter



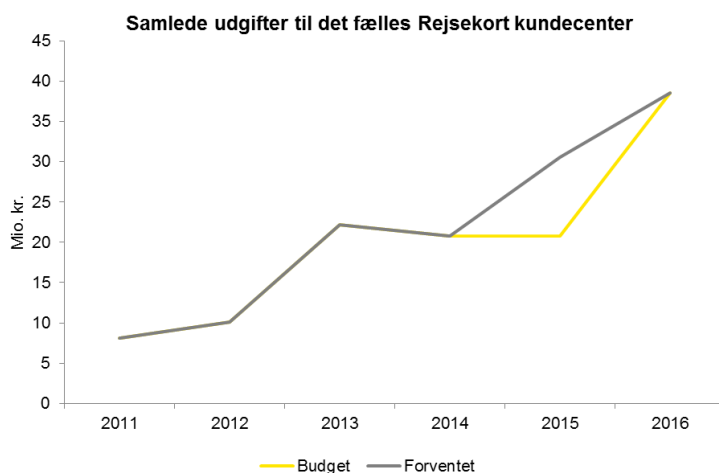
Det fælles Rejsekort kundecenter og Midttrafiks kundecenter har forskellige SLA'er (serviceniveauer). Det fælles Rejsekort kundecenter har en målsætning om at besvare alle telefonopkald inden for 2 minutter og besvare alle skriftlige henvendelser inden for 10 dage. Til sammenligning har Midttrafiks kundecenter en målsætning om at besvare alle telefonopkald inden for 1 minut og besvare alle skriftlige henvendelser inden for 5 dage. Endvidere har Midttrafiks eget kundecenter en længere åbningstid end det fælles Rejsekort kundecenter (op til 2,5 timer om dagen) og en væsentligt længere åbningstid end de øvrige trafikskabers kundecentre (op til 10 timer om dagen).

Økonomiske risici

Der er to betydelige risici, der afgør Midttrafiks udgift til det fælles Rejsekort kundecenter: i) Midttrafiks indtægtsandel af de samlede rejsekortindtægter og ii) det fælles Rejsekort kundecenters samlede udgifter.

Midttrafiks indtægtsandel af de samlede rejsekortindtægter udgør i september måned 3 %. I 2016 estimeres denne til 5 % og 8 % fra 2017 og frem. De samlede udgifter til det fælles Rejsekort kundecenter afregnes ud fra trafikskabernes indtægtsandel. En stigning i indtægtsandelen vil alt andet lige medføre en stigning i udgifterne til det fælles Rejsekort kundecenter.

Figur 4.7: Udviklingen i de samlede udgifter til det fælles Rejsekort kundecenter



Ovenstående figur viser udviklingen i de samlede udgifter til det fælles Rejsekort kundecenter. Budgettet for 2014 og 2015 lød på 20,8 mio. kr. I september 2015 har det fælles Rejsekort kundecenter anvendt 103 % af årets budget. Det fælles Rejsekort kundecenters reviderede udgifter for 2015 estimeres til 30,5 mio. kr., dvs. en merudgift på 9,7 mio. kr. Merudgifterne i det fælles Rejsekort kundecenter betales af trafikskaberne, heriblandt Midttrafik. Det fælles Rejsekort kundecenter har i 2016 efterspurgt 52 mio. kr., men modtager efter en række effektiviseringskrav et budget på 38 mio. kr.

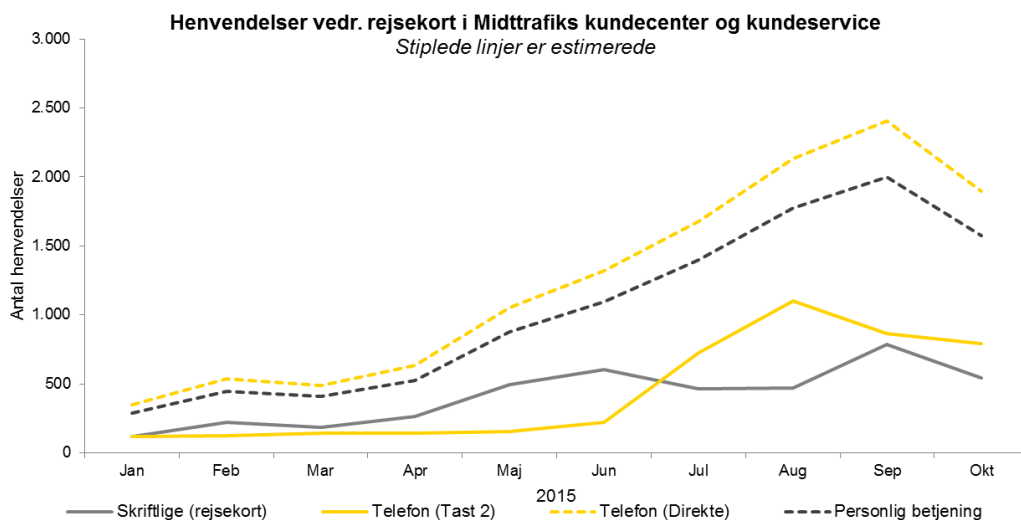
I tilfælde af, at andre trafikskaber går ud af det fælles Rejsekort kundecenter eller nedprioriterer rejsekortet, vil Midttrafiks indtægtsandel af de samlede rejsekortindtægter stige. Dette vil alt andet lige øge udgifterne til det fælles Rejsekort kundecenter. Et eksempel kan være, at hvis DSB, som er den største aktør i det fælles Rejsekort kundecenter, ændrer produktstrategi væk fra rejsekortet, så DSB's rejsekortindtægter falder, vil Midttrafik indtægtsandel og dermed også udgifterne til det fælles Rejsekort kundecenter stige. Et andet eksempel er, at hvis Sydtrafik og NT implementerer det relative komplekse fastprisprodukt på rejsekortet, forventes det, at det fælles Rejsekort kundecenter vil opleve marginalt flere henvendelser. Disse flere henvendelser betales af alle trafikskaber i det fælles Rejsekort kundecenter. På baggrund af ovenstående eksempler vurderes risikoen ved det fælles Rejsekort kundecenter til at være høj.

Samlet set anses Rejsekortet under de givne forhold som det produkt og den salgskanal, der har den største henvendelsesgrad og indebærer den største økonomiske risiko.

4.3.2 Midttrafiks kundecenter og kundeservice

Midttrafiks kundeservice tager sig af skriftlige rejsekortshenvendelser og har fysisk placering på Midttrafiks hovedkontor i Højbjerg. De primære rejsekortsrelaterede arbejdsopgaver i Midttrafiks kundecenter er telefoniske viderestillinger fra det fælles Rejsekort kundecenter (tast 2-henvendelser), telefoniske henvendelser direkte til kundecentret, personlige betjening og henvendelser via chat og Facebook. Midttrafiks kundecenter har fysisk placering på rutebilstationen i Aarhus C. Nedenstående figur viser udviklingen i skriftlige, telefoniske, og personlige henvendelser i Midttrafiks kundecenter og kundeservice. Udviklingen i henvendelserne er vigtige parametre i den senere økonomiske analyse af Midttrafiks ressourceforbrug.

Figur 4.8: Udviklingen i henvendelser vedrørende rejsekort i Midttrafiks kundecenter og kundeservice



I udarbejdelsen af grafen er der blevet foretaget en række forudsætninger grundet et relativt lavt datagrundlag i løbet af 2015. Disse findes i bilaget.

Skriftlige henvendelser

Midttrafiks kundeservice dokumenterer samtlige skriftlige henvendelser, hvorfor udviklingen er den reelle udvikling i de skriftlige henvendelser vedrørende rejsekortet. Bemærk, at Midttrafik med de nuværende ressourcer og processer i det fælles kundecenter ikke opnår det ønskede servicemål med en besvarelsestid på 5 dage. Det skyldes bl.a. procesmæssige forhold som fx, at fællesskabet først skal videredistribueres de skriftlige henvendelser fra det fælles Rejsekort kundecenter, hvorefter Midttrafik kan besvare.

Telefoniske (tast 2) henvendelser

Kunder, som ringer til det fælles Rejsekort kundecenter og taster 2 for omstilling til Midttrafiks kundecenter, er dokumenteret hele året. Der har været en stor stigning i antallet af henvendelser fra juni til august. Åbningstiderne i Midttrafiks kundecenter blev i juni udvidet til klokken 07.00-23.00 alle ugens dage. Det har medført, at der i aftentimerne er flere rejsekorthenvendelser i Midttrafiks kundecenter, da rejsekortkunder fra hele landet vælger Midttrafiks Kundecenter, selv om de ikke har en betalingsaftale med Midttrafik. Dette er en konsekvens af det fælles Rejsekort kundecenters kortere åbningstider. Det reelle antal af telefoniske tast 2-henvendelser er derfor overestimeret i forhold til Midttrafiks kunder i ovenstående graf.

Bemærk, at åbningstiderne i det fælles Rejsekort kundecenter reduceres yderligere fra 1. januar 2016 til 08.00-18.00 i hverdage og 10.00-15.00 lørdage. Dette medfører, at rejsekorthenvendelser udenfor disse åbningstider ikke vil blive viderestillet til Midttrafiks kundecenter.

Telefoniske (direkte) henvendelser

For at estimere de direkte telefoniske rejsekortshenvendelser til Midttrafiks kundecenter er der blevet foretaget fire stikprøver i løbet af oktober 2015; torsdag den 8. oktober (22,0 %), fredag den 9. oktober (14,2 %), fredag den 23. oktober (16,5 %) og mandag den 26. oktober (12,1 %). Der anvendes for oktober måned en gennemsnitlig procentuel sats på 16,2 % af de totale telefoniske henvendelser. Månederne fra januar til september er estimeret ud fra et vægtet gennemsnit af udviklingen i telefoniske tast 2-henvendelser og skriftlige henvendelser. Der er valgt et vægtet gennemsnit, da de telefoniske tast 2-henvendelser er overestimeret efter de øgede åbningstider fra juni måned og frem. En kombination af udviklingen i skriftlige og telefoniske tast 2-henvendelser anses som det bedste estimat for udviklingen i de direkte henvendelser til Midttrafiks kundecenter.

Personligt betjente henvendelser hos Midttrafiks kundecenter

De personlige henvendelser er ligeledes baseret på de fire stikprøvedage, hvor Midttrafiks kundecenter modtog henholdsvis 85, 50, 67 og 57 henvendelser vedrørende rejsekortet. Det antages, at det gennemsnitlige antal personlige henvendelser på 65 henvendelser for hverdage er retvisende for oktober. De totale personlige henvendelser vedrørende rejsekortet for oktober måned er udregnet ud fra en betragtning om, at Midttrafiks kundecenter modtager en tredjedel henvendelser i weekenddage i forhold til hverdage. Udviklingen i januar til september er beregnet med samme antagelser som de direkte telefoniske henvendelser.

Chat og Facebook

Henvendelser vedrørende rejsekortet udgjorde i oktober måned 5 % og 20 % ved hhv. Chat- og Facebook-henvendelser. Det har ikke været muligt at udtrække data før maj 2015 for Facebook-henvendelser. Chat- og Facebook-henvendelser anses for uvæsentlige for de samlede kundehenvendelser og udelades derfor i den videre analyse.

Udvikling i henvendelser

For at estimere den fremtidige udvikling i kundehenvendelser i Midttrafik anvendes udviklingen for hele landets rejsekortindtægter og telefoniske henvendelser som benchmark. Tabellen herunder viser udviklingen i de samlede rejsekortindtægter, skriftlige og telefoniske henvendelser (tast 1, 3 og 4) for alle trafikkselskaber. De samlede rejsekortindtægter har været stigende, i takt med at flere trafikkselskaber har indført rejsekortet. Det har været muligt at lave udtræk for de skriftlige og telefoniske henvendelser siden 2013.

Tabel 4.9: Udviklingen i de samlede rejsekortindtægter pr. henvendelse

Kroner	2011	2012	2013	2014	E2015
Rejsekortindtægter hele landet	41.470.570	216.831.256	743.595.488	1.181.962.894	1.895.861.776
Skriftlige Rejsekort henvendelser	-	-	76.747	93.456	133.438
Telefoniske Rejsekort henvendelser (tast 1, 3 og 4)	-	-	311.553	279.065	387.379
Rejsekortindtægter per skriftlig henvendelse	-	-	9.689	12.647	14.208
Rejsekortindtægter per telefonisk henvendelse	-	-	2.387	4.235	4.894

Tabellen viser, at der er en stigning i rejsekortindtægter pr. skriftlig henvendelse i takt med stigningen i rejsekortindtægter. Rejsekortindtægterne steg fra 2013 til 2014 med 1,6x, hvor de skriftlige og telefoniske henvendelser til sammenligning steg med hhv. 1,2x og 0,9x. Det kan konkluderes, at henvendelser vedrørende rejsekortet ikke stiger i samme grad som rejsekortindtægterne.

Usikkerheden omkring det fremtidige henvendelsesniveau og dermed estimeringerne for Midttrafiks supportbehov er særdeles risikofyldt og i høj grad uden for Midttrafiks kontrol. Det forudsættes i nærværende notat, at Midttrafik vil opleve et relativt øget supportbehov i 2015 og 2016. Henvendelsesniveauet for årene efter 2016 forudsættes som 2016. Det skyldes en forudsætning om, at Midttrafik ikke vil opleve et decideret fald i antallet af henvendelser, eftersom nye produkter, aktiviteter, efterspørgsler, problemstillinger eller lignende jævnlige vil blive introduceret til kunderne eller efterspurgt af kunderne. Eksempelvis kan der i fremtiden forekomme henvendelser vedrørende det endnu uafklarede fastpriskoncept, erhvervskort, udløb af kort, andre nye betalingsformer eller lignende. Udfasning af ikke-digitale produkter og indfasning af digitale produkter forventer at øge det samlede antal henvendelser.

5 Drift

I dette afsnit beskrives i) Rejsekortprojektet, ii) Abonnement, iii) Kundecentre, iv) Interne ressourcer, v) Vedligeholdelse, vi) Øvrige driftsudgifter og vii) Rejsedata.

5.1 Rejsekortprojektet

Implementeringen af rejsekortet blev i Midttrafik håndteret som ét samlet 'Rejsekortsprojekt' bestående af en række interne projekter. Midttrafik har både i BC2013, Budget15 og Notat15 afsat 19 mio. kr. frem til 2016. Midttrafik forventer i forhold til dette at opnå en besparelse på omkring 2 mio. kr.

5.1.1 Udvikling i rejsekortprojektet

Tabellen viser de budgetterede 2015-værdier for rejsekortprojektet.

Tabel 5.1: Udvikling i Rejsekortprojektet

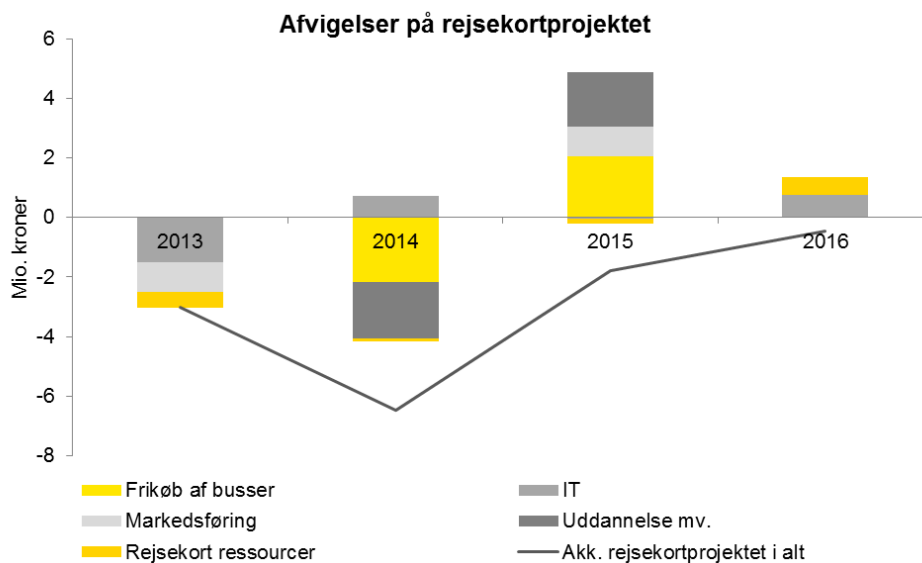
Mio kr. (2015 priser)	2013	2014	2015	2016	2013-2016			BC2013	Diff. BC	Risiko
					Notat15	Budget15	Diff. Budget			
Frikøb af busser	0,0	2,1	2,1	0,0	4,1	4,1	0,00	4,2	-0,1	Lav
IT	0,0	1,5	0,8	0,8	3,0	3,0	0,00	3,1	-0,1	Lav
Markedsføring	0,0	1,0	1,0	0,0	2,0	2,0	0,00	2,0	0,0	Lav
Uddannelse mv.	0,0	1,2	1,8	0,0	3,0	3,0	0,00	3,1	-0,1	Lav
Rejsekort ressourcer	1,0	2,2	2,2	1,4	6,9	6,9	0,00	7,1	-0,2	Lav
Rejsekortprojektet i alt	1,0	8,0	7,8	2,1	19,0	19,0	0,00	19,4	-0,5	Lav

Der er i analysearbejdet identificeret en række mulige afvigelser i forhold til budgettet på de 19 mio. kr. Det forventes dog, at det samlede budget på 19 mio. kr. vil blive overholdt, hvorfor den samlede risiko er sat til lav.

5.1.2 Afvigelser i rejsekortprojektet

Grafen viser afvigelse på rejsekortprojektet.

Figur 5.2: Afvigelser på rejsekortprojektet



I 2013 og 2014 blev der brugt færre penge på frikøb af busser og uddannelse af chauffører end forudsat i BC2013. Afvigelse fra BC2013 og Budget15 skyldes hovedsageligt periodiseringer. Den akkumulerede afvigelse på 1 mio. kr. skyldes fremskrivning af BC2013.

5.2 Abonnement

Midttrafik har i Budget15 oplevet større ændringer i betalingen til Rejsekort A/S med den nye betalingsmodel. Udviklingen i abonnementsbetalingen og afvigelserne i forhold til BC2013 beskrives herunder.

5.2.1 Udviklingen i abonnement

I 2015 blev der udarbejdet en ny betalingsmodel til Rejsekort A/S fra den tidligere omsætnings- og rejseafgift. I den tidligere betalingsmodel blev trafikelskaber afregnet på baggrund af antallet af det enkelte trafikelskabs rejsekortrejsende. Årsagen til, at Rejsekort A/S ændrede betalingsmetoden, skyldes en incitamentskonflikt; en stigning i trafikelskabernes rejsekortindtægter medførte en stigning i betalingen til Rejsekort A/S. Med den nye abonnementsbetaling er betalingen ikke en funktion af rejsekortindtægter, men af de totale indtægter og rejser i de enkelte trafikelskaber.

Tabel 5.3: Udvikling i abonnement

Mio kr. (2015 priser)								2013-2028		Risiko
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019-2028	Total		
Abonnement (Budget15/Notat15)	0,0	0,5	8,0	30,7	31,8	31,8	328,3	431,1	Medium	
Afgifter i alt (2013 model)	0,0	0,4	22,4	31,7	32,5	32,5	324,9	444,4	Høj	
Omsætningsafgift	0,0	0,1	5,6	8,0	8,1	8,1	81,4	111,4	Høj	
Rejseafgift	0,0	0,3	16,7	23,7	24,4	24,4	243,5	333,0	Høj	
Afvielser i alt	0,0	0,1	-14,4	-1,0	-0,7	-0,7	3,4	-13,4	Medium	

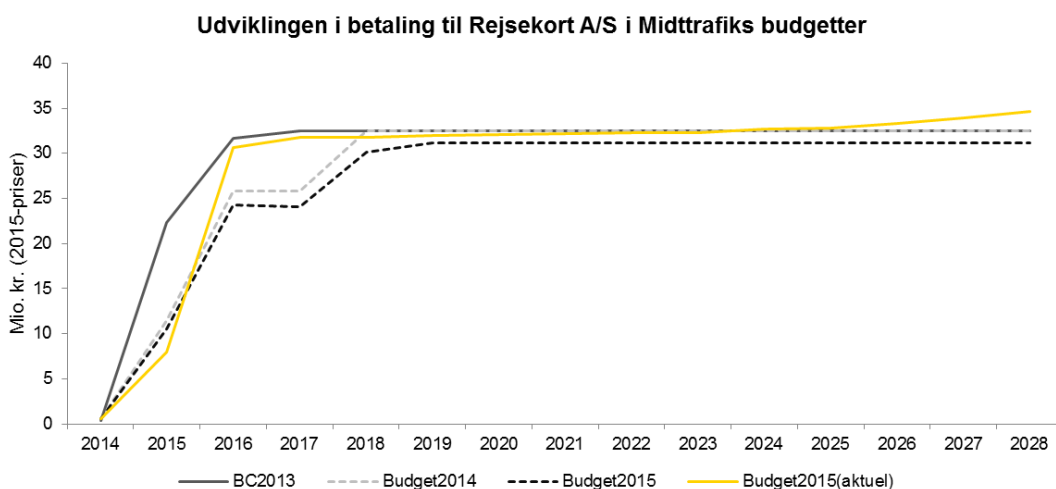
Rejsekortet blev fuldt udrullet i løbet af 2015. Det har med den nye abonnementsbetaling givet en periodeforskydning i betalingen til Rejsekort A/S, hvilket har givet en afvigelse i forhold til den tidligere betalingsmodel, som var antaget BC2013. I 2016 er rejsekortet fuldt udrullet, hvormed Midttrafik skal betale den første fulde abonnementsbetaling til Rejsekortet.

I modellen for abonnementsbetaling ligger der fortsat en risiko, idet fx et markant fald i andre regioners/trafikelskabers indtægter vil medføre en stigning i Midttrafiks abonnementsandel.

5.2.2 Afvigelser i abonnement

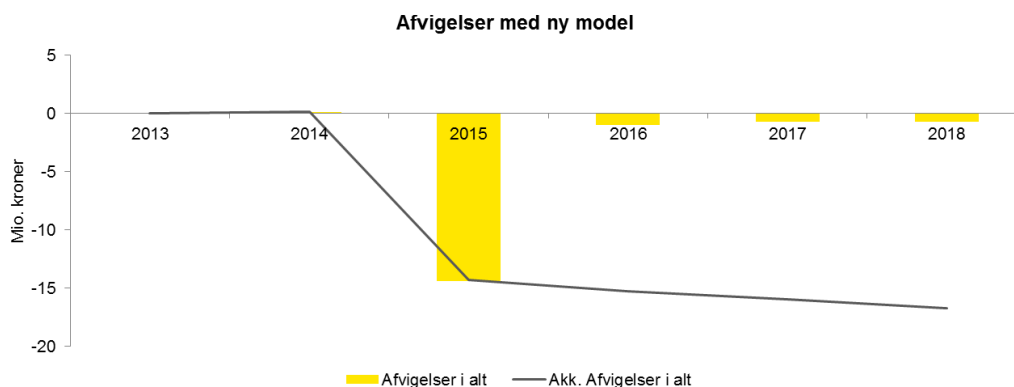
Der har i Midttrafiks budgetter siden BC2013 været betydelige ændringer i betalingen til Rejsekort A/S. Den nye abonnementsbetaling har til formål at skabe en mindre usikkerhed i udgifterne til Rejsekort A/S. Nedenstående graf viser udviklingen i betalingerne til Rejsekort A/S for Midttrafiks budgetter; BC2013, Budget14, Budget15 og det aktuelle Budget15. Der er især store afvigelser i perioden 2014-2018.

Tabel 5.4: Udviklingen i betaling til Rejsekort A/S i Midttrafiks budgetter



Grafen herunder viser afvigelserne mellem den nye abonnementsbetaling og den tidligere betaling baseret på en omsætnings- og rejseafgift, der blev anvendt i BC2013.

Figur 5.5: Afvigelse i abonnementsbetaling



Den største afvigelse er i 2015, hvor Midttrafik modtog kompensation for ikke at være fuldt udrullet. Dette var ikke indregnet i den tidligere betalingsmodel.

Differencen på -13,4 mio. kr. for hele perioden 2013-2028 skyldes hovedsageligt en fremskrivning af betalingsstrømmen fra BC2013 til 2015-niveau. Uden fremskrivning ville betalingen i BC2013 lyde på 427 mio. kr. Dette giver en afvigelse på 6,4 mio. kr.

5.3 Kundecentre

Der blev i BC2013 ikke afsat udgifter til ressourcer, da det blev forudsat, at besparelserne ved udfasningen af klippekortet ville opveje udgifterne til rejsekortet. Der blev i Budget14 korrigeret for dette ved at afsætte penge til det fælles Rejsekort kundecentre. Nærværende analyse har dokumenteret et markant større ressourcebehov end Budget15. Midttrafik forventer dog at overholde det eksisterende budget i 2015 gennem besparelser af andre ikke-rejsekortrelaterede arbejdsopgaver. Det vil fremadrettet ikke kunne forudsættes, at Midttrafik i budgettet kan inddække ressourcekrævet til rejsekortrelaterede arbejdsopgaver, hvis de ikke løser ikke-rejsekortrelaterede arbejdsopgaver.

I dette afsnit belyses de forventede udgifter til Midttrafiks kundecentre, kundeservice og det fælles Rejsekort kundecentre. Der tages udgangspunkt i den tidligere analyse af henvendelser vedrørende rejsekortet.

5.3.1 Midttrafiks kundecenter og kundeservice, årsværk

Midttrafik oplever et større ressourcetræk end forventet på henvendelser vedrørende rejsekortet. De ekstra ressourcer har Midttrafik indtil videre fundet inden for eksisterende budget. Væsentligt er det at bemærke, at Midttrafik i perioden ikke har udfaset produkter og dermed mindsket antallet af arbejdsopgaver, hvorfor de ekstra ressourcer anvendt på rejsekorthenvendelser er på bekostning af andre arbejdsopgaver. Såfremt disse arbejdsopgaver også prioriteres fremadrettet, vil det få en udgiftsmæssig konsekvens.

Tabellen herunder viser det samlede antal af medarbejdere i måneds- og årsværk for at imødekomme de skriftlige, telefoniske og personlige henvendelser i Midttrafiks kundeservice og kundecenter.

Tabel 5.6: Antal måneds- og årsværk i Midttrafiks kundeservice og kundecenter

Ressourcer i måneds- og årsværk	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Est. 2015	Est. 2016	Est. 2017	Est. 2018	Yderligere normering		
Midttrafiks indtægtsandel, %	0,8%	0,9%	1,1%	1,5%	2,1%	2,3%	2,2%	2,7%	3,0%	3,2%	3,4%	3,6%	2,2%	5,0%	8,0%	8,0%			
Midttrafiks kundeservice (skriftlige)	0,3	0,6	0,5	0,7	1,4	1,7	1,3	1,3	2,2	1,5	1,6	1,7	1,0	2,3	2,3	2,3	0,8	0,0	0,0
Midttrafiks kundecenter	0,3	0,5	0,5	0,6	0,9	1,1	1,7	2,2	2,3	1,9	2,0	2,1	1,3	2,8	2,8	2,8	0,9	0,0	0,0
Telefon (Tast 2)	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3	0,5	0,4	0,3	0,4	0,4	0,2	0,4	0,4	0,4			
Telefon (Direkte)	0,2	0,2	0,2	0,3	0,5	0,6	0,7	0,9	1,0	0,8	0,9	0,9	0,6	1,3	1,3	1,3			
Personlig betjening	0,1	0,2	0,2	0,2	0,4	0,5	0,6	0,8	0,9	0,7	0,7	0,8	0,5	1,1	1,1	1,1			
Midttrafiks ressourceforbrug (brutto)	0,7	1,1	1,0	1,3	2,3	2,8	2,9	3,5	4,5	3,4	3,6	3,8	2,3	5,1	5,1	5,1	1,8	0,0	0,0
Besparelser ved klippekort													0,0	0,0	-0,6	-0,6	0,0	-0,6	0,0
Midttrafiks ressourceforbrug (netto)													2,3	5,1	4,5	4,5	1,8	-0,6	0,0

Midttrafiks fremtidige ekstra ressourcebehov i forhold til hhv. BC2013 og Midttrafiks ressourceforbrug i oktober 2015 er estimeret i afsnittet interne ressourcer.

Forudsætninger

Ud fra udviklingen i de skriftlige, telefoniske (tast 2), telefoniske (direkte) og personlige henvendelser, beskrevet under afsnittet Kunde-henvendelser, er ovenstående ressourcebehov estimeret på måneds- og årsbasis. For at udregne ressourcerne på månedsbasis i forhold til antallet af henvendelser er der foretaget en række forudsætninger, der kan findes i Bilag 7.2.

Vurdering af årsværk

Ud fra ovenstående forudsætninger anvender Midttrafik 1,5 månedsværk på skriftlige rejsekorthenvendelser i oktober 2015. På baggrund af de forudsatte stigninger i henvendelserne estimeres Midttrafiks ressourceforbrug til, at der skal benyttes 2,3 årsværk i 2016 på skriftlige rejsekorthenvendelser. Det er en stigning på 0,8 årsværk i forhold til niveauet ved skrivning af indeværende notat.

Til at varetage telefoniske (tast 2) henvendelser, telefoniske (direkte) henvendelser og personlige betjening estimeres det, at der i oktober 2015 anvendes 1,9 årsværk. Dette stiger til 2,8 årsværk i 2016 i takt med stigningen i Midttrafiks indtægtsandel af de samlede rejsekortindtægter. For 2016 vil det øge normeringen med 0,9 årsværk i Midttrafiks kundecenter.

5.3.2 Midttrafiks kundecenter og kundeservice samt det fælles Rejsekort kundecenter, beløb

Midttrafik oplever et stigende antal af henvendelser vedrørende rejsekortet, hvilket fører til flere udgifter i Midttrafiks kundecenter og kundeservice. De øgede udgifter i Midttrafiks kundecenter og kundeservice har Midttrafik indtil videre kunnet opveje gennem besparelser på andre arbejdsopgaver. Det vil fremadrettet ikke kunne forudsættes, at Midttrafik i budgettet kan inddække de øgede udgifter til rejsekort-relaterede arbejdsopgaver, hvis de ikke løser ikke-rejsekortrelaterede arbejdsopgaver.

Midttrafik kundeservice og kundecenter

Nedenstående tabel opsummerer de forventede udgifter til Midttrafiks kundecenter og kundeservice samt besparelserne ved færre klippekorthenvendelser.

Tabel 5.7: Udviklingen i Midttrafiks kundecentre

Mio kr. (2015 priser)	2013-2018					2013-2028					Risiko
	2015	2016	2017	2018	2019-2028	Notat15	Budget15	Diff. Budget	BC2013	Diff. BC	
Midttrafiks kundeservice	0,6	1,3	1,3	1,3	12,8	17,2					Høj
Midttrafiks kundecentre	0,7	1,5	1,5	1,5	15,2	20,5					Høj
Besparelse ved færre klippekort	0,0	0,0	-0,3	-0,3	-3,3	-4,0					Lav
Midttrafiks kundecentre	1,3	2,8	2,5	2,5	24,7	33,7	0,0	33,7	0,0	33,7	Høj
Afsat i øvrige budgetter	1,3	1,5	1,2	1,2	11,9	16,5					
Årsvigtelse ift. samlet Budget15	0,0	1,3	1,3	1,3	12,8	17,2					

Midttrafik vil ud fra forudsætningerne, der ligger til grund for udviklingen i henvendelserne, have udgifter til Midttrafiks kundeservice og kundecentre på 2,8 mio. kr. i 2016 og 2,5 mio. kr. årligt fra 2017 og frem.

Det vil være muligt at opnå en besparelse på 0,3 mio. kr. årligt fra 2017 ved udfasningen af disse salgsaktiviteter. Selvom klippekortet udfases i 2016, forventes ingen effekt i 2016, da Midttrafik har en del udfasningsarbejde vedrørende klippekort, der først forventes afsluttet ved årsudgangen af 2016.

Det blev i BC2013 forudsat, at udgifterne til det fælles Rejsekort kundecentre ville udlignes med besparelser i Midttrafik. Ovenstående tabel viser, at besparelserne er væsentlig lavere end de samlede udgifter til rejsekorthenvendelser.

Det fælles Rejsekort kundecentre

I BC2013 var der ikke afsat udgifter til det fælles Rejsekort kundecentre. Dette blev fra og med budgettet for 2014 og frem ændret således, at udgifter til det fælles Rejsekort kundecentre nu er medregnet. Det fremgår af tabel 5.8 nedenfor, at der i Budget15 er opgjort udgifter på 23,1 mio. kr. for perioden fra 2013 til 2028.

I nærværende analyse, der bygger på indtægtsandelen af de samlede rejsekortindtægter og de samlede udgifter til det fælles Rejsekort kundecentre, opgøres de samlede udgifter til den fælles Rejsekort kundecentre til 50,2 mio.kr. for perioden fra 2013 til 2028.

Det skal bemærkes, at der i Budget15 for årene fra 2017 og frem er indlagt årlige budgetter, der er op til 2 mio.kr. mindre end det vurderede behov.

Nedenstående tabel opsummerer de forventede udgifter til det fælles Rejsekort kundecentre.

Tabel 5.8: Udviklingen i det fælles Rejsekort kundecentre

Mio kr. (2015 priser)	2013-2018					2013-2028					Risiko
	2015	2016	2017	2018	2019-2028	Notat15	Budget15	Diff. Budget	BC2013	Diff. BC	
Midttrafiks indtægtsandel, %	2,2%	5,0%	8,0%	8,0%	-						Høj
Faste udgifter i det fælles Rejsekort kundecentre	10,3	10,3	10,3	10,3	102,5						Lav
Fælles Rejsekort kundecentre (faste)	0,2	0,5	0,8	0,8	8,2	10,6					Lav
Variable udgifter i det fælles Rejsekort kundecentre	30,5	38,5	38,5	38,5	385						Høj
Fælles Rejsekort kundecentre (variabelt)	0,7	1,9	3,1	3,1	30,8	39,6					Høj
Fælles Rejsekort kundecentre i alt	0,9	2,4	3,9	3,9	39,0	50,2	23,1	27,2	0,0	50,2	Høj

Et af de største risikoelementer ved økonomien i rejsekortet er, hvor mange udgifter der skal budgetteres med til det fælles Rejsekort kundecentre. I BC2013 blev det forudsat, at udgifterne til det fælles Rejsekort kundecentre blev udlignet med besparelserne i Midttrafiks kundecentre. Der har efterfølgende været betydelige ændringer i forudsætningerne for det fælles Rejsekort kundecentre. Midttrafik har i det seneste budget forudsat, at de variable og faste udgifter til det fælles Rejsekort kundecentre udgør 23,1 mio. kr. for perioden 2013-2028.

Den nuværende forudsætning er, at Midttrafik i 2015 og 2016 opnår en andel på hhv. 2,2 % og 5 % af de samlede rejsekortindtægter, for herefter at stige til 8 % i 2017.

De faste udgifter beregnes ud fra trafiksekskabers indtægtsandel i de totale faste udgifter i det fælles Rejsekort kundecenter. De totale faste udgifter i det fælles Rejsekort kundecenter forventes i 2015 og frem at være 10,3 mio. kr. inklusiv moms. Midttrafiks andel heraf bliver 0,8 mio.kr. årligt fra 2017 og frem under en forudsætning om en indtægtsandel på 8 %.

Midttrafiks andel af de variable udgifter i det fælles Rejsekort kundecenter beregnes på samme vis efter Midttrafiks indtægtsandel af de samlede rejsekortsindtægter. De totale variable udgifter i det fælles Rejsekort kundecenter forventes i 2015 at være 30,5 mio. kr. og fra 2016 og frem at være 38,5 mio.kr. Midttrafiks andel heraf øges gradvist fra de nuværende 0,1 mio.kr. til 3,1 mio.kr. under en forudsætning om en indtægtsandel på 8 % i 2017.

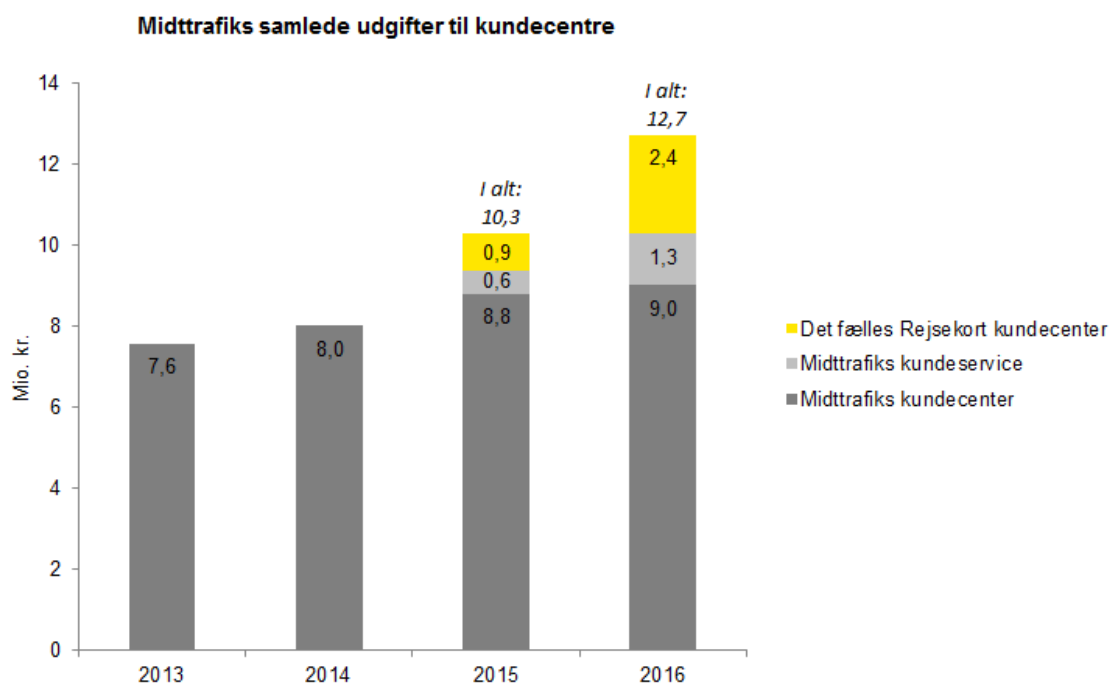
Samlet forventes Midttrafiks udgift til det fælles Rejsekort kundecenter ud fra ovenstående at være 3,9 mio. kr. i 2017 og frem, svarende til en forventet merudgift på op til 3 mio.kr. årligt i forhold til Budget15.

Midttrafiks samlede udgifter til egne og fælles kundecentre

Midttrafiks samlede udgifter til egne og fælles kundecentre er opsummeret i figur 5.9 nedenfor.

EY anbefaler, at der med dette input udarbejdes en samlet analyse og handleplan for Midttrafiks egne og fælles kundecentre.

Figur 5.9: Midttrafiks samlede udgifter til kundefølgelser



5.3.3 Scenarieanalyser af det fælles Rejsekort kundecenter

Formålet med dette afsnit er at belyse de forhold internt såvel som eksternt, som spiller ind på Midttrafiks udgifter til det fælles Rejsekort kundecenter. Midttrafik er i høj grad eksternt afhængig af udgiftsniveauet til det fælles Rejsekort kundecenter og dermed ude af kontrol til at styre disse udgifter. Der er dermed en stor usikkerhed omkring udgifterne til det fælles Rejsekort kundecenter.

Betalingen til det fælles Rejsekort kundecenter er afhængig af to variabler: i) den samlede udgift for alle trafikskaber til det fælles Rejsekort kundecenter og ii) Midttrafiks andel af de samlede rejsekortindtægter. Bus & Tog arbejder på nye honorarsatser, der vil have stor indflydelse på nedenstående scenarier. Herunder vises to følsomhedsanalyser af de to variabler.

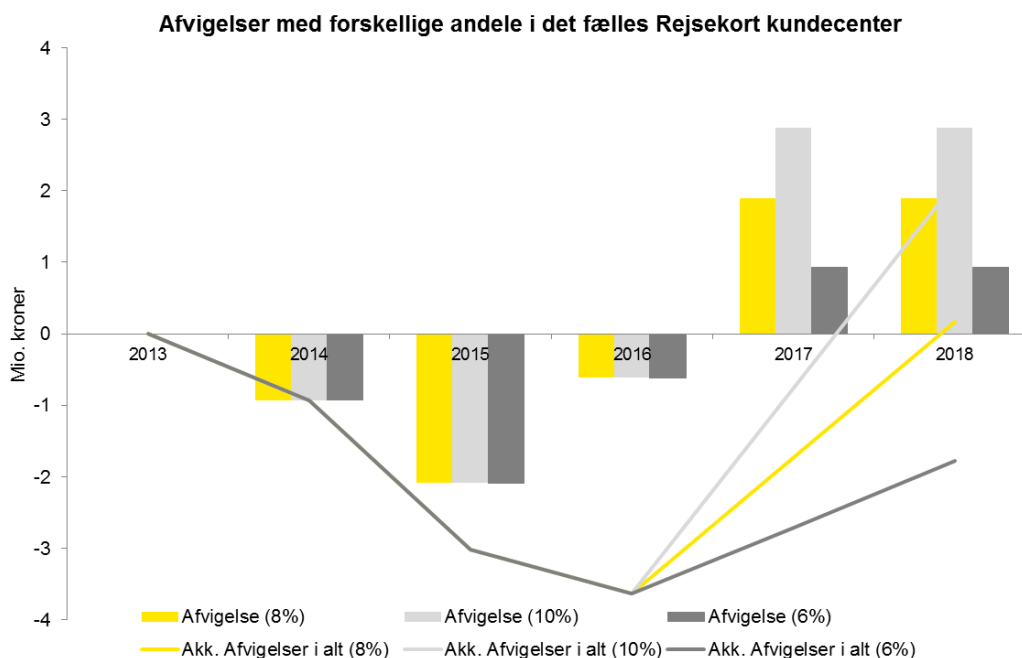
Scenarie 1: Ændret indtægtsandel af de samlede rejsekortindtægter

Det første scenarie viser Midttrafiks afhængighed af størrelsen af indtægtsandelen i de samlede rejsekortindtægter. Figuren viser følgende tre scenarier fra 2017 og frem:

- i) I nærværende notat er det forudsat, at Midttrafik opnår en indtægtsandel på 8 %.
- ii) Midttrafik opnår en indtægtsandel på 10 %.
- iii) Midttrafik opnår en indtægtsandel på 6 %.

I 2016 estimeres med 5 % for alle tre scenarier.

Figur 5.10: Scenarieanalyse af Midttrafiks indtægtsandel i kundecentret



Figuren viser, at Midttrafiks udgifter i det fælles Rejsekort kundecenter årligt afviger i forhold til Budget15 fra 0,9 mio. kr. med en indtægtsandel på 6 % til 1,9 mio. kr. med en indtægtsandel på 10 %.

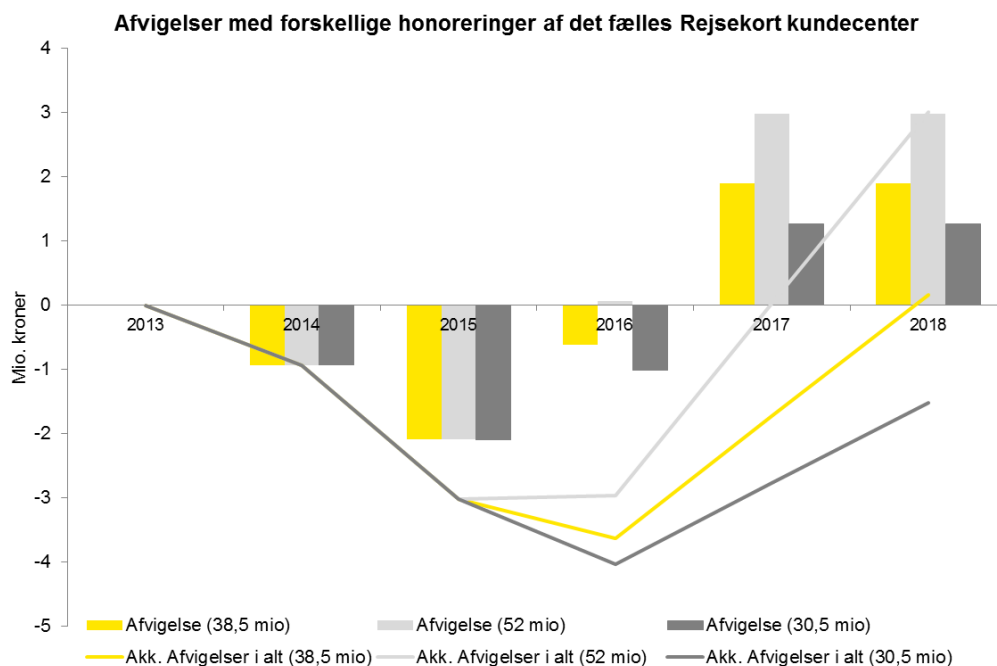
Scenarie 2: Ændrede samlede udgifter i det fælles Rejsekort kundecenter

I september nåede Rejsekort A/S 103 % af årets budget, og der forventes en budgetoverskridelse på 9 mio. kr. ved årsafslutningen - samlet 30,5 mio. kr. for 2015. Rejsekort A/S har i 2016 budgetteret med 38,5 mio. kr. til det fælles Rejsekort kundecenter.

Figuren viser følgende tre scenarier for 2016 og frem:

- i) De samlede udgifter i det fælles Rejsekort kundecenter fastholdes på 38,5 mio. kr.
- ii) De samlede udgifter i det fælles Rejsekort kundecenter falder til 2015 niveau - 30,5 mio. kr.
- iii) De samlede udgifter i det fælles Rejsekort kundecenter stiger yderligere til 52 mio. kr.

Figur 5.11: Scenarieanalyse af den endelige honorering af det fælles Rejsekort kundecenter



Figuren viser, at Midttrafiks udgifter afviger betydeligt afhængig af den samlede udgift til det fælles Rejsekort kundecenter. Scenarierne viser, at udgifterne til det fælles Rejsekort kundecenter årligt varierer fra 1,3 mio. kr. til 3,0 mio. kr. med en samlet udgift til det fælles Rejsekort kundecenter for alle trafiksselskaber på hhv. 30,5 mio. kr. og 52 mio. kr.

De to scenarieanalyser viser, at Midttrafik er afhængig af både interne (indtægtsandelen af de samlede rejsekortindtægter) og eksterne forhold (de samlede udgifter i det fælles Rejsekort kundecenter). Indtægtsandelen af de samlede rejsekortindtægter er dog ikke udelukkende internt, da andre trafiksselskabers rejsekortindtægter i høj grad spiller ind. Midttrafik har dermed større og mere kontrol i eget kundecenter, da eksterne risikofaktorer ikke har samme indflydelse i eget kundecenter som i det fælles Rejsekort kundecenter.

5.4 Interne ressourcer

Midttrafik havde i BC2013 og Budget15 indregnet interne ressourcer i rejsekortprojektet og nye administrative funktioner. Disse ressourcer forventes ikke at være tilstrækkeligt til at imødekomme samtlige rejsekortrelaterede arbejdsopgaver. Derfor anvender Midttrafik flere ressourcer i 2015 end forudsat i BC2013 og Budget15, hvilket Midttrafik i 2015, med de konsekvenser, som det må indebærer, forventer at imødekomme inden for eksisterende ressourcer i Midttrafik. I 2016 forsvinder de tildelte kortsigtede projektressourcer. Midttrafik forventer ikke, at disse arbejdsopgaver tilsvarende reduceres. Der vil således skulle tages stilling til, hvorledes dette håndteres budget- og ressourcemæssigt. I 2016 forsvinder projektressourcer, uden der p.t. ses tilsvarende opgaverreduktion.

5.4.1 Midttrafiks samlede interne ressourceforbrug

Der bliver i Midttrafik brugt 8,8 årsværk i 2015 på rejsekortrelaterede arbejdsopgaver. Til sammenligning har Midttrafik netto nedjusteret med et årsværk på Midttrafiks busadministration siden 2013. Det betyder, at de rejsekortrelaterede arbejdsopgaver er sket på bekostning af andre opgaver, eftersom Midttrafik ikke har udfaset produkter i perioden. I 2016 estimeres det, at Midttrafik får brug for yderligere 1,4 årsværk til udarbejdelse af rejsekortrelaterede arbejdsopgaver - hovedsageligt til varetagelse af skriftlige kundehenvendelser. Fra 2016 til 2017 forventes et fald i antal af årsværk, hvilket skyldes udfasningen af de kortsigtede arbejdsopgaver og en besparelse i klippekortrelaterede arbejdsopgaver.

For at belyse, hvor mange interne ressourcer Midttrafik anvender på rejsekortet, er der foretaget en rundspørge i Midttrafiks administration for at estimere tidsforbruget. For at analysere dette over en længere årrække skal der tages højde for flere variable:

- i) Faste arbejdsopgaver, der er uafhængige af, hvor mange rejsende der er på rejsekortet.
- ii) Variable arbejdsopgaver, der er afhængige af, hvor mange rejsende der er på rejsekortet.
- iii) Tidsbegrænsede arbejdsopgaver, der udfases, når overgangen fra klippekort til rejsekort er fuldstændt i 2016.

Baseret på rundspørgen i Midttrafiks administration er udarbejdet nedenstående tabel, der viser i) det samlede antal årsværk, der anvendes på rejsekortrelaterede arbejdsopgaver, ii) Midttrafiks samlede interne ressourceforbrug fratrukket besparelsen af i klippekortrelaterede arbejdsopgaver samt iii) Midttrafiks forventede ekstra ressourceforbrug år for år.

Med udgangspunkt i Midttrafiks rundspørge forventes det, at der i 2015 og 2016 vil blive brugt flere ressourcer på rejsekortrelaterede arbejdsopgaver end i andre år. Midttrafik har ikke budgetteret med udgifter til rejsekortprojektet (kortsigtede arbejdsopgaver) efter 2016. Det vurderes at være usikkert, i hvilket omfang disse arbejdsopgaver reelt forsvinder. Der vil således skulle tages stilling til, hvorledes dette håndteres budget- og ressourcemæssigt.

Tabel 5.12: Oversigt over ressourceforbrug og estimeret udvikling

Antal af medarbejdere	Årsværk				Yderligere normering		
	2015(akt)	E2016	E2017	E2018	E2016	E2017	E2018
Faste arbejdsopgaver	5,0	5,0	5,0	5,0	0,0	0,0	0,0
BUS - Planlægning og udvikling	1,2	1,2	1,2	1,2			
Direktionssekretariatet	0,0	0,0	0,0	0,0			
Kundeservice	2,4	2,4	2,4	2,4			
Økonomi og kontrakter	1,3	1,3	1,3	1,3			
Kortsigtede arbejdsopgaver	2,0	1,5	0,0	0,0	-0,5	-1,5	0,0
Variable arbejdsopgaver	1,8	3,2	3,7	3,7	1,3	0,6	0,0
Kundeservice	1,0	1,7	1,7	1,7			
Økonomi og kontrakter (kunde-henvendelser)	0,2	0,5	0,5	0,5			
Økonomi og kontrakter (debitoropfølgning)	0,6	1,0	1,6	1,6			
Samlede ressourcer til rejsekortet	8,8	9,7	8,7	8,7	0,8	-0,9	0,0
Besparelser ved klippekortudfasning	0,0	0,0	-1,1	-1,1	0,0	-1,1	0,0
Samlede internt ressourceforbrug (netto)	8,8	9,7	7,6	7,6	0,8	-2,1	0,0

Ressourcerne er opdelt i faste, kortsigtede og variable udgifter:

- ▶ Det forudsættes, at de **faste** udgifter forbliver uændret frem til 2018. De faste udgifter går til teknisk support, opdatering af ruter, mødedeltagelse og budget- og indtægtsopfølgning.
- ▶ De **kortsigtede** arbejdsopgaver er opgaver vedrørende rejsekortprojektet, der går til implementering samt uddannelse. Disse udfases ved årsudgangen af 2016.
- ▶ De **variable** udgifter indeholder kundeservice, der tager sig af skriftlige henvendelser samt økonomi og kontrakter for hhv. økonomiske kunde-henvendelser og debitoropfølgning. Ressourcerne til kundeservice samt økonomi og kontrakter (kunde-henvendelser) stiger i 2016 i takt med udviklingen i de skriftlige henvendelser. Debitoropfølgning forventes fremadrettet at følge antallet af rejser på rejsekortet.

Det estimeres, at der anvendes 8,8 årsværk i 2015 på rejsekortrelaterede arbejdsopgaver. Den forventede stigning i skriftlige rejsekorthenvendelser medfører en stigning i de variable arbejdsopgaver. Det medfører, at der i Midttrafik vil være 0,8 årsværk flere, der arbejder med rejsekortet i 2016 end 2015. Med udfasning af klippekortet og rejsekortprojektet estimeres det, at Midttrafik vil have 2,1 årsværk færre fra 2016 til 2017.

Ovenstående ressourceforbrug er i nedenstående tabel omregnet fra antal årsværk til udgifter for at give et indblik i de økonomiske konsekvenser ved det ændrede ressourceforbrug.

Tabel 5.13: Oversigt over udgifterne til ressourceforbrug og estimeret udvikling

Mio kr. (2015 priser)	2013-2028					Notat15
	2015	2016	2017	2018	2019-2028	
Faste arbejdsopgaver	2,6	2,6	2,6	2,6	25,6	35,9
BUS - Planlægning og udvikling	0,6	0,6	0,6	0,6	6,1	8,5
Direktionssekretariatet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,3
Kundeservice	1,2	1,2	1,2	1,2	12,2	17,1
Økonomi og kontrakter	0,7	0,7	0,7	0,7	7,1	10,0
Kortsigtede arbejdsopgaver	3,7	0,7	0,0	0,0	0,0	4,4
Variable arbejdsopgaver	0,7	1,2	1,4	1,4	14,2	18,9
Kundeservice	0,4	0,7	0,7	0,7	6,7	9,1
Økonomi og kontrakter (kundehenvendelser)	0,1	0,2	0,2	0,2	1,8	2,5
Økonomi og kontrakter (debitoropfølgning)	0,2	0,4	0,6	0,6	5,7	7,4
Samlede ressourcer til rejsekortet	7,0	4,5	4,0	4,0	39,8	59,2
Besparelser ved klippekortudfasning	0,0	0,0	-0,5	-0,5	-4,9	-5,9
Samlede internt ressourceforbrug (netto)	7,0	4,5	3,5	3,5	34,9	53,3

Midttrafik estimerer, at der anvendes 8,8 årsværk til en samlet udgift på 7 mio. kr. på rejsekortrelaterede arbejdsopgaver i 2015. Årsagen til, at der i 2015 er betydelig højere udgifter end de øvrige år, skyldes, at udbetalinger til de kortsigtede arbejdsopgaver er for hele året, hvor antallet af årsværk er ud fra en oktober 2015-betragtning. Den førnævnte stigning i ressourceforbrug i 2016 vil medføre en merudgift på 0,5 mio. kr. i de variable udgifter i 2016. Midttrafik har indtil videre overholdt budgettet ved at omprioritere ressourcer til løsning af rejsekort hhv. ikke-rejsekort relaterede arbejdsopgaver. Der vil således fremadrettet skulle tages stilling til, hvorledes dette håndteres budget- og ressourcemæssigt.

5.4.2 Ekstra udgifter til rejsekortrelaterede arbejdsopgaver i forhold til BC2013

For at kvantificere Midttrafiks ekstra ressourceforbrug i forhold til forudsætningerne i BC2013 trækkes de nye administrative funktioner og ressourcerne til rejsekortprojektet, der var indregnet i BC2013, fra det samlede interne ressourceforbrug (netto). Dette ses herunder.

Tabel 5.14: Midttrafiks ekstra ressourceforbrug ift. BC2013

Antal af medarbejdere	Årsværk				Yderligere normering		
	2015(okt)	E2016	E2017	E2018	E2016	E2017	E2018
Samlede internt ressourceforbrug (netto)	8,8	9,7	7,6	7,6	0,8	-2,1	0,0
Indregnede ressourcer i BC2013	4,0	3,5	2,0	2,0	-0,5	-1,5	0,0
Nye funktioner (BC2013)	2,0	2,0	2,0	2,0			
Rejsekort ressourcer (BC2013)	2,0	1,5	0,0	0,0			
Ekstra ressourcer ift. BC2013	4,8	6,2	5,6	5,6	1,3	-0,6	0,0

Midttrafik forudsatte i BC2013, at der blev behov for nye administrative funktioner og rejsekortressourcer. Der blev i oktober 2015 benyttet 4,8 årsværk mere end forudsat i BC2013. I 2016 forventes der en stigning på 1,3 årsværk, hvilket skyldes de ekstra ressourcer til varetagelse af skriftlige kundehenvendelser. Faldet fra 9,7 årsværk i 2016 til 7,6 årsværk i 2017 i de samlede interne ressourcer (netto) skyldes udfasningen af ressourcerne til rejsekortprojektet. Disse blev ligeledes indregnet i BC2013. Midttrafik har estimeret med omkring 6 årsværk færre i BC2013, end hvad der forventes anvendt på rejsekortet fra 2016 og frem.

I forhold til BC2013 vil de ekstra ressourcer nævnt ovenfor resultere i en række udgifter. Nedenstående tabel viser de ekstra udgifter, Midttrafik kan forvente i interne ressourcer i forhold til forudsætningerne fra BC2013.

Tabel 5.15: Midttrafiks ekstra udgifter til ressourceforbrug i forhold til BC2013

Mio kr. (2015 priser)	2015	2016	2017	2018	2019-2028	2013-2028	
						Notat15	
Samlede internt ressourceforbrug (netto)	7,0	4,5	3,5	3,5	34,9		53,3
Indregnede ressourcer i BC2013	-3,2	-2,4	-1,0	-1,0	-9,6		-17,1
Nye funktioner (BC2013)	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-9,6		-13,4
Rejsekort ressourcer (BC2013)	-2,2	-1,4	0,0	0,0	0,0		-3,6
Ekstra udgifter til ressourcer ift. BC2013	3,8	2,1	2,5	2,5	25,3		36,3

Midttrafik bruger 3,8 mio. kr. ekstra i forhold til BC2013 i 2015. Det skyldes hovedsageligt udbetalingerne til ressourcerne til rejsekortprojektet. Fra 2017 og frem kan forventes en ekstra udgift på 2,5 mio. kr. årligt. For at kunne fastholde Midttrafiks budgetter er der blevet sparet 7 årsværk i den interne administration. Væsentlig at bemærke er, at arbejdsopgaverne for de 7 årsværk ikke er udfaset.

NB! For at undgå dobbeltkontering i den samlede oversigt i indledningen er udgifterne til den variable kundeservice fratrukket ovenstående ekstra udgifter, da disse ligeledes er indregnet under Midttrafiks kundecentre i den samlede oversigt, svarende til 0,6 mio.kr. i 2015 og 1,3 mio.kr. fra 2016 og frem. Dette er vist i tabellen herunder.

Tabel 5.15a: Kobling fra interne ressourcer til samlet oversigt

Mio kr. (2015 priser)	2015	2016	2017	2018	2019-2028	2013-2028	
						Notat15	
Ekstra udgifter til ressourcer ift. BC2013	3,8	2,1	2,5	2,5	25,3		36,3
Kundeservice	-0,6	-1,3	-1,3	-1,3	-4,4		-17,2
Ekstra udgifter til samlet oversigt (netto)	3,2	0,8	1,3	1,3	20,9		19,1

5.5 Vedligeholdelse

Midttrafik anvender i perioden 2013-2028 flere udgifter til vedligeholdelse end forudsat i BC2013, hvilket skyldes investeringen i ekstra udstyr.

Udviklingen og afvigelserne i vedligeholdelse af udstyret beskrives herunder.

5.5.1 Udvikling i vedligeholdelse af udstyr

Vedligeholdelse af det erhvervede udstyr er opdelt i to perioder:

- Midttrafik betaler 5,8 % af udstyrsprisen til vedligeholdelse de første to år (garanti-perioden).
- Midttrafik betaler 7,9 % af udstyrsprisen til vedligeholdelse efter de første to år (uden for garanti-perioden).

Tabel 5.16: Udvikling i vedligeholdelse af udstyr

Mio kr. (2015 priser)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019-2028	2013-2028			
								Notat15	Diff. Budget	Diff. BC	Risiko
Busser	0,0	0,7	4,0	4,5	5,4	5,5	54,5	74,5	0,0	9,5	Lav
Letbanen	0,0	0,0	0,0	0,2	0,3	0,4	4,4	5,3	0,0	-2,4	Lav
Odderbanen	0,0	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	2,5	3,6	0,0	-0,5	Lav
Udstyr i alt	0,0	0,9	4,2	4,9	6,0	6,1	61,4	83,5	0,0	6,5	Lav

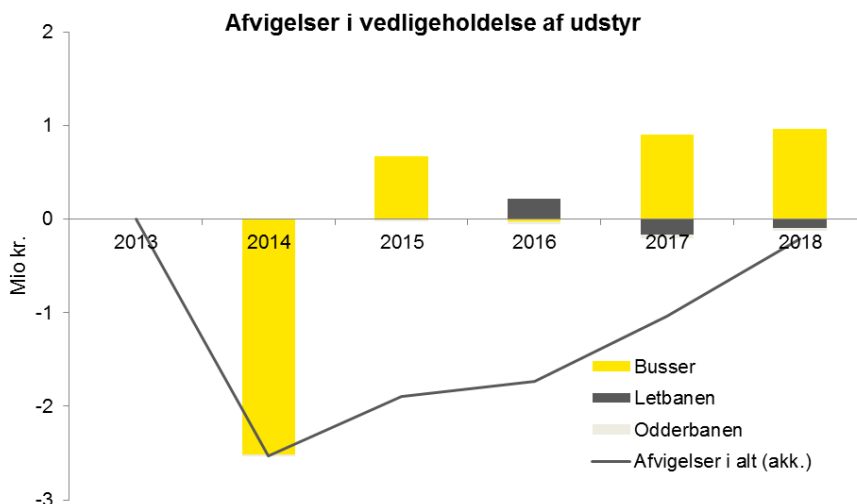
Midttrafik investerede i perioden 2014-2016 i ekstra Bus Full og Check In Min. Dette har medført en stigning i vedligeholdelsesudgifterne frem til 2028. Det forventes, at de samlede udgifter til vedligeholdelse af busudstyr udgør omkring 5,5 mio. kr. årligt fra 2018 og frem.

Vedligeholdelsesudgifterne til Letbanen og Odderbanen forventes at stabiliseres på henholdsvis 0,4 og 0,2 mio. kr. årligt.

5.5.2 Afvigelser i vedligeholdelse af udstyr

De største årsager til afvigelse i vedligeholdelsen af udstyret skyldes investeringen i ekstraudstyret. Figur 5.17 viser afvigelse fra 2013 til 2018.

Figur 5.17: Afvigelser i vedligeholdelse af udstyr



Der blev i 2014 brugt 2,5 mio. kr. mindre på vedligeholdelse af busudstyr end forudsat i BC2013. Fra 2015 skyldes afvigelse de vedligeholdelsesudgifter, der vedrører ekstraudstyret, som ikke var indregnet i BC2013.

5.6 Øvrige driftsudgifter

Der blev i BC2013 ikke afsat udgifter til distributionshonorar og afgifter og kvalitet, support og drift. Det reviderede budget i 2015 indeholder større udgifter til kvalitet, support og drift, som der ikke blev indeholdt i BC2013. Der er efter Budget15 yderligere identificeret en række udgifter der fremadrettet potentielt vil have stor indflydelse på Midttrafiks budgetter. Dette gør, at der er høj risiko ved den fremtidige udvikling i de øvrige driftsudgifter. I de følgende afsnit beskrives udviklingen i de øvrige driftsudgifter, hvorefter afvigelse belyses i forhold til BC2013.

5.6.1 Udvikling i øvrige driftsudgifter

Tabellen viser udviklingen i de øvrige driftsudgifter.

Tabel 5.18: Udvikling i øvrige driftsudgifter

Mio kr. (2015 priser)								2013-2028			Risiko
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019-2028	Notat15	Diff. Budget	Diff. BC	
Distributionshonorar og -afgifter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Høj
Kvalitet, support og drift	0,0	0,5	1,3	1,7	1,5	2,0	9,1	16,1	0,0	16,1	Høj
Øvrige driftsudgifter	0,0	0,5	1,3	1,7	1,5	2,0	9,1	16,1	0,0	16,1	Høj

Distributionshonorar og -afgifter

Distributionshonorar fordeles ud på trafiksselskaberne baseret på antal af kortudstedelse og håndtering af optankninger. De samlede distributionshonorar for alle trafiksselskaber omforderes til alle trafiksselskaber ud fra det enkelte trafiksselskabs indtægtsandel af de samlede rejsekortindtægter.

I BC2013 blev distributionshonorar og distributionsafgifter forudsat budgetneutrale. Midttrafik estimerer nettoudgifterne for 2015 til 0,4 mio.kr., hvorfor der er stor risiko for, at Midttrafik fremadrettet vil opleve en nettoudgift på distributionshonorar og afgifter. Denne udgift er endnu engang afhængigt af eksterne forhold.

Kvalitet, support og drift

I BC2013 blev der ikke afsat udgifter til kvalitet, support og drift. Midttrafik oplevede i 2014 et behov for at budgettere med udgifter hertil. I Budget15 budgetterer Midttrafik med mellem 1,3-2,0 mio. kr. i perioden 2015-2018. I de eksisterende budgetter har Midttrafik ikke indregnet ekstra udgifter til driften (excluded errors). Excluded errors indeholder udgifter til fejl, der løses af East West og Thales, som ikke er dækket af garantien. Det kan eksempelvis være softwarefejl eller smadrede skærme. Udgifterne vil dog i et vist omfang kunne sendes videre til busselskaberne, såfremt deres ansatte er skyld i fejlene (eksempelvis tabt kaffekop eller overgnavet kabel). Midttrafik vurderer, at der fremadrettet kan forventes en merudgift på op mod 0,4 mio. kr. årligt.

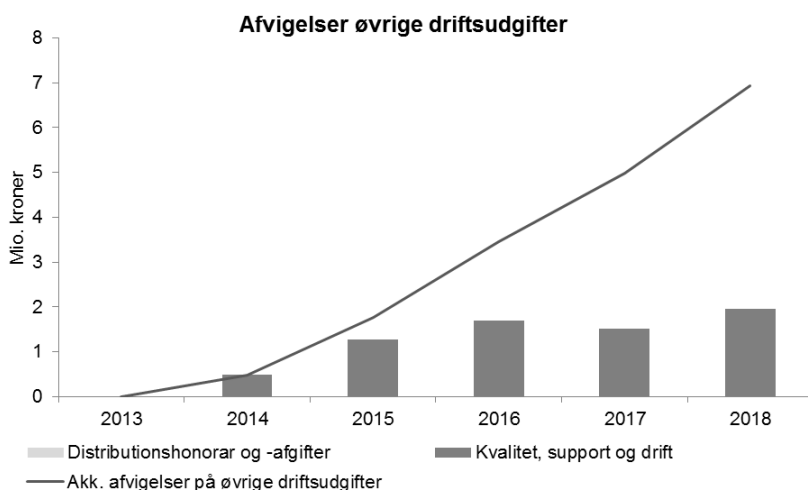
Derudover forventer Midttrafik ligeledes et betalingsgebyr og udgifter til fejlbergnede rejser på op mod hhv. 0,25 mio. kr. og 0,3 mio. kr. årligt. Betalingsgebyret afhænger i høj grad af brugen af rejsekort, da det udløses ved optankning.

I ovenstående tabel er der fra 2019 ligeledes ikke indregnet udgifter til kommissionering af busser grundet usikkerhed omkring antallet af busudskiftninger. Det resulterer i, at der er budgetteret med 1 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Midttrafiks reviderede forventning er, at de samlede øvrige driftsudgifter med høj sandsynlighed kan blive væsentlig højere end forudsat i ovenstående tabel.

5.6.2 Afvigelser i øvrige driftsudgifter

Der blev i BC2013 ikke indregnet udgifter til kvalitet, support og drift. Grafen viser afvigelserne i de øvrige driftsudgifter.

Figur 5.19: Afvigelser i øvrige driftsudgifter



Distributionshonorar og -afgifter er forudsat budgetneutrale i BC2013 såvel som i Budget15. Dermed er der ingen afvigelser.

Der var i BC2013 ikke budgetteret med *kvalitet, support og drift*. Det betyder, at hver krone budgetteret herpå i Budget15 er afvigelser i forhold til BC2013. Der er stor usikkerhed omkring de fremtidige udgifter til *kvalitet, support og drift*, herunder de ikke indregnede forventede excluded errors, hvorfor ovenstående afvigelser med høj risiko kan forventes endnu større.

5.7 Rejsedata

I udarbejdelse af BC2013 blev der estimeret en udgift på Bus & Tog, rejsedata på 16,8 mio. kr. i perioden 2013-2028. I de efterfølgende budgetter blev denne pålagt et andet budgetområde i Midttrafik (Trafikselskabet), hvorfor der i Budget15 ikke er budgetteret med udgifter hertil under driftsområdet for rejsekort. Nedenfor er vist udviklingen i udgifterne til rejsedata for perioden 2013-2018.

Tabel 5.20: Udviklingen i rejsedata

Mio kr. (2015 priser)								2013-2028			Risiko
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019-2028	Notat15	Diff. Budget	Diff. Budget	
Midtrafiks indtægtsandel, %	-	-	2,2%	5,0%	8,0%	8,0%	-				Høj
Samlede udgifter til rejsedata (m. moms)	9,88	15,8	14,4	15,5	15,5	15,5	155,0	241,5			Lav
Rejsedata	0,8	0,0	0,3	0,8	1,2	1,2	12,4	16,8	16,8	0,6	Lav
Afsat i øvrige budgetter	0,8	0,0	0,3	0,8	1,2	1,2	12,4	16,8			
Afvigelse ift. samlet Budget15	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			

Midtrafiks udgifter til rejsedata beregnes ud fra Midtrafiks indtægtsandel af de samlede rejsekortindtægter og de samlede udgifter til rejsedata inklusive moms. I 2016 estimeres rejsedata til 0,8 mio. kr., hvilket stiger til 1,2 mio. kr. i 2017 og frem. Midtrafiks udgift til rejsedata er altså afhængig af rejsekortindtægterne internt såvel som eksternt.

5.8 Besparelser

Umiddelbart efter udarbejdelsen af BC2013 blev besparelserne revideret, hvilket blev inkorporeret i Budget14. Selvom Midttrafik ikke forventer at opnå de fremsatte besparelser i BC2013 eller Budget15, forventer Midttrafik gennem andre interne besparelser stadig at overholde de samlede årlige besparelser fremlagt i Budget15.

