

Aarhus, 31. august 2016

**Bilagssamling til Åben dagsorden
for møde i Bestyrelsen for Midttrafik
den 7. september 2016 kl. 9.30
v/Busselskabet Aarhus Sporveje,
Jegstrupvej 5
8270 Højbjerg**

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

Forslag til budget 2017 til 2. 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 og senere i juni til politisk høring ved bestillerne.

Midttrafiks bestyrelse behandlede budgettet på sit møde 24. juni og det foreliggende oplæg, der er det endelige forslag til budget for 2017, behandles på bestyrelsesmødet 7. september 2016.

På baggrund af tilbagemeldingerne fra bestillerne under såvel den administrative som den politiske høring, er der foretaget justeringer i materialet. Der er udarbejdet et notat med alle politiske høringssvar og Midttrafiks svar til eventuelle spørgsmål.

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. Den sidste del af budgetnotatet indeholder bestillerfordelte oversigtstabeller for alle driftsområderne for regnskabet 2015, budget 2016, budgetforslag 2017 samt overslagsårene 2018-2020. I Midttrafiks budgetforslag indgår også et forslag til driftsbudget for Aarhus Letbane i 2017 samt i budgetoverslagsårene 2018-2020.

I det bestillerspecifikke bilag kan budgetoversigt for hver bestiller dækkende alle driftsområder med tilknyttede bestillerspecifikke kommentarer findes.

I forhold til 1. behandling af budget 2017 er der foretaget en opskrivning på 82,9 mio. kr., hvilket hovedsageligt skyldes indregningen af Special kørsel i Aarhus Kommune. Derudover er der foretaget justeringer for flere bestillere på baggrund af ønsker herom i forbindelse med den politiske høring eller efter henvendelse fra Midttrafik.

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 - 2. behandling

Favrskov Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Busdrift						
	Kørselsudgifter	15.527.527	15.756.061	13.759.000	13.759.000	0
	Bus IT og øvrige udgifter	898	15.939	14.700	16.000	1.000
	Busudgifter	15.528.425	15.772.000	13.773.700	13.775.000	1.000
	Indtægter	-1.254.311	-1.225.000	-1.254.000	-1.254.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	14.274.114	14.547.000	12.519.700	12.521.000	1.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	1.427.083	1.420.000	1.476.000	1.476.000	0
	Indtægter	-302.386	-301.000	-306.000	-306.000	0
	Netto	1.124.697	1.119.000	1.170.000	1.170.000	0
Flexiture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	713.219	721.000	889.500	890.000	1.000
	Indtægter	-338.701	-339.000	-416.500	-417.000	-1.000
	Kommunens vognmandsbetaling	374.518	382.000	473.000	473.000	0
	Administrationsomkostninger	155.179	177.200	211.900	212.000	0
	Kommunens samlede udgift	529.697	559.200	684.900	685.000	0
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	5.066.754	5.166.000	5.319.000	5.319.000	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	5.066.754	5.166.000	5.319.000	5.319.000	0
	Administrationsomkostninger	212.961	226.855	236.700	237.000	0
	Kommunens samlede udgift	5.279.715	5.392.855	5.555.700	5.556.000	0
Trafikelskabet						
	"Busdriften"	613.000	663.000	696.000	696.000	0
	"Handicapkørslen"	349.000	391.000	413.000	407.000	-6.000
	I alt	962.000	1.054.000	1.109.000	1.103.000	-6.000
Letbanesekretariatet						
	Sekretariatet	38.000	39.000	40.000	40.000	0
Rejsekort						
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-17.300	-17.000	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	16.848	4.000	0	0	0
	25% sekretariat	4.837	1.800	0	0	0
	Renter	7.970	7.000	6.700	7.000	0
	Afdrag	38.570	38.000	39.000	39.000	0
	Drift	42.484	93.600	103.300	104.000	1.000
	Buslager	9.792	500	500	0	-1.000
	I alt	120.500	144.900	132.200	133.000	0
Tjenestemandspensioner						
	I alt	0	0	5.088	5.000	0
Total - netto		22.328.723	22.855.955	21.216.588	21.213.000	-4.000

Forudsætninger 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 eller 1. behandling af budgettet.

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 Region Midtjylland.

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

Den forholdsvis indtægtsandel imellem Midttrafiks bestillere anvendes til fordeling af blandt andet abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S. Ved en fejl var denne nøgle ikke blevet opdateret mellem den administrative behandling og 1. behandling af budgettet. Det er nu sket til 2. behandling, hvilket giver Favrskov Kommune en marginalt højere udgift til drift.

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 - 2. behandling

Hedensted Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Busdrift						
	Kørselsudgifter	7.839.169	5.734.886	5.730.000	5.730.000	0
	Bus IT og øvrige udgifter	23.281	29.114	60.000	60.000	0
	Busudgifter	7.862.450	5.764.000	5.790.000	5.790.000	0
	Indtægter	-2.277.138	-1.544.000	-1.654.000	-1.654.000	0
	Regionalt tilskud	-948.000	-969.000	-990.000	-990.000	0
	Netto	4.637.312	3.251.000	3.146.000	3.146.000	0
Handicapkørsel						
	Udgifter	1.060.593	1.132.000	1.060.000	1.060.000	0
	Indtægter	-207.684	-222.000	-206.000	-206.000	0
	Netto	852.909	910.000	854.000	854.000	0
Flexture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	893.647	659.000	1.653.200	1.653.000	0
	Indtægter	-296.697	-212.000	-511.200	-511.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	596.950	447.000	1.142.000	1.142.000	0
	Administrationsomkostninger	188.737	181.000	341.400	341.000	0
	Kommunens samlede udgift	785.687	628.000	1.483.400	1.483.000	0
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0
	Kommunens samlede udgift	0	0	0	0	0
Trafikelskabet						
	"Busdriften"	485.000	301.000	295.000	318.000	23.000
	"Handicapkørslen"	342.000	307.000	288.000	284.000	-4.000
	I alt	827.000	608.000	583.000	602.000	19.000
Rejsekort						
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-15.400	-15.000	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	25.801	6.000	0	0	0
	25% sekretariat	8.062	3.000	0	0	0
	Renter	9.728	9.000	8.300	8.000	0
	Afdrag	47.075	46.000	47.800	48.000	0
	Drift	79.710	135.300	163.100	165.000	2.000
	Buslager	16.319	800	800	1.000	0
	I alt	186.694	200.100	204.600	207.000	2.000
Tjenestemandspensioner						
	I alt	0	0	4.526	5.000	0
Total - netto		7.289.602	5.597.100	6.275.526	6.297.000	21.000

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. Der er ingen nævneværdige ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

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.

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 udgifterne til Teletaxa vil stige i 2017 på grund af flere ture som følge af nyoprettet 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 Region Midtjylland.

I forhold til 1. behandling af budgettet er der foretaget en mindre opjustering, da nogle ruter fejlagtigt var registreret som rabatruter.

Rejsekort

Den forholdsvis indtægtsandel imellem Midttrafiks bestillere anvendes til fordeling af blandt andet abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S. Ved en fejl var denne nøgle ikke blevet opdateret mellem den administrative behandling og 1. behandling af budgettet. Det er nu sket til 2. behandling, hvilket giver Hedensted Kommune en marginalt højere udgift til drift.

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 - 2. behandling

Herning Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Busdrift						
	Kørselsudgifter	46.452.747	47.036.691	46.859.000	46.859.000	0
	Bus IT og øvrige udgifter	276.426	275.309	243.200	243.000	0
	Busudgifter	46.729.173	47.312.000	47.102.200	47.102.000	0
	Indtægter	-15.819.001	-14.576.000	-14.672.000	-14.672.000	0
	Regionalt tilskud	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	0
	Netto	30.905.172	32.731.000	32.425.200	32.425.000	0
Handicapkørsel						
	Udgifter	2.048.093	2.006.000	2.025.000	2.164.000	139.000
	Indtægter	-395.512	-387.000	-398.000	-425.000	-27.000
	Netto	1.652.581	1.619.000	1.627.000	1.739.000	112.000
Flexture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	12.689	6.500	7.000	7.000	0
	Indtægter	-1.230	-500	-1.000	-1.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	11.459	6.000	6.000	6.000	0
	Administrationsomkostninger	2.790	1.550	3.200	3.000	0
	Kommunens samlede udgift	14.249	7.550	9.200	9.000	0
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0
	Kommunens samlede udgift	0	0	0	0	0
Trafikskabet						
	"Busdriften"	2.995.000	2.959.000	3.245.000	3.245.000	0
	"Handicapkørslen"	497.000	544.000	584.000	614.000	30.000
	I alt	3.492.000	3.503.000	3.829.000	3.859.000	30.000
Rejsekort						
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-148.700	-149.000	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	171.718	46.200	0	0	0
	25% sekretariat	42.460	16.000	0	0	0
	Renter	74.208	67.000	62.900	63.000	0
	Afdrag	359.115	353.000	363.400	363.000	0
	Drift	373.176	919.700	979.900	992.000	12.000
	Buslager	85.949	4.100	4.100	4.000	0
	I alt	1.106.626	1.406.000	1.261.600	1.273.000	12.000
Tjenestemandspensioner						
	I alt	0	0	43.766	44.000	0
Total - netto		37.170.628	39.266.550	39.195.766	39.349.000	153.000

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. Der er afsat midler til ekstra omkostninger i forbindelse med tilpasning af bybuskøreplan fra K16. På lokalkørslen er der indregnet effekt af det 46. udbud på rute 140 og 150 samt justeringer på ruterne fra K16. Udgifter til B-kontrakter er baseret på baggrund af kørselsomfang i K15. Udgifter til cross border-leasing er ophørt 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 lavere end budgettet for 2016. Der er ingen nævneværdige ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Indtægter

Herning Kommunes indtægtsbudget er udarbejdet med baggrund i regnskabet for 2015. Herning Kommune indførte i sommeren 2015 gratis kørsel på rabatruiter, 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%. Efter aftale med Herning Kommune opskrives budgettet for handicapkørsel med 0,1 mio. kr. i forhold til 1. behandling af budget 2017.

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 Region Midtjylland.

Rejsekort

Den forholdsvis indtægtsandel imellem Midttrafiks bestillere anvendes til fordeling af blandt andet abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S. Ved en fejl var denne nøgle ikke blevet opdateret mellem den administrative behandling og 1. behandling af budgettet. Det er nu sket til 2. behandling, hvilket giver Herning Kommune en marginalt højere udgift til drift.

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 - 2. behandling

Holstebro Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Busdrift						
	Kørselsudgifter	33.072.956	31.519.576	28.374.000	28.374.000	0
	Bus IT og øvrige udgifter	30.238	36.424	61.000	61.000	0
	Busudgifter	33.103.194	31.556.000	28.435.000	28.435.000	0
	Indtægter	-6.892.856	-6.116.000	-6.883.000	-6.883.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	26.210.338	25.440.000	21.552.000	21.552.000	0
Handicapkørsel						
	Udgifter	1.341.057	1.301.000	1.370.000	1.370.000	0
	Indtægter	-312.814	-304.000	-320.000	-320.000	0
	Netto	1.028.243	997.000	1.050.000	1.050.000	0
Flexture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	153.944	116.000	180.000	180.000	0
	Indtægter	-68.992	-39.000	-54.000	-54.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	84.952	77.000	126.000	126.000	0
	Administrationsomkostninger	21.703	23.800	23.800	24.000	0
	Kommunens samlede udgift	106.655	100.800	149.800	150.000	0
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	1.022.275	980.000	1.015.000	1.015.000	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	1.022.275	980.000	1.015.000	1.015.000	0
	Administrationsomkostninger	130.628	140.600	147.500	148.000	1.000
	Kommunens samlede udgift	1.152.903	1.120.600	1.162.500	1.163.000	1.000
Trafikskabet						
	"Busdriften"	1.895.000	1.933.000	2.031.000	2.031.000	0
	"Handicapkørslen"	441.000	452.000	499.000	491.000	-8.000
	I alt	2.336.000	2.385.000	2.530.000	2.522.000	-8.000
Rejsekort						
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-90.900	-91.000	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	244.661	25.400	0	0	0
	25% sekretariat	25.261	9.500	0	0	0
	Renter	43.693	40.000	37.000	37.000	0
	Afdrag	211.445	208.000	214.100	214.000	0
	Drift	190.554	438.800	522.600	529.000	6.000
	Buslager	51.134	2.400	2.400	2.000	0
	I alt	766.747	724.100	685.200	691.000	6.000
Tjenestemandspensioner						
	I alt	0	0	26.759	27.000	0
Total - netto		31.600.887	30.767.500	27.156.259	27.155.000	-1.000

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. Der er ingen nævneværdige ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

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.

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 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 Region Midtjylland.

Rejsekort

Den forholdsvise indtægtsandel imellem Midttrafiks bestillere anvendes til fordeling af blandt andet abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S. Ved en fejl var denne nøgle ikke blevet opdateret mellem den administrative behandling og 1. behandling af budgettet. Det er nu sket til 2. behandling, hvilket giver Holstebro Kommune en marginalt højere udgift til drift.

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 - 2. behandling

Horsens Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Busdrift						
	Kørselsudgifter	44.996.735	46.128.153	46.579.000	46.579.000	0
	Bus IT og øvrige udgifter	220.948	318.847	271.500	272.000	1.000
	Busudgifter	45.217.683	46.447.000	46.850.500	46.851.000	1.000
	Indtægter	-19.666.450	-20.310.000	-19.755.000	-19.755.000	0
	Regionalt tilskud	-324.000	-331.000	-338.000	-338.000	0
	Netto	25.227.233	25.806.000	26.757.500	26.758.000	1.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	2.484.944	2.441.000	2.393.000	2.393.000	0
	Indtægter	-545.105	-536.000	-542.000	-542.000	0
	Netto	1.939.839	1.905.000	1.851.000	1.851.000	0
Flexture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	135.773	498.700	561.000	561.000	0
	Indtægter	-70.133	-126.700	-337.000	-337.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	65.640	372.000	224.000	224.000	0
	Administrationsomkostninger	30.418	73.700	117.800	118.000	0
	Kommunens samlede udgift	96.058	445.700	341.800	342.000	0
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	2.838.229	2.833.000	2.331.000	2.331.000	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	2.838.229	2.833.000	2.331.000	2.331.000	0
	Administrationsomkostninger	316.810	372.600	355.300	355.000	0
	Kommunens samlede udgift	3.155.039	3.205.600	2.686.300	2.686.000	0
Trafikskabet						
	"Busdriften"	3.268.000	3.025.000	3.345.000	3.344.000	-1.000
	"Handicapkørslen"	876.000	882.000	919.000	906.000	-13.000
	I alt	4.144.000	3.907.000	4.264.000	4.250.000	-14.000
Rejsekort						
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-161.100	-161.000	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	1.170.673	179.600	0	0	0
	25% sekretariat	154.792	58.300	0	0	0
	Renter	0	0	1.200	1.000	0
	Afdrag	0	0	4.900	5.000	0
	Drift	495.334	1.256.900	1.322.800	1.341.000	18.000
	Buslager	78.333	3.700	3.700	4.000	0
	I alt	1.899.131	1.498.500	1.171.500	1.190.000	18.000
Tjenestemandspensioner						
	I alt	0	0	47.409	47.000	0
Total - netto		36.461.300	36.767.800	37.119.509	37.124.000	4.000

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. Der er ingen nævneværdige ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

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.

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 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 Region Midtjylland.

Rejsekort

Den forholdsvise indtægtsandel imellem Midttrafiks bestillere anvendes til fordeling af blandt andet abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S. Ved en fejl var denne nøgle ikke blevet opdateret mellem den administrative behandling og 1. behandling af budgettet. Det er nu sket til 2. behandling, hvilket giver Horsens Kommune en marginalt højere udgift til drift.

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 - 2. behandling

Ikast-Brande Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Busdrift						
	Kørselsudgifter	13.694.981	14.120.562	12.776.000	12.776.000	0
	Bus IT og øvrige udgifter	20.625	20.438	33.000	34.000	1.000
	Busudgifter	13.715.606	14.141.000	12.809.000	12.810.000	1.000
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	13.715.606	14.141.000	12.809.000	12.810.000	1.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	878.971	843.000	916.000	916.000	0
	Indtægter	-195.507	-186.000	-197.000	-197.000	0
	Netto	683.464	657.000	719.000	719.000	0
Flexture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	110.416	109.000	105.000	105.000	0
	Indtægter	-82.083	-64.000	-89.000	-89.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	28.333	45.000	16.000	16.000	0
	Administrationsomkostninger	29.967	32.200	32.900	33.000	0
	Kommunens samlede udgift	58.300	77.200	48.900	49.000	0
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	1.014.553	1.243.000	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	1.014.553	1.243.000	0	0	0
	Administrationsomkostninger	171.360	229.900	0	0	0
	Kommunens samlede udgift	1.185.913	1.472.900	0	0	0
Trafikelskabet						
	"Busdriften"	727.000	744.000	811.000	811.000	0
	"Handicapkørslen"	252.000	253.000	280.000	276.000	-4.000
	I alt	979.000	997.000	1.091.000	1.087.000	-4.000
Rejsekort						
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-26.400	-26.000	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	446	0	0	0	0
	25% sekretariat	0	0	0	0	0
	Renter	6.251	6.000	5.200	5.000	0
	Afdrag	30.252	30.000	30.300	30.000	0
	Drift	7.298	15.800	0	0	0
	Buslager	0	0	0	0	0
	I alt	44.247	51.800	9.100	9.000	0
Tjenestemandspensioner						
	I alt	0	0	7.756	8.000	0
Total - netto		16.666.531	17.396.900	14.684.756	14.682.000	-3.000

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. Der er ingen nævneværdige ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

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.

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 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.

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 Region Midtjylland.

Rejsekort

Der er ingen væsentlige ændringer i forhold til 1. behandling af budget 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 - 2. behandling

Lemvig Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Busdrift						
	Kørselsudgifter	6.466.239	6.483.375	7.394.000	7.394.000	0
	Bus IT og øvrige udgifter	0	8.625	0	0	0
	Busudgifter	6.466.239	6.492.000	7.394.000	7.394.000	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	6.466.239	6.492.000	7.394.000	7.394.000	0
Handicapkørsel						
	Udgifter	720.423	719.000	658.000	658.000	0
	Indtægter	-138.084	-138.000	-129.000	-129.000	0
	Netto	582.339	581.000	529.000	529.000	0
Flexture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	359.143	233.000	466.000	466.000	0
	Indtægter	-145.435	-93.000	-172.000	-172.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	213.708	140.000	294.000	294.000	0
	Administrationsomkostninger	59.136	52.900	84.600	85.000	0
	Kommunens samlede udgift	272.844	192.900	378.600	379.000	0
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	133.714	152.000	137.000	137.000	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	133.714	152.000	137.000	137.000	0
	Administrationsomkostninger	7.344	9.500	7.800	8.000	0
	Kommunens samlede udgift	141.058	161.500	144.800	145.000	0
Trafikskabet						
	"Busdriften"	280.000	281.000	215.000	215.000	0
	"Handicapkørslen"	178.000	184.000	171.000	169.000	-2.000
	I alt	458.000	465.000	386.000	384.000	-2.000
Rejsekort						
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-13.200	-13.000	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	446	0	0	0	0
	25% sekretariat	0	0	0	0	0
	Renter	3.174	3.000	2.600	3.000	0
	Afdrag	15.362	15.000	15.400	15.000	0
	Drift	3.647	7.900	0	0	0
	Buslager	0	0	0	0	0
	I alt	22.629	25.900	4.800	5.000	0
Tjenestemandspensioner						
	I alt	0	0	3.876	4.000	0
Total - netto		7.943.109	7.918.300	8.841.076	8.840.000	-1.000

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 Region Midtjylland.

Rejsekort

Der er ingen væsentlige ændringer i forhold til 1. behandling af budget 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 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 - 2. behandling

Norddjurs Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Busdrift						
	Kørselsudgifter	15.152.513	15.754.925	15.577.000	15.490.000	-87.000
	Bus IT og øvrige udgifter	21.615	19.075	20.400	20.000	0
	Busudgifter	15.174.128	15.774.000	15.597.400	15.510.000	-87.000
	Indtægter	-1.188.714	-1.306.000	-1.191.000	-1.191.000	0
	Regionalt tilskud	-485.000	-496.000	-507.000	-507.000	0
	Netto	13.500.414	13.972.000	13.899.400	13.812.000	-87.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	789.398	774.000	800.000	800.000	0
	Indtægter	-183.890	-169.000	-184.000	-184.000	0
	Netto	605.508	605.000	616.000	616.000	0
Flexture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	1.804.636	1.966.000	2.042.000	2.042.000	0
	Indtægter	-690.713	-748.000	-812.000	-812.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	1.113.923	1.218.000	1.230.000	1.230.000	0
	Administrationsomkostninger	325.017	391.000	430.200	430.000	0
	Kommunens samlede udgift	1.438.940	1.609.000	1.660.200	1.660.000	0
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	1.287.069	1.115.000	1.314.000	1.314.000	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	1.287.069	1.115.000	1.314.000	1.314.000	0
	Administrationsomkostninger	124.848	119.700	145.200	145.000	0
	Kommunens samlede udgift	1.411.917	1.234.700	1.459.200	1.459.000	0
Trafikskabet						
	"Busdriften"	563.000	716.000	770.000	767.000	-3.000
	"Handicapkørslen"	197.000	169.000	203.000	200.000	-3.000
	I alt	760.000	885.000	973.000	967.000	-6.000
Letbanesekretariatet						
	Sekretariatet	38.000	39.000	40.000	40.000	0
Rejsekort						
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-13.900	-14.000	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	302.781	2.000	0	0	0
	25% sekretariat	2.150	800	0	0	0
	Renter	5.051	5.000	4.400	4.000	0
	Afdrag	24.442	24.000	25.100	25.000	0
	Drift	38.783	93.100	100.300	100.000	0
	Buslager	4.352	200	200	0	0
	I alt	377.558	125.100	116.100	115.000	0
Tjenestemandspensioner						
	I alt	0	0	4.087	4.000	0
Total - netto		18.132.337	18.469.800	18.767.987	18.673.000	-95.000

Forudsætninger for budgettet for Norddjurs Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

I forhold til 1. behandling er der foretaget en reduktion på 0,1 mio. kr., som sker på baggrund af høringsvar om en reduktion i antallet af køreplantimer på rabatruterne.

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. Der er indarbejdet korrektioner i kørselsomfang på rabatruterne fra K16.

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 eller 1. behandling af budgettet.

Indtægter

Norrdjurs 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 Norrdjurs 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 Region Midtjylland.

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

Der er ingen væsentlige ændringer i forhold til 1. behandling af budget 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 bestillerene efter daværende fordelingsnøgle (køreplantimer fra budget 2014).

Forslag til Budget 2017 - 2. behandling

Odder Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Busdrift						
	Kørselsudgifter	6.349.633	6.288.937	6.351.000	6.351.000	0
	Bus IT og øvrige udgifter	83	29.063	4.900	5.000	0
	Busudgifter	6.349.716	6.318.000	6.355.900	6.356.000	0
	Indtægter	-1.274.190	-1.369.000	-1.374.000	-1.374.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	5.075.526	4.949.000	4.981.900	4.982.000	0
Handicapkørsel						
	Udgifter	932.483	875.000	976.000	1.101.000	125.000
	Indtægter	-181.579	-190.000	-193.000	-218.000	-25.000
	Netto	750.904	685.000	783.000	883.000	100.000
Flexture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	137.222	148.000	235.000	235.000	0
	Indtægter	-14.090	-9.000	-58.000	-58.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	123.132	139.000	177.000	177.000	0
	Administrationsomkostninger	30.783	27.900	56.700	57.000	0
	Kommunens samlede udgift	153.915	166.900	233.700	234.000	0
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0
	Kommunens samlede udgift	0	0	0	0	0
Trafikskabet						
	"Busdriften"	466.000	481.000	538.000	538.000	0
	"Handicapkørslen"	290.000	291.000	304.000	338.000	34.000
	I alt	756.000	772.000	842.000	876.000	34.000
Letbanesekretariatet						
	Sekretariatet	38.000	39.000	40.000	40.000	0
Rejsekort						
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-4.200	-4.000	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	199.656	2.000	0	0	0
	25% sekretariat	2.151	800	0	0	0
	Renter	2.783	3.000	2.300	2.000	0
	Afdrag	13.467	13.000	13.500	13.000	-1.000
	Drift	32.131	81.500	103.300	104.000	1.000
	Buslager	4.352	200	200	0	0
	I alt	254.540	100.500	115.100	115.000	0
Tjenestemandspensioner						
	I alt	0	0	1.228	1.000	0
Total - netto		7.028.885	6.712.400	6.996.928	7.131.000	134.000

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.

Der er ingen nævneværdige ændringer i forhold til budget 2016 eller 1. behandling af budgettet.

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%. Efter aftale med Odder Kommune opskrives budgettet for handicapkørsel med 0,1 mio. kr. i forhold til 1. behandling af budget 2017.

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 Region Midtjylland.

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

Den forholdsvise indtægtsandel imellem Midttrafiks bestillere anvendes til fordeling af blandt andet abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S. Ved en fejl var denne nøgle ikke blevet opdateret mellem den administrative behandling og 1. behandling af budgettet. Det er nu sket til 2. behandling, hvilket giver Odder Kommune en marginalt højere udgift til drift.

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 - 2. behandling

Randers Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Busdrift						
	Kørselsudgifter	89.392.328	89.314.227	90.054.000	90.054.000	0
	Bus IT og øvrige udgifter	266.073	364.773	336.400	337.000	1.000
	Busudgifter	89.658.401	89.679.000	90.390.400	90.391.000	1.000
	Indtægter	-29.742.686	-31.284.000	-29.691.000	-29.691.000	0
	Regionalt tilskud	-708.000	-724.000	-740.000	-740.000	0
	Netto	59.207.715	57.671.000	59.959.400	59.960.000	1.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	2.693.857	2.641.000	2.736.000	3.006.000	270.000
	Indtægter	-507.572	-498.000	-510.000	-600.000	-90.000
	Netto	2.186.285	2.143.000	2.226.000	2.406.000	180.000
Flexture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	549.547	785.000	406.000	406.000	0
	Indtægter	-390.126	-587.000	-221.000	-221.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	159.421	198.000	185.000	185.000	0
	Administrationsomkostninger	103.782	135.700	77.600	78.000	0
	Kommunens samlede udgift	263.203	333.700	262.600	263.000	0
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	1.688.319	1.558.000	1.716.000	1.716.000	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	1.688.319	1.558.000	1.716.000	1.716.000	0
	Administrationsomkostninger	191.573	190.000	227.200	227.000	0
	Kommunens samlede udgift	1.879.892	1.748.000	1.943.200	1.943.000	0
Trafikelskabet						
	"Busdriften"	5.942.000	6.143.000	6.615.000	6.613.000	-2.000
	"Handicapkørslen"	805.000	827.000	873.000	944.000	71.000
	I alt	6.747.000	6.970.000	7.488.000	7.557.000	69.000
Letbanesekretariatet						
	Sekretariatet	38.000	39.000	40.000	40.000	0
Rejsekort						
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-287.700	-288.000	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	762.738	84.600	0	0	0
	25% sekretariat	85.458	32.200	0	0	0
	Renter	141.028	128.000	131.400	132.000	1.000
	Afdrag	682.479	670.000	737.700	737.000	-1.000
	Drift	734.491	1.955.300	2.062.800	2.089.000	26.000
	Buslager	172.985	8.200	8.200	8.000	0
	I alt	2.579.179	2.878.300	2.652.400	2.678.000	26.000
Tjenestemandspensioner						
	I alt	0	0	84.657	85.000	0
Total - netto		72.901.274	71.783.000	74.656.257	74.932.000	276.000

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. Udgifter til B-kontrakter er baseret på baggrund af kørselsomfang i K15.

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. Der er ingen nævneværdige ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

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%. Efter aftale med Randers Kommune opskrives budgettet for handicapkørsel med 0,2 mio. kr. i forhold til 1. behandling af budget 2017.

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 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 Region Midtjylland.

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

Den forholdsvise indtægtsandel imellem Midttrafiks bestillere anvendes til fordeling af blandt andet abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S. Ved en fejl var denne nøgle ikke blevet

opdateret mellem den administrative behandling og 1. behandling af budgettet. Det er nu sket til 2. behandling, hvilket giver Randers Kommune en marginalt højere udgift til drift.

For Randers Kommunes vedkommende er der i budgettet indregnet ændringer vedrørende opgradering af syv Rejsekort- installationer fra check-ind-mini til fuldt udstyr. Kontantudgifterne hertil vil 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 - 2. behandling

Ringkøbing-Skjern Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Busdrift						
	Kørselsudgifter	25.442.413	25.195.396	25.430.000	25.457.000	27.000
	Bus IT og øvrige udgifter	163.421	126.604	151.900	153.000	1.000
	Busudgifter	25.605.834	25.322.000	25.581.900	25.610.000	28.000
	Indtægter	-4.245.973	-3.715.000	-4.255.000	-4.255.000	0
	Regionalt tilskud	-1.625.000	-1.661.000	-1.698.000	-1.698.000	0
	Netto	19.734.861	19.946.000	19.628.900	19.657.000	28.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	1.641.934	1.809.600	1.525.000	1.525.000	0
	Indtægter	-336.372	-370.000	-309.000	-309.000	0
	Netto	1.305.562	1.439.600	1.216.000	1.216.000	0
Flexture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	813.341	755.000	1.197.000	1.197.000	0
	Indtægter	-321.962	-291.000	-476.000	-476.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	491.379	464.000	721.000	721.000	0
	Administrationsomkostninger	124.782	133.400	206.900	207.000	0
	Kommunens samlede udgift	616.161	597.400	927.900	928.000	0
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0
	Kommunens samlede udgift	0	0	0	0	0
Trafikskabet						
	"Busdriften"	1.231.000	1.252.000	1.375.000	1.363.000	-12.000
	"Handicapkørslen"	439.000	445.000	405.000	399.000	-6.000
	I alt	1.670.000	1.697.000	1.780.000	1.762.000	-18.000
Rejsekort						
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-68.500	-68.000	1.000
	25% udstyr og kontantfinansiering	1.306.868	8.200	0	0	0
	25% sekretariat	16.662	6.300	0	0	0
	Renter	29.162	26.000	25.200	25.000	0
	Afdrag	141.122	139.000	144.900	145.000	0
	Drift	214.242	389.600	486.400	492.000	6.000
	Buslager	33.727	1.600	1.600	2.000	0
	I alt	1.741.782	570.700	589.600	596.000	7.000
Tjenestemandspensioner						
	I alt	0	0	20.144	20.000	0
Total - netto		25.068.366	24.250.700	24.162.544	24.179.000	16.000

Forudsætninger for budgettet for Ringkøbing-Skjern Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

I forhold til 1. behandling er der en mindre udgiftsstigning, som hovedsageligt skyldes, at der ved 1. behandling ikke var afsat midler i budgettet til julenatbussen på rute 580.

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. Udgifter til B-kontrakter er baseret på baggrund af kørselsomfang i K15.

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. Der er ingen nævneværdige ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

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 Region Midtjylland.

Rejsekort

Den forholdsvis indtægtsandel imellem Midttrafiks bestillere anvendes til fordeling af blandt andet abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S. Ved en fejl var denne nøgle ikke blevet opdateret mellem den administrative behandling og 1. behandling af budgettet. Det er nu sket til 2. behandling, hvilket giver Ringkøbing-Skjern Kommune en marginalt højere udgift til drift.

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 - 2. behandling

Samsø Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Busdrift						
	Kørselsudgifter	4.812.074	4.523.393	4.494.000	2.017.000	-2.477.000
	Bus IT og øvrige udgifter	180	14.607	1.100	1.000	0
	Busudgifter	4.812.254	4.538.000	4.495.100	2.018.000	-2.477.000
	Indtægter	-1.143.988	-1.069.000	-1.132.000	-453.000	679.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	3.668.266	3.469.000	3.363.100	1.565.000	-1.798.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	325.155	260.000	260.000	182.000	-78.000
	Indtægter	-58.943	-52.000	-45.000	-14.000	31.000
	Netto	266.212	208.000	215.000	168.000	-47.000
Flexiture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	548.605	522.000	777.000	389.000	-388.000
	Indtægter	-104.744	-100.000	-131.000	-66.000	65.000
	Kommunens vognmandsbetaling	443.861	422.000	646.000	323.000	-323.000
	Administrationsomkostninger	135.191	129.400	183.800	91.000	-93.000
	Kommunens samlede udgift	579.052	551.400	829.800	414.000	-416.000
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	198.260	211.000	202.000	101.000	-101.000
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	198.260	211.000	202.000	101.000	-101.000
	Administrationsomkostninger	45.500	49.000	23.300	21.000	-2.000
	Kommunens samlede udgift	243.760	260.000	225.300	122.000	-103.000
Trafikskabet						
	"Busdriften"	344.000	325.000	341.000	150.000	-191.000
	"Handicapkørslen"	95.000	115.000	86.000	52.000	-34.000
	I alt	439.000	440.000	427.000	202.000	-225.000
Rejsekort						
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-19.300	0	19.000
	25% udstyr og kontantfinansiering	446	0	0	0	0
	25% sekretariat	0	0	0	0	0
	Renter	4.616	4.000	3.800	0	-4.000
	Afdrag	22.338	22.000	22.300	0	-22.000
	Drift	5.358	11.600	0	0	0
	Buslager	0	0	0	0	0
	I alt	32.758	37.600	6.800	0	-7.000
Tjenestemandspensioner						
	I alt	0	0	5.694	6.000	0
Total - netto		5.229.048	4.966.000	5.072.694	2.477.000	-2.596.000

Forudsætninger for budgettet for Samsø Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

I forhold til 1. behandling er der en reduktion på ca. 2,5 mio. kr., som skyldes kommunens beslutning om udtræden af Midttrafik fra juni 2017.