5.8.1 Forudsætninger i BC2013

I business casen fra 2013 blev det forudsat at:

- ▶ *Drift af det nuværende billetsalgssystem* kunne spares væk på grund af udfasning af billetautomater. Dette ville medføre en besparelse på 4 mio. kr. årligt fra 2016.
- ▶ Flere rutebilstationer ville lukke, hvormed Midttrafik kunne spare 3 mio. kr. årligt inden for *kundeservice og betjent salg*.
- ▶ Løn, trykning, overheads og fragt til periodekort og klippekort blev udfaset i løbet af 2015. Det blev forudsat, at der fra 2016 kunne spares 1 mio. kr. årligt.
- ▶ I takt med udfasningen af klippekortet ville Midttrafik opnå besparelser på eksisterende salgsprovision på 4,5 mio. kr. årligt fra 2016.
- ▶ Tællinger og analyser kunne nedjusteres med 0,5 mio. kr. årligt fra 2015. Dette skyldes, at Midttrafik kunne anvende rejsekortdata til at foretage disse analyser.
- ▶ Midttrafik skulle ansætte to medarbejdere til nye administrative funktioner, som svarer til 1. mio. kr. årligt.

5.8.2 Udviklingen i besparelser

Besparelserne ved at indføre Rejsekortet er vist i tabellen herunder.

Tabel 5.21: Udviklingen i Midttrafiks besparelser

Mio kr. (2015 priser)								2013-2028			Risiko
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019-2028	Notat15	Diff. Budget	Diff. BC	
Drift af det nuværende billetsalgssystem	0,0	-0,7	-1,0	-4,0	-4,0	-4,0	-40,0	-53,7	0,0	3,0	Lav
Kundeservice og betjent salg	0,0	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-30,0	-45,0	0,0	2,0	Lav
Nye adm. funktioner mv.	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	9,6	14,4	0,0	-2,3	Lav
Periodekort, klippekort mv.	0,0	0,0	-0,4	-1,0	-1,0	-1,0	-10,0	-13,4	0,0	1,4	Medium
Sparet eksisterende salgsprovision	0,0	0,0	-0,5	-4,5	-4,5	-4,5	-45,0	-59,0	0,0	7,4	Medium
Tællinger, analyser	0,0	0,0	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-5,0	-7,0	0,0	0,3	Lav
Besparelser	0,0	-2,7	-4,4	-12	-12	-12	-120,4	-163,7	0,0	11,8	Medium

Drift af det nuværende billetsalgssystem

Ud af den totale afvigelse på 1,1 mio. kr. i forhold til BC2013 udgør de 0,4 mio.kr. en forskydning i udfasningen af billetautomater. Det var forventet i Budget15, at Midttrafik kunne opnå en besparelse på 1 mio. kr. i 2015 og 4 mio. kr. årligt fra 2016 og frem. Den øvrige afvigelse for hele perioden skyldes fremskrivningen af priserne i BC2013 til 2015-prisniveau. Forudsætningen om at spare 4 mio. kr. årligt fra 2016 på det nuværende billetsalgssystem skyldes udfasningen af billetautomater i busserne i Midttrafik. Den reviderede forventning er, at Midttrafik vil have udgifter for 1,3 mio. kr. til drift af det nuværende billetsalgssystem i 2016. Midttrafik opnår derfor kun en besparelse på 2,7 mio. kr. i 2016.

Kundeservice og betjent salg

Midttrafik har siden 2011 lukket flere salgssteder for at skaffe kapital til rejsekortet. Midttrafik realiserer en besparelse på 3 mio. kr. årligt fra 2014. Lukningen af salgssteder har skabt yderligere kapital, der er blevet omfordelt til nye aktiviteter, bl.a. en ny mobil applikation.

Nye administrative funktioner

To nye faste stillinger er blevet opført i forbindelse med rejsekortet, en fuldtid OED (køreplanlægger) og en fuldtid økonomimedarbejder. Derudover er der øvrige midlertidige projektmedarbejdere, hvilket er vist i afsnittet *Rejsekortprojektet*.

Periodekort og klippekort

Salget af klippekort er planlagt at stoppe i maj 2016. Midttrafik vil derfor ikke opnå den fulde besparelse i 2015 og 2016. Det vides endnu ikke, om og i så fald hvornår periodekortet udfases, hvilket også gør, at Midttrafik ikke opnår den fulde besparelse i 2015 eller på længere sigt.

Sparet eksisterende salgsprovision

Efter Midttrafik har lukket flere rutebilstationer i Midtjylland har Midttrafik erfaret, at kunderne har valgt at købe klippekort ved DSB og Arriva. Midttrafik opnår derfor ikke en forventet besparelse i salgsprovision i 2015 og 2016. Midttrafik forventer, at kunderne køber ekstra klippekort i perioden op til salget lukker. Det forøger salgsprovisionen og mindsker Midttrafiks besparelse i 2016. Når brugen af klippekort udløber, kan Midttrafik ikke modregne en salgsprovision for tilbageleverede klippekort. Forudsætningen for 2016 forventes derfor ikke at holde.

Tællinger, analyse

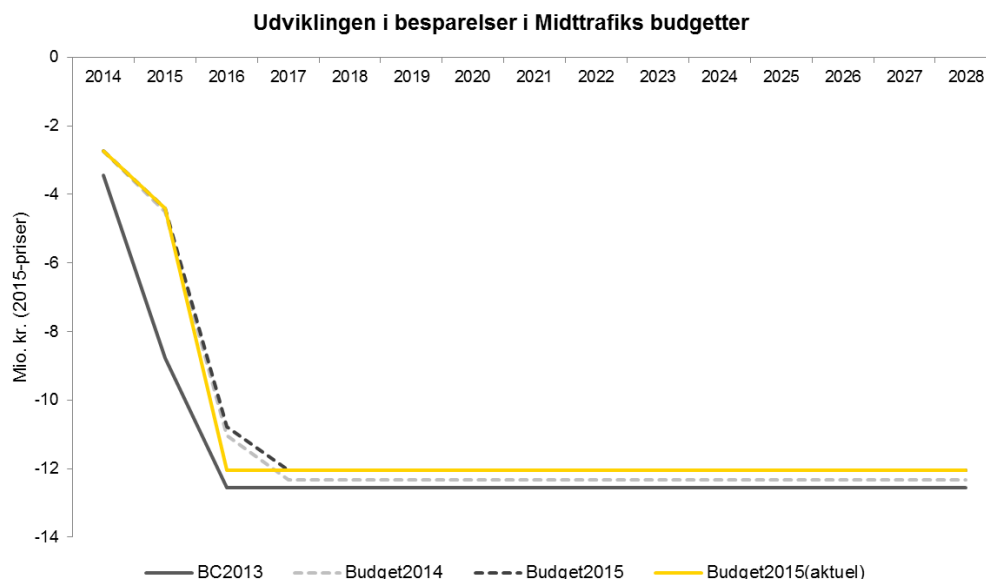
Tidligere blev der brugt 1,5 mio. kr. årligt på tællinger. Med rejsekortet forventes det, at der kun skal bruges 1 mio. kr. årligt. Midttrafik forventer derfor at spare 0,5 mio. kr. årligt.

5.8.3 Afvigelser på besparelser

Kort tid efter udarbejdelsen af BC2013 blev besparelserne revideret af Midttrafik. Det skyldes, at Midttrafik forudså en periodeforskydning, hvilket ville have direkte indflydelse på besparelserne. Disse besparelser, som ligeledes fastholdes i Budget15, blev fremlagt og godkendt af bestillerne. Nedenstående

graf viser udviklingen i besparelserne i de fire budgetter: BC2013, Budget14, Budget15 og Budget15 (aktuelt).

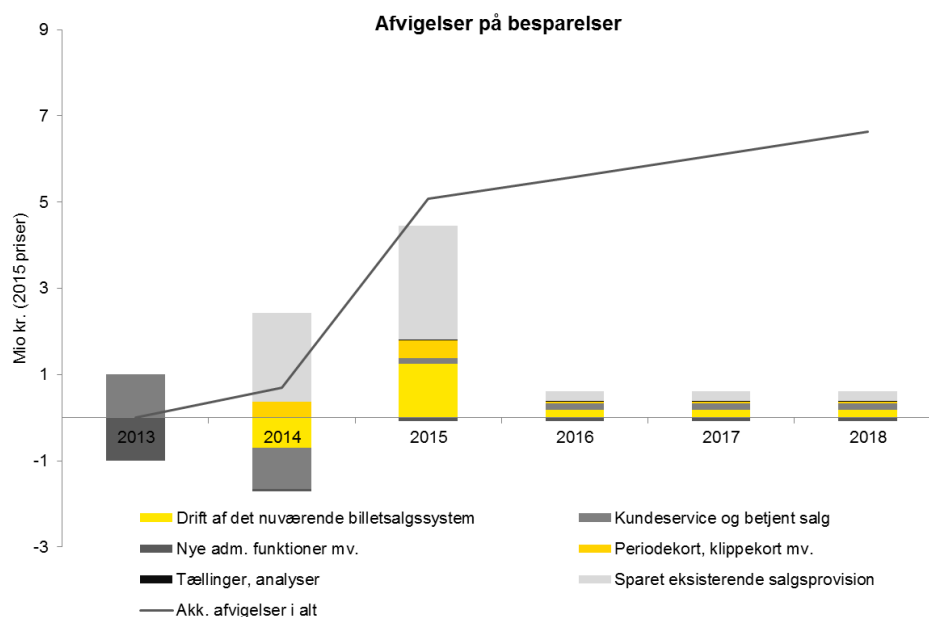
Tabel 5.22: Udviklingen i besparelser i Midttrafiks budgetter



Bemærk, at differencen for 2017 og frem i de fire budgetter skyldes fremskrivning af priser til 2015-priser.

Som nævnt ovenfor opnåede Midttrafik ikke de forudsatte besparelser, som blev antaget i BC2013. Figuren herunder viser afvigelserne på besparelserne.

Figur 5.23: Afvigelser på besparelser



Midttrafik opnår ikke de forudsatte besparelser i 2014 og 2015 på grund en udskydelse af udfasningen af klippekortet og den manglende besparelse i salgsprovision. De manglende besparelser gør, at Midttra-

fik har valgt at nedlægge 7 stillinger. Bestillerne kan derfor stadig forvente at modtage de budgetterede besparelser.

Differencen for 2016 og frem skyldes fremskrivning i priserne fra BC2013 til 2015-prisniveau.

6 Investeringer

Udviklingen og afvigelserne i kapitalindskud og udstyr beskrives herunder. Investeringen i udstyret til letbanen og købet af ekstraudstyr beskrives separat. Sidste afsnit omhandler andre betalingsformer.

6.1 Kapitalindskud til rejsekortet

Kort tid efter udarbejdelsen af BC2013 blev der udarbejdet en omlægning af aktier og lån. I 2015 blev der udstedt yderligere lån grundet manglende likviditet i Rejsekort A/S. Midttrafik forventer ikke at modtage tilbagebetaling på de 25,9 mio. kr. aktier, Midttrafik internt havde indskudt i Rejsekort A/S, hvorfor bestillerne kan forvente en merudgift på kapitalindskud til Rejsekort A/S i forhold til Budget15.

6.1.1 Udvikling i kapitalindskud til Rejsekortet A/S

Midttrafiks kapitalindskud til Rejsekort A/S er opdelt i aktier, lån og tilbagebetaling.

Tabel 6.1: Udvikling i kapitalindskud til Rejsekort A/S

Mio kr. (2015 priser)								2013-2028			Risiko	
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Notat15	Budget15	Diff. Budget	BC2013		Diff. BC
Aktier (betalt af Midttrafik)	25,9						25,9	0,0	25,9	0,0	25,9	Høj
Aktier (betalt af bestillere)	47,8						47,8	47,8	0,0	35,3	12,5	Høj
Lån	48,6	13,0					61,6	61,6	0,0	58,7	2,8	Lav
Kapitalindskud til rejsekortet	122,2	13,0					135,2	109,3	25,9	94,0	41,3	Høj
Tilbagebetaling af lån					-6,2	-7,2	-73,2	-73,2	0,0	-70,5	-2,8	Medium
Kapitalindskud efter tilbagebetaling	122,2	13,0	0,0	0,0	-6,2	-7,2	62,0	36,1	25,9	23,5	38,5	Høj

Som aktionær har Midttrafik været forpligtet til at tilføre nødvendig arbejdskapital til Rejsekort A/S i form af aktiekapital og lånekapital. Midttrafik har indskudt for 25,9 mio. kr. aktier (betalt af Midttrafik), 47,8 mio. kr. aktier (betalt af bestillerne) og 61,6 mio. kr. lån i Rejsekort A/S. Midttrafiks eget indskud i Rejsekort A/S på 25,9 mio. kr. blev forventet tilbagebetalt fra 2017 og frem. Da det har været uden om bestillerne, har dette hidtil ikke været indregnet i budgetterne. Midttrafik forventer ikke at modtage tilbagebetalingen, hvormed de 25,9 mio. kr. skal betales af bestillerne.

Omlægningen i aktier og lån medførte, at Midttrafik forudsatte udbyttebetaling på 3 mio. kr. i perioden 2023-2028, svarende til 18 mio. kr. Midttrafiks seneste forventning er, at de ikke tilbagebetales, hvorfor de ikke er medregnet i tabellen.

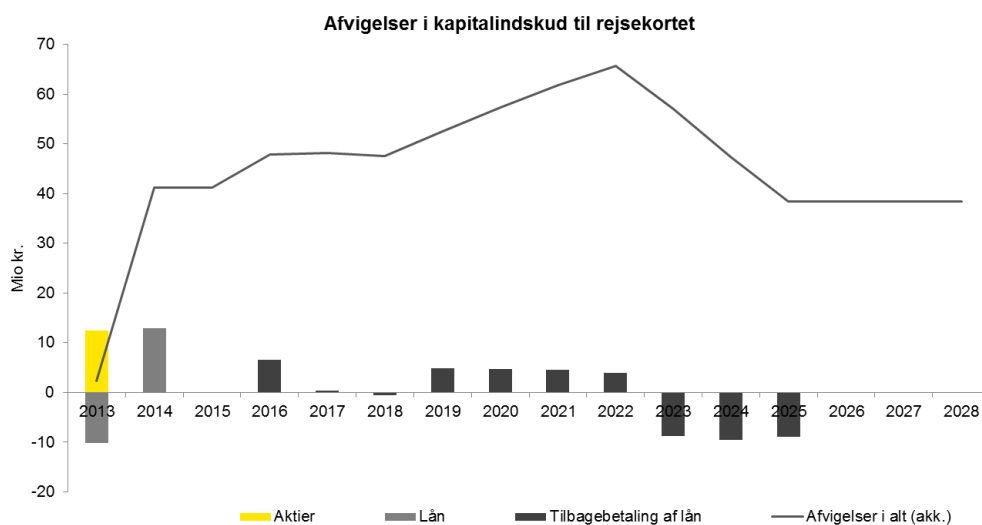
Midttrafik har været forpligtet til at tilføre ekstra kapital til Rejsekort A/S i form af et lån på 13 mio. kr. i 2014. Det skyldes manglende likviditet ved Rejsekort A/S.

Der forventes en tilbagebetaling af lån på 73,2 mio. kr. fra 2017 til 2025.

6.1.2 Afvigelser i kapitalindskud til Rejsekort A/S

Siden BC2013 har Midttrafik omlagt deres kapitalindskud til Rejsekort A/S. Grafen viser disse afvigelser.

Figur 6.2: Afvigelser i kapitalindskud



For hele perioden er der en afvigelse på 38,5 mio. kr. foruden tilbagebetalingen. Afvigelser er fordelt således:

- ▶ 25,9 mio. kr. skyldes Midttrafiks eget aktieindskud, som ikke forventes tilbagebetalt af Rejsekort A/S.
- ▶ Midttrafik havde ikke tilstrækkelig grad indregnet regionens og Horsens' kompensation, hvilket giver en afvigelse på 2,4 mio. kr. i forhold til BC2013.
- ▶ Den samlede tilbagebetaling i BC2013 lå på 70,5 mio. kr. Det ekstra lån på 13 mio. kr. fik tilbagebetalingen til at stige til 83,5 mio. kr. Midttrafik har efterfølgende fået en anden forrentning af ministeriet end først estimeret. Den totale tilbagebetaling udgør derfor 73,2 mio. kr. i 2015.

Der har været en forskydning i tilbagebetalingerne, hvilket giver afvigelser i perioden 2016-2025. Det blev forudsat i BC2016, at Midttrafik modtog første tilbagebetaling i 2016. Første tilbagebetaling forventes først i 2017.

6.2 Udstyr

For både BC2013 og Budget15 er den samlede investering 102 mio. kr. Der er en mindre afvigelse, hvilket skyldes periodeforskydning og fremskrivningerne heraf. Midttrafik forventer dog en merudgift pr. bus, hvilket der endnu ikke er indregnet.

6.2.1 Udviklingen i udstyr

Tabel 6.3 viser de forventede samlede udgifter til investering i Bus Full, Check In Mini (det tidligere Bus Light), Kontroludstyr og Odderbanen.

Tabel 6.3: Udviklingen i investeringen i udstyr

Mio kr. (2015 priser)					2013-2016			BC2013	Diff. BC	Risiko
	2013	2014	2015	2016	Notat15	Budget15	Diff. Budget			
Bus Full	41,9	26,3	18,0	5,7	91,9	91,9	0,0	92,8	-0,9	Medium
Check In Mini	0,0	2,3	0,0	0,0	2,3	2,3	0,0	2,0	0,3	Lav
Kontroludstyr	0,0	0,7	0,0	0,0	0,7	0,7	0,0	0,5	0,2	Lav
Odderbanen	3,4	3,5	0,0	0,1	7,0	7,0	0,0	7,2	-0,1	Lav
Udstyr i alt	45,2	32,8	18,0	5,9	101,9	101,9	0,0	102,4	-0,5	Medium

Bus Full vedrører udstyret i 679 busser, reservedele, installation, Wi-Fi-synkronisering mv. Foruden de 91,9 mio. kr. over hele projektforløbet forventes en ekstraudgift på omkring 5.000 kr. pr. bus, svarende til en samlet forventet ekstraudgift på omkring 3,5 mio. kr. Beløbet er ikke medregnet i ovenstående tabel.

For Check In Mini er der i 2014 investeret i 76 busudstyr. Check In Mini har en estimeret forventet levetid på omkring 5 år og forventes udfaset omkring år 2020.

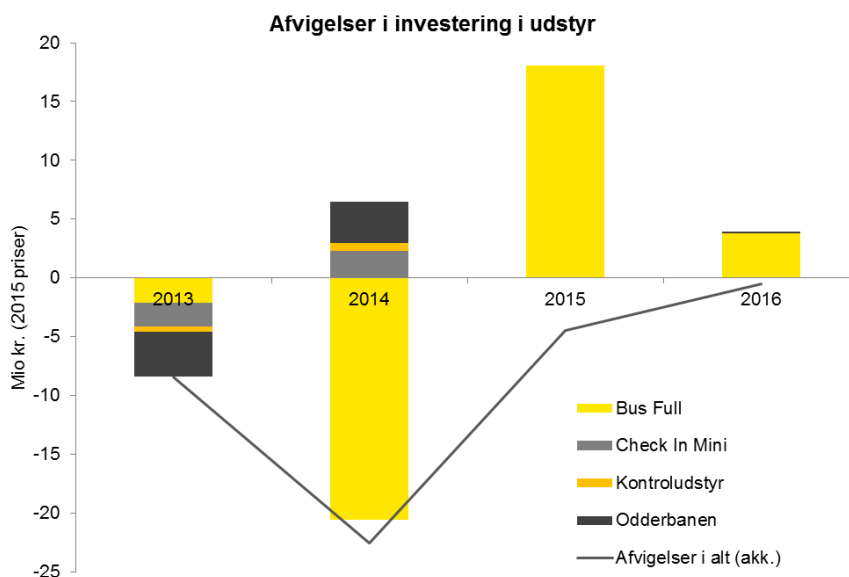
Kontroludstyr udgør 40 stk. til 660.000 kr.

I 2013 blev opsat 13 stationer med Rejsekort på Odderbanen. En udgift på 7 mio. kr. antages derfor realistisk.

6.2.2 Afvigelser i udstyr

I forhold til de oprindelige forudsætninger for investering i udstyr har der på årsbasis været en del udsving. Grafen viser afvigelserne i projektperioden fra 2013-2016.

Figur 6.4: Afvigelser i investeringen i udstyr



En af årsagerne til udskydelse i investeringerne skyldes en softwareopdatering fra Rejsekort A/S, der medførte et udrulningsstop på et par måneder. Udrulningsplanen er stadig overholdt med undtagelse af Check In Mini, der var forventet fuldt udrullet i efteråret 2015. Check In Mini har været udskudt nogle måneder grundet en udstyrsfejl, der løses af Rejsekort A/S.

I forhold til BC2013 er investeringerne omfordelt på flere år, og set over hele projektforløbet har den akkumulerede udvikling af Bus Full, Check In Mini, Kontroludstyr og Odderbanen ændret sig med 0,5 mio. kr.

6.2.3 Investeringsammenligning af Bus Full og Check In Mini

Nedenstående tabel viser investeringsperspektivet i hhv. Bus Full og Check In Mini. Beregningerne er baseret på aktuelle priser. De tilknyttede årsværk er estimeret for de to bustyper.

Tabel 6.5: Investering og drift af Bus Full og Check In Mini

	Bus Full	Check In Mini
Busser, antal	747	89
Investering i alt	109.208.808	2.867.580
Investering pr. bus	146.197	32.220
Drift pr. år i alt	6.132.408	796.684
Drift pr. år pr. bus	8.209	8.952

Investeringen i Bus Full pr. bus er 7,7 gange dyrere end investeringen i Check In Mini pr. bus, men ressourcerne, driften og supporten i Check In Mini er betydeligt mere krævende end Bus Full, ligesom Midttrafik erfarer, at der er væsentlig flere fejlmeldinger på udstyret ved Check In Mini.

Selvom Check In Mini er en betydelig billigere investering på både kort og lang sigt end Bus Full, gør den manglende driftsstabilitet, det højere supportkrav og de mulige bivirkninger ved eksempelvis mistet indtægtstab den samlede driftsrisiko ved Check In Mini betydelig højere end Bus Full.

6.2.4 Letbanen

Forudsætningen i BC2013 for Letbanen var, at der skulle opsættes 26 RVM (Rejsekort Vending Machine). I Budget15 blev det forventet, at der i 2016 opsættes 18 RVM og et færre antal standere på Letbanen end i BC2013. Nedenstående tabel viser de estimerede udgifter til Letbanen.

Tabel 6.6: Udviklingen i udstyr i Letbanen i hhv. BC2013 og Budget15

Mio kr. (2015 priser)							2013-2018	Risiko
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total	
Letbanen (Budget15/Notat15)	0,00	4,23	0,00	3,94	0,15	0,00	8,32	
Letbanen (BC2013)	6,59	0,00	0,00	5,81	0,00	0,23	12,64	
Afgivelser	-6,59	4,23	0,00	-1,87	0,15	-0,23	-4,32	Høj

Midttrafiks reviderede forventning er at investere i 23 RVM og ligeledes flere standere end forudsat i Budget15. Ved nærværende notatskrivning er der forhandlinger med Rejsekort A/S om udnyttelse af optioner. Midttrafik forventer dermed en stigning i udgifterne og altså ikke en negativ udgiftsafvigelse på 4,3 mio. kr. på Letbanen.

6.2.5 Ekstra udstyr

Midttrafik fik efter udarbejdelse af BC2013 et øget behov for busser med rejsekortudstyr. Midttrafik har samlet investeret i ekstra udstyr på Bus Full for 8,8 mio. kr. Det kommer efter en ekstrabestilling fra en række kommuner. De samlede udgifter til ekstra udstyr forventes samlet set at udgøre til 9 mio. kr.

Alle udgifter er kontant finansieret med undtagelse af 27 regionale busser, der er lånefinansieret med 75 % lån og 25 % kontantbetaling.

Tabel 6.7: Udviklingen i ekstra udstyr

Mio kr. (2015 priser)					2013-2016	Risiko
	2013	2014	2015	2016	Total	
Bus Full	0,00	0,85	4,03	3,95	8,82	Lav
Bus Light	0,00	0,00	0,21	0,00	0,21	Lav
Ekstra udstyr i alt (Budget15/Notat15)	0,00	0,85	4,24	3,95	9,03	Lav

Udgifter for ekstra udstyr er i overensstemmelse med bestillerne.

6.3 Andre betalingsformer

Da BC2013 blev udarbejdet, var det med en forventning om, at rejsekortindtægter skulle udgøre op mod 80 % af Midttrafiks indtægtsgrundlag. Flere andre trafikelskaber er i mellemtiden påbegyndt indfasning

af andre betalingsformer. Ved udarbejdelse af indeværende notat er Midttrafik i et undersøgelingsstadium for mulighederne for en mobil applikation.

Målsætningen er at implementere en mobil applikation i forbindelse med den planlagte udfasning af klippekortet i maj 2016 og på sigt indfase klippekort, kontantbilletter og periodekort over applikationen. Det forventes ikke, at periodekort som særskilt produkt udfases inden for den kommende årrække.

Midttrafik estimerer ud fra rå-tilbud, at de samlede udgifter til investering og drift over 3 år udgør maksimalt 2 mio. kr. foruden transaktionsudgifter. Dertil estimerer Midttrafik det samlede ressourceforbrug for en mobil applikation til omkring 0,20 årsværk.

Økonomisk sammenligning

5,1 % af Midtjyllands befolkning over 12 år var i oktober 2015 rejsekortbrugere. Til sammenligning var 18,1 % og 9,9 % rejsekortbrugere i henholdsvis Nordjylland og Syddanmark. De to trafikelskaber NT og Sydtrafik har i mere end 3 år haft en mobil applikation og SMS-salg.

NT omsætter for 20 mio. kr. på deres mobilapplikation, hvilket fordeles på 18 mio. kr. for SMS-salg og 2 mio. kr. via mobil applikation. Provision til salg via SMS og mobil applikation udgør hhv. 7-10 % og 3 %. Som det blev vist i tabel 4.2, har NT siden 2012 ikke opnået en større intern indtægtsandel af mobilbilletter end 9 %. NT har markedsført rejsekortet i højere grad end Midttrafik, hvorfor det forventes, at Midttrafik med en større markedsføringsindsats i en ny mobil applikation kan opnå en betydelig højere intern indtægtsandel end 9 %.

Sydtrafik vurderer, at der er et større supportbehov i opstartsperioden med oprettelse af brugere, spørgsmål vedrørende takster, funktionalitet og lignende. Efter opstartsperioden falder supportniveauet. Det nuværende månedlige estimat ved nærværende notatskrivning lyder på to-tre skriftlige henvendelser. Det forudsættes, at Midttrafik vil opleve samme forholdsmæssige supportniveau som Sydtrafik.

6.4 Udgifter ved valg af platforme

Nedenstående tabel viser de årlige faste og variable udgifter for rejsekortet (i perioden 2015-2018), udgifterne ved periodekortet (2015), klippekortet (2015) og de estimerede udgifter ved implementering af en mobil applikation.

Tabel 6.8: Udgifter pr. indtægtskrone for rejsekortet (2015-2018), periodekortet, klippekortet og digital billet

	Rejsekort 2015	Rejsekort 2016	Rejsekort 2017	Rejsekort 2018	Periodekort	Klippekort	Digital billet
Faste årlige udgifter, mio.kr.	18,5	38,9	40,4	40,5	2,3	2,9	0,5
Variable årlige udgifter, mio.kr.	3,9	7,6	9,5	10,0	2,5	5,4	0,9
Omsætning, mio.kr.	45,0	141,0	238,0	238,0	158,0	193,0	50,0
Totale udgifter pr. indtægtskrone	0,50	0,33	0,21	0,21	0,03	0,04	0,03
<i>Faste udgifter pr. indtægtskrone</i>	<i>0,41</i>	<i>0,28</i>	<i>0,17</i>	<i>0,17</i>	<i>0,01</i>	<i>0,02</i>	<i>0,01</i>
<i>Variable udgifter pr. indtægtskrone</i>	<i>0,09</i>	<i>0,05</i>	<i>0,04</i>	<i>0,04</i>	<i>0,02</i>	<i>0,03</i>	<i>0,02</i>

Tabellen viser, at rejsekortet er væsentlig dyrere i 2015 end de øvrige år, hvilket skyldes de lave rejsekortindtægter i 2015. I 2018 forventes omsætningen og udgifterne at stabiliseres, og udgifterne pr. indtægtskrone estimeres til 0,21 kr. Dette er markant højere end både periodekortet og klippekortet, hvor udgifterne pr. indtægtskrone estimeres til hhv. 0,03 kr. og 0,04 kr. Til sammenligning estimeres udgifterne pr. indtægtskrone for en potentiel ny mobil applikation til 0,03 kr. med en langsigtet forudsætning om et stabilt indtægtsniveau på 50 mio. kr. årligt, hvoraf 80 % af omsætningen er fra klippekort og 20 % er fra kontantbilletter.

Væsentligt at bemærke er, at det er de faste udgifter til rejsekortet, der gør de samlede udgifter pr. indtægtskrone betydelig dyrere end de øvrige produkter. De variable udgifter pr. indtægtskrone forventes fra 2017 at være 0,04 kr., hvor periodekort, klippekort og digital produkt har variable udgifter pr. indtægtskrone for hhv. 0,02 kr., 0,03 kr. og 0,02 kr.

7 Bilag

7.1 BC2013

Ved udarbejdelsen af nærværende notat er metodikken for udgifter og investeringer ændret. Nedenstående tabel viser, hvorledes økonomien i BC2013 er anvendt i nærværende notats opsætning.

Tabel 7.1: Udvikling i BC2013 med indeværende notats metodik

Mio kr. (2015 priser)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019-2028	2013-2028
								BC2013
Driftsudgifter	4,6	16,2	30,1	38,3	38,9	38,8	390,1	557,1
Rejsekortprojektet	4,0	11,4	3,2	0,8	0,0	0,0	0,0	19,4
Abonnement	0,0	0,4	22,4	31,7	32,5	32,5	324,9	444,4
Det fælles Rejsekort kundecenter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Midttrafiks kundecentre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Interne ressourcer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Vedligeholdelse	0,0	3,4	3,5	4,8	5,3	5,3	54,7	77,0
Øvrige driftsudgifter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Rejsedata	0,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	10,5	16,3
Besparelser	0,0	-3,4	-8,8	-12,6	-12,6	-12,6	-125,6	-175,5
Driftspåvirkning	4,6	12,8	21,4	25,8	26,3	26,3	264,5	381,6
Afvigelse fra BC2013 og Notat15	-2,8	-5,6	1,2	8,5	9,9	10,4	102,6	124,1

7.2 Forudsætninger for ressourceforbrug

Nedenstående forudsætninger anvendes i kalkulationerne for ressourceforbrug i Midttrafiks kundecenter, kundeservice samt det fælles Rejsekort kundecenter:

- ▶ Hver skriftlig henvendelse forudsættes at tage 20 min. pr. rejsekorthenvendelse. Dette er et gennemsnit af alle Midttrafiks skriftlige kundehenvendelser.
- ▶ Telefonisk tast 2 og direkte henvendelser forudsættes at tage 3 min. og 23 sek. pr. henvendelse inklusive efterbehandlingstid, hvilket er Movias gennemsnit pr. tast 2-henvendelse.
- ▶ Personlige betjening forudsættes at tage 15 min. pr. oprettelse (udgør 10 %) og 3 min. for øvrige henvendelser (udgør 90 %).
- ▶ Hver medarbejder får løn for 160,3 timer pr. måned. På månedsbasis forudsættes det, at en medarbejder i Midttrafiks kundecenter (uden betalt frokost) og kundeservice kan besvare henvendelser i hhv. 129,6 og 120,3 timer pr. måned, når ferie, helligedage, kurser, 3 % sygefravær og 7 % frokost er fratrukket.
- ▶ Lønnen for en medarbejder i kundeservice er 205 kr./time.
- ▶ For et årsværks arbejde er indregnet 150.000 kr. i overheads. Dette dækker faste udgifter til materielle, husleje, uddannelse samt indirekte udgifter til ekstra HR, Økonomi og andet.
- ▶ Der bliver i gennemsnit solgt 142 klippekort om dagen fra Midttrafik kundecenter.

For at estimere november og december, hele 2015 og 2016 er der foretaget følgende forudsætninger:

- ▶ Oktober anses af Midttrafik som værende et pålideligt benchmark for et helt år. De estimerede ressourcer i november og december følger udviklingen i indtægtsandelen med oktober som indeks 100.
- ▶ Midttrafiks kundecenter oplever i aftentimerne, at op mod 50 % af kunderne ringer til Midttrafik, da de er det eneste åbne kundecenter siden juni. Denne har derfor været kunstig høj. Der er taget 20 % af henvendelsesniveauet i 2016 og frem, da Midttrafiks kundecenter tilbagejustere åbningstiderne fra 1. januar 2016.
- ▶ De estimerede ressourcer for 2015 og 2016 følger udviklingen i indtægtsandelen med oktober som indeks 100.
- ▶ De samlede rejsekortindtægter pr. henvendelse oplever et knæk, i takt med at rejsekortindtægterne stiger. Baseret på rejsekortets henvendelsesmønster i forhold til rejsekortindtægter forudsættes det, at Midttrafik for 2017 og de efterfølgende år benytter det samme antal ressourcer som 2016.

7.3 Fremskrivningsmetodik

For at kunne sammenligne tallene i BC2013 med Budget15 har det været nødvendigt at fremskrive BC2013 til 2015-priser for alle driftsudgifter. Rejsekort A/S anvender en fremskrivningsprocent på 2,3 % p.a., hvilket anvendes i nærværende notat.

I Budget15 er tallene for 2013 og 2014 hhv. 2013- og 2014-priser. For årrækken 2015-2028 er der anvendt 2015-priser.

Tallene i BC2013 er alle som udgangspunkt 2013-priser. Dette er justeret i nærværende notat, så 2013 ikke fremskrevet, 2014 er fremskrevet med 2,3 %, og årrækken 2015-2028 er fremskrevet med 4,7 %.

Herunder er vist kalkulationerne for prisfremskrivningerne.


Tabel 7.2: Kalkulationerne for prisfremskrivning af BC2013.

Årlig prisstigning		1,000	1,023	1,047	1,047	1,047	1,047
		2013-2028					
BC2013 2015-priser	Notat15	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Driftsudgifter							
Rejsekortprojektet	19,4	4,0	11,4	3,2	0,8	0,0	0,0
Abonnement	444,4	0,0	0,4	22,4	31,7	32,5	32,5
Det fælles Rejsekort kundecenter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Midttrafiks kundecentre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Interne ressourcer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Vedligeholdelse	77,0	0,0	3,4	3,5	4,8	5,3	5,3
Øvrige driftsudgifter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Rejsedata	16,3	0,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Besparelser	-175,5	0,0	-3,4	-8,8	-12,6	-12,6	-12,6
		2013-2028					
BC2013 2013-priser	Notat15	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Driftsudgifter							
Rejsekortprojektet	19,0	4,0	11,2	3,1	0,8	0,0	0,0
Abonnement	424,7	0,0	0,3	21,4	30,3	31,1	31,1
Det fælles Rejsekort kundecenter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Midttrafiks kundecentre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Interne ressourcer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Vedligeholdelse	73,6	0,0	3,4	3,4	4,6	5,1	5,1
Vedligeholdelse (busser)	66,2	0,0	3,4	3,4	4,6	4,6	4,6
Vedligeholdelse (letbanen)	7,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,5
Øvrige driftsudgifter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Rejsedata	15,6	0,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Besparelser	-167,8	0,0	-3,4	-8,4	-12,0	-12,0	-12,0

7.4 Kildeliste

Afsnit	Kilder	Kildeliste
4.	Kunder	
4.1	Kunder	Ugerapport fra Rejsekort A/S
4.1	Kunder	BC2013
4.2	Indtægter	Indtægtsfordeling på billettype
4.2	Indtægter	NT's regnskab
4.3	Kundehenvendelser	Rejsekort Kundecenter aconto september 2015
4.3	Kundehenvendelser	Rejsekort Kundecenter budgetopfølgning september 2015
4.3	Kundehenvendelser	Rejsekort Kundecenter ledelsesopfølgning september 2015
4.3	Kundehenvendelser	Rejsekort Kundecenter SLA opfølgingsrapport september 2015
4.3	Kundehenvendelser	Midttrafiks kundecenter (stikprøver)
4.3	Kundehenvendelser	Finn og Mogens Buch fra Rejsekort A/S
4.3	Kundehenvendelser	Oversigt over Kundehenvendelser_210915
5.	Drift	
5.1	Rejsekortprojektet	BC2013
5.1	Rejsekortprojektet	Budget15
5.1	Rejsekortprojektet	Midttrafiks økonomiafdeling
5.2	Abonnement	BC2013
5.2	Abonnement	Budget14
5.2	Abonnement	Budget15
5.2	Abonnement	Budget15(aktuelt)
5.2	Abonnement	Midttrafiks økonomiafdeling
5.3	Kundecentre	Midttrafiks kunde analyse afdeling
5.3	Kundecentre	Rejsekort A/S rapporter
5.3	Kundecentre	Rejsekort Kundecenter aconto september 2015
5.3	Kundecentre	Rejsekort Kundecenter budgetopfølgning september 2015
5.3	Kundecentre	Rejsekort Kundecenter ledelsesopfølgning september 2015
5.4	Interne ressourcer	Intern rundspørge i Midttrafik
5.4	Interne ressourcer	Midttrafiks kunde analyse afdeling
5.5	Vedligeholdelse	BC2013
5.5	Vedligeholdelse	Budget15
5.5	Vedligeholdelse	Midttrafiks økonomiafdeling
5.6	Øvrige driftsudgifter	BC2013
5.6	Øvrige driftsudgifter	Budget15
5.6	Øvrige driftsudgifter	Midttrafiks økonomiafdeling
5.7	Rejsedata	BC2013
5.7	Rejsedata	Budget15
5.7	Rejsedata	Midttrafiks økonomiafdeling
5.8	Besparelser	BC2013
5.8	Besparelser	Budget14
5.8	Besparelser	Budget15
5.8	Besparelser	Budget15(aktuelt)
5.8	Besparelser	Midttrafiks økonomiafdeling
6.	Investeringer	
6.1	Kapitalindskud til rejsekortet	BC2013
6.1	Kapitalindskud til rejsekortet	Budget15
6.1	Kapitalindskud til rejsekortet	Midttrafiks økonomiafdeling
6.2	Udstyr	BC2013
6.2	Udstyr	Budget15
6.2	Udstyr	Midttrafiks økonomiafdeling
6.3	Andre betalingsformer	Leverandør af mobil løsning
6.3	Andre betalingsformer	NT mail
6.3	Andre betalingsformer	Sydtrafik mail
6.4	Omkostninger ved platforme	Midttrafiks økonomiafdeling
7.	Bilag	
7.1	BC2013	BC2013
7.2	Forudsætninger	Midttrafiks kunde analyse afdeling
7.3	Fremskrivning	BC2013

Midttrafik



Notat om ressourceforbrug på
rejsekortet - opsummering



Building a better
working world

1

Opsummering

Midttrafik besluttede i 2013 at indføre rejsekortet som et fælles elektronisk billet- og betalingskort til brug i tog og busser i hele regionen. Som baggrund for beslutningen havde Midttrafik udarbejdet en business case (herfra BC2013), der sammenstillede udgifterne ved *at indføre rejsekortet* med udgifterne *ved ikke at indføre rejsekortet*. Resultatet var, at Midttrafik kunne imødesee en merudgift på 184 mio. kr. over perioden fra 2013 til 2028 ved at indføre rejsekortet. Der var i dette tal ikke indregnet mulige positive effekter i form af øgede indtægter og løbende effektiviseringer i den kollektive trafik. Udgiftsneutralitet ville blive opnået med en fremgang i antallet af rejser på 5 %. Dette ville netop generere den merindtægt, der modsvarede den gennemsnitlige årlige merudgift på 32,4 mio. kr. ved indførelse af rejsekortet i forhold til et alternativ til rejsekortet som belyst i BC2013. På baggrund af en rapport fra COWI blev det i BC2013 samtidig bemærket, at rejsekortet vurderedes at være en dyr løsning, men dog den løsning, der bedst understøttede ønsker og hensyn fra både kunder, busselskaber og administration.

EY er på baggrund af ovenstående blevet bedt om, i tæt samarbejde med Midttrafik, at levere et faktuel notat om Midttrafiks ressourceforbrug på rejsekortet. Det primære formål er at belyse udviklingen i det realiserede og det forventede ressourceforbrug ('Notat15') og sammenstille dette med resultaterne i business casen fra 2013 ('BC2013' eller 'BC') samt Midttrafiks aktuelle budget ('Budget2015' eller 'Budget').

Rejsekortet som emne for en analyse

Hvad der umiddelbart kan synes som en simpel opgave at 'vurdere ressourceforbruget ved Midttrafiks brug af rejsekortet', bliver ved et nærmere eftersyn hurtigt til en kompleks størrelse.

Idégrundlaget, udviklingen og tilgangen til implementeringen af rejsekortet har gjort rejsekortet til et sammensat emne at analysere. Den fælles finansiering af både udviklingen og driften af rejsekortet, de mange overlappende produkter introduceret på markedet over de seneste år er eksempler herpå.

Tidsplan

Udrulningen af rejsekortet er sket rettidigt. Afvigelser i udgiftsopgørelser af investeringer i udstyr afviger trods dette grundet forskydning i betalinger.

Udfasningen af klippekortet er forsinket med omkring 1 år ift. det i BC2013 planlagte. Analysen forudsætter, at klippekortindtægter konverteres til rejsekortindtægter med fuld effekt i 2017. Det er værd at bemærke, at der er stor usikkerhed forbundet med denne forudsætning.

Ressourceforbrug

Udrulningen af rejsekortet har vist sig mere udgifts- og ressourcetungt end forudsat i såvel BC2013 som Budget15. Således er udgifterne til rejsekortet i 2016 3,8 mio.kr. højere end Budget15, imens de samlede merudgifter fra 2015 til 2028 kan opgøres til 96,8 mio.kr.

Nedenstående tabel viser merudgifterne i 2016 og i perioden 2015-2028 ift. Budget15.

	2016	2015-2028
Mio kr. (2015 priser)	Diff. Budget	Diff. Budget
Det fælles Rejsekort kundecenter	-0,6	27,2
Midttrafiks kundecentre	2,8	33,7
Interne ressourcer	0,8	19,1
Rejsedata	0,8	16,8
Driftspåvirkning	3,8	96,8
Afsat i øvrige budgetter	2,3	34,2
Afvigelse ift. samlet Budget15	1,5	62,7

Som det fremgår nederst i tabellen er der afsat midler til rejsekortet i andre dele af budgettet. Dette gælder blandt andet udgifter til rejsedata og Midttrafiks kundecenter, der tidligere har været budgetteret separat. Afvigelsen i forhold til det samlede Budget15 beregnes således til 1,5 mio.kr. i 2016 og 62,7 mio.kr. i perioden 2015-2028.

Det fælles Rejsekort kundecenter

Den årlige udgift til det fælles Rejsekort kundecenter beregnes ud fra 1) Midttrafiks indtægtsandel af de samlede rejsekortindtægter og 2) de samlede udgifter i det fælles Rejsekort kundecenter. Begge størrelser forventes at være stigende de kommende år og kan i høj grad variere afhængig af andre trafikskabers engagement i rejsekortet og det fælles kundecenters bevilgede økonomi. Budgettet for de samlede udgifter i det fælles Rejsekort kundecenter er således øget fra ca. 8 mio.kr. i 2011 til 39 mio.kr. i 2016, hvilket illustrerer sårbarheden og Midttrafiks manglende mulighed for at forudse og styre den samlede ressourceanvendelse på rejsekortet. Som en note kan det bemærkes, at den negative afvigelse i 2016 skyldes en langsommere indtægtsmæssig indfasning af rejsekortet i Midttrafik end tidligere antaget.

Midttrafiks kundecenter

Der forventes at være et ressourcetræk vedrørende rejsekortet i Midttrafiks kundecenter og kundeservice på 2,8 mio. kr. i 2016. Det samlede beløb fremgår samtidig som en afvigelse ift. Budget15, idet der ikke tidligere er budgetteret med udgifter hertil. De telefoniske og personlige rejsekorthenvendelser forventes at udgøre de 1,5 mio. kr. i 2016; imens de skriftlige rejsekorthenvendelser forventes at udgøre 1,3 mio. kr. i 2016. Frem til 2028 er de samlede forventede udgifter til Midttrafiks kundecentre opgjort til 33,7 mio. kr.

Interne ressourcer

Midttrafik oplever et større ressourceforbrug ved rejsekortet end forudsat i hidtidige budgetter. Midttrafik har for 2015 holdt sig inden for eksisterende budget, hvilket dog har været på bekostning af andre ikke-rejsekortrelaterede arbejdsopgaver. Såfremt Midttrafik vil prioritere de hidtil nedprioriterede ikke-rejsekortrelaterede arbejdsopgaver vil dette medføre en merudgift på 0,8 mio. kr. i 2016, og 19,1 mio. kr. frem til 2018.

Rejsedata

Midttrafik har efter udarbejdelse af Budget15 foretaget en omlægning af Bus & Tog Rejsedata, som har været budgetteret under et andet internt budget i Midttrafik trafikskabet. I indeværende notat udgør denne omlægning 0,8 mio. kr. i 2016 og 16,8 mio. kr. frem til 2028 ift. Budget15. Afvigelsen anført for rejsedata i tabellen modsvarer således af et tilsvarende beløb under 'Afsat i øvrige budgetter'.

Følsomheder

Det er afgørende at være opmærksom på de bagvedliggende forudsætninger for nærværende opsummering og den samlede analyse. Ændrer forudsætningerne sig, rykker tallene og dermed de mulige konklusioner.

En måde at tage dette i betragtning på er at vurdere effekten af tre mulige ændringer i forudsætninger:

- ▶ *Det fælles Rejsekort kundecenter:* Betalingen af det fælles Rejsekort kundecenter bygger på en fordeling af udgifter svarende til trafikskabernes fordeling af indtægter på rejsekortet. Indtægtsandel af de samlede rejsekortindtægter og de samlede udgifter i det fælles Rejsekort kundecenter er i høj grad ude af Midttrafiks kontrol eftersom eksterne forhold, såsom andre trafikskabs produktstrategi, prioriteringer, engagement i rejsekortet og rejsekortindtægter, har direkte betydning på Midttrafiks udgifter. En ændring af Midttrafiks indtægtsandel af de samlede rejsekortindtægter på 1 % vil betyde en merudgift på 0,5 mio.kr. årligt.
- ▶ *Brug af nye teknologier:* En eventuel introduktion af digitale billetter vil kunne reducere Midttrafiks variable udgifter. For hver 50 mio.kr. i indtægter, der overflyttes fra rejsekortet til digitale billetter, vil Midttrafik kunne reducere de variable udgifter med 1,3 mio.kr. årligt. Beregningerne bygger på foreløbigt indhentede tilbud på udvikling, implementering og drift af digitale billetter.
- ▶ *Intern ressourceprioritering:* Der er aktuelt bortprioriteret opgaver for hvad der svarer til 6 medarbejdere. De 6 medarbejdere løser for nuværende opgaver i tilknytning til udrulningen af rejsekortet. Vurderes det, at dette ikke kan fortsætte og, at fx kun halvdelen af opgaverne fortsat kan bortprioriteres vil dette betyde en merudgift på 1,5 mio.kr. årligt.

Konklusion

Rejsekortet er blevet dyrere end forudsat. Merudgiften har indtil nu kunne rummes i Midttrafiks budgetter samt ved bortfald af øvrige opgaver. Det må forventes, at det fra 2016 og frem ikke vil være muligt at afholde merudgifterne til rejsekortet indenfor de givne budgetter og opgavemæssige rammer.

Det er afgørende at bemærke, at Midttrafik kun indirekte har kontrol over udgifterne til rejsekortet. Alle opgjorte størrelser er således behæftet med store usikkerheder. Midttrafiks beslutning om den videre brug af rejsekortet bør derfor ske i tæt sammenhæng med beslutningerne om Midttrafiks kunde- og produktstrategi, valg af teknologi samt håndtering af kundecentret.

Nedenstående tabel opsummerer de samlede udgifter i Notat15, Budget15 og BC2013 samt dertilhørende afvigelser. Læser man tabellen linje for linje vil man kunne se hvordan de enkelte poster har udviklet sig fra business casen i 2013 (BC2013), til budgettet 2015 (Budget15) og nu senest med nærværende notat i 2015 (Notat15). Nogle poster er kommet til og nogle har ændret sig. Samlet bekræfter tabellen, at det, selv med kort afstand til implementeringen og udrulningen af rejsekortet, har været vanskeligt at forudsige påvirkningerne af rejsekortet i arbejdet med såvel business casen i 2013 (BC2013), og budgettet i 2015 (Budget15). De samlede forventede merudgifter til rejsekortet ift. BC2013 kan opgøres til 124,1 mio.kr. i perioden fra 2013 til 2028. De forventede medudgifter er reduceret til 62,7 mio.kr., hvis man sammenligner Notat15 med det seneste budget fra 2015.

Mio. kr. (2015 priser)						2013-2028				
	2015	2016	2017	2018	2019-2028	Notat15	Budget15	Diff. Budget	BC2013	Diff. BC
Indtægter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-
Rejsekortindtægter	-45,0	-141,0	-238,0	-238,0	-2380,0	-3045,1	-	-	-	-
Klippekortindtægter	45,0	141,0	238,0	238,0	2380,0	3045,1	-	-	-	-
Driftsudgifter	27,0	46,3	48,2	48,7	487,4	669,4	572,7	96,8	557,1	112,3
Rejsekortprojektet	7,8	2,1	0,0	0,0	0,0	19,0	19,0	0,0	19,4	-0,5
Abonnement	8,0	30,7	31,8	31,8	328,3	431,1	431,1	0,0	444,4	-13,4
Det fælles Rejsekort kundecenter	0,9	2,4	3,9	3,9	39,0	50,2	23,1	27,2	0,0	50,2
Midttrafiks kundecentre	1,3	2,8	2,5	2,5	24,7	33,7	0,0	33,7	0,0	33,7
Interne ressourcer	3,2	0,8	1,3	1,3	12,5	19,1	0,0	19,1	0,0	19,1
Vedligeholdelse	4,2	4,9	6,0	6,1	61,4	83,5	83,5	0,0	77,0	6,5
Øvrige driftsudgifter	1,3	1,7	1,5	2,0	9,1	16,1	16,1	0,0	0,0	16,1
Rejsedata	0,3	0,8	1,2	1,2	12,4	16,8	0,0	16,8	16,3	0,6
Besparelser	-4,4	-12,0	-12,0	-12,0	-120,4	-163,7	-163,7	0,0	-175,5	11,8
Driftspåvirkning	22,6	34,3	36,2	36,7	367,0	505,8	409,0	96,8	381,6	124,1
Afvigelse ift. Budget15 for rejsekortet	2,7	3,8	6,9	6,9	76,6	96,8				
Afsat i øvrige budgetter	2,7	2,3	2,4	2,4	24,3	34,1				
Afvigelse ift. samlet Budget15	0,0	1,5	4,4	4,4	52,3	62,7				
Investeringer	22,3	13,8	-6,1	-7,2	-59,8	181,3	155,4	25,9	138,6	42,7
Kapitalindskud til rejsekort	0,0	0,0	-6,2	-7,2	-59,8	62,0	36,1	25,9	23,5	38,5
Udstyr busser	18,0	5,9	0,0	0,0	0,0	101,9	101,9	0,0	102,4	-0,5
Udstyr Letbanen	0,0	3,9	0,2	0,0	0,0	8,3	8,3	0,0	12,6	-4,3
Ekstra udstyr busser	4,2	3,9	0,0	0,0	0,0	9,0	9,0	0,0	0,0	9,0

Dykker vi ned i de driftsudgifter, der ikke allerede er belyst og kommenteret i tabellen på side 2, har Midttrafik ift. BC2013 oplevet en stigning i udgifterne til vedligeholdelse af udstyr på 6,5 mio.kr. frem til 2028, hvilket hovedsageligt skyldes en merudgift til ekstraudstyr på 9 mio.kr. Ligeledes er der afvigelser på Øvrige driftsudgifter og Besparelser på hhv. 16,1 mio.kr. og 11,8 mio.kr. og en negativ afvigelse ved Rejsekortprojektet og Abonnement på hhv. -0,5 mio.kr. og -13,4 mio.kr. Ovenstående afvigelser er dog enten indregnet i Budget15 eller elimineret igennem interne besparelser, hvorfor der i kolonnen 'Diff. Budget' står et rundt 0, svarende til at budgettet forventes at holde.

BILAG 1

Økonomisk vurdering af 3 modeller for håndtering af kundeservice for rejsekort hos Midttrafik

Sagsfremstilling

Bestyrelsen blev på mødet den 11. december 2015 præsenteret for de 2 overordnede modeller for Midttrafiks betjening af rejsekortkunder, som Bus & Tog samarbejdet anså for mulige.

1. Fuld indtræden i det fælles Rejsekort Kundecenter inden for rammerne af den gældende samarbejdsaftale.
2. Fuld udtræden af det fælles Rejsekort Kundecenter.

Model 2 blev fravalgt, fordi den ville medføre ringere service og øgede omkostninger.

I model 1 fordeles opgaverne i Rejsekort Kundecenter mellem trafikskaberne, hvor trafikskaberens andel af de samlede rejsekortindtægter udgør fordelingsnøglen for mængden af henvendelser, det enkelte trafikskaber skal håndtere. Den konkrete fordeling af henvendelserne til trafikskaberne er tilfældig med hensyn til hvor i landet, kunden bor eller rejser.

Model 1 blev opdelt i 3 alternativer.

Alternativerne sammenlignes på estimeret pris på håndtering af følgende ydelser (også benævnt honorerbare omkostninger), som er omfattet af Parternes aftale om Rejsekort Kundecenter:

- Håndtering af telefoniske kundehenvendelser på 70 11 33 33 vedrørende spærring af kort, kundens rejsekort og rejser samt generel information om rejsekort.
- Håndtering af alle skriftlige kundehenvendelser indkommet via e-mail eller webkontaktformular til Rejsekort Kundecenter

De økonomiske beregninger er foretaget med udgangspunkt i Bus & Togs nyeste prognoser for henvendelser vedr. rejsekort i 2017, Tidsforbruget i beregningerne er fastsat ud fra aftalte gennemsnitstal til udligning af håndtering af kundehenvendelser i henhold til Parternes aftale om Rejsekort Kundecenter. Midttrafiks andel af Rejsekort Kundecenters udgifter er vurderet til 6 % i 2017.

Timeprisberegningen for Midttrafiks kundecenter tager udgangspunkt i model og forudsætninger opsat af EY til vurdering af overordnet ressourcebehov, jf. dagsordenspunkt vedr. ressourceforbrug på rejsekortet. Forudsætningerne fastsættes med udgangspunkt i variable som årlig arbejdstid fratrukket pauser, sygefravær, kursusdage osv., hvorved den effektive arbejdstid opgøres og deraf følgende timepris ud fra lønomkostningen inkl. pension og overhead.

Model 1a

Midttrafik deltager fuldt i Rejsekort Kundecenter og håndterer sin andel af kundehenvendelserne ud fra den aftalte fordelingsnøgle. Kundehenvendelserne besvares hos Midttrafik Kundecenter og Midttrafiks Kundeservice.

Besvarelse af kundehenvendelserne vil kunne håndteres til en timepris på ca. 400 kr. som dækker ledelse, support, information, opfølgning mv.

I en opstartsfasen vil der være øgede omkostninger i form af lavere effektivitet og øget træk på Midttrafik administration.

Model 1b

Midttrafik deltager fuldt i Rejsekort Kundecenter og outsourcer sin andel af kundehenvendelserne ud fra den aftalte fordelingsnøgle. Kundehenvendelserne besvares hos DSB.

Besvarelse af kundehenvendelserne vil kunne håndteres til en timepris på ca. 395 kr. på baggrund af et tilbud fra DSB. Denne pris dækker også ledelse, support, information, opfølgning mv., idet DSB er part i Rejsekort Kundecenter og derfor allerede udfører dette.

DSB løser allerede opgaven i dag, så der vil ikke være en opstartsfasen med øgede omkostninger og træk på Midttrafik administration.

Model 1c

Midttrafik deltager fuldt i Rejsekort Kundecenter og outsourcer sin andel af kundehenvendelserne ud fra den aftalte fordelingsnøgle. Kundehenvendelserne besvares hos en ekstern leverandør.

Besvarelse af kundehenvendelserne vil kunne håndteres til en timepris på ca. 400 kr. som dækker ledelse, support, information, opfølgning mv. vurderet på baggrund af et uforpligtende tilbud.

I en opstartsfasen vil der være øgede omkostninger i form af øget træk på Midttrafik administration.

Sammenligning af modellerne

Udgiften til honorerbare henvendelser ved de 3 modeller vil se ud som følger baseret på Bus & Togs nyeste prognoser for henvendelser vedr. rejsekort i 2017.

Samlet udgift 2017 – honorerbare henvendelser	I alt
Midttrafik kundecenter	2.687.453
DSB	2.639.954
Ekstern leverandør	2.673.371

Ud over de honorerbare henvendelser har Midttrafik følgende udgifter til Rejsekort Kundecenter. Udgifterne er de samme uanset valg af model.

Øvrige udgifter til Rejsekort kundecenter i 2017	I alt
Ikke honorerbare skriftlige (håndteres af kundecenteret)	438.411
Ikke honorerbare telefoniske (tast 2) (håndteres af kundecenteret)	233.766
Faste (jf. bus og tog budget 2016 - samme niveau)	474.300
I alt	1.146.477

Der er tale om et estimat, hvor Midttrafiks andel af ikke honorerbare skriftlige er sat til 1% mens Midttrafiks andel af ikke honorerbare Tast 2 og faste udgifter er sat til 6%. Øvrige udgifter er finansieret i eksisterende budget.

Midttrafiks samlede udgifter til Rejsekort Kundecenter vil altid være forbundet med en række usikkerheder.

- Udviklingen i antallet af henvendelser og henvendelsernes karakter kan bl.a. påvirkes af enkeltstående hændelser, presseomtale, tiltræden af et nyt trafiksselskab.
- Udviklingen i Midttrafiks andel kan bl.a. påvirkes af eget og de øvrige trafiksselskabers strategi vedr. produkter og salgskanaler. Indfører et selskab periodekort på Rejsekort, øges selskabets rejsekortindtægter, og Midttrafiks andel mindskes. Indfører et selskab nye produkter på en app, kan det medføre et fald i selskabets rejsekortindtægter, og Midttrafiks andel vil herved øges.

Bilag 1

Forventet antal CIM i drift pr. 26-6-2016 (kontraktskifte)

Favrskov	2
Hedensted	5
Herning	1
Holstebro	5
Horsens	5
Ikast-Brande	0
Lemvig	0
Norddjurs	0
Odder	10
Randers*	0
Ringk/Skjern	1
Samsø	0
Silkeborg	6
Skanderborg	0
Skive	6
Struer	4
Syddjurs	4
Viborg*	13
Aarhus	0
Regionen	0
I alt	62

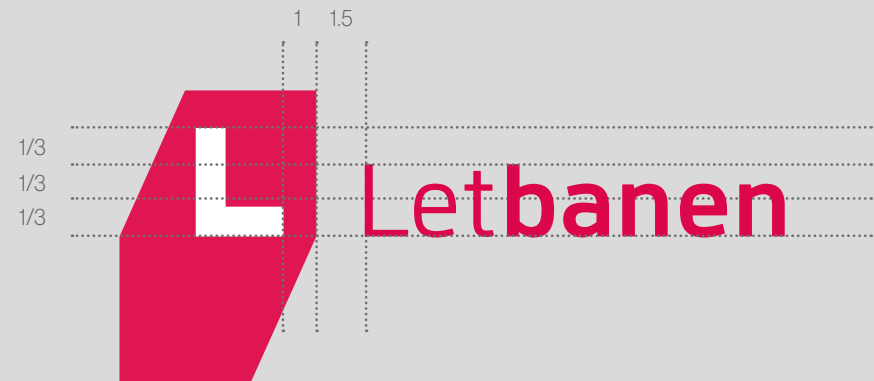
* Beslutning om reduktion endnu ikke endelig.

Scenarie 2

Logo type 1.

Den valgte logotype er
Letbanens eksisterende.

Det skaber kontinuitet og logisk
sammenhæng for publikum.





L Letbanen

**MUS VOL
UPTIA
VOLE DA
LORUM
IPSUM
DELORES**

 midtrafik



L Letbanen

**MUS VOL
UPTIA
VOLE DA
LORUM
IPSUM
DELORES**

 midtrafik



L Letbanen

**MUS VOL UP
TIA VOLE DA
LORUM IPSUM
DELORES**

Lorem ipsum dolor
 it amet, ea duo ever
 ti impetus, ne defi
 niebas contentiones
 cum laudem.

 midtrafik



Letbanen



MUS VOL
UPTIA
VOLE DA
LORUM
IPSUM
DELORES



M65



midtrafik



 Letbanen

MUS VOLUPTIA
VOLEDA LORUM
IPSUM DELO

 midtrafik

 Letbanen

MUS VOLUPTIA
VOLEDA LORUM
IPSUM DELO

 midtrafik

 Letbanen

MUS VOLUPTIA
VOLEDA LORUM
IPSUM DELO

 midtrafik

 Letbanen

MUS VOLUPTIA
VOLEDA LORUM
IPSUM DELO

Lorem ipsum dolor sit
amet, ea duo everti
impetus, ne definiēbas
contentiones cum. Laudem
dignissim vix id, graeco
omnium an usu, pri te

LOREM IPSUM
dolor sit amet,
eada o everti impe-
tus, ne definiēbas
contentiones cum
laudem dig.

 midtrafik



INGEN TOG SEN AFTEN OG WEEKEND

Fra 15. januar-28. august

Toget kører ikke følgende afgange:
Aarhus - Grenaa: kl. 22.07 og 23.32
Grenaa - Aarhus: kl. 22.29 og 23.29

Fra 5. marts-28. august

Toget kører ikke lørdag, søndag og helligdage



Aarhus Kører lørdag, søndag og helligdage fra 5. marts 2016
Aarhus Kører dagligt om aftenen, og fra 5. marts 2016 også lørdag, søndag og helligdage
Aarhus Kører via Legten og Skæddstrup om aften, lørdag, søndag og helligdage - se rejseplanen.dk eller midttrafik.dk





SIDSTE TOG FRA AARHUS MOD ODDER KØRER 21.50

Se dine alternativer på midttrafik.dk



Dato: 8. juni 2016 Journalnr: 1-22-1-16 Sagsbehandler: Alexander Tranberg Jensen e-mail: atj@midttrafik.dk Telefon: 87408205

Forventet regnskab 1. kvartal 2016

Det samlede forventede regnskabsresultat for 1. kvartal for Midttrafik er gengivet nedenfor.

Midttrafik, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-marts 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	FR 1. kvartal minus budget
Busdrift i alt					
Kørselsudgifter	1.429.114.443	349.935.115	24,5	1.379.816.000	-49.298.443
Bus-IT og øvrige udgifter	12.497.557	3.233.375	25,9	13.888.076	1.390.519
Busudgifter i alt	1.441.612.000	353.168.490	24,5	1.393.704.076	-47.907.924
Indtægter	-712.478.000	-195.769.713	27,5	-705.378.000	7.100.000
Busdrift i alt	729.134.000	157.398.777	21,6	688.326.076	-40.807.924
Handicapkørsel					
Udgifter	40.739.600	9.451.867	23,2	40.739.600	0
Indtægter	-8.295.000	-1.936.551	23,3	-8.295.000	0
Netto	32.444.600	7.515.316	23,2	32.444.600	0
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	14.395.800	3.948.935	27,4	15.312.200	916.400
Indtægter	-6.325.200	-1.814.612	28,7	-6.299.200	26.000
Kommunens vognmandsbetaling	8.070.600	2.134.323	26,4	9.013.000	942.400
Administrationsomkostninger	3.186.050	1.061.357	33,3	3.255.100	69.050
Kommunens samlede udgift	11.256.650	3.195.680	28,4	12.268.100	1.011.450
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	151.665.000	37.296.370	24,6	150.809.000	-856.000
Indtægter	-66.000	-9.170	13,9	-50.000	16.000
Kommunens vognmandsbetaling	151.599.000	37.287.200	24,6	150.759.000	-840.000
Administrationsomkostninger	9.379.200	2.643.361	28,2	9.371.600	-7.600
Kommunens samlede udgift	160.978.200	39.930.561	24,8	160.130.600	-847.600
Buserstatningskørsel					
Udgifter på buserstatningskørsel	17.640.000	1.218.137	6,9	17.640.000	0
Indtægter på buserstatningskørsel	-8.000.000	0	0,0	-8.000.000	0
Buserstatningskørsel i alt	9.640.000	1.218.137	12,6	9.640.000	0
Forberedelse Letbane					
Forberedelse Letbane i alt	6.460.000	0	0,0	6.560.000	100.000
Togdrift					
Udgifter	39.940.000	7.481.728	18,7	39.540.000	-400.000
Indtægter	-11.800.000	-1.214.778	10,3	-11.600.000	200.000
Drift netto	28.140.000	6.266.950	22,3	27.940.000	-200.000
Anlæg	16.976.000	0	0,0	16.976.000	0
I alt netto	45.116.000	6.266.950	13,9	44.916.000	-200.000
Trafikselskabet					
Trafikselskabet - nettoudgifter	115.123.000	31.339.941	27,2	115.123.000	0
Overførsel af mindreforbrug fra tidligere år*	18.606.193			18.606.193	0
I alt - disponibelt beløb netto udgifter	133.729.193	31.339.941	23,4	133.729.193	0
Kontrolafgifter (Aarhus)					
Netto i alt	7.824.000	3.826.122	48,9	7.734.000	-90.000
Letbanen					
Letbanesekretariatet	970.000	253.588	26,1	970.000	0
Letbanen - ALD	0	2.500	-	0	0
Letbanen i alt	970.000	256.088	26,4	970.000	0
Rejsekortet					
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-1.142.400	-1.142.400
25% udstyr og ekstraudstyr	2.984.500	255	0,0	3.374.300	389.800
25% sekretariat	642.900	93.297	14,5	642.900	0
Renter	2.115.000	578.828	27,4	2.207.500	92.500
Afdrag	11.069.000	2.905.744	26,3	11.705.900	636.900
Drift	42.171.700	11.468.866	27,2	42.708.300	536.600
Buslager	68.500	0	0,0	68.500	0
Rejsekort i alt	59.051.600	15.046.991	25,5	59.565.000	513.400
Rejsekort Letbane					
Rejsekort Letbane i alt	8.288.000	0	0,0	8.288.000	0
Øvrige områder					
Renteindtægter	0	-419.874	-	0	0
Midttrafik i alt (Midttrafiks bestillere)					
Netto	1.186.286.050	265.574.689	22,4	1.145.965.376	-40.320.674

* Der er indregnet 18,6 mio. kr. i overførte midler fra tidligere år. De videreførte midler er ikke bestillerfordelt.

Sammenligningsgrundlaget er de vedtagne budgetter.

Bestyrelsen vedtog på sit møde 11. september 2015 forslag til budget for 2016. Budgettet er efterfølgende revideret og godkendt på bestyrelsens møde 5. februar 2016.

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 40,3 mio. kr. i forhold til det reviderede budget for 2016. Årsagen til dette mindreforbrug skal primært findes i færre kørselsudgifter, hvor en ændret kontraktaftale og tilbagebetaling af overskud for restkørsel i Aarhus Kommune samt indeksfald, forventes at give markante besparelser. Udgiftsfaldet modsvares af en forventning om vigende busindtægter. Derudover er der forventede merudgifter på Flexture og Teletaxa, der er kørselstilbud som i højere grad efterspørges.

Regnskabsnotatet er opbygget med en indledende oversigtstabel. Efter oversigtstabellen er der en beskrivelse af generelle forhold vedrørende det forventede regnskab efter 1. 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.

Økonomien i de enkelte hovedområder

Busområdet

Busområdet forventes samlet set at udvise et mindreforbrug på 40,8 mio. kr. i forhold til det reviderede budget for 2016. Mindreforbruget skyldes et fald i kørselsudgifter på 49,3 mio. kr. For Bus-IT og øvrige udgifter, der er nu er blevet adskilt fra kørselsudgifter, forventes en udgiftsstigning på 1,4 mio. kr, mens busindtægterne er nedjusteret med 7,1 mio. kr.

Kørselsudgifter

Det forventede regnskab efter 1. kvartal for 2016 er baseret på en budgetberegning for 2016, hvori der også tages højde for de bogførte udgifter pr. 31. marts 2015. Budgetberegningen foretages i Midttrafiks køreplanssystem for regional-, lokal- og bybusruter, og er opdateret med kørselsændringer fra køreplansskiftet sommeren 2016. Rabatruterne er beregnet baseret på aktuelle køreplaner i en regnearksbaseret model.

I budget og forventet regnskab er der på udgiftssiden anvendt to typer indeksregulering. De fleste busruter, der har været i udbud fra og med Midttrafiks 15. udbud (januar 2010) reguleres efter et månedligt omkostningsindeks, mens ruter fra tidligere udbud reguleres efter det gamle reguleringsindeks. Derudover er der i de senere udbud indført kørsel med gasbusser, og disse reguleres efter et gasindeks.

Der er anvendt følgende indeksskøn for de to typer indeks (indeks fra juni 2016):

Omkostningsindeks:	2015-16: -0.9 %
Reguleringsindeks	2015-16: -1.0 %
Gasindeks:	2015-16: -0.7%

I forbindelse med budget 2016 er der for flere bestillere indregnet en for stor indeksskorrektion, hvorfor det udmeldte indeks i budget 2016 er højere end det faktisk anvendte. De efterfølgende lave indeks medfører dog, at alle bestillere fortsat vil opleve en indeksbesparelse i forhold til budgettet for 2016. Under de enkelte bestillere er angivet, hvor stor indeksbesparelsen er i forhold til det faktisk indregnede indeks i budget 2016.

Herunder er der en oversigt over ændringerne siden budget 2016.

Sammenligning af kørselsudgifter på områder

	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Sammenligning	
			Difference i alt (regnskab minus budget)	Difference i alt (regnskab minus budget) i pct.
Favrskov	15.756.061	14.521.000	-1.235.061	-7,8%
Hedensted	5.734.886	5.837.000	102.114	1,8%
Herning	47.036.691	46.155.000	-881.691	-1,9%
Holstebro	31.519.576	29.392.000	-2.127.576	-6,8%
Horsens	46.128.153	46.218.000	89.847	0,2%
Ikast-Brande	14.120.562	13.234.000	-886.562	-6,3%
Lemvig	6.483.375	6.559.000	75.625	1,2%
Norddjurs	15.754.925	15.409.000	-345.925	-2,2%
Odder	6.288.937	6.269.000	-19.937	-0,3%
Randers	89.314.227	88.896.000	-418.227	-0,5%
Ringkøbing-Skjern	25.195.396	25.130.000	-65.396	-0,3%
Samsø	4.523.393	4.478.000	-45.393	-1,0%
Silkeborg	55.327.810	58.560.000	3.232.190	5,8%
Skanderborg	23.905.330	23.836.000	-69.330	-0,3%
Skive	28.683.493	28.582.000	-101.493	-0,4%
Struer	7.634.249	7.598.000	-36.249	-0,5%
Syddjurs	14.773.693	14.481.000	-292.693	-2,0%
Viborg	45.121.104	45.643.000	521.896	1,2%
Aarhus	472.639.658	424.305.000	-48.334.658	-10,2%
Regionen	473.172.924	474.713.000	1.540.076	0,3%
I alt	1.429.114.443	1.379.816.000	-49.298.443	-3,4%

Sammenligner man med budget 2016, så er busudgifterne faldet med 49,3 mio. kr. Dette kan særligt tilskrives de faldende indeks samt en forhandling mellem Midttrafik og Busselskabet Aarhus Sporveje om en kørselsaftale fra køreplansskiftet 2016, der ventes at give Aarhus Kommune markant lavere kontraktpriser. Desuden er der indregnet tilbagebetaling af overskud for restkørsel i 2015 for Aarhus Kommune på 32,9 mio. kr. For de øvrige kommuner er der også foretaget små og større justeringer, der bevirker ændrede forventninger for 2016. Disse justeringer er beskrevet nærmere i det bestillerfordelte afsnit bagerst i notatet.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes højere udgifter på i alt 1,4 mio. kr. sammenholdt med budgettet.

Dette skyldes blandt andet, at der forventes ikke-budgetterede udgifter på i alt 1,0 mio. kr. i 2016 til omflytning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte. Heraf vedrører 0,4 mio. kr. alene Silkeborg Kommunes Infotainmentløsning, mens de resterende 0,6 mio. kr. er fordelt ud på de øvrige bestillere på baggrund af bestillernes andel af det samlede Realtidsudstyr.

Midttrafik har valgt antal busser som nøgle til fordeling, og denne nøgle vil blive brugt hvert år. Dermed vil bestillere, der har kontraktskifte i et givent år ikke have ekstraordinært høje udgifter, og i stedet sikres en mere jævn fordeling af udgiften, mens effekten set over en år-række bliver den samme.

Busindtægter

Indtægtsregnskabet i det forventede regnskab baserer sig på indtægter fra busselskaber, salgssteder, Rejsekort og forskellige statslige refusionsordninger i årets første 3 måneder. Periodens længde er begrænset, og det medfører betydelig usikkerhed i vurderingerne på nuværende tidspunkt.

På nuværende tidspunkt forventes mindreindtægter på 7,1 mio. kr. Det svarer til mindreindtægter på 1,0 %.

Mindreindtægten stammer fra en lavere forventning til årets passagerindtægter end budgetteret. Mindreindtægten vurderes til 11,1 mio. kr., svarende til 2,2 % af passagerindtægterne. Mindreindtægten på passagerindtægter modsvares kun delvist af forventede merindtægter på kompensation for off-peak rabat på 3,0 mio. kr., og forventede merindtægter for kompensation for unges brug af fritidskort på 1,2 mio. kr.

Indtægtsskønnet fremgår af nedenstående tabel:

Sammenligning af busindtægter mellem Regnskab 2015, Budget 2016 og Forventet regnskab 1. kvartal 2016

Indtægtskategorier	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Budget i forhold til forventet regnskab	
				Difference i alt (regnskab minus budget)	Difference i alt (regnskab minus budget) i pct
Passagerindtægter	500.660.160	518.150.000	507.000.000	-11.150.000	-2,2%
Refusion/takstnedsættelse - off peak klip	4.979.228	3.000.000	6.000.000	3.000.000	100,0%
Erhvervs kort	4.951.796	4.000.000	4.000.000	0	0,0%
Omsætning Ungdomskort	93.344.850	94.000.000	94.000.000	0	0,0%
Ungdomskort - kompensation fritidsrejser	11.295.739	4.600.000	5.800.000	1.200.000	26,1%
Omsætning skolekort	34.386.877	32.178.000	32.178.000	0	0,0%
Kompensation - Fælles børneregler	36.372.099	36.000.000	36.000.000	0	0,0%
Fragt, Gods og Post mm.	0	0	0	0	0,0%
Fribefordring Værnepligtige	1.815.184	1.800.000	1.800.000	0	0,0%
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	124.910	250.000	250.000	0	0,0%
Telebus / Teletaxa	0	0	0	0	0,0%
Kontrolafgifter uden for Aarhus Kommune	147.771	300.000	150.000	-150.000	-50,0%
Billetindtægter - Togrejser DSB/Arriva	104.660.062	96.000.000	96.000.000	0	0,0%
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	31.482.049	30.000.000	30.000.000	0	0,0%
Indtægter Busdrift	824.220.725	820.278.000	813.178.000	-7.100.000	-0,9%
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	-120.818.077	-107.800.000	-107.800.000	0	0,0%
Passagerindtægter i alt	703.402.648	712.478.000	705.378.000	-7.100.000	-1,0%

Passagerindtægterne i første kvartal har været lidt højere end passagerindtægterne i 1. kvartal 2015. Det er således i det forventede regnskab for 2016 forudsat, at årets resultat for passagerindtægter vil være 2 mio. kr. over regnskabsresultatet for 2015.

Budgetlægningen for 2016 tog udgangspunkt i regnskabet for 2014. Dertil blev – efter anmodning fra Region Midtjylland – tillagt 2 mio. kr. som følge af køreplanjusteringer på det regionale rutenet, en effekt af takststigningen i januar på 2,8 mio. kr. samt en effekt af overflytning fra den lukkede Grenaabane til regionalbusser i årets sidste måneder på 1,5 mio. kr. Dertil kommer en overflytning af indtægter på 4 mio. kr. fra bus-tog omstigningsrejser til passagerindtægter, som følge af øget brug af Rejsekort, hvor indtægter indgår direkte som Rejsekortindtægter under passagerindtægter, og ikke – som tidligere – kommer som en del af tog-omstigningsrejser.

Budgettet for 2016 er baseret på regnskabet for 2014 som viste passagerindtægter på knap 508 mio. kr., og dermed godt 7 mio. kr. højere end regnskabet for 2015. Indtægterne i første kvartal har været ca. 2 mio. kr. over niveauet fra 2015, men ikke på niveau med 2014. Samlet giver det mindreindtægter på passagerindtægter i forhold til budgettet – vurderet ud fra indtægterne i 1. kvartal - på 11,1 mio. kr.

Dette modsvares kun i begrænset omfang af øgede indtægter for refusion for off-peak rabat på Rejsekort. Med Rejsekortets øgede udbredelse i Midttrafik vurderes der på nuværende tidspunkt indtægter på denne konto på 6 mio. kr. imod budgetteret 3 mio. kr.

Tilsvarende forventes merindtægter på kompensation for fritidsrejser på Ungdomskort på 1,2 mio. kr. Der er tale om indtægter, Midttrafik modtager fra Trafikstyrelsen som kompensation for unges mulighed for at anvende fritidsrejser. En del af dette beløb skal videresendes til togoperatørerne og dette beløb var i 2015 mindre end budgetteret, hvilket forventes også at gøre sig gældende i 2016.

Posterne i indtægtsvurderingen er fortsat meget usikre. Det gælder i særlig grad posterne vedrørende bus-tog samarbejdet. Der er endnu ikke endeligt afregnet med togoperatørerne for 2013 og 2014, ligesom afregningsgrundlaget for 2015 ikke er kendt. Disse afregninger vil – forudsat de afholdes i 2016 – indgå i det endelige regnskab, og vil kunne medføre korrektioner i forhold til budgettet.

Mindreindtægten er endnu ikke fordelt ud på bestillerne.

Kollektiv trafik i Flextrafik

Handicapkørsel

Midttrafik forventer efter 1. kvartal 2016 at holde budgettet på handicapkørsel.

Sammenligning af nettoudgifter på handicapkørsel

	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Budget i forhold til FR 1. kvartal	
			Difference i alt (regnskab minus budget)	Difference i alt (regnskab minus budget) i pct
Favrskov	1.119.000	1.119.000	0	0,0%
Hedensted	910.000	910.000	0	0,0%
Herning	1.619.000	1.619.000	0	0,0%
Holstebro	997.000	997.000	0	0,0%
Horsens	1.905.000	1.905.000	0	0,0%
Ikast-Brande	657.000	657.000	0	0,0%
Lemvig	581.000	581.000	0	0,0%
Norddjurs	605.000	605.000	0	0,0%
Odder	685.000	685.000	0	0,0%
Randers	2.143.000	2.143.000	0	0,0%
Ringkøbing-Skjern	1.439.600	1.439.600	0	0,0%
Samsø	208.000	208.000	0	0,0%
Silkeborg	2.149.000	2.149.000	0	0,0%
Skanderborg	760.000	760.000	0	0,0%
Skive	863.000	863.000	0	0,0%
Struer	398.000	398.000	0	0,0%
Syddjurs	555.000	555.000	0	0,0%
Viborg	2.017.000	2.017.000	0	0,0%
Aarhus	12.834.000	12.834.000	0	0,0%
I alt	32.444.600	32.444.600	0	0,0%

Flexture

Samlet set forventer Midttrafik et merforbrug på 0,6 mio. kr.

Merforbruget skal hovedsageligt findes hos Hedensted Kommune, hvor der forventes flere og længere ture som følge af venneaftalen med Horsens Kommune. Derudover er der en række kommuner, hvor der forventes en stigning i turantallet. Årsagen hertil kan findes i et generelt større kendskab til produktet rundt i kommunerne, blandt andet som følge af medieomtale.

Omvendt forventes et mindreforbrug hos Horsens og Skanderborg Kommune. Årsagen hertil skal findes i, at det er nyoprettede aftaler, som er ved at finde sit naturlige leje både hvad angår antal ture men også omkostningerne til vognmændene. Yderligere forventes en besparelse hos Aarhus Kommune som følge af, at "ikke-støttet" Flexkørsel ikke længere figurerer under Aarhus Kommunes regnskaber.

Sammenligning af nettoudgifter (kørselsudgift plus administrationsudgift) på Flexture

	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Budget i forhold til forventet regnskab	
			Difference i alt (regnskab minus budget)	Difference i alt (regnskab minus budget) i pct
Favrskov	529.500	664.000	134.500	25,4%
Hedensted	300.500	770.000	469.500	156,2%
Herning	0	0	0	0,0%
Holstebro	75.700	75.700	0	0,0%
Horsens	406.400	299.400	-107.000	-26,3%
Ikast-Brande	77.200	77.200	0	0,0%
Lemvig	192.900	376.000	183.100	94,9%
Norddjurs	1.609.000	1.609.000	0	0,0%
Odder	0	33.400	33.400	0,0%
Randers	333.700	333.700	0	0,0%
Ringkøbing-Skjern	597.400	905.000	307.600	51,5%
Samsø	0	0	0	0,0%
Silkeborg	456.700	770.000	313.300	68,6%
Skanderborg	1.128.100	610.000	-518.100	-45,9%
Skive	200.300	260.000	59.700	29,8%
Struer	49.000	62.000	13.000	26,5%
Syddjurs	1.178.300	1.178.300	0	0,0%
Viborg	699.800	699.800	0	0,0%
Aarhus	1.015.900	728.000	-287.900	-28,3%
Regionen	0	0	0	0,0%
I alt	8.850.400	9.451.500	601.100	6,8%

Teletaxa

Samlet set forventer Midttrafik et merforbrug på 0,4 mio. kr.

I flere kommuner har tendensen efter 1. kvartal vist en øget udgift i forhold til det budgettede, mens der i Skanderborg og Skive Kommune forventes et fald i udgiften. Årsagerne til reguleringerne 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 Teletaxa

	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Budget i forhold til forventet regnskab	
			Difference i alt (regnskab minus budget)	Difference i alt (regnskab minus budget) i pct
Favrskov	29.700	29.700	0	0,0%
Hedensted	327.500	499.700	172.200	52,6%
Herning	7.550	7.600	50	0,7%
Holstebro	25.100	78.200	53.100	211,6%
Horsens	39.300	39.300	0	0,0%
Ikast-Brande	0	0	0	0,0%
Lemvig	0	0	0	0,0%
Norddjurs	0	0	0	0,0%
Odder	166.900	166.900	0	0,0%
Randers	0	0	0	0,0%
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0,0%
Samsø	551.400	828.400	277.000	50,2%
Silkeborg	175.500	216.600	41.100	23,4%
Skanderborg	192.000	113.600	-78.400	-40,8%
Skive	260.000	117.100	-142.900	-55,0%
Struer	27.200	37.300	10.100	37,1%
Syddjurs	0	0	0	0,0%
Viborg	419.000	497.100	78.100	18,6%
Aarhus	0	0	0	0,0%
Regionen	185.100	185.100	0	0,0%
I alt	2.406.250	2.816.600	410.350	17,1%

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

På Kommunal kørslen forventer Midttrafik en mindredgift på samlet 0,9 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget.

Mindreforbruget skal hovedsageligt findes hos Horsens Kommune, som stopper Skolekørsel, samt Ikast-Brande Kommune, som til oktober 2016 stopper med Kommunal kørsel. Derudover forventes der færre kørte Lægekørsler i Silkeborg og Syddjurs Kommune. Omvendt forventes der et merforbrug hos Randers og Norddjurs Kommune, som følge af flere kørte ture af kørselstypen Brækket ben.

Sammenligning af nettoudgifter (kørselsudgift plus administrationsudgift) på Kommunal kørsel

	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Budget i forhold til FR 1. kvartal	
			Difference i alt (regnskab minus budget)	Difference i alt (regnskab minus budget) i pct
Favrskov	5.392.900	5.392.900	0	0,0%
Hedensted	0	5.600	5.600	0,0%
Herning	0	0	0	0,0%
Holstebro	1.120.600	1.120.600	0	0,0%
Horsens	3.205.600	2.794.000	-411.600	-12,8%
Ikast-Brande	1.472.900	1.214.000	-258.900	-17,6%
Lemvig	161.500	161.500	0	0,0%
Norddjurs	1.234.700	1.376.900	142.200	11,5%
Odder	0	0	0	0,0%
Randers	1.748.000	1.931.000	183.000	10,5%
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0,0%
Samsø	260.000	260.000	0	0,0%
Silkeborg	3.116.300	2.869.900	-246.400	-7,9%
Skanderborg	87.400	87.400	0	0,0%
Skive	9.770.800	9.770.800	0	0,0%
Struer	0	0	0	0,0%
Syddjurs	2.334.800	2.023.700	-311.100	-13,3%
Viborg	0	0	0	0,0%
Aarhus	4.222.300	4.222.300	0	0,0%
Regionen	125.683.400	125.683.000	-400	0,0%
I alt vedr. bestillere	159.811.200	158.913.600	-897.600	-0,6%
Sydtrafik	402.000	402.000	0	0,0%
NT	100.000	150.000	50.000	50,0%
Fynbus	665.000	665.000	0	0,0%
I alt vedr. øvrige	1.167.000	1.217.000	50.000	4,3%
I alt	160.978.200	160.130.600	-847.600	-0,5%

Buserstatningskørsel

Udgifter til buserstatningskørsel vedrører kun Region Midtjylland og omfatter Midttrafiks netdriftsudgifter til erstatningskørsel på Odderbanen og Grenaabanen som iværksættes, når banerne lukkes fra 26. august 2016.

Forberedelsesomkostninger Aarhus Letbane

Der er forberedelsesomkostninger på Aarhus Letbane frem til opstart på fulldrift på letbanen pr. 1. oktober 2017. Omkostningerne finansieres dels ved optagelse af lån og dels via et bidrag fra Region Midtjylland.

I den politisk godkendte principaftale om finansiering af letbanens drift er det aftalt, at staten yder et årligt driftsbidrag, som kompensation for overtagelse af trafikansvaret på Grenaabanen. Efter aftale bliver det statslige bidrag udbetalt til Region Midtjylland.

Det statslige bidrag anvendes i 2016 og 2017 til finansiering af den buserstatningskørsel Midttrafik iværksætter og som Region Midtjylland betaler. Den del af det statslige bidrag, der ikke anvendes til erstatningskørslen, anvendes til finansiering af forberedelsesomkostningerne på Aarhus Letbane.

Togdrift

Det forventede regnskab for togdrift vedrører kun Region Midtjylland. Driftsområdet omfatter Midttrafiks udgifter til drift af togkørsel på Lemvigbanen og Odderbanen. Togdrift på Odderbanen ophører fra 26. august 2016, når banen lukkes for derefter at ombygges til letbanedrift.

Trafikselskabet (administration og fællesaktiviteter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Billetkontrollen – kontrolafgifter

Billetkontrollen i Aarhus Kommune vedrører udgifter til billetkontroladministration samt indtægter fra kontrolafgifter. Indtægter for billetkontrollen forventes i 2016 at blive på 13 mio. kr. mod budgetteret 15 mio. kr. Årsagen til færre indtægter end budgetteret kan blandt findes i den præventive effekt de mere synlige kontrollører har. Udgifterne til administration forventes til gengæld at falde med 1,2 mio. kr. i forhold til det budgetterede. Grunden til lavere administrative omkostninger skyldes reducerede omkostninger til løn og personale i billetkontrollen for tidligere kontrollører i Midttrafik.

Samlet set var der budgetteret med en indtægt for Aarhus Kommune på 2,2 mio. kr., men grundet færre indtægter på kontrolafgifterne forventes indtægten at falde til 1,4 mio. kr.

Der forventes i 2016 en udgift på ca. 2,9 mio. kr. til dækning af omkostninger vedrørende igangværende sager. Udgiften hertil ligger udenfor dette budget.

Kontrolafgifter (uden overførsel til Aarhus Kommune)	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference
Kontrolafgifter	-15.000.000	-13.000.000	2.000.000
Billetkontroladministration	12.824.000	11.634.000	-1.190.000
I alt	-2.176.000	-1.366.000	810.000

Letbanesekretariatet

Letbanesekretariatet forventes at holde budgettet.

Rejsekort

Der forventes samlet set merudgifter på 0,5 mio. kr.

Bestyrelsen i Rejsekort A/S har vedtaget et ekstraordinært afdrag i 2016 på det ansvarlige lån til trafikelskaberne, hvilket giver forventede merindtægter (mindreforbrug) på 1,1 mio. kr. Indtægten er fordelt ud på bestillerne på baggrund af bestillernes andel af det ansvarlige lån.

Der forventes højere udgifter på 0,4 mio. kr. til kontantfinansieringen af udstyr og ekstraudstyr. Der er indregnet højere udgifter på 0,6 mio. kr. til opgradering af Rejsekort-installationer

fra CIM til fuldt udstyr i en række busser i Randers, Silkeborg, Skanderborg og Skive Kommune. Den resterende afvigelse på 0,2 mio. kr. skyldes en teknisk ændring, hvor udgiften til renter og afdrag på regionens lån i budgettet var placeret under denne post. I forventet regnskab er beløbet i stedet indregnet under renter og afdrag, hvor den hører hjemme.

Der forventes højere udgifter på posterne renter og afdrag på lån til Kommunekredit på i alt 0,7 mio. kr. Heraf skyldes 0,2 mio. kr., at budgettet var for lavt og 0,1 mio. kr. skyldes indregning af ydelse på låneandelen vedrørende opgradering fra CIM-installationer til fuldt udstyr i Randers, Skanderborg og Skive Kommune. Den resterende afvigelse på 0,45 mio. kr. skyldes to tekniske ændringer mellem budgetposterne. Renter og afdrag på lånene til henholdsvis regionen og Final account er flyttet til renter og afdrag, hvor de hører hjemme.

Endvidere forventes højere udgifter til drift på i alt 0,5 mio. kr. Der forventes højere udgifter på 0,6 mio. kr. til distributionsafgiften til Rejsekortet. Der er indregnet 0,1 mio. kr. i højere udgifter til vedligehold i 2016 som følge af opgradering fra CIM til fuldt udstyr i Randers, Silkeborg, Skanderborg og Skive Kommune. Den resterende afvigelse på 0,2 mio. kr. i lavere udgifter skyldes ovennævnte tekniske ændring vedrørende ydelsen på Final account.

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 1. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-marts 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	FR 1. kvartal minus budget
Buskørsel					
Kørselsudgifter	15.756.061	3.868.479	24,6	14.521.000	-1.235.061
Bus-IT og øvrige udgifter	15.939	9.530	59,8	17.815	1.876
Busudgifter i alt	15.772.000	3.878.009	24,6	14.538.815	-1.233.185
Indtægter	-1.225.000	-336.597	27,5	-1.225.000	0
Tilskud RM	0	0	-	0	0
Netto	14.547.000	3.541.412	24,3	13.313.815	-1.233.185
Handicapkørsel					
Udgifter	1.420.000	350.184	24,7	1.420.000	0
Indtægter	-301.000	-72.726	24,2	-301.000	0
Netto	1.119.000	277.458	24,8	1.119.000	0
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	721.000	227.033	31,5	898.000	177.000
Indtægter	-339.000	-105.948	31,3	-416.000	-77.000
Kommunens vognmandsbetaling	382.000	121.085	31,7	482.000	100.000
Administrationsomkostninger	177.200	59.067	33,3	211.700	34.500
Kommunens samlede udgift	559.200	180.152	32,2	693.700	134.500
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	5.166.000	1.336.675	25,9	5.166.000	0
Indtægter	0	0	-	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	5.166.000	1.336.675	25,9	5.166.000	0
Administrationsomkostninger	226.900	75.618	33,3	226.900	0
Kommunens samlede udgift	5.392.900	1.412.293	26,2	5.392.900	0
Trafikskabet					
Trafikskabet - nettoudgifter	1.054.000	286.930	27,2	1.054.000	0
Letbanen					
Letbanesekretariatet	39.000	10.196	26,1	39.000	0
Rejsekortet					
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-3.900	-3.900
25% udstyr og ekstraudstyr	4.000	1	0,0	4.000	0
25% sekretariat	1.800	264	14,7	1.800	0
Renter	7.000	1.898	27,1	7.300	300
Afdrag	38.000	9.642	25,4	39.100	1.100
Drift	93.600	21.913	23,4	94.200	600
Buslager	500	0	0,0	500	0
Rejsekort i alt	144.900	33.719	23,3	143.000	-1.900
Favrskov Kommune i alt					
Netto	22.856.000	5.742.161	25,1	21.755.415	-1.100.585

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 1,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, som hovedsageligt skyldes effekten af det 47. udbud, som udgør ca. 1,5 mio. kr. Herudover er der øgede udgifter til dublering på ca. 0,2 mio. kr. samt effekt af det 46. udbud på ca. 0,03 mio. kr. Der er afsat midler til ekstrakørsel på 0,2 mio. kr. Prognosen for indeksudviklingen i 2016 viser et mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et begrænset merforbrug grundet ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr (timer) i forbindelse med kontraktskifte.

Den årligt tilbagevendende udgift fordeles ud på samtlige bestillere på baggrund af bestillerens andel af det samlede Realtidsudstyr, hvilket samtidig udjævner de store årlige udsving, der ellers ville være, såfremt udgiften kun belastede bestillere med kontraktskifte i det pågældende år.

Indtægter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til godkendt budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Teletaxa

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Letbanesekretariatet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Der gøres dog opmærksom på, at investeringsdelen for Rejsekortprojektet endnu ikke er afregnet. Midttrafik vil i forbindelse med 2. kvartalsprognose opgøre investeringsudgifterne henover årene, sammenholdt med bestillernes indbetalinger samt afregne differencer.

Hedensted Kommune, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-marts 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	FR 1. kvartal minus budget
Buskørsel					
Kørselsudgifter	5.734.886	1.471.549	25,7	5.837.000	102.114
Bus-IT og øvrige udgifter	29.114	65	0,2	38.520	9.406
Busudgifter i alt	5.764.000	1.471.614	25,5	5.875.520	111.520
Indtægter	-1.544.000	-424.250	27,5	-1.544.000	0
Tilskud RM	-969.000	-242.250	25,0	-969.000	0
Netto	3.251.000	805.114	24,8	3.362.520	111.520
Handicapkørsel					
Udgifter	1.132.000	238.440	21,1	1.132.000	0
Indtægter	-222.000	-46.451	20,9	-222.000	0
Netto	910.000	191.989	21,1	910.000	0
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	659.000	371.304	56,3	1.471.000	812.000
Indtægter	-212.000	-126.945	59,9	-503.000	-291.000
Kommunens vognmandsbetaling	447.000	244.359	54,7	968.000	521.000
Administrationsomkostninger	181.000	60.333	33,3	301.700	120.700
Kommunens samlede udgift	628.000	304.692	48,5	1.269.700	641.700
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	0	927	-	5.000	5.000
Indtægter	0	0	-	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	927	-	5.000	5.000
Administrationsomkostninger	0	209	-	600	600
Kommunens samlede udgift	0	1.136	-	5.600	5.600
Trafikskabet					
Trafikskabet - nettoudgifter	608.000	165.516	27,2	608.000	0
Rejsekortet					
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-3.400	-3.400
25% udstyr og ekstraudstyr	6.000	1	0,0	6.000	0
25% sekretariat	3.000	441	14,7	3.100	100
Renter	9.000	2.317	25,7	9.000	0
Afdrag	46.000	11.769	25,6	47.800	1.800
Drift	135.300	31.110	23,0	135.900	600
Buslager	800	0	0,0	800	0
Rejsekort i alt	200.100	45.637	22,8	199.200	-900
Hedensted Kommune i alt					
Netto	5.597.100	1.514.084	27,1	6.355.020	757.920

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. I forhold til det godkendte budget er der øgede udgifter til dublering på rute 696 på 0,2 mio. kr., samt færre udgifter på 0,1 mio. kr. på rute 528 som følge af omlægning til teletaxa fra K16. Derudover forventes udgifter til natbusser til Vejle (N854 og N856) på 0,1 mio. kr. Øvrige kørselsændringer samt indeks medfører mindreudgifter på 0,1 mio. kr.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et begrænset merforbrug grundet ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr (timer) i forbindelse med kontraktskifte.

Den årligt tilbagevendende udgift fordeles ud på samtlige bestillere på baggrund af bestillerens andel af det samlede Realtidsudstyr, hvilket samtidig udjævner de store årlige udsving, der ellers ville være, såfremt udgiften kun belastede bestillere med kontraktskifte i det pågældende år.

Indtægter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Der forventes et merforbrug på 0,5 mio. kr. i forhold til godkendt budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde samt længere ture som følge af nyoprettet venneaftale med Horsens Kommune.

Teletaxa

Der forventes et merforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til godkendt budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der er opstartet Skolekørsel i Hedensted Kommune primo 2016.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Der gøres dog opmærksom på, at investeringsdelen for Rejsekortprojektet endnu ikke er afregnet. Midttrafik vil i forbindelse med 2. kvartalsprognose opgøre investeringsudgifterne henover årene, sammenholdt med bestillernes indbetalinger samt afregne differencer.

Herning Kommune, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-marts 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	FR 1. kvartal minus budget
Buskørsel					
Kørselsudgifter	47.036.691	11.463.186	24,4	46.155.000	-881.691
Bus-IT og øvrige udgifter	275.309	229.321	83,3	328.683	53.374
Busudgifter i alt	47.312.000	11.692.506	24,7	46.483.683	-828.317
Indtægter	-14.576.000	-4.005.091	27,5	-14.576.000	0
Tilskud RM	-5.000	-1.250	25,0	-5.000	0
Netto	32.731.000	7.686.165	23,5	31.902.683	-828.317
Handicapkørsel					
Udgifter	2.006.000	457.939	22,8	2.006.000	0
Indtægter	-387.000	-93.936	24,3	-387.000	0
Netto	1.619.000	364.003	22,5	1.619.000	0
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	6.500	1.447	22,3	6.500	0
Indtægter	-500	-140	28,0	-500	0
Kommunens vognmandsbetaling	6.000	1.307	21,8	6.000	0
Administrationsomkostninger	1.550	517	33,3	1.600	50
Kommunens samlede udgift	7.550	1.824	24,2	7.600	50
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	0	0	-	0	0
Indtægter	0	0	-	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	-	0	0
Administrationsomkostninger	0	0	-	0	0
Kommunens samlede udgift	0	0	-	0	0
Trafiksekskabet					
Trafiksekskabet - nettoudgifter	3.503.000	953.622	27,2	3.503.000	0
Rejsekortet					
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-33.300	-33.300
25% udstyr og ekstraudstyr	46.200	6	0,0	46.200	0
25% sekretariat	16.000	2.320	14,5	16.000	0
Renter	67.000	17.673	26,4	68.400	1.400
Afdrag	353.000	89.779	25,4	363.700	10.700
Drift	919.700	234.381	25,5	927.400	7.700
Buslager	4.100	0	0,0	4.100	0
Rejsekort i alt	1.406.000	344.159	24,5	1.392.500	-13.500
Herning Kommune i alt					
Netto	39.266.550	9.349.773	23,8	38.424.783	-841.767

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,9 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, som hovedsageligt skyldes besparelser på ca. 0,5 mio. kr. til cross border. Herudover udgør en justering af bybusserne en besparelse på ca. 0,2 mio. kr. og effekten af det 46. udbud udgør en merudgift på ca. 0,2 mio. kr. Prognosen for indeksudviklingen i 2016 viser et mindreforbrug på ca. 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. grundet ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr (timer) i forbindelse med kontraktskifte.

Den årligt tilbagevendende udgift fordeles ud på samtlige bestillere på baggrund af bestillerens andel af det samlede Realtidsudstyr, hvilket samtidig udjævner de store årlige udsving, der ellers ville være, såfremt udgiften kun belastede bestillere med kontraktskifte i det pågældende år.

Indtægter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Der benyttes ikke Flextrafik i Herning Kommune.

Teletaxa

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der benyttes ikke Kommunal Kørsel i Herning Kommune.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Der gøres dog opmærksom på, at investeringsdelen for Rejsekortprojektet endnu ikke er afregnet. Midttrafik vil i forbindelse med 2. kvartalsprognose opgøre investeringsudgifterne henover årene, sammenholdt med bestillernes indbetalinger samt afregne differencer.

Holstebro Kommune, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-marts 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	FR 1. kvartal minus budget
Buskørsel					
Kørselsudgifter	31.519.576	7.795.364	24,7	29.392.000	-2.127.576
Bus-IT og øvrige udgifter	36.424	257	0,7	51.135	14.711
Busudgifter i alt	31.556.000	7.795.620	24,7	29.443.135	-2.112.865
Indtægter	-6.116.000	-1.680.512	27,5	-6.116.000	0
Tilskud RM	0	0	-	0	0
Netto	25.440.000	6.115.109	24,0	23.327.135	-2.112.865
Handicapkørsel					
Udgifter	1.301.000	319.776	24,6	1.301.000	0
Indtægter	-304.000	-78.039	25,7	-304.000	0
Netto	997.000	241.737	24,2	997.000	0
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	116.000	43.222	37,3	179.000	63.000
Indtægter	-39.000	-13.131	33,7	-49.000	-10.000
Kommunens vognmandsbetaling	77.000	30.091	39,1	130.000	53.000
Administrationsomkostninger	23.800	7.675	32,2	23.900	100
Kommunens samlede udgift	100.800	37.766	37,5	153.900	53.100
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	980.000	242.639	24,8	980.000	0
Indtægter	0	0	-	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	980.000	242.639	24,8	980.000	0
Administrationsomkostninger	140.600	46.867	33,3	140.600	0
Kommunens samlede udgift	1.120.600	289.505	25,8	1.120.600	0
Trafikelskabet					
Trafikelskabet - nettoudgifter	2.385.000	649.269	27,2	2.385.000	0
Rejsekortet					
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-20.400	-20.400
25% udstyr og ekstraudstyr	25.400	4	0,0	25.400	0
25% sekretariat	9.500	1.380	14,5	9.500	0
Renter	40.000	10.406	26,0	40.400	400
Afdrag	208.000	52.861	25,4	214.300	6.300
Drift	438.800	103.348	23,6	440.700	1.900
Buslager	2.400	0	0,0	2.400	0
Rejsekort i alt	724.100	167.999	23,2	712.300	-11.800
Holstebro Kommune i alt					
Netto	30.767.500	7.501.385	24,4	28.695.935	-2.071.565

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 2,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Det skyldes hovedsageligt effekten af det 47. udbud, som forventes at give en besparelse på ca. 1,4 mio. kr. i 2016. Herudover udgør en justering af bybusserne en besparelse på ca. 0,4 mio. kr. og ophør af finansiering af rute 29 udgør ca. 0,1 mio. kr. Prognosen for indeksudviklingen i 2016 viser et mindreforbrug på ca. 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et begrænset merforbrug grundet ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr (timer) i forbindelse med kontraktskifte.

Den årligt tilbagevendende udgift fordeles ud på samtlige bestillere på baggrund af bestillerens andel af det samlede Realtidsudstyr, hvilket samtidig udjævner de store årlige udsving, der ellers ville være, såfremt udgiften kun belastede bestillere med kontraktskifte i det pågældende år.

Indtægter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Teletaxa

Der forventes et merforbrug på 0,05 mio. kr. i forhold til godkendt budget. Årsagen skal findes i øgede vognmandsudgifter.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Der gøres dog opmærksom på, at investeringsdelen for Rejsekortprojektet endnu ikke er afregnet. Midttrafik vil i forbindelse med 2. kvartalsprognose opgøre investeringsudgifterne henover årene, sammenholdt med bestillernes indbetalinger samt afregne differencer.

Horsens Kommune, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-marts 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	FR 1. kvartal minus budget
Buskørsel					
Kørselsudgifter	46.128.153	11.431.713	24,8	46.218.000	89.847
Bus-IT og øvrige udgifter	318.847	29.701	9,3	332.660	13.813
Busudgifter i alt	46.447.000	11.461.414	24,7	46.550.660	103.660
Indtægter	-20.310.000	-5.580.640	27,5	-20.310.000	0
Tilskud RM	-331.000	-82.750	25,0	-331.000	0
Netto	25.806.000	5.798.025	22,5	25.909.660	103.660
Handicapkørsel					
Udgifter	2.441.000	517.308	21,2	2.441.000	0
Indtægter	-536.000	-121.012	22,6	-536.000	0
Netto	1.905.000	396.296	20,8	1.905.000	0
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	498.700	106.661	21,4	496.700	-2.000
Indtægter	-126.700	-59.868	47,3	-231.700	-105.000
Kommunens vognmandsbetaling	372.000	46.793	12,6	265.000	-107.000
Administrationsomkostninger	73.700	24.567	33,3	73.700	0
Kommunens samlede udgift	445.700	71.360	16,0	338.700	-107.000
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	2.833.000	658.573	23,2	2.452.000	-381.000
Indtægter	0	0	-	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	2.833.000	658.573	23,2	2.452.000	-381.000
Administrationsomkostninger	372.600	122.380	32,8	342.000	-30.600
Kommunens samlede udgift	3.205.600	780.953	24,4	2.794.000	-411.600
Trafikskabet					
Trafikskabet - nettoudgifter	3.907.000	1.063.603	27,2	3.907.000	0
Rejsekortet					
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-36.100	-36.100
25% udstyr og ekstraudstyr	179.600	23	0,0	179.600	0
25% sekretariat	58.300	8.458	14,5	58.300	0
Renter	0	0	-	1.200	1.200
Afdrag	0	0	-	5.300	5.300
Drift	1.256.900	329.523	26,2	1.269.000	12.100
Buslager	3.700	0	0,0	3.700	0
Rejsekort i alt	1.498.500	338.004	22,6	1.481.000	-17.500
Horsens Kommune i alt					
Netto	36.767.800	8.448.241	23,0	36.335.360	-432.440

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Bybusser og lokalkørsel viser et samlet merforbrug på ca. 0,2 mio. kr. Prognosen for indeksudviklingen i 2016 viser et mindreforbrug på ca. 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et begrænset merforbrug grundet ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr (timer) i forbindelse med kontraktskifte.

Den årligt tilbagevendende udgift fordeles ud på samtlige bestillere på baggrund af bestillerens andel af det samlede Realtidsudstyr, hvilket samtidig udjævner de store årlige udsving, der ellers ville være, såfremt udgiften kun belastede bestillere med kontraktskifte i det pågældende år.

Indtægter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til godkendt budget. Årsagen skal findes i lavere vognmandsomkostninger end forudsat ved oprettelsen af Flexitur.

Teletaxa

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et mindreforbrug på 0,5 mio. kr. i forhold til godkendt budget. Årsagen skal findes i færre kørte ture som følge af stoppet Skolekørsel.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Der gøres dog opmærksom på, at investeringsdelen for Rejsekortprojektet endnu ikke er afregnet. Midttrafik vil i forbindelse med 2. kvartalsprognose opgøre investeringsudgifterne henover årene, sammenholdt med bestillernes indbetalinger samt afregne differencer.

Ikast-Brande Kommune, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-marts 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	FR 1. kvartal minus budget
Buskørsel					
Kørselsudgifter	14.120.562	3.774.695	26,7	13.234.000	-886.562
Bus-IT og øvrige udgifter	20.438	0	0,0	26.082	5.644
Busudgifter i alt	14.141.000	3.774.695	26,7	13.260.082	-880.918
Indtægter	0	0	-	0	0
Tilskud RM	0	0	-	0	0
Netto	14.141.000	3.774.695	26,7	13.260.082	-880.918
Handicapkørsel					
Udgifter	843.000	225.666	26,8	843.000	0
Indtægter	-186.000	-47.283	25,4	-186.000	0
Netto	657.000	178.383	27,2	657.000	0
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	109.000	27.727	25,4	109.000	0
Indtægter	-64.000	-23.730	37,1	-64.000	0
Kommunens vognmandsbetaling	45.000	3.997	8,9	45.000	0
Administrationsomkostninger	32.200	10.733	33,3	32.200	0
Kommunens samlede udgift	77.200	14.730	19,1	77.200	0
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	1.243.000	297.127	23,9	986.000	-257.000
Indtægter	0	0	-	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	1.243.000	297.127	23,9	986.000	-257.000
Administrationsomkostninger	229.900	76.633	33,3	228.000	-1.900
Kommunens samlede udgift	1.472.900	373.760	25,4	1.214.000	-258.900
Trafikskabet					
Trafikskabet - nettoudgifter	997.000	271.413	27,2	997.000	0
Rejsekortet					
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-5.900	-5.900
25% udstyr og ekstraudstyr	0	0	-	0	0
25% sekretariat	0	0	-	0	0
Renter	6.000	1.489	24,8	5.700	-300
Afdrag	30.000	7.563	25,2	30.300	300
Drift	15.800	190	1,2	15.800	0
Buslager	0	0	-	0	0
Rejsekort i alt	51.800	9.242	17,8	45.900	-5.900
Ikast-Brande Kommune i alt					
Netto	17.396.900	4.622.223	26,6	16.251.182	-1.145.718

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,9 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Effekten af det 47. udbud samt ophør af Brande Bybus giver en besparelse på ca. 0,8 mio. kr. i 2016. Prognosen for indeksudviklingen i 2016 viser et mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et begrænset merforbrug grundet ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr (timer) i forbindelse med kontraktskifte.

Den årligt tilbagevendende udgift fordeles ud på samtlige bestillere på baggrund af bestillerens andel af det samlede Realtidsudstyr, hvilket samtidig udjævner de store årlige udsving, der ellers ville være, såfremt udgiften kun belastede bestillere med kontraktskifte i det pågældende år.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Teletaxa

Der benyttes ikke Teletaxa i Ikast-Brande Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et mindreforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i, at aftalerne vedrørende Kommunal Kørsel stopper oktober 2016.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Der gøres dog opmærksom på, at investeringsdelen for Rejsekortprojektet endnu ikke er afregnet. Midttrafik vil i forbindelse med 2. kvartalsprognose opgøre investeringsudgifterne henover årene, sammenholdt med bestillernes indbetalinger samt afregne differencer.

Lemvig Kommune, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-marts 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	FR 1. kvartal minus budget
Buskørsel					
Kørselsudgifter	6.483.375	1.721.234	26,5	6.559.000	75.625
Bus-IT og øvrige udgifter	8.625	0	0,0	8.625	0
Busudgifter i alt	6.492.000	1.721.234	26,5	6.567.625	75.625
Indtægter	0	0	-	0	0
Tilskud RM	0	0	-	0	0
Netto	6.492.000	1.721.234	26,5	6.567.625	75.625
Handicapkørsel					
Udgifter	719.000	139.806	19,4	719.000	0
Indtægter	-138.000	-28.773	20,9	-138.000	0
Netto	581.000	111.033	19,1	581.000	0
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	233.000	117.898	50,6	454.000	221.000
Indtægter	-93.000	-43.916	47,2	-170.000	-77.000
Kommunens vognmandsbetaling	140.000	73.982	52,8	284.000	144.000
Administrationsomkostninger	52.900	17.633	33,3	92.000	39.100
Kommunens samlede udgift	192.900	91.615	47,5	376.000	183.100
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	152.000	35.944	23,6	152.000	0
Indtægter	0	0	-	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	152.000	35.944	23,6	152.000	0
Administrationsomkostninger	9.500	3.167	33,3	9.500	0
Kommunens samlede udgift	161.500	39.110	24,2	161.500	0
Trafikskabet					
Trafikskabet - nettoudgifter	465.000	126.587	27,2	465.000	0
Rejsekortet					
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-3.000	-3.000
25% udstyr og ekstraudstyr	0	0	-	0	0
25% sekretariat	0	0	-	0	0
Renter	3.000	756	25,2	2.900	-100
Afdrag	15.000	3.840	25,6	15.400	400
Drift	7.900	95	1,2	7.900	0
Buslager	0	0	-	0	0
Rejsekort i alt	25.900	4.691	18,1	23.200	-2.700
Lemvig Kommune i alt					
Netto	7.918.300	2.094.270	26,4	8.174.325	256.025

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Effekten af det 48. udbud forventes at give et merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i 2016. Der er en mindre besparelse som følge af faldende indeks.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et begrænset merforbrug grundet ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr (timer) i forbindelse med kontraktskifte.

Den årligt tilbagevendende udgift fordeles ud på samtlige bestillere på baggrund af bestillerens andel af det samlede Realtidsudstyr, hvilket samtidig udjævner de store årlige udsving, der ellers ville være, såfremt udgiften kun belastede bestillere med kontraktskifte i det pågældende år.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et merforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til godkendt budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Teletaxa

Der benyttes ikke Teletaxa i Lemvig Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Der gøres dog opmærksom på, at investeringsdelen for Rejsekortprojektet endnu ikke er afregnet. Midttrafik vil i forbindelse med 2. kvartalsprognose opgøre investeringsudgifterne henover årene, sammenholdt med bestillernes indbetalinger samt afregne differencer.

Norddjurs Kommune, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-marts 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	FR 1. kvartal minus budget
Buskørsel					
Kørselsudgifter	15.754.925	3.944.328	25,0	15.409.000	-345.925
Bus-IT og øvrige udgifter	19.075	22.961	120,4	27.778	8.703
Busudgifter i alt	15.774.000	3.967.289	25,2	15.436.778	-337.222
Indtægter	-1.306.000	-358.854	27,5	-1.306.000	0
Tilskud RM	-496.000	-124.000	25,0	-496.000	0
Netto	13.972.000	3.484.435	24,9	13.634.778	-337.222
Handicapkørsel					
Udgifter	774.000	178.447	23,1	774.000	0
Indtægter	-169.000	-42.499	25,1	-169.000	0
Netto	605.000	135.948	22,5	605.000	0
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	1.966.000	496.482	25,3	1.966.000	0
Indtægter	-748.000	-194.315	26,0	-748.000	0
Kommunens vognmandsbetaling	1.218.000	302.167	24,8	1.218.000	0
Administrationsomkostninger	391.000	130.333	33,3	391.000	0
Kommunens samlede udgift	1.609.000	432.501	26,9	1.609.000	0
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	1.115.000	319.157	28,6	1.223.000	108.000
Indtægter	0	0	-	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	1.115.000	319.157	28,6	1.223.000	108.000
Administrationsomkostninger	119.700	39.900	33,3	153.900	34.200
Kommunens samlede udgift	1.234.700	359.057	29,1	1.376.900	142.200
Trafikskabet					
Trafikskabet - nettoudgifter	885.000	240.924	27,2	885.000	0
Letbanen					
Letbanesekretariatet	39.000	10.196	26,1	39.000	0
Rejsekortet					
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-3.100	-3.100
25% udstyr og ekstraudstyr	2.000	0	0,0	2.000	0
25% sekretariat	800	117	14,7	800	0
Renter	5.000	1.203	24,1	4.800	-200
Afdrag	24.000	6.111	25,5	25.100	1.100
Drift	93.100	22.586	24,3	93.500	400
Buslager	200	0	0,0	200	0
Rejsekort i alt	125.100	30.017	24,0	123.300	-1.800
Norddjurs Kommune i alt					
Netto	18.469.800	4.693.078	25,4	18.272.978	-196.822

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Norddjurs Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, som hovedsageligt skyldes færre køreplantimer på rute 352. Prognosen for indeksudviklingen i 2016 viser et mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et begrænset merforbrug grundet ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr (timer) i forbindelse med kontraktskifte.

Den årligt tilbagevendende udgift fordeles ud på samtlige bestillere på baggrund af bestillerens andel af det samlede Realtidsudstyr, hvilket samtidig udjævner de store årlige udsving, der ellers ville være, såfremt udgiften kun belastede bestillere med kontraktskifte i det pågældende år.

Indtægter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Teletaxa

Der benyttes ikke Teletaxa i Norddjurs Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til godkendt budget. Årsagen skal findes i flere Brækket ben-kørsler.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Letbanesekretariatet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Der gøres dog opmærksom på, at investeringsdelen for Rejsekortprojektet endnu ikke er afregnet. Midttrafik vil i forbindelse med 2. kvartalsprognose opgøre investeringsudgifterne henover årene, sammenholdt med bestillernes indbetalinger samt afregne differencer.

Odder Kommune, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-marts 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	FR 1. kvartal minus budget
Buskørsel					
Kørselsudgifter	6.288.937	1.610.651	25,6	6.269.000	-19.937
Bus-IT og øvrige udgifter	29.063	57	0,2	30.061	998
Busudgifter i alt	6.318.000	1.610.709	25,5	6.299.061	-18.939
Indtægter	-1.369.000	-376.164	27,5	-1.369.000	0
Tilskud RM	0	0	-	0	0
Netto	4.949.000	1.234.545	24,9	4.930.061	-18.939
Handicapkørsel					
Udgifter	875.000	232.643	26,6	875.000	0
Indtægter	-190.000	-48.155	25,3	-190.000	0
Netto	685.000	184.488	26,9	685.000	0
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	148.000	37.885	25,6	194.000	46.000
Indtægter	-9.000	-3.660	40,7	-32.000	-23.000
Kommunens vognmandsbetaling	139.000	34.225	24,6	162.000	23.000
Administrationsomkostninger	27.900	9.300	33,3	38.300	10.400
Kommunens samlede udgift	166.900	43.525	26,1	200.300	33.400
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	0	0	-	0	0
Indtægter	0	0	-	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	-	0	0
Administrationsomkostninger	0	0	-	0	0
Kommunens samlede udgift	0	0	-	0	0
Trafikskabet					
Trafikskabet - nettoudgifter	772.000	210.162	27,2	772.000	0
Letbanen					
Letbanesekretariatet	39.000	10.196	26,1	39.000	0
Rejsekortet					
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-900	-900
25% udstyr og ekstraudstyr	2.000	0	0,0	2.000	0
25% sekretariat	800	117	14,7	800	0
Renter	3.000	663	22,1	2.500	-500
Afdrag	13.000	3.367	25,9	13.500	500
Drift	81.500	22.244	27,3	82.900	1.400
Buslager	200	0	0,0	200	0
Rejsekort i alt	100.500	26.391	26,3	101.000	500
Odder Kommune i alt					
Netto	6.712.400	1.709.306	25,5	6.727.361	14.961

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Regnskabet for 2016 forventes at være på niveau med budgettet for 2016. Der er en mindre besparelse som følge af faldende indeks.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et begrænset merforbrug grundet ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr (timer) i forbindelse med kontraktskifte.

Den årligt tilbagevendende udgift fordeles ud på samtlige bestillere på baggrund af bestillerens andel af det samlede Realtidsudstyr, hvilket samtidig udjævner de store årlige udsving, der ellers ville være, såfremt udgiften kun belastede bestillere med kontraktskifte i det pågældende år.

Indtægter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der opstartes Flexitur i Odder Kommune til august 2016. Aftalen var ikke godkendt ved budgetlægningsen, hvorfor beløbet ikke fremgår i budgettet.

Teletaxa

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der benyttes ikke Kommunal kørsel i Odder Kommune.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Letbanesekretariatet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Der gøres dog opmærksom på, at investeringsdelen for Rejsekortprojektet endnu ikke er afregnet. Midttrafik vil i forbindelse med 2. kvartalsprognose opgøre investeringsudgifterne henover årene, sammenholdt med bestillernes indbetalinger samt afregne differencer.

Randers Kommune, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-marts 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	FR 1. kvartal minus budget
Buskørsel					
Kørselsudgifter	89.314.227	21.296.916	23,8	88.896.000	-418.227
Bus-IT og øvrige udgifter	364.773	165.289	45,3	410.863	46.090
Busudgifter i alt	89.679.000	21.462.205	23,9	89.306.863	-372.137
Indtægter	-31.284.000	-8.595.998	27,5	-31.284.000	0
Tilskud RM	-724.000	-181.000	25,0	-724.000	0
Netto	57.671.000	12.685.207	22,0	57.298.863	-372.137
Handicapkørsel					
Udgifter	2.641.000	632.066	23,9	2.641.000	0
Indtægter	-498.000	-117.748	23,6	-498.000	0
Netto	2.143.000	514.318	24,0	2.143.000	0
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	785.000	100.326	12,8	785.000	0
Indtægter	-587.000	-55.040	9,4	-587.000	0
Kommunens vognmandsbetaling	198.000	45.286	22,9	198.000	0
Administrationsomkostninger	135.700	45.233	33,3	135.700	0
Kommunens samlede udgift	333.700	90.519	27,1	333.700	0
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	1.558.000	423.003	27,2	1.703.000	145.000
Indtægter	0	0	-	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	1.558.000	423.003	27,2	1.703.000	145.000
Administrationsomkostninger	190.000	63.333	33,3	228.000	38.000
Kommunens samlede udgift	1.748.000	486.336	27,8	1.931.000	183.000
Trafikskabet					
Trafikskabet - nettoudgifter	6.970.000	1.897.444	27,2	6.970.000	0
Letbanen					
Letbanesekretariatet	39.000	10.196	26,1	39.000	0
Rejsekortet					
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-64.500	-64.500
25% udstyr og ekstraudstyr	84.600	13	0,0	287.700	203.100
25% sekretariat	32.200	4.669	14,5	32.200	0
Renter	128.000	33.587	26,2	136.500	8.500
Afdrag	670.000	170.620	25,5	715.100	45.100
Drift	1.955.300	503.162	25,7	2.015.400	60.100
Buslager	8.200	0	0,0	8.200	0
Rejsekort i alt	2.878.300	712.051	24,7	3.130.600	252.300
Randers Kommune i alt					
Netto	71.783.000	16.396.071	22,8	71.846.163	63.163

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,4 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Lokalkørsel forventes at øge med 0,2 mio. kr. som følge af udvidet kørsel på rute 231, 237 og 238 samt effekten af det 47. udbud. Prognosen for indeksudviklingen i 2016 viser et mindreforbrug på ca. 0,6 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et begrænset merforbrug grundet ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr (timer) i forbindelse med kontraktskifte.

Den årligt tilbagevendende udgift fordeles ud på samtlige bestillere på baggrund af bestillerens andel af det samlede Realtidsudstyr, hvilket samtidig udjævner de store årlige udsving, der ellers ville være, såfremt udgiften kun belastede bestillere med kontraktskifte i det pågældende år.

Indtægter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Teletaxa

Der benyttes ikke Teletaxa i Randers Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et merforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til godkendt budget. Årsagen skal findes i flere Brækket ben-kørsler.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Letbanesekretariatet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Der forventes et merforbrug på 0,3 mio. kr.

Dette skyldes, at der er indregnet ændringer vedrørende opgradering af syv Rejsekort-installationer fra CIM til fuldt udstyr. Såfremt denne opgradering godkendes af Randers Kommune, vil kontantudgifterne skulle afholdes i 2016, ligesom det vil medføre udgifter til ydelse for den lånefinansierede andel og vedligehold af udstyret allerede i 2016.

Dette forventes at beløbe sig til i alt 0,3 mio. kr. i 2016.

Dette modsvarer til dels af, at Rejsekort A/S har besluttet ekstraordinært at påbegynde tilbagebetaling af ansvarligt lån til trafikselskaberne i 2016. Dette medfører merindtægter/mindreforbrug på 0,1 mio. kr. for Randers.

Der gøres opmærksom på, at investeringsdelen for Rejsekortprojektet endnu ikke er afregnet. Midttrafik vil i forbindelse med 2. kvartalsprognose opgøre investeringsudgifterne henover årene, sammenholdt med bestillernes indbetalinger samt afregne differencer.

Ringkøbing-Skjern Kommune, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-marts 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	FR 1. kvartal minus budget
Buskørsel					
Kørselsudgifter	25.195.396	6.461.174	25,6	25.130.000	-65.396
Bus-IT og øvrige udgifter	126.604	33.892	26,8	146.436	19.832
Busudgifter i alt	25.322.000	6.495.066	25,6	25.276.436	-45.564
Indtægter	-3.715.000	-1.020.782	27,5	-3.715.000	0
Tilskud RM	-1.661.000	-415.250	25,0	-1.661.000	0
Netto	19.946.000	5.059.035	25,4	19.900.436	-45.564
Handicapkørsel					
Udgifter	1.809.600	333.942	18,5	1.809.600	0
Indtægter	-370.000	-66.738	18,0	-370.000	0
Netto	1.439.600	267.204	18,6	1.439.600	0
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	755.000	288.908	38,3	1.169.000	414.000
Indtægter	-291.000	-111.696	38,4	-471.000	-180.000
Kommunens vognmandsbetaling	464.000	177.212	38,2	698.000	234.000
Administrationsomkostninger	133.400	44.467	33,3	207.000	73.600
Kommunens samlede udgift	597.400	221.679	37,1	905.000	307.600
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	0	0	-	0	0
Indtægter	0	0	-	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	-	0	0
Administrationsomkostninger	0	0	-	0	0
Kommunens samlede udgift	0	0	-	0	0
Trafikskeskabet					
Trafikskeskabet - nettoudgifter	1.697.000	461.974	27,2	1.697.000	0
Rejsekortet					
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-15.300	-15.300
25% udstyr og ekstraudstyr	8.200	2	0,0	8.200	0
25% sekretariat	6.300	910	14,5	6.300	0
Renter	26.000	6.945	26,7	27.400	1.400
Afdrag	139.000	35.280	25,4	145.200	6.200
Drift	389.600	80.916	20,8	388.000	-1.600
Buslager	1.600	0	0,0	1.600	0
Rejsekort i alt	570.700	124.054	21,7	561.400	-9.300
Ringkøbing-Skjern Kommune i alt					
Netto	24.250.700	6.133.946	25,3	24.503.436	252.736

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Udgifterne til lokalkørsel forventes at stige med ca. 0,1 mio. kr. som følge af justeret kørsel på rute 590 og 592, større busser på rute 567 og 568, tilføjelse af rute 597 samt opskrivning af dublering på rute 578. Prognosen for indeksudviklingen i 2016 viser et mindreforbrug på ca. 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et begrænset merforbrug grundet ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr (timer) i forbindelse med kontraktskifte.

Den årligt tilbagevendende udgift fordeles ud på samtlige bestillere på baggrund af bestillerens andel af det samlede Realtidsudstyr, hvilket samtidig udjævner de store årlige udsving, der ellers ville være, såfremt udgiften kun belastede bestillere med kontraktskifte i det pågældende år.

Indtægter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et merforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til godkendt budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Teletaxa

Der benyttes ikke Teletaxa i Ringkøbing-Skjern Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der benyttes ikke Kommunal kørsel i Ringkøbing-Skjern Kommune.

Trafikselkabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Der gøres dog opmærksom på, at investeringsdelen for Rejsekortprojektet endnu ikke er afregnet. Midttrafik vil i forbindelse med 2. kvartalsprognose opgøre investeringsudgifterne henover årene, sammenholdt med bestillernes indbetalinger samt afregne differencer.

Samsø Kommune, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-marts 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	FR 1. kvartal minus budget
Buskørsel					
Kørselsudgifter	4.523.393	1.039.510	23,0	4.478.000	-45.393
Bus-IT og øvrige udgifter	14.607	0	0,0	14.607	0
Busudgifter i alt	4.538.000	1.039.510	22,9	4.492.607	-45.393
Indtægter	-1.069.000	-293.732	27,5	-1.069.000	0
Tilskud RM	0	0	-	0	0
Netto	3.469.000	745.777	21,5	3.423.607	-45.393
Handicapkørsel					
Udgifter	260.000	50.309	19,3	260.000	0
Indtægter	-52.000	-8.106	15,6	-52.000	0
Netto	208.000	42.203	20,3	208.000	0
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	522.000	176.605	33,8	769.000	247.000
Indtægter	-100.000	-30.315	30,3	-130.000	-30.000
Kommunens vognmandsbetaling	422.000	146.290	34,7	639.000	217.000
Administrationsomkostninger	129.400	42.732	33,0	189.400	60.000
Kommunens samlede udgift	551.400	189.022	34,3	828.400	277.000
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	211.000	46.316	22,0	211.000	0
Indtægter	0	0	-	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	211.000	46.316	22,0	211.000	0
Administrationsomkostninger	49.000	16.333	33,3	49.000	0
Kommunens samlede udgift	260.000	62.649	24,1	260.000	0
Trafikskabet					
Trafikskabet - nettoudgifter	440.000	119.781	27,2	440.000	0
Rejsekortet					
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-4.300	-4.300
25% udstyr og ekstraudstyr	0	0	-	0	0
25% sekretariat	0	0	-	0	0
Renter	4.000	1.099	27,5	4.200	200
Afdrag	22.000	5.585	25,4	22.300	300
Drift	11.600	140	1,2	11.600	0
Buslager	0	0	-	0	0
Rejsekort i alt	37.600	6.823	18,1	33.800	-3.800
Samsø Kommune i alt					
Netto	4.966.000	1.166.256	23,5	5.193.807	227.807

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,05 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Dublering forventes at falde med 0,02 mio. kr. til samme niveau som i 2015. Prognosen for indeksudviklingen i 2016 viser et mindreforbrug på ca. 0,03 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et begrænset merforbrug grundet ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr (timer) i forbindelse med kontraktskifte.

Den årligt tilbagevendende udgift fordeles ud på samtlige bestillere på baggrund af bestillerens andel af det samlede Realtidsudstyr, hvilket samtidig udjævner de store årlige udsving, der ellers ville være, såfremt udgiften kun belastede bestillere med kontraktskifte i det pågældende år.

Indtægter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Teletaxa

Der forventes et merforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til godkendt budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Der gøres dog opmærksom på, at investeringsdelen for Rejsekortprojektet endnu ikke er afregnet. Midttrafik vil i forbindelse med 2. kvartalsprognose opgøre investeringsudgifterne henover årene, sammenholdt med bestillernes indbetalinger samt afregne differencer.

Silkeborg Kommune, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-marts 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	FR 1. kvartal minus budget
Buskørsel					
Kørselsudgifter	55.327.810	13.328.696	24,1	58.560.000	3.232.190
Bus-IT og øvrige udgifter	397.190	370.102	93,2	942.865	545.675
Busudgifter i alt	55.725.000	13.698.798	24,6	59.502.865	3.777.865
Indtægter	-24.140.000	-6.633.020	27,5	-24.140.000	0
Tilskud RM	0	0	-	0	0
Netto	31.585.000	7.065.778	22,4	35.362.865	3.777.865
Handicapkørsel					
Udgifter	2.698.000	645.595	23,9	2.698.000	0
Indtægter	-549.000	-130.259	23,7	-549.000	0
Netto	2.149.000	515.336	24,0	2.149.000	0
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	853.600	322.013	37,7	1.324.000	470.400
Indtægter	-431.000	-152.814	35,5	-645.000	-214.000
Kommunens vognmandsbetaling	422.600	169.199	40,0	679.000	256.400
Administrationsomkostninger	209.600	69.867	33,3	307.600	98.000
Kommunens samlede udgift	632.200	239.066	37,8	986.600	354.400
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	2.827.000	632.287	22,4	2.595.000	-232.000
Indtægter	-66.000	-9.150	13,9	-50.000	16.000
Kommunens vognmandsbetaling	2.761.000	623.137	22,6	2.545.000	-216.000
Administrationsomkostninger	355.300	80.826	22,7	324.900	-30.400
Kommunens samlede udgift	3.116.300	703.963	22,6	2.869.900	-246.400
Trafikskabet					
Trafikskabet - nettoudgifter	4.875.000	1.327.122	27,2	4.875.000	0
Letbanen					
Letbanesekretariatet	39.000	10.196	26,1	39.000	0
Rejsekortet					
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-49.000	-49.000
25% udstyr og ekstraudstyr	228.000	33	0,0	313.800	85.800
25% sekretariat	84.200	12.216	14,5	84.100	-100
Renter	0	0	-	1.400	1.400
Afdrag	0	0	-	6.300	6.300
Drift	1.457.100	381.599	26,2	1.477.600	20.500
Buslager	5.400	0	0,0	5.400	0
Rejsekort i alt	1.774.700	393.849	22,2	1.839.600	64.900
Silkeborg Kommune i alt					
Netto	44.171.200	10.255.310	23,2	48.121.965	3.950.765

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 3,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Udgifter til bybusser forventes generelt at falde med ca. 0,4 mio. kr. som følge af bortfald af cross border og færre afsatte midler til dublering i forhold til budgettet. Etablering af et gastankanlæg er fastsat til ca. 3,9 mio. kr. i 2016. Udgiften til lokalkørsel forventes at stige med ca. 0,1 mio. kr., bl.a. som følge af for lavt budgetterede faste busudgifter i juli. Prognosen for indeksudviklingen i 2016 viser et mindreforbrug på ca. 0,4 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et merforbrug på bus-IT på 0,5 mio. kr.

Heraf skyldes 0,1 mio. kr., at budgettet for 2016 til drift af Realtidsløsning beklageligvis er sat for lavt.

Derudover forventes et merforbrug på 0,4 mio. kr. grundet ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr (timer) i forbindelse med kontraktskifte. Udgiften er ekstraordinært høj for Silkeborg Kommune, idet omflytningen af Infotainmentudstyr har vist sig dyr.

Indtægter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et merforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til godkendt budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Teletaxa

Der forventes et merforbrug på 0,05 mio. kr. i forhold til godkendt budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et mindreforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til godkendt budget. Årsagen skal findes i færre kørte ture til læge og genoptræning.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Letbanesekretariatet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Der forventes et merforbrug på 0,06 mio. kr.

Silkeborg Kommune opgraderer to planlagte CIM-installationer til den fulde udstyrløsning. Denne ene fulde udstyrløsning forventes at blive i overskud i forbindelse med busudskiftningen ved kontraktskiftet, mens den anden kontantfinansieres i 2016. Silkeborg Kommune revideres den allerede afholdte kontantfinansiering af de to CIM-installationer. Dette forventes at beløbe sig til i alt 0,1 mio. kr. i 2016 (investering og vedligehold, fraregnet tilbagebetaling af CIM-udstyr).

Det modsvares til dels af, at Rejsekort A/S har ekstraordinært besluttet at påbegynde tilbagebetaling af ansvarligt lån til trafikselskaberne i 2016. Dette medfører merindtægter på 0,05 mio. kr. for Silkeborg.

Der gøres opmærksom på, at investeringsdelen for Rejsekortprojektet endnu ikke er afregnet. Midttrafik vil i forbindelse med 2. kvartalsprognose opgøre investeringsudgifterne henover årene, sammenholdt med bestillernes indbetalinger samt afregne differencer.

Skanderborg Kommune, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-marts 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	FR 1. kvartal minus budget
Buskørsel					
Kørselsudgifter	23.905.330	5.899.626	24,7	23.836.000	-69.330
Bus-IT og øvrige udgifter	1.670	238	14,2	5.432	3.762
Busudgifter i alt	23.907.000	5.899.864	24,7	23.841.432	-65.568
Indtægter	-5.670.000	-1.557.963	27,5	-5.670.000	0
Tilskud RM	0	0	-	0	0
Netto	18.237.000	4.341.901	23,8	18.171.432	-65.568
Handicapkørsel					
Udgifter	964.000	254.293	26,4	964.000	0
Indtægter	-204.000	-57.894	28,4	-204.000	0
Netto	760.000	196.399	25,8	760.000	0
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	1.575.000	196.845	12,5	838.000	-737.000
Indtægter	-693.000	-72.195	10,4	-307.000	386.000
Kommunens vognmandsbetaling	882.000	124.650	14,1	531.000	-351.000
Administrationsomkostninger	438.100	146.033	33,3	192.600	-245.500
Kommunens samlede udgift	1.320.100	270.683	20,5	723.600	-596.500
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	76.000	8.980	11,8	76.000	0
Indtægter	0	0	-	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	76.000	8.980	11,8	76.000	0
Administrationsomkostninger	11.400	3.800	33,3	11.400	0
Kommunens samlede udgift	87.400	12.780	14,6	87.400	0
Trafikelskabet					
Trafikelskabet - nettoudgifter	1.422.000	387.111	27,2	1.422.000	0
Letbanen					
Letbanesekretariatet	39.000	10.196	26,1	39.000	0
Rejsekortet					
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-9.000	-9.000
25% udstyr og ekstraudstyr	15.700	2	0,0	47.100	31.400
25% sekretariat	6.300	910	14,5	6.300	0
Renter	22.000	5.682	25,8	23.400	1.400
Afdrag	113.000	28.864	25,5	122.000	9.000
Drift	344.100	90.603	26,3	359.700	15.600
Buslager	1.600	0	0,0	1.600	0
Rejsekort i alt	502.700	126.061	25,1	551.100	48.400
Skanderborg Kommune i alt					
Netto	22.368.200	5.345.130	23,9	21.754.532	-613.668

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. Udgifter til bybusser ventes at stige med ca. 0,3 mio. kr. som følge af flere afsatte midler til dublering, samt at udgifter i forbindelse med Skanderborg Festival nu er indarbejdet i budgettet. Udgiften til lokalkørsel ventes at falde med ca. 0,2 mio. kr., bl.a. som følge af færre afsatte midler til dubleringer i forhold til budgettet. Prognosen for indeksudviklingen i 2016 viser et mindreforbrug på ca. 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et begrænset merforbrug grundet ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr (timer) i forbindelse med kontraktskifte.

Den årligt tilbagevendende udgift fordeles ud på samtlige bestillere på baggrund af bestillerens andel af det samlede Realtidsudstyr, hvilket samtidig udjævner de store årlige udsving, der ellers ville være, såfremt udgiften kun belastede bestillere med kontraktskifte i det pågældende år.

Indtægter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et mindreforbrug på 0,5 mio. kr. i forhold til godkendt budget. Årsagen skal findes i færre kørte ture end ventet ved oprettelsen af Flexitur.

Teletaxa

Der forventes et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til godkendt budget. Årsagen skal findes i færre vognmandsudgifter.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Letbanesekretariatet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Der forventes et merforbrug på 0,05 mio. kr.

Dette skyldes, at der er indregnet ændringer vedrørende opgradering af to Rejsekort-installationer fra CIM til fuldt udstyr, samt returnering af yderligere et sæt CIM. Såfremt denne opgradering godkendes af Skanderborg Kommune, vil kontantudgifterne skulle afholdes i 2016, ligesom det vil medføre udgifter til ydelse for den lånefinansierede andel og vedligehold af udstyret allerede i 2016.

Dette forventes at beløbe sig til i alt 0,06 mio. kr. i 2016.

Dette modsvares til dels af, at Rejsekort A/S har besluttet ekstraordinært at påbegynde tilbagebetaling af ansvarligt lån til trafikselskaberne i 2016. Dette medfører merindtægter på 0,01 mio. kr. for Skanderborg Kommune.

Der gøres opmærksom på, at investeringsdelen for Rejsekortprojektet endnu ikke er afregnet. Midttrafik vil i forbindelse med 2. kvartalsprognose opgøre investeringsudgifterne henover årene, sammenholdt med bestillernes indbetalinger samt afregne differencer.

Skive Kommune, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-marts 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	FR 1. kvartal minus budget
Buskørsel					
Kørselsudgifter	28.683.493	6.884.231	24,0	28.582.000	-101.493
Bus-IT og øvrige udgifter	150.507	349	0,2	125.260	-25.247
Busudgifter i alt	28.834.000	6.884.579	23,9	28.707.260	-126.740
Indtægter	-8.309.000	-2.283.089	27,5	-8.309.000	0
Tilskud RM	-670.000	-167.500	25,0	-670.000	0
Netto	19.855.000	4.433.991	22,3	19.728.260	-126.740
Handicapkørsel					
Udgifter	1.083.000	294.135	27,2	1.083.000	0
Indtægter	-220.000	-59.115	26,9	-220.000	0
Netto	863.000	235.020	27,2	863.000	0
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	578.000	117.696	20,4	466.000	-112.000
Indtægter	-274.000	-65.952	24,1	-267.000	7.000
Kommunens vognmandsbetaling	304.000	51.744	17,0	199.000	-105.000
Administrationsomkostninger	156.300	52.100	33,3	178.100	21.800
Kommunens samlede udgift	460.300	103.844	22,6	377.100	-83.200
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	9.179.000	2.444.369	26,6	9.179.000	0
Indtægter	0	0	-	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	9.179.000	2.444.369	26,6	9.179.000	0
Administrationsomkostninger	591.800	197.267	33,3	591.800	0
Kommunens samlede udgift	9.770.800	2.641.636	27,0	9.770.800	0
Trafikelskabet					
Trafikelskabet - nettoudgifter	2.270.000	617.962	27,2	2.270.000	0
Rejsekortet					
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-26.500	-26.500
25% udstyr og ekstraudstyr	10.400	2	0,0	305.900	295.500
25% sekretariat	5.500	793	14,4	5.500	0
Renter	37.000	9.675	26,1	45.900	8.900
Afdrag	193.000	49.147	25,5	230.300	37.300
Drift	504.500	129.137	25,6	564.000	59.500
Buslager	1.400	0	0,0	1.400	0
Rejsekort i alt	751.800	188.754	25,1	1.126.500	374.700
Skive Kommune i alt					
Netto	33.970.900	8.221.206	24,2	34.135.660	164.760

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. Justeringer i bybusser samt lokalruter ventes at medføre en udgiftsstigning på ca. 0,1 mio. kr. Prognosen for indeksudviklingen i 2016 viser et mindreforbrug på ca. 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes en smule lavere udgifter til bus-IT, da der var afsat budget til Lane management. Skive Kommune betaler dog selv udgiften til denne aftale direkte.

Dette modvirkes til dels af højere udgifter til drift af bus-IT, da der er i maj 2016 er truffet beslutning om at bruge en ekstra bus i Skive Kommune i forhold til det forudsatte.

Derudover forventes et begrænset merforbrug til ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr (timer) i forbindelse med kontraktskifte.

Den årligt tilbagevendende udgift fordeles ud på samtlige bestillere på baggrund af bestillerens andel af det samlede Realtidsudstyr, hvilket samtidig udjævner de store årlige udsving, der ellers ville være, såfremt udgiften kun belastede bestillere med kontraktskifte i det pågældende år.