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%. Budget 2017 indeholder de forventede kørselsudgifter indtil køreplansskiftet i juni 2017, hvorefter kommunen udtræder af Midttrafik.

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, ligesom Samsøs budget sammenlignet med 1. behandling er blevet halveret, grundet kommunens udtrædelse af Midttrafik medio 2017.

Indtægter

Samsø Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2015 samt Samsø Kommunes beslutning om udmeldelse af Midttrafik fra 2. halvår af 2017.

Passagerindtægterne er på baggrund af erfaringer fra 2015 beregnet som 45 % af helårsomsætningen. Det bemærkes at en ganske stor del af passagerindtægterne falder i juli måned fra turister og festivaldeltagere.

I vurderingen af skolekortindtægter er taget højde for at indtægter for salg af skolekort til privatskoler falder i 2. halvår af regnskabsåret. Der er således ikke indregnet indtægter for salg af skolekort til privatskoler i 2017, da disse falder efter Samsø Kommunes udtræden af Midttrafik.

Handicapkørsel

Samsø Kommune stopper med handicapkørsel på Samsø gennem Midttrafik og vil fra juli 2017 selv stå for al handicapkørsel på øen. Handicapkørsel på fastlandet vil Midttrafik stadig varetage, og der vil derfor stadig være en mindre udgift for Samsø Kommune til dækning af handicapkørslen på fastlandet.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Der er ikke Flextur i Samsø Kommune.

Teletaxa

Samsø Kommune stopper juli 2017 med at benytte Midttrafik som udbyder af Teletaxa, hvorfor budgettet nedskrives tilsvarende.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Samsø Kommune stopper juli 2017 med at benytte Midttrafik som udbyder af Kommunal kørsel, hvorfor budgettet nedskrives tilsvarende.

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 Region Midtjylland.

Budgettet for Samsø Kommune er nedskrevet med 0,3 mio. kr. idet Samsø Kommune stopper juli 2017 med at benytte Midttrafik som udbyder af buskørsel og dermed nedskrives budgettet tilsvarende.

Rejsekort

Samsø Kommunes udtrædelse af Midttrafik betyder, at kommunens engagement i Rejsekortet ophører, ligesom tidligere investeringer i forbindelse med opstartsfasen opgøres og tilbagebetales og budgettet for 2017 nulstilles.

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 - 2. behandling

Silkeborg Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Busdrift						
	Kørselsudgifter	54.238.153	55.327.810	53.730.000	53.730.000	0
	Bus IT og øvrige udgifter	426.753	397.190	440.700	441.000	0
	Busudgifter	54.664.906	55.725.000	54.170.700	54.171.000	0
	Indtægter	-24.750.288	-24.140.000	-24.866.000	-24.866.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	29.914.618	31.585.000	29.304.700	29.305.000	0
Handicapkørsel						
	Udgifter	2.616.274	2.698.000	2.744.000	2.744.000	0
	Indtægter	-507.841	-549.000	-555.000	-555.000	0
	Netto	2.108.433	2.149.000	2.189.000	2.189.000	0
Flexture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	897.085	853.600	1.004.000	820.000	-184.000
	Indtægter	-415.488	-431.000	-305.000	-237.000	68.000
	Kommunens vognmandsbetaling	481.597	422.600	699.000	583.000	-116.000
	Administrationsomkostninger	197.135	209.600	142.200	112.000	-30.000
	Kommunens samlede udgift	678.732	632.200	841.200	695.000	-146.000
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	2.519.785	2.827.000	2.603.000	2.603.000	0
	Indtægter	-39.165	-66.000	-60.000	-60.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	2.480.620	2.761.000	2.543.000	2.543.000	0
	Administrationsomkostninger	285.617	355.300	332.000	332.000	0
	Kommunens samlede udgift	2.766.237	3.116.300	2.875.000	2.875.000	0
Trafikskabet						
	"Busdriften"	4.242.000	4.001.000	4.318.000	4.317.000	-1.000
	"Handicapkørslen"	860.000	874.000	927.000	913.000	-14.000
	I alt	5.102.000	4.875.000	5.245.000	5.230.000	-15.000
Letbanesekretariatet						
	Sekretariatet	38.000	39.000	40.000	40.000	0
Rejsekort						
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-218.500	-219.000	-1.000
	25% udstyr og kontantfinansiering	1.080.260	228.000	0	0	0
	25% sekretariat	223.588	84.200	0	0	0
	Renter	0	0	1.400	1.000	0
	Afdrag	0	0	5.800	6.000	0
	Drift	561.993	1.457.100	1.578.000	1.599.000	21.000
	Buslæger	113.148	5.400	5.400	5.000	0
	I alt	1.978.989	1.774.700	1.372.100	1.392.000	20.000
Tjenestemandspensioner						
	I alt	0	0	64.314	64.000	0
Total - netto		42.587.009	44.171.200	41.931.314	41.790.000	-141.000

Forudsætninger 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.

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. Der er ingen nævneværdige ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

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

Silkeborg Kommune ændrer pr. 1. januar deres Flextur-koncept, således at kunderne ikke længere kan køre internt i Silkeborg bymidte. Dette medfører, efter aftale med Silkeborg Kommune, en nedskrivning af budgettet for 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

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 Region Midtjylland.

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

Den forholdsvis indtægtsandel imellem Midttrafiks bestillere anvendes til fordeling af blandt andet abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S. Ved en fejl var denne nøgle ikke blevet opdateret mellem den administrative behandling og 1. behandling af budgettet. Det er nu sket til 2. behandling, hvilket giver Silkeborg Kommune en marginalt højere udgift til drift.

For Silkeborg Kommunes vedkommende er der indregnet ændringer vedrørende opgradering af én Rejsekort-installation fra check-ind-mini til fuldt udstyr. Hele investeringen kontantfinansieres 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 - 2. behandling

Skanderborg Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Busdrift						
	Kørselsudgifter	23.636.272	23.905.330	24.166.000	24.318.000	152.000
	Bus IT og øvrige udgifter	487	1.670	17.200	17.000	0
	Busudgifter	23.636.759	23.907.000	24.183.200	24.335.000	152.000
	Indtægter	-5.620.548	-5.670.000	-5.472.000	-5.472.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	18.016.211	18.237.000	18.711.200	18.863.000	152.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	1.013.809	964.000	1.060.000	1.060.000	0
	Indtægter	-214.974	-204.000	-237.000	-237.000	0
	Netto	798.835	760.000	823.000	823.000	0
Flexture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	359.910	1.575.000	1.251.000	1.251.000	0
	Indtægter	-98.680	-693.000	-374.000	-374.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	261.230	882.000	877.000	877.000	0
	Administrationsomkostninger	74.435	438.100	232.700	233.000	0
	Kommunens samlede udgift	335.665	1.320.100	1.109.700	1.110.000	0
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	69.701	76.000	63.000	63.000	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	69.701	76.000	63.000	63.000	0
	Administrationsomkostninger	10.047	11.400	9.700	10.000	0
	Kommunens samlede udgift	79.748	87.400	72.700	73.000	0
Trafikskabet						
	"Busdriften"	1.110.000	1.100.000	1.225.000	1.231.000	6.000
	"Handicapkørslen"	332.000	322.000	366.000	361.000	-5.000
	I alt	1.442.000	1.422.000	1.591.000	1.592.000	1.000
Letbanesekretariatet						
	Sekretariatet	38.000	39.000	40.000	40.000	0
Rejsekort						
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-40.200	-40.000	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	62.262	15.700	0	0	0
	25% sekretariat	16.662	6.300	0	0	0
	Renter	23.858	22.000	22.800	22.000	-1.000
	Afdrag	115.455	113.000	126.800	127.000	0
	Drift	130.534	344.100	377.300	383.000	6.000
	Buslager	33.727	1.600	1.600	2.000	0
	I alt	382.497	502.700	488.300	494.000	5.000
Tjenestemandspensioner						
	I alt	0	0	11.832	12.000	0
Total - netto		21.092.956	22.368.200	22.847.732	23.007.000	159.000

Forudsætninger for budgettet for Skanderborg Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

I forhold til 1. behandling er der en stigning på 0,2 mio. kr., der skyldes øget dublering til bybussen samt udvidet kørsel i forbindelse med Skanderborg Festival.

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 bybussen, som hovedsageligt skyldes øgede afsatte midler til dublinger, samt at udgifter til Skanderborg Festival indgår i budgettet. Udgifter til B-kontrakter er baseret på baggrund af kørselsomfang i K15.

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. Der er ingen nævneværdige ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

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.

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 Region Midtjylland.

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

Den forholdsvis indtægtsandel imellem Midttrafiks bestillere anvendes til fordeling af blandt andet abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S. Ved en fejl var denne nøgle ikke blevet opdateret mellem den administrative behandling og 1. behandling af budgettet. Det er nu sket til 2. behandling, hvilket giver Skanderborg Kommune en marginalt højere udgift til drift.

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. Kontantudgifterne hertil vil 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 - 2. behandling

Skive Kommune	Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Busdrift					
Kørselsudgifter	28.585.565	28.683.493	28.121.000	26.960.000	-1.161.000
Bus IT og øvrige udgifter	3.658	150.507	70.400	72.000	2.000
Busudgifter	28.589.223	28.834.000	28.191.400	27.032.000	-1.159.000
Indtægter	-8.591.338	-8.309.000	-8.887.000	-8.887.000	0
Regionalt tilskud	-656.000	-670.000	-685.000	-685.000	0
Netto	19.341.885	19.855.000	18.619.400	17.460.000	-1.159.000
Handicapkørsel					
Udgifter	1.228.936	1.083.000	1.267.000	1.267.000	0
Indtægter	-226.933	-220.000	-252.000	-252.000	0
Netto	1.002.003	863.000	1.015.000	1.015.000	0
Flexture og Teletaxa					
Vognmandsbetaling	432.105	578.000	679.000	679.000	0
Indtægter	-247.862	-274.000	-332.000	-332.000	0
Kommunens vognmandsbetaling	184.243	304.000	347.000	347.000	0
Administrationsomkostninger	110.670	156.300	181.900	182.000	0
Kommunens samlede udgift	294.913	460.300	528.900	529.000	0
Kan-kørsel					
Vognmandsbetaling	8.841.740	9.179.000	9.549.000	9.549.000	0
Indtægter	0	0	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	8.841.740	9.179.000	9.549.000	9.549.000	0
Administrationsomkostninger	465.016	591.800	1.223.300	1.223.000	0
Kommunens samlede udgift	9.306.756	9.770.800	10.772.300	10.772.000	0
Trafikskabet					
"Busdriften"	2.059.000	1.933.000	2.092.000	2.072.000	-20.000
"Handicapkørslen"	296.000	337.000	405.000	399.000	-6.000
I alt	2.355.000	2.270.000	2.497.000	2.471.000	-26.000
Rejsekort					
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-118.100	-118.000	0
25% udstyr og kontantfinansiering	244.969	10.400	0	0	0
25% sekretariat	14.512	5.500	0	0	0
Renter	40.623	37.000	50.800	51.000	0
Afdrag	196.588	193.000	263.400	264.000	1.000
Drift	196.618	504.500	565.700	573.000	7.000
Buslager	29.375	1.400	1.400	1.000	0
I alt	722.685	751.800	763.200	771.000	8.000
Tjenestemandspensioner					
I alt	0	0	34.744	35.000	0
Total - netto	33.023.242	33.970.900	34.230.544	33.053.000	-1.178.000

Forudsætninger for budgettet for Skive Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

I forhold til 1. behandling er der en reduktion på ca. 1,2 mio. kr. som skyldes færre afsatte midler til dubleringer på 1,1 mio. kr. samt en reduktion på 0,1 mio. kr. til bybusrute 409.

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, men med en reduktion på bybusrute 409. Herudover er der indregnet effekten af det 44. udbud ved lokalkørslen 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. Der er ingen nævneværdige ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

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.

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 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 Region Midtjylland.

Rejsekort

Den forholdsvise indtægtsandel imellem Midttrafiks bestillere anvendes til fordeling af blandt andet abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S. Ved en fejl var denne nøgle ikke blevet

opdateret mellem den administrative behandling og 1. behandling af budgettet. Det er nu sket til 2. behandling, hvilket giver Skive Kommune en marginalt højere udgift til drift.

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. Kontantudgifterne hertil vil 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 - 2. behandling

Struer Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Busdrift						
	Kørselsudgifter	7.570.287	7.634.249	7.707.000	7.707.000	0
	Bus IT og øvrige udgifter	23.211	14.751	40.000	41.000	1.000
	Busudgifter	7.593.498	7.649.000	7.747.000	7.748.000	1.000
	Indtægter	-1.182.750	-955.000	-1.177.000	-1.177.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	6.410.748	6.694.000	6.570.000	6.571.000	1.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	595.329	530.000	573.000	573.000	0
	Indtægter	-150.864	-132.000	-144.000	-144.000	0
	Netto	444.465	398.000	429.000	429.000	0
Flexture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	96.680	101.000	126.000	126.000	0
	Indtægter	-51.418	-54.000	-54.000	-54.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	45.262	47.000	72.000	72.000	0
	Administrationsomkostninger	27.941	29.200	30.900	31.000	0
	Kommunens samlede udgift	73.203	76.200	102.900	103.000	0
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0
	Kommunens samlede udgift	0	0	0	0	0
Trafikskabet						
	"Busdriften"	538.000	554.000	615.000	614.000	-1.000
	"Handicapkørslen"	157.000	146.000	171.000	169.000	-2.000
	I alt	695.000	700.000	786.000	783.000	-3.000
Rejsekort						
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-25.800	-26.000	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	13.912	2.100	0	0	0
	25% sekretariat	4.300	1.600	0	0	0
	Renter	9.500	9.000	8.000	8.000	0
	Afdrag	45.975	45.000	46.200	46.000	0
	Drift	29.953	69.300	77.200	78.000	1.000
	Buslager	8.704	400	400	0	0
	I alt	112.344	127.400	106.000	106.000	1.000
Tjenestemandspensioner						
	I alt	0	0	7.596	8.000	0
Total - netto		7.735.760	7.995.600	8.001.496	8.000.000	-1.000

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%. Der er ikke foretaget nævneværdige justeringer i forhold til budgettet for 2016. Udgifter til B-kontrakter er baseret på baggrund af kørselsomfang i K15.

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. Der er ingen nævneværdige ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

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.

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 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 Region Midtjylland.

Rejsekort

Den forholdsvise indtægtsandel imellem Midttrafiks bestillere anvendes til fordeling af blandt andet abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S. Ved en fejl var denne nøgle ikke blevet opdateret mellem den administrative behandling og 1. behandling af budgettet. Det er nu sket til 2. behandling, hvilket giver Struer Kommune en marginalt højere udgift til drift.

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 bestillerene efter daværende fordelingsnøgle (køreplantimer fra budget 2014).

Forslag til Budget 2017 - 2. behandling

Syddjurs Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Busdrift						
	Kørselsudgifter	14.984.762	14.773.693	14.538.000	14.538.000	0
	Bus IT og øvrige udgifter	146	23.307	29.300	29.000	0
	Busudgifter	14.984.908	14.797.000	14.567.300	14.567.000	0
	Indtægter	-3.660.562	-3.396.000	-3.644.000	-3.644.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	11.324.346	11.401.000	10.923.300	10.923.000	0
Handicapkørsel						
	Udgifter	607.931	691.000	684.000	809.000	125.000
	Indtægter	-111.120	-136.000	-134.000	-159.000	-25.000
	Netto	496.811	555.000	550.000	650.000	100.000
Flexture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	1.473.286	1.520.000	1.714.000	1.714.000	0
	Indtægter	-581.682	-597.000	-676.000	-676.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	891.604	923.000	1.038.000	1.038.000	0
	Administrationsomkostninger	227.304	255.300	296.200	296.000	0
	Kommunens samlede udgift	1.118.908	1.178.300	1.334.200	1.334.000	0
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	1.993.259	2.148.000	1.934.000	1.934.000	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	1.993.259	2.148.000	1.934.000	1.934.000	0
	Administrationsomkostninger	178.381	214.700	200.700	201.000	0
	Kommunens samlede udgift	2.171.640	2.362.700	2.134.700	2.135.000	0
Trafikelskabet						
	"Busdriften"	838.000	864.000	910.000	910.000	0
	"Handicapkørslen"	199.000	161.000	164.000	200.000	36.000
	I alt	1.037.000	1.025.000	1.074.000	1.110.000	36.000
Letbanesekretariatet						
	Sekretariatet	38.000	39.000	40.000	40.000	0
Rejsekort						
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-34.800	-35.000	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	22.864	4.100	0	0	0
	25% sekretariat	6.987	2.600	0	0	0
	Renter	13.730	12.000	11.500	11.000	-1.000
	Afdrag	66.441	65.000	66.800	66.000	-1.000
	Drift	73.979	195.500	217.200	221.000	4.000
	Buslæger	14.143	700	700	1.000	0
	I alt	198.144	279.900	261.400	264.000	2.000
Tjenestemandspensioner						
	I alt	0	0	10.249	10.000	0
Total - netto		16.384.849	16.840.900	16.327.849	16.466.000	138.000

Forudsætninger 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. Udgifter til B-kontrakter er baseret på baggrund af kørselsomfang i K15.

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. Der er ingen nævneværdige ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

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%. Efter aftale med Syddjurs Kommune opskrives budgettet for handicapkørsel med 0,1 mio. kr. i forhold til 1. behandling af budget 2017.

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 Region Midtjylland.

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

Den forholdsvis indtægtsandel imellem Midttrafiks bestillere anvendes til fordeling af blandt andet abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S. Ved en fejl var denne nøgle ikke blevet opdateret mellem den administrative behandling og 1. behandling af budgettet. Det er nu sket til 2. behandling, hvilket giver Syddjurs Kommune en marginalt højere udgift til drift.

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 - 2. behandling

Viborg Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Busdrift						
	Kørselsudgifter	46.797.780	45.121.104	46.247.000	46.247.000	0
	Bus IT og øvrige udgifter	740.693	1.082.896	849.500	849.000	-1.000
	Busudgifter	47.538.473	46.204.000	47.096.500	47.096.000	-1.000
	Indtægter	-15.816.052	-15.818.000	-15.919.000	-15.919.000	0
	Regionalt tilskud	-2.906.000	-2.970.000	-3.035.000	-3.035.000	0
	Netto	28.816.421	27.416.000	28.142.500	28.142.000	-1.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	2.564.918	2.566.000	2.581.000	2.581.000	0
	Indtægter	-512.555	-549.000	-540.000	-540.000	0
	Netto	2.052.363	2.017.000	2.041.000	2.041.000	0
Flexture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	1.570.967	1.389.000	1.698.000	1.698.000	0
	Indtægter	-781.246	-622.000	-841.000	-841.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	789.721	767.000	857.000	857.000	0
	Administrationsomkostninger	333.196	351.800	376.800	377.000	0
	Kommunens samlede udgift	1.122.917	1.118.800	1.233.800	1.234.000	0
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0
	Kommunens samlede udgift	0	0	0	0	0
Trafikskabet						
	"Busdriften"	3.684.000	3.599.000	3.972.000	3.972.000	0
	"Handicapkørslen"	701.000	736.000	756.000	744.000	-12.000
	I alt	4.385.000	4.335.000	4.728.000	4.716.000	-12.000
Rejsekort						
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-207.400	-207.000	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	410.067	38.600	0	0	0
	25% sekretariat	39.773	15.000	0	0	0
	Renter	85.779	78.000	72.400	73.000	1.000
	Afdrag	415.111	408.000	418.900	419.000	0
	Drift	379.217	996.900	1.021.200	1.054.000	33.000
	Buslager	80.509	3.800	3.800	4.000	0
	I alt	1.410.455	1.540.300	1.308.900	1.343.000	34.000
Tjenestemandspensioner						
	I alt	0	0	61.032	61.000	0
Total - netto		37.787.156	36.427.100	37.515.232	37.537.000	22.000

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.

Budget 2017 indeholder ikke de forventede ruteomlægninger som følge af anlægsarbejdet ved Viborg Baneby, da Midttrafik er i dialog med Viborg Kommune omkring besparelser i 2017.

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. Der er ingen nævneværdige ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

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 Region Midtjylland.

Rejsekort

Den forholdsvis indtægtsandel imellem Midttrafiks bestillere anvendes til fordeling af blandt andet abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S. Ved en fejl var denne nøgle ikke blevet opdateret mellem den administrative behandling og 1. behandling af budgettet. Det er nu sket til 2. behandling, hvilket giver Viborg Kommune en marginalt højere udgift til drift.

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).

Forslag til Budget 2017 - 2. behandling

Aarhus Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Busdrift						
	Kørselsudgifter	450.632.368	472.639.658	429.414.000	430.451.000	1.037.000
	Bus IT og øvrige udgifter	12.148.848	7.263.342	7.858.500	8.060.000	202.000
	Busudgifter	462.781.216	479.903.000	437.272.500	438.511.000	1.239.000
	Indtægter	-286.199.469	-291.863.000	-278.701.000	-278.701.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	176.581.747	188.040.000	158.571.500	159.810.000	1.239.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	15.790.885	15.986.000	15.981.000	15.981.000	0
	Indtægter	-3.109.885	-3.152.000	-3.132.000	-3.132.000	0
	Netto	12.681.000	12.834.000	12.849.000	12.849.000	0
Flexture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	1.669.224	1.698.000	884.000	884.000	0
	Indtægter	-1.037.238	-1.034.000	-346.000	-346.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	631.986	664.000	538.000	538.000	0
	Administrationsomkostninger	324.597	351.900	211.600	212.000	0
	Kommunens samlede udgift	956.583	1.015.900	749.600	750.000	0
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	3.407.264	3.753.000	3.613.000	80.817.000	77.204.000
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	3.407.264	3.753.000	3.613.000	80.817.000	77.204.000
	Administrationsomkostninger	388.467	469.300	456.400	5.910.000	5.454.000
	Kommunens samlede udgift	3.795.731	4.222.300	4.069.400	86.727.000	82.658.000
Letbanedrift						
	Udgifter letbanekørsel			55.000.000	56.100.000	1.100.000
	Indtægter letbanekørsel			-19.700.000	-19.700.000	0
	I alt			35.300.000	36.400.000	1.100.000
	Heraf finansiering af Aarhus Kommune			13.800.000	14.350.000	550.000
Billetkontrol						
	Kontrolafgifter i alt	9.144.678	7.824.000	7.914.000	7.914.000	0
Trafikselskabet						
	"Busdriften"	33.496.000	30.555.000	29.958.000	29.951.000	-7.000
	"Handicapkørslen"	6.304.000	5.919.000	5.835.000	5.748.000	-87.000
	I alt	39.800.000	36.474.000	35.793.000	35.699.000	-94.000
Letbanesekretariatet						
	Sekretariatet	209.000	213.000	218.000	218.000	0
Rejsekort						
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-1.499.000	-1.499.000	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	1.546.791	412.400	0	0	0
	25% sekretariat	348.281	131.100	0	0	0
	Renter	693.702	630.000	588.900	589.000	0
	Afdrag	3.357.039	3.298.000	3.401.000	3.401.000	0
	Drift	5.625.349	15.833.500	16.637.100	16.394.000	-243.000
	Buslager	704.997	33.500	33.500	34.000	1.000
	I alt	12.276.158	20.338.500	19.161.500	18.919.000	-242.000
Tjenestemandspensioner						
	I alt	0	0	441.128	441.000	0
Total - netto		255.444.898	270.961.700	253.567.128	337.677.000	84.110.000

Forudsætninger for budgettet for Aarhus Kommune:

Busdrift

Kørselsudgifter

I forhold til 1. behandling af budgettet er der en stigning på 1 mio. kr., hvilket skyldes en stigning på 1,9 mio. kr. vedrørende bustilpasninger som følge af opstart af letbanedrift samt en reduktion af afsatte dubleringsmidler på 0,9 mio. kr.

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 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. De afsatte midler til dublering på 0,9 mio. kr. er reduceret i budgettet, da udgifter til dublering er indeholdt i det øvrige kørselsomfang. I budgettet er desuden indregnet bustilpasninger som følge af opstart af letbanedrift. Størrelsen på dette beløb er stadig usikkert, men er foreløbig sat til 19,8 mio. kr.

Bus-IT og øvrige udgifter

Budgettet er efter aftale med Aarhus Kommune øget med 0,2 mio. kr. sammenholdt med 1. behandling grundet en ekstraudgift til Busselskabet Aarhus Sporveje for service på Realtids- og Rejsekortudstyr i busserne.

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

Budgettet er 0,8 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. højere, end forudsat i forbindelse med den administrative høring af budget 2017. Desuden er budgetforudsætningerne for øvrige udgifter opdateret og p/l-fremskrevet, hvilket forklarer 0,2 mio. kr. Endelig er der den nævnte ekstraudgift til Busselskabet Aarhus Sporveje for service på Realtids- og Rejsekortudstyr på 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 10,3 mio. kr. som følge af forventede kørselsreduktioner i bybuskørslen 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%.

I august 2016 begyndte Aarhus Kommune at benytte Midttrafik til at varetage driften af kommunens Special kørsel. Dette har medført en stor opskrivning af budgettet for 2017.

Drift Aarhus Letbane

Budgettet er øget med 1,1 mio. kr. i forhold til budgetforslaget i 1. behandling. Efter aftale med Aarhus Kommune og Region Midtjylland er der nu indregnet udgifter til drift af billetteringsudstyr for tre måneder i 2017 (perioden okt.-dec.). Udgifter til drift af billetteringsudstyr fordeles mellem Aarhus Kommune og regionen med 50/50.

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 der er fremskrevet til prisniveau 2017.

På indtægtssiden budgetteres med opretholdelse af samme indtægtsniveau efter opstart af letbanen. Der budgetteres med nuværende passagerindtægter på Odderbanen og Grenaabanen. Hertil kommer passagerindtægter på letbanens inderste strækning fra overflyttede busrejser.

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.

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 fra august 2013.

I nedenstående tabel er vist budgetforslaget for busdrift og letbanedrift inkl. den forventede tilpasning af busdrift som følge af opstart på Aarhus Letbane.

Effekt af Aarhus Letbane - 2017 og 2018

Aarhus Kommune	Budget 2017	Budget 2018
Busdrift		
Kørselsudgifter	450.214.000	450.214.000
Bustilpasning ifm letbanen	-19.763.000	-52.700.000
Busudgift efter tilpasn letbanen	430.451.000	397.514.000
Bus IT og øvrige udgifter	8.060.000	8.060.000
Busudgifter	438.511.000	406.272.500
Indtægter	-289.001.000	-289.001.000
Reduktion indtægter overflyttet til letbanen	10.300.000	36.500.000
Busindtægter	-278.701.000	-252.501.000
Netto	159.810.000	153.771.500

	Budget 2017	Budget 2018
Letbanedrift		
Trafikkøb - Drift Aarhus Letbane	55.000.000	220.200.000
Passagerindtægter	-19.700.000	-83.400.000
<i>Heraf tidl. Odderbane</i>	<i>-3.500.000</i>	<i>-15.200.000</i>
<i>Heraf tidl. Grenaabane</i>	<i>-4.900.000</i>	<i>-24.200.000</i>
<i>Heraf fra bybus</i>	<i>-10.300.000</i>	<i>-36.500.000</i>
<i>Heraf fra regional bus</i>	<i>-1.000.000</i>	<i>-7.500.000</i>
Driftstilskud	35.300.000	136.800.000
Finansiering jf. "Principaftalen aug. 2013"		
Bestillerbidrag Aarhus Kommune	11.400.000	45.500.000
Bestillerbidrag Region Midtjylland	7.200.000	28.700.000
Bestillerbidrag Regionen - Grenaabanen	11.900.000	47.500.000
I alt	30.500.000	121.700.000
Netto driftstilskud	4.800.000	15.100.000
Øvrige driftsudgifter Aarhus Letbane		
Billetkontrol		338.000
Drift billetteringsudstyr	1.100.000	4.400.000
Tilskud øvr driftsudgifter	1.100.000	4.738.000

Finansiering Aarhus Kommune	Budget 2017	Budget 2018
Ordinært bestillerbidrag (jf Principaftalen)	11.400.000	45.500.000
Andel af ekstra driftstilskud	2.400.000	7.550.000
Andel af bill.udstyr+billetkontrol	550.000	2.369.000
Netto Aarhus Kommune	14.350.000	55.419.000

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 forbrug 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.

Fra overslagsår 2018 udskilles den del af billetkontrollen som vedrører Aarhus Letbane og tillægges Letbanens budget mens budgettet for Aarhus Kommunes billetkontrol nedskrives tilsvarende.

Trafikselskabet

I forhold til 1. behandling er budgettet sænket med 0,1 mio. kr. som følge af opdaterede fordelingsnøgler.

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 Region Midtjylland.

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.

Rejsekort

Den forholdsvis indtægtsandel imellem Midttrafiks bestillere anvendes til fordeling af blandt andet abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S. Ved en fejl var denne nøgle ikke blevet opdateret mellem den administrative behandling og 1. behandling af budgettet. Det er nu sket til 2. behandling, hvilket giver Aarhus Kommune en lavere udgift på 0,2 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 - 2. behandling

Region Midtjylland		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Busdrift						
	Kørselsudgifter	473.828.200	473.172.924	477.597.000	478.934.000	1.337.000
	Bus IT og øvrige udgifter	2.389.845	2.305.076	2.981.000	2.982.000	1.000
	Busudgifter	476.218.045	475.478.000	480.578.000	481.916.000	1.338.000
	Indtægter	-274.076.335	-279.813.000	-291.186.000	-291.226.000	-40.000
	Regionalt tilskud	7.657.000	7.826.000	7.998.000	7.998.000	0
	Netto	209.798.710	203.491.000	197.390.000	198.688.000	1.298.000
Flexture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	158.232	162.000	165.000	165.000	0
	Indtægter	-12.936	-11.000	-11.000	-11.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	145.296	151.000	154.000	154.000	0
	Administrationsomkostninger	36.797	34.100	38.700	39.000	0
	Kommunens samlede udgift	182.093	185.100	192.700	193.000	0
Togdrift						
	Drifttilskud	34.399.453	28.140.000	16.100.000	16.100.000	0
	Anlæg	14.880.548	16.976.000	3.390.000	3.390.000	0
	I alt	49.280.001	45.116.000	19.490.000	19.490.000	0
Trafiksekskabet						
	"Busdriften"	42.951.000	40.339.000	42.612.000	42.621.000	9.000
	"Handicapkørslen"	0	0	0	0	0
	I alt	42.951.000	40.339.000	42.612.000	42.621.000	9.000
Letbanesekretariatet						
	Sekretariatet	380.000	387.000	396.000	396.000	0
Rejsekort						
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-2.086.800	-2.087.000	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	3.313.339	1.915.200	0	0	0
	25% sekretariat	711.610	267.900	0	0	0
	Renter	1.133.575	1.029.000	999.600	999.000	-1.000
	Afdrag	5.485.725	5.389.000	5.761.200	5.762.000	1.000
	Drift	6.619.398	17.371.700	19.538.900	19.644.000	105.000
	Buslager	0	0	0	0	0
	I alt	17.263.648	25.972.800	24.212.900	24.318.000	105.000
Tjenestemandspensioner						
	Pensionsudgift i 2015	0	0	614.113	613.000	-1.000
	Forudbetalt	0	0	-614.113	-613.000	1.000
	I alt	0	0	0	0	0
Total (uden Kan-kørsel og Aarhus Letbane)		319.855.452	315.490.900	284.293.600	285.706.000	1.412.000
Buserstatningskørsel						
	Udgifter på buserstatningskørsel	0	17.640.000	37.814.000	37.814.000	0
	Indtægter på buserstatningskørsel	0	-8.000.000	-14.000.000	-14.000.000	0
	I alt	0	9.640.000	23.814.000	23.814.000	0
Forberedelse Letbane						
	I alt	0	6.460.000	11.811.000	11.811.000	0
Letbanedrift						
	Udgifter letbanekørsel			55.000.000	56.100.000	1.100.000
	Indtægter letbanekørsel			-19.700.000	-19.700.000	0
	I alt			35.300.000	36.400.000	1.100.000
	Heraf finansiering af Region Midtjylland			21.500.000	22.050.000	550.000
Total - Aarhus Letbane		0	16.100.000	57.125.000	57.675.000	550.000
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	116.740.778	120.350.000	120.350.000	120.350.000	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	116.740.778	120.350.000	120.350.000	120.350.000	0
	Administrationsomkostninger	5.200.000	5.333.400	5.402.700	5.362.000	-41.000
	Kommunens samlede udgift	121.940.778	125.683.400	125.752.700	125.712.000	-41.000
Total - netto		441.796.230	457.274.300	467.171.300	469.093.000	1.922.000

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-regulereret for 2017. Midttrafiks budgetforslag på 286,7 mio. kr. forventes at være inden for den endelige ramme.