Indtægter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til godkendt budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Teletaxa

Der forventes et mindreforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til godkendt budget. Årsagen skal findes i færre vognmandsudgifter.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Der forventes et merforbrug på 0,4 mio. kr.

Dette skyldes, at der er indregnet ændringer vedrørende opgradering af seks Rejsekort-installationer fra CIM til fuldt udstyr, samt tilkøb af yderligere tre sæt fuldt udstyr. Såfremt denne opgradering godkendes af Skive Kommune, vil kontantudgifterne skulle afholdes i 2016, ligesom det vil medføre udgifter til ydelse for den lånefinansierede andel og vedligehold af udstyret allerede i 2016.

Dette forventes at beløbe sig til i alt 0,4 mio. kr. i 2016.

Dette modsvarer til dels af, at Rejsekort A/S har besluttet ekstraordinært at påbegynde tilbagebetaling af ansvarligt lån til trafikelskaberne i 2016.

Der gøres opmærksom på, at investeringsdelen for Rejsekortprojektet endnu ikke er afregnet. Midttrafik vil i forbindelse med 2. kvartalsprognose opgøre investeringsudgifterne henover årene, sammenholdt med bestillernes indbetalinger samt afregne differencer.

Struer Kommune, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-marts 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	FR 1. kvartal minus budget
Buskørsel					
Kørselsudgifter	7.634.249	1.890.009	24,8	7.598.000	-36.249
Bus-IT og øvrige udgifter	14.751	40	0,3	20.395	5.644
Busudgifter i alt	7.649.000	1.890.050	24,7	7.618.395	-30.605
Indtægter	-955.000	-262.408	27,5	-955.000	0
Tilskud RM	0	0	-	0	0
Netto	6.694.000	1.627.641	24,3	6.663.395	-30.605
Handicapkørsel					
Udgifter	530.000	130.439	24,6	530.000	0
Indtægter	-132.000	-34.240	25,9	-132.000	0
Netto	398.000	96.199	24,2	398.000	0
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	101.000	31.624	31,3	122.000	21.000
Indtægter	-54.000	-14.039	26,0	-52.000	2.000
Kommunens vognmandsbetaling	47.000	17.585	37,4	70.000	23.000
Administrationsomkostninger	29.200	9.733	33,3	29.300	100
Kommunens samlede udgift	76.200	27.319	35,9	99.300	23.100
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	0	0	-	0	0
Indtægter	0	0	-	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	-	0	0
Administrationsomkostninger	0	0	-	0	0
Kommunens samlede udgift	0	0	-	0	0
Trafikskelskabet					
Trafikskelskabet - nettoudgifter	700.000	190.561	27,2	700.000	0
Rejsekortet					
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-5.800	-5.800
25% udstyr og ekstraudstyr	2.100	1	0,0	2.100	0
25% sekretariat	1.600	235	14,7	1.700	100
Renter	9.000	2.263	25,1	8.700	-300
Afdrag	45.000	11.494	25,5	46.200	1.200
Drift	69.300	15.221	22,0	70.000	700
Buslager	400	0	0,0	400	0
Rejsekort i alt	127.400	29.212	22,9	123.300	-4.100
Struer Kommune i alt					
Netto	7.995.600	1.970.932	24,7	7.983.995	-11.605

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Regnskabet for 2016 forventes at være på niveau med budgettet for 2016. Der er en mindre besparelse som følge af faldende indeks.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et begrænset merforbrug grundet ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr (timer) i forbindelse med kontraktskifte.

Den årligt tilbagevendende udgift fordeles ud på samtlige bestillere på baggrund af bestillerens andel af det samlede Realtidsudstyr, hvilket samtidig udjævner de store årlige udsving, der ellers ville være, såfremt udgiften kun belastede bestillere med kontraktskifte i det pågældende år.

Indtægter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et merforbrug på 0,01 mio. kr. i forhold til godkendt budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Teletaxa

Der forventes et merforbrug på 0,01 mio. kr. i forhold til godkendt budget. Årsagen skal findes i øgede vognmandsudgifter.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der benyttes ikke Kommunal kørsel i Struer Kommune.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Der gøres dog opmærksom på, at investeringsdelen for Rejsekortprojektet endnu ikke er afregnet. Midttrafik vil i forbindelse med 2. kvartalsprognose opgøre investeringsudgifterne henover årene, sammenholdt med bestillernes indbetalinger samt afregne differencer.

Syddjurs Kommune, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-marts 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	FR 1. kvartal minus budget
Buskørsel					
Kørselsudgifter	14.773.693	3.707.733	25,1	14.481.000	-292.693
Bus-IT og øvrige udgifter	23.307	18.643	80,0	27.105	3.798
Busudgifter i alt	14.797.000	3.726.375	25,2	14.508.105	-288.895
Indtægter	-3.396.000	-933.129	27,5	-3.396.000	0
Tilskud RM	0	0	-	0	0
Netto	11.401.000	2.793.246	24,5	11.112.105	-288.895
Handicapkørsel					
Udgifter	691.000	165.837	24,0	691.000	0
Indtægter	-136.000	-32.346	23,8	-136.000	0
Netto	555.000	133.491	24,1	555.000	0
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	1.520.000	412.007	27,1	1.520.000	0
Indtægter	-597.000	-159.678	26,7	-597.000	0
Kommunens vognmandsbetaling	923.000	252.329	27,3	923.000	0
Administrationsomkostninger	255.300	85.100	33,3	255.300	0
Kommunens samlede udgift	1.178.300	337.429	28,6	1.178.300	0
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	2.122.000	460.370	21,7	1.828.000	-294.000
Indtægter	0	0	-	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	2.122.000	460.370	21,7	1.828.000	-294.000
Administrationsomkostninger	212.800	71.567	33,6	195.700	-17.100
Kommunens samlede udgift	2.334.800	531.937	22,8	2.023.700	-311.100
Trafikskabet					
Trafikskabet - nettoudgifter	1.025.000	279.036	27,2	1.025.000	0
Letbanen					
Letbanesekretariatet	39.000	10.196	26,1	39.000	0
Rejsekortet					
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-7.800	-7.800
25% udstyr og ekstraudstyr	4.100	1	0,0	4.100	0
25% sekretariat	2.600	382	14,7	2.600	0
Renter	12.000	3.270	27,2	12.600	600
Afdrag	65.000	16.610	25,6	66.900	1.900
Drift	195.500	51.787	26,5	197.900	2.400
Buslager	700	0	0,0	700	0
Rejsekort i alt	279.900	72.050	25,7	277.000	-2.900
Syddjurs Kommune i alt					
Netto	16.813.000	4.157.384	24,7	16.210.105	-602.895

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,3 mio. kr. Der er besparelser på ca. 0,2 mio. kr., som hovedsageligt er på rute 2 og 3. Herudover er der mindre justeringer på rabatruterne. Prognosen for indeksudviklingen i 2016 viser et mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et begrænset merforbrug grundet ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr (timer) i forbindelse med kontraktskifte.

Den årligt tilbagevendende udgift fordeles ud på samtlige bestillere på baggrund af bestillerens andel af det samlede Realtidsudstyr, hvilket samtidig udjævner de store årlige udsving, der ellers ville være, såfremt udgiften kun belastede bestillere med kontraktskifte i det pågældende år.

Indtægter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Teletaxa

Der benyttes ikke Teletaxa i Syddjurs Kommune..

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et mindreforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til godkendt budget. Årsagen skal findes i færre Læge-kørsler.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Letbanesekretariatet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Der gøres dog opmærksom på, at investeringsdelen for Rejsekortprojektet endnu ikke er afregnet. Midttrafik vil i forbindelse med 2. kvartalsprognose opgøre investeringsudgifterne henover årene, sammenholdt med bestillernes indbetalinger samt afregne differencer.

Viborg Kommune, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-marts 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	FR 1. kvartal minus budget
Buskørsel					
Kørselsudgifter	45.121.104	11.539.147	25,6	45.643.000	521.896
Bus-IT og øvrige udgifter	1.082.896	6.483	0,6	851.864	-231.032
Busudgifter i alt	46.204.000	11.545.631	25,0	46.494.864	290.864
Indtægter	-15.818.000	-4.346.359	27,5	-15.818.000	0
Tilskud RM	-2.970.000	-742.500	25,0	-2.970.000	0
Netto	27.416.000	6.456.771	23,6	27.706.864	290.864
Handicapkørsel					
Udgifter	2.566.000	593.794	23,1	2.566.000	0
Indtægter	-549.000	-123.631	22,5	-549.000	0
Netto	2.017.000	470.163	23,3	2.017.000	0
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	1.389.000	425.543	30,6	1.520.000	131.000
Indtægter	-622.000	-209.074	33,6	-676.000	-54.000
Kommunens vognmandsbetaling	767.000	216.469	28,2	844.000	77.000
Administrationsomkostninger	351.800	117.267	33,3	352.900	1.100
Kommunens samlede udgift	1.118.800	333.735	29,8	1.196.900	78.100
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	0	0	-	0	0
Indtægter	0	0	-	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	-	0	0
Administrationsomkostninger	0	0	-	0	0
Kommunens samlede udgift	0	0	-	0	0
Trafikskabet					
Trafikskabet - nettoudgifter	4.335.000	1.180.117	27,2	4.335.000	0
Letbanen					
Letbanesekretariatet	0	0	-	0	0
Rejsekortet					
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-46.500	-46.500
25% udstyr og ekstraudstyr	38.600	6	0,0	38.600	0
25% sekretariat	15.000	2.173	14,5	14.900	-100
Renter	78.000	20.429	26,2	78.800	800
Afdrag	408.000	103.778	25,4	419.200	11.200
Drift	996.900	250.215	25,1	1.006.500	9.600
Buslager	3.800	0	0,0	3.800	0
Rejsekort i alt	1.540.300	376.601	24,4	1.515.300	-25.000
Viborg Kommune i alt					
Netto	36.427.100	8.817.387	24,2	36.771.064	343.964

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 0,5 mio. kr. i forhold til budgettet. Der er øget kørsel på bybusserne på ca. 0,1 mio. kr. Dublering er underbudgetteret med ca. 0,3 mio. kr. Nettoudgiften for NT's kørsel i Viborg udgør ca. 0,2 mio. kr., som ikke tidligere har indgået i budgettet. Herudover er der mindre udvidelser af kørsel, primært på rute 770, på ca. 0,1 mio. kr. Prognosen for indeksudviklingen i 2016 viser et mindreforbrug på ca. 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes lavere udgifter på 0,2 mio. kr. til bus-IT grundet for højt afsat budget til Realtids-løsning. Dette modvirkes til dels af ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr (timer) i forbindelse med kontraktskifte.

Den årligt tilbagevendende udgift fordeles ud på samtlige bestillere på baggrund af bestillerens andel af det samlede Realtidsudstyr, hvilket samtidig udjævner de store årlige udsving, der ellers ville være, såfremt udgiften kun belastede bestillere med kontraktskifte i det pågældende år.

Indtægter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Teletaxa

Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til godkendt budget. Årsagen skal findes i øget vognmandsudgifter.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der benyttes ikke Kommunal kørsel i Viborg Kommune.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

For Viborg Kommune er der ikke indregnet ændringer i det forventede regnskab som følge af opgradering af Rejsekort-installationer fra CIM til fuldt udstyr. Dette afventer effekten af indførelsen af Mobilapp'en på salget af kontantbilletter på Rejsekortudstyret samt eventuel godkendelse i Teknisk Udvalg i Viborg Kommune.

Der gøres opmærksom på, at investeringsdelen for Rejsekortprojektet endnu ikke er afregnet. Midttrafik vil i forbindelse med 2. kvartalsprognose opgøre investeringsudgifterne henover årene, sammenholdt med bestillernes indbetalinger samt afregne differencer.

Aarhus Kommune, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-marts 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	FR 1. kvartal minus budget
Buskørsel					
Kørselsudgifter	472.639.658	116.979.423	24,8	424.305.000	-48.334.658
Bus-IT og øvrige udgifter	7.263.342	2.030.001	27,9	7.447.703	184.361
Busudgifter i alt	479.903.000	119.009.425	24,8	431.752.703	-48.150.297
Indtægter	-291.863.000	-80.196.070	27,5	-291.863.000	0
Tilskud RM	0	0	-	0	0
Netto	188.040.000	38.813.355	20,6	139.889.703	-48.150.297
Handicapkørsel					
Udgifter	15.986.000	3.686.880	23,1	15.986.000	0
Indtægter	-3.152.000	-727.550	23,1	-3.152.000	0
Netto	12.834.000	2.959.330	23,1	12.834.000	0
Flexiture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	1.698.000	219.001	12,9	863.000	-835.000
Indtægter	-1.034.000	-85.627	8,3	-342.000	692.000
Kommunens vognmandsbetaling	664.000	133.374	20,1	521.000	-143.000
Administrationsomkostninger	351.900	117.300	33,3	207.000	-144.900
Kommunens samlede udgift	1.015.900	250.674	24,7	728.000	-287.900
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	3.753.000	908.321	24,2	3.753.000	0
Indtægter	0	0	-	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	3.753.000	908.321	24,2	3.753.000	0
Administrationsomkostninger	469.300	156.433	33,3	469.300	0
Kommunens samlede udgift	4.222.300	1.064.755	25,2	4.222.300	0
Trafikskabet					
Trafikskabet - nettoudgifter	36.474.000	9.929.319	27,2	36.474.000	0
Kontrolafgifter					
Kontrolafgifter i alt	7.824.000	3.826.122	48,9	7.734.000	-90.000
Letbanen					
Letbanesekretariatet	213.000	55.685	26,1	213.000	0
Rejsekortet					
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-336.000	-336.000
25% udstyr og ekstraudstyr	412.400	52	0,0	412.400	0
25% sekretariat	131.100	19.029	14,5	131.100	0
Renter	630.000	165.209	26,2	640.800	10.800
Afdrag	3.298.000	839.260	25,4	3.404.300	106.300
Drift	15.833.500	4.462.851	28,2	16.041.800	208.300
Buslager	33.500	0	0,0	33.500	0
Rejsekort i alt	20.338.500	5.486.401	27,0	20.327.900	-10.600
Aarhus Kommune i alt					
Netto	270.961.700	62.385.640	23,0	222.422.903	-48.538.797

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 48,3 mio. kr. i 2016 i forhold til budgettet. Som følge af en forhandling mellem Midttrafik og Busselskabet Aarhus Sporveje, ventes ændrede kontraktpriser at give et mindreforbrug på ca. 13,3 mio. kr. i 2016. Der forventes et merforbrug til dublinger på ca. 2,3 mio. kr., da der ikke var afsat midler til dublinger i budget 2016. Tilbagebetaling af overskud på restkørsel i 2015 er indregnet med ca. 32,9 mio. kr. Prognosen for indeksudviklingen i 2016 viser et mindreforbrug på ca. 4,4 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et merforbrug på 0,2 mio. kr. grundet ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr (timer) i forbindelse med kontraktskifte.

Den årligt tilbagevendende udgift fordeles ud på samtlige bestillere på baggrund af bestillerens andel af det samlede Realtidsudstyr, hvilket samtidig udjævner de store årlige udsving, der ellers ville være, såfremt udgiften kun belastede bestillere med kontraktskifte i det pågældende år.

Indtægter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et mindreforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til godkendt budget. Årsagen skal findes i, at Aarhus Kommune fremadrettet kun betaler for Støttet Flexiture, mens Ikke-Støttet Flexiture ikke længere registreres under Aarhus Kommunes forbrug.

Teletaxa

Der benyttes ikke Teletaxa i Aarhus Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Kontrolafgifter

Der forventes at komme færre indtægter ind via kontrolafgifter, hvorfor der forventes en ekstraudgift til Aarhus Kommune til dækning af de forventede administrative udgifter. Årsagen til de færre kontrolafgifter end forudsat i budgettet kan skyldes den præventive effekt de mere synlige kontrollører har.

Letbanesekretariatet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Der forventes et mindreforbrug på 0,1 mio. kr.

Dette skyldes, at Rejsekort A/S har besluttet ekstraordinært at påbegynde tilbagebetaling af ansvarligt lån til trafikselskaberne i 2016. Dette medfører merindtægter/mindreforbrug på 0,3 mio. kr. for Aarhus.

Dette modsvares til dels af højere udgifter til drift på 0,2 mio. kr., idet Bus & Tog har anvendt en fordelingsnøgle, hvor Midttrafik belastes mere end forventet af distributionsafgiften til Rejsekortet. Midttrafik har udfordret fordelingsnøglen og afventer resultatet heraf.

Der gøres opmærksom på, at investeringsdelen for Rejsekortprojektet endnu ikke er afregnet. Midttrafik vil i forbindelse med 2. kvartalsprognose opgøre investeringsudgifterne henover årene, sammenholdt med bestillernes indbetalinger samt afregne differencer.

Region Midtjylland, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-marts 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	FR 1. kvartal minus budget
Buskørsel					
Kørselsudgifter	473.172.924	113.831.952	24,1	474.713.000	1.540.076
Bus-IT og øvrige udgifter	2.305.076	316.445	13,7	3.034.187	729.111
Busudgifter i alt	475.478.000	114.148.396	24,0	477.747.187	2.269.187
Indtægter	-279.813.000	-76.885.056	27,5	-279.813.000	0
Tilskud RM	7.826.000	1.956.500	25,0	7.826.000	0
Netto	203.491.000	39.219.841	19,3	205.760.187	2.269.187
Flexture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	162.000	40.527	25,0	162.000	0
Indtægter	-11.000	-2.705	24,6	-11.000	0
Kommunens vognmandsbetaling	151.000	37.822	25,0	151.000	0
Administrationsomkostninger	34.100	11.367	33,3	34.100	0
Kommunens samlede udgift	185.100	49.188	26,6	185.100	0
Togdrift					
Udgifter	39.940.000	7.481.728	18,7	39.540.000	-400.000
Indtægter	-11.800.000	-1.214.778	10,3	-11.600.000	200.000
Drift netto	28.140.000	6.266.950	22,3	27.940.000	-200.000
Anlæg	16.976.000	0	0,0	16.976.000	0
I alt netto	45.116.000	6.266.950	13,9	44.916.000	-200.000
Trafiksekskabet					
Trafiksekskabet - nettoudgifter	40.339.000	10.981.488	27,2	40.339.000	0
Letbanen					
Letbanesekretariatet	387.000	101.174	26,1	387.000	0
Rejsekortet					
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-467.700	-467.700
25% udstyr og ekstraudstyr	1.915.200	106	0,0	1.689.200	-226.000
25% sekretariat	267.900	38.881	14,5	267.900	0
Renter	1.029.000	294.267	28,6	1.085.600	56.600
Afdrag	5.389.000	1.460.175	27,1	5.773.600	384.600
Drift	17.371.700	4.728.047	27,2	17.508.500	136.800
Buslager	0	0	-	0	0
Rejsekort i alt	25.972.800	6.521.477	25,1	25.857.100	-115.700
Region Midtjylland i alt (fratrasket Kan-kørsel og Letbane)					
Netto	315.490.900	63.140.118	20,0	317.444.387	1.953.487
Buserstatningskørsel					
Udgifter på buserstatningskørsel	17.640.000	1.218.137	6,9	17.640.000	0
Indtægter på buserstatningskørsel	-8.000.000	0	0,0	-8.000.000	0
Buserstatningskørsel i alt	9.640.000	1.218.137	12,6	9.640.000	0
Forberedelse Letbane					
Forberedelse Letbane i alt	6.460.000	0	0,0	6.560.000	100.000
Region Midtjylland i alt (Letbane)					
Netto	16.100.000	1.218.137	7,6	16.200.000	100.000
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	120.350.000	29.434.642	24,5	120.350.000	0
Indtægter	0	-20	-	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	120.350.000	29.434.622	24,5	120.350.000	0
Administrationsomkostninger	5.333.400	1.333.361	25,0	5.333.000	-400
Kommunens samlede udgift	125.683.400	30.767.983	24,5	125.683.000	-400
Region Midtjylland i alt					
Netto	457.274.300	95.126.238	20,8	459.327.387	2.053.087

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Region Midtjylland

Forventet regnskab, fratrukket Kan-kørsel og Aarhus Letbane, er 1,9 mio. kr. over den aftalte ramme med Region Midtjylland. Midttrafik har fokus på at få differencen reduceret.

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 1,5 mio. kr. i 2016 i forhold til budgettet. Det 46. og 47. udbud i Vestjylland har medført merudgifter på 1,5 mio. kr. Der er en udgiftsstigning på 1,7 mio. kr. i forbindelse med udvidelsen på 912X, men dette er blot en teknisk flytning til indtægter, da ruten underskudsdekkes af Billund Lufthavn. Nord/syd-samarbejdet giver en ekstra udgift på 2 mio. kr., hvilket primært skyldes en justering af fordelingsprocenter. Det er

efterfølgende konstateret, at budgettet for 2016 generelt er sat for lavt, hvilket medfører en opskrivning af udgifterne med 2,6 mio. kr. Derudover er forventningen til 2016 hævet med 1,0 mio. kr. som følge af flere midler afsat til dublinger, da dubleringsudgiften fra 2014 til 2015 steg med 1,2 mio. kr., og budgettet for 2016 er udarbejdet med udgangspunkt i regnskabet 2014. Prognosen for indeksudviklingen i 2016 viser et mindreforbrug på ca. 7,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et merforbrug på 0,7 mio. kr.

Dels er der ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr (timer) i forbindelse med kontraktskifte på 0,2 mio. kr.

Den årligt tilbagevendende udgift fordeles ud på samtlige bestillere på baggrund af bestillerens andel af det samlede Realtidsudstyr, hvilket samtidig udjævner de store årlige udsving, der ellers ville være, såfremt udgiften kun belastede bestillere med kontraktskifte i det pågældende år.

Derudover har to større justeringer i forhold til budgettet for 2016 været nødvendige. Den ene betyder en merudgift på 0,5 mio. kr. til chaufførlokaler og ventefaciliteter, mens den anden betyder lavere udgifter på 0,2 mio. kr. til X-bus puljeprosjekt og drift, hvor budgettet for 2016 var sat for højt. De fejlsatte beløber i budgetlægningen betyder, at budgettet henholdsvis er lagt for lavt og for højt i forhold til det reelt forventede.

Endelig har regionen uheldigvis fået en for lav andel af budgettet til Lane management/busprioriteringssystem i Viborg, hvilket betyder, at budgettet er blevet lagt 0,1 mio. kr. for lavt.

Indtægter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexture og Teletaxa

Teletaxa

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Togdrift

Mindreforbrug på ca. 0,2 mio. i forhold til budgettet. Passagerindtægterne for 1. kvartal 2016 ligger under tilsvarende indtægter i 2015. Dette modsvarer dog af forventede færre udgifter til indsættelse af erstatningsbusser på Odderbanen.

Trafikselskabet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Letbanesekretariatet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Der forventes et mindreforbrug på 0,1 mio. kr.

Dette skyldes, at Rejsekort A/S har besluttet ekstraordinært at påbegynde tilbagebetaling af ansvarligt lån til trafikselskaberne i 2016. Dette medfører merindtægter på 0,5 mio. kr. for Region Midtjylland.

Dette modsvarer til dels af højere udgifter til drift på 0,4 mio. kr., idet Bus & Tog har anvendt en fordelingsnøgle, hvor Midttrafik belastes mere end forventet af distributionsafgiften til Rejsekortet. Midttrafik har udfordret fordelingsnøglen og afventer resultatet heraf.

Der gøres opmærksom på, at investeringsdelen for Rejsekortprojektet endnu ikke er afregnet. Midttrafik vil i forbindelse med 2. kvartalsprognose opgøre investeringsudgifterne henover årene, sammenholdt med bestillerens indbetalinger samt afregne differencer.

Buserstatningskørsel

Det forventede regnskabsresultat for erstatningsbuskørslen på Odderbanen og Grenaabanen vurderes på nuværende tidspunkt at overholde budgettet.

Forberedelse Letbane

Regionen finansierer en del af letbanens forberedelsesomkostninger med ikke anvendte midler fra statens driftsbidrag for Midttrafiks overtagelse af trafikansvaret på Grenaabanen. Nettoudgifterne til drift af for buserstatningskørslen vurderes pt. at holde budgettet.

Der forventes en merudgift på 0,1 mio. kr. på regionens bidrag til forberedelsesomkostningerne. Udgiften fremkommer som følge af en fremskrivning af det udmeldte statslige driftsbidrag fra 2015-niveau til 2016-prisniveau.

Kan-kørselSiddende patientbefordring

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

NT

	Budget 2016	Forbrug måned jan-marts 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	FR 1. kvartal minus budget
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	100.000	47.040	47,0	150.000	50.000
Indtægter	0	0	-	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	100.000	47.040	47,0	150.000	50.000
Administrationsomkostninger	0	0	-	0	0
Kommunens samlede udgift	100.000	47.040	47,0	150.000	50.000
NT i alt					
Netto	100.000	47.040	47,0	150.000	50.000

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

Kommunal kørsel

Der forventes et merforbrug på 0,05 mio. kr. i forhold til godkendt budget. Årsagen skal findes i flere kørte ture.

Sydtrafik og Region Syddanmark

	Budget 2016	Forbrug måned jan-marts 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	FR 1. kvartal minus budget
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	0	0	-	0	0
Indtægter	0	0	-	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	-	0	0
Administrationsomkostninger	402.000	116.750	29,0	402.000	0
Kommunens samlede udgift	402.000	116.750	29,0	402.000	0
Sydtrafik i alt					
Netto	402.000	116.750	29,0	402.000	0

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

Kommunal kørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Fynbus

	Budget 2016	Forbrug måned jan-marts 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	FR 1. kvartal minus budget
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	0	0	-	0	0
Indtægter	0	0	-	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	-	0	0
Administrationsomkostninger	665.000	238.917	35,9	665.000	0
Kommunens samlede udgift	665.000	238.917	35,9	665.000	0
Fynbus i alt					
Netto	665.000	238.917	35,9	665.000	0

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab Fynbus:

Kommunal kørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Tabel 1: Midtrafik, forventet regnskab 1. kvartal 2016

Bestillere	Busdrift	Handikapkørsel	Flexture	Telekava	Kommunal Kørsel	Busserstatningskørsel	Forberedelse Lethane	Togdrift	Trafikelskabet	Kontrolafgifter	Lethane-sekretariatet	ALD (rejskort og Lethane)	Rejskort	lalt
Favrskov	13.313.815	1.119.000	664.000	29.700	5.392.900				1.054.000		39.000		143.000	21.755.415
Hedensted	3.362.520	910.000	770.000	499.700	5.600				608.000		0	0	199.200	6.355.020
Herring	31.902.683	1.619.000	0	7.600	0				3.503.000		0	0	1.392.500	38.424.783
Holstebro	23.327.135	997.000	75.700	78.200	1.120.600				2.385.000		0	0	712.300	28.695.935
Horsens	25.909.660	1.905.000	299.400	39.300	2.794.400				3.907.000		0	0	1.481.000	36.335.360
Ikast-Brande	13.260.082	657.000	77.200	0	1.214.000				997.000		0	0	45.900	16.251.182
Lemvig	6.567.625	581.000	376.000	0	161.500				465.000		0	0	23.200	8.174.325
Norddjurs	13.634.778	605.000	1.609.000	0	1.376.900				885.000		39.000	0	123.300	18.272.978
Norrdjurs	4.930.061	685.000	33.400	166.900	0				772.000		39.000	0	101.000	6.272.361
Odder	57.298.863	2.143.000	333.700	0	1.931.000				6.970.000		39.000	0	3.130.600	71.846.163
Randers	19.900.436	1.439.600	905.000	0	260.000				1.697.800		0	0	33.800	5.193.807
Ringkøbing-Skjern	3.423.607	208.000	0	828.400	2.869.900				4.400.000		39.000	0	1.839.600	48.121.965
Samsø	35.362.865	2.149.000	770.000	216.600	87.400				4.875.000		39.000	0	551.100	21.754.532
Silkeborg	18.171.432	760.000	610.000	113.600	87.400				1.422.000		0	0	1.126.500	34.135.660
Skanderborg	19.728.260	863.000	260.000	117.100	9.770.800				2.270.000		0	0	123.300	7.983.995
Skive	6.663.395	398.000	62.000	37.300	0				700.000		39.000	0	227.000	16.210.105
Syddjurs	11.112.105	555.000	1.178.300	0	2.023.700				1.025.000		0	0	39.000	22.422.909
Viborg	27.706.564	2.017.000	699.800	497.100	0				4.335.000		213.000	0	1.515.300	36.771.064
Varnæs	139.889.703	12.834.000	728.000	0	4.222.300				36.474.000		387.000	0	20.327.900	222.422.909
Regionen	205.760.187	0	0	185.100	1.25.683.000				40.339.000		0	0	25.857.100	459.327.387
Akk. mindreforborg														0
Midtrafik														97.000
lalt vedr. Midtrafik bestillere	681.226.076	32.444.600	9.451.500	2.816.600	158.913.600	9.640.000	6.560.000	44.916.000	115.123.000	7.734.000	97.000	0	97.000	97.000
ALD														8.288.000
Sydtrafik					402.000									402.000
NT					150.000									150.000
Fynbus					665.000									665.000
lalt vedr. øvrige	0	0	0	0	1.217.000	0	0	0	0	0	0	0	0	8.288.000
Total Midtrafik	681.226.076	32.444.600	9.451.500	2.816.600	160.130.600	9.640.000	6.560.000	44.916.000	115.123.000	7.734.000	970.000	0	8.288.000	9.505.000

Tabel 2: Busdrift, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Købselsudgifter			Bus-IT og øvrige udgifter			Indtægter			Titlskud			Netto		
	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference
Favrskov	15.756,061	14.521,000	-1.235,061	15.939	17.815	1.876	-1.225,000	-1.225,000	0	14.547,000	13.313,815	-1.233,185	14.547,000	13.313,815	-1.233,185
Hedensted	5.734,886	5.837,000	102,114	29.114	38.520	9.406	-1.544,000	-1.544,000	0	3.251,000	3.362,520	111,520	3.251,000	3.362,520	111,520
Herring	47.036,691	46.155,000	-881,691	275.309	328.683	53.374	-1.457,600	-1.457,600	0	32.731,000	31.902,683	-828,317	32.731,000	31.902,683	-828,317
Holstebro	31.519,576	29.392,000	-2.127,576	36.424	51.135	14.711	-6.116,000	-6.116,000	0	25.440,000	23.327,135	-2.112,865	25.440,000	23.327,135	-2.112,865
Horsens	46.128,153	46.218,000	89,847	318,847	332,660	13,813	-20,310,000	-20,310,000	0	25.806,000	25.909,660	103,660	25.806,000	25.909,660	103,660
Kast-Brande	14.120,562	13.234,000	-886,562	20.438	26,082	5,644	0	0	0	14.141,000	13.260,082	-880,918	14.141,000	13.260,082	-880,918
Lemvig	6.483,375	6.559,000	75,625	8.625	8.625	0	0	0	0	6.492,000	6.567,625	75,625	6.492,000	6.567,625	75,625
Norddjurs	15.754,925	15.409,000	-345,925	19,075	27,778	8,703	-1.306,000	-1.306,000	0	13.972,000	13.534,778	-437,222	13.972,000	13.534,778	-437,222
Odder	6.288,937	6.269,000	-19,937	29,063	30,061	998	-1.369,000	-1.369,000	0	4.949,000	4.930,061	-18,939	4.949,000	4.930,061	-18,939
Randers	89.314,227	88.896,000	-418,227	364,773	410,863	46,090	-31,284,000	-31,284,000	0	57,671,000	57.298,863	-372,137	57,671,000	57.298,863	-372,137
Ringkøbing-Skjern	25.195,396	25.130,000	-65,396	126,604	146,436	19,832	-3,715,000	-3,715,000	0	19.946,000	19.900,436	-45,564	19.946,000	19.900,436	-45,564
Samsø	4.523,393	4.478,000	-45,393	14,607	14,607	0	-1,069,000	-1,069,000	0	3.469,000	3.423,607	-45,393	3.469,000	3.423,607	-45,393
Silkeborg	55.327,810	58.560,000	3.232,190	397,190	942,865	545,675	-2,140,000	-2,140,000	0	31,585,000	35.362,865	3.777,865	31,585,000	35.362,865	3.777,865
Skanderborg	23.905,330	23.836,000	-69,330	1,670	5,432	3,762	-5,670,000	-5,670,000	0	18.237,000	18.171,432	-65,568	18.237,000	18.171,432	-65,568
Skive	28.683,493	28.582,000	-101,493	150,507	125,280	-25,227	-8,309,000	-8,309,000	0	19.855,000	19.728,280	-126,740	19.855,000	19.728,280	-126,740
Struer	7.634,249	7.598,000	-36,249	14,751	20,395	5,644	-955,000	-955,000	0	6.694,000	6.663,395	-30,605	6.694,000	6.663,395	-30,605
Syddjurs	14.773,693	14.481,000	-292,693	23,307	27,105	3,798	-3,396,000	-3,396,000	0	11.401,000	11.112,105	-288,895	11.401,000	11.112,105	-288,895
Viborg	45.121,104	45.643,000	521,896	1,082,896	851,864	-231,032	-15,818,000	-15,818,000	0	27,416,000	27.706,864	290,864	27,416,000	27.706,864	290,864
Aarhus	472.639,658	424.305,000	-48.334,658	7.263,342	7.447,703	184,361	-291,863,000	-291,863,000	0	188,040,000	139.889,703	-48.150,297	188,040,000	139.889,703	-48.150,297
Regionen	473.172,924	474.713,000	1.540,076	2.305,076	3.034,187	729,111	-2,79,813,000	-2,79,813,000	0	203,491,000	205.760,187	2.269,187	203,491,000	205.760,187	2.269,187
El fordelt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I alt	1.429.114,443	1.379.816,000	-49.298,443	12.497,557	13.888,076	1.390,519	-712,478,000	-705,378,000	7.100,000	7.100,000	7.100,000	7.100,000	729.134,000	688.326,076	-40.807,924

Tabel 3: Handicapkørsel, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Udgifter			Indtægter			Netto		
	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference
Favrskov	1.420.000	1.420.000	0	-301.000	-301.000	0	1.119.000	1.119.000	0
Hedensted	1.132.000	1.132.000	0	-222.000	-222.000	0	910.000	910.000	0
Herring	2.006.000	2.006.000	0	-387.000	-387.000	0	1.619.000	1.619.000	0
Holstebro	1.301.000	1.301.000	0	-304.000	-304.000	0	997.000	997.000	0
Horsens	2.441.000	2.441.000	0	-536.000	-536.000	0	1.905.000	1.905.000	0
Ikast-Brande	843.000	843.000	0	-186.000	-186.000	0	657.000	657.000	0
Lemvig	719.000	719.000	0	-138.000	-138.000	0	581.000	581.000	0
Norrdjurs	774.000	774.000	0	-169.000	-169.000	0	605.000	605.000	0
Odder	875.000	875.000	0	-190.000	-190.000	0	685.000	685.000	0
Randers	2.641.000	2.641.000	0	-498.000	-498.000	0	2.143.000	2.143.000	0
Ringkøbing-Skiern	1.809.600	1.809.600	0	-370.000	-370.000	0	1.439.600	1.439.600	0
Samsø	260.000	260.000	0	-52.000	-52.000	0	208.000	208.000	0
Silkeborg	2.698.000	2.698.000	0	-549.000	-549.000	0	2.149.000	2.149.000	0
Skanderborg	964.000	964.000	0	-204.000	-204.000	0	760.000	760.000	0
Skive	1.083.000	1.083.000	0	-220.000	-220.000	0	863.000	863.000	0
Struer	530.000	530.000	0	-132.000	-132.000	0	398.000	398.000	0
Syddjurs	691.000	691.000	0	-136.000	-136.000	0	555.000	555.000	0
Viborg	2.566.000	2.566.000	0	-549.000	-549.000	0	2.017.000	2.017.000	0
Aarhus	15.986.000	15.986.000	0	-3.152.000	-3.152.000	0	12.834.000	12.834.000	0
Regionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I alt	40.739.600	40.739.600	0	-8.295.000	-8.295.000	0	32.444.600	32.444.600	0

Tabel 4: Flexure, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Vognmandsbetaling			Egenbetaling			Administration			Kommunens samlede omkostninger		
	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference
Favrskov	691.000	868.000	177.000	-334.000	-411.000	-77.000	172.500	207.000	34.500	529.500	664.000	134.500
Hedensted	405.000	1.060.000	655.000	-208.000	-497.000	-289.000	103.500	207.000	103.500	300.500	770.000	469.500
Herring	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	88.000	88.000	0	-33.000	-33.000	0	20.700	20.700	0	75.700	75.700	0
Horsens	466.000	464.000	-2.000	-124.000	-229.000	-105.000	64.400	64.400	0	406.400	299.400	-107.000
Ikast-Brande	109.000	109.000	0	-64.000	-64.000	0	32.200	32.200	0	77.200	77.200	0
Lemvig	233.000	454.000	221.000	-93.000	-170.000	-77.000	52.900	92.000	39.100	192.900	376.000	183.100
Norddjurs	1.966.000	1.966.000	0	-748.000	-748.000	0	391.000	391.000	0	1.609.000	1.609.000	0
Odder	0	46.000	46.000	0	-23.000	-23.000	0	10.400	10.400	0	33.400	33.400
Randers	785.000	785.000	0	-587.000	-587.000	0	135.700	135.700	0	333.700	333.700	0
Ringkøbing-Skjern	755.000	1.169.000	414.000	-291.000	-471.000	-180.000	133.400	207.000	73.600	597.400	905.000	307.600
Samsø	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	692.000	1.120.000	428.000	-417.000	-626.000	-209.000	181.700	276.000	94.300	456.700	770.000	313.300
Skanderborg	1.380.000	743.000	-637.000	-659.000	-294.000	365.000	407.100	161.000	-246.100	1.128.100	610.000	-518.100
Skive	310.000	404.000	94.000	-204.000	-259.000	-55.000	94.300	115.000	20.700	200.300	260.000	59.700
Struer	75.000	88.000	13.000	-49.000	-49.000	0	23.000	23.000	0	49.000	62.000	13.000
Syddjurs	1.520.000	1.520.000	0	-597.000	-597.000	0	255.300	255.300	0	1.178.300	1.178.300	0
Viborg	979.000	979.000	0	-569.000	-569.000	0	289.800	289.800	0	699.800	699.800	0
Aarhus	1.698.000	863.000	-835.000	-1.034.000	-342.000	692.000	351.900	207.000	-144.900	1.015.900	728.000	-287.900
Regionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I alt	12.152.000	12.726.000	574.000	-6.011.000	-5.969.000	42.000	2.709.400	2.694.500	-14.900	8.850.400	9.451.500	601.100

Tabel 5: Teletaxa, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Vognmandsbetaling			Egenbetaling			Administration			Kommunens samlede omkostninger		
	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference
Favrskov	30.000	30.000	0	-5.000	-5.000	0	4.700	4.700	0	29.700	29.700	0
Hedensted	254.000	411.000	157.000	-4.000	-6.000	-2.000	77.500	94.700	17.200	327.500	499.700	172.200
Herring	6.500	6.500	0	-500	-500	0	1.550	1.600	50	7.550	7.600	50
Holstebro	28.000	91.000	63.000	-6.000	-16.000	-10.000	3.100	3.200	100	25.100	78.200	53.100
Horsens	32.700	32.700	0	-2.700	-2.700	0	9.300	9.300	0	39.300	39.300	0
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Lemvig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Norddjurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Odder	148.000	148.000	0	-9.000	-9.000	0	27.900	27.900	0	166.900	166.900	0
Randers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Samsø	522.000	769.000	247.000	-100.000	-130.000	-30.000	129.400	189.400	60.000	551.400	828.400	277.000
Silkeborg	161.600	204.000	42.400	-14.000	-19.000	-5.000	27.900	31.600	3.700	175.500	216.600	41.100
Skanderborg	195.000	95.000	-100.000	-34.000	-13.000	21.000	31.000	31.600	600	192.000	113.600	-78.400
Skive	268.000	62.000	-206.000	-70.000	-8.000	62.000	62.000	63.100	1.100	260.000	117.100	-142.900
Struer	26.000	34.000	8.000	-5.000	-3.000	2.000	6.200	6.300	100	27.200	37.300	10.100
Syddjurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Viborg	410.000	541.000	131.000	-53.000	-107.000	-54.000	62.000	63.100	1.100	419.000	497.100	78.100
Aarhus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Regionen	162.000	162.000	0	-11.000	-11.000	0	34.100	34.100	0	185.100	185.100	0
I alt	2.243.800	2.586.200	342.400	-314.200	-330.200	-16.000	476.650	560.600	83.950	2.406.250	2.816.600	410.350

Tabel 6: Kommunal kørsel, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Vognmandsbetaling			Egenbetaling			Administrationsomkostninger			Kommunens samlede omkostninger		
	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference
Favrskov	5.166.000	5.166.000	0	0	0	0	226.900	226.900	0	5.392.900	5.392.900	0
Hedenssted	0	5.000	5.000	0	0	0	0	600	600	0	5.600	5.600
Herrning	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	980.000	980.000	0	0	0	0	140.600	140.600	0	1.120.600	1.120.600	0
Horsens	2.833.000	2.452.000	-381.000	0	0	0	372.600	342.000	-30.600	3.205.600	2.794.000	-411.600
Ikast-Brandø	1.243.000	986.000	-257.000	0	0	0	229.900	228.000	-1.900	1.472.900	1.214.000	-258.900
Lemvig	152.000	152.000	0	0	0	0	9.500	9.500	0	161.500	161.500	0
Norddjurs	1.115.000	1.223.000	108.000	0	0	0	119.700	153.900	34.200	1.234.700	1.376.900	142.200
Odder	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Randers	1.558.000	1.703.000	145.000	0	0	0	190.000	228.000	38.000	1.748.000	1.931.000	183.000
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samsø	211.000	211.000	0	0	0	0	49.000	49.000	0	260.000	260.000	0
Silkeborg	2.827.000	2.595.000	-232.000	-66.000	-50.000	16.000	355.300	324.900	-30.400	3.116.300	2.869.900	-246.400
Skanderborg	76.000	76.000	0	0	0	0	11.400	11.400	0	87.400	87.400	0
Skive	9.179.000	9.179.000	0	0	0	0	591.800	591.800	0	9.770.800	9.770.800	0
Struer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	2.122.000	1.828.000	-294.000	0	0	0	212.800	195.700	-17.100	2.334.800	2.023.700	-311.100
Viborg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aarhus	3.753.000	3.753.000	0	0	0	0	469.300	469.300	0	4.222.300	4.222.300	0
Regionen	120.350.000	120.350.000	0	0	0	0	5.333.400	5.333.000	-400	125.683.400	125.683.000	-400
Sydetrafik	0	0	0	0	0	0	402.000	402.000	0	402.000	402.000	0
NT	100.000	150.000	50.000	0	0	0	0	0	0	100.000	150.000	50.000
Eyngus	0	0	0	0	0	0	665.000	665.000	0	665.000	665.000	0
I alt	151.665.000	150.809.000	-856.000	-66.000	-50.000	16.000	9.379.200	9.371.600	-7.600	160.978.200	160.130.600	-847.600

Table 7: Buserstatningskørsel, forventet regnskab 1. kvartal 2016

Buserstatningskørsel	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference
Udgifter Grenåbanen	9.400.000	9.400.000	0
Udgifter Odderbanen	4.800.000	4.800.000	0
Indtægter Grenåbanen	-5.000.000	-5.000.000	0
Indtægter Odderbanen	-3.000.000	-3.000.000	0
Informations- og kommunikationskampagne	2.000.000	2.000.000	0
Leasingudgift rejsekortudstyr	1.440.000	1.440.000	0
I alt buserstatningskørsel	9.640.000	9.640.000	0

Tabel 8: Forberedelse Letbane, forventet regnskab 1. kvartal 2016

Forberedelse Letbane	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference
<i>Region Midtjylland bestillerfinansieret bidrag:</i>			
Statsligt tilskud - trafikbidrag Grenaabananen	16.100.000	16.200.000	100.000
Udgifter buserstatningskørsel	-14.200.000	-14.200.000	0
Indtægter buserstatningskørsel	8.000.000	8.000.000	0
Informations- og kommunikationskampagne	-2.000.000	-2.000.000	0
Leasing rejsekortuds tyr	-1.440.000	-1.440.000	0
I alt Forberedelse Letbane	6.460.000	6.560.000	100.000

Tabel 9: Togdrift, forventet regnskab 1. kvartal 2016

Togdrift	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference
Driftstilskud			
Udgifter	39.940.000	39.540.000	-400.000
Indtægter	-11.800.000	-11.600.000	200.000
I alt driftstilskud	28.140.000	27.940.000	-200.000
Anlæg			
Ordinært investeringsstilskud	4.822.000	4.822.000	0
Ydelse vedrørende sporombygning Odderbanen	10.154.000	10.154.000	0
Andel af værktødsombygning Odder	2.000.000	0	-2.000.000
I alt anlæg	16.976.000	14.976.000	-2.000.000
I alt togdrift	45.116.000	42.916.000	-2.200.000

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

Tabel 10: Trafikelskabet, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Busadministration			Handicapadministration			Netto		
	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal	Difference
Favrskov	663.000	663.000	0	391.000	391.000	0	1.054.000	1.054.000	0
Hedensted	301.000	301.000	0	307.000	307.000	0	608.000	608.000	0
Herrng	2.959.000	2.959.000	0	544.000	544.000	0	3.503.000	3.503.000	0
Holstebro	1.933.000	1.933.000	0	452.000	452.000	0	2.385.000	2.385.000	0
Horsens	3.025.000	3.025.000	0	882.000	882.000	0	3.907.000	3.907.000	0
Ikast-Brande	744.000	744.000	0	253.000	253.000	0	997.000	997.000	0
Lemvig	281.000	281.000	0	184.000	184.000	0	465.000	465.000	0
Norddjurs	716.000	716.000	0	169.000	169.000	0	885.000	885.000	0
Odder	481.000	481.000	0	291.000	291.000	0	772.000	772.000	0
Randers	6.143.000	6.143.000	0	827.000	827.000	0	6.970.000	6.970.000	0
Ringkøbing-Skjern	1.252.000	1.252.000	0	445.000	445.000	0	1.697.000	1.697.000	0
Samsø	325.000	325.000	0	115.000	115.000	0	440.000	440.000	0
Silkeborg	4.001.000	4.001.000	0	874.000	874.000	0	4.875.000	4.875.000	0
Skanderborg	1.100.000	1.100.000	0	322.000	322.000	0	1.422.000	1.422.000	0
Skive	1.933.000	1.933.000	0	337.000	337.000	0	2.270.000	2.270.000	0
Struer	554.000	554.000	0	146.000	146.000	0	700.000	700.000	0
Syddjurs	864.000	864.000	0	161.000	161.000	0	1.025.000	1.025.000	0
Viborg	3.599.000	3.599.000	0	736.000	736.000	0	4.335.000	4.335.000	0
Aarhus	30.555.000	30.555.000	0	5.919.000	5.919.000	0	36.474.000	36.474.000	0
Regionen	40.339.000	40.339.000	0	0	0	0	40.339.000	40.339.000	0
Overført fra 2014							18.606.193	18.606.193	0
I alt	101.768.000	101.768.000	0	13.355.000	13.355.000	0	133.729.193	133.729.193	0

Tabel 11: Kontrolafgifter, forventet regnskab 1. kvartal 2016

	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference
Kontrolafgifter	-15.000.000	-13.000.000	2.000.000
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus Kommune	10.000.000	9.100.000	-900.000
Billekontroladministration	12.824.000	11.634.000	-1.190.000
I alt	7.824.000	7.734.000	-90.000

Tabel 12: Letbanesekretariat, forventet regnskab 1. kvartal 2016

Letbanesekretariat	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference
Favrskov	39.000	39.000	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	39.000	39.000	0
Odder	39.000	39.000	0
Randers	39.000	39.000	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	0
Samsø	0	0	0
Silkeborg	39.000	39.000	0
Skanderborg	39.000	39.000	0
Skive	0	0	0
Struer	0	0	0
Syddjurs	39.000	39.000	0
Viborg	0	0	0
Aarhus	213.000	213.000	0
Regionen	387.000	387.000	0
Midlertidik	97.000	97.000	0
I alt	970.000	970.000	0

Letbanen ALD	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference
ALD, rejsekort	0	0	0
I alt	0	0	0

Tabel 13: Rejsekorf, forventet regnskab 1. kvartal 2016

I alt	Tilbagebetaling af ansvarligt lån			25% udstyr			25% sekretariat			Renter		
	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference
Favrskov	0	-3.900	-3.900	4.000	4.000	0	1.800	1.800	0	7.000	7.300	300
Hedensted	0	-3.400	-3.400	6.000	6.000	0	3.000	3.100	100	9.000	9.000	0
Herning	0	-33.300	-33.300	46.200	46.200	0	16.000	16.000	0	67.000	68.400	1.400
Holstebro	0	-20.400	-20.400	25.400	25.400	0	9.500	9.500	0	40.000	40.400	400
Horsens	0	-36.100	-36.100	179.600	179.600	0	58.300	58.300	0	1.200	1.200	0
Ikast-Brande	0	-5.900	-5.900	0	0	0	0	0	0	6.000	5.700	-300
Lemvig	0	-3.000	-3.000	0	0	0	0	0	0	3.000	2.900	-100
Norddjurs	0	-3.100	-3.100	2.000	2.000	0	800	800	0	5.000	4.800	-200
Odder	0	-900	-900	2.000	2.000	0	800	800	0	3.000	2.500	-500
Randers	0	-64.500	-64.500	84.600	287.700	203.100	32.200	32.200	0	128.000	136.500	8.500
Ringkøbing-Skiern	0	-15.300	-15.300	8.200	8.200	0	6.300	6.300	0	26.000	27.400	1.400
Samsø	0	-4.300	-4.300	0	0	0	0	0	-100	4.000	4.200	200
Silkeborg	0	-49.000	-49.000	228.000	313.800	85.800	84.200	84.100	0	22.000	1.400	1.400
Skanderborg	0	-9.000	-9.000	15.700	47.100	31.400	6.300	6.300	0	23.400	23.400	0
Skive	0	-26.500	-26.500	10.400	305.900	295.500	5.500	5.500	0	37.000	45.900	8.900
Struer	0	-5.800	-5.800	2.100	2.100	0	1.600	1.700	100	9.000	8.700	-300
Syddjurs	0	-7.800	-7.800	4.100	4.100	0	2.600	2.600	0	12.000	12.600	600
Viborg	0	-46.500	-46.500	38.600	38.600	0	15.000	14.900	-100	78.000	78.800	800
Aarhus	0	-336.000	-336.000	412.400	412.400	0	131.100	131.100	0	630.000	640.800	10.800
Regionen	0	-467.700	-467.700	1.915.200	1.689.200	-226.000	267.900	267.900	0	1.029.000	1.085.600	56.600
El fordelt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I alt	0	-1.142.400	-1.142.400	2.984.500	3.374.300	389.800	642.900	642.900	0	2.115.000	2.207.500	92.500

I alt	Afdrag			Drift			Buslæger			I alt		
	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Difference
Favrskov	38.000	39.100	1.100	500	500	0	500	500	0	51.800	49.300	-2.500
Hedensted	46.000	47.800	1.800	800	800	0	800	800	0	65.600	64.100	-1.500
Herning	353.000	363.700	10.700	4.100	4.100	0	4.100	4.100	0	490.400	469.200	-21.200
Holstebro	208.000	214.300	6.300	2.400	2.400	0	2.400	2.400	0	287.700	274.000	-13.700
Horsens	0	5.300	5.300	3.700	3.700	0	3.700	3.700	0	245.300	215.700	-29.600
Ikast-Brande	30.000	30.300	300	0	0	0	0	0	0	36.000	30.100	-5.900
Lemvig	15.000	15.400	400	0	0	0	0	0	0	18.000	15.300	-2.700
Norddjurs	24.000	25.100	1.100	200	200	0	200	200	0	32.200	30.000	-2.200
Odder	13.000	13.500	500	200	200	0	200	200	0	19.200	18.300	-900
Randers	670.000	715.100	45.100	8.200	8.200	0	8.200	8.200	0	931.200	1.123.400	192.200
Ringkøbing-Skiern	139.000	145.200	6.200	1.600	1.600	0	1.600	1.600	0	182.700	175.000	-7.700
Samsø	22.000	22.300	300	0	0	0	0	0	0	26.000	22.200	-3.800
Silkeborg	0	6.300	6.300	5.400	5.400	0	5.400	5.400	0	323.000	367.400	44.400
Skanderborg	113.000	122.000	9.000	1.600	1.600	0	1.600	1.600	0	160.200	193.000	32.800
Skive	193.000	230.300	37.300	1.400	1.400	0	1.400	1.400	0	248.700	563.900	315.200
Struer	45.000	46.200	1.200	400	400	0	400	400	0	58.500	53.700	-4.800
Syddjurs	65.000	66.900	1.900	700	700	0	700	700	0	85.100	79.800	-5.300
Viborg	408.000	419.200	11.200	3.800	3.800	0	3.800	3.800	0	547.200	512.600	-34.600
Aarhus	3.298.000	3.404.300	106.300	33.500	33.500	0	33.500	33.500	0	4.538.500	4.319.600	-218.900
Regionen	5.389.000	5.773.600	384.600	0	0	0	0	0	0	8.601.100	8.348.600	-252.500
El fordelt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I alt	11.069.000	11.705.900	636.900	68.500	68.500	0	68.500	68.500	0	16.948.400	16.925.200	-23.200

BEDSTE CHAUFFØR 2016

**DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...**



midttrafik

FORORD

TAK FOR EN FANTASTISK "BEDSTE CHAUFFØR 2016".

Midttrafiks bedste chauffør er et incitamentsprogram, der skal sætte spot på, hvor stor betydning I har for kundernes oplevelse af busturen. Samtidigt er kåringen en anerkendelse til de chauffører, som hver dag gør sig umage for at give kunderne en ekstra god oplevelse.

I er Midttrafiks vigtigste ambassadører, fordi I kan påvirke kundernes tilfredshed gennem jeres måde at være på. Mange kunder har gjort rigtig meget ud af at nominere deres yndlingschauffør. Derfor har vi lavet dette hæfte til uddeling på chaufførstuerne, så I kan se, hvad kunderne har skrevet.

Vi har valgt de bedste nomineringer ud, som er skrevet til chauffører på både små og store ruter, landruter som bybuslinjer og skolebusruter.

Vi har modtaget ca. 4.100 nomineringer og stemmer.

I løbet af kort tid vil jeres rolle i bussen ændre sig fra, at I er eksperter i billetter, til at I i højere grad er værter, for de kunder, der træder ind i bussen. Med udfasningen af pap-klippekortet, indførelsen af rejsekort og den nye billet-app, vil de fleste kunder klare billetten selv. Kunderne forventer, at chaufføren tager godt imod dem – siger hej og smiler – og kører bussen trygt og godt. Der vil være fokus på, at I yder en god service, og at I ved, hvad der skal til, for at man er en god vært i bussen.

Kunderne har nomineret og stemt - og det blev et flot finalefelt.

BEDSTE CHAUFFØR 2016

Emmanuel Kwesi Amonoo (Sort humor).

Busselskabet Aarhus Sporveje

Sort humor kører primært på linje 3A, 4A, 15 og 19.

Om Midttrafiks bedste chauffør siger kunderne:

- Han udstråler livsglæde, han virker til at elske sit job, han er utrolig underholdende uden at overdrive, og så er han altså bare en flot mand med det kæmpe smil!
- Han gav mig og alle andre passagerer en forrygende start på dagen - han fortalte små historier og ønskede flere gange alle en god dag. Sikke et fantastisk menneske!
- Han beder passagererne om at passe på, når de går ud, samt at huske at have gyldigt billet, så de undgår kontrolafgift.
- God personlighed, humor og hjælpsomhed. Det er godt for jeres organisation at have sådan en god og positiv tænkende medarbejder.
- Jeg nominerer ham, fordi han er smilende og snaksalig. Han er altid hjælpsom og hvis der opstår problemer, er han løsningsorienteret. Derfor er han min yndlingschauffør

DE ØVRIGE FINALISTER VAR:

Nadarasa Selvarasa (Radja), Arriva Odder

Radja kører på rute 100, 103, 113, 302, 306 og 331.

Om Radja siger kunderne:

- Jeg mødte ham en solrig aften i april. Da busdøren åbnede, blev jeg mødt med et bredt smil, hvilket gav mig en følelse af tryghed. Så super betryggende bag rattet.
- Han er meget god til at modtage folk i sin bus, med et bredt smil, der smitter over på mig - hele busturen. Derudover kører han rigtig pænt, det giver en god start på dagen!
- Han skal selvfølgelig nomineres, fordi han altid har et smil på læben, er åben, tager sig god tid til alle. Hvis folk skal have noget ind i bussen, eller har brug for noget, så er han der.
- Denne chauffør skal vinde, fordi han kører rigtig pænt, og er meget venlig ved kunderne.
- Det er altid fedt at blive mødt med et smil. Da jeg så, det var ham der også kørte, da jeg skulle hjem igen, blev jeg glad indeni, så godt arbejde!



Alice Bech-Larsen, Holstebro Turistbusser

Alice kører på rute 23, 24 og 33 i Struer, Lemvig og Holstebro.

Om Alice siger kunderne:

- Hun er skøn og smilende og altid snaksalig. Hun er altid klar med åbne arme til at hjælpe og kører som en drøm. Fortjener absolut titlen som bedste chauffør.
- Hun er min yndlingschauffør, fordi hun altid er positiv. Jeg har kørt med hende utallige gange de sidste 12 år, og hun har stadig det bedste humør og er den bedste chauffør.
- Hun kører altid til tiden og gør derfor, at jeg hurtigt kan komme fra A til B. Et stort tak skal hun have.
- Hos hende bliver man altid mødt med et smil. Hendes gode humør smitter, og man kan se, at hun elsker sit arbejde. Hun er rigtig god til at hjælpe/vejlede. Har du glemt noget i bussen, hjælper hun dig straks med at få det tilbage. Hun fortjener at blive nomineret!
- Hun er dejlig. Ens humør stiger, når man kan se, at det er hende, der kører. Alice i Eventyrland :-]

Baskaran Kathiravelu (BAS), Arriva i Silkeborg

Kører på rute 112, 113, 223, 913X og 952X.

Om Bas siger kunderne:

- Han er altid glad og smilende og super sjov. Kommer altid med en god bemærkning, når man stiger på:-) I vores venne-gruppe jubler vi, når vi kan se, at han sidder bag rattet:-)
- Han er MEGET erfaren og han er altid i høfligt godt humør. Han kører bussen perfekt og er yderst hjælpsom og venlig.
- Når døren åbner og man ser ham, så får man altid et stort smil på læberne. Han er jo altid så glad, smilende og sjov:)
- Han er mega sjov og glad. Han giver et godt grin, og gør en trist dag lidt bedre.
- Han er altid glad og fuld af godt humør, når man møder ham! Man kan kun få en god start på dagen, eller et smil med på vej hjem efter skole!
- Man bliver mødt med et smil, og man kan mærke, at han nyder sit arbejde!
- Han er meget energisk, og engageret i sit arbejde, det er derfor, jeg synes, at han fortjener dette klap på skulderen.

VIDSTE DU...?

Emmanuel Kwesi Amonoo (Sort humor), Busselskabet Aarhus Sporveje blev bedste chauffør 2016. Han fik 10.000 kr. til sig selv og 25.000 kr. til busselskabet - til et arrangement for de kolleger, der kører samme linjer som ham. De tre øvrige finalister fik hver 5.000 kr.



BEDSTE CHAUFFØR 2016



FINALISTERNE

- Emmanuel Kwesi Amonoo (Sort humor)
- Nadarasa Selvarasa (Radja)
- Alice Bech-Larsen
- Baskaran Kathiravelu (BAS)



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
6	Alf	Alf har altid et smil på læberne. Han er venlig og rar. Han venter på en, hvis man kommer løbende efter bussen. Og så har han også humor.
Aarhus bybusser	Alle	"Kære Midttrafik Sidder i bussen og ser på jeres plakat om at nominere den bedste chauffør. Hold da op det er svært. Jeg har boet i Aarhus i 5,5 år og kørt virkelig meget med bus. Jeg forsøger altid at stå af foran og sige TAK for turen og god dag til chaufføren. Men det er sjældent, at jeg ser den samme chauffør flere gange, hvilket gør det svært at nominere en specifik. Hvis jeg anstrænger mig kan jeg heldigvis kun huske to, der ikke var fantastiske. Alle andre jeg har mødt har været søde, rare, venlige, sjove og hjælpsomme, så alt i alt synes jeg, at de alle bør nomineres. De gør et fantastisk job med at fragte os andre sikker fra A til B hver dag -og de gør det virkelig godt! Jeg tager hatten af for deres overblik over medtrafikanter (der ikke altid ser sig for eller giver plads. Jeg synes, I skal give dem alle en nominering og et stort og varmt TAK".
24	Alice	Alice er en skøn og smilende kvinde og altid snaksalig. Hun er altid klar med åbne arme til at hjælpe og køre som en drøm. Hun fortjener absolut titlen som bedste chauffør.
238	Ole	Altid glad og yder en fantastisk service.
24	Alice	Alice er min ynglingschauffør, fordi hun altid er positiv. Jeg har kørt med hende utallige gange de sidste 12 år, og hun har stadig det bedste humor og er den bedste chauffør.
26	Søren	Alle chauffører er flinke og rare, interesserede og hilser på deres passagerer. Vi har 3 piger/unge der har benyttet ruten gennem flere år til skole - ros til alle.
100	Radja	Radja var et smilende bekendtskab, der udover sit venlige væsen kørte behageligt.



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
580	Solvej	Solvej er sød, hun er altid villig til at hjælpe én. Hun er også altid glad og smilende, og derfor synes jeg, hun skal vinde årets bedste buschauffør 2016.
33	Samtlige	Alle vores "gamle" som nykomlinge, er bare rare, imødekommende, hjælpsomme, smilende, tålmodige (alle fortjener en stjerne).
111	Mikael N.	Altid et smil og en hilsen. Meget hjælpsom og betænksom. Rolid i en pres-set situation.
26	Peter Broberg	Peter er en dygtig chauffør, giver en god service, altid smilende og hjælpsom.
6	11028	Altid et smil og venlige ord, og hilser altid. Man får et vink, hvis det er ham, der kører bussen og man kommer gående. Det varmer.
230	Heidi	Altid et smil på "læben" og en kvik bemærkning. Man bliver i godt humør af at køre med Heidi.
12	Peter	Altid flink og smilende. Det er tydeligt, at han nyder sit arbejde. Han hilser også igennem ruden, hvis man ser ham komme kørende og ikke nødvendigvis skal med bussen. Han spreder godt humør.
237	H. P. Krüger	Altid flink, rar og hjælpsom overfor alle mennesker. Kører bilen meget støt og roligt.
	Per Jensen	Altid frisk og glad og gemytlig. Venlig over for os, som kører med ham og altid sjov og en glad chauffør.
24	Alice	Alice er dejlig, glad, smilende og dejlig snaksalig. Hende synes jeg, er den bedste chauffør.
704	Majbritt Gudiksen	Altid glad og smilende og på trods af, jeg ikke længere kører med hende, hilser jeg på hende næsten hver dag.
238	Hannah	Altid glad og yder en fantastisk service.
26	Peter	Peter er virkelig cool og altid venlig at møde i bussen. Han viser hensyn, og smiler altid når man står på. :-]



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
3A	Ladbico Emberto Sowlo	Altid glad, eller giver et kompliment. Så gør han også ens dag 100 gange bedre og jeg håber jeg kommer til at møde ham flere gange.
6	Omar	Altid godt humør, svarer pænt, når vi spørger om noget og kører pænt.
12	Peter	Altid i godt humør - dejligt også at opleve Peters omsorg for ældre, der benytter bussen med rolator.
81	Holger Kristensen	Altid meget venlig og en god humor. Også god til at køre bussen ordentligt uden pludselige ryk (hurtig opbremsning og gas igen). Kører stille og roligt. Meget behagelig at køre med.
238	Pia	Altid glad og yder en fantastisk service.
568	Egil	Altid rar og venlig- hjælpsom om man er ung eller gammel. Det skal han have 1000 tak for - er der en som skal værdsættes, er det ham.
220	Dorte	Altid smil, sød betjening, hjælpsom, meget pæn og ren bus og hun er virkelig obs på både unge som gamle.
4	Karsten	Altid smilende og hjælpsom og kan snakke med alle. Behageligt menneske og meget vellidt.
15	Sort humor - bus 672	Sort humor gav mig og alle andre passagerer en forrygende start på dagen - han fortalte små historier og ønskede flere gange alle en god dag. Sikke et fantastisk menneske!
111	Michael N	Altid smilende og man får altid et hjerteligt godmorgen.
6	Mojda Rahrawad	Altid smilende og møder en med et varmt go'morgen.
15	Erik	Altid smilende og venlig. Man føler sig vekommen i bussen. Giver gode oplysninger om takstsystemet.
110	Anne Dorthe	Altid smilende, siger altid godmorgen og hej. Er god at tale med.
4	Bjarne Niksø	Altid smilende, venlig og hjælpsom. Kører roligt og "glat". Får altid et ord med på vejen.



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
13	Peter	Altid sød og smilende. Han er specielt rigtig god til at køre med skolebørnene. De er også glade for ham. Han bringer et smil på læben af folk.
72	Anna Marie	Anna Marie tog 15 piger og mig med til Holstebro, selvom vi ikke havde anskaffet en gruppebillet. Hun ringede til kontoret og fandt en løsning. Vi fik en god tur til Holstebro.
2	Arne	Arne chauffør er altid så flink og rar og altid hjælpsom. Han er bare min yndlings chauffør.
53	Jan	At han altid har et glad og positiv udtryk uanset hvor og hvornår.
81	Kvinde, kort hår 30-40 år	At selvom det er en belastning at skulle bruge 30 min. mere på at komme hjem, kan hun få en til at smile og byder velkommen. Hun er smilende og positiv og hjælper de andre med hvor det er bedst for dem at stå af.
113	Bas	Bas er altid glad og fuld af godt humør når man møder ham! Man kan kun få en god start på dagen, eller et smil med på vej hjem efter skole!
24	Alice	Alice er den mest glade og hjertevarme person jeg længe har mødt! Hun er altid klar med smådrillerier og højt humør!
6	Baskaran (11052)	Baskaran er bare den bedste chauffør, altid glad og smilende. Vinker altid når man kommer gående på gaden, man ser aldrig en sur mine. Man føler sig tryk ved at køre i bus med ham, da han er en rolig person.
	Jens Larsen	Behagelig chauffør at snakke med for kunderne om alt mulige dejlige ting. Rigtig god chauffør-dem skulle der være flere af.
131	Franz Eüsterholz	Behagelig, hjælpsom, godt humør. Humørspreder.
215	Bent	Bent har altid et godt humør og han er altid starten på en hyggelig bustur når han er chauffør.
117	Bent	Bestræber sig altid på, at holde køreplanen og er altid i godt humør.
237	Birthe Jepsen	Birthe er en dygtig chauffør og altid flink og hjælpsom. Andet har jeg aldrig oplevet.



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
291	Bjarne	Bjarne er altid engageret i sit arbejde, har altid et smil på læben og er meget snaksalig. Bjarne er helt klart den bedste chauffør i Midt og Vest.
2	Arne Axelsen	Arne er altid smilende og glad og parat til en god snak. Hyggelige ture med Arne.
223	Bas	Bas er mega sjov og glad. Han giver et godt grin, og gør en trist dag lidt bedre.
252	Bjarne	Bjarne skal nomineres fordi at han altid er glad og fordi han er en god buschauffør. Han kan altid få en til at smile. Han er bare så sød og sjov.
960X	Casper	Casper er sød, flink og sjov, men han er også en rigtig dygtig chauffør. Jeg nyder at køre med ham. Han er meget hyggelig, han er altid glad og smilende. God at snakke med.
214	Orla	Chaufføren er velsoigneret og velklædt. Man modtages med smil og han kører rigtig pænt, så jeg sidder og nyder turen :-). Tak til Orla
113	Bas	Bas er altid glad og snaksagelig. Hilser altid på alle passagerne og kender op til flere. Altid en fornøjelse at køre i bus med Bas.



midttrafik

BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
11	Bus nr 122	Chaufføren kørte virkelig godt og havde overskud til at ønske folk en god dag og give en opmuntrende hilsen med på vejen, samt hjælpe nogle med at finde vej og gjorde et ældre par opmærksom på en cyklist, de skulle passe på - virkelig dejligt med venlige overskudsagtige chauffører!
114	Johnny	Chaufføren var god og imødekommende og hjælpsom. Han var tilstedeværende og havde øjenkontakt under betjening.
23	Alice	Chaufføren var meget venlig og smilende. Hun svarede høfligt på mine spørgsmål. Hun er helt klart den rette vinder.
100	Dariusch Akman	Dariusch er altid meget rar og har det bedste varme smil, til alle der stiger på bussen.
352	Alle	De bestreber sig alle på med godt humør ,at indhente indtrufne forsinkelser, så man kan nå toget fra Ryomgård .
4A	3454 Ali	Dejlig bustur at blive budt velkommen med smil fra Ali-dejlig chauffør.
1A	Emmanuel 4087	Den bedste chauffør der har kørt denne rute. Hjælpsom, smilende og hilser alle velkommen ombord. Dejlig kørestil.
64	Knud	Den flinke, glade chauffør henter os hvert år, når vi skal til firmafest i Viborg. Vi bruger ellers ikke offentlig transport, men dette er en rigtig god oplevelse, takket være den gode chauffør.
100	Radja	Denne chauffør skal vinde, fordi han kører rigtig ordentligt og er meget venlig ved kunderne.
26	Peter	Der er altid et smil på læben og servicen helt i top! Han er absolut den bedste chauffør.
100	Patrick	Det er altid dejligt at køre med ham, altid i godt humør og et imødekommende smil.



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
100	Radja	Det er altid fedt at blive mødt med et smil. Jeg kørte med Radja på vej til Beder og da jeg så det var ham der også kørte da jeg skulle hjem igen, blev jeg glad indeni, så godt arbejde! Tak til alle Midttrafiks chauffører, der hver dag fragter mig rundt - I er guld værd.
114	Johnny	Det er altid trygt og fornøjeligt at køre med Johnny, han er særdeles serviceminded og altid smilende og glad.
18	Christian	Det er dejligt at sætte sig ind i en bus, hvor chaufføren har styr på bussen, så man kan læne sig tilbage i sædet og vide, at man er i trygge hænder.
6	Baskaran (11052)	Det skal han, fordi han fuldfører sit arbejde til punkt og prikke. Altid glad og smilende - hilser altid, villig til en snak og så kan han rent faktisk køre bus. En af de få der overholder tiden - altid fremragende chauffør.
1007	Uffe	Uffe er altid sød og rar, også overfor dem som måske ikke er det overfor ham. Han lærer lynhurtigt de flestes navne og møder én med et stort "hej". Uffe er danmarks bedste chauffør.
114	Johnny	Det skal han fordi han har noget af det bedste morgenhumør fra starten af. Han synger altid med på de sange der bliver spillet om morgenen, og han kan huske hvor jeg skal af hver dag. En bedre chauffør kan man ikke ønske sig.
220	Dorthe	Dorthe er altid sød og smilende og aldrig bange for at give en hånd. Desuden kører hun på en yderst behagelig måde.
9	Conny	Du er det sødeste man kan møde en regnfuld dag. Smilende og "ha' nu en god dag" med på vejen. Der skulle være flere af din slags!
7	Jeanna	Dygtig chauffør, sød, venlig, smilende - meget dygtig til sit arbejde.
1A	Emmanuel	Egentlig bare smadder flink og hyggelig. Smiler, glad - lige hvad en buschauffør skal være.
12	Peder	En chauffør der altid er glad og smilende. Hjælpsom overfor alle. Den hjælp handicappede får er ubeskrivelig, ligeledes forældre med børn. Har tag på børnehavebørn, er fin, fin.



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
72	Jess Andersen	En chauffør der altid møder alle folk med et smil og en hyggelig kommentar. Det er altid hyggeligt, at køre i bus, når det er ham der kører bussen.
6	Baskaran (11052)	En chauffør som altid er venlig, hilser når man går på gaden. En af dem der fortjener at blive nomineret.
952X	Ove Hansen	En dygtig og rolig chauffør, som tog hensyn til alle.
33	Alice	En god jente som hjalp mig med bagagen og fandt togtiden for mig til Thyborøn. Ønskede mig en god tur til "verdens navle". Hygsom tur. Tak til Alice.
223	Bas	En god smilende tilgang til faget og viser tydelig engageret tilgang til kunder såvel som kørsel.
122	Palle Winther Nielsen	En imødekommende, smilende chauffør som siger: Hej igen og kom nu godt hjem og god aften! Det varmer og kørslen er jævn. En god chauffør.



midttrafik

BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
952x	Hans-Christian Pedersen	En super frisk, smilende og altid glad chauffør. Lad os få nogle flere af hans slags.
6	Moik Sheerzad Mathiesen	Er altid glad og smilende. hilser når man kommer ind og lykønsker en god dag når man står af.
117	Lasse	Er god til at holde køreplanen og er altid i godt humør.
8	Erik	Erik er en altid smilende buschauffør, som lader til at elske sit job. Han er venlig og i møde kommende.
711	Erling	Erling er min bedste chauffør. Han er aldrig sur, venter på mig (1-2 min. hvis jeg kommer for sent). Han er flink, rar, hjælpsom - kommer aldrig for sent.
1	Jeeanna	Et flot smil, utrolig kundesvenlig, meget smilende, altid glad og hilser pænt på alle buskunder og meget velklædt, ren og pæn at kigge på.
100	Maja	Fantastisk chauffør! Hun kører godt og så er hun altid glad og smilende.
100	Ole Olsen	Fin og venlig rådgivning, da jeg ikke kunne finde ud af forskellen på rute 100 og "kystruten". Det er altså også svært med de 2 ruter - osv. Meget god service :-)
592	Flemming	Flemming er altid glad og smilende. Han hjælper alle, og lægger meget vægt på at der bliver sagt godmorgen til alle.
69	Flemming	Flemming er altid glad og smilende. Han kan redde éns dag.
12	Peter Kristtoffersen	Flink og hjælpsom, Altid køres med et smil. God til at hjælpe svage kunder - eks. Rollator.
114	Tommy	Flink, god service, tid til passagerer, har humor og godt humør som oftest. Fortjener en titel som yndlingschauffør.
213	Steen	For hans venlighed, gode humør. Hvis vi er ældre og ikke er nået til stoppestedet, venter han gerne.
491	Sisse	For hun kører os til kirken, når vi skal i kirken og hun tager flag op til vores fødselsdag.
15	Michael Sørensen	Fordi at han er så venlig og går meget op i sit arbejde.



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
291	Bjarne	Fordi Bjarne altid har et smil på læben og er venlig. Han går også meget op i, at alle skal have en god bustur.
26	Peter Broberg	Peter er altid glad og smilende. Det er skønt, hvis man selv har haft en dårlig dag.
6	Knud Erik Grøn	Fordi Grøn altid er i godt humør, sjov og meget venlig. Altid frisk. Han er en god chauffør og jeg er tryk ved at køre med ham.
252	Bjarne Madsen	Fordi han altid er glad og snaksalig. Han synger sange for os om morgenen.
12	Peder	Fordi han altid er så rar og venlig. Han er altid så hjælpsom overfor alle mennesker. Om de skal med bussen eller ikke.
6	Omar	Fordi han altid er venlig og smilende:-) og han passer godt på hans kunder.
62	Smajo Hodzic	Fordi han er den bedste og det er af mange grunde- Jeg har erfaret flere gange at han er sød og tænker fornuftigt.
952x	Flemming	Fordi han er den bedste. Høflig på en naturlig måde, god humor og serviceminded.
24	Karl Erik	Fordi han er et behageligt menneske at være omkring og man kan tale med ham om næsten hvad som helst.
1A	Emmanuel	Fordi han er god, positiv og imødekommende. Han er klar til at hjælpe andre med et smil.
223	Bas	Fordi han er helt vildt venlig og altid sjov. Og så er han en vildt god bilist.
100	143884	Fordi han er sjov, og så underholder han på en god måde, hvor man griner. Han fik unge mennesker til at give en stol til de ældre og han var meget sød.
211	Henrik	Fordi han er sød, glad og smilende. Hilsen Morten 8 år.
1	Francisco	Fordi han er venlig, hyggelig og opmærksom. Han hilser hjerteligt også, når man ikke er i bussen. Han spørger til familien. Hans kørsel er behagelig.
33	Alice Bech Larsen	Fordi hun altid er glad og smilende. Hun har altid tid til en lille snak, og så kører hun bussen rigtig godt.



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
238	Pia Pedersen	Fordi hun er så sød og hjælpsom og så fantastisk snakkesalig. Hun gør enhver bustur til noget helt specielt ;-)
806	Vivi	Fordi hun gør én glad, hvis man har haft en dårlig dag - derfor skal hun vinde.
213	Ivan	Fordi Ivan altid er glad og smilende og går en ekstra meter for kunderne.
5	Kasper	Fordi Kasper altid smiler og hilser pænt, når man møder ind. Han gør min dag meget bedre, når det er ham der kører mig på arbejde.
bybus	Elisabeth	Fordi man altid bliver mødt med smil på læben og fordi der tit er en god stemning i bussen, når man kører med Elisabeth.
bybus	Kit	Fordi man altid føler sig set, når man tager bybussen og der altid er en frisk kommentar og smil på læben.
bybus	Søren (store)	Fordi Søren altid er hjælpsom og har smil på læben. Er god til at skabe en god stemning i bussen.
1	Thomas	Fordi Thomas er venlig og sød mod passagererne. Han kan lide sit arbejde og er altid høflig (den ideelle chauffør).



midttrafik

BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
100	Frantz Christian Sørensen	Frantz er altid glad, smilende og høflig. Og man mærker knap at bussen kører, så roligt og behageligt kører han.
24	Karl Erik	Frisk, godt humør, hjælpsom, præcis, kører godt og sikkert, aldrig sur - og sådan er de i øvrigt alle sammen. - de fortjener ros alle sammen !
24	"Futte"	Futte er en skønherlig person, der altid stråler af glæde og god humør!
81	Radja	Glad og imødekommende! Stort smil og venlighed. Har kørt med Radja før og man bliver kun i godt humør af, at køre med ham.
952X	Hans-Chr. Pedersen	Glad, smilende, altid et goddag og velkommen og et farvel. Super frisk chauffør :-]
1A	Lotte	Godt humør, fantastisk service og opmærksomhed på enhver ombord i bussen. Man går fra bussen med et smil. Flere som hende tak!
6	11028	Godt humør, smil, god håndtering af kunder. Er lun og har en god bemærkning. Man bliver altid i bedre humør af, at møde ham.
15	Sort humor	Good personality, humor and helpful. It's good for the organisation to have such a good and positiv thinking staff like "sort humor".
17	Rene	Han bliver kaldt den glade buschauffør. Han laver masser af sjov med børnene og de er glade for at køre med ham.
1A	Emmanuel	Han bød os velkommen i bussen og var bare i godt humør. Det var en rigtig rar stemning at komme ind til.
200	Erik	Han er altid glad og smilende og man kommer i godt humør. Hver gang man stiger ind i bussen, kommer man osse selv til at smile.
202	Leif Duch	Han er altid den samme. Sød, sjov, venlig og hjælpsom. Har som regel kun gode oplevelser med chaufførerne på den strækning Horsens-Aarhus-Vejle.
3	Benny	Han er altid flink og han kører bussen godt. Har altid et smil og hilser med et godmorgen eller hej, når han kører bussen.
24	Jan	Han er altid glad og imødekommende og er sød til at lytte og er meget hjælpsom, hvis nogen har brug for hjælp.



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
40	Regner (Ragner)	Han er altid glad og kommer altid med en frisk bemærkning, og det kan redde hele ens dag.
1A	Emmanuel	Han er altid glad og smilende og har en god mikrofonstemme. Jeg føler mig velkommen i bussen.
112	Bas	Han er altid glad og smilende og super sjov. Kommer altid med en god bemærkning, når man stiger på:-) I vores vennegruppe jubler vi når vi kan se Bas sidder bag rattet:-)
4A	Sort Humor	Han er altid glad og smilende, og har altid en god joke klar. Udover det har han påvirket mit liv på mange måder.
3A	Svend	Han er altid glad og smilende. Snakker lidt med de ældre snaksagelige mennesker, og er altid meget hjælpsom.
413	Sten	Han er altid glad, han venter altid på folk og er altid rar mod alle sammen. Sten er i godt humør og derfor nominerer jeg ham.

VIDSTE DU...?

Finalisterne blev kåret og fejret
19. maj ved et arrangement
hos Midttrafik



midttrafik

BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
12	Gråt hår og stort overskæg	Han er altid glad, smilende og rar. Han husker at hilse til alle og altid med et smil. Jeg håber han vinder!
107	John	Han er altid glad, snakker med dig, spørger om hvordan ens dag har været! Han er den bedste buschauffør jeg har kørt med!
3	Rasmus Kristensen	Han er altid hjælpsom, smilende, flink. Han kan få et smil frem på enhver og stadig være opmærksom og professionel.
202	Leif	han er altid hjælpsom/glad og positiv i sin væremåde. Jeg kører jævnligt til Århus og glæder mig til turen pga. at man bliver mødt af menneskelig chauffør.
100	Radja	Han er altid høflig og smilende. Kører pænt og er utrolig dedikeret til sit job. Radja som ynglingschauffør :-)
444	Carsten	Han er altid høflig, venlig og i godt humør. Tager sig tid før han kører, så man kan sætte sig på sædet. Det er rigtig vigtigt - især for mennesker der ikke går så godt.
112	Bas	Han er altid i godt humør og er rigtig smilende. Han siger altid godmorgen. Han snakker meget med folk og sidder og fløjter, hvilket er rigtig hyggeligt.
114	Johnny	Han er altid i godt humør, hvilket gør busturen bedre. Derudover er der altid super service.
77	Ældre herre med briller	Han er altid imødekommende og glad. Han siger ikke så meget, men bare det at man siger hej og smiler, gør at man bliver glad.
114	Johnny	Han er altid positiv, glad og hjælpsom. Man bliver altid mødt med et smil. Johnny giver altid god service og tidsplanen overholdes.
952x	Bas	Han er altid smilende og han er altid venlig. Det skaber et godt miljø og han er bare fantastisk.
6	11028	Han er altid smilende og hilser på folk. Taler pænt til alle og kører pænt. Har ALDRIG oplevet ham sur og irriteret på nogen, som mange andre er.



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
6	Baskaran (11052)	Han er altid smilende, glad og imødekommende. Altid en frisk bemærkning, der gør dagen lidt sjovere.
580	Mark Andersen	Han er altid smilende, snaksalig, høflig og flink ung mand.
4	Nr. 6237	Han er altid smilende, venlig og hjælpsom. Altid en fornøjelse at køre med ham.
1	Bent	Han er altid smilende, venlig og omsorgsfuld. Jeg er kræftpatient og nogle dage er svære. Han får mig altid til at smile og følge mig godt tilpas, hvilket er guld værd.
40	Eigil Boel Nielsen	Han er altid venlig og hjælpsom, og har en sjov og kvik bemærkning.
918x	Gunnar	Han er altid venlig, hjælpsom og smilende. Men det bedste er, at han kører rigtig behageligt. Han tænker fremad og det mærkes på kørslen. Ingen hårde opbremsninger.
918x	Gunnar Møller	Han er altid venlig og serviceminded. Det er som at sidde hjemme i sofaen, når han kører bussen. Rolig og smidig kørsel.



midttrafik

BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
6	Baskaran (11052)	Han er ALTID venlig, smilende, serviceminded og så kan jeg godt lide at han vinker, når han kører forbi mig på mine gåture. Han er et nemt valg til nomineringen af bedste chauffør 2016.
202	Sten (Kantsten)	Han er bare super flink. Lidt som en bedstefar. Hvis man har en dårlig dag, så kan han altid få smilet tilbage på en. Han er super sjov.
110	Jens	Han er behagelig og hjælpsom og han har en god blød start og standsninger. Han har en god måde at køre på.
26	Peter Broberg	Han er den bedste chauffør, altid smilende og køre sikkert og godt.
100	Radja	Radja mødte jeg en solrig aften i april. Da busdøren åbnede, blev jeg mødt med et bredt smil, hvilket gav mig en følelse af tryghed. Og helt rigtigt så var Radja super betryggende bag rattet.
568	Egil	Han er den bedste chauffør i verden. han hjalp min søn (0. klasse) med den første bustur. Min søn er meget glad for sin buschauffør.
713	Hans Ole	Han er den bedste og er altid sød mod alle. Nem at snakke med og som sagt den bedste.
237	Hans Peter Krüger	Han er der altid til tiden og kører pænt og sikkert. Han er til at snakke med.
4A	Mohamad Nabhani (3841)	Han er en chauffør i topklasse.
341	Hans	Han er en glad og smilende chauffør. Han kender næsten alle som han kører med.
28	Martin Jensen	Han er en meget dygtig og hjælpsom chauffør.
4A	Ezzeddine Azzam	Han er en meget glad og rar mand. Han venter indtil alle er kommet på, han kører meget roligt og godt og kommer til tiden.
69	Flemming Petersen	Han er en meget venlig chauffør, han har altid et smil på læben. Han siger goddag og farvel til alle - og det er med til at give smilet videre! Han er hjælpsom og har altid et bolche til de mindre børn på turen. Han fortjener at blive bedste chauffør 2016.



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
410	Steen	Han er en sød og venlig person og han er virkelig god til at køre bus.
16	Kheman	Han er glad, når man står på bussen, aldrig sur og altid glad. Man kan snakke med ham, han er sjov og køre ordenligt.
	Karlo Tved	Han er glad og smilende hver gang man kommer ind i bussen. Han siger altid hej/goddag til alle folk. Han er meget hjælpsom.
960X	Henning	Han er hygge at snakke med og en dygtig chauffør. Meget tilfælles. Glad og smilende chauffør. Rigtig rar mand, sød og flink.
202	Har briller, skæg	Han er imødekommende og glad. Får altid kunderne til at smile, er altid i godt humør. Den bedste chauffør vi har :-)] Derfor skal han have denne pris.
237	Hans Peter Krüger	Han er meget behagelig overfor alle mennesker, super til at køre bussen. Aldrig sur.
113	Bas	Han er meget energisk og engageret i sit arbejde, det er derfor jeg synes, at han fortjener dette klap på skulderen.
214	Kalin Tachkov	Han er meget glad og smilende hver gang. Det er dejligt, når han er på vagt.
331	Radja	Han er meget god til at modtage folk i sin bus, med bredt smil, det smitter over på mig - hele busturen. Derudover kører han rigtig pænt. God start på dagen!
1A	Abdullahi Hassan	Han er min yndingschauffør! Ingen kører bare nær så godt! Han kører SÅ elegant gennem trafikken, at man kan slappe helt af, føle sig tryk og være sikker på, at nå frem til tiden. Han er fokuseret, men samtidig altid behagelig og afslappet. Skønt!
9	Per	Han er morgenfrisk og smilende. Kommer altid med en kvik bemærkning. Jeg er som regel altid den eneste med bussen. Så plejer han gerne at sige: "Bussen kører først, når den er fuld".



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
6	Baskaran (11052)	Han er Randers' bedste bybus-chauffør. Kører altid med et smil på læben og er altid klar til at hjælpe med kundernes spørgsmål. Hans fremtræden viser, at han sætter en ære i, at give kunderne den bedste service.
5	Arne	Han er simpelthen god. Han er betænksom, venlig, imødekommende, positiv og smilende.
405	Karl	Han er sjov. Jeg har kørt med siden jeg var lille. Jeg syntes bare, at han er rigtig sød, men ja han er bare sjov.
560	Vagn Hansen	Han er sjov og har et godt humør og han er sød. Han får os i godt humør og til at grine. Han er voksen overfor os, og det er jeg glad for.
481	Niels Jensen	Han er sjov. Han er god til at køre, han laver ikke pludselige opbremsninger. Han giver ikke børnene for meget slik og han er sød.
100	Radia	Han er smilende og det smitter! Han kører behageligt og man får altid en god bustur, når man kører med ham.
313	Brian	Han er smilende, glad, snakker med folk der er med bussen, standser og spørger om man vil med, selvom man ikke står ved et stoppested.



midttrafik

BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
2	Jens F	Han er super flink og svarer gerne på spørgsmål. Han har også generelt en god indstilling og virker glad.
202	Mustafa	Han er sød fordi han smiler til alle når man kommer ind i bussen. Og giver chokolade på ens fødselsdag. Han giver plads til, at man kan tale.
223	Bas	Han er sød og han er sjov. Han kalder altid en for "mester" :-] så jeg bliver i godt humør af ham. V.h.Karl
214	Klaus	han er sød og venlig og god til at køre bus, høflig og sjov.
21	Holger	Han er sød ved de unge og gamle og man kan få en godt snakke med ham.
59	Per Kjeldsen	Han er sød, imødekommende og har altid et smil parat:-). Han er 100% min yndlingschauffør.
770	Erik	Han er sød, sjov, og han er god til at køre bussen. Selv i regnvejr bliver man glad, bare ved at se hans varme smil, når man kommer ind i bussen. Vi vinker altid til hinanden, når jeg skal af bussen.
5	Karlo Tved	Han er sød, venlig, behjælpesom overfor alle, og så er han altid glad og smilende.
4A	Sort humor	Han er så rar-fortæller over mikrofonen hvad klokken er, han ønsker alle en god arbejdslyst ved hvert andet stoppested. Har aldrig oplevet en så positiv og dejlig chauffør - han fortjener at vinde.
952X	H. C. (Hans Christian)	Han gør altid turen god. Den bliver knap så lang, når man snakker med ham og det er altid rart at få et smil og en "god dag" med ud af bussen.
202	Kim Baldmin	Han gør meget for unges humor og er meget venlig i bussen.
77	Poul	Han har altid en frisk bemærkning, kører godt og passer tidspunkterne.
953X	Niels Jørgen Jørgensen	Han har altid et smil på læben og gør min tur sjov og dejlig, også selvom jeg har en dårlig dag. Efter min mening er han den eneste rigtige vinder!
24	Jan	Han har en god humor, behandler kunderne på en god måde med godt ansigtsudtryk og god atmosfære.



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
806	Benny	Han har en god humor. Hvis man er trist, så kan han få én i bedre humor.
100	Kasket Karl	Han har et godt humør, kører godt, han er velklædt og han er med på noget sjov.
59	Per Kjeldsen 2966	Han har i mange år været frisk, glad, humoristisk og tilpas "bestemt" m.h.t. "lov og orden i bus" i juleperioden mm. Kører behageligt. Et dejligt "pust" i hverdagen.
6	Baskaran (11052)	Han har kørt bus i mange år og har derfor stor erfaring. Jævn kørsel og ingen "snitten" hjørner eller fortovskanter. Han passer på sin bus (og passagerer) Som person er han meget smilende og venlig. Hilser og vinker altid til os når vi møder ham-ikke kun i bussen. Føler man kender ham.
713	Ole	Han har tid til at snakke med mig og han er rigtig sød og rar. Han er også rigtig god til at køre bussen :-) Hilsen Sofie 3. klasse
770	Finn	Han hilser altid, når man kommer ind i bussen, og så kommer han til tiden. Hans er kørsel er altid så perfekt, han bremser når han kører uden om cyklister.
113	Bas	Han kan godt lide at snakke med alle slags mennesker der sidder i bussen. Og er altid glad. Bas fortjener det! :)
6	Egon Viswalingam	Han kører altid pænt og er altid høflig, når man kommer ind i bussen. Smilende - derfor får han min stemme.
770	Finn	Han kører godt og kommer til tiden og kører efter forholdene. Han hilser altid når man kommer ind i bussen. Han er rar og venlig.
100/103	Patrick	Han kører roligt og behersket. Han er altid venlig og smilende. Han oplyser stoppesteder og kommer med venlige henvendelser over mikrofonen. Han udstråler, at han elsker sit job.
24	Jan Hein	Han kører sikkert og godt. Han er altid glad og laver sjov.
6A	Kenneth Nielsen	Han ser hele tiden glad ud og smiler rigtig meget. Har et meget smilende ansigt. Selvom det er en simpel grund, så bliver man virkelig glad af smil. Man bliver selv glad, når han smiler til én.



BEDSTE CHAUFFØR 2016

VIDSTE DU...

At allerede i 2008, hvor vi kørte forsøg med Fly High og bonus, rykkede chaufførerne på teststruten tilfredsheden med 10 % ved at være mere serviceminded. Det tankevækkende var, at tilfredsheden også blev væsentlig højere med rengøringen og rettidigheden, uden at der skete forbedringer på de områder.



midttrafik

BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
103	Radja	Han skal selvfølgelig nomineres, fordi han altid har et smil på læben, åben, tager sig god tid til alle. Hvis folk skal have noget ind eller har brug for noget, så er han der.
1	Thomas	Han smiler altid og siger goddag, når man står på bussen. Han svarer altid venligt hvis man har nogle spørgsmål. Han virker til at kunne lide sit job, hvilket gør, at han virker mere venlig og imødekommende.
202	Frede	Han smiler altid og siger godmorgen, så det bliver altid en god dag. Hvem spreder altid glæde+ Det gør buschauffør Frede!
77	Alvin Sørensen	Han stoppede et sted han ikke skulle, bare for at samle mig op, da min bus var forsinket.
713	Hansole	Han sørger for at man er glad og siger også godmorgen når man står på bussen. Han gør sådan man får en rigtig god morgen.
202	Steen (Kantsteen)	Han tager hånd om kunderne med velkomst og hygge. Man føler sig som en stor familie med privat chauffør.
12	Hvidt hår og overskæg	Han var glad, venlig og smilede. Jeg havde lyst til at gå ind i bussen!. Min dag blev bedre, da jeg skulle til tandlæge behøvede jeg et smil, og det fik jeg.
1A	Emmanuel (Sort humor)	Han var smilende, behjælpelig og imødekommende. Han fortjener at blive nomineret, fordi han bringer smil på passagerernes læber ved f.eks. at ønske folk en dejlig dag over højtalerne.
306	Radja	Han var sød og smilende og kørte rigtig pænt. Vi havde 40 børn med, som havde en dejlig oplevelse.
73	Hans Peter	Hans Peter er altid glad i bussen og siger altid god weekend til folk, når det er fredag.
13	Peter	Har aldrig oplevet en så glad og rar chauffør som ham. En dag jeg blev syg i bussen, ringede han til min mor og hjalp mig hjem.



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
6	11028	Har kun godt at sige: altid i godt humør, kvikke bemærkninger, god service (ualmindelig god), har kørt på ruten i mange år og kender mange af sine passagerer efterhånden.
33	Alice	Har kørt med Alice i mange år og hun er altid venlig, imødekommende, i godt humør, kvik bemærkning. Busturen med Alice er altid en god oplevelse.
113	Bas	He is nice person, very helpful and intellectual. All the very best to him.
272	Helge	Helge er sød, han snakker med os og spørger om vores skoledag. Han er som en ven for mig. Vi fik pebernødder til jul. Han smiler og er glad.
26	Henrik Krabbe	Henrik er altid et stort smil, meget høflig og hjælpsom. :-) Han er bare den bedste chauffør, der er ansat ved Midttrafik :-)
211	Henrik Binder	Henrik er altid smilende og glad, hilser velkommen med en frisk bemærkning, føler mig tryk når han kører bussen.
4A	Nr. 4042	Hensynsfuld kørsel og glad og smilende.
33	Alice	Hos Alice bliver man altid mødt med et smil. Hendes gode humør smitter, og man kan se hun elsker sit arbejde. Hun er rigtig god til at hjælpe/vejlede. Har du glemt noget i bussen, hjælper hun dig straks med at få det tilbage. Hun fortjener at blive nomineret!
116	Maria B. Knudsen	Hun er altid frisk og hjælpsom - altid frisk på en snak eller en joke. Hun prøver altid at gå den ekstra distance, for den gode kundeoplevelse. Hun har altid fuldt styr på bussen og overholder altid køreplanen. Jeg kunne skrive meget mere, men der er ikke mere plads.
406	Lone	Hun er altid frisk, smilende og hilser pænt på alle. Snakker osse gerne lidt. Jeg er altid glad, når hun har siddet der.
150	Lone	Hun er altid glad og smilende, får en til at føle mig godt tilpas, og byder altid en velkommen i bussen.



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
5	Jeanna	Hun er altid glad, smilende og imødekommende. Hun er et af de sødeste mennesker jeg har mødt og via samtaler med hende, har jeg lært et sympatisk og forstående menneske at kende.
1	Jeanna	Hun er altid meget hjælpsom og glad. Hun er rummelig og åben overfor både børn, voksne og svage. En meget vellidt chauffør.
4	Janni Hansen	Hun er altid smilende og kører godt. Ser altid i spejlet om dårligt gående er nået velholdt frem til et sæde, før hun sætter i gang.
116	Maria B. Knudsen	Hun er altid smilende og snaksalig. Hun er sig selv og gør busturen lidt sjovere for alle.
33	Alice	Hun er altid super sød og glad. Hun er hjælpsom-er aldrig morgensur. Hun er et fantastisk menneske.
491	Sisse	Hun er altid så flink og rar og jeg føler at hun forstår børn som os og så tager hun flag op til vores fødselsdag og hun kører os op til kirken, når vi skal i kirke. Hun giver os nogle gange bolcher og jeg føler mig tryk i hendes bus.
116	Maria B. Knudsen	Hun er altid så frisk og smilende. Får enhver morgen til at blive god.



midttrafik

BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
1	Susanne	Hun er bare alletiders chauffør. Altid smilende og glad og særdeles hjælpsom. Hende kan I være stolte af.
33	Alice	Hun er dejlig. Ens humør stiger når man kan se, at det er hende der kører. Alice i Eventyrland :-)
491	Sisse	Hun er den bedste buschauffør, fordi hun altid er glad og hun er god at snakke med, og hver gang hende ser dig i en bus, bliver jeg glad :-)
115	Manal Jasim	Hun er der altid til tiden og altid med et smil.
33	Alice	Hun er en humørbombe! Hun smiler altid og er ikke bange for at snakke med mig. Hun gør min bustur start på dagen bedre. Alice er en fantastisk buschauffør.
1	Susanne	Hun er en meget venlig og fantastisk buschauffør.
238	Hanne (krøller og briller)	Hun er kvik, sig selv, ærlig og hyggelig på sin egen gæve måde. Det er trygt når hun kører. Hun har en klar fornemmelse for andre mennesker.
1	Inga	Hun er og forbliver den bedste chauffør. Jeg har aldrig kørt med en, der er så god som hende.
352	Lis	Hun er sød og glad. God til at køre bus, og hun vil sætte mig af ved mit hus. Hun er god at snakke med og svarer altid på mine spørgsmål. Hun smiler altid.
580	Solveig	Hun er sød og rar, kører pænt. God til at hjælpe når vi skal til og fra skole. Kan lide alle børn som der kører med bussen. Hilsen Nicoline 9 år
6	Zahra Maatouk	Hun er sød, rar, venlig og hjælpsom. Hun er god til sit arbejde og viser respekt overfor mennesker.
3	Gitte K.	Hun er utrolig hjælpsom når mig og min rollator kommer og skal op i bussen med det alt for høje trin. Der er flere beboere der roser hende i høje toner.
1A	Lotte	Hun er venlig og omsorgsfuld overfor sine passagerer. Smilende og positiv.
806	Vivi	Hun er verdens bedste chauffør, så derfor skal hun da være bedste chauffør. P.S. Håber hun bliver den som vinder.



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
771	Michelle	Hun er virkelig sød, altid smilende. Hun siger altid Hej til mig når jeg kommer ind i bussen. Jeg synes også at hun ser rigtig sød ud! :)
11	Conny	Hun er dygtig til at køre, smilende, venlig, tager sig tid til de handicappede, ældre personer, hilser, hjælpsom og fuld af empati.
2	Lone Dideriksen	Hun fortjener at vinde, er bare sød og dejlig. Hun har tid til at tage sig af de ældre og venter på, at de får sat sig, tager en sludder med dem. Er bare Danmarks sødeste chauffør.
220	Anne Marie (Mette)	Hun har altid smil på læben og man kommer til en pæn og ren bus, samt den gladeste betjening. Hun kommer altid til tiden og gerne før, så man kan komme ind i den varme bus henover vinteren.

VIDSTE DU...?

I en ny undersøgelse fra Forbrugerrådet, er det tydeligt, at kundeservice har konsekvenser. 95 % af de adspurgte svarer, at den kundeservice de får har nogen eller stor betydning for deres tilfredshed med Midttrafik.



midttrafik

BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
24	Alice	Hun hilser altid pænt og smiler til folk. Man bliver aldrig mødt af en sur chauffør, når Alice kører.
5	Jeanna	Hun hjælper med rolator og giver hånd op i bussen, så de ældre får god hjælp. Hun er vellidt og ordentlig.
7	Jeanna	Hun kører godt og er altid venlig og sød. Hun stråler som en sol og er interesseret i, hvordan jeg har det. Hun er super.
33	Alice	Hun møder altid en med et smil og godt humør. Er venlig og hjælpsom. Man bliver altid godt tilpas med Alice som chauffør.
114	Helle	Hun møder altid kunderne med et smil uanset tidspunkt på dagen, man kører med hende. Dejligt med en chauffør der ved, hvem man er.
33	Dame med briller, krøllet hår	Hun smiler hele tiden og får mig til at smile efter en lang arbejdsdag på kontoret. Jeg bor kun 100 meter fra stoppested, men når det regner stopper hun lige foran min vej, når jeg skal hjem. Hun gør virkelig en ekstra indsats for sine kunder.
28	Ib	Hver gang jeg kommer ind i bussen får jeg et varmt smil og et glad godmorgen/god eftermiddag. Han fortæller om de ting vi kører forbi og han kører bare bussen rigtig godt. Turen mellem Viborg og Holstebro føles slet ikke så lang og kedelig, når jeg kører med Ib. Kærlig hilsen Lea, 10 år
9	Tina	Hver gang Tina kører bussen, bli'r man altid budt velkommen med et stort smil og en venlig kommentar.
2	Susanne	Høflig og venlig chauffør, hilste ved ankomst-man følte sig velkommen. Rolig og behagelig kørsel. Hilste farvel og god påske.
100	Maja	I har rigtig mange dygtige chauffører, men hun er særlig dygtig køreteknisk, serviceminded (kører ikke før ældre er kommet på plads). Bremser blidt, når nogen skal af. Er altid glad og smilende.
230	Bjarne	Bjarne er så glad at det smitter. Han er god til at hjælpe hvis man har svært ved at komme ind i bussen. Det er bare godt!



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
24	Alle	I snart 6 år har jeg kørt næsten dagligt med rute 24 og jeg er altid blevet mødt med smil og velkomst, på trods af at jeg aldrig snakker med dem. De fortjener alle en stor stemme fra mig - tak.
761	Ivan Mogensen	Ivan er flink, venlig og hjælpsom. En rigtig god chauffør, som også yder stor omsorg for børnene.
53	Jan Andersen	Jan er altid smilende og glad, og vil altid give en hjælpende hånd.
6	Jan	Jan er altid smilende, glad og venlig. Han kører også rigtig godt, det betyder meget for mig, at køreturen er behagelig.
12	Peter	Peter er aldrig sur og snakker med hver passager der har brug for gode råd. Han er også meget hjælpsom.
114	Jane	Jane er positiv, glad og spreder godt humør blandt passagerer og kollegaer. Det er altid en fornøjelse at køre med Jane. Man bliver altid mødt med godmorgen, god eftermiddag eller godaften. Jane kan altid få en ellers dårlig dag til at blive god :-]
801	Ditte Solsikke	Jeg bliver altid så glad, når jeg ser Ditte S. er chauffør på min bus. Fordi hun er så omsorgsfuld overfor os alle i bussen. Møder os med et smil, venlighed og hjælpsomhed. Kører bussen rigtig godt. Det er trygt!
410	Tommy	Jeg er meget tryk ved og glad for Tommy som chauffør i vores skolebus. Jeg tager med bussen såvel som privatperson og med børnehaven. Han er hjælpsom og tålmodig.
202	Kantsteen	Jeg følte mig enormt velkommen i bussen og han tog sig god tid til at betjene mig.
6	Baskaran (11052)	Jeg har bemærket Baskaran som en smilende, meget serviceminded buschauffør med glimt i øjet. Han har været chauffør i mange år i Randers og det er observeret over disse år.
81	Radja	jeg havde ventet i lang tid i regnen og så endelig bussen kom, blev jeg mødt med smil og glæde. Han virker som en super cool fyr.
410	Tommy	Jeg kan kun varmt anbefale Tommy som chauffør. Han er altid rar og hjælpsom og omhyggelig i hans arbejde.



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
491	Sisse	Jeg kører med 25 elever fra Fjaltring Friskole for at svømme. Sisse er omsorgsfuld og forstående overfor alle ungerne. Hun kender deres navne og små "særheder" f.eks.: "har du husket det hele?". Hun vejleder dem med at komme over vejen. Hun er en ener og ungerne elsker hende. Hun ønsker alle en god dag (og mener det), når man står af bussen.
121	Jørgen G.	Jeg mener Jørgen skal vinde denne pris han smiler altid. Venlig over for passagererne og fortæller hvor vi er med et smil i øjet.
6	Zahra Fawaz	Jeg møder en masse mennesker som snakker om hvor sød, smilende og hjælpsom hun er, og når jeg møder hende oplever jeg det selv. Hun er fantastisk og fortjener det.
230	Bjarne	Jeg nominer hermed verdens bedste buschauffør, med verdens bedste bushumor.
24	Alice	Jeg nominerer Alice, fordi hun altid er glad og imødekommende. Hun møder folk med et smil og er altid klar på en hyggelig snak.
1	Arne axelsen	Jeg nominerer Arne, fordi han altid er glad og smilende, når man kommer til bussen. Også fordi Arne han er for cool.



midttrafik

BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
302	Jørgen V	Jeg nominerer chaufføren, fordi han altid smiler, og fordi han fortæller over højtaleren, hvor vi er henne.
5	Brian Sørensen	Jeg Nominerer denne chaffør, fordi han køre pænt og altid er i godt humør og der er god service :-D
1A	Emmanuel	Jeg nominerer Emmanuel fordi, at han er smilende og snaksalig. Han er altid hjælpsom og hvis der opstår problemer er han løsningsorienteret. Derfor er han min yndlingschauffør.
03-jan	Henriette	Jeg nominerer hende, fordi hun er sød og venlig, vågen, tiltalende og yder en god service overfor kunderne-go påske.
9	Marlene	Jeg nominerer hende, for hun er en god og glad chauffør.
761	Ivan	Jeg nominerer Ivan, fordi han er sød og sjov. Han giver os slik og er altid glad. Han får os hjem til tiden og kører mega godt. Altid sød og glad.
331	Jan Madsen	Jeg nominerer Jan, fordi han altid er glad og med et smil på læben og det smitter af, når man ikke lige gider en lang skole - eller arbejdsdag.
24	Karl Erik	Jeg nominerer Karl Erik, da han altid er i godt humør. Altid en frisk bemærkning og et smil på læben. Man bliver i godt humør, når man stiger på bussen med Karl Erik som chauffør.
62	Alle sammen	Jeg synes, at alle chauffører på ruten er venlige og smiler, så det er ikke nemt at vælge den ene frem for den anden.
13	Peter	Har altid et godt humør og spreder det hurtigt. Kører bussen godt. Kan altid løfte éns humør.
1A	Holger Przystuppa	Jeg synes ,at han er høflig. Han kører godt og kommer altid til tiden. Han har altid tid til at svare på spørgsmål som f.eks. hvornår bussen kommer til bestemte steder eller prisen på en billet osv.
17	Karl	Jeg synes, at Karl skal nomineres, fordi han er venlig og venter på folk, hvis han kan se, de løber for at nå bussen. Derfor synes jeg, at han skal nomineres - Tak.



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
113	Bas	Bas skal nomineres til bedste chauffør 2016, fordi at han altid er glad og han får altid andre til at smile. Bas kører rigtig godt - hverken for hurtigt eller for langsomt. Bas er den bedste chauffør 2016
711	Ole Laursen	Han hilser altid så venligt! Da jeg ikke havde kørt med ham længe, blev jeg mødt med et "Jeg troede, du havde fået et job".
4	Bent Flensborg	Jeg synes, Bent han kører på en pæn måde, stille og roligt. Bent han er sød ved alle passagerer. Han er god til at se fra venstre side og højre side. Bent du er sød, en kammerat og god ven overfor Louise.
806	Benny	jeg vil nominere Benny, fordi at han gør folk i godt humør og kan en masse gode vittser, som jeg aldrig har hørt før. Derfor skal han være den Bedste chauffør :-)
223	Jens Jakobsen	Jens er altid smilende og byder velkommen, når man kommer ind i bussen, og har ofte hjulpet mig med ikke at komme for sent i skole. God stil Jens!
6	Omar	Jeg bliver mødt med et smil og varmt go'morgen. Hver dag gør han lidt ekstra for at få glade kunder.
349	John	John han er meget sød og han giver slik. Med ham kan man snakke og det kan man ikke med andre særlig meget.
237	Jørgen Cornelius	Jørgen yder en fin service. Han kører sikkert og nøgleordet er venlighed. Jørgen gør en forskel og udviser ansvar i sin kørsel.
901X	Jørn	Jørn er altid i godt humør og kommer med en hyggelig hilsen, når man stiger af og på. Det er en fornøjelse at tage bussen på arbejde.
230	Bjarne	Bjarne er altid sjov :-). Uanset om man er sur eller glad, kommer han med sit glade smil. Og han er god til at køre til tiden!
105	Karen Stærk	Karen er bare altid glad og veloplagt. Kommer altid til tiden og så har hun en fed frisure! Hun sætter mig af, så jeg undgår den syge trafik på Bråskovvejen :-)



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
6A	Karsten Severinsen	Karsten er altid super glad og smilende. Han er min yndlingschauffør fordi han er venlig og imødekommende.
211	Keld Skaarup	Keld er altid venlig og imødekommende, hilser med smil og kvik bemærkning.
100	Kirsten	Kirsten hilser venligt. Det er meget behagelig kørsel. Glidende uden hårde opbremsninger. Jeg føler mig tryk ved at køre med Kirsten. God chauffør.
335	Kit	Kit er en virkelig afholdt chauffør, altid med en bemærkning, der kvikker op på humøret. Hun forstår at sætte "rammerne", så alle trives godt i bussen, både børn og voksne. Smilende og imødekommende.
	11028	Knud Erik Grøn er den bedste chauffør. Han er altid i godt humør- og så har han en god føling med kørslen.
26	Peter Broberg	Kommer til tiden og er altid flink til en snak med passagerer.
235	Gråhåret, ryger	Kvinde -sød og smilende ca. midaldrende. Venlig, kører godt, hilser, vinker altid, aldrig sur, høflig, har begge ben på jorden.
5	Arne Pedersen	Kører altid behageligt. Arne er ALTID et stort smil. Er jeg sur en dag, så kører jeg med Arne og så er jeg glad igen. Hjælpesom, høflig og meget imødekommende.
3A	M. Øaumi (679)	Kører godt, er venlig og behjælpesom (meget sød).
6	11028	Kører rigtig tit med denne chauffør, meget rar og har altid en kommentar til én. For et par år siden kørte min datter med ham hjem fra sin far, mens jeg cyklede turen. Han ventede altid med at sætte hende af, til han kunne se mig
111	Høj skaldet mand	Kører tit mellem Sabro og Foldby. Han har altid smil og en frisk bemærkning uden at være påtrængende.
11	Lars	Lars er festlig, sjov og hjælpsom. Vi ønsker altid hinanden en god dag.
110	Leif	Leif er altid glad og i godt humør! Han er en buschauffør, som man har lyst til at køre med! Han er uden tvivl den bedste buschauffør!



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
202	Leif	Leif er utrolig serviceminded overfor kunderne. Altid venlig, hjælpsom og klar med en frisk bemærkning. Han kører godt, så man kan få en lille "morfar" på turen.
13	Fra Iran	Levende og engageret, venlig, imødekommende, hjælpsom, ægte, positiv og omsorgsfuld
140	Linda	Linda venter altid på os ,hvis vi er kommet lidt for sent afsted. Hun er altid glad og hun snakker gerne med os og de små :-)
105	Knud Peter	Lod mig komme med bussen, selvom jeg var på den forkerte side af vejen. Meget flink og imødekommende.
150	Lone	Lone er altid glad og smilende om morgenen, og det synes jeg er dejligt, fordi så får jeg også en god dag.
11	Lone	Lone er en glad, smilende frisk pige/chauffør, kører sikkert, er opmærksom, venter med at køre til vi har sat os. Tak fra os dårligt gående.
17	Lotte	Lotte er ubetinget en god, munter og meget livlig og sød chauffør - den bedste i Midttrafik! Alle elsker hende.



midttrafik

BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
1A	Lotte (bus nr. 455)	Lotte var positiv og ønskede os en god dag ,og at vi skulle passe på hinanden og os selv. Skønt med en, som spreder glæde og overskud.
100	Maja Kjær Pedersen	Maja er super meget smilende og altid frisk. Hun kører også altid forsigtigt og forsvarligt. Hun er absolut den bedste chauffør.
413	Rar herre 40-55 år, skaldet	Man bliver altid mødt med et smil og et "godmorgen", når man træder ind i bussen. Udoover det får man lige en lille kæk kommentar (og et "hav en god dag/weekend/ferie") med på vejen. Han er jo bare en smadder sød og herlig mand.
6	Preben Jensen	Man bliver altid mødt med et smil. Kører støt og roligt og altid til tiden.
113	Bas	Man bliver mødt med et smil, og man kan mærke at han nyder sit arbejde!
53	Jan Andersen	Man føler sig altid velkommen i bussen og man bliver mødt med et smil. Tror ikke det er muligt for ham at have en dårlig dag!
491	Marianne	Marianne er sød, sjov og altid venlig og hjælpsom. Taler pænt til alle og tager sig rigtig godt af de ældre, som er med bussen :)
291	Bjarne	Bjarne er en rigtig god chauffør. Det er han, fordi han tager sig tid til at snakke inden turen, overholder tidsplanen, er venlig og kører rigtig pænt.
580	Mark	Mark er altid smilende og rigtig sød. Han er ny og fortjener en god start. Han er god til at hjælpe og hilser altid pænt, når man kommer ind. Mine piger er utrolig glade for Mark.
4	Mary Ann Blicher	Mary er altid venlig og hjælpsom, og har altid et smil på læben. Hun kan samtidig køre bus, så turen altid er behagelig.
1	Jeanna	Meget dygtig og punktlig. Altid hjælpsom og glad. Hun kører jævnt og godt.
1A	Emmanuel	Meget glad og imødekommende chauffør. Humor bliver man mødt med, når man kommer ind. Dejligt at se en buschauffør, der respekterer klapvogne/ barnevogne.
202	Sten (Kantsten)	Meget informativ og vidende. Gjorde en ellers kedelig bustur både hyggelig og sjov.



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
952X	Jan	Meget kundevenlig og et godt smil. Samtidig kører han pænt og blødt, i modsætning til nogen der kører, så nyterne løsnes.
952X	Henning	Meget venlig og serviceminded. Jeg føler mig velkommen i bussen.
450	Michael	Michael er den sjoveste chauffør jeg nogensinde har kørt med, og så er han den, som kører bedst, synes jeg.
4A	Sort humor	Mr. Sort humor udstråler livsglæde, han virker til at elske sit job, han er utrolig underholdende uden at overdrive, og så er han altså bare en flot mand med det kæmpe smil!
481	Niels Jensen	Niels skal nomineres, fordi at han er sød og har sans for humor. Han er god til at køre og han er ikke for usund.
12	Peter	Nu må I nominere Peter. Han er den mest glade og meget omsorgsfulde chauffør. Altid klar med hjælp, hvis man ikke selv er helt stabil på benene.
223	Bas	Når døren åbner og man ser Bas, så får man altid et stort smil på læberne. Han er jo altid så glad, smilende og sjov :)
18	Christian	Når man har haft en lang og hård dag er det rigtig dejligt, at møde en chauffør, som er smilende og glad. Det smitter virkelig og er altid en fornøjelse.
6	11028	Omsorgsfuld over for hans passagerer og altid glad og smilende. Man bliver glad, når man kører med ham, for han er frisk i replikken.
214	Orla	Orla er en god chauffør. Man modtages med goddag og et dejligt smil, og det er rigtig godt. Orla er god til at køre bus-kører jævnt. Tak til Orla.
	Per	Per skal nomineres , fordi man altid bliver mødt med et smil og en lille snak, hvad enten det regner, sner eller solen skinner. Jeg føler mig altid tilpas i Per's selskab.
12	Peter	Peter Danmarks sødeste, flinkeste og bedste chauffør.
26	Peter broberg	Peter er altid glad og smilende og møder altid op med et varmt Goddag.
117	Jan	Prøver altid at holde køreplanen og er altid i godt humør.



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
2	Arne Axelsen	Arne er "DEN BEDSTE BUSCHAUFFØR I VERDEN".
114	Evald	På trods af, at man er skidt tilpas formår Evald altid, at gøre turen hyggelig og sjov. Man er altid 100% sikker på, at en køretur med Evald er sjov, lærerig og hyggelig. Evald er altid meget smilende og klar med en god kommentar.
103	Radja	Radja er altid glad og smilende. Han hjælper altid, hvis der er nogen, der har brug for det. Han er bare dejlig.
72	Jess Andersen	Rar, imødekommende, tålmodig, har ventet på nogen, der var sent på den og det viser stort overskud og venlighed.
411	Robert (bus 411)	Robert er sød og rar og sjov og passer på os. Jeg synes, at han er hele klodens bedste buschauffør.
291	Bjarne	Bjarne er altid sød. Han passer på i trafikken. Bjarne er verdens bedste buschauffør, fordi han altid er glad.
114	Hans	Rutens absolut bedste chauffør, altid smilende, venlig og imødekommende, kører sikkert og roligt og lader sig ikke stresses eller irritere.



midttrafik

BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
103	Ronny	Selv når der er sure passagerer, er Ronny altid høflig. Han får et smil frem på de fleste ansigter og formår at gøre dagen lidt bedre hver gang, han er min chauffør på rute 103.
6	Omar	Smil på læben, hjælpsom og god til sit arbejde. Han holder altid tiden.
53	Solvej	Solvej er alle tiders bus chauffør, altid hjælpsom og i godt humør, hun gør dagen til en god dag.
4A	Sort humor	Sort humor skal nomineres, fordi han er en glad buschauffør, som spreder en masse glæde, og yder en rigtig god service.
952X	Else	STORT smil. Interesserer sig for sine passagerer. Kører blødt og jævnt. Ved afstigning sagde hun "ha' det godt og god weekend".
15	Sort humor	Super god ros til chaufføren "Sort Humor". Skovvangsskolens 7A skulle besøge Instant One (besøgscenter) og var kørt for langt i linje 15. Skiftede bus og fik hjælp af en super dejlig chauffør, der hjalp os til at finde Instant One. Tak!
28	Michael Videbæk	Super humør, Sikker kørsel, rigtig god service.
5	Moik Sheerzad Mathiesen	Super venlig og altid sød og glad chauffør. Moik er altid imødekommende og venlig. Moik hilser pænt på alle og er MEGET kundeminded.
6	Baskaran (11052)	Suveræn chauffør, altid kanon at køre med, aldrig sure miner. Hilser altid og er meget venlig og rar.
100	Radja	Sød og smilende. Jeg smilede hele vejen. Jeg blev modtaget med humor og glimt i øjet - tak for turen.
13	Lotte	Sød og venlig med smil og en kvik bemærkning. Behjælpelig med vejledning. Fik bussen til at smile:-)
238	Martin	Sød rar og venlig overfor alle kunder.
81	Radja	Sød, venlig og smilende modtagelse. Rar stemning i bussen. Radja er den perfekte buschauffør.



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
202	Tommy	Tommy er altid glad og smilende. Han når campus turen om morgen til tiden og der er ikke hårde opbremsninger og han kører behageligt.
150	Tonny	Tonny er altid en glad person og hilser venligt på sine passagerer og er en sød og smilende person.
202	Steen (kantsten)	Uanset hvornår jeg tager bussen, er Steen altid i godt humør og snaksalig. Samtidig er han en rigtig hyggeonkel, som bare skaber god stemning.
480	Michael	Michael er sød og venlig. Har altid en frisk kommentar. De ældre damer som benytter ruten forguder ham ;)
1007A	Uffe	Uffe lærer hurtigt ens navn. Jeg har kørt med ham siden børnehaven og har altid været min ynglingschauffør, så derfor er Uffe den bedste chauffør.
1A	Emmanuel 4087	"Den bedste vision på årets chauffør har jeg mødt.. Venlig og hjælpsom.. Intrigation der batter".
113	Preben Larsen	Utrolig høflig, smiler altid og er en rigtig rar mand, som altid hjælper en,
100	Karl	Venlig og god kørsel. Rutineret, behagelig og alt perfekt.
211	97014{ Nete}	Venlig og hjælpsom fra starten. Hun kørte behageligt og sikkert. Hun ringede efter taxa til mig i Ørsted, da der mod mine forventninger ikke var nogen, som ventede i Ørsted. Meget imødekommende.
10	Kim B.	Venlig overfor alle i bussen. Glad, venlig, imødekommende overfor de børn vi havde med. Han sang for børnene og de sang for ham:-) God oplevelse!
331	Radja	Venlig, imødekommende, hjælpsom, god og sikker kørsel, hensynsfuld.
952X	Bo	Venlig, smilende og imødekommende, når man stiger på. Kører godt - glidende og jævnt.
621	Verner	Verner er venlig og rar og yder en god service.
26	Søren	Vi har kendt ham fra SFO da vi var små, og han husker stadig os alle! Han hilser os altid med et stort godmorgen! Og hvis det har været en dårlig dag i skolen, er han der altid til at blive i godt humør igen.



BEDSTE CHAUFFØR 2016

DE BEDSTE
NOMINERINGER
FRA KUNDERNE
TIL JER...

RUTE	CHAUFFØR	NOMINERING
26	Per	Vi kalder ham DJ, da han altid hører musik. Han er altid klar på sjove kommentarer eller en god snak. Han er altid i godt humør og kan altid huske éns navn! Han fortjener helt klart denne nominering.
361	Vikingen	Vikingen er altid sød og rar at snakke med :) Sidste jul, sad han og delte pebernødder ud til alle der gik ind i bussen :)
713	Ole	Vores datter er altid glad, når Ole har kørt hende til/fra skole og det skaber tryghed for Lærke + forældre. Lærke 8 år: Ole er sød og sætter mig af det rigtige sted, altid hyggelig at snakke med Ole i bussen og han laver sjov.
15	Sort Humor	While waiting the driver to drive, this gentleman help me to inform the driver where I should stop-Den Gamle By. Mr sort humor is a very helpful, responsibility, cheerful person.
6	Torben Borg	Yderst serviceminded og meget behagelig kørsel.
5A	Yuren Li	Yuren er en meget sød (mand) chauffør. Han gør altid min dag meget bedre. Han overholder altid busplanen og smiler. En dejlig chuaaffør.



BEDSTE CHAUFFØR 2016

VIDSTE DU...?

at der har været mere end 4.100 nomineringer og stemmer fra kunderne til deres yndlingschauffør.



midttrafik

Midttrafiks bedste chauffør 2016 er Sort Humor - alias Emmanuel Kwesi Amonoo

Fire chauffører har været med i løbet om at blive Midttrafiks bedste chauffør 2016, og nu har kun-
derne talt. Vinderen er Emmanuel Kwesi Amonoo, også kendt som 'Sort Humor'.



Smilet var stort og humøret højt, da Emmanuel Kwesi Amonoo ('Sort humor') torsdag blev kåret og fejret som Midttrafiks bedste chauffør 2016. Pressebillede

FAKTA

MIDTTRAFIK OM »SORT HUMOR«

- »Sort humor« har kørt bus i otte år.
- Han elsker at tale med kunderne i bussen.
- Han giver kunderne en god service ved at lytte til, hvad de siger, så han kan hjælpe dem med det, de har brug for.
- Han fortæller, at kunderne sætter pris på, at han er et positivt menneske - der udstråler positiv energi.
- Han har deltaget på Midttrafiks chauffør uddannelse, Fly High 1, 2 og 3.

Sort humor gør Amonoo til favoritchauffør

Emmanuel Kwesi Amonoo er kendt for god sort humor, når han kører linje 3A og 4A hos Aarhus Sporveje. Han er nomineret til bedste chauffør hos Midttrafik i 2016, hvilket udløser 25.000 kr. til kolleger.

ERHVERV

Af Morten Ravn
mora@stiften.dk

AARHUS: Det er aldrig kedeligt at køre bus med chauffør Emmanuel Kwesi Amonoo, der i mikrofonen altid har en rar bemærkning og god service på alle fronter, når han ruller med passagererne hos Aarhus Sporveje på linjerne 3A, 4A, 15 og 19.

Derfor er han nomineret af Midttrafiks kunder som deres yndlingschauffør i 2016. Amonoo er buschauffør hos Aarhus Sporveje, der hører under Midttrafik, og han er nomineret sammen med tre andre af Midttrafiks chauffører, som kører i andre midtjyske områder. De er nu klar til finalen



Buschauffør Emmanuel Kwesi Amonoo, kendt fra de gule bybusser i Aarhus, fortæller gerne i mikrofonen, hvad klokken er - og ønsker passagererne en god dag. Foto: Midttrafik

om at blive årets chauffør.
»Han er så rar. Han fortæller over mikrofonen, hvad klokken er, og han ønsker alle en god arbejdslyst ved hvert an-

det stoppested. Jeg har aldrig oplevet en så positiv og dejlig chauffør - han fortjener at vinde,« skriver en kunde i sin indstilling om Emmanuel Kwesi

Amonoo, der er kendt for sin »sorte humor«, som det hedder i pressemeddelelsen fra Midttrafik.

Også en Odder-finalist

En anden finalist hedder Nardarasa Selvarasa (Radja), og han træder også pedalerne i de østjyske rødder. Han kører blandt andet rute 100, 103 og 113 for Arriva i Odder. En kunde har nomineret Radja med beskrivelsen: »Glad og imødekommende! Stort smil og venlighed. Har kørt med Radja før, og man bliver kun i godt humør af at køre med ham.«

Fra mandag 2. maj skal der stemmes om, hvem der skal have titlen som Midttrafiks bedste chauffør 2016.

De fire chauffører, der har

fået flest nomineringer fra kunder, kører for busselskaberne Holstebro Turistbusser, Arriva og Busselskabet Aarhus Sporveje. Midttrafik har i alt modtaget 1562 nomineringer, hvor kunder fortæller, hvorfor netop deres chauffør er bedst.

Kunderne kan stemme på finalisterne via app eller på midttrafik.dk/bedstechauffor. Som tak for hjælpen, trækkes der lod om biografbilletter. Afstemningen kører i perioden 2.-15. maj.

Midttrafiks bedste chauffør offentliggøres 19. maj, hvor chaufføren udover æren får en præmie på 10.000 kr. til sig selv og 25.000 kr. til sit busselskab, der skal bruges til et arrangement for de kolleger, der kører samme rute/r som vinderen.



Med Radja bag rattet bliver dagen lidt bedre

Venlig buschauffør nomineret til pris, der kan udløse 10.000 kr. til ham og 25.000 kr. til kollegerne

Af Carina Mayner
cm@hsfo.dk

ODDER - Glad og imødekommende. Stort smil og venlighed.

Sådan lyder en af de indstillinger, der har ført til, at Nadarasa Selvarasa er blevet indstillet til prisen Midttrafiks bedste chauffør 2016.

Det er 1562 indstillinger fra hele Midttrafiks område,



Nadarasa Selvarasa er blevet indstillet til prisen Midttrafiks bedste chauffør 2016 - bl.a. fordi han altid tager sig tid til at hilse pænt på passagererne.
FOTO: SØREN E. ALWAN

når man kører for eksempel linje 100, som er en af de mest benyttede i regionen. Men jeg klarer det. Folk er som regel flinke, hvis de blot møder med et smil, si-

valgt rigtigt ved at nominere denne høflige mand, siger hun.

Kæmper med omtanke
Nadarasa Selvarasa kører på linje 100, 103, 306

dre svagtgående passagerer. De skal have lov til at sætte sig, før han sætter bussen i gear og kører videre.

Kunderne kan stemme på de fire finalister via app eller på Midttrafik.dk/bedste-chauffor, også kan

PORTRÆT

Chaufføren med det store smil

Baskaran Kathiravelu, Hvinningdal, er foreslået som årets chauffør i Midttrafik af sine kunder

AF KENNETH HUSUM
husum@mja.dk

For andet år i træk er **Baskaran Kathiravelu**, Hvinningdal, med i finalen som Midttrafiks bedste chauffør.

Baskaran Kathiravelu vandt sidste år den årlige konkurrence, hvor kunderne stemmer på de chauffører, der gør det særligt godt, og han håber på at vinde igen i år.

Midttrafik har modtaget 1562 nomineringer, hvor kunder fortæller, hvorfor netop deres chauffør er bedst.

Han er altid glad og smilende og supersjov. Kommer altid med en god

bemærkning, når man stiger på, lyder en kundeberetning om Bas, som Baskaran Kathiravelu er kendt som.

- Jeg er altid glad, når jeg er på arbejde. Jeg møder så mange gode mennesker og får mange oplevelser, så er det klart, at man må smile og være glad, siger Baskaran Kathiravelu.

Det er ikke kun, fordi han altid har en frisk bemærkning, at kunderne stemmer på ham, mener han. Han gør også meget ud af at køre behageligt.

Han har arbejdet som buschauffør siden 1997. Først i København og derefter ved Aarhus Sporveje. Også i København og Aarhus, hvor han kørte på mange forskellige ruter, var Baskaran Kathiravelu kendt som en venlig og smilende chauffør.

Siden 2011 har han kørt fra Silkeborg, hvor han blandt andet sidder bag rattet på rute 112, 113 og 223.

- Jeg har kørt rigtig mange mennesker fra Silkeborg til Aarhus. Jeg håber, at de vil stemme på mig, siger han.



Baskaran Kathiravelu, også kaldet Bas, blev sidste år kåret som årets chauffør. Han håber på at vinde igen i år.

Baskaran Kathiravelu, der oprindeligt er fra Sri Lanka og tidligere har boet i Indien, kom til Danmark i 1985. Han bor i Hvinningdal sammen med sine tre børn, en datter, der går på gymnasiet, en søn i 10. klasse, der skal begynde i gymnasiet til august,

og endnu en søn, der lige er blevet konfirmeret.

Der er fire chauffører med i finalen om at om blive Midttrafiks bedste chauffør. Der kan stemmes frem til 15. maj via Midttrafiks app eller hjemmeside. Vinderen offentliggøres

19. maj, hvor chaufføren udover æren får en præmie på 10.000 kr. til sig selv og 25.000 kr. til sit busselskab, der skal bruges til et arrangement for de kolleger, der kører de samme ruter som vinderen.



Stem på din favorit-chauffør

KONKURRENCE

Midttrafiks kunder har nomineret deres yndlingschauffører, og fire chauffører er nu med i finalen. Nu kan der stemmes om, hvem der skal have titlen som Midttrafiks bedste chauffør 2016.

De fire chauffører, der har fået flest nomineringer fra kunder, kører for bus-selskaberne Arriva, Tjilstrupbusser, selskabet To af chauffører med i finalen har i alt mineringstæller, hvor chaufførerne

Alice og
Den før
Bech-La
gionale
og Hol
Turistb

ter stor pris på hendes smil og gode humør.

»Alice er en skøn og smilende kvinde og altid klar til at hjælpe og gøre en drøm. Hun fortjener titlen som bedste chauffør,« lyder det fra en kunde.

Baskaran Kathi («Bas») kører for Arriva i Odense og København blandt andet på linierne 112, 113 og 223.

dekommande. Stort smil og venlighed. Har kørt med

ØSTJYLLAND 18. mar 2016, kl. 14:47

Kører du med den bedste buschauffør?

Så er det ved at være tid til den årlige kåring af Midttrafiks bedste chauffør

Tre østjyske chauffører er i finalen til årets bedste chauffør

Midttrafik har åbnet for afstemningen mandag 2. maj



Foto: Midttrafik

TRAFIK

Chauffør i finalen

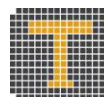
ODDER: Midttrafik er i øjeblikket ved at kåre årets chauffør, og benytter man enten rute 100, 103 eller 113 til og fra Odder, så er der en god chance for, at man er stødt på den ene af de fire darasa Selvarasa (Radja).
andet de nævnte ruter for Arriva i Odense er det Radja med beskrivelsen: Glad og stort smil og venlighed. Har kørt med kun i godt humør af at køre med ham. Midttrafiks hjemmeside.

cns

Skulderklap på vej til glade chauffører

Emmanuel Kwesi Amonoo er kendt for god sort humor, når han kører linje 3A og 4A hos Aarhus Sporveje. Han er nomineret til bedste chauffør hos Midttrafik i 2016, hvilket udløser 25.000 kroner til kolleger.





REDEGØRELSE

Kommuner og regioners koordinerede kollektive trafik **Notat**

Transport- og bygningsministeren har anmodet Trafikselskaberne i Danmark (TiD) om en redegørelse om administrationen af Flextrafik – kommuner og regioners koordinerede kollektive trafik.

31. maj 2016

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

Redegørelsen har følgende struktur:

Indholdsfortegnelse

Sammenfatning	3
Indledning	6
<i>Opstart af behovsstyret og koordineret kørsel.....</i>	<i>6</i>
<i>Tendenser i kommunal og regional kollektiv trafik.....</i>	<i>7</i>
<i>Flextrafiks kørselsordninger</i>	<i>8</i>
<i>Tilskud til kollektiv transport</i>	<i>12</i>
1) Flextrafik: Opgørelse af omsætning, finansiering og turantal	14
<i>Flextrafik opdelt efter tilladelsestype</i>	<i>17</i>
<i>View over tilladelsestyper hos Midttrafik.....</i>	<i>20</i>
2) Udviklingen i brugen af Flexture i de seneste fem år.....	22
<i>Hvem bruger Flextur?</i>	<i>23</i>
3) Udviklingen i trafikselskabernes omkostninger til Flexture	26
4) Indretning af rejseregler og takstsystemer for Flextur	28
<i>Tilpasninger af Flextur-konceptet:</i>	<i>28</i>
5) Andre oplysninger – herunder sammenhæng til taxitrafikken	30

<i>Er Flextrafik skyld i taxierhvervets tilbagegang?</i>	<i>31</i>
<i>Variable kørselsaftaler eller garanterede kontrakter.....</i>	<i>33</i>
<i>Mere om udkantsområder</i>	<i>34</i>
<i>Om behovet for en modernisering af taxilovgivningen</i>	<i>34</i>
Bilag 1 – Flextur hos de enkelte trafikkselskaber	36
Bilag 2 – Flextrafik opdelt efter tilladelsestype.....	50
Bilag 3 – Vilkår og begrænsninger i brug af Flextur.....	53

Sammenfatning

Den kommunale og regional kollektive trafik udvikler sig af to hovedspor:

1. Styrkelse af kollektiv trafik i byområder og strategiske regionale netværk.
2. Behovsstyret, koordineret kollektive trafik i 'tynde' områder og på tidspunkter, hvor der er meget lidt trafik.

Kommuner og regioners koordinerede kørsel – Flextrafik – havde sin opstart tilbage i 1990'erne. Formålet var at håndtere kollektiv trafik opgaver og visiterede befordringsordninger for kommuner/amter på en økonomisk forsvarlig måde, når en rutebunden løsning ville blive for dyr.

Kommuner og regioner sparer mange penge ved at koordinere kørslen via trafikelskabernes Flextrafik. Det følger af statens 2013 økonomiaftale med Kommunernes Landsforening, at de kommunale befordringsordninger skal effektiviseres med 430 mio. kr. årligt frem mod 2017:

Aftale om kommunernes økonomi for 2013: "[U]dgifterne til de kommunale befordringsordninger vil kunne reduceres med i størrelsesordenen 430 mio. kr. årligt" pga "lavere kørselspriser via mere effektive udbud, samt at kørslen kan tilrettelægges og planlægges bedre i trafikelskaberne."

Den koordinerede kørsel består af 'skal' opgaverne siddende patientbefordring, handicapkørsel og kommunal visiteret kørsel. Kørslerne kan yderligere koordineres med den kommunale 'kan' opgave Flextur.

Redegørelsen viser bl.a. at:

- Brugen af Flextur er steget de senere år. Baggrunden er bl.a., at rationaliseringer af kørsler medfører overgang fra rutebaseret bustrafik til Flextur. Det spiller ind, at praksis for visitation til kommunal visiteret kørsel strammes og kendskabet til Flextur øges. Endvidere ser nogle kommuner Flextur som en

serviceudvidelse, der skal bidrage til, at deres lokalområde er attraktivt at bosætte sig i.

- Langt hovedparten af brugerne af Flextur er ældre, der herved får bedre muligheder for at blive i eget hjem overalt i landet.
- Trafikselskaberne tilpasser løbende den kommunale og regionale koordinerede kørsel mhp. at efterkomme efterspørgslen efter mobilitet under hensyn til kommuner og regioners økonomi og udformningen af den øvrige kollektive trafik.

Indvirkningen på taxibranchen har i foråret 2016 været i fokus i en række artikler i Børsen, der stillede Flextrafik i et ensidigt negativt lys, og bl.a. overså at:

- Taxibranchen er en væsentlig leverandør til kommuner og regioners koordinerede kollektive trafik. Trafikselskaberne udbyder al kørslen, som små og store vognmænd kan byde på.
- Kommuner og regioner har – for at kunne leve op til forventninger om fortsatte effektiviseringer – behov for en sund konkurrence, et tilstrækkeligt og frit udbud af aktører samt fastholdelse af obligatorisk udbud af kørslen.
- Taxierhvervets udfordringer primært bunder i en forældet lovgivning.

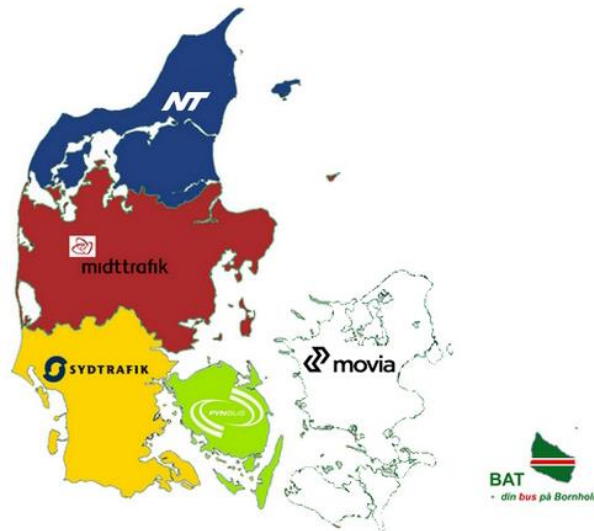
Trafikselskaberne er afhængige af gode rammevilkår for planlægning og udførelse af kørsel og støtter en modernisering af taxilovgivningen, der kan bidrage til sikring af et professionelt og stabilt taxierhverv, der mere fleksibelt end nu kan optimere ressourceanvendelsen. Eneretsaftaler og lokale monopoler gavner måske den enkelte vognmand, men ikke kommuner og regioners økonomi bl.a. fordi, gevinsten ved koordinering mistes til skade for økonomien i 'skal' kørsler under Flextrafik-ordningen.

Taxibranchen har mulighed for at sammensætte kørslen, så den består af traditionel taxikørsel med mulighed for at byde ind på Flextrafik og Flextur. En modernisering af tilladelsessystemet via fx indførelse af en universaltilladelse er en

vej til et mere fleksibelt system, hvor vognmændene i højere grad får mulighed for at optimere anvendelsen af deres vognpark til gavn for samfundsøkonomien.

Indledning

De seks regionale trafikselskaber administrerer den kollektive trafik i deres område. Selskaberne er sat i verden for at sammenfatte kommuner og regioners ønsker til sammenhængende trafik for borgerne. Trafikselskaberne er selvstændige selskaber med en bestyrelse sammensat af repræsentanter for kommuner og regioner, hvilket bidrager til at sikre lokal forankring, legitimitet og relevans.



Trafikselskaberne skal varetage offentlig servicetrafik i form af rutekørsel, koordinering og planlægning og har ansvaret for fastsættelse af takster og billetringssystemer samt den individuelle handicapbefordring. Trafikselskaber kan herudover efter aftale med kommuner/regioner varetage opgaver vedrørende trafik, som myndigheden skal varetage efter anden lovgivning.

Omfanget af kollektiv trafik besluttet af kommuner og regioner i deres område. Regionerne bestiller og betaler den regionale bustrafik samt for lokalbanerne og kommunerne bestiller og betaler for den kommunale og lokale trafik. Staten bidrager til finansieringen via betaling for takstnedsættelser for særlige grupper, herunder studerende, uddannelsessøgende unge og børn.

Opstart af behovsstyret og koordineret kørsel

Det følger af lov om trafikselskaber, at trafikselskaberne bl.a. har til opgave at varetage individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede. I den tidligste handicap- og patientbefordring blev planlægning og trafikstyring håndteret manuelt vha. lister over kunder og knappenåle på kort fra telefonbøger. Turene

var ikke koordinerede og den offentligt betalte kørsel, der typisk blev udført af både Falck, taxi- og busvognmænd, var vanskelig at få overblik over samt styre økonomisk.

I takt med et stigende antal ture steg behovet for en mere systematisk løsning. I 1997 tog NT trafikplanlægningssystemet *Planet* i brug og i årene fremover bliver kredsen af samarbejdspartnere større. Fra april 2012 er FlexDanmark, som blev navnet på trafikselskabernes IT-leverandør, landsdækkende bortset fra Bornholm. FlexDanmark er etableret som en forening. Trafikselskaberne deltager i foreningen efter godkendelse af Statsforvaltningen.