Busdrift

Kørselsudgifter

I forhold til 1. behandling af budgettet for 2017 er der indregnet konsekvens af erstatningsbuskørsel på rute 55, 60, 73 og 75 som følge af kontraktbrud med Hans Biler efter gentagne overtrædelser af kvalitetskrav. Beløbet opgøres til at give en ekstraudgift på 3,5 mio. kr. frem mod genudbud i sommeren 2017. Samtidig er bustilpasningen i forbindelse med etableringen af letbanedrift blevet opjusteret med 2,2 mio. kr., hvilket medfører en samlet merudgift på 1,3 mio. kr. i forhold til 1. behandling af budget 2017. Det kommende år er dog forbundet med usikkerhed, både som følge af letbanestart, men også genudbud af rute 55, 60, 73 og 75, samt udbud af en større kontrakt på regionalkørsel i Hedensted og Horsens-området (49. udbud).

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 i den regionale kørsel som følge af opstart af letbanedrift i 2017. Størrelsen på dette beløb er stadig usikkert, men er pt. sat til 3,6 mio. kr. Derudover er den ovennævnte ekstraudgift på 3,5 mio. kr. til erstatningskørsel på ruter, der tidligere blev kørt af Hans Biler.

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 management og busprioritering samt til drift af Viborg Rutebilstation blev sat for lavt i budget 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 mindreudgifter 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 kørselsreduktioner i regionalkørsel på grund af indførelse af letbanen.

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 togtrafik og udgifter til infrastrukturvedligeholdelse 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 indtægter 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 Region Midtjylland.

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

Den forholdsvis indtægtsandel imellem Midttrafiks bestillere anvendes til fordeling af blandt andet abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S. Ved en fejl var denne nøgle ikke blevet opdateret mellem den administrative behandling og 1. behandling af budgettet. Det er nu sket til 2. behandling, hvilket giver Region Midtjylland en højere udgift på 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 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 fra 26. august i 2016 og forventeligt frem til 1. okt. 2017 når banerne ombygges til letbanedrift.

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

Midttrafik har tilrettelagt buserstatningskørsel på begge baner. I 2017 forventes anvendt 44.000 køreplantimer og 22 busser. Der er forudsat buserstatningskørsel frem til 1. oktober 2017. Det skal bemærkes, at udgifter til erstatningskørslen er relativt dyrere end øvrig buskørsel, fordi der er en dårligere busudnyttelse med færre køreplantimer per bus.

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 passagertilgang på ordinære regionale ruter.

Det forventes ikke muligt at opretholde samme indtægtsprovenu i buserstatningskørslen som ved 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.

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.

Staten yder et årligt driftsbidrag som kompensation for overtagelse af trafikansvaret på Grenaabanen. 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

Budgettet er øget med 1,1 mio. kr. i forhold til budgetforslaget i 1. behandling. Efter aftale med Aarhus Kommune og Region Midtjylland er der nu indregnet udgifter til drift af billetteringsudstyr for tre måneder i 2017 (perioden okt.-dec.). Udgifter til drift af billetteringsudstyr fordeles mellem Aarhus Kommune og regionen med 50/50.

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 der er fremskrevet til prisniveau 2017.

På indtægtssiden budgetteres med opretholdelse af samme indtægtsniveau efter opstart af letbanen. Der budgetteres med nuværende passagerindtægter på Odderbanen og Grenaabanen. Hertil kommer passagerindtægter på letbanens inderste strækning fra overflyttede busrejser.

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.

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 fra august 2013.

I nedenstående tabel er vist budgetforslaget for busdrift og letbanedrift inkl. den forventede tilpasning af busdrift som følge af opstart på Aarhus Letbane.

Effekt af Aarhus Letbane - 2017 og 2018

Region Midtjylland	Budget 2017	Budget 2018
Busdrift		
Kørselsudgifter	482.497.000	482.497.000
Bustilpasning ifm letbanen	-3.563.000	-9.502.000
Busudgift efter tilpasn letbanen	478.934.000	472.995.000
Bus IT og øvrige udgifter	2.982.000	2.982.000
Busudgifter	481.916.000	475.977.000
Indtægter	-292.226.000	-292.226.000
Reduktion indt. efter tilpasning letbanen	1.000.000	7.500.000
Busindtægter	-291.226.000	-284.726.000
Regionalt tilskud	7.998.000	7.998.000
Netto	198.688.000	199.249.000

	Budget 2017	Budget 2018
Letbanedrift		
Trafikkøb - Drift Aarhus Letbane	55.000.000	220.200.000
Billetkontrol		338.000
Drift billetteringsudstyr	1.100.000	4.400.000
Passagerindtægter	-19.700.000	-83.400.000
<i>Heraf tidl. Odderbanen</i>	<i>-3.500.000</i>	<i>-15.200.000</i>
<i>Heraf tidl. Grenaabanen</i>	<i>-4.900.000</i>	<i>-24.200.000</i>
<i>Aarhus Letbane - fra bybus</i>	<i>-10.300.000</i>	<i>-36.500.000</i>
<i>Aarhus Letbane - fra regional bus</i>	<i>-1.000.000</i>	<i>-7.500.000</i>
Driftstilskud	35.300.000	136.800.000
Finansiering jf. "Principaftalen aug. 2013"		
Bestillerbidrag Aarhus Kommune	11.400.000	45.500.000
Bestillerbidrag Region Midtjylland*	7.200.000	28.700.000
<i>* Bidrag omfatter (Togdrift og infrastruktur Odderbanen + omlægning busdrift)</i>		
Bestillerbidrag Regionen - Grenaabanen	11.900.000	47.500.000
I alt	30.500.000	121.700.000
Netto driftstilskud	4.800.000	15.100.000
Øvrige driftsudgifter Aarhus Letbane		
Billetkontrol		338.000
Drift billetteringsudstyr	1.100.000	4.400.000
Tilskud øvr driftsudgifter	1.100.000	4.738.000

Finansiering Region Midtjylland	Budget 2017	Budget 2018
Ordinært bestillerbidrag (jf Principaftalen)	19.100.000	76.200.000
Andel af ekstra driftstilskud	2.400.000	7.550.000
Andel af bill.udstyr+billetkontrol	550.000	2.369.000
Netto Region Midtjylland	22.050.000	86.119.000

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%. Efter aftale med Region Midtjylland tilpasses turantallet

og dermed også administrationsomkostningerne. Vognmandsbetalingen holdes på samme niveau som i 2016.

Forslag til Budget 2017 - 2. behandling

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

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 - 2. behandling

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

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 - 2. behandling

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

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.

Forslag til Budget 2017 - 2. behandling

Alle bestillere		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference ml. september og juni
Busdrift						
	Kørselsudgifter	1.409.472.702	1.429.114.443	1.384.897.000	1.383.725.000	-1.172.000
	Bus IT og øvrige udgifter	16.757.429	12.497.557	13.484.700	13.693.000	210.000
	Busudgifter	1.426.230.131	1.441.612.000	1.398.381.700	1.397.418.000	-962.000
	Indtægter	-703.402.649	-712.478.000	-711.713.000	-711.074.000	639.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	722.827.482	729.134.000	686.668.700	686.344.000	-323.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	40.762.073	40.739.600	41.085.000	41.666.000	581.000
	Indtægter	-8.199.620	-8.295.000	-8.333.000	-8.469.000	-136.000
	Netto	32.562.453	32.444.600	32.752.000	33.197.000	445.000
Flexture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	12.889.671	14.395.800	16.039.700	15.468.000	-571.000
	Indtægter	-5.751.456	-6.325.200	-6.217.700	-6.085.000	132.000
	Kommunens vognmandsbetaling	7.138.215	8.070.600	9.822.000	9.383.000	-439.000
	Administrationsomkostninger	2.539.560	3.186.050	3.281.800	3.161.000	-123.000
	Kommunens samlede udgift	9.677.775	11.256.650	13.103.800	12.544.000	-562.000
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	435.082.770	151.691.000	150.326.000	227.429.000	77.103.000
	Indtægter	-39.165	-66.000	-60.000	-60.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	435.043.605	151.625.000	150.266.000	227.369.000	77.103.000
	Administrationsomkostninger	8.926.552	9.381.055	9.390.800	14.802.000	5.412.000
	Kommunens samlede udgift	443.970.157	161.006.055	159.656.800	242.171.000	82.515.000
Buserstatningskørsel						
	Udgifter på buserstatningskørsel	0	17.640.000	37.814.000	37.814.000	0
	Indtægter på buserstatningskørsel	0	-8.000.000	-14.000.000	-14.000.000	0
	I alt	0	9.640.000	23.814.000	23.814.000	0
Forberedelse Letbane						
	I alt	0	6.460.000	11.811.000	11.811.000	0
Letbanedrift						
	Udgifter letbanekørsel	0	0	55.000.000	56.100.000	1.100.000
	Indtægter letbanekørsel	0	0	-19.700.000	-19.700.000	0
	I alt	0	0	35.300.000	36.400.000	1.100.000
Togdrift						
	Drifttilskud	34.399.453	28.140.000	16.100.000	16.100.000	0
	Anlæg	14.880.548	16.976.000	3.390.000	3.390.000	0
	I alt	49.280.001	45.116.000	19.490.000	19.490.000	0
Billetkontrol						
	Kontrolafgifter i alt	9.144.678	7.824.000	7.914.000	7.914.000	0
Trafikselskabet						
	"Busdriften"	102.551.365	101.768.000	105.979.000	105.779.000	-200.000
	"Handicapkørslen"	13.610.000	13.355.000	13.649.000	13.614.000	-35.000
	I alt	116.161.365	115.123.000	119.628.000	119.393.000	-235.000
Letbanesekretariatet						
	Sekretariatet	950.000	970.000	993.000	993.000	0
Rejsekort						
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-5.097.200	-5.077.000	19.000
	25% udstyr og kontantfinansiering	10.897.545	2.984.500	0	0	0
	25% sekretariat	1.707.545	642.900	0	0	0
	Renter	2.328.430	2.115.000	2.046.400	2.041.000	-5.000
	Afdrag	11.268.000	11.069.000	11.748.500	11.725.000	-23.000
	Drift	15.834.248	42.171.700	45.857.100	45.862.000	6.000
	Buslager	1.441.544	68.500	68.500	68.000	0
	I alt	43.477.312	59.051.600	54.623.300	54.619.000	-3.000
Rejsekort Letbane						
	I alt	0	8.288.000	156.000	156.000	0
Pensioner						
	Tjenestemandspensioner	0	0	1.500.000	1.500.000	0
	Forudbetalt af Region Midtjylland	0	0	-614.113	-613.000	0
	I alt	0	0	885.887	887.000	0
Øvrige områder						
	Renter	1.017.442	0	0	0	0
	Øvrigt (mindreforbrug+periodisering+renter)	4.063.193	0	0	0	0
	I alt	5.080.635	0	0	0	0
Total - netto		1.433.131.857	1.186.313.905	1.166.796.487	1.249.733.000	82.937.000

Busdrift

Kørselsudgifter

I forhold til 1. behandling af budgettet er der indarbejdet en besparelse på 1,2 mio. kr., hvilket primært kan tilskrives Samsø Kommunes beslutning om at udtræde af Midttrafik fra sommeren 2017 samt en nedjustering af dubleringskørsel i Skive Kommune.

Udgifterne til buskørsel forventes i 2017 at udgøre 1.383,7 mio. kr. I forhold til regnskabet for 2015 falder busudgifterne med 25,7 mio. kr., mens det falder med 45,4 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 23,3 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 i bilagsmaterialet.

Nedenstående tabel viser udviklingen på bestillerplan fra regnskab 2015 frem til budgettet for 2017. Differencen er mellem 2. behandling og 1. behandling af budgettet for 2017.

Oversigt over busudgifter					
Bestillere	Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Favrskov	15.527.527	15.756.061	13.759.000	13.759.000	0
Hedensted	7.839.169	5.734.886	5.730.000	5.730.000	0
Herning	46.452.747	47.036.691	46.859.000	46.859.000	0
Holstebro	33.072.956	31.519.576	28.374.000	28.374.000	0
Horsens	44.996.735	46.128.153	46.579.000	46.579.000	0
Ikast-Brande	13.694.981	14.120.562	12.776.000	12.776.000	0
Lemvig	6.466.239	6.483.375	7.394.000	7.394.000	0
Norrdjurs	15.152.513	15.754.925	15.577.000	15.490.000	-87.000
Odder	6.349.633	6.288.937	6.351.000	6.351.000	0
Randers	89.392.328	89.314.227	90.054.000	90.054.000	0
Ringkøbing-Skjern	25.442.413	25.195.396	25.430.000	25.457.000	27.000
Samsø	4.812.074	4.523.393	4.494.000	2.017.000	-2.477.000
Silkeborg	54.238.153	55.327.810	53.730.000	53.730.000	0
Skanderborg	23.636.272	23.905.330	24.166.000	24.318.000	152.000
Skive	28.585.565	28.683.493	28.121.000	26.960.000	-1.161.000
Struer	7.570.287	7.634.249	7.707.000	7.707.000	0
Syddjurs	14.984.762	14.773.693	14.538.000	14.538.000	0
Viborg	46.797.780	45.121.104	46.247.000	46.247.000	0
Aarhus	450.632.368	472.639.658	429.414.000	430.451.000	1.037.000
Regionen	473.828.200	473.172.924	477.597.000	478.934.000	1.337.000
I alt	1.409.472.702	1.429.114.443	1.384.897.000	1.383.725.000	-1.172.000

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 anvendte indeks er fortsat fra juni 2016. Siden har der været en mindre indeksstigning, men for at bevare sammenhængen mellem det politisk godkendte hos bestillerne og det endelige budget for Midttrafik er der ikke foretaget en justering herfor.

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, da dette var det kendte ved 1. behandling af budgettet.

Tabellen nedenfor viser udviklingen i køreplantimer fra regnskabet for 2015 til budgettet for 2017. Antallet af køreplantimer er sænket grundet Samsø Kommunes udmelding af Midttrafik.

Oversigt over køreplantimer				
Bestillere	Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september
Favrskov	19.440	19.722	18.749	18.749
Hedensted	9.674	7.399	7.121	7.121
Herning	68.823	66.086	66.391	66.391
Holstebro	47.085	45.014	43.359	43.359
Horsens	66.891	67.298	67.887	67.887
Ikast-Brande	19.262	19.801	19.582	19.582
Lemvig	9.506	9.463	9.613	9.613
Norddjurs	19.771	21.066	20.856	20.748
Odder	9.968	9.670	9.896	9.896
Randers	124.153	123.037	123.786	123.786
Ringkøbing-Skjern	36.024	35.728	35.435	35.360
Samsø	7.000	6.426	6.367	2.744
Silkeborg	84.059	84.016	85.188	85.188
Skanderborg	30.379	29.785	30.220	30.327
Skive	41.426	40.734	40.272	39.918
Struer	12.679	12.749	12.897	12.897
Syddjurs	21.218	21.061	20.417	20.417
Viborg	72.149	71.315	72.151	72.151
Aarhus	574.168	577.855	582.147	582.147
Regionen	741.712	740.511	743.908	743.908
I alt	2.015.386	2.008.733	2.016.243	2.012.190

Note: Køreplantimetallet for Aarhus Kommune og Region Midtjylland forventes reelt set lavere grundet bustilpasning i forbindelse med opstart af letbanedrift, men med bestillernes accept har Midttrafik ikke justeret i køreplantimetallet før justeringen endelig fastsættes. Ændringen på busomkostninger er dog indarbejdet.

Bus-IT og øvrige udgifter

Sammenlignet med 1. behandling, er de øvrige udgifter efter aftale med Aarhus Kommune opskrevet med 0,2 mio. kr., grundet ekstraudgifter til Busselskabet Aarhus Sporvejes service af Realtids- og Rejsekortudstyr.

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 antallet af busser med udstyr som nøgle til fordeling af udgifter til drift af Wi-Fi, Realtid, Datatrafik samt udgifter til omflytning af udstyr i forbindelse med bl.a. kontraktskifte, og denne nøgle vil blive brugt hvert år. 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	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference ml. juni og september
Stoppestedsanoncering	141.540	144.700	145.000	0
Tælleudstyr inklusiv service og toldmoms	1.415.400	1.446.500	1.447.000	1.000
Lane management og busprioritering	419.671	449.700	450.000	0
Realtid, videoovervågning, Wi-Fi, omflytning og mobil-app	3.863.578	4.250.100	4.256.000	6.000
Bus IT i alt	5.840.189	6.291.000	6.298.000	7.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	1.780.187	2.310.200	2.310.000	0
Diverse afregninger, Aarhus	4.514.681	4.672.900	4.874.000	201.000
X-bus puljeprojekt og drift	362.500	210.600	211.000	0
Ekstraordinær advokat- og konsulentbistand til billetkontrol	0	0	0	0
Øvrige udgifter i alt	6.657.368	7.193.700	7.395.000	201.000
Total	12.497.557	13.484.700	13.693.000	208.000

Budgettet til bus-IT og øvrige udgifter er i alt 1,2 mio. kr. højere sammenlignet med budget 2016.

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 0,7 mio. kr. højere. Dette skyldes blandt andet, at budgettet for drift af Viborg Rutebilstation 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. Dertil kommer den nævnte udgift på 0,2 mio. kr. for Aarhus Kommune til Busselskabet Aarhus Sporvejes service af Realtids- og Rejsekortudstyr. Den resterende stigning i budgettet skyldes småjusteringer vedrørende udgifter til drift af billetautomater i Aarhus Kommune.

Busdrift - indtægter

I forhold til 1. behandling er indtægtsbudgettet nedskrevet med 0,6 mio. kr. som følge af Samsø Kommunes udmeldelse af Midttrafik fra sommeren 2017. Nedskrivningen vedrører passagerindtægter og skolekortindtægter på Samsø i 2. halvår af 2017.

Indtægter ved busdrift budgetteres til 711,3 mio. kr. Heraf udgør de samlede passagerindtægter fra salg af kort og billetter til kunderne 506,4 mio. kr., svarende til 71 % af de samlede indtægter. Sammenlignet med regnskabet for 2015 er der tale om merindtægter på 7,9 mio. kr., hvilket væsentligst skyldes mindreudgifter i forbindelse med bus-tog-samarbejdet som følge af overflytning af Grenaabanens aktiviteter til letbane.

Som udgangspunkt baserer indtægtsbudgettet sig på regnskabet for 2015, tillagt/fratrullet kendte ændringer i 2017 – såsom ovenstående lukning af Grenaabanen. Der er i budgettet for 2016 efter Region Midtjyllands 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 Grenaabane 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 halvår 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 Region Midtjyllands vedkommende drejer det sig om en indtægtsnedgang på 1 mio. kr., og for Aarhus Kommune om en indtægtsnedgang på 10 mio. kr.

Endelig er indtægtsbudgettet reguleret i forhold til Samsø Kommunes udtræden af Midttrafik sommeren 2017.

Takststigningsloftet er i 2017 udmeldt til 0 %. Der er derfor ikke forventes 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, juni	Budget 2017, september	Difference
Passagerindtægter	500.660.160	518.150.000	506.860.000	506.416.000	-444.000
Off peak klippekort - Kompensation	4.979.228	3.000.000	6.000.000	6.000.000	0
Erhvervs kort	4.951.796	4.000.000	4.200.000	4.200.000	0
Ungdomskort - ungdomsuddannelser	93.344.850	94.000.000	94.000.000	94.000.000	0
Kompensation ungdomskort	11.295.739	4.600.000	5.800.000	5.800.000	0
Omsætning skolekort	34.386.877	32.178.000	32.978.000	32.783.000	-195.000
Kompensation - Fælles børneregler	36.372.099	36.000.000	36.000.000	36.000.000	0
Fribefordring Værnepligtige	1.815.184	1.800.000	1.800.000	1.800.000	0
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	124.910	250.000	125.000	125.000	0
Kontrolafgifter uden for Aarhus Kommune	147.771	300.000	150.000	150.000	0
Billetindtægter - Togrejser DSB og Arriva	104.660.062	96.000.000	95.000.000	95.000.000	0
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	31.482.049	30.000.000	27.000.000	27.000.000	0
I alt indtægter busdrift	824.220.725	820.278.000	809.913.000	809.274.000	-639.000
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	-120.818.077	-107.800.000	-98.200.000	-98.200.000	0
Passagerindtægter total	703.402.648	712.478.000	711.713.000	711.074.000	-639.000

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

Passagerindtægter:

En indlagt forventet fremgang i Region Midtjyllands 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 "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 trafikalselskaberne 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 skolekortomsætning.

Bus-tog-samarbejdet (Billetindtægter 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-togundersøgelsen 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. dog nedenfor om særlige forhold i forbindelse med lukning af Grenaabanen.

I august 2016 lukkes Grenaabanen og Odderbanen 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 Grenaabanen. 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. med 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 Grenaabanen og en mindre andel af salget på Aarhus 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

Der er foretaget mindre justeringer i forhold til 1. behandling af budgettet, hvilket er sket efter aftale med kommunerne. Samlet set medfører disse ændringer en budgetforøgelse på 0,4 mio. kr. De enkelte kommuner kommenteres i det bestillerspecifikke bilag.

De samlede udgifter til handicapkørsel budgetteres i 2017 til 41,7 mio. kr., hvoraf de 33,2 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.

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	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Favrskov	1.124.697	1.119.000	1.170.000	1.170.000	0
Hedensted	852.909	910.000	854.000	854.000	0
Herning	1.652.581	1.619.000	1.627.000	1.739.000	112.000
Holstebro	1.028.243	997.000	1.050.000	1.050.000	0
Horsens	1.939.839	1.905.000	1.851.000	1.851.000	0
Ikast-Brande	683.464	657.000	719.000	719.000	0
Lemvig	582.339	581.000	529.000	529.000	0
Norddjurs	605.508	605.000	616.000	616.000	0
Odder	750.904	685.000	783.000	883.000	100.000
Randers	2.186.285	2.143.000	2.226.000	2.406.000	180.000
Ringkøbing-Skjern	1.305.562	1.439.600	1.216.000	1.216.000	0
Samsø	266.212	208.000	215.000	168.000	-47.000
Silkeborg	2.108.433	2.149.000	2.189.000	2.189.000	0
Skanderborg	798.835	760.000	823.000	823.000	0
Skive	1.002.003	863.000	1.015.000	1.015.000	0
Struer	444.465	398.000	429.000	429.000	0
Syddjurs	496.811	555.000	550.000	650.000	100.000
Viborg	2.052.363	2.017.000	2.041.000	2.041.000	0
Aarhus	12.681.000	12.834.000	12.849.000	12.849.000	0
I alt	32.562.453	32.444.600	32.752.000	33.197.000	445.000

Flexture

I forhold til 1. behandling af budgettet er eneste ændring, at Silkeborg Kommune nedskærer turantallet, hvilket medfører en mindreudgift på 0,1 mio. kr.

Bestillernes samlede udgifter til Flexture budgetteres i 2016 til 9,8 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 10,8%, som kan tillægges et generelt større kendskab til produktet og deraf større efterspørgsel på Flexture.

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	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Favrskov	529.549	529.500	683.600	684.000	0
Hedensted	420.620	300.500	791.200	791.000	0
Herning	0	0	0	0	0
Holstebro	20.843	75.700	64.100	64.000	0
Horsens	26.412	406.400	303.100	303.000	0
Ikast-Brande	58.300	77.200	48.900	49.000	0
Lemvig	272.844	192.900	378.600	379.000	0
Norddjurs	1.438.940	1.609.000	1.660.200	1.660.000	0
Odder	0	0	67.200	67.000	0
Randers	263.203	333.700	262.600	263.000	0
Ringkøbing-Skjern	614.375	597.400	927.900	928.000	0
Samsø	0	0	0	0	0
Silkeborg	496.129	456.700	641.300	495.000	-146.000
Skanderborg	175.546	1.128.100	1.000.900	1.001.000	0
Skive	228.090	200.300	268.900	269.000	0
Struer	52.119	49.000	61.200	61.000	0
Syddjurs	1.118.908	1.178.300	1.334.200	1.334.000	0
Viborg	649.020	699.800	713.200	713.000	0
Aarhus	956.583	1.015.900	749.600	750.000	0
Regionen	0	0	0	0	0
I alt	7.321.481	8.850.400	9.956.700	9.811.000	-146.000

Teletaxa

I forhold til 1. behandling af budgettet er eneste ændring, at Samsø Kommunes udtræden af Midttrafik i sommeren 2016 er indregnet, hvilket medfører en mindreudgift på 0,4 mio. kr.

Bestillernes samlede udgifter til Teletaxa budgetteres i 2017 til 2,7 mio. kr., hvoraf de 0,5 mio. kr. vedrører administrative omkostninger. I forhold til budget 2016 er der en samlet stigning i bestillernes udgifter på 13,5%, som kan tillægges, at der er en generel stigning i antallet af kørsler samt nyoprettede ruter.

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	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Favrskov	148	29.700	1.300	1.000	0
Hedensted	365.067	327.500	692.200	692.000	0
Herning	14.249	7.550	9.200	9.000	0
Holstebro	85.812	25.100	85.700	86.000	0
Horsens	69.646	39.300	38.700	39.000	0
Ikast-Brande	0	0	0	0	0
Lemvig	0	0	0	0	0
Norddjurs	0	0	0	0	0
Odder	153.915	166.900	166.500	167.000	1.000
Randers	0	0	0	0	0
Ringkøbing-Skjern	1.786	0	0	0	0
Samsø	579.052	551.400	829.800	414.000	-416.000
Silkeborg	182.603	175.500	199.900	200.000	0
Skanderborg	160.119	192.000	108.800	109.000	0
Skive	66.823	260.000	260.000	260.000	0
Struer	21.084	27.200	41.700	42.000	0
Syddjurs	0	0	0	0	0
Viborg	473.897	419.000	520.600	521.000	0
Aarhus	0	0	0	0	0
Regionen	182.093	185.100	192.700	193.000	0
I alt	2.356.294	2.406.250	3.147.100	2.733.000	-415.000

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

I forhold til 1. behandling af budget 2017 er 2. behandling af budget 2017 forøget væsentligt som følge af opstart med Special kørsel i Aarhus Kommune, hvilket forventes at give en udgift på 82,7 mio. kr. De enkelte kommuner kommenteres i de bestillerspecifikke bilag.

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 2017 til 241,4 mio. kr., hvoraf de 14,2 mio. kr. vedrører administrative omkostninger.

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	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Favrskov	5.279.715	5.392.855	5.555.700	5.556.000	0
Hedensted	0	0	0	0	0
Herning	0	0	0	0	0
Holstebro	1.152.903	1.120.600	1.162.500	1.163.000	1.000
Horsens	3.155.039	3.205.600	2.686.300	2.686.000	0
Ikast-Brande	1.185.913	1.472.900	0	0	0
Lemvig	141.058	161.500	144.800	145.000	0
Norddjurs	1.411.917	1.234.700	1.459.200	1.459.000	0
Odder	0	0	0	0	0
Randers	1.879.892	1.748.000	1.943.200	1.943.000	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0
Samsø	243.760	260.000	225.300	122.000	-103.000
Silkeborg	2.766.237	3.116.300	2.875.000	2.875.000	0
Skanderborg	79.748	87.400	72.700	73.000	0
Skive	9.306.756	9.770.800	10.772.300	10.772.000	0
Struer	0	0	0	0	0
Syddjurs	2.171.640	2.362.700	2.134.700	2.135.000	0
Viborg	0	0	0	0	0
Aarhus	3.795.731	4.222.300	4.069.400	86.727.000	82.658.000
Regionen	121.940.778	125.683.400	125.752.700	125.712.000	-41.000
I alt	154.511.087	159.839.055	158.853.800	241.368.000	82.515.000

Buserstatningskørsel

Budgetforslaget er uændret i forhold til 1. behandling.

Udgifter til buserstatningskørsel vedrører kun Region Midtjylland og omfatter Midttrafiks net-todriftsudgifter til buserstatningskørsel i perioden hvor Odderbanen og Grenaa-banen er lukket for togtrafik.

Der er i budgettet for erstatningskørslen forudsat buskørsel frem til 1. oktober 2017. Aarhus Letbane I/S har tidligere oplyst, at der forventes fuld drift på letbanen fra 1. oktober 2017. Hvis denne tidsplan ikke holder og der skal foretages buserstatningskørsel for en længere periode, vil udgifterne blive modsvaret af færre udgifter til letbanetrafik.

Forberedelsesomkostninger Aarhus Letbane

Budgetforslaget er uændret i forhold til 1. behandling.

Der er forberedelsesomkostninger på Aarhus Letbane frem til forventet opstart på fuld 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 compensation 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

Budgettet er øget med 1,1 mio. kr. i forhold til budgetforslaget i 1. behandling. Efter aftale med Aarhus Kommune og Region Midtjylland er der nu indregnet udgifter til drift af billetteringsudstyr for tre måneder i 2017 (perioden okt.-dec.). Udgifter til drift af billetteringsudstyr

fordeles mellem Aarhus Kommune og regionen med 50/50.

Aarhus Kommune og Region Midtjylland er bestillere af letbanetrafikken hos Midttrafik. Tidsplanen for idriftsættelse af letbanen er endnu usikker. 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 forventes at 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

Budgetforslaget er uændret i forhold til 1.behandling.

Budgettet for togdrift vedrører kun Region Midtjylland. Budgettet 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.

Budgettet omfatter således alene et driftstilskud til Midtjyske Jernbaner A/S til drift af togtrafik og infrastrukturvedligeholdelse på Lemvigbanen.

Trafikselkabet (Administration og fællesudgifter)

I 2. behandling af budget 2017 er køreplantimer blevet opdateret med nye køreplantimer fra busbudgettet, hvilket resulterer i en marginal ændring af budgettet for enkelte kommuner og Region Midtjylland. Desuden stopper Samsø Kommune i juli 2017 med at benytte Midttrafik som udbyder af buskørsel og dermed nedskrives budgettet med 0,2 mio. kr. i 2. behandling af budget 2017 i forhold til 1. behandling. Budgettet er nedskrevet i forhold til køreplantimer det første halve år og har ingen betydning for andre kommuner og Region Midtjylland.

Budgettet for Trafikselkabet 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 Region Midtjylland bygger hovedsageligt på en fordelingsnøgle baseret på køreplantimer i de enkelte kommuner/Region Midtjylland.

Budget 2016 vs. budget 2017							
Mio. kr.	Budget 2016	Kundecenter Rejsekort	Dankort- automat i Flybusser	Budget til regulering	Besparelse Samsø	P/L-reg.	Budget 2017
Bus adm.	101,8	2,0	-0,1	103,7	-0,2	2,2%	105,7
Handicap adm.	13,4			13,4	-0,1	2,2%	13,5
I alt Trafikselkab	115,1	2,0	-0,1	117,0		2,2%	119,3

Busadministration

Budgettet for 2017 er, før indeksreguleringen, opskrevet med 2,0 mio. kr. vedrørende Rejsekort Kundecenter, som overføres fra Rejsekortbudgettet til Trafikselkabet. 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, 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. I årene 2013-2028 er der en besparelse på samlet 167,3 mio. kr.

Besparelser jf. Business Case 2013, Rejsekort					
Mio. kr.	2015	2016	2017	2018	Samlet 2013-2018
Billetteringsudstyr	-1,0	-4,0	-4,1	-4,1	-54,9
Kundeservice og betjent salg	-3,0	-3,0	-3,1	-3,1	-46,2
Tællinger	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-7,0
Klippekort/periodekort	-0,4	-1,0	-1,0	-1,0	-13,4
Salgsprovision	-0,5	-4,5	-4,6	-4,6	-60,2
Nye Funktioner	1,0	1,0	1,0	1,0	14,4
I alt	-4,4	-12,0	-12,3	-12,3	-167,3

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. Niveaulet 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 synlige kontrollanter.

Nettokontrolafgifter	Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Kontrolafgifter	-16.034.000	-15.000.000	-13.286.000	-13.286.000	0
Billetkontroladministration	14.174.724	12.824.000	11.900.000	11.900.000	0
I alt	-1.859.276	-2.176.000	-1.386.000	-1.386.000	0

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

I forhold til 1. behandling af budget 2017 har Rejsekort A/S nu godkendt budget 2017 for abonnementsbetalingen. Som følge heraf, stiger Midttrafiks bidrag med 1,2 mio. kr. i forhold til forudsætningen i 1. behandling af budget 2017, ligesom bidraget i overslagsårene 2018-2020 stiger med mellem 1,6 og 2,6 mio. kr. i forhold til den tidligere budgetforudsætning.

Forøgelsen af abonnementsbetalingen skal anvendes til effektiviseringstiltag og udvikling af Rejsekortet, og skal give mere effektive arbejdsgange i trafikskaberne og ikke mindst det fælles kundecenter. Den øgede udgift vil derfor blive håndteret af Midttrafik igennem effektiviseringer, ved at skære tilsvarende i budgettet enten til Rejsekortet eller til Trafikskabet og får ingen økonomiske konsekvenser for bestillerne.

Den forholdsvise indtægtsandel imellem Midttrafiks bestillere anvendes til fordeling af blandt andet abonnementsbetalingen. Ved en fejl var denne nøgle ikke blevet opdateret mellem den administrative behandling og 1. behandling af budgettet. Det er nu sket til 2. behandling, hvilket betyder at Aarhus Kommunes udgifter til drift bliver en smule lavere end ved 1. behandling, mens de øvrige bestillere tilsvarende får en smule højere udgifter.

Den sidste ændring i forhold til 1. behandling er, at Samsø Kommune udtræder af Midttrafik medio 2017, og derfor ikke længere betaler til Rejsekortet i 2017. Effekten er minimal, da Samsø Kommune i forvejen kun bidrog med obligatorisk indskud i Rejsekort A/S i form af ansvarlig lånekapital og aktiekapital. Midttrafik har derfor også valgt ikke at ændre på bidraget i budget 2017 fra de øvrige bestillere for at kompensere for Samsø Kommunes udtræden.

REJSEKORT	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference ml. juni og september
Tilbagebetaling af ansvarlige lån	-	-5.097.200	-5.077.000	20.000
25% udstyr og kontantfinansiering	2.984.500	-	-	-
25% sekretariat	642.900	-	-	-
Renter	2.115.000	2.046.400	2.041.000	-5.000
Afdrag	11.069.000	11.748.500	11.725.000	-24.000
Drift	42.171.700	45.857.100	45.862.000	5.000
Buslager	68.500	68.500	68.000	-1.000
Total	59.051.600	54.623.300	54.619.000	-5.000

Overordnet set bygger budgettet for 2017 videre på budget 2016. Der er dog sket visse ændringer. I 2017 betales der ikke længere til investering i udstyr, internt projekt eller til aktier og ansvarlige lån. Budgettet består af driftsposter, ydelser på lån samt tilbagebetaling af ansvarlige lån. 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. Udgiften til Rejsekort Kundecenter er i 2017 overført til Trafikselskabet. Herved reduceres udgiften til Rejsekort, mens administrationsbidraget til Trafikselskabet øges tilsvarende.

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).

Bilag 1: Midttrafik - forslag til budget 2017

Bestillere	Busdrit	Handikapkørsel	Flexkure	Teletaxa	Kommunal kørsel	Buserstatningskørsel	Førberejdelse	Letbane	Letbenedrift	Togdrift	Trafiksekabet	Kontrolafgifter	Letbane-sekretarer	Rejsektort	Rejsektort Letbane	Tjenestemandspensioner	I alt
Favrskov	12.521.000	1.170.000	684.000	1.000	5.556.000	0	0	0	0	0	1.030.000	0	40.000	133.000	0	5.000	21.213.000
Hedensted	3.146.000	854.000	791.000	692.000	0	0	0	0	0	0	602.000	0	0	207.000	0	5.000	6.297.000
Herning	32.425.000	1.739.000	0	9.000	0	0	0	0	0	0	3.859.000	0	0	1.273.000	0	44.000	39.349.000
Holstebro	21.552.000	1.050.000	64.000	86.000	1.163.000	0	0	0	0	0	2.522.000	0	0	691.000	0	27.000	27.155.000
Horsens	26.758.000	1.851.000	303.000	39.000	2.686.000	0	0	0	0	0	4.250.000	0	0	1.190.000	0	47.000	37.124.000
Ikast-Brande	12.810.000	719.000	49.000	0	0	0	0	0	0	0	1.087.000	0	0	9.000	0	8.000	14.882.000
Lemvig	7.394.000	529.000	379.000	0	145.000	0	0	0	0	0	384.000	0	0	5.000	0	4.000	8.840.000
Norddjurs	13.812.000	616.000	1.660.000	67.000	1.459.000	0	0	0	0	0	967.000	0	40.000	115.000	0	4.000	18.672.000
Odder	4.982.000	883.000	67.000	167.000	0	0	0	0	0	0	876.000	0	40.000	115.000	0	1.000	7.432.000
Randers	59.960.000	2.406.000	263.000	0	1.943.000	0	0	0	0	0	7.557.000	0	40.000	2.678.000	0	85.000	74.932.000
Ringkøbing-Skjen	19.697.000	1.218.000	928.000	0	0	0	0	0	0	0	1.762.000	0	0	596.000	0	20.000	24.173.000
Samsø	1.565.000	168.000	0	0	122.000	0	0	0	0	0	202.000	0	0	0	0	6.000	2.477.000
Skiveborg	29.305.000	2.189.000	495.000	200.000	2.875.000	0	0	0	0	0	5.230.000	0	40.000	1.392.000	0	64.000	41.790.000
Skanderborg	18.863.000	823.000	1.001.000	109.000	73.000	0	0	0	0	0	1.592.000	0	40.000	494.000	0	12.000	23.007.000
Skive	17.460.000	1.015.000	269.000	0	10.772.000	0	0	0	0	0	2.471.000	0	0	771.000	0	35.000	33.053.000
Struer	6.571.000	429.000	61.000	42.000	0	0	0	0	0	0	783.000	0	0	106.000	0	8.000	8.000.000
Syddjurs	10.923.000	650.000	1.334.000	0	2.135.000	0	0	0	0	0	1.110.000	0	40.000	264.000	0	10.000	16.466.000
Viborg	28.142.000	2.041.000	713.000	521.000	0	0	0	0	0	0	4.716.000	0	0	1.343.000	0	61.000	37.537.000
Aarhus	159.810.000	12.849.000	750.000	0	86.727.000	0	0	0	14.350.000	19.490.000	35.699.000	7.914.000	218.000	18.919.000	0	441.000	337.677.000
Regionen	198.688.000	0	0	0	125.712.000	23.814.000	11.811.000	0	22.050.000	0	42.621.000	0	396.000	24.318.000	0	0	469.093.000
Likte bestill/lerfordelt																	99.000
I alt vejr. Midttrafik bestillere	686.344.000	33.197.000	9.811.000	2.733.000	241.368.000	23.814.000	11.811.000	36.400.000	19.490.000	119.393.000	7.914.000	993.000	54.619.000	156.000	887.000	1.249.735.000	
Sydtrafik					290.000												290.000
NF					180.000												180.000
Frydus					333.000												333.000
AD					0												0
I alt vejr. øvrige	0	0	0	0	803.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	156.000	0	156.000
Total Midttrafik	686.344.000	33.197.000	9.811.000	2.733.000	242.171.000	23.814.000	11.811.000	36.400.000	19.490.000	119.393.000	7.914.000	993.000	54.619.000	156.000	887.000	1.249.735.000	

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	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017
Favrskov	15.527.527	15.756.061	13.759.000	898	15.939	16.000	-1.254.311	-1.225.000	-1.254.000	0	0	0	14.274.114	14.547.000	12.521.000
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	243.000	-15.819.001	-14.576.000	-14.672.000	-5.000	-5.000	-5.000	30.905.172	32.731.000	32.425.000
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	272.000	-19.666.450	-20.310.000	-19.755.000	-318.000	-331.000	-338.000	25.233.333	25.806.000	26.758.000
Kast-Brande	13.694.981	14.120.562	12.776.000	20.625	20.438	34.000	0	0	0	0	0	0	13.715.606	14.141.000	12.810.000
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	15.490.000	21.615	19.075	20.000	-1.188.714	-1.306.000	-1.191.000	-475.000	-496.000	-507.000	13.510.414	13.972.000	13.812.000
Odder	6.349.633	6.288.937	6.351.000	83	29.063	5.000	-1.274.190	-1.369.000	-1.374.000	0	0	0	5.075.526	4.949.000	4.982.000
Randers	89.392.328	89.314.227	90.054.000	266.073	364.773	337.000	-29.742.686	-31.284.000	-29.691.000	-694.000	-724.000	-740.000	59.221.715	57.671.000	59.960.000
Ringkøbing-Skjern	25.442.413	25.195.396	25.457.000	163.421	126.604	153.000	-4.245.973	-3.715.000	-4.255.000	-1.593.000	-1.661.000	-1.698.000	19.766.661	19.946.000	19.657.000
Samsø	4.812.074	4.523.393	2.017.000	180	14.607	1.000	-1.143.988	-1.069.000	-453.000	0	0	0	3.668.266	3.469.000	1.565.000
Silkeborg	54.238.153	55.327.810	53.730.000	426.753	397.190	441.000	-24.750.288	-24.140.000	-24.866.000	0	0	0	29.914.618	31.585.000	29.305.000
Skanderborg	23.636.272	23.905.330	24.318.000	487	1.670	17.000	-5.620.548	-5.670.000	-5.472.000	0	0	0	18.016.211	18.237.000	18.863.000
Skrive	28.585.565	28.683.493	26.960.000	3.658	150.507	72.000	-8.591.338	-8.309.000	-8.887.000	-643.000	-670.000	-685.000	19.354.885	19.855.000	17.460.000
Struer	7.570.287	7.634.249	7.707.000	23.211	14.751	41.000	-1.182.750	-955.000	-1.177.000	0	0	0	6.410.748	6.694.000	6.571.000
Syddjurs	14.984.762	14.773.693	14.538.000	146	23.307	29.000	-3.660.562	-3.396.000	-3.644.000	0	0	0	11.324.246	11.401.000	10.923.000
Viborg	46.797.780	45.121.104	46.247.000	740.693	1.082.896	849.000	-15.816.052	-15.818.000	-15.919.000	-2.849.000	-2.970.000	-3.035.000	28.873.421	27.416.000	28.142.000
Århus	450.632.368	472.639.658	430.451.000	12.148.848	7.263.342	8.060.000	-286.199.469	-291.863.000	-278.701.000	0	0	0	176.581.747	188.040.000	159.810.000
Regionen	473.828.200	473.172.924	478.934.000	2.389.845	2.305.076	2.982.000	-274.076.335	-279.813.000	-291.226.000	7.506.000	7.826.000	7.998.000	209.647.710	203.491.000	198.688.000
I alt	1.409.472.702	1.429.114.443	1.383.725.000	16.757.429	12.497.557	13.693.000	-703.402.649	-712.478.000	-711.074.000	0	0	0	722.827.482	729.134.000	686.344.000

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	16.000	16.000	16.000	-1.254.000	-1.254.000	-1.254.000	0	0	0	12.521.000	12.521.000	12.521.000
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
Herning	46.859.000	46.859.000	46.859.000	243.000	243.000	243.000	-14.672.000	-14.672.000	-14.672.000	-5.000	-5.000	-5.000	32.425.000	32.425.000	32.425.000
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	272.000	272.000	272.000	-19.755.000	-19.755.000	-19.755.000	-338.000	-338.000	-338.000	26.758.000	26.758.000	26.758.000
Kast-Brande	12.776.000	12.776.000	12.776.000	34.000	34.000	34.000	0	0	0	0	0	0	12.810.000	12.810.000	12.810.000
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	15.490.000	15.490.000	15.490.000	20.000	20.000	20.000	-1.191.000	-1.191.000	-1.191.000	-507.000	-507.000	-507.000	13.812.000	13.812.000	13.812.000
Odder	6.351.000	6.351.000	6.351.000	5.000	5.000	5.000	-1.374.000	-1.374.000	-1.374.000	0	0	0	4.982.000	4.982.000	4.982.000
Randers	90.054.000	90.054.000	90.054.000	337.000	337.000	337.000	-29.691.000	-29.691.000	-29.691.000	-740.000	-740.000	-740.000	59.960.000	59.960.000	59.960.000
Ringkøbing-Skjern	25.457.000	25.457.000	25.457.000	153.000	153.000	153.000	-4.255.000	-4.255.000	-4.255.000	-1.698.000	-1.698.000	-1.698.000	19.657.000	19.657.000	19.657.000
Samsø	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	53.730.000	53.730.000	53.730.000	441.000	441.000	441.000	-24.866.000	-24.866.000	-24.866.000	0	0	0	29.305.000	29.305.000	29.305.000
Skanderborg	24.318.000	24.318.000	24.318.000	17.000	17.000	17.000	-5.472.000	-5.472.000	-5.472.000	0	0	0	18.863.000	18.863.000	18.863.000
Skive	26.960.000	26.960.000	26.960.000	72.000	72.000	72.000	-8.887.000	-8.887.000	-8.887.000	-685.000	-685.000	-685.000	17.460.000	17.460.000	17.460.000
Struer	7.707.000	7.707.000	7.707.000	41.000	41.000	41.000	-1.177.000	-1.177.000	-1.177.000	0	0	0	6.571.000	6.571.000	6.571.000
Syddjurs	14.538.000	14.538.000	14.538.000	29.000	29.000	29.000	-3.644.000	-3.644.000	-3.644.000	0	0	0	10.923.000	10.923.000	10.923.000
Viborg	46.247.000	46.247.000	46.247.000	849.000	849.000	849.000	-15.919.000	-15.919.000	-15.919.000	-3.035.000	-3.035.000	-3.035.000	28.142.000	28.142.000	28.142.000
Aarhus	397.514.000	397.514.000	397.514.000	8.060.000	8.060.000	8.060.000	-252.501.000	-252.501.000	-252.501.000	0	0	0	153.073.000	153.073.000	153.073.000
Regionen	472.995.000	472.995.000	472.995.000	2.982.000	2.982.000	2.982.000	-284.726.000	-284.726.000	-284.726.000	7.998.000	7.998.000	7.998.000	199.249.000	199.249.000	199.249.000
I alt	1.342.832.000	1.342.832.000	1.342.832.000	13.692.000	13.692.000	13.692.000	-677.921.000	-677.921.000	-677.921.000	0	0	0	678.603.000	678.603.000	678.603.000

Bemærk: Busudgifter og busindtægter er justeret for Region Midtjylland og Aarhus Kommune på baggrund af de forventede afledte effekter af idriftsættelsen af Aarhus Løbaneløse i 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	2.164.000	-395.512	-387.000	-425.000	1.652.581	1.619.000	1.739.000
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
Norddjurs	789.398	774.000	800.000	-183.890	-169.000	-184.000	605.508	605.000	616.000
Odder	932.483	875.000	1.101.000	-181.579	-190.000	-218.000	750.904	685.000	883.000
Randers	2.693.857	2.641.000	3.006.000	-507.572	-498.000	-600.000	2.186.285	2.143.000	2.406.000
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	182.000	-58.943	-52.000	-14.000	266.212	208.000	168.000
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	809.000	-111.120	-136.000	-159.000	496.811	555.000	650.000
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	41.666.000	-8.199.620	-8.295.000	-8.469.000	32.562.453	32.444.600	33.197.000

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	2.164.000	2.164.000	2.164.000	-425.000	-425.000	-425.000	1.739.000	1.739.000	1.739.000
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
Nørddjurs	800.000	800.000	800.000	-184.000	-184.000	-184.000	616.000	616.000	616.000
Odder	1.101.000	1.101.000	1.101.000	-218.000	-218.000	-218.000	883.000	883.000	883.000
Randers	3.006.000	3.006.000	3.006.000	-600.000	-600.000	-600.000	2.406.000	2.406.000	2.406.000
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	52.000	52.000	52.000	-9.000	-9.000	-9.000	43.000	43.000	43.000
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	809.000	809.000	809.000	-159.000	-159.000	-159.000	650.000	650.000	650.000
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	41.536.000	41.536.000	41.536.000	-8.464.000	-8.464.000	-8.464.000	33.072.000	33.072.000	33.072.000

Bilag 4a: Flexture - 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	212.000	529.549	529.500	684.000
Hedensted	601.770	405.000	1.085.000	-292.387	-208.000	-503.000	111.237	103.500	209.000	420.620	300.500	791.000
Herring	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	14.000	20.843	75.700	64.000
Horsens	74.747	466.000	531.000	-62.447	-124.000	-336.000	14.112	64.400	108.000	26.412	406.400	303.000
Ikast-Brande	110.416	109.000	105.000	-82.083	-64.000	-89.000	29.967	32.200	33.000	58.300	77.200	49.000
Lemvig	359.143	233.000	466.000	-145.435	-93.000	-172.000	59.136	52.900	85.000	272.844	192.900	379.000
Norddjurs	1.804.636	1.966.000	2.042.000	-690.713	-748.000	-812.000	325.017	391.000	430.000	1.438.940	1.609.000	1.660.000
Odder	0	0	91.000	0	0	-45.000	0	0	21.000	0	0	67.000
Randers	549.547	785.000	406.000	-390.126	-587.000	-221.000	103.782	135.700	78.000	263.203	333.700	263.000
Ringkøbing-Skiern	811.555	755.000	1.197.000	-321.962	-291.000	-476.000	124.782	133.400	207.000	614.375	597.400	928.000
Samsø	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	728.309	692.000	614.000	-400.516	-417.000	-218.000	168.336	181.700	99.000	496.129	456.700	495.000
Skanderborg	216.486	1.380.000	1.155.000	-81.554	-659.000	-361.000	40.614	407.100	207.000	175.546	1.128.100	1.001.000
Skive	370.652	310.000	411.000	-240.212	-204.000	-262.000	97.650	94.300	120.000	228.090	200.300	269.000
Struer	78.522	75.000	91.000	-49.818	-49.000	-51.000	23.415	23.000	21.000	52.119	49.000	61.000
Syddjurs	1.473.286	1.520.000	1.714.000	-581.682	-597.000	-676.000	227.304	255.300	296.000	1.118.908	1.178.300	1.334.000
Viborg	1.079.377	979.000	1.149.000	-688.657	-569.000	-732.000	258.300	289.800	296.000	649.020	699.800	713.000
Aarhus	1.669.224	1.698.000	884.000	-1.037.238	-1.034.000	-346.000	324.597	351.900	212.000	956.583	1.015.900	750.000
Regionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ialt	10.702.046	12.152.000	12.916.000	-5.455.869	-6.011.000	-5.753.000	2.075.304	2.709.400	2.648.000	7.321.481	8.850.400	9.811.000

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	212.000	212.000	212.000	684.000	684.000	684.000
Hedensted	1.085.000	1.085.000	1.085.000	-503.000	-503.000	-503.000	209.000	209.000	209.000	791.000	791.000	791.000
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	14.000	14.000	14.000	64.000	64.000	64.000
Horsens	531.000	531.000	531.000	-336.000	-336.000	-336.000	108.000	108.000	108.000	303.000	303.000	303.000
Ikast-Brande	105.000	105.000	105.000	-89.000	-89.000	-89.000	33.000	33.000	33.000	49.000	49.000	49.000
Lemvig	466.000	466.000	466.000	-172.000	-172.000	-172.000	85.000	85.000	85.000	379.000	379.000	379.000
Norddjurs	2.042.000	2.042.000	2.042.000	-812.000	-812.000	-812.000	430.000	430.000	430.000	1.660.000	1.660.000	1.660.000
Odder	91.000	91.000	91.000	-45.000	-45.000	-45.000	21.000	21.000	21.000	67.000	67.000	67.000
Randers	406.000	406.000	406.000	-221.000	-221.000	-221.000	78.000	78.000	78.000	263.000	263.000	263.000
Ringkøbing-Skjern	1.197.000	1.197.000	1.197.000	-476.000	-476.000	-476.000	207.000	207.000	207.000	928.000	928.000	928.000
Samsø	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	614.000	614.000	614.000	-218.000	-218.000	-218.000	99.000	99.000	99.000	495.000	495.000	495.000
Skanderborg	1.155.000	1.155.000	1.155.000	-361.000	-361.000	-361.000	207.000	207.000	207.000	1.001.000	1.001.000	1.001.000
Skive	411.000	411.000	411.000	-262.000	-262.000	-262.000	120.000	120.000	120.000	269.000	269.000	269.000
Struer	91.000	91.000	91.000	-51.000	-51.000	-51.000	21.000	21.000	21.000	61.000	61.000	61.000
Syddjurs	1.714.000	1.714.000	1.714.000	-676.000	-676.000	-676.000	296.000	296.000	296.000	1.334.000	1.334.000	1.334.000
Viborg	1.149.000	1.149.000	1.149.000	-732.000	-732.000	-732.000	296.000	296.000	296.000	713.000	713.000	713.000
Aarhus	884.000	884.000	884.000	-346.000	-346.000	-346.000	212.000	212.000	212.000	750.000	750.000	750.000
Regionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ialt	12.916.000	12.916.000	12.916.000	-5.753.000	-5.753.000	-5.753.000	2.648.000	2.648.000	2.648.000	9.811.000	9.811.000	9.811.000

Bilag 5a: Teletaxa - forslag til budget 2017

Bestillere	Kørselsbudgetter (vognmandsbetaling)			Indtægter (boergerens 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	1.27	30.000	2.000	-10	-5.000	-1.000	31	4.700	0	148	29.700	1.000
Hedensted	291.877	254.000	568.000	-4.310	-4.000	-8.000	77.500	77.500	132.000	365.067	327.500	692.000
Herrng	12.689	6.500	7.000	-1.230	-500	-1.000	2.790	1.550	3.000	14.249	7.550	9.000
Holstebro	92.660	28.000	93.000	-16.644	-6.000	-17.000	9.796	3.100	10.000	85.812	25.100	86.000
Horsens	61.026	32.700	30.000	-7.686	-2.700	-1.000	16.306	9.300	10.000	69.646	39.300	39.000
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lerngv	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	36.000	153.915	166.900	167.000
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	389.000	-104.744	-100.000	-66.000	135.191	129.400	91.000	579.052	551.400	414.000
Silkeborg	168.776	161.600	206.000	-14.972	-14.000	-19.000	28.799	27.900	13.000	182.603	175.500	200.000
Skanderborg	143.424	195.000	96.000	-17.126	-34.000	-13.000	33.821	31.000	26.000	160.119	192.000	109.000
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	10.000	21.084	27.200	42.000
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	81.000	473.897	419.000	521.000
Aarhus	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	39.000	182.093	185.100	193.000
Ialt	2.187.625	2.243.800	2.552.000	-295.587	-314.200	-332.000	464.256	476.650	513.000	2.356.294	2.406.250	2.733.000

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	2.000	2.000	2.000	-1.000	-1.000	-1.000	0	0	0	1.000	1.000	1.000
Hedensted	568.000	568.000	568.000	-8.000	-8.000	-8.000	132.000	132.000	132.000	692.000	692.000	692.000
Herring	7.000	7.000	7.000	-1.000	-1.000	-1.000	3.000	3.000	3.000	9.000	9.000	9.000
Holstebro	93.000	93.000	93.000	-17.000	-17.000	-17.000	10.000	10.000	10.000	86.000	86.000	86.000
Horsens	30.000	30.000	30.000	-1.000	-1.000	-1.000	10.000	10.000	10.000	39.000	39.000	39.000
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	36.000	36.000	36.000	167.000	167.000	167.000
Randers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samsø	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	206.000	206.000	206.000	-19.000	-19.000	-19.000	13.000	13.000	13.000	200.000	200.000	200.000
Skanderborg	96.000	96.000	96.000	-13.000	-13.000	-13.000	26.000	26.000	26.000	109.000	109.000	109.000
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	10.000	10.000	10.000	42.000	42.000	42.000
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	81.000	81.000	81.000	521.000	521.000	521.000
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	39.000	39.000	39.000	193.000	193.000	193.000
Ialt	2.163.000	2.163.000	2.163.000	-266.000	-266.000	-266.000	422.000	422.000	422.000	2.319.000	2.319.000	2.319.000

Bilag 6a: Kommunal kørsel - forslag til budget 2017

Bestillere	Kørselsudgifter (vognmandsbetaling)			Indkægter (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	237.000	5.279.715	5.392.855	5.556.000
Hedensted	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Herring	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	1.022,275	980.000	1.015.000	0	0	0	130,628	140,600	148.000	1.152,903	1.120,600	1.163,000
Horsens	2.838,229	2.833.000	2.331.000	0	0	0	316,810	372,600	355.000	3.155,039	3.205,600	2.686,000
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	8.000	141,058	161,500	145,000
Norddjurs	1.287,069	1.115.000	1.314.000	0	0	0	124,848	119,700	145.000	1.411,917	1.234,700	1.459,000
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	227.000	1.879,892	1.748.000	1.943,000
Ringkøbing-Skiern	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samsø	198,260	211.000	101.000	0	0	0	45,500	49,000	21.000	243,760	260.000	122,000
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	10.000	79,748	87,400	73,000
Skive	8.841,740	9.179.000	9.549.000	0	0	0	465,016	591,800	1.223,000	9.306,756	9.770,800	10.772,000
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	201.000	2.171,640	2.362,700	2.135,000
Viborg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aarhus	3.407,264	3.753.000	808,17.000	0	0	0	388,467	469,300	5.910.000	3.795,731	4.222,300	86,727.000
Regionen	116,740,778	120,350,000	120,350,000	0	0	0	5.200,000	5.333,400	5.362,000	121,940,778	125,683,400	125,712,000
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	227.429.000	-39.165	-66.000	-60.000	8.926.552	9.381.055	14.802.000	463.759.824	492.967.055	242.171.000

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	237.000	237.000	237.000	5.556.000	5.556.000	5.556.000
Hedensted	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Herring	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	1.015.000	1.015.000	1.015.000	0	0	0	148.000	148.000	148.000	1.163.000	1.163.000	1.163.000
Horsens	2.331.000	2.331.000	2.331.000	0	0	0	355.000	355.000	355.000	2.686.000	2.686.000	2.686.000
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	137.000	137.000	137.000	0	0	0	8.000	8.000	8.000	145.000	145.000	145.000
Norddjurs	1.314.000	1.314.000	1.314.000	0	0	0	145.000	145.000	145.000	1.459.000	1.459.000	1.459.000
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	227.000	227.000	227.000	1.943.000	1.943.000	1.943.000
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samsø	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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	10.000	10.000	10.000	73.000	73.000	73.000
Skive	9.549.000	9.549.000	9.549.000	0	0	0	1.223.000	1.223.000	1.223.000	10.772.000	10.772.000	10.772.000
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	201.000	201.000	201.000	2.135.000	2.135.000	2.135.000
Viborg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Århus	80.817.000	80.817.000	80.817.000	0	0	0	5.910.000	5.910.000	5.910.000	86.727.000	86.727.000	86.727.000
Regionen	120.350.000	120.350.000	120.350.000	0	0	0	5.362.000	5.362.000	5.362.000	125.712.000	125.712.000	125.712.000
Sydtrafik	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	227.328.000	227.328.000	227.328.000	-60.000	-60.000	-60.000	14.781.000	14.781.000	14.781.000	242.049.000	242.049.000	242.049.000

Bilag 7a: Buserstatningskørsel - forslag til budget 2017

Udgifter til buserstatningskørsel på Aarhus Nærbane

Budgetteret udgiftsfordeling	Regnskab 2015	Budget 2016	Forslag til Budget 2017
Udgifter Grenåbanen	0	9.400.000	25.350.000
Udgifter Odderbanen	0	4.800.000	9.350.000
Indtægter Grenåbanen	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
Læseingudgift rejsekor্তুdstyr			1.114.000
I alt - Region Midtjylland	0	6.200.000	23.814.000

Bilag 7b: Buserstatningskørsel - budgetoverslag 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			
Læs i ngudgift rejsekortuds tyr			
I alt - 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				
Operatøruddgifter - forberedelse				
Operatøruddgifter - 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	0

Bilag 9 : Aarhus Letbane Drift - forslag til budget 2017

Drift Aarhus Letbane		Forslag til Budget 2017
Udgifter til Aarhus Letbane - primær drift		
Trafikkøb - Drift Aarhus Letbane		55.000,000
Passagerindtægter		-19.700,000
Driftstilskud letbanetrafik		35.300,000
Udgifter til Aarhus Letbane - øvrige udgifter		
Billetkontrol - netto		
Drift billetteringsudstyr		1.100,000
Tilskud øvrige driftudgifter		1.100,000
Udgifter til Aarhus Letbane		36.400,000
Finansiering Letbanetrafik		
Finansiering "Principafalen"		
Bestillerbidrag Aarhus Kommune		11.400,000
Bestillerbidrag Region Midtjylland		7.200,000
Bestillerbidrag Regionen - Trafikdrift Grenaa-banen		11.900,000
Sum "Principafalen"		30.500,000
Finansiering ekstra tilskud		
Bestillerbidrag ekstra tilskud Aarhus Kommune		2.400,000
Bestillerbidrag ekstra tilskud Region Midtjylland		2.400,000
Sum ekstra tilskud		4.800,000
Finansiering øvrige driftsudgifter		
Bestillerbidrag øvrige driftsudgifter Aarhus Kommune		550,000
Bestillerbidrag øvrige driftsudgifter Region Midtjylland		550,000
Sum øvrige driftsudgifter		1.100,000

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

Drift Aarhus Letbane	BO 2018	BO 2019	BO 2020
Udgifter til Aarhus Letbane - primær drift			
Trafik køb - Drift Aarhus Letbane	220.200.000	220.200.000	220.200.000
Passagerindtægter	-83.400.000	-87.900.000	-91.900.000
Driftstilskud letbanetrafik	136.800.000	132.300.000	128.300.000
Udgifter til Aarhus Letbane - øvrige udgifter			
Billetekontrol - netto	338.000	338.000	338.000
Drift billetteringsudstyr	4.400.000	4.400.000	4.400.000
Tilskud øvrige driftudgifter	4.738.000	4.738.000	4.738.000
Udgifter til Aarhus Letbane	141.538.000	137.038.000	133.038.000
Finansiering Letbanetrafik			
Finansiering "Principalfaten"			
Bestillerbidrag Aarhus Kommune	45.500.000	45.500.000	45.500.000
Bestillerbidrag Region Midtjylland	28.700.000	28.700.000	28.700.000
Bestillerbidrag Regionen - Trafikdrift Grenaa-banen	47.500.000	47.500.000	47.500.000
Sum "Principalfaten"	121.700.000	121.700.000	121.700.000
Finansiering ekstra tilskud			
Bestillerbidrag ekstra tilskud Aarhus Kommune	7.550.000	5.300.000	3.300.000
Bestillerbidrag ekstra tilskud Region Midtjylland	7.550.000	5.300.000	3.300.000
Sum ekstra tilskud	15.100.000	10.600.000	6.600.000
Finansiering øvrige driftsudgifter			
Bestillerbidrag øvrige driftsudgifter Aarhus Kommune	2.369.000	2.369.000	2.369.000
Bestillerbidrag øvrige driftsudgifter Region Midtjylland	2.369.000	2.369.000	2.369.000
Sum øvrige driftsudgifter	4.738.000	4.738.000	4.738.000

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 investeringstilskud	4.728.000	4.822.000	3.390.000
Ydelse vedrørende sporombygning Odderbanen	10.152.548	10.154.000	0
Andel af værksstedsombygning 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 investeringstilskud	3.390.000	3.390.000	3.390.000
Ydelse vedrørende sporombygning Odderbanen	0	0	0
Andel af værktødsombygning 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	696.000	349.000	391.000	407.000	962.000	1.054.000	1.103.000
Hedensted	485.000	301.000	318.000	342.000	307.000	284.000	827.000	608.000	602.000
Herring	2.995.000	2.959.000	3.245.000	497.000	544.000	614.000	3.492.000	3.503.000	3.859.000
Holstebro	1.895.000	1.933.000	2.031.000	441.000	452.000	491.000	2.336.000	2.385.000	2.522.000
Horsens	3.268.000	3.025.000	3.344.000	876.000	882.000	906.000	4.144.000	3.907.000	4.250.000
Ikast-Brande	727.000	744.000	811.000	252.000	253.000	276.000	979.000	997.000	1.087.000
Lemvig	280.000	281.000	215.000	178.000	184.000	169.000	458.000	465.000	384.000
Norddjurs	563.000	716.000	767.000	197.000	169.000	200.000	760.000	885.000	967.000
Odder	466.000	481.000	538.000	290.000	291.000	338.000	756.000	772.000	876.000
Randers	5.942.000	6.143.000	6.613.000	805.000	827.000	944.000	6.747.000	6.970.000	7.557.000
Ringkøbing-Skiern	1.231.000	1.252.000	1.363.000	439.000	445.000	399.000	1.670.000	1.697.000	1.762.000
Samsø	344.000	325.000	150.000	95.000	115.000	52.000	439.000	440.000	202.000
Silkeborg	4.242.000	4.001.000	4.317.000	860.000	874.000	913.000	5.102.000	4.875.000	5.230.000
Skanderborg	1.110.000	1.100.000	1.231.000	332.000	322.000	361.000	1.442.000	1.422.000	1.592.000
Skive	2.059.000	1.933.000	2.072.000	296.000	337.000	399.000	2.355.000	2.270.000	2.471.000
Struer	538.000	554.000	614.000	157.000	146.000	169.000	695.000	700.000	783.000
Syddjurs	838.000	864.000	910.000	199.000	161.000	200.000	1.037.000	1.025.000	1.110.000
Viborg	3.684.000	3.599.000	3.972.000	701.000	736.000	744.000	4.385.000	4.335.000	4.716.000
Aarhus	33.496.000	30.555.000	29.951.000	6.304.000	5.919.000	5.748.000	39.800.000	36.474.000	35.699.000
Regionen	42.951.000	40.339.000	42.621.000	0	0	0	42.951.000	40.339.000	42.621.000
Akk. Mindreforbrug	-19.623.635						-19.623.635		
Overført resultat	14.448.000						14.448.000		
I alt	102.551.365	101.768.000	105.779.000	13.610.000	13.355.000	13.614.000	116.161.365	115.123.000	119.393.000