Tendenser i kommunal og regional kollektiv trafik

Udviklingen i den kollektive transport er drevet af de senere års urbanisering med koncentration af transportbehov i byer og et mere fragmenteret transportbehov på landet.

Det har medført, at der i byområder og regionale hovednet er fokuseret på produkter tilpasset større passagerstrømme, som fx A, S, R og X-busser samt styrket banedrift. I yderområder er fokus på at løfte det samlede transportbehov på en økonomisk forsvarlig måde – bl.a. via Flextrafik, tilpasning af rutenet mv.

Trafikselskaberne har formået at omstille driften af den kollektive transport til et stadig mere differentieret transportbehov. Derved fremstår den kollektive transport fortsat med et relevant og tidssvarende serviceniveau såvel i yder- som byområder.

Udviklingen af Flextrafik og Flextur er trafikselskabernes måde at sikre sammenhæng mellem efterspørgsel og serviceudbud. Det er ikke et alternativ at efterlade landområder uden kollektiv trafik.

I takt med at passagergrundlaget på landet blev stadig mindre, var det vanskeligt at opretholde rutetrafik. Der opstod behov for fleksible transportformer, som kunne binde de 'tynde' områder og tidspunkter sammen. Flextur, der på Fyn betegnes Telekørsel, blev en af løsningerne på denne udfordring. Mere eller mindre tomme busser blev afløst af behovsstyret kollektiv trafik i form af minibusser, taxier mv., der bedre er tilpasset den lokale efterspørgsel. Kommunerne sparer derfor penge ved at introducere Flextur.

Brugen af Flextur har efterfølgende udviklet sig, og ordningen tilpasses løbende. Udfordringen er at efterkomme efterspørgslen efter mobilitet under hensyn til kommuner og regioners økonomi, den lokale udformning af den øvrige kollektive trafik samt en forventning om, at ordningen er simpel for brugerne at forstå og benytte.

Langt hovedparten af brugerne er ældre medborgere, jf. afsnit 2. Flextur bidrager til, at ældre kan blive boende længere i eget hjem. Til glæde for borgerne samt ønsket om, at kunne bo alle steder i landet.

Flextrafik's kørselsordninger

Flextrafik koordinerer ture under forskellige kørselsordninger på tværs af kommuner og regioner i et planlægningssystem. IT-systemet finder den billigste vogn, der imødekommer borgerens behov, og koordinerer turen med andre ture. Vognene udnyttes optimalt, der er reduceret tomkørsel og kommuner og regioner opnår stor driftsfordele.



Kørslen udføres af vognmænd med tilladelse til taxikørsel, OST eller EP¹ (bus), som trafikselskaberne via årlige EU-udbud indgår aftaler med. Trafikselskaberne står for al kontakt til vognmændene. Trafikselskabernes kontrakter med mange forskellige vognmænd/taxa giver en stor forsyningssikkerhed. Der kan altid findes en egnet vogn til opgaven blandt de ca. 7.000 vogne tilknyttet Flextrafik.

Flextrafik består af flere forskellige kørselsordninger. Nogle *skal* kommuner og regioner tilbyde, mens kommunerne *kan* tilbyde Flextur. Når kørslen planlægges kan der medtages passagerer på tværs af Flextrafiks kørselsordninger:

Figur 1: Flextrafiks kørselsordninger

Siddende patientbefordring	Handicapkørsel	Komm. visiteret kørsel	Flextur
<ul style="list-style-type: none"> •Til behandling/undersøgelse på sygehus •Visiteres af regionen •Skal-opgave for regioner 	<ul style="list-style-type: none"> •Fritidskørsel for bevægelses-hæmmede •Visiteres af kommunen •Egenbetaling •Skal-opgave for kommuner 	<ul style="list-style-type: none"> •Fx til læge eller speciallæge •Visiteres af kommunen •Skal-opgave for kommuner 	<ul style="list-style-type: none"> •For alle borgere - uden visitation •Egenbetaling •Kan-opgave for kommuner

73 ud af landets 98 kommuner tilbyder Flextur, hvor borgeren transporteres uden visitation. Flextur er åben for alle, på samme måde som den øvrige kollektive trafik, i og mellem de kommuner, som tilbyder Flextur.

Det er unikt for Flextrafik, at forskellige borgere, der benytter forskellige kørselsordninger, der har hver sit serviceniveau og betaler, kan transporteres i den samme vogn. Flextrafiks planlægningssystem sørger for, at borgeren altid får det politisk besluttede serviceniveau for den enkelte kørselsordning. Den

¹ Med tilladelse til Offentlig Service Trafik (OST) og Erhvervsmæssig Personbefordring (EP) må køretøjet udelukkende anvendes til alm. rutekørsel for et regionalt trafikselskab. Tilladelser udstedes af Trafik- og Byggestyrelsen og kræver, at man opfylder krav om faglige kvalifikationer, økonomi, restancer til det offentlige, vandel og god skik.

samme person kan køre til lægen som kommunal visiteret borger om morgenen, som patient til sygehuset om eftermiddagen og som Flextur-kunde i biografen om aftenen. Nogle borgere må ud på en omvej, da vognen skal hente andre passagerer.

Potentialet for at realisere stordriftsfordele via koordinering af kørslen beskrives i Deloitte's rapport for Finansministeriet, der opsummeres i boksen nedenfor. Rapportens konklusioner indgik i statens aftale med KL om kommunernes økonomi for 2013 hvoraf det fremgår, at "udgifterne til de kommunale befordrings-



ordninger vil kunne reduceres med i størrelsesordenen 430 mio. kr. årligt" pga "lavere kørselspriser via mere effektive udbud, samt at kørslen kan tilrettelægges og planlægges bedre i trafikselskaberne."

Det bemærkes, at der fortsat er mange kørselsordninger, der varetages af kommuner og regioner, og hvor der således ikke finder en koordinering af kørslen sted i regi af trafikselskabernes Flextrafik. Fx besluttede Region Hovedstaden i efteråret 2011 en blandingsmodel, hvor hovedparten af patientkørslen fortsat udbydes af regionen selv. Individuel handicapbefordring er den eneste befordringsordning, som trafikselskaberne *skal* varetage for kommunerne. Alle øvrige befordringsordninger *kan* trafikselskaberne efter aftale varetage for regioner og kommuner. Indeværende redegørelse afgrænser sig til den koordinerede kørsel via trafikselskaberne. Der findes ikke aktuelle data for omfang af den øvrige kørsel.

Boks 1: Deloitte-rapport for Finansministeriet om kørselsordninger

Af VK-regeringens afbureaukratiseringsplan *Mere tid til velfærd* og finanslovsaftalen for 2010 fremgår det, at der skal ske en samordning og forenkling af reglerne om befordring på tværs af forskellige lovgivninger. Deloitte blev sat til at gennemføre en kortlægning og analyse af befordringsordninger, og kom bl.a. frem til følgende:

- Samlet set havde kommuner, regioner og a-kasser befodringsudgifter på knap 3,9 mia. kr. i 2009.
- Regioner, kommuner og a-kasser anvendte tilsammen knap 300 mio. kr. på at administrere befodringsordningerne.
- Særligt for kommunerne gælder det, at de generelt har et ufuldstændigt overblik over ressourceforbruget og begrænset styringsfokus på tværs af befodringsordninger.
- Det manglende styringsoverblik skal ses i sammenhæng med, at befodrning ofte betragtes som en periferiydelse, der ydes i tilknytning til en (dyrere) kommunal serviceydelse.
- Undersøgelsen viser, at trafikskaberne gennemsnitligt betaler lavere priser per vognminut inden for alle fem områder², end når regioner og kommuner selv varetager de pågældende befodringsordninger. Således er priserne per vognminut mellem 9 og 63 procent højere i de egenstyrede kommuner/regioner, end når trafikskaber varetager kørsel inden for de fem særligt analyserede befodringsordninger.
- Den væsentligste forklaring vurderes at være den systematiske konkurrenceudsættelse, herunder store fællesudbud på tværs af områder, der antageligt giver vognmændene større sikkerhed for en høj kapacitetsudnyttelse. Vognmænd byder tilsyneladende ind med relativt lave priser, når trafikskaber udbyder kørsel, blandt andet fordi konkurrencen er stærkere, og lavere priser alt andet lige medfører tildeling af flere ture.
- Såfremt alle kommuner realiserede kørselspriser svarende til niveauet i trafikskaberne, ville det svare til en besparelse på cirka 360 mio. kr. for de fire analyserede kommunale ordninger. Hvis resultaterne udstrækkes til en række beslægtede ordninger, der ikke har været omfattet af den supplerende undersøgelse, kan der skønnes et potentiale i kommunerne på cirka 430 mio. kr.

En case om patientbefodrning i Region Syddanmark viser potentialet ved koordinering:

² Analysen omfatter siddende patientbefodrning, læge- og speciallægekørsel, skolekørsel, specialundervisningskørsel og rutekørsel for voksne handicappede.

Boks 2: Case: Patientbefordring i Region Syddanmark

Sydtrafik og FynBus overtog i 2012 ansvaret for den siddende patientbefordring. Indtil da lå kørslen hos Sydjysk Befordring og Taxa Fyn. En sammenligning af forbruget i 2011 med 2012 viser:³

- 10 pct. færre personer blev befordret bl.a. pga. en skærpelse af visitationskriterierne. Det medførte besparelser på 13,7 mio. kr.
- Den realiserede besparelse i 2012 var på 35,2 mio. kr.
- 21,5 mio. kr. heraf kan tilskrives 'Flextrafik-effekten', der har at gøre med bedre muligheder for konkurrenceudsættelse, samkørsel og koordinering.

Der er variation i udformningen af Flextur hos de enkelte trafikkselskaber. For en nærmere beskrivelse se bilag 1.

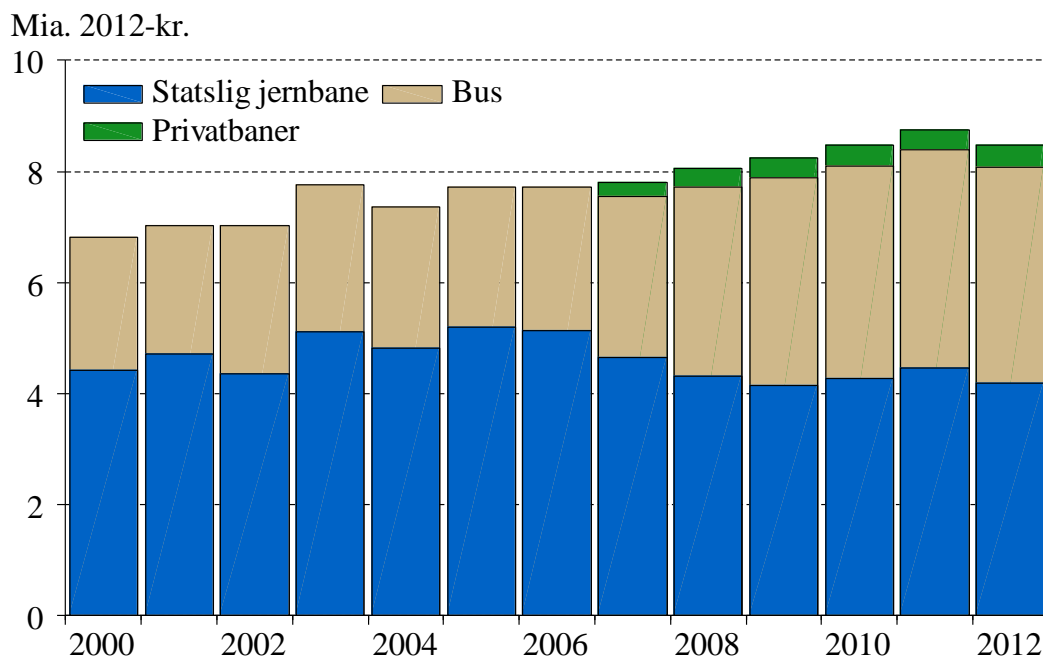
Tilskud til kollektiv transport

Kollektiv transport – herunder Flextur – er et velfærdsgode, og tilskud hertil er udtryk for en politisk beslutning om, at folk skal have mulighed for at kunne transportere sig. Tilskud til kollektiv transport bidrager til at gøre hele landet beboeligt samt alle alders- og samfundsgrupper mobile. Ud over sociale og fordelingsmæssige aspekter begrunder også muligheden for at mindske trængsel og miljøforurening tilskud.

Trafikkselskaberne finansieres via tilskud fra kommuner og regioner samt passagerindtægter. De Økonomiske Råd opgør i rapporten Økonomi og Miljø 2014 støtten fra stat, regioner og kommuner til bus- og togdrift til ca. 8,5 mia. kr., hvoraf 4,19 mia. kr. gik til statslig jernbane, 3,89 mia. kr. til bus og 0,4 mia. kr. til privatbaner, jf. figur 2:

³ Alle omkostninger og bidrag til trafikkselskaberne er indregnet. Kørselsmønsteret, dvs. rejsernes geografiske placering, gennemsnitslængde mv. samt serviceniveauet over for borgerne er uændret.

Figur 2: Støtte til bus- og togdrift



Kilde: De Økonomiske Råd, Økonomi og Miljø 2014

Note: Væksten i tilskuddet til bus har at gøre med, at trafikselskaberne har haft en række merudgifter på grund af ændret lovgivning. Kommuner og regioner er blevet kompenseret for disse ændringer med ca. 910 mio. kr., jf. Trafikstyrelsen, *Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. Handicapkørsel – Regnskab 2011*, s. 5

Passagerfinansieringsgraden er i gennemsnit omkring 50 pct. af driftsomkostningerne. I 2012 var passagerindtægterne 9,6 mia. kr.⁴

⁴ De Økonomiske Råd (2014), *Økonomi og Miljø 2014*, s.202ff

1) Flextrafik: Opgørelse af omsætning, finansiering og turantal

I det følgende præsenteres udviklingen af Flextrafik og Flextur. Brugen af Flextrafik har været støt stigende. Trafikken, der tidligere blev udført dyrt og ukoordineret gennem kommuner og region, koordineres nu i stigende omfang, jf. Aftale om kommunernes økonomi for 2013.

Væksten af Flextrafik dækker næppe over, at trafikmængden er øget – snarere tværtimod. Der er sket en ændring i måden, hvorpå kørslen udbydes, afvikles og koordineres. I modsætning til tidligere er det nu muligt at have et samlet overblik over de koordinerede kørslers omfang og økonomiske vægt.

Brugen af Flextrafik har været støt stigende i perioden 2011 til 2015:

- Det samlede antal rejser via Flextrafik er steget med 61,5 pct. fra 3,3 mio. i 2011 til 5,3 mio. i 2015.
- Bruttoomkostninger er steget med 55,0 pct. fra 695 mio. kr. til 1,1 mia. kr.
- Egenbetalingen er øget med 68,2 pct. fra 43 til 73 mio. kr.
- Antallet af kommuner, der tilbyder Flextur, er steget – for Movia fra 19 kommuner i 2011 til 33 i 2015.

Tabel 1: Flextrafik: Bruttoomkostninger, egenbetaling og rejser i alt

	Bruttoomkostninger	Egenbetaling	Rejser i alt
2011	695.983.518	43.359.568	3.300.854
2012	842.838.666	52.170.518	4.005.281
2013	958.192.516	58.772.229	4.586.336
2014	1.072.065.170	66.400.651	5.181.543
2015	1.078.623.164	72.949.753	5.329.739

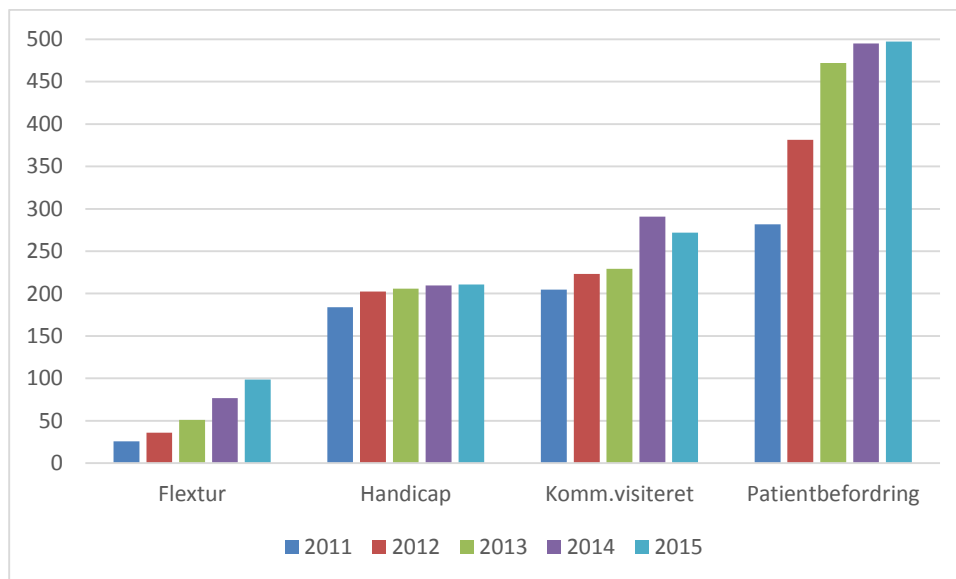
I den følgende tabel 2 er kørslerne opdelt efter type af kørsel – hhv. Flextur, handicapkørsel, kommunal visiteret kørsel samt patientbefordring.

Tabel 2: Flextrafik opdelt efter typer af kørsel

År	Rejsetype	Brutto omkostninger	Egenbetaling	Antal rejser
2011	Flextur	25.825.846	10.486.139	228.306
	Handicap	183.927.490	32.799.330	617.483
	Komm.visiteret	204.623.264	74.099	1.558.109
	Patientbefordring	281.606.918	0	896.956
	<i>I alt</i>	<i>695.983.518</i>	<i>43.359.568</i>	<i>3.300.854</i>
2012	Flextur	36.092.898	12.779.939	295.811
	Handicap	202.422.058	39.101.702	786.013
	Komm.visiteret	223.118.488	288.716	1.650.607
	Patientbefordring	381.205.221	161	1.272.850
	<i>I alt</i>	<i>842.838.666</i>	<i>52.170.518</i>	<i>4.005.281</i>
2013	Flextur	50.971.646	16.944.936	432.003
	Handicap	205.710.675	41.565.154	821.719
	Komm.visiteret	229.392.829	262.103	1.706.704
	Patientbefordring	472.117.367	36	1.625.910
	<i>I alt</i>	<i>958.192.516</i>	<i>58.772.229</i>	<i>4.586.336</i>
2014	Flextur	76.881.328	23.658.230	599.930
	Handicap	209.686.560	42.152.336	835.166
	Komm.visiteret	290.595.512	589.943	2.046.412
	Patientbefordring	494.901.771	142	1.700.035
	<i>I alt</i>	<i>1.072.065.170</i>	<i>66.400.651</i>	<i>5.181.543</i>
2015	Flextur	98.800.744	30.399.256	759.373
	Handicap	210.571.454	42.028.974	846.736
	Komm.visiteret	271.938.756	521.445	1.999.027
	Patientbefordring	497.312.210	78	1.724.603
	<i>I alt</i>	<i>1.078.623.164</i>	<i>72.949.753</i>	<i>5.329.739</i>
Sum		4.647.703.034	293.652.719	22.403.753

De højeste bruttoomkostninger stammer fra patientbefordringen (knap ½ mia. kr. i 2015). Herefter følger kommunalt visiterede kørsel (272 mio. kr.), handicapbefordring (211 mio. kr.) samt Flextur (99 mio. kr.). Udviklingen i bruttoomkostninger fremgår af figur 3:

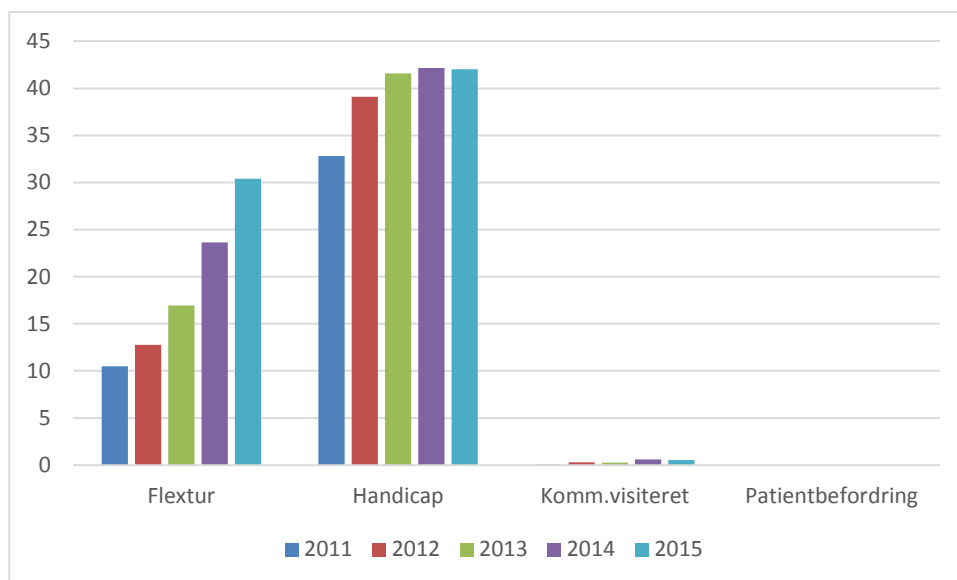
Figur 3: Bruttoomkostninger i mio. kr.



Væksten i Flextur har bl.a. at gøre med, at stadig flere kommuner tilslutter sig ordningen, en række kommuner sparer på bustrafikken, skruer ned for de visiterede kørsler og henviser borgerne til selv at klare transport til genoptræning mm ved hjælp af Flextur. Endvidere betyder øget kendskab til ordningen at flere benytter den. Væksten i patientbefordring har at gøre med, at flere regioner er blevet omfattet af ordningen – således blev Region Syddanmark en del af ordningen den 1. maj 2012.

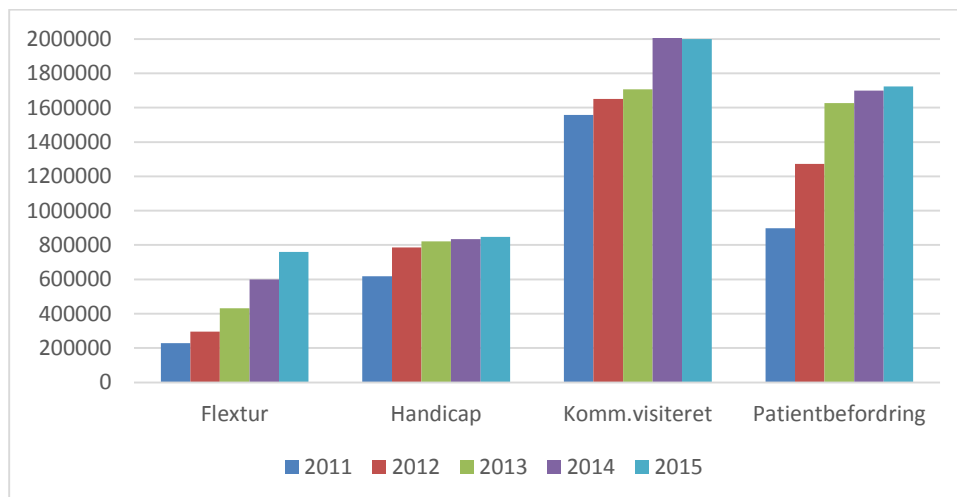
Den største del af egenbetalingen stammer fra handicapbefordring med 42 mio. kr., jf. figur 4 Egenbetalingen for Flextur er på med 30 mio. kr. svarende til en egenbetaling på 30,8 pct.

Figur 4: Egenbetaling i mio. kr.



Målt på antal af rejser er kommunal visiteret kørsel med knap 2 mio. kørsler i 2015 den største ordning. Herefter følger patientbefordring (1,7 mio.), handicapbefordring (847.000) og Flextur (759.000), jf. figur 5.

Figur 5: Antal rejser



Flextrafik opdelt efter tilladelsestype

Trafikselskaberne har som udgangspunkt ikke mulighed for at levere detaljerede oplysninger om Flextrafik opdelt efter tilladelsestype. Baggrunden er, at

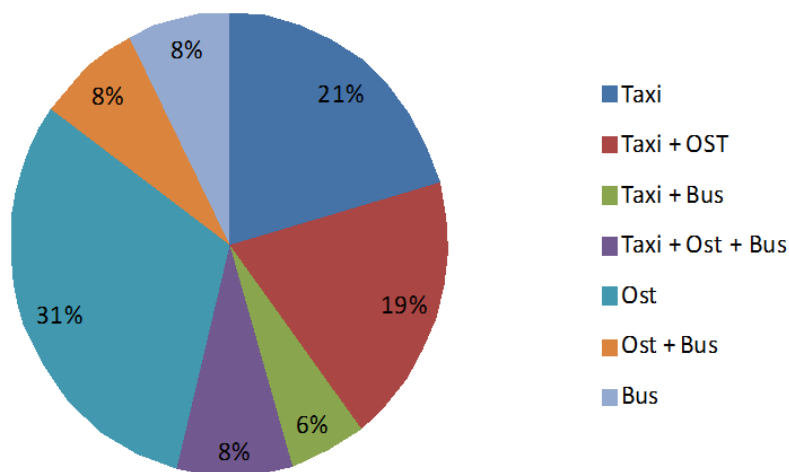
tilladelsestypen ikke har betydning for planlægning og drift, der er reguleret af trafiksekskabernes udbudsmaterialer og kontrakter.

Trafiksekskaberne har derfor ikke etableret systemer til at registrere og vedligeholde specifikke oplysninger om tilladelsestype for de enkelte biler. Det har dog vist sig muligt at hente data fra Midttrafik for de seneste fem år, hvilket præsenteres i det følgende. For uddybende information henvises til bilag 2.

Det er dog nødvendigt at tage et par forbehold for data fra Midttrafik. Baggrunden er, at vognmandens tilladelse til en specifik vogn nok fortæller hvordan den er indregistreret, men ikke nødvendigvis hvilken kørsel, der udføres. En vognmand, som tidligere alene har haft tilladelser til taxikørsel, kan vælge at lade en del af vognene køre på OST tilladelser. Derved kan han byde selvstændigt hos trafiksekskabet og skal ikke betale for taxameter og tilslutning til en taxicentral. Til gengæld kan vognen alene anvendes til kørsel for trafiksekskabet. I disse blandede forretninger kan det være umuligt at afgøre, om det er en taxiforretning med OST-vogne eller en OST-baseret vognmand med taxitilladelser. Movia har fx kontrakt med vognmanden Vig Taxi, men virksomheden har ikke en eneste taxitilladelse i kontrakt med Movia.

NT har udarbejdet figur 6 over tilladelsestyper fordelt på vognmandsvirksomheder:

Figur 6: Tilladelsestyper fordelt på vognmandstyper hos NT



Heraf fremgår, at kun knap 1/3 af vognmændene er rene bus- eller taxavirksomheder. En stor del har flere tilladelsestyper hvilket afspejler, at en moderne vognmandsvirksomhed skal være fleksibel og råde over en vognpark, der kan opfylde mange forskellige behov.

Boks 3 behandler spørgsmålet om tilladelsestyper nærmere:

Boks 3: Nærmere om tilladelsestyper

Flextrafik udføres stort set kun i mindre busser og vogne med plads til 4-16 personer. Lovgivningen kræver, at kørslen baseres på en tilladelse, og de typiske i dag er taxi-, OST- eller bustilladelse. Tilladelsestyperne regulerer bl.a. størrelsen på vognene. Fx må en vogn, der kører på taxi- eller OST-tilladelse, ikke medtage mere end 9 personer. En vogn på bustilladelse må ikke transportere mindre end 5 personer, hvis der ikke medtages kørestole – med mindre der er tale om almindelig rutekørsel.

Via kørselskoordinering planlægges og udføres kørslen i vogne, der samtidigt kan transportere flere personer. Vognstørrelsen har betydning for koordineringen. En del af kørslen, som trafikskaberne varetager, er i stadig højere grad rutelignende kørsel med grupper af børn og unge til specialinstitutioner. Kørslen udføres ofte af store busser med plads til mange passagerer og kørestole. Kravet om størrelse til denne kørsel

betyder, at kørslen i stigende grad ikke kan udføres via taxitilladelse. Endvidere er vurderingen, at taxavogne i begrænset omfang er indrettet, så de opfylder kommunernes krav til køretøjerne for befordring af kørestole.

En del af udviklingen kan forklares ved, at meget af kørslen, der nu afvikles som flextrafik, tidligere blev udført af vognmænd med EP- eller bustilladelse. Når kørslen genudbydes gennem trafikselskaberne byder de samme vognmænd ind på kørslen, hvorfor der i stigende grad opstår andre tilladelsestyper end taxitilladelser.

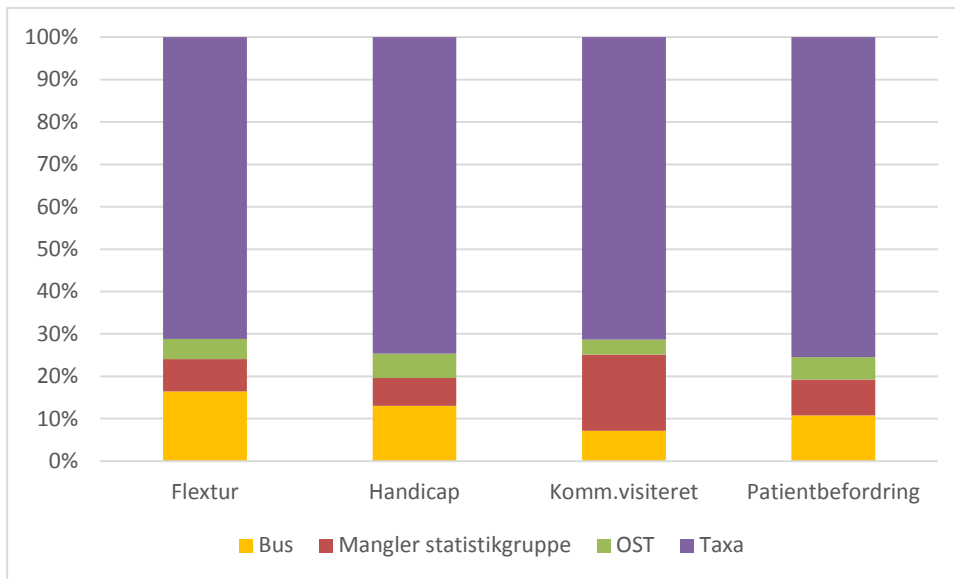
Der er også en strukturel forklaring på, hvorfor der er flere tilladelsestyper i Flextrafikken. Udviklingen i taxabranschen betyder, at meget af taxakørslen findes i større byområder. Derfor spiller det også ind af særligt entreprenører på landet i stigende grad udskifter deres tilladelsestyper fra taxi til OST.

Trafik- og Byggestyrelsen har informationen om fordelingen af tilladelsestyper pr. vognmand/taxi-central, og styrelsen vil bedst kunne beskrive udviklingen af bus-, OST- og taxitilladelser.

View over tilladelsestyper hos Midttrafik

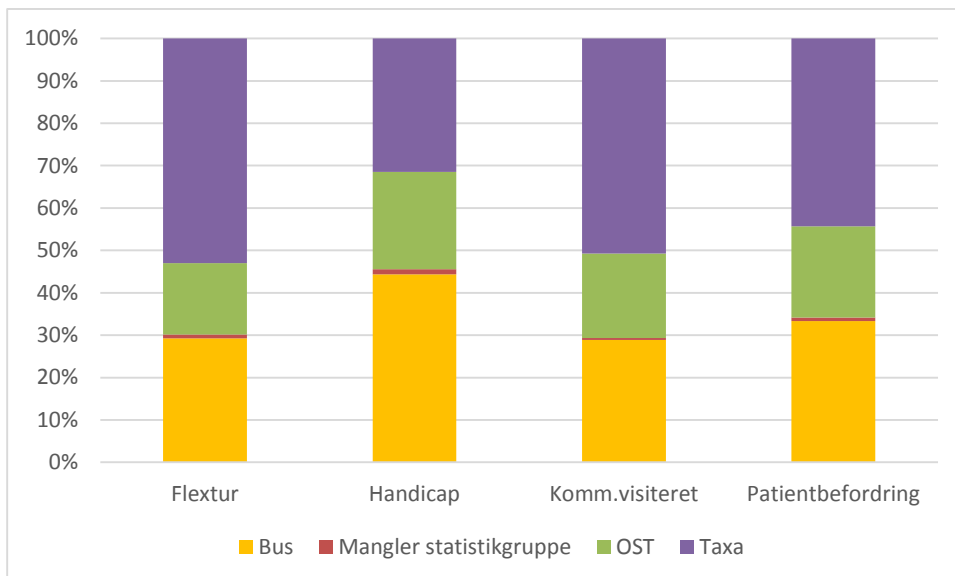
Det fremgår af figur 7 og 8, at der hos Midttrafik i perioden 2011 har været en udvikling i retning af, at kørsel af Flextrafik efter taxatilladelse er gået fra at udgøre godt 70 pct. af bruttoomkostningerne til i 2015 at stå for mellem godt 30 til godt 50 pct. af bruttoomkostningerne.

Figur 7: Flextrafik efter tilladelsestype, Midttrafik, 2011



Note: Se bilag 2 for baggrundsinformation

Figur 8: Flextrafik efter tilladelsestype, Midttrafik, 2015



Data fra Midttrafik vedrørende kørsel efter tilladelsestyper fremgår af bilag 2.

2) Udviklingen i brugen af Flexture i de seneste fem år

Udviklingen i brugen af Flexture i de seneste fem år har været forskelligartet rundt i landet, jf. tabel 3.

Tabel 3: Antal af Flexture

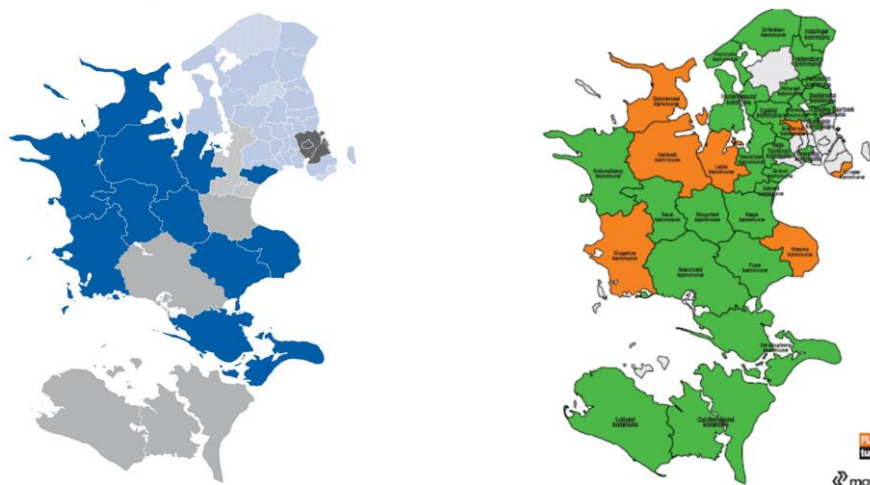
	FynBus*	Midttrafik	Movia	NT	Sydtrafik
2011	-	43.240	64.990	115.030	6.589
2012	24.784	87.657	71.671	103.754	9.634
2013	71.498	98.191	136.169	108.568	18.437
2014	94.308	100.028	259.160	99.788	47.613
2015	125.910	115.107	346.484	89.751	82.921

* FynBus har ikke Flextur, men en lignende løsning i telekørsel, der ovenfor er data for.

Flexstur blev på et tidligt tidspunkt udrullet i NTs område, og ordningen har i perioden fra 2011 til 2015 oplevet et fald på 22 pct. I de øvrige trafikelskaber har der været en vækst i brug af ordningen.

I Movia har der været et stort spring i antallet af kommuner, som tilbyder Flexstur, jf. figur 9. I 2011 tilbød de mørkeblå kommuner (19 stk.) Flexstur, mens ordningen i 2015 omfatter de orange og grønne kommuner (33 stk.).

Figur 9: Vækst i antal kommuner med Flexstur



Som andel af Flextrafik er Flexturene gået fra at fylde 6,8 til 14,2 pct, jf. tabel 4.

Tabel 4: Flexkurs andele af Flextrafik

	Antal Flexture	Andel af samlet Flextrafik
2011	229.849	6,8 pct.
2012	297.500	7,3 pct.
2013	432.863	9,4 pct.
2014	600.897	11,5 pct.
2015	760.173	14,2 pct.

Der er ikke én faktor, der kan forklare væksten i Flexkur-ordningen, men flere faktorer må i spil – bl.a. de følgende:

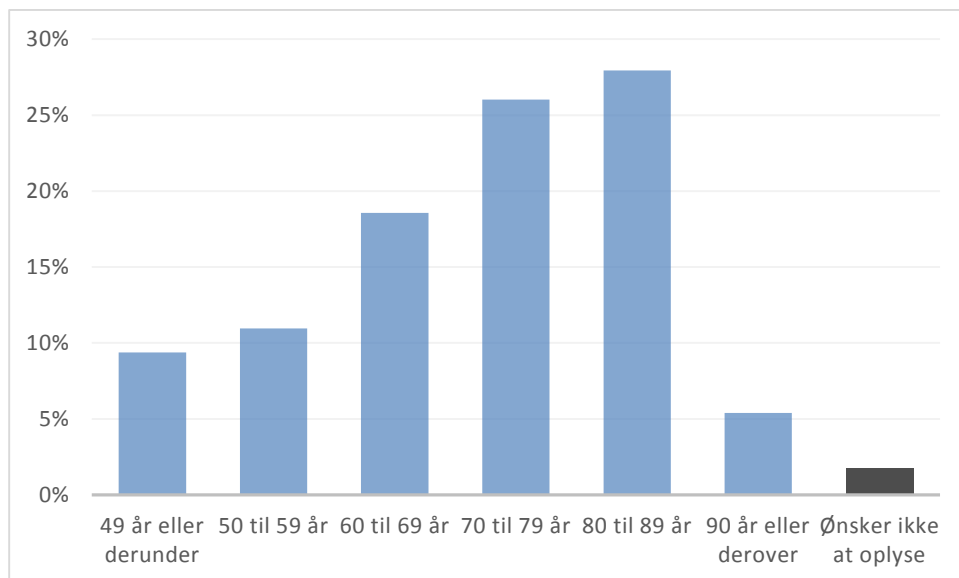
- Kommuner nedlægger busruter og tilbyder Flexkur som alternativ.
- Visiteringen til kommunale ordninger er strammet op, og flere borgere henvises nu til Flexkur.
- Kendskabet til ordningen er øget.

Hvem bruger Flexkur?

Brugerundersøgelser fra Movia viser, at pensionister udgør langt størstedelen af kunderne i Flexkur, jf. figur 10, der viser, at 59 pct. af brugerne er 70 eller derover.⁵

⁵ Der er tale om en kumuleret opgørelse for perioden 2010-15. Megafon har udført telefonundersøgelser, hvor brugere af Flexkur er spurgt om deres brug af Flexkur. I den forbindelse er kundens alder noteret. Kundeundersøgelsen gennemføres årligt i samarbejde med Danske Handicaporganisationer er tilgængelig på Movias hjemmeside.

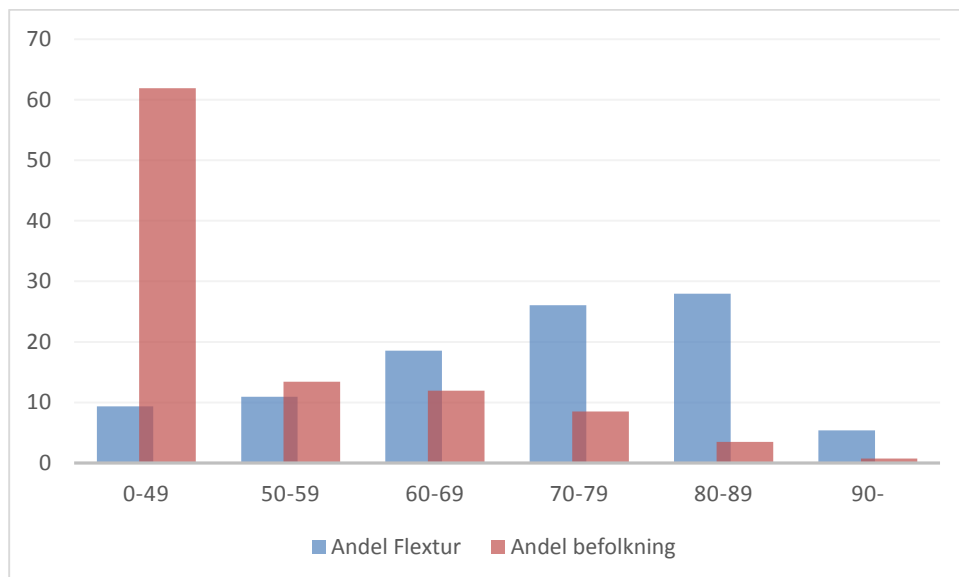
Figur 10: Aldersfordeling af brugere af Flextur hos Movia



Kilde: Brugerundersøgelse fra Movia foretaget af Megafon.

Nedenfor er opdelingen på alder for brugerne af Flextur sammenholdt med aldersgruppens andel af den samlede befolkning.

Figur 11: Andel af brugere af Flextur og aldersgruppens andel af befolkningen



Kilde: Brugerundersøgelse fra Movia foretaget af Megafon samt data fra Danmarks Statistik, Statistikbanken.

Der er således ikke tale om, at et repræsentativt udsnit af befolkningen benytter Flextur.

3) Udviklingen i trafikselkabernes omkostninger til Flexture

De regionale forskelle i udviklingen i brugen af Flexture afspejler sig i de relaterede omkostninger, der har udviklet sig på følgende måde, jf. tabel 5:

- Bruttoomkostninger: Fra 26, 5 mio. kr. til 99,2 mio. kr.
- Nettoomkostninger: Fra 16,0 mio. kr. til 68,8 mio. kr.

Tabel 5: Udgifter til Flexture opdelt pr. trafikselkab.

		Antal rejser	Bruttoomkostninger	Egenbetaling	Netto omkostninger
FynBus*	2012	24784	3.191.903	494.254	2.697.649
FynBus	2013	71498	8.557.584	1.067.876	7.489.708
FynBus	2014	94308	11.801.350	1.421.613	10.379.737
FynBus	2015	125910	16.091.244	2.138.085	13.953.159
Midttrafik	2011	43240	5.026.182	1.756.112	3.270.070
Midttrafik	2012	87657	9.649.730	3.359.399	6.290.331
Midttrafik	2013	98191	10.229.492	4.578.639	5.650.853
Midttrafik	2014	100028	10.953.193	5.138.959	5.814.234
Midttrafik	2015	115107	12.999.686	5.899.080	7.100.606
Movia	2011	64990	9.003.677	3.185.943	5.817.734
Movia	2012	71671	11.068.458	3.702.865	7.365.593
Movia	2013	136169	18.326.462	5.653.518	12.672.944
Movia	2014	259160	34.847.010	10.042.076	24.804.934
Movia	2015	346484	44.889.469	13.594.661	31.294.808
NT	2011	115030	11.832.920	5.255.486	6.577.434
NT	2012	103754	11.930.823	4.796.748	7.134.075
NT	2013	108568	12.517.836	4.751.005	7.766.831
NT	2014	99788	14.517.276	4.784.676	9.732.600
NT	2015	89751	15.519.793	4.588.910	10.930.883
Sydtrafik	2011	6589	659.570	288.598	370.972
Sydtrafik	2012	9634	876.130	426.673	449.457
Sydtrafik	2013	18437	1.925.039	893.898	1.031.141
Sydtrafik	2014	47613	5.411.796	2.270.906	3.140.890
Sydtrafik	2015	82921	9.700.759	4.178.520	5.522.239

* Fynbus benytter ikke flexture men har telekørsel, som data i tabellen vedrører.

Note: Der er tale om et centralt dataudtræk fra FlexDanmark, og der kan evt. forekomme mindre variationer i forhold til trafiksekskabernes egne opgørelser.

Det oprindelige formål med Flextur – at erstatte bustrafik med begrænset passagergrundlag med billigere adressebaseret behovsstyret trafik – er fortsat gennem årene. Dertil kommer, at Flextur for nogle kommuner er et nyt redskab til udvidelse af den kollektive trafik, for kommuner der ønsker at skabe bedre muligheder for borgernes mobilitet.

Boks 4: Eksempel fra Sønderborg – omlægning af bustrafik

Et eksempel på Flextur som både erstatning og supplement til den traditionelle rutedrift er Sønderborg Kommunes omlægning af den kollektive trafik i 2013. Stort set al busbetjening efter kl.19 på hverdage og efter kl. 15 i weekender/helligdage blev nedlagt. Til gengæld blev Flextur indført i hele kommunen i tidsrummet kl. 6-24. Den årlige nettobesparelse for kommunen lød på 1,3 mio. kr.

Boks 5: Eksempel fra Brøndby Kommune – fra servicebus til Flextur

Brøndby Kommune nedlagde en dyr og kun lidt benyttet servicebus, og indførte i stedet Flextur. Halvdelen af de frigjorte penge blev brugt til at opgradere det resterende busnet og den anden halvdel blev anvendt til Flextur.

Yderligere valgte kommunen at ændre deres visitationspraksis på genoptræningsområdet, så i stedet for at visitere borgeren til kørsel, henviser de nu til Flextur. Det har en række fordele: Borgeren bliver selvhjulpne, kommunen sparer en administrativ arbejds-gang og der kommer brugerbetaling på befordringen. Kommunen sparer i dag 19 kr. per genoptræningstur i forhold til tidligere visitationspraksis.

4) Indretning af rejseregler og takstsystemer for Flextur

Trafikselskabernes indretning af rejseregler mv. for Flextur fremgår i detaljer i bilag 3, men her skal fremhæves en række fællestræk⁶:

- Flextur er dyrere end øvrig kollektiv transport, men billigere end taxi
- Der køres ikke døgnet rundt, men fra kl. 6 om morgenen til kl. 23 eller 24
- Betaling af høj takst ved kryds af kommune/regionsgrænser
- Mulighed for begrænsninger af Flextur i byområder ved brug af højere takst.
- Flextur skal bestilles mindst to timer forud for afgang.

Det er som nævnt frivilligt, om kommuner ønsker at tilbyde Flextur. For flertallet af kommuner, der er en del af ordningen, kan to primære værktøjer bringes i anvendelse, hvis udgifter stiger hurtigere end ventet:

- Betjeningsområderne kan tilpasses
- Taksterne kan hæves.

Tilpasninger af Flextur-konceptet

Den enkelte kommune, der vælger at tilbyde borgerne støttet Flextur, beslutter serviceniveau og takst inden for de rammer, der gives af trafikelskabets koncept for Flextur.

Systemet giver de største stordriftsfordele når kommunerne benytter fælles løsninger, hvor serviceniveau og rejseregler er fælles. Mange lokale løsninger forringer stordriftsfordelene, øger administrationsudgiften og gør det sværere at kommunikere Flextur til brugerne.

Et stoppestedsforsøg i Næstved, hvor der ikke længere køres adressebaseret, har fx vist, at denne variant af Flextur ikke fungerer godt sammen med kommunens visiterede kørsler. Det er fx ikke muligt at flytte borgerne over i Flextur med brugerbetaling, hvis Flextur ikke er adressebaseret.

⁶ Som det fremgår af bilag 1 adskiller ordningen hos FynBus sig fra de øvrige selskaber.

I takt med, at markedet udvikler sig og kendskabet til ordningen øges, kan der vise sig behov for tilpasninger. Nedenstående tabel giver et overblik over tilpasninger af Flextur-konceptet:

Tabel 6: Tilpasninger af Flextur-konceptet

Selskab	Tilpasninger i anvendelse	Ændring i pris
BAT	Har ikke Flextrafik	
FynBus	Har pt ingen planer om, at ændre i telekørsels konceptet	
Midttrafik	Blev ultimo april drøftet i repræsentantskabet, hvor der var opbakning til, at bestyrelsen arbejder videre med en forenkling af flextur-produktet. Tidsplan forligger pt. ikke	
Movia	<ul style="list-style-type: none"> • Stoppestedsforsøg i Næstved: Begrænsning af Flextur i byområde, hvor der ikke køres adressebaseret => Antal flexture reduceret med 70 pct. i 2015. • Der kan ikke køres internt i Ringsted by. • Der lukkes for kørsel til Kbh Lufthavn 	<ul style="list-style-type: none"> • Grundtakst hævet fra 24 til 36 kr. for at undgå korte byture • Dyrere lange ture fra 2017: Der betales 36 kr. for de første 10 km, 6 kr. for hver af de efterfølgende op til 20 km og 12 kr. pr. km herefter • Mulighed for forsøg med dobbelttakst i byer frem til medio 2018
NT ⁷	Flextur og et nyt koncept FlexPlus, evalueres og drøftes pt. Ingen planer om begrænsninger i anvendelse, se dog næste.	<ul style="list-style-type: none"> • NT har allerede en høj takst for kommune-overskridende rejser. • NT har allerede indført byområder med høj takst
Sydtrafik	Har ingen aktuelle planer om ændringer	

⁷ NT vil diskutere, hvordan produktporteføljen skal justeres og kalibreres i forhold til mulige nye produkter samt Flextur.

5) Andre oplysninger – herunder sammenhæng til taxitrafikken

Udviklingen af behovsstyret, koordineret kollektiv trafik er ikke et fænomen, der er afgrænset til Danmark. Internationalt er benævnelsen *Demand Responsive Transport*, og i notatet “*The international map of large scale Demand Responsive Transport (DRT)*” fra den internationale organisation for kollektiv transport, UITP, omtales den danske model som ‘*a very good example how to organize DRT for best coordination.*’

Den i redegørelsen præsenterede udvikling og fremvækst af den koordinerede kollektive trafik har medført en række ønskede ændringer – bl.a. de følgende:

Tabel 7: *Situationen nu og før koordinering af trafikken*

Situationen nu	Situationen før
Synlighed om omkostningerne forbundet med kørslen samt mulighed for dokumentation heraf.	Udgift til transport blev konteret som en del af den aktivitet, der blev kørt til, og opmærksomheden på omfanget af penge brugt til transport var begrænset.
Serviceniveau og produkt fastsættes politisk og der sker ensretning af service til politisk fastsat niveau.	Serviceniveau og produkt var i højere grad op til vognmanden.
Større opmærksomhed på visitationskriterier.	Stor variation i tolkning af visitationskriterier.
Øget konkurrence via udbud af kørsel.	Tildeling af kørsel skete typisk til lokale vognmænd.
Effektiv kørselsafvikling via IT-baseret planlægning og koordinering på tværs af kørselsordninger og forvaltninger.	Begrænset eller ingen koordinering – én person i én taxi.

Udviklingen og fremvæksten af den koordinerede kollektive trafik har medført tilstræbte ændringer på samfundsniveau. Koncentrerede interesser kan have

incitament til at ønske sig tilbage til situationen før den sorte boks i form af kommunal og regional kørsel blev åbnet og konkurrenceudsat. Et eksempel er taxibranchens ønske om eneretsaftaler.

Er Flextrafik skyld i taxierhvervets tilbagegang?

Kommuner og regioners koordinerede kollektive trafik – og i særdeleshed Flextur – har været genstand for intens opmærksomhed i Børsen. En række artikler gav indtryk af, at det er enten taxi eller Flextur. I stedet er der tale om både og, og nedenfor nuanceres Børsens artikelserie:

Boks 6: Børsens artikelserie om koordineret kørsel

<p>BØRSEN. TIRSDAG 8. MARTS 2016 48. UDGÅVE ÅRGANG 130. PRIS 25,00 KR.</p> <p>“Kommunalt Uber dræber mit firma”</p> <p>Den Mand er selvsagtlig kommunalt... Læserne har bemærket, at det ikke... ... Sider 6-7 og 8</p>	<p>BØRSEN. TIRSDAG 8. MARTS 2016 48. UDGÅVE ÅRGANG 130. PRIS 25,00 KR.</p> <p>Tomme taxier kører landet tyndt for skattepenge</p> <p>Næstved Taxi fik for nylig en tur hos den offentlige... Flextrafik... ... Sider 6-7</p>	<p>BØRSEN. WEEKEND TIRSDAG 8. MARTS 2016 48. UDGÅVE ÅRGANG 130. PRIS 25,00 KR.</p> <p>Vorden følger julen i vogn... WEEKEND Side 4-8</p> <p>Vognmænd: Flexkørsel presser os til prisdump</p> <p>Kommunernes... ... Sider 6-7</p>
<p>Flextrafik ≠ 'kommunalt Uber':</p> <ul style="list-style-type: none"> Flextrafik køres af uddannede chauffører med erhvervskørekort i vogne indregistreret til erhvervmæssig kørsel Leverandører skal have en taxi-, bus- eller OST-tilladelse for at byde, som bl.a. omfatter lovgivningsmæssige mindstekrav til løn- og arbejdsvilkår 	<p>Flextrafik ≠ taxi</p> <ul style="list-style-type: none"> Skal bestilles på forhånd – typisk 2 timer før Flexture er ikke gade- eller kurbus – kører typisk mellem kl. 6-23 Planlægning og afhentning i interval, mulig omvejskørsel samt andre passagerer i bilen Taxivognmand kan vælge at byde ind på kørslen 	<p>Flextrafik ≠ prisdump</p> <ul style="list-style-type: none"> Offentligt indkøbs- og koordineringsfællesskab sikrer en mere effektiv brug af offentlige midler Leverandører skal have en taxi-, bus- eller OST-tilladelse for at byde, som bl.a. omfatter lovgivningsmæssige mindstekrav til løn- og arbejdsvilkår

Taxierhvervet har haft en tilbagegang, men er fortsat en stor leverandør til trafikskabernes Flextrafik.

Trafikskabernes kundeundersøgelser viser, at ca. 25-30 pct. af Flextur-kunder ville have overvejet at tage en taxi. Resten ville ikke – og dem kan taxier byde ind på og køre. Flextrafik giver således potentielt et større marked for taxier. Nok afgiver taxierne max 25-30 pct. af turene til Flextrafik, men til gengæld får de adgang til de 70-75 pct., der ikke ville have taget en taxi.

Deloitte's undersøgelse af økonomien i taxivognmandsbranchen fra november 2015⁸ viser ingen klar sammenhæng mellem en kommunes andel af offentlig kørsel, der varetages af flextrafik, og taxiernes omsætning i den enkelte kommune.



Nogle taxiselskaber vælger at blive en aktiv del af Flextrafikken. Det følgende er uddrag fra en artikel fra Dantaxi's medlemsblad:

"En kunde er en kunde, og at du kommer til at få den allerbedste økonomi i din taxi, hvis du sørger for at fylde den op så meget tid, du overhovedet kan komme til. Dér tæller alle kunder".

DanTaxi

Flextrafik gør en forskel og forbedrer indtjeningen

Som taxichauffør kan du efter et tre-dages kursus være klar til flexkørsel og de fordele, der er ved at supplere almindelig taxikørsel med flexkørsel. Tre af folkene bag uddannelsen hos DEKRA og DanTaxi-chauffør Ellen Christensen fortæller om fordelene ved flexkørsel.

AF Nina Mathiesen, Blåskole Kommunikation

Når du er taxichauffør, kan du komme i gang med flexkørsel efter et tre-dages kursus, som du tilbringer andet halvår hos DEKRA i Brandby. Motorvejstræningscenteret i Ålbæk, København, træner chefchauffør Ellen Christensen og chauffør Jens Laurichou fortæller om kurset:

"De tre dage er delt op, så man den første dag får introduktion til offentlig servicevirksomhed, og de næste to dage lærer man om forberedelse af søgning og ansøgningskvalifikationspasport. Kurset består 324 timer. En vognmand, der sender en chauffør på kursus, kan få 100 godtgørelse, som er lønstatsgodtgørelse, på op til 1400 kroner pr. dag, chaufføren er på kursus - det vil i gamle undersøgelser, for der er der mange, der ikke er klar over. Og vi hjælper gerne med at sætte godtgørelse, i nye undersøgelser."

Når chaufføren har uddannelsen, er den tilgode DEKRA en økonomisk fordel ved at tage flextrafik i nært samarbejde i perioden mellem klokken 12 og 16, som ellers for mange vognere er en død periode uden nogen kurs.

BEDRE ØKONOMI MED FLEKKØRSEL

Prisen for en flextur er lavere end for en almindelig tur af samme længde. Prisen er sammenlignet af to dele:

- Opgørelsen, som DanTaxi har budt ind med
- Opgørelsen for turen

Ellen Christensen har kørt taxi i mere end 30 år og Flextrafik.



⁸ www.trm.dk/~media/files/publication/2015/rapport-om-oekonomi-i-taxibranchen-final.pdf

Taxibranchen har alt andet lige mulighed for at profitere på, at kørsel med busser omlægges til kørsel med taxier og mindre vogne, som taxiselskaber har mulighed for at byde ind på.

I forbindelse med at markedet er åbnet og kørslen er blevet konkurrenceudsat, må vognmændenes timepris alt andet lige forventes at være lavere, end ved den hidtidige taxikørsel. Flextrafikken fungerer ved, at vognmændene selv fastsætter deres timepris ved udbudsrunder og således har mulighed for en ret fleksibel tilrettelæggelse af deres kørsel. Leverandørerne skal i den forbindelse overholde de lovgivningsmæssige krav til løn- og arbejdsvilkår.

Variable kørselsaftaler eller garanterede kontrakter

Via Flextrafik får vognmænd mulighed for at indgå variable kørselsaftaler eller indgå garanterede kontrakter. Variable kørselsaftaler giver vognmanden mulighed for at kombinere egne kørselsaftaler med Flextrafik. Eks: En taxa i Kalundborg får en taxatur til København. Chaufføren kan melde ankomsttidspunktet til Flextrafik og er der kørsel i området, kan der køres videre for Flextrafik, når taxakunden er sat af, i stedet for at køre tom retur.

Det er vognmanden, der bestemmer hvilke dage, tidspunkter og med hvor mange vogne, han vil køre for Flextrafik. Den variable kørsel kan betegnes som en pulje af kørsel, som vognmanden selv bestemmer i hvilket omfang, han vil deltage i udførelsen af. Det giver en stor frihed til den enkelte vognmand – rådighed kan dog normalt ikke ændres spontant, men forudsætter typisk en varseling dagen før.

Trafikselskabernes variable kørselsordninger giver ikke vognmanden garanti for omfanget af kørsel. Derfor har vognmanden mulighed for at byde på garanterede kontrakter, hvor en fast indtjening er sikret mod at stille vognen til rådighed i bestemte perioder.

En vognmand kan have både garanteret og variabel kontrakt til den samme vogn. Dvs. uden for tidsrum med garanteret indtjening, kan der køres på variabel kontrakt. Hovedparten af vognene kører på aftaler om variabel kørsel, og de fleste garantivogne har også variabel kørsel som supplement og i tilslutning til deres garantikørsel. Denne kombination, som igen kan kombineres med alm. taxakørsel (med den rette tilladelse), giver vognmænd en yderligere fleksibilitet i forhold til at drive en sammenhængende og rentabel forretning i områder med lav kørselsvolumen.

Mere om udkantsområder

Dansk Taxi Råd m.fl. har argumenteret for indførelse af eneretsaftaler for alm. taxikørsel i yderområder. Et ønske om eneretsaftaler vil om implementeret medføre øgede udgifter for kommuner og regioner, da det så ikke vil være muligt at koordinere ture under forskellige kørselsordninger på tværs af kommuner og regioner og konkurrencen vil blive reduceret.

Taxier er vigtig leverandør af helt eller delvist offentlig betalt trafik. Samlet bidrager det til et fleksibelt og sammenhængende system – ikke mindst i områder med lav kørselsvolumen.

En modernisering af taxiloven via fx indførelse af en universaltilladelse til afløsning af det nuværende ret komplekse tilladelsessystem vil bidrage til, at vognmænd får større fleksibilitet til at tilpasse kørslen til det, der efterspørges i et specifikt område. Det vil kunne understøtte en mere optimal ressourceanvendelse via højere brug af det kørende materiel.

Om behovet for en modernisering af taxilovgivningen

Taxierhvervet har en række udfordringer. Men taxaerhvervet skal ikke vælge mellem taxakørsel og flextrafik, som det synes at fremgår af artikelserien i Børsen. I virkeligheden er vurderingen, at taxabranchen er god til at kombinere

begge dele. Størstedelen af flextrafikken ligger på tidspunkter, hvor taxabran-
chen traditionelt ikke er travlt optaget af egentlig taxakørsel og derfor er kombi-
nationen af taxakørsel og flextrafik en god kombination for branchen.

Den administrerende direktør for 4x48 Taxi Nord, Carsten Aastrup, blev i Børsen
d. 18. marts 2016 citeret for følgende:

*Skåret ind til benet har taxibranchen egentlig to udfordringer, nemlig en håbløst
umoderne taxilovgivning, der forhindrer branchen i at udvikle sig, samt at Uber
ikke mener, at skulle følge de samme regler, som den etablerede taxibranche.*

Trafikselskaberne har interesse i et stærkt, professionelt persontransporter-
hverv og er enige med Dansk Taxi Råd, Danske Busvognmænd, DI Transport
og Dansk Erhverv om den overordnede opfordring til revision af taxiloven, der i
højere grad end nu giver taxiselskaber og andre mulighed for fleksibelt at sam-
mensætte deres kørsel i godkendte biler med det nødvendige udstyr.

Taxibranchen har mulighed for at sammensætte kørslen, så den består af tradi-
tionel taxikørsel med mulighed for at byde ind på Flextrafik og Flextur. En mo-
dernisering af tilladelsessystemet via fx indførelse af en universaltilladelse er en
vej til et mere fleksibelt system, hvor vognmændene i højere grad får mulighed
for at optimere anvendelsen af deres vognpark til gavn for samfundsøkonomien.

Bilag 1 – Flextur hos de enkelte trafikskaber

Flextur hos Movia

Flextur har siden introduktionen i markedet vundet stor udbredelse og dermed også fremgang i antallet af passagerer. Ved Movias oprettelse i 2007 var syv kommuner med samlet 25.000 passagerer tilsluttet ordningen. I 2015 er 33 kommuner med et samlet antal passagerer på knap 400.000 tilsluttet ordningen.

Forventningen til Flextur var oprindeligt, at produktet ville løse et transportbehov på områder, hvor den traditionelle kollektive transport ikke dækker, eller hvor passagergrundlaget ikke er tilstrækkeligt til egentlige rutebusser. Udviklingen på Sjælland har imidlertid vist, at der er efterspørgsel efter Flextur blandt borgerne – også i de større byer med et veludbygget busnet. Det er ikke i strid med reglerne for produktet, men det medfører et større tilskudsbehov per passager for kommunerne, end hvis passagererne havde benyttet bussen. For mange kommuner er oplevelsen derfor, at ordningen medfører øgede udgifter og ikke altid bruges i overensstemmelse med kommunens hensigter eller produktets intentioner. Væksten i antallet af flexture de senere år har medført stigning i nogle kommuners tilskud til ordningen.

Det øgede tilskudsbehov har givet nogle kommuner anledning til at drøfte, om man helt skulle ophøre med at tilbyde Flextur. Og flere kommuner har efterspurgt egnede reguleringsmekanismer til at bringe forbruget af Flextur ned på det oprindeligt forventede niveau. Nogle kommuner har således været optaget af at sikre ”en mere rimelig” pris-sætning af produktet, mens andre kommuner har været optaget af at sikre, at Flextur kun anvendes i særlige lokale områder, hvor der ikke er tilbud om anden kollektiv trafik.

Trafikskabernes administration har løbende arbejdet med at udvikle reguleringsmekanismer, som sikrer, at Flextur vedbliver med at være et åbent, harmoniseret og skalerbart produkt uden at kommunerne skal frygte for en ikke styrbar tilskudsøkonomi. Arbejdet med at udvikle reguleringsmekanismer er baseret på de årlige kundeundersøgelse for Flextrafik som viser, hvad der driver udviklingen i Flextur på kundesiden.

Baseret herpå tegner der sig et klart billede af, at Flextur ikke underminerer bustrafikken og der er indikationer på, at Flextur samlet bidrager til at sikre flere passagerer i

den kollektive trafik, og at det derfor *kan* være fornuftigt at understøtte de turformål, som Flextur anvendes til i dag – også i byerne. Omvendt må det sikres, at de, der kan benytte den traditionelle kollektive trafik, også gør det.

Hovedparten (75 pct.) af brugerne af Flextur hos Movia svarer således, at den øvrige kollektive trafik ikke er et alternativ til Flextur. De ville i stedet have benyttet sig af andre transportformer, som taxa (31 pct.), anden kørejlighed (18 pct.) eller helt have undladt at foretage rejsen (26 pct.). Blot 25 pct. af Flextur-brugerne svarer, at de ville have taget bus, metro eller tog, hvis Flextur ikke var en mulighed.

Den årlige kundeundersøgelse viser tillige, at når kunderne foretrækker Flextur, er det fordi de synes, der er for langt til traditionel kollektiv trafik (44 pct.), eller bussens serviceniveau ikke er højt nok (62 pct.). De efterspørger den ekstra service, det er at blive transporteret fra adresse til adresse. Og denne ekstra service kan kunderne reelt have brug for, da over 50 pct. af kunderne er 70 år eller derover.

Kundernes rejseformål er først og fremmest til private adresser (ofte 60-70 pct.). Herudover anvender kunderne Flextur til stationer, plejehjem, detailhandel, behandling hos speciallæger mv. De kommende brugerundersøgelser forventes udvidet med spørgsmål til turformål, så kendskabet hertil forbedres.

Fakta om Flextur

Du kan benytte en Flextur alle dage mellem klokken 06.00 og 23.00. Turen skal blot være påbegyndt inden for dette tidsrum, og start- og slutadressen skal ligge inden for en af de kommuner, som tilbyder Flextur. Du skal bestille din tur senest to timer inden, du vil af sted og kan tidligst bestille turen 14 dage før afgang.

Grundtakst: 36 kroner inkl. 10 km kørsel, seks kroner pr. ekstra km.

Kommunetakst: 24 kroner inkl. 10 km kørsel, seks kroner pr. ekstra km. Gælder kun ved kørsel internt i kommunen. Ved kørsel til andre kommuner gælder Grundtaksten

Rabat ved bestilling online: 10 pct. på både taksten og ekstra km

Rabat til børn under 16 år: Halv takst på både taksten og ekstra km

Figur 12: Kort over Flextur hos Movia

Kort over Flextur

17. Januar 2016

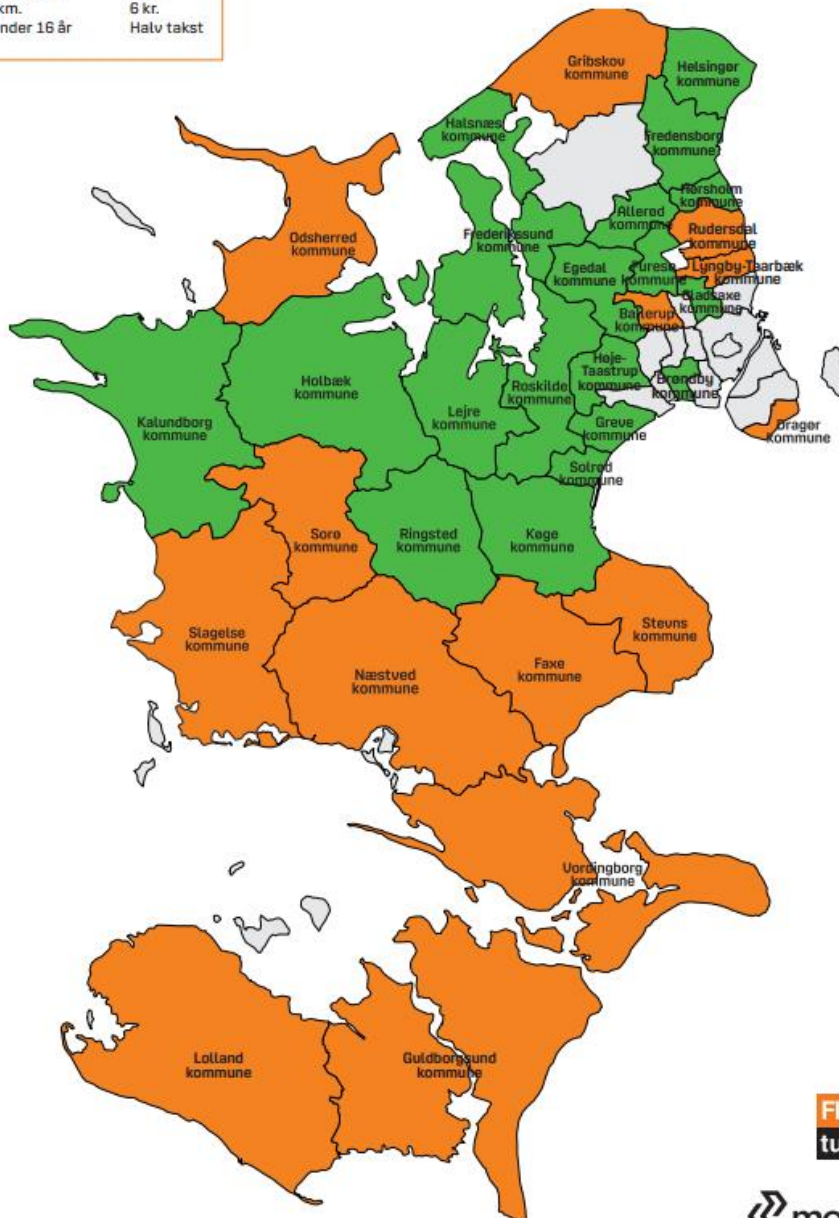
Pristabel

Grundtakst (orange kommuner)

Takst for de første 10 km. 36 kr.
Takst pr. ekstra km. 6 kr.
Rabat for børn under 16 år Halv takst

Kommunetakst (grønne kommuner)

Takst for de første 10 km. 24 kr.
Takst pr. ekstra km. 6 kr.
Rabat for børn under 16 år Halv takst



Flextur hos NT

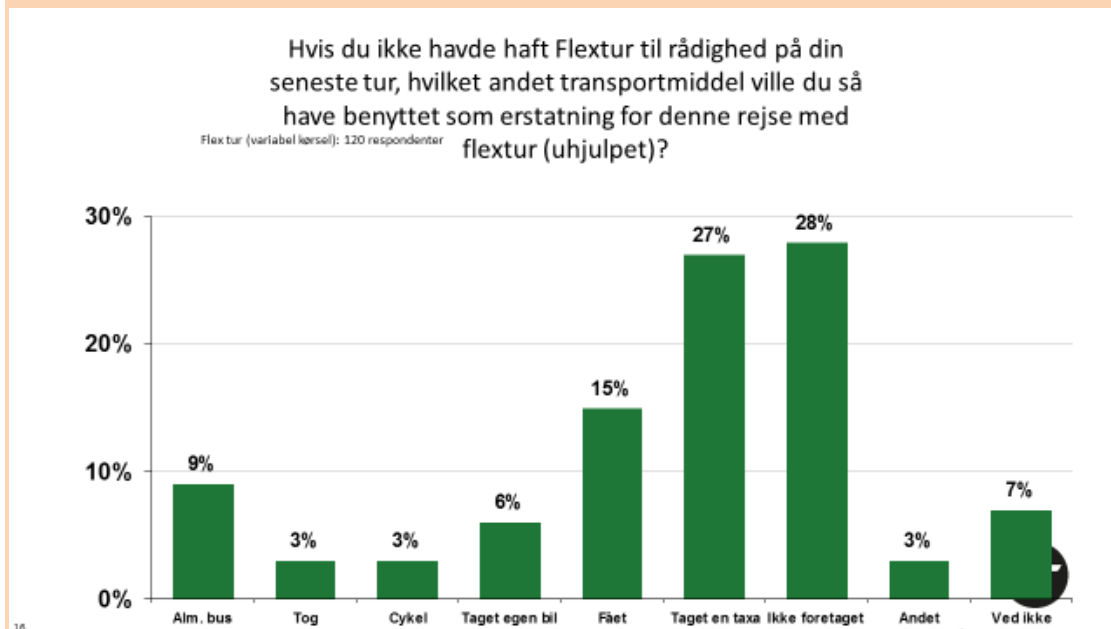
Flextur er ikke alene orienteret mod landdistrikter. Eftersom at trafikken ofte er orienteret i retningen land-by er der efterspørgsel efter fleksibel transporttilbud, der binder landområderne sammen med byområder. I Nordjylland giver alle kommuner (undtagen Aalborg) tilskud til Flextur for at sikre bedre forbindelser mellem landområder og de større byer i de enkelt kommuner.