Bilag 11b: Trafikskabet - 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	407.000	407.000	407.000	1.103.000	1.103.000	1.103.000
Hedensted	318.000	318.000	318.000	284.000	284.000	284.000	602.000	602.000	602.000
Herning	3.245.000	3.245.000	3.245.000	614.000	614.000	614.000	3.859.000	3.859.000	3.859.000
Holstebro	2.031.000	2.031.000	2.031.000	491.000	491.000	491.000	2.522.000	2.522.000	2.522.000
Horsens	3.344.000	3.344.000	3.344.000	906.000	906.000	906.000	4.250.000	4.250.000	4.250.000
Ikast-Brande	811.000	811.000	811.000	276.000	276.000	276.000	1.087.000	1.087.000	1.087.000
Lemvig	215.000	215.000	215.000	169.000	169.000	169.000	384.000	384.000	384.000
Norddjurs	767.000	767.000	767.000	200.000	200.000	200.000	967.000	967.000	967.000
Odder	538.000	538.000	538.000	338.000	338.000	338.000	876.000	876.000	876.000
Randers	6.613.000	6.613.000	6.613.000	944.000	944.000	944.000	7.557.000	7.557.000	7.557.000
Ringkøbing-Skjern	1.363.000	1.363.000	1.363.000	399.000	399.000	399.000	1.762.000	1.762.000	1.762.000
Samsø	0	0	0	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000
Silkeborg	4.317.000	4.317.000	4.317.000	913.000	913.000	913.000	5.230.000	5.230.000	5.230.000
Skanderborg	1.231.000	1.231.000	1.231.000	361.000	361.000	361.000	1.592.000	1.592.000	1.592.000
Skive	2.072.000	2.072.000	2.072.000	399.000	399.000	399.000	2.471.000	2.471.000	2.471.000
Struer	614.000	614.000	614.000	169.000	169.000	169.000	783.000	783.000	783.000
Syddjurs	910.000	910.000	910.000	200.000	200.000	200.000	1.110.000	1.110.000	1.110.000
Viborg	3.972.000	3.972.000	3.972.000	744.000	744.000	744.000	4.716.000	4.716.000	4.716.000
Aarhus	26.194.577	26.194.577	26.194.577	5.748.000	5.748.000	5.748.000	31.942.577	31.942.577	31.942.577
Regionen	41.805.823	41.805.823	41.805.823	0	0	0	41.805.823	41.805.823	41.805.823
Aarhus Letbane	4.572.000	4.572.000	4.572.000	0	0	0	4.572.000	4.572.000	4.572.000
Akk. Mindreforbrug									
Overført resultat									
I alt	105.629.400	105.629.400	105.629.400	13.575.000	13.575.000	13.575.000	119.204.400	119.204.400	119.204.400

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 - Aarhus Kommune	6.991.000	6.991.000	6.991.000
Kontrolafgifter - Aarhus Lebane	338.000	338.000	338.000
I alt	7.329.000	7.329.000	7.329.000

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
Lemvig	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
Skiive	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
Skiive	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
Favrskov	0	0	-17.000	16.848	4.000	0	4.837	1.800	0	7.970	7.000	7.000
Hedensted	0	0	-15.000	25.801	6.000	0	8.062	3.000	0	9.728	9.000	8.000
Herring	0	0	-149.000	1.71.718	46.200	0	42.460	16.000	0	74.208	67.000	63.000
Holstebro	0	0	-91.000	244.661	25.400	0	25.261	9.500	0	43.693	40.000	37.000
Horsens	0	0	-161.000	1.170.673	179.600	0	154.792	58.300	0	0	0	1.000
Kast-Brande	0	0	-26.000	446	0	0	0	0	0	6.251	6.000	5.000
Lemvig	0	0	-13.000	446	0	0	0	0	0	3.174	3.000	3.000
Norddjurs	0	0	-14.000	302.781	2.000	0	2.150	800	0	5.051	5.000	4.000
Odder	0	0	-4.000	199.656	2.000	0	2.151	800	0	2.783	3.000	2.000
Randers	0	0	-288.000	762.738	84.600	0	85.458	32.200	0	141.028	128.000	132.000
Ringkøbing-Skjern	0	0	-68.000	1.306.868	8.200	0	16.662	6.300	0	29.162	26.000	25.000
Samsø	0	0	-219.000	446	0	0	0	0	0	4.616	4.000	0
Silkeborg	0	0	-1.080.260	1.080.260	228.000	0	223.588	84.200	0	0	0	1.000
Skanderborg	0	0	-40.000	62.262	15.700	0	16.662	6.300	0	23.858	22.000	22.000
Skive	0	0	-118.000	244.969	10.400	0	14.512	5.500	0	40.623	37.000	51.000
Struer	0	0	-26.000	13.912	2.100	0	4.300	1.600	0	9.500	9.000	8.000
Syddjurs	0	0	-35.000	22.864	4.100	0	6.987	2.600	0	13.730	12.000	11.000
Viborg	0	0	-207.000	410.067	38.600	0	39.773	15.000	0	85.779	78.000	73.000
Aarhus	0	0	-1.499.000	1.546.791	412.400	0	348.281	131.100	0	695.702	630.000	589.000
Regionen	0	0	-2.087.000	3.313.339	1.915.200	0	711.610	267.900	0	1.133.575	1.029.000	999.000
I alt	0	0	-5.077.000	10.897.545	2.984.500	0	1.707.545	642.900	0	2.328.430	2.115.000	2.041.000

Bestillere	Aftdrag			Drift			Buslæger			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
Favrskov	38.570	38.000	39.000	42.484	93.600	104.000	9.792	500	0	120.500	144.900	133.000
Hedensted	47.075	46.000	48.000	79.710	135.300	165.000	16.319	800	1.000	186.694	200.100	207.000
Herring	359.115	353.000	363.000	373.176	919.700	992.000	85.949	4.100	4.000	1.106.626	1.406.000	1.273.000
Holstebro	211.445	208.000	214.000	190.554	438.800	529.000	51.134	2.400	2.000	766.747	724.100	691.000
Horsens	0	0	5.000	495.334	1.256.900	1.341.000	78.333	3.700	4.000	1.899.131	1.498.500	1.190.000
Kast-Brande	30.252	30.000	30.000	7.298	15.800	0	0	0	0	44.247	51.800	9.000
Lemvig	15.362	15.000	15.000	3.647	7.900	0	0	0	0	22.629	25.900	5.000
Norddjurs	24.442	24.000	25.000	38.783	93.100	100.000	4.352	200	0	377.558	125.100	115.000
Odder	13.467	13.000	13.000	32.131	81.500	104.000	4.352	200	0	254.540	100.500	115.000
Randers	682.479	670.000	737.000	734.491	1.955.300	2.089.000	172.985	8.200	8.000	2.579.179	2.878.300	2.678.000
Ringkøbing-Skjern	141.122	139.000	145.000	214.242	389.600	492.000	33.727	1.600	2.000	1.741.782	570.700	596.000
Samsø	22.338	22.000	0	5.358	11.600	0	0	0	0	32.758	37.600	0
Silkeborg	0	0	6.000	561.993	1.457.100	1.599.000	113.148	5.400	5.000	1.978.989	1.774.700	1.392.000
Skanderborg	115.455	113.000	127.000	130.534	344.100	383.000	33.727	1.600	2.000	382.497	502.700	494.000
Skive	196.588	193.000	264.000	196.618	504.500	573.000	29.975	1.400	1.000	722.685	751.800	771.000
Struer	45.975	45.000	46.000	29.953	69.300	78.000	8.704	700	0	112.344	127.400	106.000
Syddjurs	66.441	65.000	66.000	73.979	195.500	221.000	14.143	400	1.000	198.144	279.900	264.000
Viborg	415.111	408.000	419.000	379.217	996.900	1.054.000	80.509	3.800	4.000	1.410.455	1.540.300	1.343.000
Aarhus	3.357.039	3.298.000	3.401.000	5.625.349	15.833.500	16.394.000	704.997	33.500	34.000	12.276.158	20.338.500	18.919.000
Regionen	5.485.725	5.389.000	5.762.000	6.619.398	17.371.700	19.644.000	0	0	0	17.263.648	25.972.800	24.318.000
I alt	11.268.000	11.069.000	11.725.000	15.834.248	42.171.700	45.862.000	1.441.544	68.500	68.000	43.477.312	59.051.600	54.619.000

Bilag 14b: Rejsekort - budgetoverslag 2018-2020

Bestillere	Rejsekort i alt		
	BO 2018	BO 2019	BO 2020
Favrskov	127.000	122.000	122.000
Hedensted	202.000	196.000	196.000
Herring	1.228.000	1.186.000	1.176.000
Holstebro	665.000	638.000	633.000
Horsens	1.148.000	1.109.000	1.106.000
Ikast-Brande	-2.000	-6.000	-7.000
Lemvig	-2.000	-3.000	-4.000
Norddjurs	112.000	108.000	107.000
Odder	113.000	113.000	99.000
Randers	2.612.000	2.525.000	2.510.000
Ringkøbing-Skjern	577.000	554.000	550.000
Samsø	0	0	0
Silkeborg	1.336.000	1.284.000	1.280.000
Skanderborg	488.000	473.000	471.000
Skive	751.000	728.000	722.000
Struer	97.000	92.000	90.000
Syddjurs	251.000	244.000	243.000
Viborg	1.271.000	1.222.000	1.211.000
Aarhus	18.453.000	18.082.000	18.029.000
Regionen	23.776.000	23.092.000	22.990.000
I alt	53.203.000	51.759.000	51.524.000

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 (PDO))		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 Letbane - budgetoverslag 2018 til 2020

Rejsekortudstyr på Letbanen	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 (afsæt)	0	0	0
Etablering af fundament i forbindelse med perronkasse (53 stk)	0	0	0
Etablering af fundamenter i jord - inklusiv ground ploug m.v. (24 stk)	0	0	0
Udstyr udover CR125	0	0	0
Ombygning af stationer og jording (Grenåbanen) (Platin og installation)	0	0	0
Ombygning 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, Vinterforanstaltninger)	0	0	0
Overtagelse af udstyr på Grenåbanen (2017)	0	0	0
Rejsekort på Aarhus Letbane	0	0	0

**Sammendrag af hørings svar efter politisk høring vedr.
budget 2017**

Nedenfor er et sammendrag af alle hørings svar fordelt på bestillere.

Favrskov Kommune	Teknik- og Miljøudvalget i Favrskov Kommune har behandlet budgettet og har taget det til efterretning.
Hedensted Kommune	Udvalget for Fritid og Fællesskab i Hedensted Kommune har godkendt budgettet.
Herning Kommune	Intet officielt modtaget, men jævnfør webreferat har Teknik- og Miljøudvalget i Herning Kommune har behandlet budgettet og taget det til efterretning.
Holstebro Kommune	Intet officielt modtaget, men jævnfør webreferat har Teknisk Udvalg i Holstebro Kommune har behandlet budgettet og har taget det til efterretning.
Horsens Kommune	Byrådet i Horsens Kommune har behandlet budgettet uden bemærkninger.
Ikast-Brande Kommune	Intet officielt modtaget, men jævnfør webreferat har Miljø- og Teknikudvalget i Ikast-Brande Kommune har behandlet budgettet og taget det til efterretning.
Lemvig Kommune	Lemvig Kommune har ingen kommentarer til budgettet.
Norrdjurs Kommune	Miljø- og teknikudvalget i Norrdjurs Kommune har godkendt budgettet under forudsætning af, at der indarbejdes en reduktion på lokalruterne. Dette har Midttrafik nu indarbejdet.
Odder Kommune	Odder Kommune har taget budgettet til efterretning. Der har været ønske om en redegørelse af finansieringen af Rejsekortet ved hjælp af tjenestemandspensioner. Denne er sendt til Odder Kommune.
Randers Kommune	Miljø- og teknikudvalget i Randers Kommune har behandlet budgettet med en bemærkning om, at der kan ske ændringer i forbindelse med fastlæggelse af eget budget 2017.
Ringkøbing-Skjern Kommune	Intet modtaget, da budgettet først er blevet politisk behandlet efter Midttrafiks deadline.
Samsø Kommune	Intet officielt modtaget, men jævnfør webreferat har Samsø Kommune godkender Midttrafiks budgetforslag for 2017, med den bemærkning, at der ved Samsø Kommunes udtrædelse af Midttrafik reguleres for udgifter og indtægter for begge parter i henhold til det fremlagte aftaleudkast. Midttrafik indarbejder konsekvensen af Samsø Kommunes udtrædelse.
Silkeborg Kommune	Silkeborg Kommune har behandlet budgettet med en bemærkning om at få nedsat budgettet for Flexiture. Dette er nu indarbejdet i budgettet til 2. behandling.
Skanderborg Kommune	Miljø- og Planudvalget har godkendt budgettet for 2017.
Skive Kommune	Skive Kommune har ikke kommentarer til budget 2017.
Struer Kommune	Struer Kommune har ikke kommentarer til budget 2017.
Syddjurs Kommune	Udvalget i Natur, teknik og miljø har behandlet budgettet og har ikke kommentarer hertil.
Viborg Kommune	Intet officielt modtaget, men jævnfør webreferat har Teknisk Udvalg har behandlet budgettet, og ønsker besparelser på 0,712 mio. kr. i den kollektive trafik. Midttrafik er i dialog med Viborg Kom-

	mune om besparelser i 2017.
Aarhus Kommune	Aarhus Kommune har mundtligt meddelt Midttrafik, at de ønsker Midttrafik ser nærmere på dubleringsudgiften. Midttrafik mener, at det nuværende leje er realistisk.
Region Midtjylland	Region Midtjylland har godkendt budgettet på regionsrådsmøde den 24. august.

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Favrskov Kommune
Trafik og Veje
Skovvej 20
8382 Hinnerup

Tlf. 8964 1010

favrskov@favrskov.dk
www.favrskov.dk

Høringssvar til Midttrafiks budget 2017

Teknik- og Miljøudvalget behandlede Midttrafiks budgetforslag på mødet 11. august 2016.

19. august 2016

Det kan oplyses, at Favrskov Kommune tager budgetforslaget til efterretning.

Sagsbehandler:
Peter Lundtofte
Tlf. 8964 5339
pelu@favrskov.dk

Venlig hilsen



Jørgen Bjelskou
Direktør for Teknik og Kultur

Personlig henvendelse:
Favrskov Kommune
Trafik og Veje
Torvegade 7
8450 Hammel

Sagsnr.
710-2016-33824

Dokument nr.
710-2016-243363

Cpr.-/CVR-nr./Ejd.nr.

Fra: Lars Oksbjerg
Til: Alexander Tranberg Jensen [atj@Midttrafik.dk]
CC:
BCC:
Emne: SV: Høringssvar - budget 2017
Afsendt: 22-08-2016 11.45.11
Modtaget: 22-08-2016 11.45.14

Hej Alexander

Midttrafiks budget 2017 for Hedensted Kommune blev godkendt af Udvalget for Fritid og Fællesskab den 15. august 2016.

Med venlig hilsen

Lars Oksbjerg
Kørselskoordinator

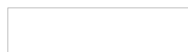
Infrastruktur og Transport
Tjørnevej 6, 7171 Uldum
Lars.Oksbjerg@Hedensted.dk

www.hedensted.dk

M: +4524341211

D: +4579755112

T: 79755000



[Facebook](#)

Fra: Alexander Tranberg Jensen [mailto:atj@Midttrafik.dk]

Sendt: 22. august 2016 11:41

Til: Lars Oksbjerg

Emne: Høringssvar - budget 2017

Hej Lars

Vi har endnu ikke modtaget et høringssvar fra Hedensted Kommune vedrørende budget 2017. Er det på vej?

Venlig hilsen

Alexander Tranberg Jensen
Økonomi og Kontrakter
Økonomi

87 40 82 05

atj@midttrafik.dk

Signatur



Ellen T. Schmidt
Peter Sørensen
Susan Gyldenkilde
Hans Bang-Hansen
Ole Pilgaard Andersen
Betina Steufer
Bjarne Sørensen
Niels Peter Bøgballe
Thomas Monberg Andersen
Lars Skytte Nielsen
Tina Naldal
Ingerlise Thaysen
Jørgen Korshøj
Jens Pedersen
Dan Ingemann Jensen
Anne Lene Løvbjerg
Claus Kvist Hansen
Saliem H. Bader
Anders Kühnau
Dorte Normann
Lone Ørsted
Martin Ravn
Per Løkken
Torben Engholm
Per S. Andersen
Andreas Boesen
Birthe Knudsen

20. TM Kollektiv bustrafik - Budgetforslag 2017

13.05.16-Ø00-3-16

Resumé

Midttrafik har fremsendt budgetforslag 2017 vedrørende kollektiv bustrafik til høring hos Horsens Kommune, med anmodning om kommunens godkendelse.

Budgetforslaget er baseret på regnskab 2015, justeret for prisudvikling og forventede indtægter og udgifter, herunder bidrag til rejsekortet, ændring af bybusruter, ekstra bus mv.

Sagen afgøres af Byrådet.

Indstilling

Direktionen indstiller, at

1. Byrådet godkender Midttrafiks forslag til budget 2017 vedrørende kollektiv bustrafik i Horsens Kommune.
2. Byrådet godkender, at budget til kollektiv trafik som en del af budgetlægningen for 2017 hæves med 0,9 mio. kr. årligt fra og med 2017.

Beslutning

Byrådet vedtog indstillingen fra Teknik- og Miljøudvalget samt Økonomi- og Erhvervsudvalget.

Torben Engholm deltog ikke i mødet.

Sagsfremstilling

Midttrafik har den 17. maj 2016 fremsendt forslag til budget 2017 i administrativ høring hos Horsens Kommune.

Teknik og Miljø har efterfølgende fremsendt sine administrative høringssvar til Midttrafik. Midttrafik har indarbejdet kommentarerne i budgetforslag 2017, inden deres behandling af budgetforslaget i Midttrafiks bestyrelse den 22. juni 2016. Midttrafiks bestyrelse har vedtaget forslaget til budget 2017 og har sendt det til politisk høring/vedtagelse i Horsens Kommune med svarfrist den 19. august 2016.

Budgetforslag 2017 er baseret på regnskab for 2015, justeret for indeksreguleringer og aktivitetsændringer.

Ved udarbejdelsen af budget 2016 og overslagsår 2017-2019, blev budgettet til kollektiv trafik under Teknik- og Miljøudvalget tilpasset det udmeldte budget fra Midttrafik. Budgettet blev i den forbindelse reduceret med 2,150 mio. kr. i forhold til budgettet for 2015.

Som følge af det fremsendte budgetforslag 2017 fra Midttrafik, er der behov for at få tilført 0,9 mio. kr. årligt fra budget 2017 til den kollektive trafik under Teknik- og Miljøudvalget. Netto er budgettet således blevet reduceret med 1,250 mio. kr. i forhold til budget 2015.

Budgettet til den kollektive trafik under Teknik- og Miljøudvalget er defineret som et ikke-rammebelagt område. Reguleringen vil blive indarbejdet ved den videre budgetlægning af budget 2017.

Midttrafiks budgetforslag er opdelt i følgende områder:

- Busdrift (bybusdrift, rabatruter/skolebusser og lokalruter)
- Handicapkørsel
- Teletaxa og Flexture
- Kan-kørsel (lægekørsel, kørsel i.f.m. genoptræning og "brækket-ben-kørsel")
- Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter ved Midttrafik)
- Rejsekortet
- Tjenestemandspension

Alle områder på nær "kan-kørsel" henhører budgetmæssigt under Teknik- og Miljøudvalget.

Budgettet til "kan-kørsel" henhører under Velfærd- og Sundhedsudvalget, for så vidt angår lægekørsel og kørsel i forbindelse med genoptræning, og under Børne- og Skoleudvalget for så vidt angår "brækket-ben-kørsel".

I det følgende gives enkelte bemærkninger til Midttrafiks budgetforslag.

Busdrift

Bybusdrift

Budget til bybuskørsel er udarbejdet ud fra regnskab 2015 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I 2016 forventes vedtaget en ny trafikplan for den kollektive trafik, som kan få indflydelse på budgettet for 2017. Den ny trafikplan forventes implementeret og klar til iværksættelse december 2016/januar 2017.

Skolebusser/rabatruter og lokalruter

Udgifterne til rabatruter (skolebusser) er beregnet med udgangspunkt i køreplanerne fra 2016. Udgifterne til skolebuskørsel i 2017 forventes ikke at stige i forhold til det forventede regnskab for 2016.

Det bemærkes, at rabatruterne/skolebusruterne samt lokalruterne i 2016 sættes i udbud med virkning fra skoleåret 2017/2018, og at budgettet i den forbindelse forventes justeret.

Der henvises til sagen "Kollektiv busbetjening - udbud af lokalruter og skolebuskørsel", behandlet i Teknik- og Miljøudvalget den 7. juni 2016.

For øvrige bemærkninger henvises til Midttrafiks budgetforslag, som er vedlagt i bilag 1 og 2.

Midttrafiks budgetforslag 2017 i forhold til Horsens Kommunes budget til kollektiv bustrafik

Midttrafiks samlede budgetforslag til kollektiv trafik i Horsens Kommune udgør 37,119 mio. kr.

Heraf vedrører 34,433 mio. kr. Teknik- og Miljøudvalget, 0,354 mio. kr. vedrører Børne- og Skoleudvalget og 2,332 mio. kr. vedrører Velfærd- og Sundhedsudvalget.

Midttrafiks samlede budgetforslag 2017 er 0,352 mio. kr. højere end Midttrafiks korrigerede budget 2016 og 1,4 mio. kr. højere end Midttrafiks oprindelige budget 2016.

Horsens Kommunes budgetforslag 2017 til den kollektive trafik under Teknik- og Miljøudvalget, er udarbejdet med udgangspunkt i Midttrafiks oprindelige budgetforslag 2016.

Det skal bemærkes, at der i løbet af 2017 kan blive behov for at justere budgettet til den kollektive trafik yderligere. Eksempelvis som følge af udbud af skolebuskørslen og/eller implementering af ny trafikplan for Horsens Kommune.

Der er ikke behov for at ændre Horsens Kommunes budget til kollektiv trafik vedrørende "kankørsel" under Velfærd- og Sundhedsudvalget og Børne- og Skoleudvalget.

/ALYHA

Bilag

- [Bilag 1. Generelt om budget 2017 og samlet budget for Midttrafik](#)
- [Bilag 2. Budget 2017-Politisk høring-Horsens Kommune](#)

Underskrifter

Ellen T. Schmidt

Peter Sørensen

Susan Gyldenkilde

Hans Bang-Hansen

Ole Pilgaard Andersen

Betina Steufer

Bjarne Sørensen

Niels Peter Bøgballe

Thomas Monberg Andersen

Lars Skytte Nielsen

Tina Naldal

Ingerlise Thaysen

Jørgen Korshøj

Jens Pedersen

Dan Ingemann Jensen

Anne Lene Løvbjerg

Claus Kvist Hansen

Saliem H. Bader

Anders Kühnau

Dorte Normann

Lone Ørsted

Martin Ravn

Per Løkken

Torben Engholm

Per S. Andersen

Andreas Boesen

Birthe Knudsen

Bilag

- [Bilag 1. Generelt om budget 2017 og samlet budget for Midttrafik](#)
- [Bilag 2. Budget 2017-Politisk høring-Horsens Kommune](#)

Fra: Pia Andersen
Til: Alexander Tranberg Jensen [atj@Midttrafik.dk]
CC:
BCC:
Emne: SV: Budget 2017 i politisk høring - Midttrafik
Afsendt: 23-08-2016 12.18.43
Modtaget: 23-08-2016 12.18.52

Hej Alexander.

Desværre glemte jeg at svare dig i går – men du får svaret her.

Lemvig Kommune har ingen kommentarer til det fremsendte budgetforslag for 2017.

Venlig hilsen

Pia Andersen

Assistent



Lemvig Kommune
Rådhusgade 2
DK-7620 Lemvig

www.lemvig.dk

Tlf: 96 63 12 00
Direkte: 96 63 11 08
Mobil:

Email: pia.andersen@lemvig.dk

Fra: Alexander Tranberg Jensen [mailto:atj@Midttrafik.dk]
Sendt: 19. august 2016 15:18
Til: Pia Andersen
Emne: SV: Budget 2017 i politisk høring - Midttrafik

Hej Pia

Det er modtaget. Det gør ikke noget, at vi først modtager svar på mandag. Derfra kan vi godt nå at få indarbejdet evt. ændringer.

Venlig hilsen

Alexander Tranberg Jensen
Økonomi og Kontrakter
Økonomi

87 40 82 05
atj@midttrafik.dk

Signatur



Fra: Pia Andersen [mailto:Pia.Andersen@lemvig.dk]
Sendt: 19. august 2016 15:09
Til: Økonomi Midttrafik
Emne: SV: Budget 2017 i politisk høring - Midttrafik

Til Midttrafik.

Jeg har fra Lemvig Kommune desværre ikke et høringssvar klar før på mandag den 22/8-16 – håber det er OK!?

Venlig hilsen

Pia Andersen

Assistent



Lemvig Kommune
Rådhusgade 2
DK-7620 Lemvig

www.lemvig.dk

Tlf: 96 63 12 00
Direkte: 96 63 11 08
Mobil:

Email: pia.andersen@lemvig.dk

Fra: Økonomi Midttrafik [mailto:oeekonomi@Midttrafik.dk]
Sendt: 23. juni 2016 15:10
Emne: Budget 2017 i politisk høring - Midttrafik
Til bestillerne i Region Midtjylland
Budget 2017 i politisk høring ->

Hermed sendes forslag til budget for 2017 i **politisk høring**. Budgettet er godkendt af Midttrafiks bestyrelse på mødet den 22. juni 2016. Eventuelle kommentarer til budgettet bedes fremsendt til oeekonomi@midttrafik.dk **senest den 19. august 2016**. Efter den politiske høring vil kommentarer blive indarbejdet i budgettet, der herefter forelægges Midttrafiks bestyrelse på mødet den 7. september 2016.

Budgetmaterialet findes på Midttrafiks extranet ->

Budgetmaterialet inklusiv bemærkninger findes i en pdf-udgave på Midttrafiks extranet og kan hentes via nedenstående link. Skulle man

efterspørge en Excel-udgave af materialet, er man velkommen til at kontakte undertegnede. Link til budget 2017 på extranettet:
<https://www.midttrafik.dk/extranet/kommuner-og-region/oekonomi/oekonomi-links/budget-for-2017-politisk-hoering.aspx>

Desuden er ruteøkonomien samt kvartalsrapporten for 1. kvartal 2016 ligeledes lagt på extranettet.

På extranettet kan du i øvrigt finde oplysninger og værktøjer, som kunne være interessante i forhold til dit arbejde med Midttrafik og kollektiv trafik. Her finder du bl.a. en ledelsesrapport, som fortæller om, hvordan det går i Midttrafik, årsrapporten, markedsføringskalender og meget mere. Se mere på dette link: <https://www.midttrafik.dk/extranet/kommuner-og-region.aspx>

Såfremt du ikke er den rette modtager af denne mail, videresend da til rette vedkommende og notér os om dette, så vi fremadrettet sender til den rette.

Venlig hilsen

Rune Christensen

Økonomi, Kontrakter og Rejsekort

Økonomi

87 40 82 26

rch@midttrafik.dk

Signatur



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

oekonomi@midttrafik.dk

Afdeling: Vej og ejendom
Dato: 17.08.2016
Reference: Jytte Skiffard
Tif.: 89 59 40 33
E-mail: js@norddjurs.dk
Journalnr.: 13.05.00G00
Sagsnr.: 16/9424

Midttrafiks budgetforslag for 2017 til politisk høring

Kommunen har revideret budgetgrundlaget på baggrund af

Ny køreplan pr. 8. august 2016

- Ruteændringer i forhold til de transportberettigede elevers bopæl (folkeskolen)
- Ændringer af ungdomsskoleruter i område vest. Antal dage, der i skoleåret 2015-2016 blev udvidet fra 3 til 4 dage, er nu på 3 dage igen.

Samlet set betyder ændringerne en reduktion af antal køreplantimer på lokalruterne (rabatruterne) i skoleåret 2016-2017 sammenlignet med skoleåret 2015-2016.

Revideret budget godkendt af Miljø- og teknikudvalget den 16. august 2016 er vedlagt.

Budgetændringerne betyder, at Midttrafiks budgetforslag for 2017 skal reduceres med en mindredrift på 87.000 kr. til drift af lokalruter.

Venlig hilsen

Jytte Skiffard



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Sendt pr. mail til midttrafik@midttrafik.dk og oekonomi@midttrafik.dk

Miljø- og Teknikudvalget

Rådhusgade 3
8300 Odder
Tlf. 8780 3333

www.odder.dk

Budget 2017.

Miljø- og Teknikudvalget har på møde den 9. august 2016 besluttet, at Midttrafiks budget 2017 tages til efterretning.

Med venlig hilsen

Elvin J. Hansen
Udvalgsformand

Anette Marqvardsen
Teknisk chef

15-08-2016
Sags Id. 727-2016-9980

Sagsbeh.
Gitte Rasmussen
Tlf. 8780 4059
gitte.rasmussen@odder.dk

Dok id. 727-2016-114022

Side 1/1

Fra: [Nana Andersen](#)
Til: [Økonomi Midttrafik](#)
Emne: SV: Budget 2017 i politisk høring - Midttrafik
Dato: 29. august 2016 15.39.12
Vedhæftede filer: [image003.png](#)

Hej Rune

Hermed høringsvar fra Randers Kommune.

Miljø- og teknikudvalget behandlede høringen af Midttrafiks budget 2017 på mødet den 25. august 2016, hvor det blev besluttet at afgive høringsvar med bemærkning om, at der kan ske ændringer i forbindelse med fastlæggelsen af budget 2017. (medio oktober 2016)

Venlig hilsen

Nana Andersen

Kollektiv trafik

Randers Kommune

Veje og Trafik

Laksetorvet

8900 Randers C

Tel 8915 1655 na@randers.dk

Mobil 2544 1655 vejeogtrafik@randers.dk

Fra: Økonomi Midttrafik [<mailto:oekonomi@Midttrafik.dk>]

Sendt: 27. juni 2016 14:51

Til: Nana Andersen

Emne: SV: Budget 2017 i politisk høring - Midttrafik

Hej Nana

Ja, så må vi gøre det sådan, at vi indarbejder svar fra jer til den oprindelige frist d. 19. august, med forbehold. Vi vil forsøge at indarbejde eventuelle ændringer d. 26. august, efter jeres politiske behandling, men kan desværre ikke love noget.

Venlig hilsen

Rune Christensen

Økonomi, Kontrakter og Rejsekort

Økonomi

87 40 82 26

rch@midttrafik.dk



midttrafik

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
midttrafik.dk

Fra: Nana Andersen [<mailto:nana.andersen@randers.dk>]

Sendt: 24. juni 2016 14:38

Til: Økonomi Midttrafik

Emne: SV: Budget 2017 i politisk høring - Midttrafik

Hej,

Randers Kommune kan først få behandlet budgettet politisk den 25/8, hvorfor vi først kan sende et høringsvar den 26/8.

Håber det er ok?