I Nordjylland oplever kommunerne ikke stigende udgifter til Flextur. NT har ikke fået henvendelser fra kommuner om misbrug af Flextur. Men man ser dog gerne at man kan undgå parallelkørsel med busser og tog.

I Nordjylland har vi ikke vækst i Flextur. Flextur har fundet sit niveau på mellem 90.000-100.000 ture om året.

Nedenstående figur viser, hvad brugerne af Flextur ville have gjort, hvis de ikke havde denne mulighed. Det fremgår, at 28 pct. ikke ville have foretaget rejsen og 27 pct. ville have taget en taxa.

Figur 13: Hvad ville brugere af NTs Flextur have gjort uden Flextur

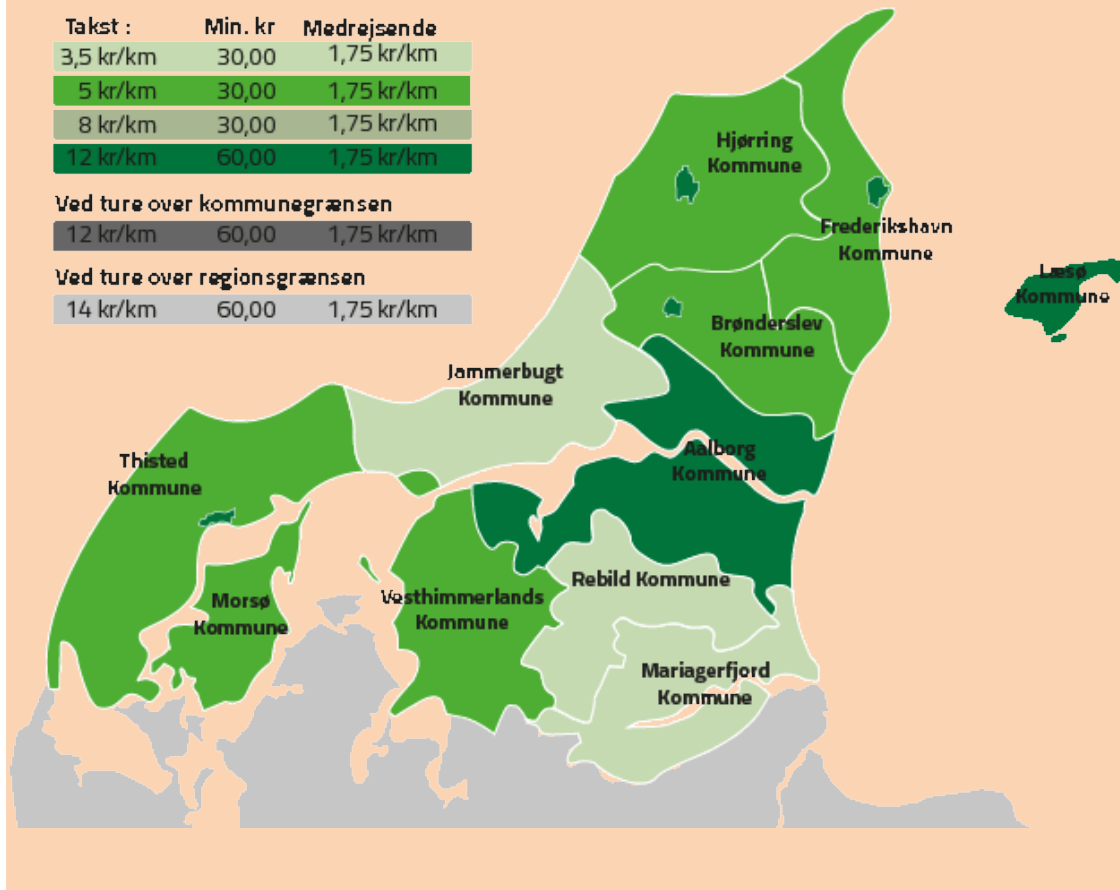


Facts om Flextur hos NT

Flextur kan benyttes alle ugens dage fra kl. 6.00-23.00

Du skal bestille senest to timer før og tidligst 14 dage inden afhentning

Figur 14: Takster og vilkår for Flextur i NTs område



Flextur hos Midttrafik

Facts om Flextur hos Midttrafik

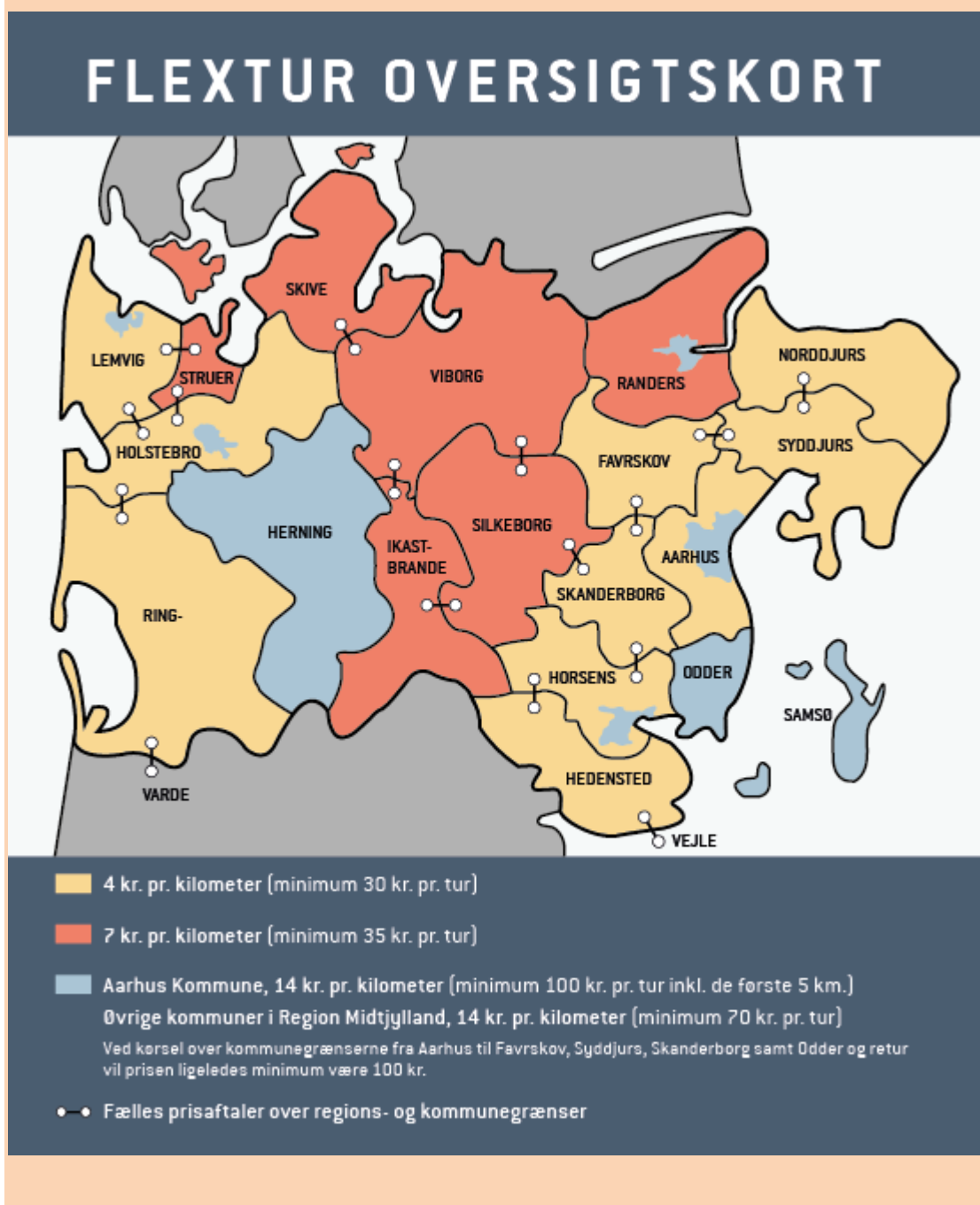
Flextur kan bruges fra kl. 6.00 – 24.00 alle ugens dage.

Flextur kan bestilles indtil en time før, du ønsker at blive hentet.

Ture i tidsrummet kl. 6.00 - 8.00 skal bestilles senest kl. 23.00 dagen før.

Der kan bestilles ture max. 14 dage frem i tiden.

Figur 15: Flextur oversigtskort i Midttrafiks område



Telekørsel hos FynBus – Teletaxi, Telependler, Telecitcity og Telerute

Telekørsel er ligesom busser en del af den kollektive trafik. Telekørsel anvendes på steder og tidspunkter, hvor der er et kørselsbehov men ikke passagergrundlag til at indsætte en fast busrute. De væsentligste forskelle på en busrute og på Telekørsel er, at Telekørsel skal bestilles i forvejen, for at man kan køre med, og at Telekørsel som regel udføres af mindre køretøjer.

Ligesom i bussen skal kunden selv komme til/fra bilen - chaufføren følger altså ikke kunden til/fra døren. Bilen kører til nærmeste kantsten.

Priserne fastsættes af FynBus' bestyrelse og svarer ca. til kontantprisen for tilsvarende rejseafstand i bus. Det fremgår af køreplanen, hvilke rejsehjemler der kan bruges.

Fakta om Telekørsel

Telekørsel består af Teletaxi, Telecitcity, Telerute og Telependler

Teletaxi

Teletaxi udgør
72% af telekørslen



Teletaxi kører mellem to adresser (eller evt. til/fra et centerpunkt eller knudepunkt) indenfor ét eller flere teleområder i kommunen. Teleområder minder om buszoner, men er større. Teletaxi kører ikke på tværs af kommunegrænser.

Teleområder og tider:

Kommunen vælger, hvilke teleområder der skal være, og hvor mange teleområder, kunden kan køre imellem.

Kommunen vælger desuden, hvilke tidsmoduler man skal kunne benytte Teletaxi i (kl. 09.00-12.00, kl. 12.00-17.00 og/eller kl. 17.00-23.00) - der kan vælges forskellige tidsmoduler til fx hverdage og weekender.

Bestilling:

Teletaxi kan bestilles via telefon eller web/app (selvbetjening). Hvis man bestiller sin Teletaxi via web/app, kan man tilmelde sig at få en sms 24 timer før, den bestilte kørsel kommer og igen 15 minutter før.



Eksempel: Teleområder i Assens Kommune

Telecity

Telecity udgør
9% af telekørslen



Telecity minder om Teletaxi, da den kører mellem to adresser (eller evt. til/fra et centerpunkt), men kørslen er placeret i 1-2 teleområder i/omkring en større by.

Teleområder og tider:

Ligesom ved Teletaxi er det kommunen, der bestemmer størrelsen på teleområderne og beslutter, på hvilke tidspunkter det skal være muligt at køre.

Bestilling:

Telecity skal bestilles telefonisk hos FynBus.



Eksempel: Telecity i Svendborg Kommune

Telependler

Telependler udgør
13% af telekørslen



Telependler kører til/fra adresse og til/fra et knudepunkt, hvorfra man kan komme videre med bus eller tog.

For at kunne tilmelde sig
Telependler skal man:

- Have en længere afstand til et stoppested eller en station, hvor bus eller tog stopper. I Assens, Nyborg og Svendborg Kommune er afstanden mindst 1 km, i Kerteminde mindst 2 km, og i Faaborg-Midtfyn og Nordfyn skal man have mindst 2,5 km
- Have et gyldigt periodekort (herunder Ungdomskort) hos enten FynBus eller DSB
- Enten være fyldt 16 eller have et Ungdomskort
- Bestille kørsel til en periode på mindst to uger
- Acceptere handels- og abonnementsbetingelserne for Telependler (kan ses på FynBus.dk/telependler)

Tidsrum:

Telependler kan benyttes i tidsrummet kl. 05.30 til 23.00.

Bestilling:

Telependler bestilles via mail til FynBus.

Se plan:

Når man er oprettet som Telependler, kan man se sin køreplan på cplan.fynbus.dk - på denne Cplan-side udvikler FynBus flere selvbetjeningsmuligheder i 2016.



Eksempel: Principperne i Telependlerordning

Telerute

Telerute udgør
6% af telekørslen

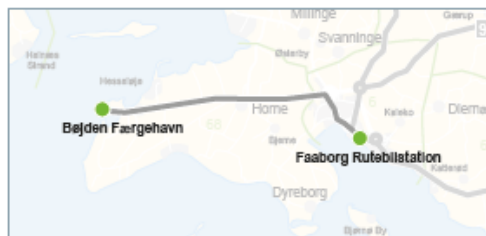


En telerute kører fra stoppested til stoppested (evt. på en specifik busrute). Teleruten kan køre på tværs af kommunegrænser.

Bestilling:

Telerute bestilles telefonisk hos FynBus.

Se køreplaner for Teletaxi,
Telecity og Telerute på
FynBus.dk



Eksempel: Telerute Bøjden Færgehavn

Udbredelse af Telekørsel

Assens Kommune:

- Teletaxi
- Telependler

Faaborg-Midtfyn Kommune:

- Teletaxi
- Telerute Bøjden Færgehavn
- Telerute 161-162
- Telependler

Kerteminde Kommune:

- Teletaxi
- Telependler

Middelfart Kommune:

- Teletaxi
- Telecity

Nordfyns Kommune:

- Teletaxi
- Telependler

Nyborg Kommune:

- Teletaxi
- Telerute 161-162
- Telependler

Langelands Kommune:

- Telerute Spodsbjerg

Odense Kommune:

- Teletaxi Kirkendrup
- Telerute 161-162

Svendborg Kommune:

- Teletaxi
- Telecity
- Telerute Spodsbjerg
- Telerute Åbyskov
- Telependler

Flextur hos BAT

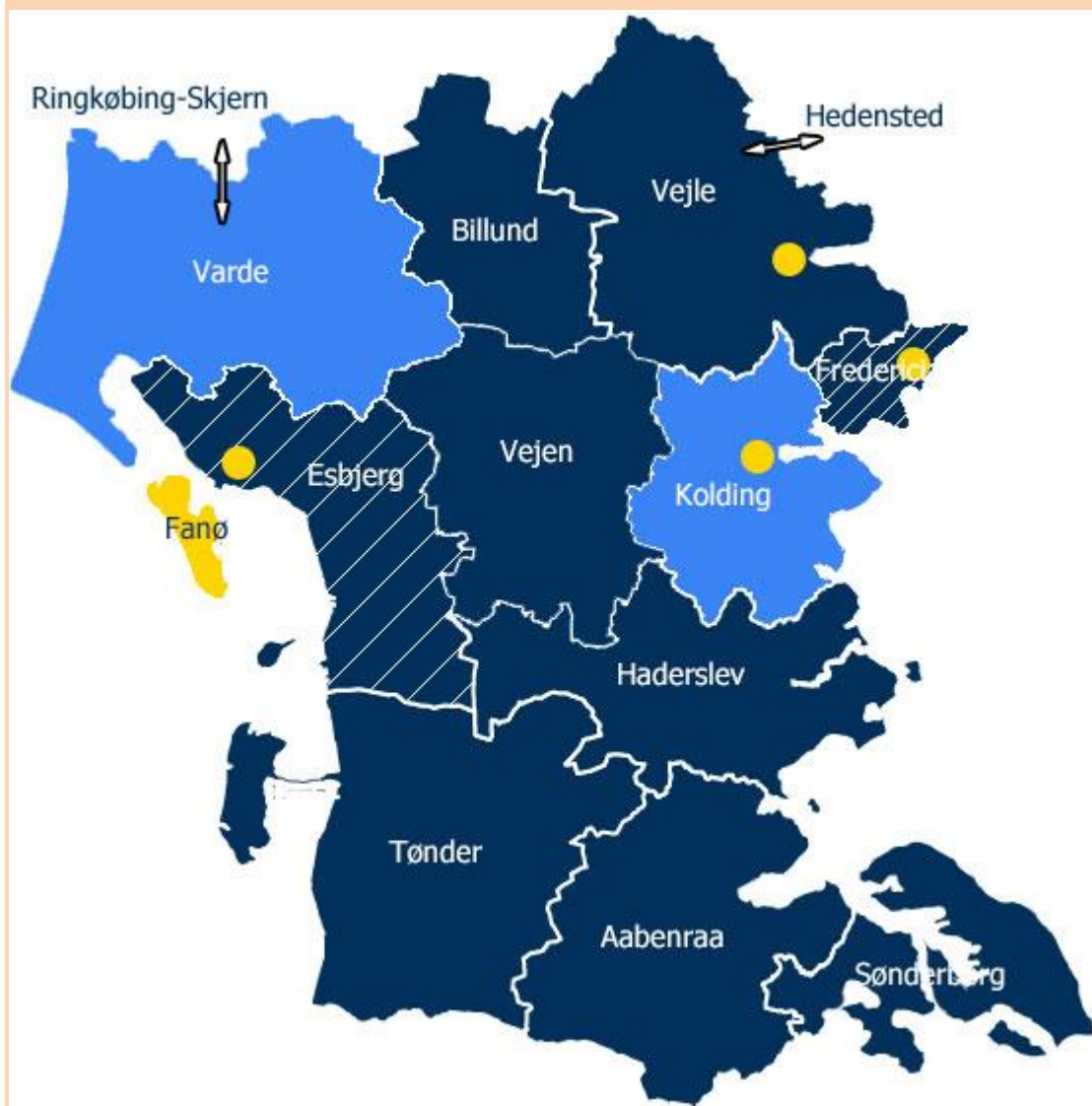
BAT tilbyder ikke Flextur eller Teletur for ikke visiterede borgere i Bornholms Regions Kommune. Den traditionelle busdrift udgør således det kollektive trafiktilbud, som ikke visiterede borgere kan benytte. Der har tidligere eksisteret en ordning, hvor ikke visiterede brugere kunne bestille et "Flextur" lignende produkt. I forbindelse med udvidelse af driften af den traditionelle busdrift i 2010, blev Flextur brugere henvist til at benytte dette tilbud.

Flextur hos Sydtrafik

Flextur giver et tilbud om kollektiv trafik på tider og steder, hvor der ikke er basis for ordinær rutedrift med store busser. Nogen steder har der aldrig været en bus og andre steder er busbetjening reduceret eller helt stoppet, som led i besparelser. Alle kommuner hos Sydtrafik (minus Fanø) har således siden 2014 set et behov for at indføre Flextur til at udfylde hullerne i den rutebaserede kollektive trafik, som der er ganske mange af, betinget af den sydjyske geografi og demografi. Alle kommuner meget glade for konceptet og ønsker snarere mere end mindre udbredelse på trods af at Flextur hos Sydtrafik har haft meget stor vækst i de seneste år.

Sydtrafiks strategi har været at gøre Flextur så enkel og ensartet som muligt for at øge tilgængeligheden, men samtidig sikre at prisen er noget højere end en busbillet, således at kundernes 'sunde fornuft' får dem til i de fleste tilfælde at vælge bussen, når den er en reel mulighed. Risikoen for 'kannibalisierung' af tilbageværende busruter er dermed minimal.

Figur 16: Flextur oversigtskort i Sydtrafiks område



Boks 10: Facts om Flextur hos Sydtrafik

- Minimum 35 kr. pr. tur. Ved rejser over 10 km betales 3,50 kr. pr. efterfølgende km.
- Minimum 35 kr. pr. tur. Ved rejser over 7 km betales 5 kr. pr. efterfølgende km. Denne takst gælder også, hvis der køres på tværs af kommunegrænsen til en nabokommune samt over grænsen til de kommuner i Region Midt, der har aftale herom.
- Kommunen har ikke aftale med sine nabokommuner om kørsel med Flextur over kommunegrænsen. Der kan derfor ikke køres med Flextur ind i og ud fra disse kommuner.
- Flextur kan ikke benyttes.

Fra 26. juni 2016 sænker Vejle Kommune prisen til 3,50 kr. pr. km. Samtidig fjernes begrænsningen, så det også bliver muligt at køre internt i Vejle by.

Flextur kører alle ugens dage i tidsrummet 06.00-24.00. Der er rabat på 50% for op til 3 gæster.

Det er muligt at bestille kørsel op til 14 dage og indtil senest 2 timer før, man ønsker at blive hentet. Bestilling kan ske online via web/app eller via telefonopkald alle dage fra kl. 08.00 til kl. 20.00.

Bilag 2 – Flextrafik opdelt efter tilladelsestype

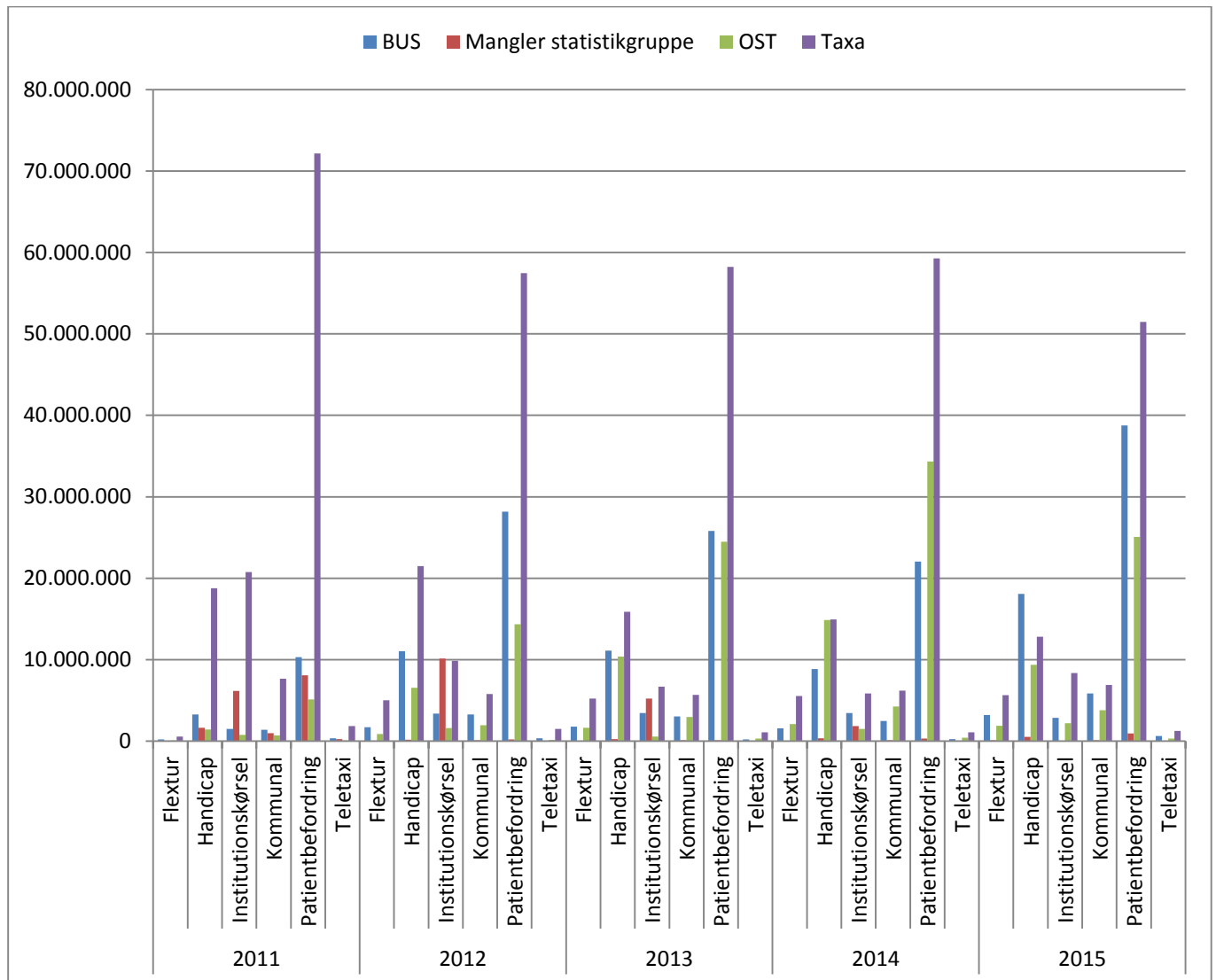
De følgende oplysninger stammer fra Midttrafik og viser bruttoomkostninger pr. kørselstype fordelt på tilladelsestyper for perioden 2011 til 2015.

Det har været nødvendigt, at tilføje kategorien "Manglende statistikgruppe" da der igennem årene, har været vogne, der er oprettet uden tilladelsestype, men medtaget da de er en del af det samlede billede. Begrænsede EP og OST er slået sammen i opgørelsen under OST. BUS dækker over alm. EP, bustilladelser og fællesskabstilladelser.

Tabel 8: Bruttoomkostninger pr. kørselstype fordelt på tilladelsestyper for perioden 2011 til 2015 i Midttrafiks område

Rækkenavne	BUS	Mangler statistik- gruppe	OST	Taxa	Hovedtotal
2011	17.014.452	17.113.551	8.139.534	121.758.443	164.025.980
Flextur	203.820	14.399	86.614	569.298	874.131
Handicap	3.281.598	1.649.652	1.428.652	18.758.155	25.118.057
Institutionskørsel	1.483.147	6.154.007	754.589	20.751.597	29.143.340
Kommunal	1.380.030	983.590	688.779	7.661.582	10.713.982
Patientbefordring	10.308.878	8.065.580	5.105.652	72.157.161	95.637.271
Teletaxi	356.979	246.323	75.247	1.860.650	2.539.200
2012	47.877.781	10.663.475	25.460.816	101.121.231	185.123.302
Flextur	1.694.499	34.277	866.583	5.018.548	7.613.906
Handicap	11.026.224	168.987	6.554.478	21.474.737	39.224.427
Institutionskørsel	3.374.065	10.151.941	1.591.014	9.840.888	24.957.907
Kommunal	3.268.452	90.598	1.933.574	5.794.778	11.087.402
Patientbefordring	28.158.271	204.523	14.360.029	57.481.301	100.204.124
Teletaxi	356.270	13.149	155.138	1.510.979	2.035.537
2013	45.372.347	5.699.153	40.355.833	92.759.970	184.187.304
Flextur	1.775.178	28.766	1.631.575	5.211.221	8.646.740
Handicap	11.092.976	233.532	10.384.642	15.885.443	37.596.593
Institutionskørsel	3.433.933	5.211.272	570.090	6.696.490	15.911.786
Kommunal	3.042.063	106.117	2.965.417	5.677.997	11.791.594
Patientbefordring	25.819.206	115.047	24.499.118	58.224.665	108.658.036
Teletaxi	208.990	4.420	304.990	1.064.155	1.582.555
2014	38.588.261	2.699.046	57.450.795	92.858.307	191.596.409
Flextur	1.554.228	40.867	2.081.940	5.528.044	9.205.078
Handicap	8.854.786	353.959	14.877.984	14.937.965	39.024.694
Institutionskørsel	3.441.728	1.859.669	1.514.386	5.863.536	12.679.319
Kommunal	2.456.567	114.267	4.233.049	6.198.836	13.002.720
Patientbefordring	22.030.787	324.384	34.322.134	59.259.179	115.936.484
Teletaxi	250.165	5.900	421.302	1.070.747	1.748.115
2015	69.332.333	1.697.656	42.631.481	86.469.502	200.130.972
Flextur	3.194.641	104.890	1.876.644	5.638.217	10.814.392
Handicap	18.079.235	517.844	9.366.221	12.825.762	40.789.062
Institutionskørsel	2.843.730	31.148	2.198.606	8.358.648	13.432.131
Kommunal	5.847.521	93.334	3.803.065	6.904.872	16.648.792
Patientbefordring	38.755.875	938.751	25.076.446	51.490.751	116.261.823
Teletaxi	611.330	11.690	310.499	1.251.253	2.184.772
Hovedtotal	218.185.174	37.872.881	174.038.459	494.967.453	925.063.968

Figur 17: Udvikling i bruttoomkostninger pr. kørselstype fordelt på tilladelsestyper for perioden 2011 til 2015



Bilag 3 – Vilkår og begrænsninger i brug af Flextur

Tabel 9: Vilkår og begrænsninger i brug af Flextur

	FynBus	Midttrafik	Movia	NT	Sydtrafik
Antal takster	2 ⁹	4	2	5	2
Begrænsning i byer	-	Ja, som tilvalg	Ja, som forsøg. Endvidere er givet mulighed for dobbelttakst i byer frem til medio 2018	Ja, som tilvalg	Ja, som tilvalg
Opdeling af kommuner i takstzoner	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej
Kryds af kommunegrænser	Nej	Ja, højeste takst eller 'venneaftale'	Ja, højeste takst	Ja, højeste takst	Ja, ved 'venneaftale'
Kryds af regionsgrænser	Nej	Ja, højeste takst til NT og ved 'venneaftaler' ved Sydtrafik	Ja, til højeste takst på Sjælland	Ja, til regionstakst til Midttrafik	Ja, til kommuner med 'venneaftaler' i Midttrafiks område
Rabatter	Børn	Medrejsende	Børn, medrejsende, online bestilling	Medrejsende, online bestilling	Medrejsende
Kan billet/kort til bus/tog anvendes	Ja	Nej	Nej	Nej	nej
Tidsrum for kørsel	Teletaxi: 9-23 Bybustaxi: 17-23 ¹⁰ Telependler 5.30-23	6-24	6-23	6-24	6-24

⁹ Baseret på Middelfart som eks

¹⁰ Søndage og helligdage 9-23. I delområde 9-17 på hverdage samt lørdage

Til Midttrafik

Att.: Mikkel Degn

Stilling, den 19. maj 2016

Redegørelse vedr.: MT's nye billetapp.

Med henvisning til sagen omkring afvisning af elektronisk klippekort på linje 100 i Løgten tirsdag den 17. maj 2016, og afledt presseomtale redegøres herfor.

Information til chaufførerne

For mere end to uger siden modtog vores chauffører, det af Midttrafik udarbejdede materiale som fortalte omkring den nye billetapp.

I sidste uge blev der fra Arrivas ledelses side fulgt op med opslag på samtlige udkørselssteder og personlige mail til chaufførerne på bl.a. vores anlæg i Hornslet, hvor de to busser kørte ud fra.

Endvidere har der været løbende dialog på anlæggene omkring, at det nu snart var tiden til den nye billetapp, og det var noget som der blev set frem til

I weekenden blev der ligeledes sendt en sms til samtlige chauffører i Østjylland efter aftale mellem dig og vores weekendvagt.

Den konkrete hændelse på linje 100

Den kvindelige chauffør som først afviser pigen, havde ikke set den mail der var sendt til hende personligt, og ved modtagelse af sms i weekenden, havde hun ikke videre tænkt over. Hun var klar over billetapp'en kom, men ikke helt lige hvornår det trådte i kraft.

Ved samtale med hende i dag oplyser hun, at hun ikke synes det så korrekt ud, hvorfor hun ville godtage det, og bad pigen købe en kontantbillet. Hun oplyser samtidig, at hun dagligt bliver præsenteret for forskellige udløbne periodekort, dårlige efterligninger af pap-klippekort, hvorfor hun ikke ville tage pigen med. Samtidig vurderede hun pigen til at være ældre end 12 år, og mente godt hun kunne vente på næste bus og finde en anden betalingsform.

Den anden chauffør, som efter sigende heller ikke skulle ville acceptere app'en, var blevet spurgt om han havde set denne før, hvilket han ikke havde på telefonen men gerne ville se den. Her fik pigen lov at køre med uden problemer. Og ikke som oplyst af faderen, at det skete efter han havde chaufføren med ude og kigge på bussens reklamer – han var slet ikke ude af bussen.

Begge vores chauffører er meget ked af deres handling og beklager overfor pigen og hendes forældre ligesom overfor Midttrafik og Arriva. De var fulgt informeret om den nye billetapp.

Afvisning af børn

I henhold til tidligere bestemmelser har vores chauffører stående besked på, altid at tage børn med og ikke lade dem stå ved stoppestedet. Men i den konkrete situation blev pigen vurderet til at være ældre og kunne tage vare på sig selv.

Hvad gør Arriva videre for at chaufførerne er klædt på

Vi mener faktisk ikke vi har kunnet gøre mere i hverken denne situation eller ved de andre tiltag som Midttrafik sætter i gang – vi forsøger altid at klæde vores chauffører på til opgaven, men må også konstatere med mere end 600 chauffører som kører for Midttrafik kan det glippe en enkelt gang eller to.

Konklusion

Vi mener ikke vi kunne have gjort meget andet omkring information og viden til chaufførerne, men beklager den enkelte episode og har strammet op overfor vores chauffører om, at ved tvivl om billettens gyldighed, skal de lade kunden køre med, og så er det kontrollørernes opgave at afgøre.

Men dette sidste er svært, da vores chauffører sætter en ære i, at de som kører med også betaler herfor.

Vi er dog glade for, at af de mange chauffører vi har i Midtjylland, har leveret den korrekte vare fra første dag med den nye billettapp' indførelse, og vi har haft et uheldigt eksempel.

For yderligere oplysninger vender du bare tilbage.

Med venlig hilsen / Best regards

Kim Dam

Driftschef / Operation Manager



Rigsrevisionens beretning om

Transport- og Bygnings- ministeriets deltagelse i anlægget af Aarhus Letbane

afgivet til Statsrevisorerne



revision
revision

revision

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Introduktion og konklusion	1
1.1. Formål og konklusion	1
1.2. Baggrund	3
1.3. Revisionskriterier, metode og afgrænsning	8
2. Transportministeriets deltagelse i anlægget af Aarhus Letbane	10
2.1. Grundlaget for Transportministeriets deltagelse i letbaneprojektet	10
2.2. Transportministeriets medejerskab af Aarhus Letbane I/S	13
2.3. Transportministeriets udtræden af Aarhus Letbane I/S	26
Bilag 1. Metodisk tilgang	30
Bilag 2. Linjeføring, stoppesteder og afgangsfrekvens på Aarhus Letbane	32
Bilag 3. Ordliste	33

Rigsrevisionen har selv taget initiativ til denne undersøgelse og afgiver derfor beretningen til Statsrevisorerne i henhold til § 17, stk. 2, i rigsrevisorloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 101 af 19. januar 2012.

Beretningen vedrører finanslovens § 28. Transport- og Bygningsministeriet.

I undersøgelsesperioden har der været følgende ministre:

Hans Christian Schmidt: februar 2010 - oktober 2011

Henrik Dam Kristensen: oktober 2011 - august 2013

Pia Olsen Dyhr: august 2013 - februar 2014

Magnus Heunicke: februar 2014 - juni 2015

Hans Christian Schmidt: juni 2015 -

Beretningen har i udkast været forelagt Transport- og Bygningsministeriet, hvis bemærkninger er afspejlet i beretningen.

1. Introduktion og konklusion

1.1. FORMÅL OG KONKLUSION

1. Denne beretning handler om Transport- og Bygningsministeriets (herefter Transportministeriet) deltagelse i anlægsprojektet Aarhus Letbane. Anlægget af letbanen er p.t. blevet ca. 700 mio. kr. (ca. 60 %) dyrere end forudsat i anlægsloven. Rigsrevisionen har selv taget initiativ til undersøgelsen i september 2015.

Transportministeriet har på statens vegne deltaget i forberedelserne af letbaneprojektet og har i perioden 2012-2015 været medejer af selskabet Aarhus Letbane I/S, som har haft til opgave at gennemføre selve anlægget af letbanen. Staten forlod dog selskabet, efter fordyrelsen af letbaneanlægget blev konstateret. Fra 2015 er staten tilskudsgiver til letbaneprojektet. Undersøgelsen omfatter alene Transportministeriet, og hverken selskabet eller dets øvrige ejere – Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Vi har derfor ikke undersøgt, hvordan de øvrige ejere har varetaget deres deltagelse i letbaneprojektet, eller hvordan dette har påvirket projektets forløb.

2. Aarhus Letbane er den første letbane i Danmark. Letbanen er en moderne eldrevet sporvogn. I byen kommer letbanen til at køre i et spor i vejen blandt den øvrige trafik. Uden for byen kører letbanen i sit eget spor som et almindeligt tog. Anlægsarbejdet i Aarhus er stadig i gang og forventes på nuværende tidspunkt at være færdigt i løbet af 2017.



Visualisering af letbanetog ved DOKK1 i Aarhus.

Kilde: Aarhus Letbane I/S

3. Letbaneprojektet var fra starten forberedt og forankret hos de lokale aktører, Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Statens involvering går tilbage til januar 2009, hvor Folketinget reserverede 500 mio. kr. til en letbane i Aarhus. I de følgende år blev der etableret et samarbejde mellem staten, Aarhus Kommune og Region Midtjylland, hvor man forberedte projektets tekniske forhold, organisering og gennemførelse samt forhandlede om finansieringen. I november 2010 blev der indgået en politisk aftale om, at staten ville indgå som medejer af et anlægsselskab, og Folketinget afsatte i alt 700 mio. kr.

Folketinget vedtog i maj 2012 at stifte et interessentskab, som skulle stå for anlægget af Aarhus Letbane, med staten (ved Transportministeriet), Aarhus Kommune og Region Midtjylland som ejere. Interessentskabsformen indebærer, at ejerne hæfter solidarisk og uden begrænsning for eventuelle uforudsete udgifter. Det blev i loven fastsat, at ejerne hæftede i henhold til ejerandelene – statens ejerandel var 47 %.

I maj 2012 havde anlægsprojektet en pris på ca. 1,2 mia. kr., hvoraf 600 mio. kr. var statsligt indskud. Staten havde derudover afsat en reserve på 100 mio. kr. til eventuelle fordyrelser.

Da ejerne i 2014 konstaterede, at projektet var fordyret, konkluderede de samtidig, at projektet fra start havde været underbudgetteret. Projektets pris var nu ca. 1,9 mia. kr. Staten udtrådte pr. 1. april 2015 som medejer af selskabet Aarhus Letbane I/S, men yder fortsat ca. 1 mia. kr. i tilskud til anlægget af letbanen.

4. Ifølge Transportministeriet har forløbet omkring Aarhus Letbane både organisatorisk og økonomisk været overordentligt problematisk og præget af modstridende interesser og dårligt samarbejde mellem ejerne af selskabet.

5. Formålet med undersøgelsen er at vurdere, om Transportministeriets deltagelse i anlægget af Aarhus Letbane har været tilfredsstillende. Vi besvarer følgende spørgsmål i beretningen:

- Har Transportministeriet sikret, at det økonomiske grundlag for, at staten indtrådte som medejer af Aarhus Letbane I/S i 2012, var tilfredsstillende?
- Har Transportministeriet udøvet et aktivt ejerskab af Aarhus Letbane I/S fra 2012 til 2015?
- Har Transportministeriet efter statens udtræden af Aarhus Letbane I/S i april 2015 sikret, at staten ikke hæfter for yderligere fordyrelser i forbindelse med projektet, og at statens tilskud anvendes som forudsat?

KONKLUSION

Rigsrevisionen vurderer, at Transportministeriets deltagelse i anlægget af Aarhus Letbane indtil 2015 ikke har været tilfredsstillende. Transportministeriet har ikke i tilstrækkelig grad benyttet sine professionelle kompetencer inden for anlæg og sine erfaringer som selskabsejer.

Dette bygger Rigsrevisionen for det første på, at Transportministeriet ikke har sikret, at det økonomiske grundlag for, at staten indtrådte som medejer af Aarhus Letbane I/S i 2012, var tilfredsstillende. Ministeriet havde ikke vurderet, om letbaneprojektets anlægsbudget og reserver var tilstrækkelige. Ministeriet havde dermed ikke vurderet, om det var sandsynligt, at det forudsatte projekt kunne gennemføres for de afsatte midler, og havde dermed heller ikke vurderet den økonomiske usikkerhed for staten ved at indtræde i selskabet.

For det andet udøvede Transportministeriet som medejer ikke et aktivt ejerskab af selskabet fra 2012 til 2015. Ministeriet havde fastsat krav om, at selskabet kvartalsvist skulle give ministeriet centrale oplysninger om projektets økonomi, så ministeriet kunne følge udviklingen og sikre sig, at anlægsbudgettet kunne overholdes. Ministeriet modtog dog ikke disse oplysninger, men godkendte alligevel, at selskabet i foråret 2013 igangsatte større anlægsarbejder for 250 mio. kr. Efter Rigsrevisionens opfattelse burde ministeriet på dette tidspunkt have sat projektet på pause for at få overblik over projektets økonomi, idet igangsættelsen af de større anlægsarbejder reelt udhulede ejernes mulighed for at standse projektet, hvis det blev dyrere end forudsat. Først i foråret 2014 satte ministeriet projektet på pause, men på dette tidspunkt viste fordyrelsen sig at være uundgåelig.

I den periode, hvor Transportministeriet var medejer af Aarhus Letbane I/S, oplyste ministeriet flere gange Folketinget om status på projektet, men Rigsrevisionen vurderer, at ministeriet i 2012 og 2013 burde have givet tydeligere oplysninger til Folketinget om, at ministeriet var usikker på, om projektet kunne overholde budgettet.

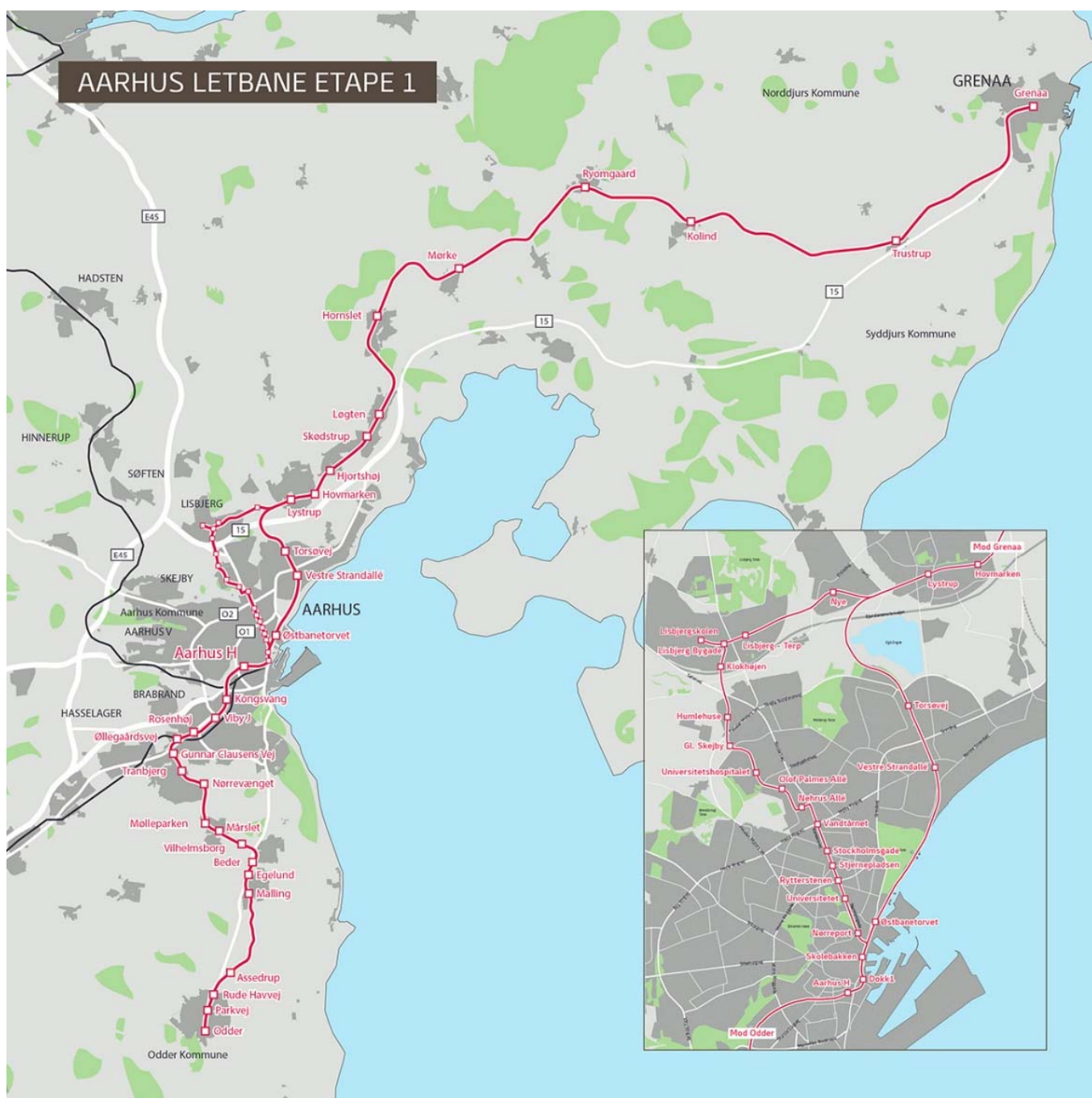
Ved statens udtræden af Aarhus Letbane I/S i 2015 har Transportministeriet indgået aftaler med bl.a. selskabets øvrige ejere for at sikre staten mod yderligere uforudsete udgifter ved projektet. I tilsynet med statens tilskud til projektet bistås ministeriet af Vejdirektoratet. Tilsynet bygger bl.a. på principperne fra ny anlægsbudgettering om økonomiopfølgning. Ministeriet har derudover sanktionsmuligheder, hvis selskabet ikke anvender tilskudet som forudsat.

1.2. BAGGRUND

6. Aarhus Letbane er det første af 3 letbaneprojekter, som gennemføres med forskellige former for statslig involvering – staten er enten tilskudsgiver eller medejer. De 2 andre projekter er Odense Letbane, hvor staten giver tilskud, og Hovedstadens Letbane (Ring 3-letbanen), hvor staten er medejer. Aarhus Letbane er planlagt til at åbne i 2017, Odense Letbane i 2020 og Hovedstadens Letbane i 2023.

7. Letbaneprojektet i Aarhus består af anlæg af 12 km nye letbanespor fra Lystrup – via Lisbjerg, Skejby, Randersvej og den nye havneplads – til Aarhus Hovedbanegård. De nye spor forbindes med de eksisterende jernbanestrækninger til Odder og Grenaa, hvilket giver en samlet letbanestrækning på ca. 110 km. Letbanen får i alt 50 stoppesteder, heraf ligger 17 på den nye strækning.

8. Kortet viser hele strækningen fra Grenaa over Aarhus til Odder som en rød linje. De nye spor gennem Aarhus kan ses på udsnittet i billedet.



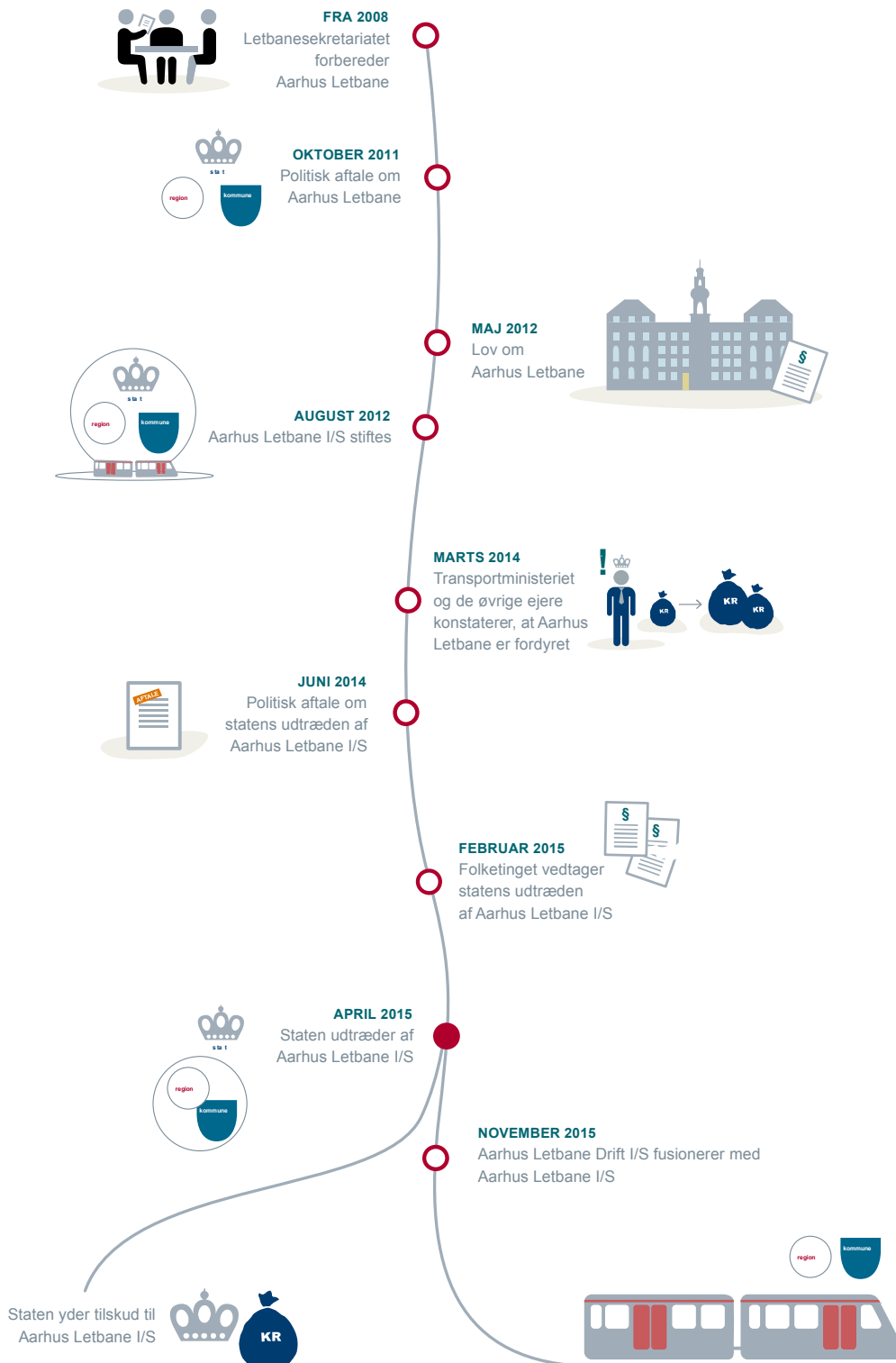
Kort over linjeføringen for Aarhus Letbane.

Kilde: Aarhus Letbane I/S

9. Figur 1 viser forløbet omkring letbaneprojektet i Aarhus fra 2008 til 2015.

FIGUR 1

FORLØBET OMKRING AARHUS LETBANE FRA 2008 TIL 2015



Kilde: Rigsrevisionen.

Forberedelsen af letbaneprojektet i Aarhus

10. Letbaneprojektet var fra starten forberedt og forankret hos de lokale aktører, Aarhus Kommune og Region Midtjylland. I 2010 udarbejdede Letbanesekretariatet for Aarhus Kommune en vurdering af virkninger på miljøet (VVM-undersøgelse), et projektforslag og et anlægsbudget vedrørende en letbane i Aarhus. Letbaneprojektet i Aarhus blev frem til medio 2012 forberedt af Letbanesekretariatet, og Transportministeriet sad med i sekretariatets styregruppe. Letbanesekretariatet forberedte bl.a. også udbuddet af letbaneprojektet.

I aftaler om en grøn transportpolitik tildelte Venstre, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre og Liberal Alliance i alt 700 mio. kr. til letbaneprojektet i Aarhus.

11. Under forberedelsen af letbaneprojektet var der en del drøftelser om, hvordan staten skulle deltage – som medejer eller tilskudsyder. De lokale parter var af den opfattelse, at staten burde påtage sig en del af den økonomiske risiko ved anlægget af letbanen. I de politiske aftaler om en grøn transportpolitik blev det i november 2010 indført, at staten forventedes at indtræde som mindretalsejer i et interessantskab sammen med Aarhus Kommune og Region Midtjylland i forhold til etableringen af Aarhus Letbane. Året efter – i oktober 2011 – indgik Aarhus Kommune, Region Midtjylland og Transportministeriet en politisk aftale om at oprette et fælles selskab for forbindelse med anlægget af Aarhus Letbane. Dette arbejde udgjorde grundlaget for lov om Aarhus Letbane, som Transportministeriet udarbejdede, og som Folketinget vedtog i maj 2012.

Lov om Aarhus Letbane

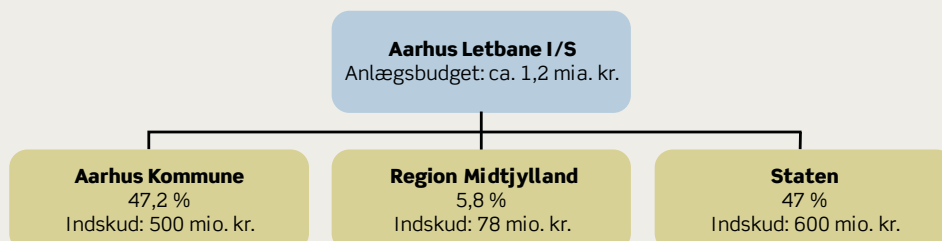
Lov nr. 432 af 16. maj 2012 om Aarhus letbane er en kombineret anlægs- og selskabslov. Loven fastsætter rammerne for anlægget af Aarhus Letbane og stiftelsen af anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S.

12. Lov om Aarhus Letbane var både en selskabslov og en anlægslov. Med loven vedtog Folketinget, at staten (ved Transportministeriet), Aarhus Kommune og Region Midtjylland stiftede interessentselskabet Aarhus Letbane I/S. Det var selskabet, som skulle anlægge Aarhus Letbane. Selskabet blev ledet af en bestyrelse, hvis medlemmer blev udpeget af ejerne. Transportministeriet udpegede én af bestyrelsens 5 medlemmer. Ejerne af interessentskabet skulle følge selskabets udvikling og i enighed træffe beslutning om indgåelse af kontrakt om anlæg af letbanen.

Derudover fremgik det af loven, at projektet skulle finansieres via indskud fra de 3 ejere. Loven fastsatte også selskabets ejerandele på baggrund af interessenternes indskud i selskabet (samt tidligere afsatte midler til forberedelse af busbaner i Aarhus). Figur 2 viser ejernes indskud og ejerandele.

FIGUR 2

INDSKUD OG EJERANDELE I AARHUS LETBANE I/S, MEDIO 2012 (2009-PRISER)



Note: Ud over indskuddene havde Aarhus Kommune tidligere afsat 135 mio. kr. til busbaner, mens staten havde afsat 32 mio. kr. Disse tilskud til busbaner blev indregnet i indskuddet ved udmåling af ejerandelene i interessentskabet. Staten afsatte derudover 100 mio. kr. i reserve til anlæg af letbanen.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Transportministeriet.

I loven var det fastsat, at hver ejer skulle hæfte for eventuelle fordyrelser i forhold til sin ejerandel, dvs. at staten skulle hæfte for 47 % af eventuelle uforudsete udgifter.

13. Projektgrundlaget og anlægsbudgettet på ca. 1,2 mia. kr. fremgik af loven, mens tidspunktet for letbanes færdiggørelse ikke blev fastlagt heri. Aarhus Kommune og Region Midtjylland havde dog på det tidspunkt, hvor loven blev vedtaget, et ønske om, at letbanen stod færdig i 2016. Af loven fremgik det også, at staten kun ville deltage i anlægget og trække sig ud ved overgangen fra anlæg til drift. Derfor blev 2 separate selskaber – et anlægsselskab og et driftsselskab – fastlagt i loven. Loven fastsatte, at letbaneprojektets driftsrelaterede anlægsdele (dvs. elektrificering, værksted, kontrolcenter og indkøb af letbanetog) skulle finansieres af det kommende driftsselskab (Aarhus Letbane Drift I/S), som Aarhus Kommune og Region Midtjylland skulle stifte. Driftsselskabet blev stiftet i september 2013.

Fordyrelsen af Aarhus Letbane

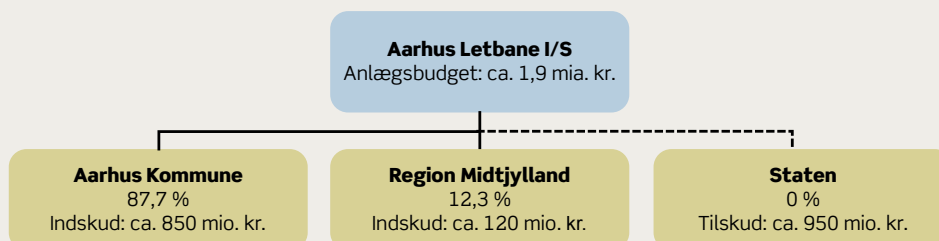
14. Medio 2014 konstaterede anlægsselskabet og ejerne, at anlægsprojektet samlet set blev ca. 700 mio. kr. dyrere end forudsat. Ejerne konkluderede samtidig, at projektet fra start havde været underbudgetteret. På den baggrund foreslog Transportministeriet, at staten skulle betale sin andel af fordyrelsen på i alt 330 mio. kr. og samtidig trække sig ud af Aarhus Letbane I/S. Statens hidtidige indskud i selskabet ville så blive konverteret til tilskud.

15. Med ændringen af lov om Aarhus Letbane vedtager Folketinget i februar 2015, at staten trækker sig ud af selskabet med virkning fra april 2015 og herefter yder tilskud til selskabet. Figur 3 viser ejerandelene i Aarhus Letbane I/S, efter at staten trådte ud i foråret 2015.

Lov nr. 155 af 18. februar 2015 om ændring af lov om Aarhus letbane og lov om trafikkselskaber fastsætter bl.a., at staten udtræder af Aarhus Letbane I/S, at statens oprindelige indskud konverteres til et tilskud, og at staten yder et yderligere tilskud på 330 mio. kr. (2014-priser).

FIGUR 3

INDSKUD, TILSKUD OG EJERANDELE I AARHUS LETBANE I/S, APRIL 2015 (2014-PRISER)



Note: Staten har desuden afsat et bidrag til elektrificering af Grenaabanen på op til 105,2 mio. kr. og derudover 54 mio. kr. til Banedanmarks hastighedsopgradering af Grenaabanen (2014-priser). Derudover yder staten et tilskud til drift af Grenaabanen på ca. 47,2 mio. kr. årligt (2016-priser). Figuren er ekskl. tidligere afsatte midler til forberedelse af busbaner i Aarhus.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Transportministeriet og Aarhus Letbane I/S.

16. Efter statens udtræden fusionerede Aarhus Letbane I/S i november 2015 med Aarhus Letbane Drift I/S, og Aarhus Letbane I/S står herefter for både anlæg og drift.

1.3. REVISIONSKRITERIER, METODE OG AFGRÆNSNING

Revisionskriterier

17. Formålet med undersøgelsen er som tidligere nævnt at vurdere, om Transportministeriets deltagelse i anlægget af Aarhus Letbane har været tilfredsstillende. For at være i stand til dette har vi formuleret 3 undersøgelsesspørgsmål.

18. *Det første spørgsmål* adresserer Transportministeriets handlinger i forløbet før anlægsloven og statens indtræden i Aarhus Letbane I/S. Vi har her undersøgt, om Transportministeriet har sikret, at det økonomiske grundlag for, at staten indtrådte som medejer af Aarhus Letbane I/S i 2012, var tilfredsstillende. I et interessentskab hæfter ejerne solidarisk og uden begrænsning for selskabet. Dvs. at man som ejer ikke alene hæfter med sit indskud i selskabet, som man kender det fra fx aktieselskaber, men med hele sin formue. Idet Aarhus Letbane I/S ved stiftelsen var et interessentskab med det ene formål at anlægge letbanen, havde selskabet og letbaneprojektet det samme økonomiske grundlag. Vi har derfor lagt til grund, at Transportministeriet for at sikre sit økonomiske grundlag for deltagelse i anlægget af Aarhus Letbane har vurderet anlægsbudgettet for letbaneprojektet og dermed de økonomiske risici knyttet til det konkrete projekt. I den forbindelse har vi også lagt til grund for vores vurdering, at Transportministeriet både er en professionel anlægsaktør og har stor erfaring som selskabsejer.

19. *Det andet spørgsmål* behandler tiden, fra Transportministeriet indtrådte i selskabet og frem til beslutningen om at forlade selskabet og konvertere statens indskud i selskabet til et projekttilskud. Her undersøger vi, om Transportministeriet har udøvet et aktivt ejerskab af Aarhus Letbane I/S fra 2012 til 2015. Kriterierne til undersøgelsen heraf har vi udledt af de generelle principper i statens ejerskabspolitik, hvor det fremgår, at et aktivt statsligt ejerskab bl.a. indebærer, at ejerministeriet fører et overordnet økonomisk tilsyn med selskabet og reagerer, hvis udviklingen tilsiger det – det vil i denne sammenhæng sige, hvis der er tegn på, at projektets budget ikke kan overholdes.

20. *Det tredje spørgsmål* behandler statens position som tilskudsyder til projektet og i forhold til eventuelle yderligere fordyrelser. Statens udtræden af Aarhus Letbane I/S var efter Transportministeriets eget udsagn på grund af fordyrelsen på 700 mio. kr. og for at beskytte staten mod yderligere udgifter. Vi har undersøgt, om Transportministeriet efter statens udtræden af Aarhus Letbane I/S i april 2015 har sikret, at staten ikke hæfter for yderligere fordyrelser i forbindelse med projektet, og at statens tilskud anvendes som forudsat.

Metode og afgrænsning

21. I denne beretning fokuserer vi på statens deltagelse i anlægsprojektet Aarhus Letbane. Vi undersøger derfor Transportministeriet, men ikke, hvordan Aarhus Kommunes eller Region Midtjyllands deltagelse i letbaneprojektet har påvirket projektets forløb, selv om hele projektet fuldt ud er finansieret af skatteyderne.

22. I denne undersøgelse har vi ikke inddraget Aarhus Letbane I/S, herunder gennemgået selskabets økonomistyring og dispositioner. Vi har dog i forbindelse med undersøgelsen gennemgået selskabets bestyrelsesmateriale og Transportministeriets korrespondance med den repræsentant og suppleant, som ministeriet havde udpeget til selskabets bestyrelse.

23. Undersøgelsen dækker primært perioden fra 2010, hvor statens involvering i letbanen tager fart, til 2015, hvor staten træder ud af Aarhus Letbane I/S og bliver tilskudsyder.

24. Rigsrevisionen reviderede Aarhus Letbane I/S i perioden august 2012 - april 2015 (hvor staten var medejer af Aarhus Letbane I/S) sammen med en statsautoriseret revisor, der var udpeget af Aarhus Kommune og Region Midtjylland i fællesskab. Efter statens udtræden er Rigsrevisionen ikke længere selskabets revisor, men har adgang til at revidere Transportministeriets tilskud til projektet.

25. Denne undersøgelse handler alene om anlægsdelen af Aarhus Letbane og dermed ikke om den del af letbaneprojektet, som finansieres af det tidligere Aarhus Letbane Drift I/S.

26. Revisionen er udført i overensstemmelse med god offentlig revisionskik, jf. boks 1.

BOKS 1**GOD OFFENTLIG REVISIONSSKIK**

God offentlig revisionskik er baseret på de grundlæggende revisionsprincipper i rigsrevisi-
nernes internationale standarder (ISSAI 100-999).

27. I bilag 1 er undersøgelsens metodiske tilgang beskrevet. I bilag 2 er der et kort over letbanens planlagte stoppesteder og forventede antal afgang. Bilag 3 indeholder en ordliste, der forklarer udvalgte ord og begreber.

2. Transportministeriets deltagelse i anlægget af Aarhus Letbane

28. Dette kapitel handler om, hvorvidt Transportministeriets deltagelse i anlægget af Aarhus Letbane har været tilfredsstillende, dels under forberedelsen af projektet, dels som henholdsvis medejer og tilskudsyder under Aarhus Letbane I/S' gennemførelse af letbaneprojektet.

2.1. GRUNDLAGET FOR TRANSPORTMINISTERIETS DELTAGELSE I LETBANEPROJEKTET

29. Vi har undersøgt, om Transportministeriet har sikret, at det økonomiske grundlag for, at staten indtrådte som medejer af Aarhus Letbane I/S i 2012, var tilfredsstillende.

30. Vi vil fremhæve 2 forhold vedrørende Aarhus Letbane I/S, som var væsentlige for statens deltagelse heri. For det første var selskabet et interessentskab, og ejerne hæfter her solidarisk og uden begrænsning for selskabets forpligtelser. Et andet væsentligt forhold var, at selskabet alene var stiftet for at anlægge letbanen. Dermed svarede det økonomiske grundlag for selskabet til økonomien for projektet. Økonomien for projektet var lagt fast i et anlægsbudget, som indgik i lov om Aarhus Letbane.

På den baggrund har vi undersøgt, om Transportministeriet har vurderet anlægsbudgettet og dermed usikkerhederne ved økonomien i projektet. Vi har i den forbindelse også undersøgt, hvordan Transportministeriet sikrede, at usikkerhederne ved anlægsbudgettet var dækket ind med reserver.

Transportministeriets vurdering af anlægsbudgettet for letbaneprojektet

31. Vi har undersøgt, om Transportministeriet havde vurderet anlægsbudgettet og dermed usikkerhederne ved økonomien i projektet – dvs. om det var sandsynligt, at det beskrevne projekt kunne gennemføres inden for anlægsbudgettet.

32. Til lov om Aarhus Letbane var der knyttet et anlægsbudget. Dette anlægsbudget var udarbejdet i forbindelse med projektgrundlaget i starten af 2010 af en ekstern rådgiver for Letbanesekretariatet og Aarhus Kommune.

33. Vores undersøgelse viser, at Transportministeriet sammen med Finansministeriet allerede i 2010 behandlede de økonomiske risici ved letbaneprojektet i Aarhus. En oversigt over disse økonomiske risici indgik i det materiale om letbaneprojektet, som blev udarbejdet til regeringens Økonomiudvalg, da transportministeren skulle have forhandlingsmandat til at indgå i interessentskabet. Heri understregede ministerierne, at der var en række generelle budgetrisici forbundet med alle større anlægsprojekter samt en række mere specifikke risici ved letbaneprojektet. De specifikke risici ved Aarhus Letbane omfattede bl.a.:

- at der ikke tidligere var erfaring med at bygge letbaner i Danmark, hvilket ifølge ministerierne, alt andet lige, tilsagde, at projektet havde en højere risiko
- at budgettets forudsætninger vedrørende priser og mængder bl.a. var baseret på udenlandske erfaringer
- at der ikke var udarbejdet ekstern kvalitetssikring af budgettet
- at statslige anlægsmyndigheder ikke havde været involveret i budgetteringen
- at der ikke forelå et godkendt budget for de arkæologiske udgifter.

Det fremgår altså, at der var en række specifikke risici knyttet til anlægsbudgettet for Aarhus Letbane. Heriblandt også, at der ikke var foretaget ekstern kvalitetssikring af anlægsbudgettet, og at de statslige anlægsmyndigheder, fx Banedanmark og Vejdirektoratet, heller ikke havde været involveret i budgetlægningen.

Vores undersøgelse viser, at Transportministeriet ikke reagerede eller håndterede disse risici ved fx at få kvalitetssikret anlægsbudgettet, hverken internt af de statslige anlægsmyndigheder eller af en ekstern rådgiver, som der ellers er krav om for alle statslige anlægsprojekter over 250 mio. kr.

34. I forbindelse med denne undersøgelse har Transportministeriet oplyst, at kommunen og regionen ikke er underlagt statslige budgetteringsprincipper. Staten var én blandt 3 parter i projektet, og i en sådan situation kan det ikke uden videre forventes, at beslutningsgrundlaget i sin helhed lever op til statslige principper såsom ny anlægsbudgettering og kravene heri om bl.a. ekstern kvalitetssikring af budgettet. Projektets budget skal ses i lyset heraf, og ministeriets opgave var derfor først og fremmest at sikre statens økonomiske interesser. Ministeriet vurderede på daværende tidspunkt, at det ikke var gangbart at stille krav over for de lokale parter om en omgørelse af beslutningsgrundlaget med en genberegning og ekstern kvalitetssikring af anlægsbudgettet.

Transportministeriet har derudover oplyst, at ministeriet under hele forløbet havde en klar præference for en model, hvor staten ydede et tilskud på 500 mio. kr., og alle anlægsrisici lå hos de lokale parter. Ifølge ministeriet stemte dette bedst overens med letbanens karakter af at være et projekt, der var forberedt lokalt. Efter ministeriets opfattelse havde Aarhus Kommune og Region Midtjylland derimod en klar præference for interessentskabskonstruktionen, og de lokale interessenters præferencer herfor skulle ses i direkte sammenhæng med et ønske om, at staten også skulle bære et ansvar for risici ved anlægget af letbanen. Ifølge ministeriet var det for at realisere de politiske ønsker om at fremme etableringen af letbanen nødvendigt, at staten indgik i et interessentskab – dette til trods for, at staten hermed påtog sig risici, som var væsentligt dårligere belyst og dårligere afdækket med reserver end i tilsvarende statslige projekter.

Transportministeriet har desuden oplyst, at statens deltagelse i projektet og i Aarhus Letbane I/S var en klar politisk prioritering, der flere gange blev bekræftet i politiske aftaler og i lovgivning. Ifølge ministeriet blev de politiske beslutninger truffet på et fuldt oplyst grundlag om projektets karakter og planlægningsmæssige stadie – herunder at grundlaget for de politiske beslutninger i starten af 2009 og igen i 2011 var væsentligt mere ufuldstændigt, end det sædvanligvis er tilfældet for statslige anlægsprojekter. Disse politiske beslutninger fastlagde ifølge ministeriet i sagens natur rammerne for ministeriets handlemuligheder i forhold til projektet.

35. Det er Rigsrevisionens opfattelse, at en ekstern kvalitetssikring ville have kvalificeret beslutningsgrundlaget, herunder projektets anlægsbudget. Transportministeriet havde efter Rigsrevisionens opfattelse ingen grund til at sænke kravene til kvaliteten af budgetteringen af letbaneprojektet i forhold til de krav, der gælder for ministeriets egne anlægsprojekter, når man tænker på de budgetmæssige risici, som ministeriet allerede på et tidligt tidspunkt var opmærksom på. Dertil kommer, at ministeriet i denne fase mere aktivt burde have brugt de professionelle kompetencer inden for anlæg, som ministeriet råder over i Banedanmark og Vejdirektoratet, til at kvalificere og sandsynliggøre, om det var realistisk at gennemføre det beskrevne projekt inden for anlægsbudgettet.

Efter Rigsrevisionens opfattelse burde Transportministeriet have sikret, at der blev gennemført en kvalitetssikring af projektgrundlag og anlægsbudget, inden lov om Aarhus Letbane blev fremsat for Folketinget i 2012. Selv om de politiske beslutninger i projektets tidligere faser ifølge ministeriet blev truffet på et fuldt oplyst grundlag om projektets karakter og planlægningsmæssige stadie, burde ministeriet efterfølgende – og senest i forbindelse med udarbejdelse af lovforslaget – have kvalificeret grundlaget for statens fremadrettede deltagelse i projektet.

Reserver til uforudsete udgifter (fordyrelser)

36. Vi har undersøgt, om Transportministeriet har vurderet, om usikkerheder ved anlægsbudgettet var dækket ind med reserver til uforudsete udgifter (fordyrelser).

37. Staten afsatte 100 mio. kr. i en central reserve til at dække statens andel af uforudsete udgifter ved letbaneprojektet. Ifølge Transportministeriet var statens reserve til projektet udmålt med udgangspunkt i principperne i ny anlægsbudgettering – hvor reserver udmåles som et samlet tillæg på 30 % af budgettet.

38. Vores undersøgelse viser, at statens reserve til projektet blev udmålt med udgangspunkt i principperne fra ny anlægsbudgettering, men på et anlægsbudget, der ikke var kvalitetssikret, og på et projekt, som ifølge Transportministeriet var et højrisikoprojekt. Som nævnt var projektets risici ifølge ministeriet væsentligt dårligere belyst og dårligere af dækket med reserver end i tilsvarende statslige projekter. Ministeriets egen vurdering af letbaneprojektets risici tilsagde således, at projektet kunne have større økonomiske risici end statslige anlægsprojekter forberedt med brug af ny anlægsbudgettering.

For anlægsprojekter omfattet af ny anlægsbudgettering skal der afsættes korrektionstillæg (reserver) på i alt 30 % – en projektreserve på 10 % og en central reserve på 20 %.

Da statens ejerandel udgjorde 47 % af selskabet, og ejerne skulle dække eventuelle fordyrelser i forhold til ejerandele, kunne statens centrale reserve dække statens andel af en samlet fordyrelse af projektet på op til 200 mio. kr. Det er Rigsrevisionens opfattelse, at Transportministeriet kunne have sikret et bedre økonomisk grundlag, hvis ministeriet havde foretaget en konkret vurdering af, om reserven var tilstrækkelig til at dække de mulige budgetmæssige konsekvenser af projektets risici.

RESULTATER

39. Rigsrevisionens undersøgelse viser, at Transportministeriet ikke har sikret, at det økonomiske grundlag for, at staten indtrådte som medejer af Aarhus Letbane I/S i 2012, var tilfredsstillende.

Transportministeriet vurderede ikke, om det var sandsynligt, at projektet kunne gennemføres inden for anlægsbudgettet, inden anlægsloven blev vedtaget af Folketinget, og staten indtrådte i Aarhus Letbane I/S. Undersøgelsen viser, at ministeriet tidligt i forløbet identificerede specifikke risici ved anlægsbudgettet, fx at budgettet ikke var kvalitetssikret, hverken af ministeriets egne anlægsmyndigheder eller af en ekstern rådgiver. Ministeriet reagerede dog ikke på disse risici eller fik dem ikke håndteret. Dermed var det budget, som i loven lå til grund for projektet og dermed selskabet, ikke kvalitetssikret, som det ellers almindeligvis sker.

Som professionel anlægsaktør burde Transportministeriet dog have vurderet de økonomiske risici ved projektet og anlægsbudgettet, inden der blev truffet endelige og bindende beslutninger om projektet. En kvalitetssikring af anlægsbudgettet ville efter Rigsrevisionens opfattelse have styrket grundlaget for statens deltagelse i anlægget af letbanen betydeligt, da det ville sandsynliggøre, om det var realistisk at gennemføre det beskrevne projekt for de – på det tidspunkt – afsatte midler.

Transportministeriet havde derudover ikke noget solidt grundlag for at vurdere, om statens reserve på 100 mio. kr. til eventuelle uforudsete udgifter kunne imødegå de økonomiske risici, som var indlejret i anlægsbudgettet, da ministeriet ikke konkret havde forholdt sig til de mulige budgetmæssige konsekvenser af anlægsprojektets risici. Med en ejerandel på 47 % kunne reserven dække statens andel af en samlet fordyrelse af projektet på op til 200 mio. kr.

2.2. TRANSPORTMINISTERIETS MEDEJERSKAB AF AARHUS LETBANE I/S

40. Vi har undersøgt, om Transportministeriet har udøvet et aktivt ejerskab af Aarhus Letbane I/S fra 2012 til 2015. Et aktivt ejerskab indebærer, at ejerministeriet fører et overordnet økonomisk tilsyn med selskabet, og at ejerministeriet reagerer, hvis udviklingen i selskabet tilsiger det – fx hvis der er tegn på, at statens midler i selskabet er truet. Vi har desuden undersøgt, om Transportministeriet har orienteret Folketinget om selskabets økonomiske situation.

Grundlaget for Transportministeriets overordnede økonomiske tilsyn med Aarhus Letbane I/S

41. Vi har undersøgt, om Transportministeriet som medejer har sikret et tilfredsstillende grundlag for ministeriets overordnede økonomiske tilsyn med Aarhus Letbane I/S. Vi har lagt til grund, at ministeriet skal udpege kompetente bestyrelsesrepræsentanter til at varetage statens interesser i selskabet, og at ministeriet skal modtage rapportering fra selskabet om udviklingen i selskabet. Vi har lagt særligt vægt på, om ministeriet modtog rapportering, som ministeriet kunne bruge til at følge udviklingen i selskabets økonomi, herunder om selskabet ville overholde anlægsbudgettet.

42. I boks 2 har vi sammenfattet de overordnede bestemmelser i selskabets vedtægt fra august 2012 om bestyrelsens og ejernes roller i forbindelse med selskabets ledelse.

BOKS 2

LEDELSEN AF AARHUS LETBANE I/S I PERIODEN 2012-2015

Bestyrelsen

- Selskabet blev ledet af en bestyrelse. Bestyrelsens 5 medlemmer var udpeget af ejerne, heraf udpegede Transportministeriet ét medlem.
- Selskabets bestyrelse havde ansvaret for at gennemføre letbaneprojektet med udgangspunkt i den projektbeskrivelse og det anlægsbudget, som det fremgik af lov om Aarhus Letbane.
- Bestyrelsen kunne træffe beslutninger om selskabet, hvis der var flertal i bestyrelsen.
- Bestyrelsesmedlemmer kunne kræve bestyrelsens beslutninger udskudt og forelagt for ejerne.

Ejerne

- Ejere af selskabet kunne udøve deres ejerskab på interessentskabsmøder. Ejerne kunne træffe beslutninger om selskabet, hvis der var enighed mellem ejerne.
- Ejerne skulle træffe beslutninger om indgåelse af kontrakt om anlæg af letbanen.
- Ejerne kunne derudover følge udviklingen i selskabet på kvartalsmøder, hvor der ikke kunne træffes beslutninger om selskabet.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af vedtægt for Aarhus Letbane.

Som det fremgår af boks 2 var bestyrelsen selskabets øverste ledelse. Ejernes rolle var at følge op på selskabets udvikling, træffe beslutninger om forhold, som bestyrelsens medlemmer ønskede forelagt for ejerne, og derudover at træffe beslutninger om at indgå kontrakt om anlæg af letbanen.

Transportministeriets udpegning af bestyrelsesrepræsentanter

43. Transportministeriet udpegede ét bestyrelsesmedlem og én suppleant til bestyrelsen i Aarhus Letbane I/S.

Vores undersøgelse viser, at Transportministeriets valg af bestyrelsesrepræsentanter var begrundet i deres faglige kompetencer inden for styring af store statslige anlægsprojekter og økonomistyring. Kompetencer som ministeriet fandt ville supplere og understøtte selskabet i gennemførelsen af anlægsprojektet.

Ifølge Transportministeriet gav ministeriet ikke bestyrelsesrepræsentanterne instrukser, men tog de forhold op med dem, som bekymrede ministeriet, og det tog repræsentanterne ad notam og handlede derefter. Ministeriet har derudover oplyst, at bestyrelsesrepræsentanterne med udgangspunkt i anlægsloven arbejdede ud fra forudsætningerne, at anlægget af letbanen skulle gennemføres, at anlægsbudgettet kunne og skulle overholdes, og at statens interesser skulle varetages, men i respekt for de øvrige ejeres interesser. Bestyrelsen måtte derfor finde kompromisser, som alle ejere kunne acceptere. Derudover var bestyrelsesrepræsentanterne til dels bundet af, at Letbanesekretariatet ved forberedelsen af projektet allerede havde truffet en række væsentlige beslutninger, herunder om udbudsprocessen, som ville være omkostningsfulde at omgøre.

Rapportering til Transportministeriet om udviklingen i selskabet

44. Transportministeriet varetog statens medejerskab på kvartals- og interessentskabsmøder, hvor ministeriet var repræsenteret. Møderne tog udgangspunkt i selskabets kvartals- og årsrapporter til ejerne. Det fremgik af vedtægten for selskabet, at kvartalsrapporterne skulle omfatte opfølgning på letbaneprojektets økonomi, fremdrift og risici.

45. Vores undersøgelse viser, at Transportministeriet modtog kvartalsrapporteringer fra selskabet. Vores gennemgang af selskabets kvartalsrapporter til ministeriet viser, at rapporterne gav en overordnet status på udviklingen i selskabet og kvartalsvise regnskabsoplysninger. Vores gennemgang viser dog også, at rapporterne var mangelfulde og ikke indeholdt de oplysninger om letbaneprojektets økonomi, fremdrift og risici, som ejerne i vedtægten havde efterspurgt for at følge udviklingen i selskabet. De præsentationer, som selskabet gav på kvartalsmøderne, indeholdt heller ikke en sammenhængende rapportering om disse. Transportministeriet modtog således en mangelfuld rapportering, som ikke indeholdt centrale oplysninger om udviklingen i selskabets økonomi, herunder om selskabet ville overholde anlægsbudgettet.

46. Transportministeriet har oplyst, at ministeriet fra starten var klar over, at letbaneprojektet havde en høj risikoprofil, og derfor valgte at følge selskabet meget tættere gennem sine bestyrelsesrepræsentanter, end hvad der er almindeligt for andre statslige selskaber. Ministeriet havde en hyppig dialog med sine bestyrelsesrepræsentanter, og repræsentanterne brugte væsentligt mere tid på bestyrelsesopgaven, end der normalt forudsættes.

Det er Rigsrevisionens opfattelse, at Transportministeriet i vedtægten havde sikret rammer for ejerskabet, som gav ministeriet mulighed for at reagere, hvis ellers selskabets rapporteringer havde indeholdt de oplysninger om letbaneprojektets økonomi, fremdrift og risici, som ministeriet i vedtægten havde lagt til grund for sit aktive ejerskab. Det er videre Rigsrevisionens opfattelse, at selskabets mangelfulde rapporteringer nødvendiggjorde, at ministeriet havde en tæt dialog med sine bestyrelsesrepræsentanter om udviklingen i selskabet, hvis ministeriet skulle have mulighed for at reagere.

Undersøgelsen viser da også, at ministeriet løbende modtog relevante oplysninger om selskabets overordnede udvikling fra bestyrelsesrepræsentanterne. Efter Rigsrevisionens opfattelse kompenserede disse oplysninger dog ikke for det solidt dokumenterede grundlag, som ministeriet havde forudsat med kvartalsrapporteringerne for at kunne følge udviklingen i selskabets økonomi, herunder om selskabet kunne overholde budgettet.



I juni 2013 satte ejerne af Aarhus Letbane I/S deres aftryk på letbaneprojektet.

Foto: Aarhus Letbane I/S

Transportministeriets reaktion på udviklingen i selskabet

47. Vi har undersøgt, om Transportministeriet har reageret tilfredsstillende på udviklingen i selskabet. Vi har lagt til grund, at ministeriet burde reagere, hvis der var tegn på, at selskabet ikke kunne overholde anlægsbudgettet, da dette kunne true statens midler.

48. Som tidligere nævnt modtog Transportministeriet rapporter fra selskabet og havde derudover en tæt dialog med sine bestyrelsesrepræsentanter om udviklingen i selskabet. Fra ministeriets bestyrelsesrepræsentanter modtog ministeriet bl.a. oplysninger om selskabets opbygning af bygherreorganisationen, om selskabets økonomistyring samt om selskabets udbud og igangsættelse af anlægsarbejder.

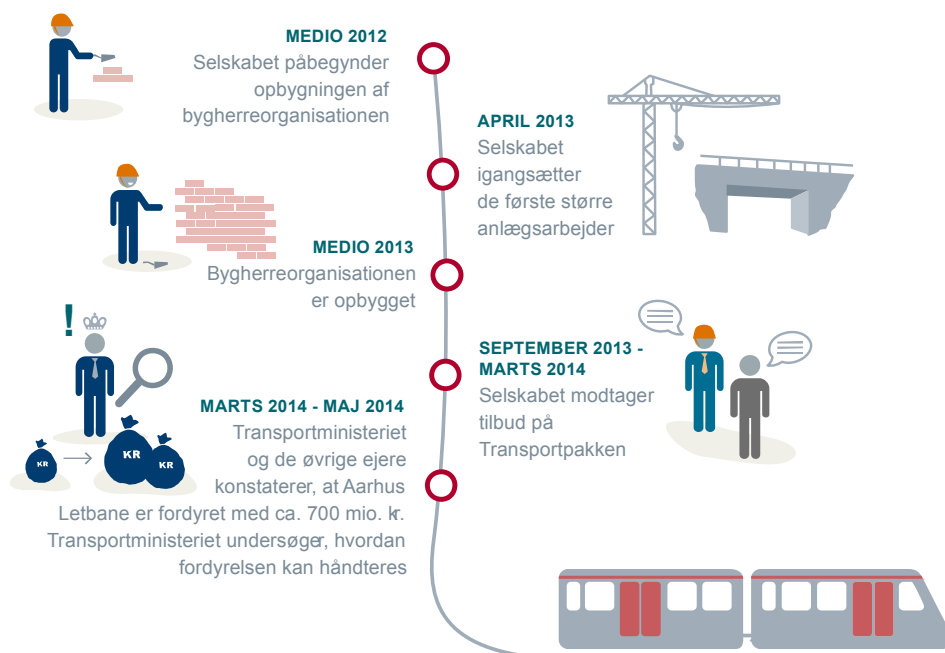
Vi har gennemgået selskabets rapporter og oplysningerne fra bestyrelsesrepræsentanterne og har på den baggrund undersøgt ministeriets reaktion på 2 konkrete forhold, som ministeriet blev orienteret om:

- selskabets bygherreorganisation og økonomistyring, som var under opbygning frem til medio 2013
- selskabets 3 større anlægsarbejder, som blev igangsat i april 2013.

49. Figur 4 viser de væsentligste begivenheder i forbindelse med opbygningen af selskabets bygherreorganisation samt selskabets udbud og anlæg af letbanen fra 2012 til 2014.

FIGUR 4

FORLØBET OMKRING AARHUS LETBANE FRA MEDIO 2012 TIL MEDIO 2014



Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Transportministeriet og Aarhus Letbane I/S.

Det fremgår af figur 4, at selskabets bygherreorganisation var under opbygning indtil medio 2013. Omkring april 2013 igangsatte selskabet de første større anlægsarbejder. Fra september 2013 til marts 2014 modtog selskabet tilbud på Transportpakken. I marts 2014 konstaterede Transportministeriet, at Aarhus Letbane var fordyret med ca. 700 mio. kr., og frem til maj 2014 undersøgte ministeriet, hvordan fordyrelsen kunne håndteres.

Selskabets bygherreorganisation og økonomistyring

50. Vores gennemgang af selskabets rapporteringer til Transportministeriet og oplysningerne fra ministeriets bestyrelsesrepræsentanter viser, at ministeriet løbende blev oplyst om, at selskabets bygherreorganisation og økonomistyring var under opbygning frem til medio 2013 og indtil da var utilstrækkelig.

TRANSPORTPAKKEN er letbaneprojektets største entrepris og består bl.a. af spor, signaler og tog. Transportpakken blev udbudt som en totalentreprise.

LETBANESekretariatet

var en del af Midttrafik (trafik-selskabet i Region Midtjylland). Letbanesekretariatet forberedte Aarhus Letbane frem til medio 2012 og blev undervejs fulgt af en styregruppe, hvor Transportministeriet, Aarhus Kommune, Region Midtjylland, Banedanmark og Midttrafik var repræsenteret.

51. Det fremgår af et internt notat i Transportministeriet, at ministeriet allerede i starten af 2012 var bekymret for, om Letbanesekretariatet evnede at forberede letbaneprojektet og opbygge bygherreorganisationen til Aarhus Letbane I/S. Ministeriets bekymring var begrundet i, at Letbanesekretariatet ikke havde erfaring med arbejdet med større anlægsprojekter, ikke var vant til at arbejde i krydsfeltet mellem lovgivning og større anlægsprojekter og havde et stort forbrug af eksterne konsulenter. Ministeriet har oplyst, at Letbanesekretariatet kun formelt forestod forberedelsen af projektet, som reelt blev forberedt af eksterne rådgivere. Ministeriet var således fra begyndelsen bevidst om, at der var en risiko for, at Aarhus Letbane I/S ikke fra start ville have en tilfredsstillende bygherreorganisation eller økonomistyring.

52. Da Aarhus Letbane I/S blev stiftet medio 2012, skulle bestyrelsen opbygge en bygherreorganisation fra bunden og få styr på projektets økonomi. Transportministeriet har oplyst, at ministeriets bestyrelsesrepræsentanter straks tog fat på at opbygge en bygherreorganisation for at få overblik over økonomien. Ministeriet har oplyst, at det var et vilkår for opbygningen af selskabets bygherreorganisation, at dette skete i respekt for de øvrige ejeres ønsker om, at projektet ikke blev unødigt forsinket eller havde unødige omkostninger til bygherreorganisationen. Resultatet blev, at opbygningen af bygherreorganisationen tog længere tid, og at en række opgaver blev igangsat, inden organisationen havde opnået de nødvendige kompetencer. Ministeriets bestyrelsesmedlem oplyste ministeriet om, at selskabets bygherreorganisation først havde en tilfredsstillende størrelse medio 2013, og oplyste undervejs ministeriet om, at selskabets økonomistyring indtil da var utilstrækkelig.

ANLÆGSbudgettet i lov om Aarhus Letbane var baseret på et budget fra 2010, som var opdelt på letbanens hovedstrækninger samt udgifter til bygherreorganisation og fjernstyringssystem mv.

Budgettet blev omkring 2011 ændret til et budgetformat opdelt på de anlægsentrepriser, som skulle udbydes.

Der blev ikke etableret en dokumenteret budget- og kontobro, som sikrede sporbarhed mellem disse 2 budgetter.

Transportministeriet modtog i denne periode heller ikke dokumentation for, om selskabet kunne overholde projektets budget eller ej. Selskabet orienterede dog ministeriet om, at budgettet fra start var under pres – fx betød en usikkerhed omkring indekseringen af bevillingen en potentiel fordyrelse på 100 mio. kr. Rigsrevisionen finder det væsentligt, at selskabet i denne periode ikke kunne sammenholde projektets aktuelle økonomiske situation med anlægsbudgettet i lov om Aarhus Letbane, bl.a. fordi der ikke var etableret en dokumenteret budget- og kontobro mellem det budget, der blev fulgt op på siden 2011, og anlægsbudgettet i lov om Aarhus Letbane.

53. Vores undersøgelse viser, at Transportministeriet fra medio 2012 til medio 2013 løbende reagerede på, at selskabets bygherreorganisation og økonomistyring ikke var tilfredsstillende til at sikre, at projektet blev gennemført på et forsvarligt økonomisk grundlag. Ministeriet fulgte op på, at selskabet opbyggede en tilstrækkelig bygherreorganisation og forbedrede økonomistyringen. Ministeriet engagerede bl.a. sin suppleant i bestyrelsen som konsulent for selskabet fra primo 2013. I maj 2013 tog ministeriet desuden initiativ til en plan, som skulle sikre selskabet en tilfredsstillende økonomistyring af projektet. Planen omfattede bl.a. afklaring af forholdet mellem Aarhus Letbane I/S og det kommende driftsselskab, herunder omkostningsfordelingen mellem de 2 selskaber. Med planen tilskyndede ejerne desuden Aarhus Letbane I/S til at sikre, at budgettet blev overholdt. Ministeriet har oplyst, at ministeriet på et tidligt tidspunkt fik indtryk af, at de andre ejere var mere fokuserede på letbanens åbning i 2016 end på budgetoverholdelsen, og ministeriet tilskyndede derfor til, at budgettet blev overholdt.

Transportministeriet håndterede dog ikke usikkerheden omkring indekseringen før i 2014, og det resulterede i, at budgettet skulle opjusteres med 100 mio. kr., hvilket kom til at indgå som en del af fordyrelsen. Der blev også først i 2014 tilnærmelsesvist skabt sammenhæng mellem projektets aktuelle økonomiske situation og anlægsbudgettet i lov om Aarhus Letbane. Ministeriet har derudover oplyst, at anlægsselskabets muligheder for at styre anlægsprojektet i høj grad blev kompliceret af, at Aarhus Kommune og Region Midtjylland først stiftede det forudsatte driftsselskab i september 2013.

54. Vores gennemgang af selskabets bestyrelsesmateriale har vist, at selskabet i 2. halvår 2012 tog initiativ til at få overblik over projektets økonomi. Selskabet fik bl.a. eksterne konsulenter til at gennemgå budgettet og på den baggrund udarbejde et opdateret budget for projektet. Bestyrelsen vurderede dog, at selskabet fortsat manglede et tilfredsstillende grundlag for at styre projektets økonomi. I marts 2013 udarbejdede selskabet den første interne prognose over projektets forventede udgifter. Denne prognose viste en mulig fordyrelse på ca. 400 mio. kr. i forhold til budgettet i lov om Aarhus Letbane.

Transportministeriet har oplyst, at ministeriet ikke blev orienteret af selskabet eller ministeriets bestyrelsesrepræsentanter om prognosen fra marts 2013, fordi der ifølge medlemmet var enighed i bestyrelsen om, at prognosen ikke havde en kvalitet, som berettigede til at orientere ejerne. Vores undersøgelse har dog vist, at de fordyrelser, som var forudset i prognosen fra marts 2013, efterfølgende viste sig at holde, og enkelte af dem blev større end antaget. Bestyrelsesrepræsentanterne oplyste dog på baggrund af prognosen ministeriet om deres bekymring, som dels var at få skabt grundlag for et gennemskueligt budget, dels at få forpligtet selskabet til at overholde budgettet.

55. Vores undersøgelse viser, at Transportministeriet løbende blev oplyst om, at selskabets bygherreorganisation og økonomistyring var under opbygning frem til medio 2013 og indtil da var utilstrækkelig. Ministeriet vidste, at selskabet ikke havde tilstrækkeligt overblik over økonomien eller over, om budgettet kunne overholdes. Ministeriet har oplyst, at ministeriet på intet tidspunkt var tryk ved selskabets økonomistyring af letbaneprojektet, eller at anlægsbudgettet kunne overholdes, men at ministeriet løbende blev forsikret af selskabet og ministeriets bestyrelsesmedlem om, at det var muligt at overholde budgettet. Ministeriet har oplyst, at styringen af projektet frem til medio 2014 alligevel skete under den forudsætning, at budgettet var realistisk og derfor både skulle og kunne overholdes.

56. Transportministeriet har påpeget, at hvis selskabets revisorer ved den årlige revisionen af selskabet i 2012 og 2013 havde meldt ud, at økonomistyringen var utilstrækkelig, og taget forbehold eller givet supplerende oplysninger i revisionserklæringerne, så kunne dette måske have skabt grundlag for en politisk beslutning om at konsolidere projektet, inden man gik videre.

Hertil skal Rigsrevisionen understrege, at formålet med den årlige revision først og fremmest er at erklære sig om, hvorvidt regnskabet er rigtigt. Revisionen konstaterede ikke forhold, der indikerede, at regnskabet ikke var rigtigt. Derudover gjorde revisionen i marts 2013 – i revisionsprotokollatet vedrørende årsrapporten for 2012 – opmærksom på væsentlige mangler i selskabets økonomistyring, bl.a. at selskabet endnu ikke havde tilrettelagt faste rutiner og procedurer for selskabets økonomistyring og interne procedurer for ledelsesinformation. Revisionen bekræftede således Transportministeriets vurdering af, at selskabets økonomistyring var utilstrækkelig.

I selskabets årsrapport erklærer revisorerne sig om, hvorvidt årsregnskabet er rigtigt, og udtaler sig om, hvorvidt ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet.

I revisionsprotokollatet til årsrapporten redegøres bl.a. for den udførte forvaltningsrevision, som fx kan omfatte, om selskabets interne forretningsgange vedrørende ledelsesinformation og økonomistyring er tilrettelagt på en hensigtsmæssig måde.



Bro til letbanen i banegraven i Aarhus.

Foto: Aarhus Letbane I/S

Selskabets igangsættelse af anlægsarbejder

Forberedende arbejder gennemføres normalt i store anlægsprojekter forud for hovedudbud. Forberedende arbejder kan bl.a. omfatte projektering og udbud, diverse undersøgelser og ledningsarbejder.

Derudover kan det i visse tilfælde være relevant at gennemføre egentlige anlægsarbejder forud for hovedudbuddet.

57. Anlæg af Aarhus Letbane blev udbudt som en række mindre, forberedende arbejder, en række større anlægsarbejder og én større totalentreprise, Transportpakken, som bl.a. omfatter spor, signaler og tog.

58. Det fremgår af lov om Aarhus Letbane og vedtægten for selskabet, at selskabet kun kunne indgå kontrakt om anlæg af letbanen, hvis der var enighed herom blandt ejerne – dvs. at Transportministeriet sammen med de øvrige ejere skulle godkende, at selskabet indgik kontrakter om anlæg af letbanen.

59. Vores gennemgang af referater fra møder mellem Transportministeriet og ministeriets bestyrelsesrepræsentanter viser, at det ifølge ministeriet var formålet med formuleringen i loven, at ejerne skulle have mulighed for at tage stilling til projektets fortsatte gennemførelse på et sikkert økonomisk grundlag, når der forelå sikre priser for anlægget. Hvis tilbuddene viste, at anlægget ville blive dyrere end forudsat, skulle ejerne altså have mulighed for at reagere ved ikke at indgå kontrakt. Ifølge ministeriet ville ejernes reaktionsmulighed blive meget begrænset, hvis der blev igangsat for mange større anlægsarbejder, før prisen på Transportpakken (den største entreprise) var kendt.

Vores undersøgelse viser imidlertid, at Transportministeriet fraskrev sig den reaktionsmulighed, som loven indeholdt. Vores gennemgang af referaterne fra kvartalsmødet i november 2012 og fra et møde i marts 2013 mellem ministeriet og ministeriets bestyrelsesrepræsentanter viser, at ministeriet godkendte, at selskabet fulgte en udbudsproces, som ikke afspejlede den proces, som ministeriet havde forudsat i lov om Aarhus Letbane.

Selskabet fulgte i stedet den udbudsproces, som var forberedt af Letbanesekretariatet. Denne udbudsproces forudsatte, at en meget stor del af anlægget af letbanen blev udbudt som forberedende arbejder og igangsat, inden der blev indgået kontrakt om hovedudbudet – Transportpakken. Transportministeriet godkendte på møderne i november 2012 og marts 2013, at selskabets bestyrelse kunne igangsætte forberedende arbejder, herunder større anlægsarbejder, uden ministeriets særskilte godkendelse. Ministeriet sikrede dog i foråret 2013, at selskabet kun igangsatte halvdelen af de planlagte arbejder. Ministeriets bestyrelsesrepræsentanter vurderede, at udbudsprocessen ud fra en anlægsøkonomisk betragtning ikke var uhensigtsmæssig, og at alternativet – at starte forfra med at forberede udbudsprocessen – ville forsinke projektet og medføre ekstraomkostninger.

På den baggrund blev Transportministeriet i april 2013 orienteret om, at selskabet i 1. halvår 2013 igangsatte 3 større anlægsarbejder til i alt ca. 250 mio. kr., jf. boks 3. På dette tidspunkt vidste ministeriet, at selskabet endnu ikke havde et tilstrækkeligt overblik over projektets økonomiske situation, og at prisen på Transportpakken fortsat ikke var kendt.

BOKS 3

DE 3 STØRRE ANLÆGSARBEJDER, SOM BLEV IGANGSAT I APRIL 2013 (2014-PRISER)

- en større bro i banegraven i Aarhus til ca. 90 mio. kr.
- en større bro over Egådalen til ca. 120 mio. kr.
- strækningen Randersvej-Lystrup til ca. 40 mio. kr.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Transportministeriet og Aarhus Letbane I/S.

60. Transportministeriet har oplyst, at ministeriet godkendte udbudsprocessen, fordi selskabet i 2012 havde besluttet, af hensyn til de lokale parters ønske om færdiggørelse i 2016, at en række større tidskritiske anlægsarbejder skulle igangsættes inden kontraktindgåelsen for Transportpakken og dermed også inden, at prisen for hele anlægsprojektet var kendt. Ministeriet oplyser videre, at selskabet i april 2013 allerede havde gennemført licitation for enkelte af de større anlægsarbejder, og at det derfor ville have økonomiske konsekvenser ikke at igangsætte dem. Derudover ville det være nødvendigt at udarbejde dele af projekteringsarbejdet på ny med deraf følgende merudgifter. Desuden ville en udsættelse medføre, at projektet blev forsinket, hvilket også kunne medføre en yderligere fordyrelse. Ministeriet opgjorde ikke omfanget af de mulige fordyrelser ved ikke at igangsætte de større anlægsarbejder.

61. Vores undersøgelse viser, at Transportministeriet godkendte igangsættelsen af større anlægsarbejder med henvisning til, at det var nødvendigt for at blive færdig til tiden, før selskabet modtog tilbud på Transportpakken, og selv om der ikke mellem ejerne var aftalt et fast færdiggørelsestidspunkt for letbanen. Ministeriet har oplyst, at færdiggørelsestidspunktet først kunne fastlægges endeligt efter udbud af projektet. Den manglende afklaring af projektets færdiggørelsestidspunkt fik således stor indflydelse på projektet, idet ministeriet accepterede, at selskabet handlede ud fra et lokalt ønske om færdiggørelse i 2016.

62. Vores gennemgang af korrespondancen mellem Transportministeriet, ministeriets bestyrelsesmedlem og selskabet viser, at ministeriet var orienteret om, at igangsættelsen af større anlægsarbejder før Transportpakken udhulede ejernes mulighed for at standse projektet, hvis tilbuddene på Transportpakken viste, at projektet blev dyrere end forudsat – bl.a. fordi en stor del af budgettet allerede ville være brugt til bygherreorganisation, rådgivere og større anlægsarbejder. Vores gennemgang viser også, at ministeriet i 2013 var orienteret om, at letbaneprojektet kun ville kunne holde sit budget, hvis Transportpakkens pris blev billigere end budgetteret.

Det er Rigsrevisionens opfattelse, at Transportministeriet ved at godkende, at selskabet igangsatte de 3 større anlægsarbejder, fraskrev sig en reaktionsmulighed for at sikre, at projektet blev gennemført på et forsvarligt økonomisk grundlag, og håndtere en eventuel fordyrelse.



Visualisering af et letbanetog på broen over Egådalen.

Kilde: Aarhus Letbane I/S

63. Som tidligere nævnt har Transportministeriet oplyst, at styringen af projektet frem til medio 2014 skete under den forudsætning, at budgettet var realistisk og derfor både skulle og kunne overholdes. Fra medio 2013 til primo 2014 blev udbuddet af Transportpakken gennemført, og alle udbudsrunderne viste, at Transportpakken ville blive dyrere end forudsat. På den baggrund afviste ministeriet i marts 2014, at selskabet kunne igangsætte yderligere anlægsarbejder eller indgå kontrakt om Transportpakken, og ministeriet tog initiativ til at få undersøgt, hvordan fordyrelsen kunne håndteres.

Transportministeriet fik et eksternt rådgiverfirma til at vurdere, om det var muligt at tilpasse projektet, så det kunne gennemføres inden for det forudsatte budget. Rådgivernes undersøgelse i maj 2014 viste, at det samlet set ikke var muligt at finde besparelser i letbaneprojektet, der kunne bringe anlægsdelen på niveau med anlægslovens budget. Ejerne konkluderede på den baggrund, at anlægsprojektet havde været underbudgetteret. Fordyrelsen blev opgjort til ca. 700 mio. kr., hvoraf Transportpakken kun var skyld i en mindre del.

På den baggrund indstillede Transportministeriet til regeringens Økonomiudvalg, at staten finansierede sin del af fordyrelsen på ca. 330 mio. kr., at statens samlede indskud på ca. 1 mia. kr. herefter blev konverteret til et tilskud, og at staten udtrådte som ejer af Aarhus Letbane I/S.

64. Tabel 1 viser fordyrelsen af letbaneprojektet i Aarhus medio 2014 fordelt på budgetposter.

TABEL 1

FORDYRELSEN AF LETBANEPROJEKTET I AARHUS, MEDIO 2014 (2014-PRISER)

Budgetposter (mio. kr.)	Anlægsbudgettet fra 2012 ¹⁾	Det nye anlægsbudget fra 2014	Ændring
Forberedende anlægsarbejder (19 entrepriser)	418	667	249
Tekniske anlæg i Transportpakken	532	684	152
Projektering, tilsyn og administration	124	292	168
Bygherreorganisation	35	150	115
Myndighedsbehandling	-	27	27
Bidrag fra Aarhus Letbane Drift I/S ²⁾	-	÷75	÷75
Reserver	107	174	67
Anlæg i alt (Aarhus Letbane I/S)	1.217	1.919	702

¹⁾ Anlægsbudgettet fra 2012 er et budget, som selskabet opstillede primo 2014 for at kunne forklare fordyrelsen af anlægget af Aarhus Letbane. Anlægsbudgettet fra 2012 er opstillet med udgangspunkt i anlægsbudgettet i lov om Aarhus Letbane. Det nye anlægsbudget fra 2014 blev udarbejdet af selskabet medio 2014 som udgangspunkt for den fremadrettede budgetopfølgning.

²⁾ Aarhus Letbane Drift I/S bidrog med 75 mio. kr. til finansiering af projektering, tilsyn og administration, bygherreorganisation og myndighedsbehandling.

Note: Totaler afviger på grund af afrunding.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Transportministeriet og Aarhus Letbane I/S.

Det fremgår af tabel 1, at letbaneprojektets anlæg i 2014 var fordyret med ca. 700 mio. kr. De største elementer i fordyrelsen er de forberedende anlægsarbejder, der blev ca. 250 mio. kr. dyrere, herefter kom projektering, tilsyn og administration med ca. 170 mio. kr. og tekniske anlæg i Transportpakken med ca. 150 mio. kr. Bygherreorganisationen blev ca. 120 mio. kr. dyrere. Merbevillingen til letbaneprojektet indeholder derudover nye reserver til projektet på ca. 67 mio. kr. ud over de oprindelige reserver på ca. 107 mio. kr., der allerede var indlagt i budgettet.

Transportministeriets oplysninger til Folketinget om Aarhus Letbane I/S

65. Vi har undersøgt, om Transportministeriet har orienteret Folketinget om selskabets økonomiske situation.

66. Transportministeriet har halvårligt orienteret Folketingets Finansudvalg og Folketingets Transportudvalg om Aarhus Letbane i "Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område" (herefter anlægsstatus), jf. tabel 2.

TABEL 2

TRANSPORTMINISTERIETS ORIENTERING TIL FOLKETINGET OM STATUS PÅ LETBANeprojektet I AARHUS

Orientering i anlægsstatus	Vurdering af, om letbaneprojektet overholder anlægsbudgettet i lov om Aarhus Letbane fra maj 2012	Øvrige bemærkninger om projektets status
2. halvår 2012	-	Selskabet er ved at gennemføre udbud af anlægsarbejderne. Det endelige statslige bidrag vil kunne opgøres, når der foreligger anlægspriser for letbanen.
1. halvår 2013	-	Selskabet er ved at gennemføre udbud af anlægsarbejderne og Transportpakken.
2. halvår 2013	✓	Der er igangsat 4 ud af 19 planlagte entrepriser, hvoraf de største er broerne over Egådalen og i banegraven. Selskabet har modtaget de første bud på Transportpakken. I forhold til projektets samlede økonomi bemærkes dog, at ejerne i løbet af foråret 2014 skal tage endeligt stilling til resultatet af udbuddet og indgåelse af kontrakter. I den forbindelse vil der foreligge en opdateret status for økonomien.
1. halvår 2014	÷	Selskabet har modtaget de sidste tilbud på udbuddet af anlægget af letbanen. Det laveste tilbud på anlægsgdelen viste en fordyrelse på ca. 700 mio. kr.

- Det fremgår ikke, om anlægsbudgettet i lov om Aarhus Letbane forventes overholdt.

÷ Anlægsbudgettet i lov om Aarhus Letbane forventes ikke overholdt.

✓ Anlægsbudgettet i lov om Aarhus Letbane forventes overholdt.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger i "Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område" fra 2012 til 2014.

Det fremgår af tabel 2, at Transportministeriet i anlægsstatus for 2. halvår 2012 og 1. halvår 2013 ikke orienterede Folketinget om, hvorvidt ministeriet forventede, at anlægsbudgettet i lov om Aarhus Letbane ville blive overholdt. I anlægsstatus for 2. halvår 2013 vurderede ministeriet, at anlægsbudgettet ville blive overholdt. Ministeriet bemærkede dog, at der i foråret 2014 ville foreligge en opdateret status for projektets økonomi. I anlægsstatus for 1. halvår 2014 vurderede ministeriet, at det oprindelige anlægsbudget ikke ville blive overholdt.

67. Vores undersøgelse viser, at Transportministeriet i anlægsstatus for 2. halvår 2013 orienterede om, at anlægsbudgettet ville blive overholdt, selv om ministeriet ikke havde dokumentation for dette, og selv om ministeriet på dette tidspunkt vidste, at det var særdeles usikkert, om projektets anlægsbudget kunne overholdes, idet alle udbudsrunderne for Transportpakken viste, at projektet ville blive dyrere end forudsat.

RESULTATER

68. Rigsrevisionens undersøgelse viser, at Transportministeriet ikke har udøvet et aktivt ejerskab af Aarhus Letbane I/S fra 2012 til 2015. Ministeriet accepterede, at selskabet igangsatte 3 større anlægsarbejder i foråret 2013, selv om ministeriet var informeret om, at selskabets økonomistyring var utilstrækkelig, og selskabet ikke kunne dokumentere, om budgettet for projektet kunne overholdes. Ministeriet fraskrev sig dermed en mulighed for at sikre, at selskabet fik styr på projektets økonomi, inden selskabet indgik større kontrakter.

Transportministeriet sikrede som medejer ikke et tilfredsstillende grundlag for ministeriets overordnede økonomiske tilsyn med Aarhus Letbane I/S. Ministeriet udpegede kompetente bestyrelsesrepræsentanter, men ministeriet kunne ikke i selskabets rapporteringer følge udviklingen i selskabets økonomi, herunder om selskabet ville overholde budgettet.

Transportministeriet reagerede derudover ikke tilfredsstillende på udviklingen i selskabet. Ministeriet fulgte op på, at selskabets økonomistyring i begyndelsen var utilstrækkelig, men ministeriet sikrede ikke, at projektet havde et sikkert økonomisk grundlag, før ministeriet godkendte, at selskabet igangsatte større anlægsarbejder. Først da Transportpakken endelige pris var kendt i marts 2014, satte ministeriet projektet på pause for at få overblik over projektets økonomi.

69. Undersøgelsen viser, at Transportministeriet i 2012 og 2013 ikke orienterede Folketinget om, at det var usikkert, om projektets anlægsbudget kunne overholdes.

2.3. TRANSPORTMINISTERIETS UDTRÆDEN AF AARHUS LETBANE I/S

70. Staten ved Transportministeriet udtrådte som medejer af Aarhus Letbane I/S pr. 1. april 2015, og statens oprindelige indskud samt statens andel af fordyrelsen blev konverteret til et tilskud til selskabet på i alt ca. 1 mia. kr.

71. Vi har undersøgt, om Transportministeriet efter statens udtræden af Aarhus Letbane I/S i april 2015 har sikret, at staten ikke hæfter for yderligere fordyrelser i forbindelse med projektet, og at statens tilskud anvendes som forudsat.

Statens hæftelse for fordyrelser af letbaneprojektet

72. Vi har undersøgt, om Transportministeriet i relevante aftaler mv. har sikret, at staten ikke hæfter for yderligere uforudsete udgifter ved letbaneprojektet.

Entreprenørkonsortiet ASAL står for anlæg af den del af Aarhus Letbane, som er omfattet af Transportpakken. ASAL-konsortiet består af 3 firmaer, Ansaldo STS, Stadler og GCF.

73. Betingelserne for statens udtræden af Aarhus Letbane I/S er fastsat i henholdsvis en politisk aftale, 2 aftaler mellem de daværende ejere af selskabet, et aktstykke til Folketingets Finansudvalg, en lovændring og i kontrakten mellem selskabet og entreprenørkonsortiet ASAL om Transportpakken, jf. boks 4.

BOKS 4

STATENS UDTRÆDEN AF AARHUS LETBANE I/S

- **Politisk aftale af 12. juni 2014**
Staten dækker sin andel af fordyrelsen af letbanen på 330 mio. kr., udtræder som ejer af Aarhus Letbane I/S og bidrager herefter kun som tilskudsyder.
- **Interessentaftalen af 22. juli 2014**
Transportministeriet aftaler med de øvrige ejere, at staten ikke hæfter for uforudsete udgifter til anlæg af Aarhus Letbane ud over statens andel af fordyrelsen.
- **Kontrakt af 30. juli 2014 om Transportpakken**
Entreprenørkonsortiet ASAL accepterer, at staten udtræder af selskabet, så konsortiet ikke kan gøre krav gældende over for staten.
- **Akt 139 28/8 2014**
Folketingets Finansudvalg tiltræder merbevillingen til finansiering af statens andel af fordyrelsen af letbaneprojektet.
- **Lov om ændring af lov om Aarhus Letbane af 18. februar 2015**
Folketinget vedtager, at staten ved Transportministeriet udtræder af Aarhus Letbane I/S, og at statens oprindelige indskud i selskabet konverteres til et tilskud.
- **Udtrædelsesaftale af 16. april 2015**
Transportministeriet aftaler med Aarhus Kommune og Region Midtjylland, at de er forpligtet til at friholde staten for enhver hæftelse for selskabets forpligtelser, som måtte opstå efter udtrædelsesdagen.

74. Transportministeriet vurderer, at staten på baggrund af aftaler, kontrakt, lovændring mv. ikke hæfter for eventuelle yderligere uforudsete udgifter, der er forbundet med de forberedende anlægsarbejder eller Transportpakken.

Som det fremgår af boks 4, er hensigten med ændringsloven og udtrædelsesaftalen, at staten ikke længere hæfter for selskabets økonomi, ligesom også anlægsentreprenøren i kontrakten for Transportpakken har accepteret, at staten udtræder af selskabet. Dermed har Transportministeriet indgået aftaler for at sikre, at staten ikke hæfter for yderligere uforudsete udgifter til letbaneprojektet. Det skal bemærkes, at Rigsrevisionen ikke har foretaget en juridisk vurdering af aftalerne eller kontrakten.

Transportministeriets tilsyn med Aarhus Letbane I/S

75. Vi har undersøgt, om Transportministeriet har fastsat rammer for tilsynet med Aarhus Letbane I/S, som er rettet mod, at tilskuddet anvendes til det forudsatte formål.

76. Efter statens udtræden af Aarhus Letbane I/S den 1. april 2015 har Transportministeriet ikke længere ansvar for selskabets beslutninger eller mulighed for at varetage statens interesser i selskabets bestyrelse. Ministeriet har derimod ansvaret for det statslige tilskud til selskabet, og ministeriets tilsyn med selskabet skal derfor sikre, at tilskuddet anvendes til det forudsatte formål. Ministeriet har indgået en aftale med Vejdirektoratet om bistand i forbindelse med det faglige tilsyn med selskabet.

Rammerne for Transportministeriets tilsyn

77. Rammerne for Transportministeriets tilsyn er fastsat i en administrationsaftale med Aarhus Letbane I/S og i ministeriets revisionsinstruks for statstilskud til letbaner.

78. I administrationsaftalen fremgår det, at Transportministeriet bl.a. vil føre tilsyn med projektets fremdrift og selskabets forvaltning af tilskudsmidlerne på baggrund af selskabets rapporteringer og regnskaber. Rapporteringerne og regnskaber mv. skal følge principperne i ny anlægsbudgettering om sporbarhed i økonomistyringen.

79. Staten udbetaler kun tilskud på baggrund af faktisk afholdte udgifter til projektet, hvilket også betyder, at hvis selskabet ikke får behov for at bruge de nuværende reserver i anlægsprojektet, vil statens andel således heller ikke blive udbetalt. Det fremgår desuden, at Transportministeriet kan stoppe udbetalingen af tilskuddet, hvis selskabet ikke leverer tilstrækkelig dokumentation for anvendelsen af tilskuddet. Ved misligholdelse af administrationsaftalen kan ministeriet stille krav om tilbagebetaling, ophør af igangsættelse af nye aktiviteter eller udfasning af igangværende aktiviteter.

80. I revisionsinstruksen fremgår det, at selskabets revisorer skal efterprøve, om tilskuddet er anvendt til formålet og kun til projektrelevante omkostninger, om projektregnskabet for anlægsinvesteringen er rigtigt, og om selskabets dispositioner er i overensstemmelse med bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

81. Transportministeriet har oplyst, at ministeriet forstår administrationsaftalen sådan, at hvis letbaneselskabet ikke gennemfører projektet som forudsat, anvender midler til andre formål end aftalt eller træffer beslutninger om væsentlige ændringer/forringelser i projektet uden forudgående godkendelse, har ministeriet mulighed for at iværksætte modsvarende sanktioner.



Letbanesporet mod Lisbjerg.

Kilde: Aarhus Letbane I/S

Grundlaget for tilsynet med Aarhus Letbane

82. Det fremgår af administrationsaftalen, at statens tilskud til Aarhus Letbane udmøntes på baggrund af en projektbeskrivelse og et tilhørende detaljeret anlægsbudget, som skal være godkendt af staten, Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Projektbeskrivelsen og anlægsbudgettet skal opdateres løbende med eventuelle ændringer, og anlægsbudgettet skal følge principperne i ny anlægsbudgettering, herunder om sporbarhed i økonomistyringen.

83. Transportministeriet har oplyst, at der ikke er foretaget ændringer af anlægsprojektet i forhold til lov om Aarhus Letbane fra maj 2012. Vejdirektoratets tilsyn med projektet er derfor baseret på den projektbeskrivelse, som lå til grund for loven.

Vejdirektoratet følger ikke op på det oprindelige budget i loven fra 2012, fordi der ikke er fuld sporbarhed mellem dette budget og budgettet fra 2014. Transportministeriet har oplyst, at Vejdirektoratets tilsyn i stedet er baseret på det opdaterede detaljerede anlægsbudget, som lå til grund for interessentaftalen i 2014 og lovændringen i 2015. Aarhus Letbane I/S har konsolideret anlægsbudgettet, jf. tabel 1. Ministeriet har aftalt med selskabet, at dette anlægsbudget lægges til grund for selskabets løbende rapporteringer til ministeriet, og selskabet skal forklare eventuelle ændringer og afvigelser i forhold til dette budgets hovedposter.

I 2. halvår 2015 har Transportministeriet og Vejdirektoratet fastlagt opfølgningen på letbaneprojektets anlægsøkonomi. Med opfølgningen modtager ministeriet oplysninger om udviklingen i projektets økonomi i forhold til 2014-budgettets poster, herunder forbrug, prognose over forventede udgifter og en overordnet risikorapportering. I 1. halvår 2016 vil ministeriet og Vejdirektoratet arbejde videre med at tilpasse opfølgningen til projektet.

RESULTATER

84. Rigsrevisionens undersøgelse viser, at Transportministeriet, i forbindelse med at staten udtrådte som medejer af Aarhus Letbane I/S, har sikret, at det fremgår af relevante aftaler, kontrakter, aktstykker og lovgivning, at staten ikke hæfter for yderligere fordyrelser af letbaneprojektet ud over det aftalte tilskudsbeløb.

Transportministeriet har derudover defineret rammer for tilsynet med Aarhus Letbane I/S, som sikrer, at tilsynet er fagligt funderet, og at der er sanktionsmuligheder, hvis tilskuddet ikke anvendes til det forudsatte formål. Ministeriets tilsyn med statens tilskud til projektet bistås af Vejdirektoratet og bygger bl.a. på principper fra ny anlægsbudgettering om økonomiopfølgning, og det er Rigsrevisionens vurdering, at ministeriet nu får bedre information om projektets status mv. end tidligere.

Rigsrevisionen, den 18. april 2016

Lone Strøm

/Mads Nyholm Jacobsen

BILAG 1. METODISK TILGANG

Formålet med undersøgelsen er at vurdere, om Transportministeriets deltagelse i anlægget af Aarhus Letbane har været tilfredsstillende. Vi besvarer følgende spørgsmål i beretningen:

- Har Transportministeriet sikret, at det økonomiske grundlag for, at staten indtrådte som medejer af Aarhus Letbane I/S i 2012, var tilfredsstillende?
- Har Transportministeriet udøvet et aktivt ejerskab af Aarhus Letbane I/S fra 2012 til 2015?
- Har Transportministeriet efter statens udtræden af Aarhus Letbane I/S i april 2015 sikret, at staten ikke hæfter for yderligere fordyrelser i forbindelse med projektet, og at statens tilskud anvendes som forudsat?

I undersøgelsen indgår Transportministeriet. Aarhus Kommune og Region Midtjylland indgår ikke i undersøgelsen. Vi har derfor ikke undersøgt, hvordan Aarhus Kommunes eller Region Midtjyllands deltagelse i letbaneprojektet har påvirket projektets forløb.

Undersøgelsen omhandler perioden 2010-2015. Dvs. den periode, hvor Transportministeriet var med til at forberede letbaneprojektet, var medejer af Aarhus Letbane I/S og blev tilskudsyder til letbaneprojektet.

Fremgangsmåden i undersøgelsen har hovedsageligt været, at vi har gennemgået dokumenter fra Transportministeriet og Aarhus Letbane I/S.

Væsentlige dokumenter

Vi har gennemgået en række dokumenter, herunder:

- aftale- og lovforberedende arbejde om Aarhus Letbane
- bestyrelses- og interessentskabsmateriale fra den periode, hvor staten var en del af Aarhus Letbane I/S (2012-2015)
- korrespondance mellem Transportministeriet og ministeriets bestyrelsesrepræsentanter
- Transportministeriets interne materiale om Aarhus Letbane
- juridiske dokumenter såsom Transportministeriets interessentskabsaftale, administrationsaftale og udtrædelsesaftale med de andre 2 interessenter både fra den periode, hvor staten var en del af selskabet, men også aftalerne omkring statens udtræden af selskabet.

Formålet med gennemgangen af dokumenterne har været at få indsigt i de forudsætninger, forberedelser og rammebetingelser, som udgjorde grundlaget for letbaneprojektet, men også at få klarlagt, hvilke oplysninger om projektets status, herunder økonomiske situation, der undervejs er tilgået Transportministeriet.

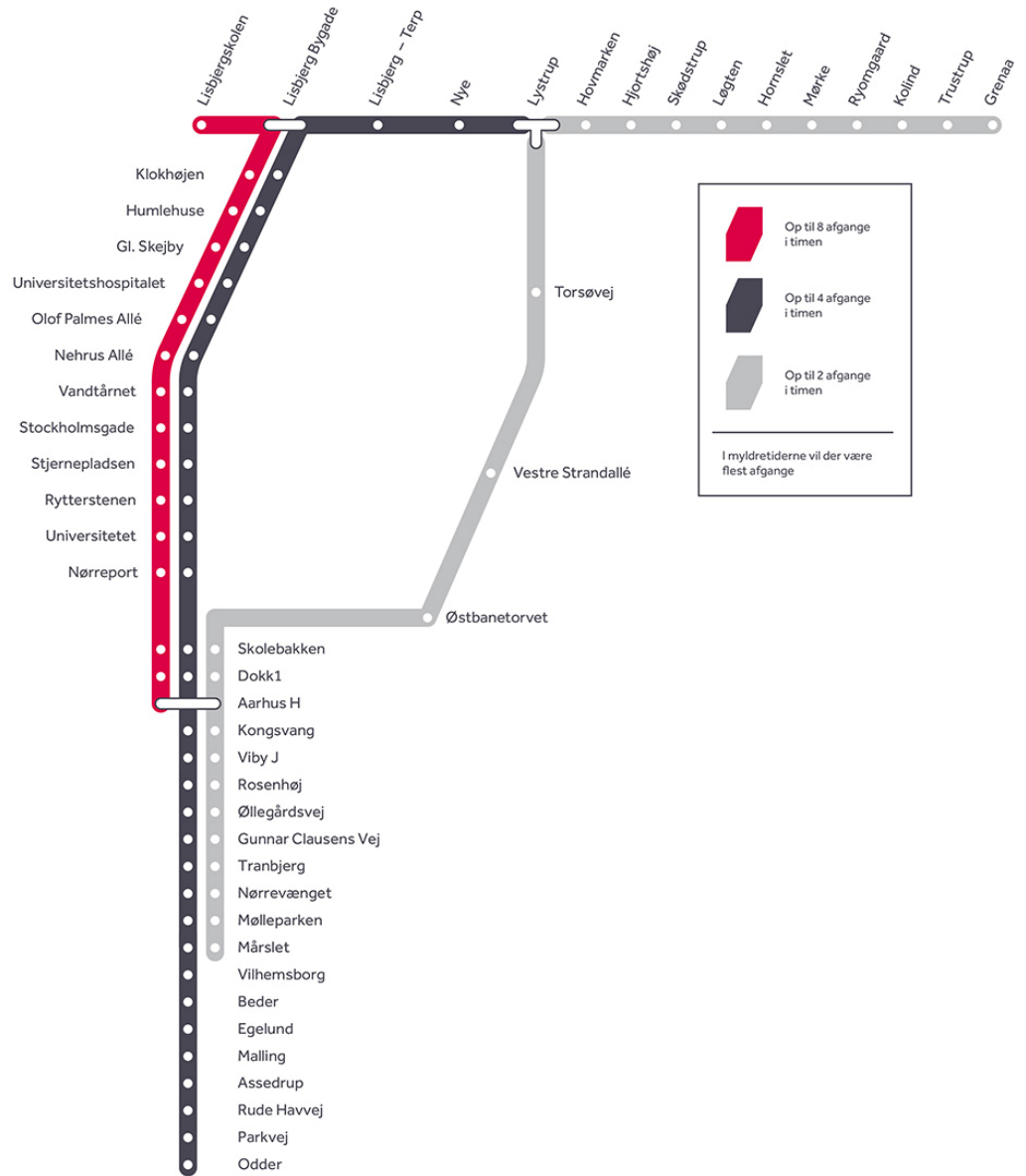
Interviews

Vi har interviewet følgende:

- Transportministeriet
- de 2 bestyrelsesrepræsentanter, som var udpeget af transportministeren og repræsenterede staten i Aarhus Letbanes bestyrelse i perioden 2012-2015
- Aarhus Letbane I/S
- Region Midtjylland
- Aarhus Kommune.

Formålet med interviewene har været at få en forståelse af selve forløbet af letbaneprojektet i Aarhus og i den forbindelse også, hvad de forskellige parter har opfattet som afgørende for forløbet, og hvilke perspektiver parterne har på, hvilke hændelser der førte til fordyrelsen. Samlet set har perspektiverne fra alle interviewene bibragt os viden, der indirekte har betydning for vores vurdering af, hvilke muligheder Transportministeriet havde for at sikre det økonomiske grundlag for letbaneprojektet og for at gribe ind over for en truende fordyrelse af projektet.

BILAG 2. LINJEFØRING, STOPPESTEDER OG AFGANGSFREKVENNS PÅ AARHUS LETBANE

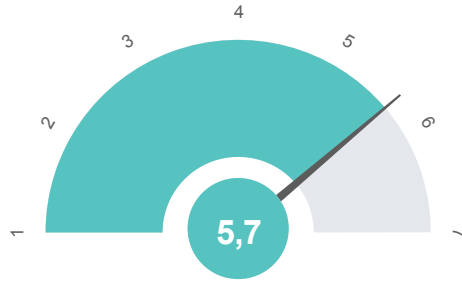


BILAG 3. ORDLISTE

Aarhus Letbane Drift I/S	Interessentskab stiftet i september 2013 af Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Selskabet finansierede Aarhus Letbanes driftsanlæg. Selskabet fusionerede i november 2015 med Aarhus Letbane I/S.
Aarhus Letbane I/S	Interessentskab stiftet i august 2012 af staten ved Transportministeriet, Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Selskabet skulle anlægge Aarhus Letbane. Staten udtrådte som ejer i april 2015. Selskabet fusionerede i november 2015 med Aarhus Letbane Drift I/S.
Forberedende arbejder	Dækker typisk ledningsomlægninger mv. I forbindelse med Aarhus Letbane har forberedende arbejder omfattet egentlige større anlægsarbejder, fx konstruktion af broer.
Indeksring	Fremskrivning af fx en bevilling fra et års priser til et andet års priser. Anlægsprojekters bevilling kan fx indekseres ud fra Danmarks Statistiks byggeomkostningsindeks eller forudsætninger fastsat på finansloven.
Interessentskab	Selskabsform, som typisk vælges i forbindelse med store anlægsprojekter med flere offentlige ejere. Ejerne hæfter solidarisk og uden begrænsning for virksomhedens forpligtelser. Ejerne hæfter således med hele deres formue for selskabets forpligtelser. Interessentskabsformen indebærer også typisk tættere kontakt mellem selskabet og dets ejere, end hvad der er normalt for aktieselskaber.
Letbanesekretariatet	Var en del af Midttrafik (trafikselskabet i Region Midtjylland). Letbanesekretariatet forberedte Aarhus Letbane frem til medio 2012 og blev undervejs fulgt af en styregruppe, hvor Transportministeriet, Aarhus Kommune, Region Midtjylland, Banedanmark og Midttrafik var repræsenteret.
Ny anlægsbudgettering	Transportministeriets økonomistyringsmodel for statslige anlægsprojekter. Modellens principper omfatter bl.a. budgettering af projekter. Ifølge modellen skal statslige anlægsprojekters budgettering bl.a. indeholde korrektionstillæg (reserver) på 30 % af budgettet. Derudover skal der bl.a. gennemføres ekstern kvalitetssikring forud for anlægslov. Modellen omfatter desuden en række krav til forberedelsen af projekters beslutningsgrundlag for at øge kvaliteten og krav til økonomi- og risikostyringen under gennemførelsen af projektet.
Statens ejerskabspolitik	Var fra 2004 til 2015 fastsat i publikationen "Staten som aktionær". Ejerskabspolitikken blev opdateret i 2015, hvor centrale dele blev videreført. Ejerskabspolitikken stiller en række krav til statens ejerskab af selskaber, herunder interessentskaber.
Totalentreprise	Entreprise, som omfatter både design og anlægsarbejder.
Transportpakken	Er letbaneprojektets største entreprise og består bl.a. af spor, tog og signaler. Dele af Transportpakken blev finansieret af Aarhus Letbane I/S, mens andre dele blev finansieret af Aarhus Letbane Drift I/S.

Nærmeste leder god til at give information om status på Midttrafiks mål.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status

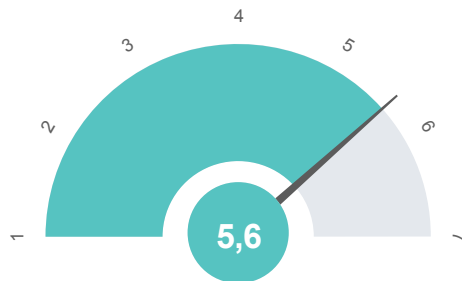
93

● Gennemsnit

5,66

Jeg har den viden jeg har brug for, så jeg kan give kunden en god service.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status

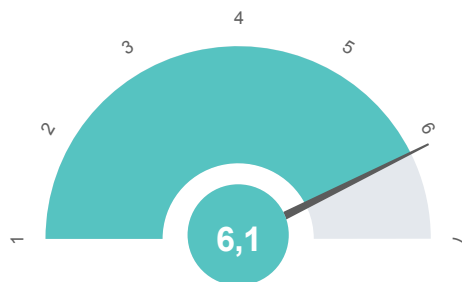
93

● Gennemsnit

5,61

Man kan stole på de udmeldinger, der kommer fra nærmeste leder.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status

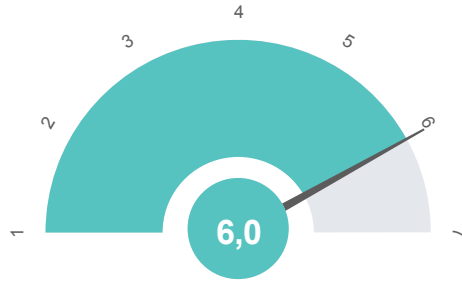
93

● Gennemsnit

6,12

Nærmeste leder stoler på, at medarbejderne gør et godt stykke arbejde.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status

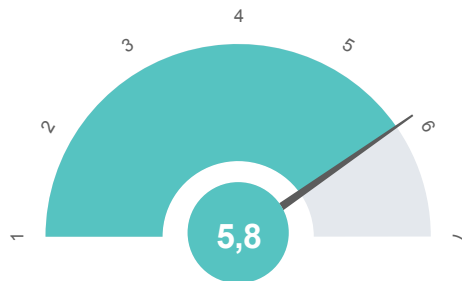
93

● Gennemsnit

6,03

Mine eventuelle konflikter bliver løst på en hensigtsmæssig måde.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status

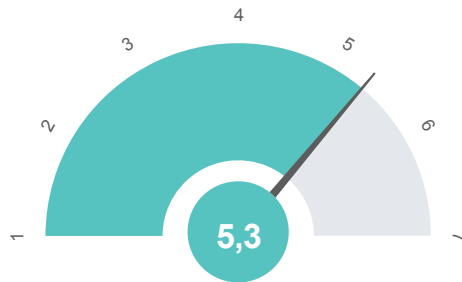
93

● Gennemsnit

5,84

Arbejdsopgaver bliver fordelt på en hensigtsmæssig måde i min afdeling.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status

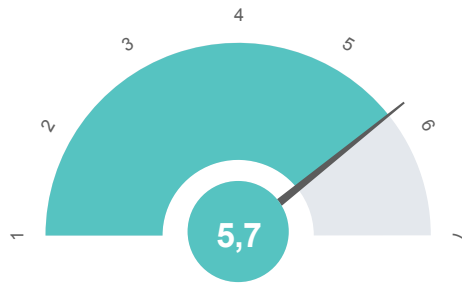
93

● Gennemsnit

5,33

Nærmeste leder er god til at skabe engagement og motivation i opgaveløsningen.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status

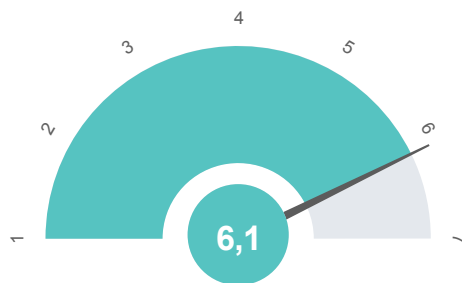
93

● Gennemsnit

5,71

Det kollegiale samarbejde er rigtig godt i min afdeling.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status

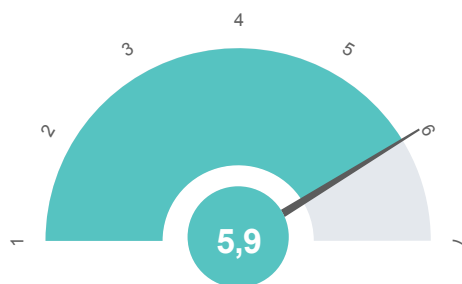
93

● Gennemsnit

6,13

Jeg er samlet set tilfreds med at arbejde ved Midttrafik.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status

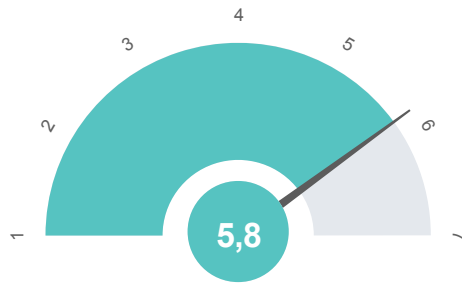
93

● Gennemsnit

5,95

Nærmeste leders beslutninger og prioriteringer sker med udgangspunkt i kundernes behov.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status

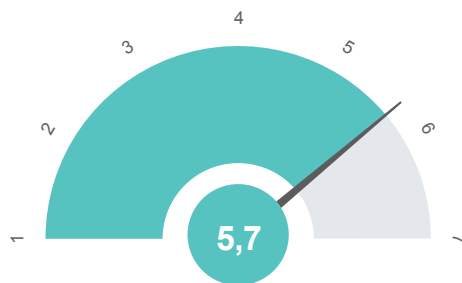
93

● Gennemsnit

5,80

Nærmeste leder sikrer høj faglig kvalitet og løbende forbedringer.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status

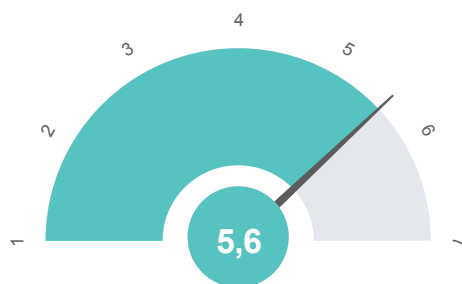
93

● Gennemsnit

5,67

Nærmeste leder hjælper mig med at få fornødne viden til at forstå kundernes behov og ønsker.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status

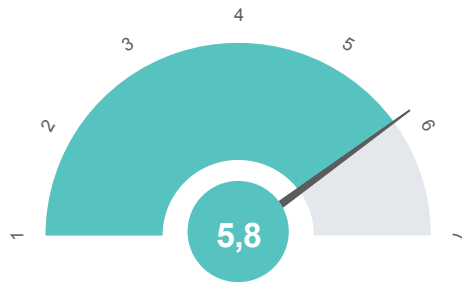
93

● Gennemsnit

5,56

Nærmeste leder er robust og samtidig empatisk.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status

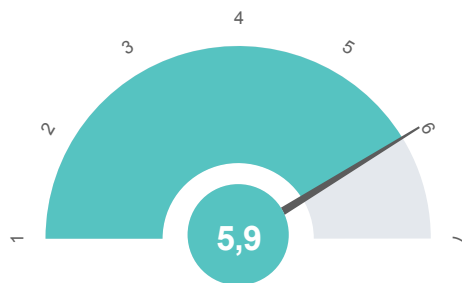
93

● Gennemsnit

5,80

Nærmeste leder arbejder ud fra afdelingens mål og følger op på dem.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status

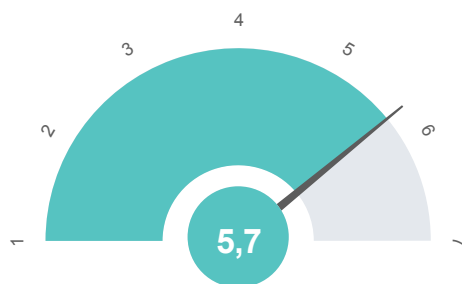
93

● Gennemsnit

5,95

Nærmeste leder kommunikerer mål og beslutninger tydeligt.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status

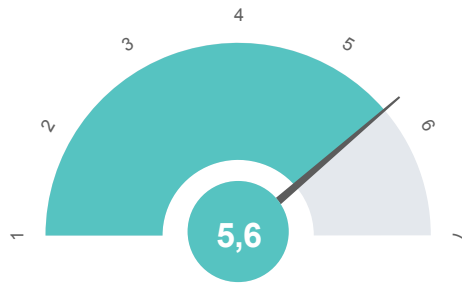
93

● Gennemsnit

5,69

Nærmeste leder følger op, prioriterer i opgaver og brugen af ressourcer.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status

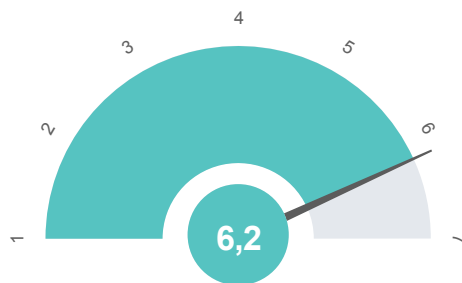
93

● Gennemsnit

5,65

Nærmeste leder er resultatorienteret.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status

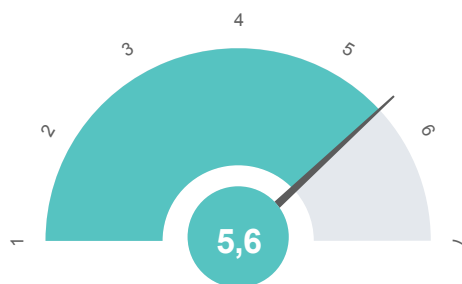
93

● Gennemsnit

6,18

Nærmeste leder når mål med brug af færrest mulige ressourcer, og uddelegerer opgaver til eksterne ved behov.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status

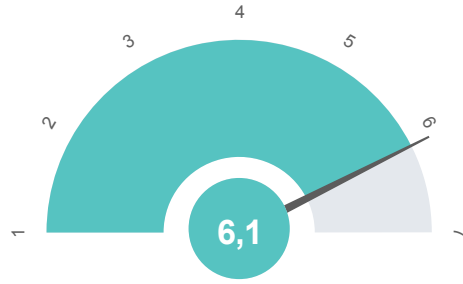
93

● Gennemsnit

5,57

Nærmeste leder er ambitiøs og vil hele tiden performe bedre.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status

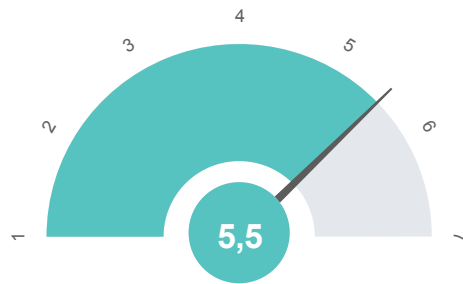
93

● Gennemsnit

6,11

Nærmeste leder sikrer, at vi hjælper hinanden på tværs af funktioner i Midttrafik.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status

93

● Gennemsnit

5,53