Venlig hilsen

Nana Andersen

Kollektiv trafik
Randers Kommune
Veje og Trafik
Laksetorvet
8900 Randers C
Tel 8915 1655 na@randers.dk
Mobil 2544 1655 vejeogtrafik@randers.dk

Fra: Økonomi Midttrafik [<mailto:oekonomi@Midttrafik.dk>]

Sendt: 23. juni 2016 15:10

Til: 'favrskov@favrskov.dk' <favrskov@favrskov.dk>; 'pelu@favrskov.dk' <pelu@favrskov.dk>; 'jtho@favrskov.dk' <jtho@favrskov.dk>; 'mail@hedensted.dk' <mail@hedensted.dk>; 'lars.oksbjerre@hedensted.dk' <lars.oksbjerre@hedensted.dk>; 'kommunen@herning.dk' <kommunen@herning.dk>; 'vtbeb@herning.dk' <vtbeb@herning.dk>; 'ssbkh@herning.dk' <ssbkh@herning.dk>; 'vtbKD@herning.dk' <vtbKD@herning.dk>; 'vtbls@herning.dk' <vtbls@herning.dk>; 'admsb@herning.dk' <admsb@herning.dk>; 'kommunen@holstebro.dk' <kommunen@holstebro.dk>; 'annette.vognbjerg@holstebro.dk' <annette.vognbjerg@holstebro.dk>; 'diana.bilsted@holstebro.dk' <diana.bilsted@holstebro.dk>; 'horsens.kommune@horsens.dk' <horsens.kommune@horsens.dk>; 'ncm@horsens.dk' <ncm@horsens.dk>; 'post@ikast-brande.dk' <post@ikast-brande.dk>; 'elfje@ikast-brande.dk' <elfje@ikast-brande.dk>; 'lemvig.kommune@lemvig.dk' <lemvig.kommune@lemvig.dk>; 'pia.andersen@lemvig.dk' <pia.andersen@lemvig.dk>; 'norddjurs@norddjurs.dk' <norddjurs@norddjurs.dk>; 'js@norddjurs.dk' <js@norddjurs.dk>; 'odder.kommune@odder.dk' <odder.kommune@odder.dk>; 'gitte.rasmussen@odder.dk' <gitte.rasmussen@odder.dk>; 'anne-mette.andersen@odder.dk' <anne-mette.andersen@odder.dk>; Randers Kommune <Randers.Kommune@randers.dk>; Nana Andersen <nana.andersen@randers.dk>; Jane Fink <Jane.Fink@randers.dk>; Rune Asmussen <rune.asmussen@randers.dk>; Betina Bak <betina.bak@randers.dk>; 'anette.thesbjerg.lauridsen@rksk.dk' <anette.thesbjerg.lauridsen@rksk.dk>; 'helene.helstrup.jensen@rksk.dk' <helene.helstrup.jensen@rksk.dk>; 'kommune@samsøe.dk' <kommune@samsøe.dk>; 'aucdt@samsøe.dk' <aucdt@samsøe.dk>; 'auss@samsøe.dk' <auss@samsøe.dk>; 'yvonnehjort.sorensen@silkeborg.dk' <yvonnehjort.sorensen@silkeborg.dk>; 'karen.dalsgaard@silkeborg.dk' <karen.dalsgaard@silkeborg.dk>; 'tinaholdgaard.villumsen@silkeborg.dk' <tinaholdgaard.villumsen@silkeborg.dk>; 'teknik@skanderborg.dk' <teknik@skanderborg.dk>; 'Jesper.Lutzhof.Jensen@skanderborg.dk' <Jesper.Lutzhof.Jensen@skanderborg.dk>; 'sk@skivekommune.dk' <sk@skivekommune.dk>; 'tins@skivekommune.dk' <tins@skivekommune.dk>; 'jeda@skivekommune.dk' <jeda@skivekommune.dk>; 'lsve@skivekommune.dk' <lsve@skivekommune.dk>; 'struer@struer.dk' <struer@struer.dk>; 'jep@struer.dk' <jep@struer.dk>; 'ss@struer.dk' <ss@struer.dk>; 'lil@struer.dk' <lil@struer.dk>; 'syddjurs@syddjurs.dk' <syddjurs@syddjurs.dk>; 'ag@syddjurs.dk' <ag@syddjurs.dk>; 'klds@syddjurs.dk' <klds@syddjurs.dk>; 'tv@viborg.dk' <tv@viborg.dk>; 'pp@viborg.dk' <pp@viborg.dk>; 'bed@viborg.dk' <bed@viborg.dk>; 'majoh@viborg.dk' <majoh@viborg.dk>; 'pch@viborg.dk' <pch@viborg.dk>; 'hls@viborg.dk' <hls@viborg.dk>; 'rko@aarhus.dk' <rko@aarhus.dk>; 'ibbr@aarhus.dk' <ibbr@aarhus.dk>; 'kah@aarhus.dk' <kah@aarhus.dk>; 'claus.meldgaard@ru.rm.dk' <claus.meldgaard@ru.rm.dk>; 'peter.hermansen@ru.rm.dk' <peter.hermansen@ru.rm.dk>; 'per.holm@ru.rm.dk' <per.holm@ru.rm.dk>; 'mads.willumsen@ph.rm.dk' <mads.willumsen@ph.rm.dk>; 'maa@sydtrafik.dk'

<maa@sydtrafik.dk>; 'bsn@sydtrafik.dk' <bsn@sydtrafik.dk>; 'cr@sydtrafik.dk' <cr@sydtrafik.dk>; 'jf@sydtrafik.dk' <jf@sydtrafik.dk>; 'jp@fynbus.dk' <jp@fynbus.dk>; 'lvt@ntmail.dk' <lvt@ntmail.dk>; 'pma@ntmail.dk' <pma@ntmail.dk>; 'skk@ntmail.dk' <skk@ntmail.dk>

Emne: Budget 2017 i politisk høring - Midttrafik

Til bestillerne i Region Midtjylland

Budget 2017 i politisk høring ->

Hermed sendes forslag til budget for 2017 i **politisk høring**. Budgettet er godkendt af Midttrafiks bestyrelse på mødet den 22. juni 2016. Eventuelle kommentarer til budgettet bedes fremsendt til oekonomi@midttrafik.dk **senest den 19. august 2016**. Efter den politiske høring vil kommentarer blive indarbejdet i budgettet, der herefter forelægges Midttrafiks bestyrelse på mødet den 7. september 2016.

Budgetmaterialet findes på Midttrafiks extranet ->

Budgetmaterialet inklusiv bemærkninger findes i en pdf-udgave på Midttrafiks extranet og kan hentes via nedenstående link. Skulle man efterspørge en Excel-udgave af materialet, er man velkommen til at kontakte undertegnede. Link til budget 2017 på extranettet: <https://www.midttrafik.dk/extranet/kommuner-og-region/oekonomi/oekonomi-links/budget-for-2017-politisk-hoering.aspx>

Desuden er ruteøkonomien samt kvartalsrapporten for 1. kvartal 2016 ligeledes lagt på extranettet. På extranettet kan du i øvrigt finde oplysninger og værktøjer, som kunne være interessante i forhold til dit arbejde med Midttrafik og kollektiv trafik. Her finder du bl.a. en ledelsesrapport, som fortæller om, hvordan det går i Midttrafik, årsrapporten, markedsføringskalender og meget mere. Se mere på dette link: <https://www.midttrafik.dk/extranet/kommuner-og-region.aspx>

Såfremt du ikke er den rette modtager af denne mail, videresend da til rette vedkommende og notér os om dette, så vi fremadrettet sender til den rette.

Venlig hilsen

Rune Christensen

Økonomi, Kontrakter og Rejsekort

Økonomi

87 40 82 26

rch@midttrafik.dk



midttrafik

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
midttrafik.dk

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Sendt pr. mail til:
oekonomi@midttrafik.dk

Att.: Att: Rune Christensen

16. august 2016

Høringssvar – Budgetforslag 2017

Midttrafik har sendt forslag til budget 2017 i høring i Silkeborg Kommune.

Vej- og Trafikudvalget i Silkeborg Kommune har behandlet budgettet og har følgende bemærkning:

Flextur-konceptet ændres fra 1. januar 2017, således at kunderne ikke længere kan køre internt i Silkeborg bymidte. Vognmandsbetalingen ønskes nedsat fra 798.000 kr. til 614.000 kr., således at aconto betalingen til flextur ændres fra 641.300 kr. til 457.300 kr. i 2017.

Venlig hilsen

Frank Borch-Olsen
Udvalgsformand

Jann Hansen
Direktør

Fra: [Økonomi Midttrafik](#)
Til: [Alexander Tranberg Jensen](#)
Emne: VS: Budget 2017 i politisk høring - Midttrafik
Dato: 18. august 2016 08.02.32
Vedhæftede filer: [image003.png](#)

Hej Midttrafik

Miljø- og Planudvalget godkendte 16.august budgettet for 2017.

Sagen fremsendes til Økonomiudvalget og Byrådet henholdsvis 31.august og 7.september.

Jesper Lützhøft Jensen

Vej og Trafik
Direkte: 8794 7761
jlj@skanderborg.dk



Skanderborg Kommune
Adelgade 44
8660 Skanderborg

www.skanderborg.dk

Vi gennemfører forsøg med ændrede åbningstider fra 1. juni til medio september 2016. I denne periode er der telefontid i Teknik og Miljø fra kl. 9 til 14, og mulighed for personlig betjening fra kl. 10 til 14 alle hverdage undtagen onsdag, som er lukkedag. Du kan altid booke en tid til personlig betjening via www.skanderborg.dk/kontakt, eller aftale et møde via e-mail med sagsbehandleren.

Fra: Økonomi Midttrafik [<mailto:oekonomi@Midttrafik.dk>]

Sendt: 23. juni 2016 15:10

Til: 'favrskov@favrskov.dk' <favrskov@favrskov.dk>; 'pelu@favrskov.dk' <pelu@favrskov.dk>; 'jtho@favrskov.dk' <jtho@favrskov.dk>; 'mail@hedensted.dk' <mail@hedensted.dk>; 'lars.oksbjerre@hedensted.dk' <lars.oksbjerre@hedensted.dk>; 'kommunen@herning.dk' <kommunen@herning.dk>; 'vtbeb@herning.dk' <vtbeb@herning.dk>; 'ssbkh@herning.dk' <ssbkh@herning.dk>; 'vtbKD@herning.dk' <vtbKD@herning.dk>; 'vtbIs@herning.dk' <vtbIs@herning.dk>; 'admsb@herning.dk' <admsb@herning.dk>; 'kommunen@holstebro.dk' <kommunen@holstebro.dk>; 'annette.vognbjerg@holstebro.dk' <annette.vognbjerg@holstebro.dk>; 'diana.bilsted@holstebro.dk' <diana.bilsted@holstebro.dk>; 'horsens.kommune@horsens.dk' <horsens.kommune@horsens.dk>; 'ncm@horsens.dk' <ncm@horsens.dk>; 'post@ikast-brande.dk' <post@ikast-brande.dk>; 'elfje@ikast-brande.dk' <elfje@ikast-brande.dk>; 'lemvig.kommune@lemvig.dk' <lemvig.kommune@lemvig.dk>; 'pia.andersen@lemvig.dk' <pia.andersen@lemvig.dk>; 'norddjurs@norddjurs.dk' <norddjurs@norddjurs.dk>; 'js@norddjurs.dk' <js@norddjurs.dk>; 'odder.kommune@odder.dk' <odder.kommune@odder.dk>; 'gitte.rasmussen@odder.dk' <gitte.rasmussen@odder.dk>; 'anne-mette.andersen@odder.dk' <anne-mette.andersen@odder.dk>; 'randers.kommune@randers.dk' <randers.kommune@randers.dk>; 'nana.andersen@randers.dk'

<nana.andersen@randers.dk>; 'Jane.Fink@randers.dk' <Jane.Fink@randers.dk>;
'ra@randers.dk' <ra@randers.dk>; 'betina.bak@randers.dk' <betina.bak@randers.dk>;
'anette.thesbjerg.lauridsen@rksk.dk' <anette.thesbjerg.lauridsen@rksk.dk>;
'helene.helstrup.jensen@rksk.dk' <helene.helstrup.jensen@rksk.dk>; 'kommune@samsoe.dk'
<kommune@samsoe.dk>; 'aucdt@samsoe.dk' <aucdt@samsoe.dk>; 'auss@samsoe.dk'
<auss@samsoe.dk>; 'yvonnehjort.sorensen@silkeborg.dk'
<yvonnehjort.sorensen@silkeborg.dk>; 'karen.dalsgaard@silkeborg.dk'
<karen.dalsgaard@silkeborg.dk>; 'tinaholdgaard.villumsen@silkeborg.dk'
<tinaholdgaard.villumsen@silkeborg.dk>; Teknik og Miljø - Sekretariat
<teknik@skanderborg.dk>; Jesper Lützhøft Jensen <Jesper.Lutzhof.Jensen@skanderborg.dk>;
'sk@skivekommune.dk' <sk@skivekommune.dk>; 'tins@skivekommune.dk'
<tins@skivekommune.dk>; 'jeda@skivekommune.dk' <jeda@skivekommune.dk>;
'lsve@skivekommune.dk' <lsve@skivekommune.dk>; 'struer@struer.dk' <struer@struer.dk>;
'jep@struer.dk' <jep@struer.dk>; 'ss@struer.dk' <ss@struer.dk>; 'lil@struer.dk' <lil@struer.dk>;
'syddjurs@syddjurs.dk' <syddjurs@syddjurs.dk>; 'ag@syddjurs.dk' <ag@syddjurs.dk>;
'klds@syddjurs.dk' <klds@syddjurs.dk>; 'tv@viborg.dk' <tv@viborg.dk>; 'pp@viborg.dk'
<pp@viborg.dk>; 'bed@viborg.dk' <bed@viborg.dk>; 'majoh@viborg.dk' <majoh@viborg.dk>;
'pch@viborg.dk' <pch@viborg.dk>; 'hls@viborg.dk' <hls@viborg.dk>; 'rko@aarhus.dk'
<rko@aarhus.dk>; 'ibbr@aarhus.dk' <ibbr@aarhus.dk>; 'kah@aarhus.dk' <kah@aarhus.dk>;
'claus.meldgaard@ru.rm.dk' <claus.meldgaard@ru.rm.dk>; 'peter.hermansen@ru.rm.dk'
<peter.hermansen@ru.rm.dk>; 'per.holm@ru.rm.dk' <per.holm@ru.rm.dk>;
'mads.willumsen@ph.rm.dk' <mads.willumsen@ph.rm.dk>; 'maa@sydtrafik.dk'
<maa@sydtrafik.dk>; 'bsn@sydtrafik.dk' <bsn@sydtrafik.dk>; 'cr@sydtrafik.dk'
<cr@sydtrafik.dk>; 'jf@sydtrafik.dk' <jf@sydtrafik.dk>; 'jp@fynbus.dk' <jp@fynbus.dk>;
'lvt@ntmail.dk' <lvt@ntmail.dk>; 'pma@ntmail.dk' <pma@ntmail.dk>; 'skk@ntmail.dk'
<skk@ntmail.dk>

Emne: Budget 2017 i politisk høring - Midttrafik

Til bestillerne i Region Midtjylland

Budget 2017 i politisk høring ->

Hermed sendes forslag til budget for 2017 i **politisk høring**. Budgettet er godkendt af Midttrafiks bestyrelse på mødet den 22. juni 2016. Eventuelle kommentarer til budgettet bedes fremsendt til oekonomi@midttrafik.dk **senest den 19. august 2016**. Efter den politiske høring vil kommentarer blive indarbejdet i budgettet, der herefter forelægges Midttrafiks bestyrelse på mødet den 7. september 2016.

-

Budgetmaterialet findes på Midttrafiks extranet ->

Budgetmaterialet inklusiv bemærkninger findes i en pdf-udgave på Midttrafiks extranet og kan hentes via nedenstående link. Skulle man efterspørge en Excel-udgave af materialet, er man velkommen til at kontakte undertegnede. Link til budget 2017 på extranettet: <https://www.midttrafik.dk/extranet/kommuner-og-region/oekonomi/oekonomi-links/budget-for-2017-politisk-hoering.aspx>

Desuden er ruteøkonomien samt kvartalsrapporten for 1. kvartal 2016 ligeledes lagt på extranettet.

På extranettet kan du i øvrigt finde oplysninger og værktøjer, som kunne være interessante i forhold til dit arbejde med Midttrafik og kollektiv trafik. Her finder du

bl.a. en ledelsesrapport, som fortæller om, hvordan det går i Midttrafik, årsrapporten, markedsføringskalender og meget mere. Se mere på dette link:

<https://www.midttrafik.dk/extranet/kommuner-og-region.aspx>

Såfremt du ikke er den rette modtager af denne mail, videresend da til rette vedkommende og notér os om dette, så vi fremadrettet sender til den rette.

Venlig hilsen

Rune Christensen
Økonomi, Kontrakter og Rejsekort
Økonomi

87 40 82 26
rch@midttrafik.dk



midttrafik

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
midttrafik.dk

Fra: Tina Sonne
Til: Økonomi Midttrafik [oekonomi@Midttrafik.dk]
CC:
BCC:
Emne: Skive Kommune - hørings svar
Afsendt: 16-08-2016 14.54.21
Modtaget: 16-08-2016 14.54.36

Skive Kommune har ikke kommentarer til budget 2017.

Med venlig hilsen

Tina Sonne
Teamleder

Teknisk Forvaltning - Plan & Support - Økonomi
tins@skivekommune.dk
T: 9915 6225

[Skive Kommune](#)

Midttrafik
att.: Alexander Tranberg Jensen

Budget 2017

Struer Kommune har ingen bemærkninger til det fremsendte budget for 2017, samt det forventede turantal på flexture.

Med venlig hilsen

Jette Pilgaard

DATO
31-05-2016

JOURNALNUMMER
13.05.00-G01-1-16

RÅDHUSET
TEKNISK DRIFT OG ANLÆG
ØSTERGADE 11, 1.
7600 STRUER

E: TEKNISK@STRUER.DK

SAGSBEHANDLER:
JETTE PILGAARD
DIREKTE TELEFON:
96848482

Midttrafik
Søren Nymarksvej 3
8270 Højbjerg

17-08-2016
Sagsnummer.: 16/23423
Sagstype: KLE: 05.00.00
Sagsbehandler:
Klaus Dannemarre
Tlf.: 87535231

Kollektiv trafik - Budgetforslag 2017 fra Midttrafik til høring

Udvalget for natur, teknik og miljø har på sit møde d. 15. august 2016 godkendt at meddele Midttrafik at Syddjurs Kommune ikke har kommentarer til det fremsendte forslag.

Sagsfremstilling:

Midttrafik har den 23.06.2016 fremsendt budgetforslag til 2017 til politisk høring.

Busdrift

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 %.

Den samlede administrationsafgift, som Syddjurs Kommune skal betale til Midttrafik for ovenstående kørsel (samt den lovpligtige handicap-kørsel), udgør 1.054.000 kr.

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' 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.

Kan-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' pris og løn-skøn for 2016/2017 på 2,2 %. Det vurderes, at udgifterne til kan-kørsel vil falde i 2017 på grund af færre ture med brækket ben og lægekørsel.

Veje og Trafik
Lundbergsvej 2
8400 Ebeltoft

Postadresse

Lundbergsvej 2
8400 Ebeltoft

Tlf.: 87 53 50 00
syddjurs@syddjurs.dk
www.syddjurs.dk

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 budgettet 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. Midttrafik arbejder på at sikre en mere glidende udskiftning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte, og forventer dermed at kunne reducere udgifterne fremover. Udgiften til Rejsekort Kundecenter er i 2017 overført til Trafikselskabet. Herved reduceres udgiften til Rejsekort, mens administrationsbidraget til Trafikselskabet øges tilsvarende.

Økonomi og organisatoriske konsekvenser:

Økonomien holder sig indenfor det afsatte budget.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at det meddeles Midttrafik, at Syddjurs Kommune ikke har kommentarer til det fremsendte forslag.

Med venlig hilsen



Per Dalgaard
Udvalgsformand



Poul Møller
Direktør

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg



Meddelelse af regionsrådsbeslutning vedr. høring af Midttrafiks budget 2017

Midttrafik har pr. 24. juni fremsendt budget 2017 i høring.

Budgettet omfatter Midttrafiks hidtidige opgaver indenfor regional kollektiv trafik, de midlertidige opgaver i forbindelse med etablering af Aarhus Letbane i form af forberedelse og erstatningsbuskørsel, samt den nye opgave fra medio 2017 med drift af Aarhus Letbane. De samlede udgifter er efter høringsbudgettet på 341,4 mio.kr. (pl.17)

Rammen for bestillerbidraget til kollektiv trafik udgør i 2017 i alt 348,8 mio.kr. (pl.17) inklusive statslige tilskud.

Regionsrådet besluttede på sit møde den 24. august at disponere rammen således:

- Midttrafiks budget 2017 godkendes med en ramme på 284,3 mio.kr.
- Aktiviteterne erstatningsbuskørsel og forberedelse af letbanen godkendes med en ramme på 35,6 mio.kr.
- Budgettet for Aarhus Letbane godkendes med en ramme på 21,5 mio.kr.
- Endelig hensættes differencen på 7,4 mio.kr. op til den samlede ramme på 348,8 mio.kr. i den reservepulje der henstår hos Midttrafik til styrkelse af budgetsikkerheden.

Midttrafiks ramme for kollektiv trafik i 2018 inklusive drift af letbanen kan oplyses til 354,7 mio.kr. (pl.17).

Venlig hilsen



Bent Hansen
Regionsrådsformand

Dato 29-08-2016

Sagsbehandler Claus Meldgaard

Claus.Meldgaard@RU.RM.DK

Tel. +4578411815

Sagsnr. 1-30-75-1-16

Side 1

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
15. august 2016	0-3-1-07	Thomas D. Mikkelsen	tdm@midttrafik.dk	8740 8364

Opdaterede vedtægter for Midttrafik

VEDTÆGT FOR TRAFIKSELSKABET MIDTTRAFIK gældende fra XX. XX 2016

Præambel

Region Midtjylland etablerer med virkning fra 1. januar 2007 et trafikselkab, der dækker Aarhus Kommunes, Silkeborg Kommunes, Randers Kommunes, Favrskov Kommunes, Skanderborg Kommunes, Odder Kommunes, Horsens Kommunes, Hedensted Kommunes, Norddjurs Kommunes, Syddjurs Kommunes, Viborg Kommunes, Herning Kommunes, Ikast-Brandeborg Kommunes, Holstebro Kommunes, Struer Kommunes, Lemvig Kommunes, Skive Kommunes og Ringkøbing-Skjern Kommunes område.

Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er Midttrafik.

Stk. 2. Selskabets hjemsted er i Aarhus Kommune, og selskabet har en afdeling i Videbæk i Ringkøbing-Skjern Kommune.

§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med lov om trafikselkaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område:

- 1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
- 2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
- 3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
- 4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og
- 5) privatbaner.

Stk. 2. I selskabet udgør Midtjyske Jernbaner og Busselskabet Aarhus Sporveje særskilte resultatområder.

§ 3. Selskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning og drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informations-/stoppestedstandere, skraldespande og anlæg til optimering af vejfremkommelighed.

Stk. 2. Selskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Selskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i selskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

§ 4. Selskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafiksekskabers område, jf. lovens § 5, stk. 4.

§ 5. Selskabet kan samarbejde med andre trafiksekskaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafiksekskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5. Selskabet kan endvidere samarbejde med andre trafiksekskaber om opgaver, som trafiksekskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6, og som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafiksekskabers områder.

§ 6. Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6. Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.

§ 7. Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 7. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten.

Repræsentantskabet

§ 8. Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver deltagende kommune. Medlemmet vælges af og blandt hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser.

§ 9. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere deltager i selskabet.

Stk. 2. Det første repræsentantskabs funktionsperiode regnes fra den 1. januar 2007.

§ 10. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til selskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2. Er en kommunal repræsentant fra en ø-kommune, der ikke længere deltager i selskabet, udpeget til selskabets bestyrelse, udtræder denne af bestyrelsen. Den gruppe inden for repræsentantskabet, der har udpeget den kommunale repræsentant fra ø-kommunen, udpeger en ny kommunal repræsentant til selskabets bestyrelse ved repræsentantens udtræden.

Stk. 2. Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltager ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud. Ved efterfølgende udpegninger skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.

§ 11. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering.

Stk. 2. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.

Stk. 3. Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.

Stk. 4. Repræsentantskabet er beslutningsdygtigt, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede, og træffer beslutninger ved simpelt stemmeflertal, jfr. dog § 8

Stk. 5. Herudover er repræsentantskabets rolle alene rådgivende, idet repræsentantskabet vil blive indbudt til at deltage i temamøder om forhold af væsentlig betydning for selskabet. Bestyrelsen afgør, hvornår og om hvad der skal afholdes temamøder.

§ 12. Repræsentantskabet holder møde mindst 1 gang årligt.

Stk. 2. Formanden for bestyrelsen sørger for indkaldelse til repræsentantskabsmøder med mindst 4 ugers varsel og med angivelse af en foreløbig dagsorden. Forberedelsesudvalget for Region Midtjylland forestår indkaldelsen af det første repræsentantskabsmøde til afholdelse snarest muligt efter 1. januar 2007.

Stk. 3. Forslag til supplerung af dagsordenen skal være formanden/Forberedelsesudvalget i hænde senest 2 uger før repræsentantskabets afholdelse. Snarest herefter udsendes endelig dagsorden til repræsentantskabet bilagt det fornødne materiale til belysning af de på dagsordenen værende punkter.

Stk. 4. Indkaldelse til ekstraordinært repræsentantskabsmøde skal ske, såfremt formanden for bestyrelsen eller en tredjedel af kommunernes repræsentanter ønsker dette. Anmodning herom skal ske skriftligt til formanden, der herefter sørger for indkaldelse i henhold til stk. 2.

Stk. 5. På hvert møde vælger repræsentantskabet en dirigent blandt sine medlemmer til at lede mødet. Valget af dirigent ledes af formanden for bestyrelsen.

Stk. 6. Dirigenten leder repræsentantskabets forhandlinger og afstemninger og drager omsorg for, at dets beslutninger indføres i beslutningsprotokollen. Et medlem, der ikke er enig i repræsentantskabets beslutning, har ret til at få sin mening indført i protokollen.

§ 13. Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse.

Bestyrelsen

§ 14. Selskabet ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer, heraf 2 udpeget af og blandt regionsrådet, 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, jf. § 10, *stk. 2*, og 6 udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.

§ 15. For hvert bestyrelsesmedlem vælges efter § 14 en suppleant. Suppleanten indtræder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 16. Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere er deltagende i selskabet, jf. § 10, *stk. 1*.

Stk. 2. Den første bestyrelses funktionsperiode regnes fra den 1. januar 2007.

§ 17. Bestyrelsen vælger selv blandt sine medlemmer en formand og 2 næstformænd.

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 19. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede. Dog skal mindst et af regionsrådsmedlemmerne være til stede, når der træffes beslutninger om retningslinjerne for finansiering af selskabet, jf. § 27, *stk. 3*.

§ 20. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal. Dog har et regionsrådsmedlem af bestyrelsen eller, hvis et regionsråd har flere medlemmer, disse medlemmer i forening vetoret, for så vidt angår beslutninger om retningslinjerne for finansieringen af selskabet, jf. § 27, *stk. 3*.

§ 21. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.

§ 22. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk for-svarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov om trafiksel-skaber.

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

Stk. 4. Selskabet tegnes af bestyrelsens formand eller en af bestyrelsens næstformænd i for-ening med selskabets direktør eller af den samlede bestyrelse.

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

1. retningslinjer for selskabets finansiering, jf. § 27, stk. 3
2. årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28-29 og 30, stk. 2,
3. forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
4. takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrol-afgift
5. rejseregler,
6. trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,
7. udbudsstrategier,
8. regler for individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, jf. § 5,
9. overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,
10. medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,
11. kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,
12. fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,
13. udpegning af bestyrelsesmedlemmer til aktieselskaber,
14. valg af sagkyndig revision,
15. forslag til ændringer i og tillæg til denne vedtægt og
16. sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af be-styrelsen.

Direktion

§ 24. Direktionen består af en direktør.

§ 25. Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer.

Stk. 2. Direktionen har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gen-nemføres.

Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

§ 26. Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen træffer beslutning, jf. § 23.

Stk. 2. Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktionens beslutning sager til orien-tering for bestyrelsen.

Finansiering

§ 27. Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige for-brug af selskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel, jf. lovens § 3, stk. 2.

Stk. 2. En region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.

Stk. 3. Bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinjer for selskabets finansiering.

Regnskab og budget

§ 28. Forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådet [regionsrådene] om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linjeføring og frekvenser. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådet [regionsrådene] senest 5 uger, før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse.

Stk. 2. Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. september forud for det pågældende regnskabsår.

Stk. 3. Årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 29. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Årsregnskabet aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 30. Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden, jf. § 31, godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 2. Bestyrelsen afgiver årsregnskabet til revisionen. Efter at revisionen har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen afgørelse om revisionens bemærkninger og regnskabets godkendelse.

Stk. 3. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom sendes til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 4. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom skal af bestyrelsen forelægges for repræsentantskabet til orientering.

Tilsyn

§ 31. Tilsyn med selskabet varetages af Statsforvaltningen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 32. Beslutninger om selskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.

Stk. 2. Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelser m.v. skal ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse.

I krafttræden og ændring af vedtægten

§ 33. Vedtægten træder i kraft den XX. XX 2016.

Stk. 2. Ændringer i vedtægten, herunder ændringer vedrørende selskabets geografiske område, skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af transport- og bygningsministeren og social- og indenrigsministeren.

-----0-----

Vedtaget af bestyrelsen den 7. september 2016

Godkendt af repræsentantskabet den 4. november 2016

Godkendt af Regionsrådet for Region Midtjylland den XX. XX 2016

Godkendt af social- og indenrigsministeren den XX. XX 2016

Godkendt af transport- og bygningsministeren den XX. XX 2016

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
4. juli 2016	1-22-1-16]	Marianne Berggreen Rasmussen	mar@midttrafik.dk	8740 8298

Tegningsregler for Midttrafik, juli 2016

Afdeling	Underskriftsret	Navn
Bestyrelse	Køb og salg af fast ejendom, optagelse af lån, påtagelse af garantiforpligtelser	Formand eller næstformand sammen med direktøren
Direktion	Tegningsret Kontrakter på over 5 mio. kr.	Direktør sammen med Vicedirektør
Direktion	Kontrakter på eller under 5 mio. kr.	Direktør eller Vicedirektør
Gruppeledere	Kontrakter på eller under 5 mio. kr.	Direktør eller vicedirektør sammen med en relevant gruppeleder
Gruppeledere	Fornyelse af kontrakter der er indgået i samspil med Direktør eller Vicedirektør, samt kontrakter på eller under 1 mio. kr.	<ul style="list-style-type: none"> • FLEX Planlægning og udvikling • Økonomi og Kontrakter • Kundeservice • Direktionssekretariat • BUS Planlægning og udvikling
Funktionsleder	Ingen	Ingen
Medarbejder	Ingen	Ingen

Underskrifter:

Direktør	Jens Erik Sørensen	
Vicedirektør	Mette Julbo-Nielsen	
Gruppeleder – Økonomi og Kontrakter	Lone Litvak	
Gruppeleder - Kundeservice	Mikkel Degn	
Gruppeleder - Bus, Planlægning og Udvikling	Ole Sørensen	

Midttrafik

CVR-nr. 29 94 31 76



Revisionsberetning nr. 14

af 7. september 2016 om regnskabsaflæggelsen og revisionens
formål og omfang



Building a better
working world

Indhold

1	Indledning	197
2	Opgaver og ansvar	197
	2.1 Ledelsens opgaver og ansvar	197
	2.2 Revisors opgaver og ansvar	198
3	Grundlaget for revisionsopgaven	199
4	Revisionens tilrettelæggelse og udførelse	199
	4.1 Revisionens tilrettelæggelse	199
	4.2 Revisionens udførelse	200
5	Afgivelse af udtalelse om ledelsesberetningen	200
6	Løbende forvaltningsrevision	201
	6.1 Vurderingen af enkeltdispositioner, forretningsgange og arbejdsrutiner, som iagttages under det løbende revisionsarbejde	201
7	Rapportering om den udførte revision	201
	7.1 Vores erklæringer	201
	7.2 Revisionsberetningen	202
	7.3 Rapportering til direktion	203
8	Revisors arbejdsdokumentation	203
9	Kontrol af revisors arbejde	203
10	Offentliggørelse af årsrapporter, dokumenter m.v.	204
11	Afslutning	204

1 Indledning

I tilknytning til bestyrelsens valg af Ernst & Young P/S som revisor for årene 2016-2019 har vi i overensstemmelse med god revisionsskik i det følgende redegjort for vores opfattelse af samarbejdet og for lovgivningens afgrænsning af ledelsens og revisorernes opgaver og ansvar.

2 Opgaver og ansvar

Vi lægger vægt på den principielle sondring mellem ledelsens og revisorernes opgaver og ansvar. Samarbejdet med ledelsen tager udgangspunkt i denne sondring, som bl.a. indebærer, at vi altid respekterer ledelsens opgaver og beslutningskompetence.

2.1 Ledelsens opgaver og ansvar

Direktionen aflægger årsregnskab til bestyrelsen, jf. vedtægterne § 29. Bestyrelsen giver årsregnskabet til revisionen, jf. vedtægterne § 31, stk. 2. Midttrafiks ledelse sammensætter sig af direktion og bestyrelse.

Ledelsen har ansvaret for, at bogføring og regnskabsaflæggelse gennemføres under iagttagelse af Lov om trafikelskaber, Økonomi- og Indenrigsministeriets bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsystem samt god norm og skik, herunder de regler, der af Midttrafiks bestyrelse er fastsat i kasse- og regnskabsregulativet.

Ledelsen skal på bestyrelsens vegne give revisorerne adgang til at foretage de undersøgelser m.v., der anses for nødvendige, ligesom ledelsen skal sørge for, at revisor i øvrigt får de oplysninger og den bistand, som revisor anser for påkrævet for udførelse af erhvervet.

Direktionen aflægger årsregnskabet og indstiller det til bestyrelsens godkendelse, jf. vedtægterne § 29.

Registreringssystemer og formueforvaltning

Bestyrelsen har det overordnede ansvar for Midttrafik, herunder for en økonomisk forsvarlig drift. Økonomisk forsvarlig drift indebærer, at Midttrafik har opbygget hensigtsmæssige administrative systemer og tilrettelagt en hensigtsmæssig intern kontrol, der blandt andet skal sikre en god styring af økonomien, samt at love og andre regler overholdes.

Bestyrelsen fastsætter regler for indretningen af Midttrafiks kasse- og regnskabsvæsen i et regulativ, hvori der tillige optages forskrifter vedrørende forretningsgangen indenfor kasse- og regnskabsvæsenet.

Direktionen tilrettelægger Midttrafiks registreringssystemer, interne kontrolsystemer og procedurer ved regnskabsaflæggelsen med henblik på at give et pålideligt grundlag for udarbejdelse af årsrapport.

Det påhviler ledelsen at sørge for, at Midttrafiks bogføring og arkivering af regnskabsmateriale sker under iagttagelse af lovgivningens regler herom, og at administration og formueforvaltningen i øvrigt foregår betryggende.

Tilsigtede og utilsigtede fejl

Det er ledelsens opgave at påse, at tilsigtede og utilsigtede fejl eller mangler i bogføring og årsregnskab så vidt muligt forebygges og opdages. Dette kan ske gennem hensigtsmæssige forretningsgange samt registrerings- og kontrolsystemer, herunder fastlæggelse af it-sikkerhedspolitik baseret på en vurdering af Midttrafiks it-risici.

Herved opnås den bedste sikkerhed for, at alle oplysninger og transaktioner kommer rigtigt til udtryk i bogføringen og årsregnskabet, ligesom de er det bedste værn mod fejl og uregelmæssigheder.

Oplysninger af betydning for os

Bestyrelsen og direktionen skal sikre, at vi får

- ▶ rettidig adgang til al information, som ledelsen er bekendt med er relevant for udarbejdelsen af årsregnskabet, såsom bogføring, dokumentation og andre forhold

- ▶ yderligere information, som vi måtte anmode ledelsen om til brug for revisionen
- ▶ ubegrænset adgang til de personer i Midttrafik, som kan bidrage med nødvendige informationer.

2.2 Revisors opgaver og ansvar

Årsregnskab og revisionspåtegning

Vores opgave er at revidere Midttrafiks årsregnskab i henhold til bestemmelserne om revision i Lov om kommunernes styrelse, Økonomi- og Indenrigsministeriets bekendtgørelse om kommunernes budget og regnskabssystem, samt det af Midttrafik fastsatte revisionsregulativ. Det er vores ansvar på grundlag af vores revision at udtrykke en konklusion om årsregnskabet.

Vi vil udføre vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning, herunder god offentlig revisionsetik. Dette kræver, at vi overholder etiske regler for revisorer samt planlægger og udfører revisionen med henblik på at opnå høj grad af sikkerhed, men ikke fuld sikkerhed, for, at årsregnskabet ikke indeholder væsentlig fejlinformation.

EY er som statsautoriseret revisionsfirma underlagt bestemmelserne i Lov om statsautoriserede revisorer samt bekendtgørelse om statsautoriserede revisorers erklæringer m.v. Loven og bekendtgørelsen omhandler bl.a. krav og pligter for statsautoriserede revisorer, herunder regler for uafhængighed, erklæringsafvigelse, revisionsberetninger samt anden faglig og etisk adfærd. Disse regler og normer lægges til grund for det praktiske revisionsarbejde.

I henhold til god revisionsskik skal revisor påse, at Midttrafiks registreringssystemer udgør et pålideligt grundlag for årsregnskabet.

Revisor skal foretage en kritisk gennemgang af Midttrafiks regnskabsmateriale og dets forhold i øvrigt. Revisor skal gennemgå og vurdere de etablerede kontrolprocedurer inden for væsentlige områder og efterprøve, om disse fungerer som beskrevet.

Ledelsesberetning

Vi vil gennemlæse ledelsesberetningen med henblik på at afgive udtalelse i vores erklæring om, hvorvidt ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet.

Offentlighedens tillidsrepræsentant

Vi er offentlighedens tillidsrepræsentant, når vi afgiver erklæringer på regnskaber og andre erklæringer med sikkerhed, der ikke udelukkende er bestemt til Midttrafiks eget brug.

God revisorskik

Vi skal som offentlighedens tillidsrepræsentant udføre opgaverne i overensstemmelse med god revisorskik, herunder udvise den nøjagtighed og hurtighed, som opgavernes beskaffenhed tillader. Ved god revisorskik skal vi udvise professionel skepsis, integritet, objektivitet, fortrolighed, professionel adfærd, professionel kompetence og fornøden omhu ved udførelsen af opgaverne.

Uafhængighed

Vi har etableret retningslinjer om uafhængighed. Disse retningslinjer sikrer, at vi, inden vi påtager os en opgave om afgivelse af erklæringer på regnskaber eller afgivelse af andre erklæringer med sikkerhed, tager stilling til, om der er forhold, som kan skabe tvivl om vores uafhængighed over for tredjemand.

Vi kan og vil alene yde rådgivning og anden assistance, hvis dette er tilladt i henhold til gældende habilitets- og uafhængighedsregler.

Væsentlig fejlinformation m.v.

Identificerer vi under vores arbejde væsentlig fejlinformation, der enten skyldes besvigelser eller fejl, skal vi straks give meddelelse herom til rette ledelsesniveau i Midttrafik. Det rette ledelsesniveau er afhængigt af på, hvilket niveau besvigelsen er begået.

Rapportering om økonomiske forbrydelser

Bliver vi under vores arbejde bekendt med, at et eller flere medlemmer af ledelsen og/eller bestyrelsen begår eller har begået økonomiske forbrydelser, herunder hvidvaskning af penge, i tilknytning til udførelse af deres hverv for Midttrafik, og har vi en begrundet formodning om, at forbrydelsen vedrører betydelige beløb eller i øvrigt har grov karakter, har vi pligt til straks at underrette hvert enkelt medlem af bestyrelsen. Underretning indføres i revisionsberetningen.

Begrundet formodning om, at ledelsen kan ifalde erstatnings- eller strafansvar

Vi vil i vores erklæring på årsregnskabet give supplerende oplysninger, hvis vi opdager forhold, som giver os en begrundet formodning om, at medlemmer af ledelsen kan ifalde erstatnings- eller strafansvar for handlinger eller udeladelser, der berører Midttrafik.

3 Grundlaget for revisionsopgaven

Grundlaget for revisionsopgaven er Lov om kommunernes styrelse § 42. Ifølge loven skal det efterprøves, om årsregnskabet er rigtigt, og om de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med bestyrelsens bevillinger og øvrige beslutninger, love og andre forskrifter m.v.

Revisionen skal også omfatte en kritisk gennemgang af Midttrafiks regnskabsføring. I den forbindelse skal kontrolforanstaltninger efterprøves. Samtidig skal det ved revisionen vurderes, om bestyrelsens beslutninger og den øvrige forvaltning af Midttrafiks anliggender er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde.

Bestyrelsen har i Revisionsregulativ for Midttrafik fastsat de nærmere retningslinjer for revisionsarbejdet, herunder afgivelse af revisionsberetninger m.v.

Regelsættet for den økonomiske forvaltning, regnskabsaflæggelse og revision i Midttrafik er uddybet i Økonomi- og Indenrigsministeriets bekendtgørelse om budget- og regnskabsvæsen, revision m.v.

Revisionsregulativet og reglerne i Økonomi- og Indenrigsministeriets bekendtgørelse iagttages ved revisionsplanlægning, udførelse og rapportering.

4 Revisionens tilrettelæggelse og udførelse

Revisionen tilrettelægges og udføres med henblik på at opnå en høj grad, men ikke fuld sikkerhed for, at årsregnskabet ikke indeholder væsentlig fejlinformation.

Revisionen tilrettelægges og udføres i overensstemmelse med god offentlig revisionsskik og vil hovedsagelig omfatte regnskabsposter og andre områder, hvor der er risiko for væsentlige fejl eller mangler. Områder, hvor vi vurderer, at sandsynligheden for forekomsten af væsentlige fejl er lille, revideres sædvanligvis på et overordnet niveau, eksempelvis gennem analyser.

Ved enhver revision er der risiko for, at væsentlig fejlinformation ikke afdækkes, selvom revisionen udføres i overensstemmelse med god offentlig revisionsskik.

Indgås der særlig aftale med ledelsen om detaljeret kontrol på bestemte områder, vil dette blive omtalt i revisionsberetningen.

4.1 Revisionens tilrettelæggelse

Tilrettelæggelsen af revisionen foretages på grundlag af vores kendskab til Midttrafik samt drøftelser med ledelsen. På dette grundlag foretages en helhedsvurdering af Midttrafik, de tilknyttede risici af væsentlig betydning for regnskabsaflæggelsen, de tilrettelagte forretningsprocesser og forretningsgange samt interne kontroller på det regnskabsmæssige område.

Ved tilrettelæggelse af revisionen overvejer vi risikoen for, at der kan forekomme væsentlig fejlinformation i årsregnskabet som følge af besvigelser eller fejl. Forekommer der besvigelser, er der forøget risiko for, at årsregnskabet indeholder væsentlig fejlinformation, idet besvigelser sædvanligvis tilsløres eller holdes skjult.

Uanset at vi ved revisionen tager hensyn til risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet som følge af besvigelser og fejl, er vi ikke ansvarlige for at hindre sådanne.

Konstateres der under revisionen forhold, der kan indikere, at der er en væsentlig fejlinformation i årsregnskabet som følge af besvigelser eller fejl, vil revisionen blive udvidet med henblik på opklaring heraf.

4.2 Revisionens udførelse

Ved tilrettelæggelse af revisionen forudsætter vi som udgangspunkt, at de etablerede forretningsprocesser og forretningsgange samt kontrolsystemer er hensigtsmæssige og fungerer sikkerhedsmæssigt betryggende.

Revisionen vil efter en turnusordning over en kortere årrække omfatte alle relevante områder såvel tværgående funktioner/stabe som enkelte aktivitetsområder. Vi vil med udgangspunkt i de generelle it-kontroller, principper for økonomi- og forretningsstyring og foreliggende forretningsgangsbeskrivelser årligt teste og vurdere udvalgte interne kontroller samt foretage opfølgning på, hvorvidt processer/forretningsgange er ændret.

Revisionen omfatter en gennemgang af procedurerne ved regnskabsaflæggelsen samt af dokumentationen for de i årsregnskabet anførte beløbsangivelser samt oplysninger og informationer i ledelsesberetningen.

Revisionen omfatter endvidere en vurdering af, om den anvendte regnskabspraksis og de regnskabsmæssige skøn, som Midttrafiks ledelse har lagt til grund ved regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med bestemmelserne i Økonomi- og Indenrigsministeriets budget- og regnskabssystem.

Ved test vil vi kontrollere, at gældsforpligtelser, hensatte forpligtelser og øvrige forpligtelser, der os bekendt påhviler Midttrafik, indgår i årsregnskabet, herunder oplysninger om eventualaktiver og -forpligtelser samt sikkerhedsstillelser.

Omfanget af test fastlægges ud fra vores samlede vurdering af risikoen for væsentlig fejlinformation.

Efterfølgende begivenheder

Vi vil undersøge, om alle begivenheder indtil datoen for afgivelse af revisionspåtegningen, som kan medføre regulering af eller oplysning i årsregnskabet og/eller ledelsesberetningen, er identificeret og korrekt indarbejdet.

Eksterne bekræftelser

Vi vil indhente eksterne bekræftelser efter behov.

I forbindelse med regnskabsaflæggelsen indhenter vi en skriftlig erklæring fra den daglige ledelse om forhold af væsentlig betydning for årsregnskabet og områder, hvor det er vanskeligt at opnå et revisionsbevis.

5 Afgivelse af udtalelse om ledelsesberetningen

Vi vil gennemlæse ledelsesberetningen, og

- ▶ sammenholde oplysningerne heri med oplysningerne i årsregnskabet
- ▶ sammenholde oplysningerne heri med den viden og de forhold, vi er blevet bekendt med i forbindelse med vores revision
- ▶ ud fra vores viden om regelgrundlaget tage stilling til, om der er fejl eller mangler i ledelsesberetningen.

Vi vil ikke foretage yderligere arbejdshandlinger for at kunne udtale os om ledelsesberetningen.

6 Løbende forvaltningsrevision

Ifølge styrelsesloven skal det ved forvaltningsrevision vurderes, om bestyrelsens beslutninger samt den øvrige forvaltning af Midttrafiks anliggende er udført og varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde.

Forvaltningsrevisionen udgør således en integreret del af revisionsopgaven, hvorimod dyberegående undersøgelser ikke er omfattet af den lovpligtige forvaltningsrevision. Sådanne undersøgelser kan foreslås af revisorerne og iværksættes efter beslutning i Midttrafiks ledelse, bestyrelse eller tilsvarende organ.

Det overordnede mål med forvaltningsrevisionen er som nævnt at vurdere, om der ved forvaltningen er taget skyldige økonomiske hensyn i bred forstand. Vurderingen foretages løbende, og her interesserer vi os især for:

- ▶ Midttrafiks samlede økonomistyring, for de etablerede informationssystemer og rapporteringsstrukturer, der sikrer eller sandsynliggør sammenhæng mellem ressourceanvendelse, produktivitet og målopfyldelse.
- ▶ Midttrafiks etablerede processer for at identificere områder, hvor der er muligheder for omkostningsoptimering, herunder ved effektivisering og øget produktivitet eller omlægninger.

6.1 Vurderingen af enkeltdispositioner, forretningsgange og arbejdsrutiner, som iagttages under det løbende revisionsarbejde

Ved forvaltningsrevisionen vurderes det således, om der udvises den fornødne økonomiske rationalitet i Midttrafiks forvaltning i bred betydning.

Forvaltningsrevisionen udføres i henhold til gældende normer og skik, som i vid udstrækning er fastlagt i den praksis, Rigsrevisionen udøver ved revision af statens regnskaber. Denne praksis kan udledes af Rigsrevisionens beretninger, notater og vejledninger, som vi abonnerer på.

7 Rapportering om den udførte revision

Revisionsberetningen og revisionspåtegningen til Midttrafiks årsregnskab er revisorerne meddelelsesmidler vedrørende revisionen og dens resultater.

Revisionsberetningen udarbejdes på grundlag af revisionens resultater. Ved udarbejdelsen vurderes hvilke forhold, der skal medtages i beretningen, herunder eventuelle revisionsbemærkninger. Ved vurderingen henses til forholdets væsentlighed for bestyrelsen og tilsynsmyndigheden.

7.1 Vores erklæringer

7.1.1 Revisionspåtegning på årsregnskabet

Vores konklusion på den udførte revision meddeles ved revisionspåtegning til årsregnskabet. En revisionspåtegning uden forbehold eller supplerende oplysninger indebærer:

- at årsregnskabet er revideret,
- at årsregnskabet giver et retvisende billede af Midttrafiks aktiver, passiver, finansielle stilling samt resultatet af Midttrafiks aktiviteter og pengestrømme i overensstemmelse med Økonomi- og Indenrigsministeriets bekendtgørelse om budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. og eventuelle andre bestemmelser krav til regnskabsaflæggelsen.

Modificeret konklusion eller supplerende oplysninger i revisionspåtegningen

Bliver vi opmærksomme på forhold, som betyder, at vi skal afgive en modificeret konklusion i form af en konklusion med forbehold, en afkræftende konklusion eller en manglende konklusion om årsregnskabet, eller en supplerende oplysning, vil vi omgående give bestyrelsen besked herom i revisionsprotokollatet

for at give mulighed for hurtig reaktion og afhjælpning af forholdet. Dette gælder også, hvis vi får mistanke om eller bliver opmærksomme på væsentlige besvigelser eller andre uregelmæssigheder.

7.1.2 Udtalelse om ledelsesberetningen

Vores konklusion på gennemlæsningen af ledelsesberetningen indgår i en særskilt udtalelse. En udtalelse uden bemærkninger betyder, at oplysningerne i ledelsesberetningen efter vores opfattelse er i overensstemmelse med årsregnskabet.

7.2 Revisionsberetningen

Revisionsberetning til bestyrelsen skal afgives i forbindelse med revision af årsregnskabet. Endvidere afgives revisionsberetninger i årets løb, når det er foreskrevet, eller når revisorerne finder det hensigtsmæssigt (delberetninger).

Revisionsberetningen udarbejdes på grundlag af revisionens resultater. Ved udarbejdelsen vurderes hvilke forhold, der skal medtages i beretningen, herunder eventuelle revisionsbemærkninger. Ved vurderingen henses til forholdets væsentlighed for bestyrelsen og tilsynsmyndigheden.

Udarbejdelse af revisionsberetningen sker med stor omhu og grundighed, både for så vidt angår sprogvalg, baggrundoplysninger til belysning af omtalte forhold samt vurdering af relevans for bestyrelsen, tilsynsmyndighed og offentlighed.

For EY er klarhed og fuldstændighed i revisionsberetningen centrale elementer, som har vores fulde opmærksomhed.

Ved udarbejdelsen af revisionsberetningen sikres, at eventuelle revisionsbemærkninger altid forelægges ledelsen til kommentering, forinden beretningen fremsendes endeligt til bestyrelsen. I forbindelse med denne høring har den pågældende ledelse mulighed for at foreslå uddybende forklaringer og tilføjelser til belysning af forholdet. Der er også i denne sidste fase mulighed for at tilvejebringe nye oplysninger og synspunkter til imødegåelse eller modificering af eventuelle bemærkninger.

Hvis det er hensigtsmæssigt, kan ledelsens udtalelse, eksempelvis om tiltag til berigtigelse af revisionsbemærkninger, indføres i revisionsberetningen. Herved kan ledelsens besvarelse anføres i tilknytning til bemærkningen, hvilket kan være en praktisk måde at fremme sagen på.

Omtale i revisionsberetningen kan opdeles i:

- ▶ **Revisionsbemærkninger** i revisionsberetningen angående eksempelvis tvivl om lovmedholdelighed i beslutninger og dispositioner, væsentlige fejl i regnskab eller bogføring som ikke er berigtiget, væsentlige og tilbagevendende mangler ved forretningsgange og interne opfølgning/kontrol.
- ▶ **Supplerende oplysninger** i revisionsberetningen om forhold, som ikke har givet anledning til revisionsbemærkninger, men som vi mener bestyrelsen bør informeres om. Det kunne eksempelvis være ledelsesmæssige dispositioner, som ikke har givet anledning til revisionsbemærkninger, men hvis konsekvenser er så væsentlige, at de bør oplyses i revisionsberetningen.

Vores rapportering til bestyrelsen om den udførte revision og konklusionen herpå vil ske i revisionsberetningen.

Revisionsberetning udfærdiges ved årsafslutningen og i årets løb efter behov. Revisionsberetningen giver en kort summarisk redegørelse for, hvilke revisionsarbejder der er udført, og om der på baggrund heraf har været anledning til at fremkomme med bemærkninger eller anbefalinger over for bestyrelsen.

Revisionsbemærkninger skal anføres, såfremt det vurderes,

at regnskabets poster ikke er i overensstemmelse med bestyrelsens beslutninger,

at der er handlet i strid med gældende love og bestemmelser, eller der kan være tvivl herom,

at lovligheden af en post eller disposition må anses for tvivlsom,

at der ved gennemgangen af de etablerede forretningsgange konstateres væsentlige mangler i kontrolmæssig henseende, idet revisor samtidig kan fremsætte forslag til udbedring af de konstaterede mangler, eller

at de foreskrevne forretningsgange i øvrigt ikke er fulgt.

Herudover anføres supplerende oplysninger, som revisor finder anledning til at meddele bestyrelsen.

Fremsendelse

Fremsendelse af revisionsberetninger til bestyrelsens medlemmer vil ske gennem Midttrafik, medmindre det aftales, at fremsendelsen sker direkte til bestyrelsen.

7.3 Rapportering til direktion

Der afholdes møder med direktionen efter behov for at drøfte revisionsarbejdet og dets resultater. Inden møderne udarbejdes en stikordsliste med emner til drøftelse, ligesom der foreligger et notat om den udførte revision samt udkast til revisionsberetning.

Resultatet af den udførte revision for de forskellige revisionsområder danner grundlag for den sammenfattende rapportering til Midttrafiks direktion. Herunder vurderes, hvilke forhold der er relevante at drøfte med direktionen.

Herudover afholdes møder og telefoniske kontakter mellem direktionen og revisorerne efter behov.

Rapporteringen foretages, når det skønnes hensigtsmæssigt eller nødvendigt for informering af direktionen om revisionsarbejdets forløb og resultater.

Rapporteringen vil, hvor det er relevant, indeholde forslag til forbedringer af eventuelle revisionsbemærkninger.

Eventuelle revisionsbemærkninger vil altid blive drøftet med direktionen før eventuel rapportering til bestyrelsen.

8 Revisors arbejdsdokumentation

Arbejdspapirer og anden dokumentation, herunder elektroniske data, der tilvejebringes som dokumentation for den udførte revision, tilhører alene EY. Ifølge gældende praksis kan sådan dokumentation, medmindre vi anser den for at være af fortsat betydning for revisionen, blive makuleret eller slettet efter 5 år.

Vi dokumenterer i videst muligt omfang vores revision elektronisk og udvikler i tilknytning hertil forskellige programmer og filer. Sådanne programmer og filer er alene udviklet til vores eget brug.

Findes det hensigtsmæssigt at udlevere filer til Midttrafik, sker dette under forudsætning af, at Midttrafik alene anvender filerne til brug for vores revision og ikke distribuerer eller lader tredjemand få adgang hertil.

Vi påtager os intet ansvar for Midttrafiks eventuelle egen anvendelse af filerne og eventuelt indeholdte data, medmindre der indgås særskilt, skriftlig aftale om vores assistance med udvikling af filerne til Midttrafik samt vores ansvar i tilknytning hertil.

9 Kontrol af revisors arbejde

Vi er underlagt regler om kvalitetssikring, hvilket bl.a. betyder, at Erhvervsstyrelsen foretager kvalitetskontrol af vores arbejde.

Derfor bliver vores arbejdsdokumentation udvalgt til stikprøvevis kvalitetskontrol, hvilket således også kan komme til at omfatte arbejdsdokumentation for Midttrafik.

Hvis Erhvervsstyrelsen vurderer, at der er en risiko for, at vi har overtrådt eller vil overtræde bestemmelser i revisorloven eller bestemmelser om revisors pligter fastsat i anden lovgivning, kan styrelsen

iværksætte og gennemføre en undersøgelse for at konstatere, korrigere eller forhindre en sådan overtrædelse.

Erhvervsstyrelsen kan kræve arbejdsdokumentation, revisionsberetninger, korrespondance og andre dokumenter udleveret, når det skønnes nødvendigt for styrelsens afgørelse af, om der er sket eller vil ske en overtrædelse af bestemmelserne i revisorloven eller bestemmelser om revisors pligter fastsat i anden lovgivning.

10 Offentliggørelse af årsrapporter, dokumenter m.v.

Midttrafik er forpligtet til at indhente EY's forhåndstilkendegivelse, såfremt årsregnskabsmateriale, der inkluderer revisionspåtegningen, ønskes offentliggjort i en form, som afviger fra den, som vi har forsynet med revisionspåtegning.

11 Afslutning

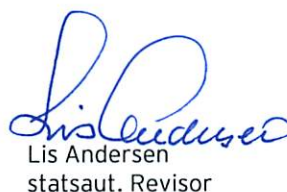
I senere revisionsberetninger vil der blive henvist til nærværende revisionsberetning, som forudsættes udleveret til nye medlemmer af bestyrelsen.

Revisionsberetningen vil blive tilpasset og fornyet, når der sker ændringer i lovgivning m.v. vedrørende revisionsmæssige forhold, eller såfremt vi af andre grunde finder det passende.

Aarhus, den 15. august 2016
ERNST & YOUNG
Godkendt Revisionspartnerselskab



Jes Lauritzen
statsaut. revisor



Lis Andersen
statsaut. Revisor

Siderne 196-204 er fremlagt på mødet den 7. september 2016

I bestyrelsen:

Hans Bang-Hansen
formand

Jan R. Christensen
næstformand

Niels Erik Iversen
2. næstformand

Frank Borch-Olsen

Mads Nikolajsen

Niels Viggo Lynghøj

Johannes F. Vesterby

Arne Lægaard

Finn S. Petersen



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

14. juni 2016

Sagsnr. 741-2015-4176
Dok.nr. 741-2016-11861
Journalnr.

Kommunalbestyrelsens beslutning vedr. udtræden af Midttrafik

Kommunalbestyrelsen i Samsø Kommune besluttede den 24. maj 2016, at kommunen skal ansøge Transport- og Bygningsministeren om tilladelse til udtræden af det regionale trafikelskab Midttrafik, med henblik på at etablere eget trafikelskab.

Dette indebærer, at Midttrafik og kommunen snarest skal indlede et samarbejde omkring overdragelse af de aktiviteter, relateret til trafikelskabsfunktionen, som Midttrafik hidtil af lovgivningsmæssige årsager har varetaget for Samsø Kommune.

På nuværende tidspunkt har Midttrafik allerede via et notat *Proces for Samsø*, dateret den 11. juni 2015, redegjort for hvilke aftaler og processer som skal påbegyndes.

Notatet vil naturligt udgøre grundlaget for samarbejdet. Desuden vil erfaringer fra andre lignende ændringer mellem regionale trafikelskaber og obligatoriske selskabsdeltagere kunne inddrages.

Samsø Kommune vil gerne specifikt mødes for at få skitseret følgende:

- Skæringsdato for udtræden
- Afvikling af opgaver
 - Overtagelse af kontrakten med Arriva
 - Kontrakter for flexkørsel – Teletaxa
 - Vilkår for Midttrafiks evt. fortsatte varetagelse af Handicapkørsel, lægekørsel og genoptræningskørsel
- Udredning af økonomiske mellemværender
 - Rejsekortet
 - Aktieværdi
 - Mellemregninger ift. skæringsdato og ydelser fra Midttrafik.

Samsø Kommune
Søtofte 10, Tranebjerg
8305 Samsø

Telefon +45 8792 2200
Fax +45 8792 1128
E-mail: kommune@samsoe.dk

Ekspeditionstid

Mandag-torsdag 10.00-12.00
Torsdag tillige 15.00-17.00

Fredag lukket for ekspedition

Telefontid

Mandag-torsdag 9.00-12.00
13.00-15.00

Fredag er telefonen lukket

CVR/SE-nr. 23795515
EAN-nr. 5798006123773

Det er Samsø Kommunes ønske, at kommunen er udtrådt af Midttrafik samt at et ø-trafikselsskab er etableret og sat i drift inden udgangen af juni 2017.

Med venlig hilsen



Marcel Meijer
Borgmester

/



Mogens Wehrs
Kommunaldirektør

AFTALE

Samsø Kommunes udtrædelse af Midttrafik

Samsø Kommune
Søtofte 10
8305 Samsø
CVR nr. 23 79 55 15

og

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg.
CVR nr. 29 94 31 76

Samsø Kommune og Midttrafik aftaler, at Samsø Kommune udtræder af Midttrafik med virkning pr. 25. juni 2017.

Samsø Kommunes repræsentantskabsmedlem udtræder samtidigt af Midttrafik's repræsentantskab.

Nedenfor er den aftalte opgavefordeling mellem Samsø Kommune og Midttrafik beskrevet.

1. Opgaver som Midttrafik udfører for Samsø Kommune inden udtræden:

- a) Offentlig servicetrafik i form af almindelige rutekørsel og Teletaxa
- b) Fastsættelse af takster og billetteringssystemer
- c) Koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik
- d) Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede
- e) Læge- og speciallægekørsel
- f) Genoptræningskørsel
- g) Flextur

Det bemærkes, at opgaverne e) til g) ligger ud over de opgaver, som trafikselskabet skal udføre for Samsø Kommune jf. lov om trafikselskaber.

2. Opgaver som Midttrafik skal løse for Samsø Kommune efter udtræden:

- Kørsel med Samsinger i Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, der skal udføres udenfor Samsø Kommune

Afregning af ovenstående ydelser sker, som før Samsø kommunes udtræden af Midttrafik, med de fastsatte afregningsprincipper både vedr. entreprenøromkostninger og fællesomkostninger.

I tilfælde af, at Midttrafik ændrer afregningsprincipper, indgås aftale om dette med Samsø Kommune.

Samsø Kommune har fortsat adgang til Midttrafiks IT-system, hvor igennem visitering og bestilling af Individuel Handicapkørsel foretages.

Samsø Kommune modtager information som hidtil omkring IT-systemet og Individuel handicapkørsel.

Øvrige opgaver

- Samsø Kommune kontakter Midttrafik, hvis der vurderes behov for yderligere opgaver
- Midttrafik tilbyder at udføre konsulentopgaver for Samsø Kommune, afregnet efter de til enhver tid gældende takster herfor i Midttrafik.

3. Opgaver som Midttrafik overdrager til Samsø Kommune:

- a. Offentlig servicetrafik i form af almindelige rutekørsel og Teletaxa:
 - Nuværende kontrakter om offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel udløber den 25. juni 2017. Der er således ikke kontrakter, der skal overdrages.
 - Aftaler om Teletaxa kørsel udløber den 25. juni 2017. Der er således ikke kontrakter, der skal overdrages.
 - Samsø Kommune står for egne fremtidige kørselsudbud.
 - Alle aktiviteter så som udvikling og formidling af rejseplaner, der er relateret til de tilbudte kørselsordninger.
- b. Fastsættelse af takster og billetteringssystemer:
 - Samsø Kommune overtager fastsættelse af takster og billetteringssystemer samt anskaffelse og drift/vedligeholdelse af det til billetteringen nødvendige udstyr.
- c. Koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik:
 - Alle opgaver overdrages til Samsø Kommune.
- d. Registrerede bestilte kørsler til udførelse efter den 24. juni 2017:

- Midttrafik overdrager modtagne bestillinger på Teletaxature, Flexiture og Individuel Handicapkørsel til Samsø kommune.

e. Rejseplanen:

- Samsø Kommune overtager ansvaret for køreplan koordination og -formidling til Rejseplansystemet.

Der skal indgås aftale mellem Region Midtjylland og Samsø kommune om den siddende patientbefordring på Samsø. Denne aftale er Midttrafik uvedkommende.

Der skal indgås aftale mellem Midttrafik og Samsø kommune, som skal gælde i de tilfælde, hvor Samsø Kommune udfører kørsel efter Individuel Handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede på Samsø for brugere, der er visiteret i Midttrafik .

4. Arv og Gæld

Samsø Kommunes indbetaling til Rejsekortet opgøres pr. 25. juni 2017 og indgår i nedenstående aftale om økonomiske forhold. Midttrafik overtager Samsø Kommunes hidtidige solidariske økonomiske deltagelse i anskaffelse, implementering, drift og vedligeholdelse af Rejsekortsystemet.

Midttrafik og Samsø Kommune har aftalt, at alle økonomiske forhold opgøres pr. 25. juni 2017, hvorefter Samsø Kommune udtræder uden nogen arv eller gæld, når Samsø Kommunes forpligtelser er afregnet for regnskabsperioden 1. januar – 24. juni 2017.

Samsø Kommune

Midttrafik

Dato Marcel Meijer
Borgmester

Dato Hans Bang-Hansen
Bestyrelsesformand

Forslag til Budget 2017 - 2. behandling

Samsø Kommune		Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference
Busdrift						
	Kørselsudgifter	4.812.074	4.523.393	4.494.000	2.017.000	-2.477.000
	Bus IT og øvrige udgifter	180	14.607	1.100	1.000	0
	Busudgifter	4.812.254	4.538.000	4.495.100	2.018.000	-2.477.000
	Indtægter	-1.143.988	-1.069.000	-1.132.000	-453.000	679.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	3.668.266	3.469.000	3.363.100	1.565.000	-1.798.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	325.155	260.000	260.000	182.000	-78.000
	Indtægter	-58.943	-52.000	-45.000	-14.000	31.000
	Netto	266.212	208.000	215.000	168.000	-47.000
Flexiture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	548.605	522.000	777.000	389.000	-388.000
	Indtægter	-104.744	-100.000	-131.000	-66.000	65.000
	Kommunens vognmandsbetaling	443.861	422.000	646.000	323.000	-323.000
	Administrationsomkostninger	135.191	129.400	183.800	91.000	-93.000
	Kommunens samlede udgift	579.052	551.400	829.800	414.000	-416.000
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	198.260	211.000	202.000	101.000	-101.000
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	198.260	211.000	202.000	101.000	-101.000
	Administrationsomkostninger	45.500	49.000	23.300	21.000	-2.000
	Kommunens samlede udgift	243.760	260.000	225.300	122.000	-103.000
Trafikelskabet						
	"Busdriften"	344.000	325.000	341.000	150.000	-191.000
	"Handicapkørslen"	95.000	115.000	86.000	52.000	-34.000
	I alt	439.000	440.000	427.000	202.000	-225.000
Rejsekort						
	Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-19.300	0	19.000
	25% udstyr og kontantfinansiering	446	0	0	0	0
	25% sekretariat	0	0	0	0	0
	Renter	4.616	4.000	3.800	0	-4.000
	Afdrag	22.338	22.000	22.300	0	-22.000
	Drift	5.358	11.600	0	0	0
	Buslager	0	0	0	0	0
	I alt	32.758	37.600	6.800	0	-7.000
Tjenestemandspensioner						
	I alt	0	0	5.694	6.000	0
Total - netto		5.229.048	4.966.000	5.072.694	2.477.000	-2.596.000

Rejseregler
Gældende for hele landet
Gyldig fra 15. januar 2017

Udkast

Indhold

1. Generelt.....	4
1.1 Anvendelsesområde.....	4
1.2 Serviceydelser.....	4
2. Rejsehjemmel.....	5
2.1. Regler og priser.....	5
2.2 Kundetyper.....	5
2.3 Køb af rejsehjemmel.....	6
2.4 Brug af rejsehjemmel.....	6
2.4.1 Brug af billetter og kort.....	7
2.4.2 Brug af rejsekort.....	7
2.4.3. Brug af mobilprodukter (der leveres via SMS eller app).....	7
2.5 Refusion og ombytning.....	7
2.6 Kontrol af rejsehjemmel.....	8
2.7 Kontrolafgift.....	8
2.8 Misbrug af rejsehjemmel.....	9
3. Personer med permanent eller midlertidigt handicap.....	9
3.1 Assistance.....	9
3.2 Ledsageordning.....	10
3.3 Medtagning af hjælpemidler.....	10
4. Bagage cykler og andre medbragte genstande.....	11
4.1 generelt.....	11
4.2 Personlig bagage.....	11
4.3. Cykler.....	11
4.3.1. Supplerende regler om cykler.....	12
4.3.2 Særligt om ladcykler og tandemcykler.....	12
4.4 Barne- og klapvogne.....	12
4.5 Særlig bagage.....	13
5. Dyr.....	13
5.1 Undtagelser og særlige bestemmelser om dyr.....	13
6. Mad og drikke.....	13
7. Mobiltelefoner, computere med videre.....	13
8. Standsning.....	14
8.1. Behovsstandsning i tog.....	14

8. 2. Standsning mellem busstoppesteder	14
9. Nødbremser og døre i tog, metro og tunnelstationer.....	14
10. Forbud mod rygning	14
11. Indsamling af underskrifter, uddeling, optræden m.v.	15
12. Afvisning og bortvisning	15
13. Erstatning.....	15
13.1 Erstatning i forbindelse med kørsel med tog (herunder lokalbanetog) og metro	15
13.2 Erstatning i forbindelse med buskørsel.....	16
14. Driftsforstyrrelser	16
14.1 Rejsetidsgaranti og rejsegaranti	16
14.2 Forordning om jernbanepassagerers rettigheder (tog herunder Metro og lokalbaner)	17
14.3 Begrænsning af ansvar	17
15. Hittegods	17
16. Klager	17
17. Kundeservice	18
For information og henvendelser vedrørende Rejsekortet:	18
For information og henvendelser vedrørende Sjælland:	18
For information og henvendelser vedrørende Bornholm, Fyn og Jylland:.....	18
Øvrige adresser:.....	19
18. Ændring af rejseregler	20
19. Ikrafttræden	20
20. Lovgivning.....	21
21. Nærmere oplysninger om produkter og priser	21
Bilag	21

1. Generelt

Rejsereglerne udgives af DSB, Arriva Tog og Metroselskabet I/S, samt Trafikselskabet Movia, BAT, Fynbus, Sydtrafik, Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab i henhold til lov om jernbane og lov om trafikselskaber.

1.1 Anvendelsesområde

De fælles rejseregler gælder for rejser med ovenstående selskaber i Danmark. Det vil sige rejser med busser, havnebus, Metro, lokalbanetog samt rejser med Arriva Tog og DSB.

Rejsereglerne gælder også for rejser med de transportmidler, som selskaberne indsætter som erstatningstransport, samt dubleringstransport. Ved dubleringstransport forstås ekstra transport for at øge kapaciteten.

Sjælland: Ved lokalbanetog forstås tog, der køres af Lokaltog A/S. Lokaltog A/S er opdelt i: Lokaltog region H, som driver Frederiksværkbanen, Nærumbanen, Gribskovbanen, Hornbækbanen og Lille Nord, og Lokaltog region S, der driver Lollandsbanen, Østbanen, Tølløsebanen og Odsherredsbanen.

Jylland: Med lokalbanetog forstås Vestbanen A/S, der driver Vestbanen. Midtjyske Jernbaner A/S, der driver Lemvigbanen og Odderbanen. Nordjyske Jernbaner A/S, der driver Skagensbanen og Hirtshalsbanen.

For rejser med tog mellem Danmark og udlandet gælder "General Conditions of carriage" (Almindelige Rejsevilkår) og de transporterende selskabers vilkår.

For rejser med tog udelukkende i udlandet gælder det transporterende selskabs vilkår og rettigheder. De transporterende selskaber fremgår af rejsehjemlen, og der henvises til de enkelte selskabers hjemmesider for disses forretningsbetingelser.

Rejsehjemlen er kundens dokumentation for retten til at blive transporteret. Rejsereglerne udgør sammen med gyldig rejsehjemmel aftalen mellem kunden og det benyttede selskab. Der kan dog for visse typer rejsehjemmel være fastsat specielle regler, som også udgør en del af aftalen. Dette vil fremgå i forbindelse med købet.

Rejser med bus, tog og metro er i øvrigt omfattet af den til enhver tid gældende lovgivning, herunder EU-regulering om passagerrettigheder, jf. pkt. 20.

1.2 Serviceydelse

Selskaberne tilbyder transport med bus, tog og metro og udarbejder i tilknytning hertil køreplaner og oplyser om afgang og ændringer i disse ved løbende opdatering og information på www.rejseplanen.dk, på stationer og busterminaler, egne hjemmesider og andre passende medier.

Selskaberne kan løbende ændre på afgang, ruter og standsningssteder.

Det er kundens ansvar at holde sig orienteret om ændringer i køreplanen. Selskaberne bestræber sig på at overholde de oplyste ankomst- og afgangstider og oplyse om hændelser, der kan afbryde eller forsinke rejsen.

Kunden er selv ansvarlig for valg af afgang og skal ved tilrettelæggelse af sin rejse beregne rimelig tid til at kunne nå frem til sit bestemmelsessted eller forbindelsessted. Forsinkelser kan medføre, at skift til andet transportmiddel ikke opnås. Ved forsinkelse eller aflysning er kunden omfattet af reglerne i afsnit 14.

2. Rejsehjemmel

Ved rejsehjemmel forstås den billet eller det kort, som rejsen foretages på, herunder rejsekort samt billetter og kort udstedt på mobil.

2.1. Regler og priser

For rejser på Sjælland gælder priser og produktbeskrivelser for billetter og kort jf. www.dinoffentligetransport.dk samt www.dsb.dk.

For rejser vest for Storebælt er landet opdelt i takstområder. For rejser med DSB eller Arriva Tog i mere end ét takstområde samt mellem landsdelene, gælder priser og produktbeskrivelser for DSB og Arriva Tog's billetter og kort jf. www.dsb.dk samt www.arriva.dk

For rejser med bus og tog indenfor takstområderne i Sydtrafik, i Midttrafik og i Nordjyllands trafikselskab gælder priser og produktbeskrivelser jf. www.sydtrafik.dk, www.midttrafik.dk samt www.nordjyllandstrafikselskab.dk.

For rejser med bus på Bornholm samt på Fyn gælder priser og produktbeskrivelser for henholdsvis BAT og Fynbus' billetter og kort jf. www.bat.dk og www.fynbus.dk

For rejser med DSB på Fyn gælder DSB's priser og produktbeskrivelser for billetter og kort jf. www.dsb.dk

For rejser til og fra Sverige inden for takstområde Øresund gælder priser og bestemmelser for billetter og kort for takstområde Øresund jf. www.dsb.dk

Der kan være enkelte produkter, hvor reglerne afviger fra ovenstående. Der henvises til de enkelte hjemmesider jf. ovenfor.

For links til hjemmesider henvises til afsnit 21.

Oversigt over takstområder og takstzoner kan findes på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21)

Rejsekort kan benyttes i det meste af landet. Priser og rabatter varierer afhængig af, hvor rejsen foretages.

På www.rejseplanen.dk er det muligt at beregne prisen for de fleste rejser. For mere information om priser og produkter henvises til de respektive selskabers hjemmesider (se afsnit 21).

2.2 Kundetyper

Det er kundens ansvar, at have en gyldig rejsehjemmel udstedt til korrekt kundetype.

I den kollektive trafik findes følgende fælles hovedkundetyper:

- Gratis barn ifølge med voksen eller betalende barn (maks. to børn til og med 11 år)
- Betalende barn (fra 12 til og med 15 år eller alene under 12 år)
- Ung (fra 16 til og med 25 år eller modtager af SU)
- Voksen (fra 16 år)
- Pensionist (fra og med 65 år og førtidspensionist under 65 år)
- Handicap (kan fremvise Ledsagerkort Danmark, Medlemskort til Dansk Blindesamfund eller medlemskort til Synscentret Refnæs)
- Hund (stor hund (til barnepriis) eller hund i taske (gratis))
- Cykel

Herudover findes der yderligere en række kundetyper som er specifikke for de enkelte trafikvirksomheder. Der henvises til de respektive selskabers hjemmesider (se afsnit 21).

2.3 Køb af rejsehjemmel

Ved rejser med tog, bus og metro skal kunden være i besiddelse af gyldig rejsehjemmel.

Ved rejser med bus kan kontantbillet købes ved påstigning. Visse buslinjer kan undtages herfra jf. nærmere oplysning på www.dinoffentligetransport.dk. Chaufføren er kun forpligtet til at tage imod kontanter op til nærmeste hundrede kroner.

Billet kan kun købes før påstigning ved rejser med DSB's og Arrivas tog, med Metro og med lokaltog i region S, med Vestbanen samt med Midtjyske jernbaner (kun Odderbanen).

Billet kan købes efter påstigning i lokaltog region H, i Nordjyske jernbaner samt i Midtjyske jernbaner (kun Lemvigbanen).

Der er mulighed for køb af rejsehjemmel i automater på DSB's, Arriva Tog's og Metro's stationer. Der kan derudover købes billetter i automater på de større stationer ved lokaltog region S, ved Vestbanen samt Midtjyske jernbaner (kun Odderbanen). Ikke alle billetter og kort kan købes i alle automater. Alle automater modtager mønter, og de fleste automater modtager også betalingskort.

Der er også mulighed for at købe rejsehjemmel i selskabernes betjente salgssteder inden for åbningstiden samt via selskabernes hjemmesider (Se afsnit 21)

De fleste selskaber tilbyder også rejsehjemmel via mobile enheder (f.eks. mobiltelefon, smartphone og tablet). Denne service kan ikke tilgås hos alle teleselskaber, og på visse steder og tidspunkter har ikke alle teleselskaber den nødvendige dækning.

Nærmere information, om hvordan og hvor der kan købes rejsehjemmel, findes på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21)

2.4 Brug af rejsehjemmel

Kunden skal ved modtagelsen af rejsehjemmel sikre sig, at det udleverede svarer til det ønskede.

Kunden skal have gyldig rejsehjemmel ved indstigning herunder sikre sig, at rejsekortet er korrekt checket ind. Kunden kan forlænge rejsen ved et tilkøb af flere zoner til den ordinære rejsehjemmel. Tilkøbet skal foretages, mens den ordinære rejsehjemmel fortsat er gyldig. Regler for køb og brug af tilkøbsbillet følger de almindelige regler for køb af rejsehjemmel.

Dette gælder også ved rejser med bus. Chaufføren udfører ikke systematisk billetkontrol, men kan give vejledning ved kundens forespørgsel.

Rejsehjemlen giver ikke adgang til en bestemt afgang, medmindre dette fremgår af rejsehjemlen, og der garanteres ikke en siddeplads. For visse busser og tog kan der opkræves særlige tillæg, fx nattillæg. Dette vil fremgå af køreplanerne.

Hvis rejsehjemlen har en tidsgyldighed og denne udløber under rejsen, gælder rejsehjemlen ikke længere end til førstkomende endestation. Hvis der er tidsbegrænsninger/spærretid på rejsehjemlen, er rejsehjemlen ikke gyldig længere end den påtrykte tidsbegrænsning, selv om kunden er steget på, inden tidsbegrænsningen startede. For rejsekort gælder dog særlige regler (se www.rejsekort.dk/kortbestemmelser).

For rejser med bybus i Århus kommune gælder, at kunden skal stige af bussen senest på det tidspunkt, der er stemplet på billetten (se www.midttrafik.dk)

2.4.1 Brug af billetter og kort

Det er kundens ansvar, at pap- eller papirbilletter (fx Fårupkort) er korrekt udfyldt og gælder for hele rejsen og det område, der skal rejses i.

Billetter eller kort er gyldige i den periode og på den strækning samt det omstigningsområde eller det antal zoner, som er påtrykt billetten eller kortet.

Mobilklippekort er gyldige i den periode, og på den strækning samt det omstigningsområde eller det antal zoner, som antallet af stemplinger giver ret til.

Billetter og mobilklippekort skal også være gyldige i den fjerneste (dyreste) zone, som rejsen går igennem.

Pendlerkort er gyldige i den periode, der er påtrykt. Pendlerkortet skal være gyldigt til alle zoner, der rejses igennem og dermed det område kortet dækker.

Billetter eller kort, der lyder på navn, må ikke overdrages til en anden person. Kunden skal stige på, inden billetten eller kortet udløber. Billetten eller kortet kan dog anvendes, hvis den var gyldig på det tidspunkt, hvor transportmidlet ifølge køreplanen skulle køre fra stoppestedet eller stationen. Hvis transportmidlet ikke kører efter en køreplan, men i intervaller, skal billetten eller kortet være gyldig fra det tidspunkt, hvor kunden står på bussen eller toget. Transportmidlet skal forlades ved førstkommande endestation.

2.4.2 Brug af rejsekort

Rejsekort, udstedt af Rejsekort A/S, kan benyttes som rejsehjemmel dog undtaget på Bornholm og Samsø. Rejsekort skal være checket ind, inden rejsens start. Rejsekort skal også checkes ind hver gang der stiges om til en bus, et tog eller i metro, og checkes ud ved rejsens afslutning. Det er kundens ansvar, at rejsekort er korrekt indstillet til den/de kunder, der rejser på kortet.

For rejser med rejsekort gælder desuden reglerne i rejsekort kortbestemmelser jf. www.rejsekort.dk.

2.4.3. Brug af mobilprodukter (der leveres via SMS eller app)

Det er kundens ansvar, at rejsehjemlen er endeligt modtaget på den mobile enhed før påstigning. Billetter eller kort skal under hele rejsen være mulig at kontrollere for kontrollerende personale - det kan f.eks. ske ved scanning.

Rejsehjemlen er kun gyldig på det telefonnummer, hvortil den er bestilt og må ikke videresendes. Der må ikke rettes i rejsehjemlen.

Ved køb af mobilprodukter accepteres betingelserne for det enkelte produkt. Gældende betingelser fremgår af de enkelte selskabers hjemmesider (se afsnit 21)

2.5 Refusion og ombytning

Kunden kan kun få refunderet eller ombyttet sin rejsehjemmel, hvis dette udtrykkeligt er fastsat for det enkelte produkt.

Kunden skal ved evt. refusion eller ombytning forevise den originale rejsehjemmel. Selskaberne kan opkræve gebyr.

Er rejsehjemlen mistet, kan den ikke refunderes.

Læs mere om refusion og ombytning på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21)

For så vidt angår indløsning af saldo på rejsekort, henvises til Rejsekort Kortbestemmelser på www.rejsekort.dk.

2.6 Kontrol af rejsehjemmel

Under hele rejsen skal kunden medvirke til gennemførelse af billetkontrol, denne pligt gælder også, umiddelbart efter at kunden har forladt bussen, eller er steget af toget og indtil perronen eller Metroens område forlades.

Nogle billettyper kan købes som Print-Selv billet. Print-Selv billet på papir eller skærm skal sammen med det valgte ID vises ved billetkontrol. Billetten skal vises i sin helhed og det skal være muligt at scanne koden på billetten.

Mobilprodukter vises til kontrolpersonalet, f.eks. ved at der kan scrolles eller bladres efter behov eller ved at kunden giver telefonen til kontrolpersonalet. Mobilproduktets gyldighed skal kunne verificeres ved at kontrolpersonalet sender en kontrolbesked, eller foretager en kontrolopringning til det telefonnummer, hvortil mobilproduktet er bestilt.

Kan gyldig rejsehjemmel ikke fremvises på forlangende, vil en efterfølgende visning ikke blive accepteret, jf. dog pkt. 2.7 om rejse uden pendlerkort.

Politiet kan medvirke eller tilkaldes under kontrollen, hvis kontrolpersonalet skønner det nødvendigt.

2.7 Kontrolafgift

Kunder, der ikke på forlangende viser gyldig rejsehjemmel, herunder er korrekt checket ind på rejsekort til deres rejse, skal betale en kontrolafgift. Det gælder også, hvis kunden har købt rejsehjemmel via en mobil enhed, der ikke kan kontrolleres, fx hvis denne er løbet tør for strøm eller gået i stykker.

Som kunde uden gyldig rejsehjemmel betragtes også kunder, der benytter kort med begrænset tidsgyldighed (f.eks. pensionistkort) uden for kortets gyldighedstid, eller hvis andre rejsetidsbegrænsninger ikke overholdes (f.eks. for hvornår cykler må medtages). Kunder, der rejser alene på andres personlige rejsekort eller med en anden kundetype, end kunden er berettiget til, rejser også uden gyldig rejsehjemmel.

Kontrolafgiften udgør 750 kr. for voksne og 375 kr. for børn og hunde. For cykler er afgiften 100 kr.

Kontrolafgifter ved rejser over Øresund med DSB kan også betales i SEK og udgør da 1.000 SEK (voksne), 450 SEK (børn og hunde) og 150 SEK (cykler).

Kontrolafgiften udgør i ovennævnte tilfælde rejsehjemmel til en uafbrudt rejse til den station, som kunden oplyser, og kun med det selskab, der har udstedt afgiften. I busser udgør kontrolafgiften rejsehjemmel til bussens endestation.

Ved kontrolafgifter udstedt til børn gælder, at kontrolafgiften kan anvendes som rejsehjemmel i både busser, tog og metro fra tidspunktet for udstedelsen og resten af døgnet (indtil kl. 03.59).

Kunder, som ikke har checket rejsekort ind ved skift af transportmiddel, rejser også uden gyldig rejsehjemmel. I denne situation udgør kontrolafgiften 10 kr.

Kunden skal legitimere sig ved kørekort eller andet retsgyldigt dokument. Kunden skal kvittere for modtagelse af kontrolafgift, hvoraf fremgår navn, adresse, fødselsdato og underskrift. Der kan foretages

opslag i CPR-registeret til identifikation eller kontrol af kundens oplysninger. Kunden skal ved sin underskrift bekræfte rigtigheden af de angivne oplysninger, hvor det er påkrævet.

Selskaberne kan erstatte kontrolafgiften med et ekspeditionsgebyr på 125 kr. mod samtidig betaling af den ordinære billetpris, hvis særlige forhold gør sig gældende.

Kunder, der har et gyldigt personligt pendlerkort, men ikke kan forevise det ved kontrol, kan få kontrolafgiften ændret til et ekspeditionsgebyr på 125 kr. Der kræves herfor at kopi af periodekortet fremsendes til kundecenteret hos det selskab, som har udstedt kontrolafgiften senest 14 dage efter kontrolafgiftens udstedelse.

Kunder, der hos DSB er tilmeldt Glemmt-kort ordningen og ved kontrol i DSB-tog ikke kan forevise deres pendlerkort, kan endvidere ved at identificere sig med CPR-nummer, rejse 6 gange pr. løbende år i pendlerkortets gyldighedsområde uden at skulle betale kontrolafgift.

Selskaberne kan ændre størrelsen af kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer.

Selskaberne kan opkræve gebyr for at sende betalingspåmindelser. Betales gælden ikke efter en eller flere rykkere, overdrages fordringen til inddrivelse via SKAT. Ved overtagelse af gælden beregner SKAT sig et gebyr, der tillægges gælden. For DSB og Arriva kan inddrivelse ligeledes ske ved inkassobureau.

Enhver indbetaling på kontrolafgiften anvendes først til dækning af eventuelle påløbne, ikke-betalte renter og gebyrer og dernæst til afdrag på selve hovedstolen.

2.8 Misbrug af rejsehjemmel

Rejsehjemmel må ikke misbruges. Det betragtes eksempelvis som misbrug, hvis

- der er rettet i dato eller zoner eller foretaget andre ændringer,
- nummeret på pendlerkortets stamkort og værdiindlæg ikke er ens,
- rejsehjemlen er forfalsket eller videresendt,
- billede på pendlerkort ikke er fastgjort,
- kunden rejser på en anden kundetype, end kunden er berettiget til
- kunden rejser på en andens rejsekort personlig eller anden personlig rejsehjemmel

Misbrug af rejsehjemmel kan være strafbart. Misbrug medfører, at rejsehjemlen inddrages, at forholdet anmeldes til politiet, og at selskabet foruden almindelig kontrolafgift kan fremsætte erstatningskrav.

Ved misbrug af mobilbilletter gælder, at ved begrundet mistanke om misbrug eller overtrædelse af reglerne kan både afsender og modtager af rejsehjemlen blive retsforfulgt og/eller spærret for køb af mobilbilletter/-kort.

Læs mere om regler for spærring hos de enkelte trafikvirksomheder på de respektive hjemmesider (se afsnit 21).

3. Personer med permanent eller midlertidigt handicap

3.1 Assistance

Kørestolsbrugere og personer med permanent eller midlertidigt handicap kan få assistance til at stige på og af toget og til medtagning af kørestol efter det enkelte selskabs nærmere vilkår jf. nedenfor. Kørestole, rollatorer og lignende kan medtages gratis, forudsat at der efter personalets vurdering er plads.

S-tog, lokalbanetog, Metro og Øresundstog

Det er ikke nødvendigt at bestille assistance i forvejen ved rejse med S-tog, lokalbanetog, Metro og Øresundstog. Dette gælder ikke Vestbanen.

Togets personale assisterer ved behov med udlægning af rampe.

Tilkald af personale sker ved tegn til lokomotivføreren ved indkørsel til perron eller på visse lokalbaner ved tryk på kørestolsknap udvendig på toget. Udstigning aftales med lokomotivføreren, eller der trykkes på kørestolsknap i toget.

Nærmere information om handicapservice i lokalbanetog kan fås ved kontakt til selskabernes kundecentre (se afsnit 17)

Særligt for Metro:

Ved brug for hjælp eller for ekstra tid ved af- og påstigning, kan kunden kontakte Metroens stewards eller kontrolrummet ved brug af de gule opkaldspunkter i metrotogene og på perronerne (grøn INFO-knap og ved akut fare, rød ALARM-knap).

DSB og Arriva Tog

Information om DSB's og Arriva tog's tilbud findes på deres hjemmesider og i brochuren Handicapservice.

Her findes oplysning om mulighed for spontanrejser, assistance, ledsagerordninger, tidsfrister og bestilling af assistance, maksimal størrelse på kørestole og hjælpemidler og om mulighederne på internationale rejser med tog.

Busser

Ved rejse med bus skal kørestolsbrugeren som hovedregel selv sørge for hjælp til udlægning af rampe og få kørestolen ind og ud af bussen. Køres ruten af en bus med lift, skal kunden have hjælp af chaufføren ved ind- og udstigning. Tjek www.rejseplanen.dk om mulighederne for at medtage kørestole.

Kørestolen skal placeres som anvist i bussen. Kørestolen skal være bremsset og spændt med sikkerhedssele, hvis der er installeret en sele i bussen.

[3.2 Ledsageordning](#)

Personer med permanent eller midlertidigt handicap kan få en ledsager med på rejsen til nedsat pris mod forevisning af Ledsagerkort Danmark, Medlemskort til Dansk Blindesamfund og medlemskort til Synscentret Refnæs. Både indehaver af kortet og en eventuel ledsager kan rejse på enkeltbillet. Et rejsekort kundetype handicap til børnetakst, kan også anvendes, dog undtaget bybusser i Århus. Læs mere om ordningen på selskabernes hjemmesider.

Fører- eller servicehunde kan altid medbringes gratis. Hunden skal bære symbolet manden med den hvide stok, hundehoved og hånd eller ID-vest (forudsat, at kunden kan fremvise særligt ID-kort).

[3.3 Medtagning af hjælpemidler](#)

Kørestole, rollatorer og lignende kan medtages, forudsat at der efter personalets vurdering er plads. Kørestole og lignende medtages udelukkende på de dertil indrettede pladser. Er samtlige pladser i tog eller bus optaget af kørestole, cykler, barnevogne eller kunder med omfangsrig bagage, henvises kunden til at benytte næste bus eller tog.

I busser kan der højst være 2 enheder. I tog afhænger antallet af enheder af togtype og -størrelse. En enhed er enten en kørestol, en barnevogn eller en cykel. Den kunde, som er steget på først med en enhed, har fortrinsret, medmindre en anden kunde har pladsbillet til enheden.

El-scooter (mini crosser) kan kun medtages i tog og metro samt i Midttrafiks bybusser. Den maksimalt tilladte størrelse og vægt samt eventuelle supplerende regler fremgår af selskabernes hjemmesider (se afsnit 17)

4. Bagage cykler og andre medbragte genstande

4.1 generelt

Selskaberne transporterer kun den bagage, den enkelte kunde selv kan medtage. Kunden har ansvaret for bagage, cykler og andre medbragte genstande under rejsen og for eventuel skade, disse forvolder i forhold til selskaberne, personale eller andre kunder.

Kunden skal selv sørge for ind- og udlæsning af personlig bagage, cykler og andre medbragte genstande, og disse skal placeres, så de ikke er til gene.

Det er altid personalet, der vurderer, om der er plads og om bagagen er til gene eller tilsmudser.

4.2 Personlig bagage

Personlig bagage som kufferter, rygsække, tasker eller lignende kan medtages gratis som håndbagage i det omfang, der er plads.

Det enkelte stykke bagage må maksimalt måle 100x60x30 cm.

Som bagage kan også medtages sammenklappede cykler i emballage. Emballagen skal omslutte cyklen fuldstændigt. Herudover kan medtages sammenklappede cykelanhængere, hvor hjulene er taget af.

Desuden kan effekter, der ikke overholder målene medtages, hvis personalet vurderer, de ikke generer driften og de øvrige passagerer.

Personalet kan give nærmere anvisninger om placering af den medbragte bagage.

4.3. Cykler

Cykler kan medtages i tog herunder lokalbanetog samt metro og havnebusser.

På Sjælland medtages cykler i alle busser bortset fra de buslinjer, der specifikt fremgår af "Oversigt over buslinjer, som ikke medtager cykler" se www.dinoffentligetransport.dk

På Fyn og i Jylland medtages cykler generelt ikke i bybusser. På øvrige ruter medtages cykler i det omfang pladsforholdene tillader det eventuelt i bussens bagagerum. Se nærmere på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21).

Det er personalet, som vurderer, om der er plads. Cykler skal være fastspændt og under opsyn på hele turen.

Der kan være tidspunkter, hvor cykler ikke må medbringes. Hvis der er tidsbegrænsninger, er det ikke tilladt at færdiggøre sin rejse med cyklen, selv om kunden er steget på, inden tidsbegrænsningen startede. (Se nærmere om tidsbegrænsninger i afsnit 4.3.1)

Der kan medtages 1 cykel pr. kunde.

Der kan kun medbringes almindelige to-hjulede cykler og således ikke ladcykler, tandemcykler, påhængsvogne, Segways og lign. Der er dog enkelte undtagelser for tandemcykler og ladcykler, se afsnit 4.3.2. Køretøjer, der drives med benzin eller andet letantændeligt brændstof, må heller ikke medtages.

Børnecykler betragtes som legetøj, hvis de ikke overstiger målene for håndbagage.

Det er gratis at medtage cykler i S-tog, havnebusser, samt i lokalbanetog i Region H og i Midtjyske Jernbaner (kun Lemvigbanen). Det er også gratis i Arrivas tog udenfor myldretiden. I de Nordjyske jernbaner kan kunden gratis medtage cykel, når kunden rejser på et pendlerkort.

Ved al øvrig transport med bus, metro og tog kræver det en cykelbillet. Der kan ikke købes cykelbillet i busser på Sjælland. For priser og nærmere bestemmelser henvises til trafikvirksomhedernes hjemmesider (se afsnit 21)

4.3.1. Supplerende regler om cykler

For visse buslinjer på Sjælland samt for Metroen må cykler ikke medbringes på hverdage mellem 7.00 og 9.00 samt mellem 15.30 og 17.30. I samme tidsrum må der ikke stiges af og på et S-tog på Nørreport station med cykel. For mere information se www.dinoffentligetransport.dk

Cykler kan medbringes i havnebusserne, i lokalbanetog og i DSB's og Arrivas tog i hele driftstiden.

Ved rejser over Storebælt med DSB kræves udover cykelbillet en pladsbillet til cykel i perioden fra 1. maj til 31. august (begge dage inkl.)

Der er særlige regler for cykelmedtagning i tog mellem Danmark og Tyskland.

4.3.2 Særligt om ladcykler og tandemcykler

Tandemcykler kan ikke medtages i metro, busser og lokalebanetog.

I S-tog og Øresundstog kan der medtages tandemcykler. I Regionaltog, Interregionaltog, InterCity, InterCityLyn og Arriva-tog, kan tandemcykler tages med i visse tog, når adgangsforholdene tillader det, og togpersonalet i øvrigt skønner, at der er plads. Der betales 2 gange den pris, der skulle have været betalt for en almindelig cykel. I internationale tog kan tandemcykler ikke medtages.

Kunder i DSB- og Arriva-tog, der er omfattet af Ledsageordningen eller har legitimationskort fra Dansk Blindesamfund betaler i henhold til Ledsageordningen, jf. pkt. 3.3, det samme som for en almindelig cykel.

Ladcykler kan alene medtages i DSB's tog over Øresund mellem stationerne Københavns Lufthavn, Kastrup og Hyllie.

4.4 Barne- og klapvogne

Barne- og klapvogne, herunder løbevogne, der anvendes til transport af børn, kan medtages gratis i det omfang, pladsforholdene tillader det.

I InterCityLyn og InterCity skal der altid reserveres plads. I disse tog er det nødvendigt at sammenklappe barnevogne med bredde på over 76 cm.

Det er altid personalet, der vurderer, om der er plads, og personalets anvisninger skal følges.

Hjulene skal kunne låses. I busser skal vognen stå i kørselsretningen og være bremsset. Barnet kan sidde i barnevognen, forudsat at barnet er fastspændt og under opsyn. Der må ikke sidde flere børn i vognen, end den er beregnet til.

4.5 Særlig bagage

Våben og anden tilsvarende bagage kan udelukkende medtages af personer og på vilkår, som er fastsat i den til enhver tid gældende lovgivning herom. Letantændelige stoffer, væsker og andre lignende produkter kan kun medtages i mængder svarende til indkøb til almindelig husholdningsbrug, og kun når de opbevares i original salgsemballage til detailhandelsbrug og i øvrigt håndteres forsvarligt under rejsen.

5. Dyr

Mindre dyr, herunder små hunde, må medbringes gratis i bus, tog og metro efter reglerne for håndbagage i pkt. 4.2, forudsat at de under hele rejsen er anbragt i dertil beregnet taske, bur eller transportkasse.

Det er desuden tilladt at medtage større hunde, forudsat at hunden er i snor og under kundens kontrol. Ved større hunde forstås hunde, som ikke transporteres i en taske, et bur eller lignende. For større hunde betales børnepris. Der må højst medtages 1 hund i snor pr. kunde. Se dog afsnit 5.1.

Fører- eller servicehunde kan altid medbringes gratis. Hunden skal bære symbolet manden med den hvide stok, hundehoved og hånd eller ID-vest (forudsat, at kunden kan fremvise særligt ID-kort).

Kunder med dyr skal vise særligt hensyn over for øvrige kunder og følge personalets anvisninger. Dyr må ikke være på sæderne.

5.1 Undtagelser og særlige bestemmelser om dyr

I Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab kan større hunde i snor ikke medbringes i bybusserne.

I Trafikselskabet Movia kan større hunde ikke medbringes i A-busser (med undtagelse af A-busserne i Køge, Roskilde, Næstved, Holbæk og Helsingør).

I Trafikselskabet Movia kan større hunde derudover ikke medbringes på hverdage mellem 7.00 - 9.00 og mellem 15.30 - 17.30 i andre busser i zone 1-4, 30-33 og 40-44.

Af hensyn til øvrige kunder er særlige pladser i bussen, i metro og afdelinger i toget friholdt for dyr. Der henvises til skiltning i bus og tog. For yderligere retningslinjer henvises til selskabernes hjemmesider (se afsnit 21)

6. Mad og drikke

I tog, i Metro samt busser i Midttrafiks område er indtagelse af mad og drikkevarer, herunder indtagelse af alkohol i moderat omfang tilladt.

I alle øvrige busser må mad og drikkevarer ikke indtages, hvis det indebærer en risiko for tilsmudsning som f.eks. is, popcorn og chokolade. Drikkevarer skal være i beholdere med skruelåg.

7. Mobiltelefoner, computere med videre

Det er tilladt at bruge mobiltelefoner, computere med videre, hvis der tages hensyn til øvrige kunder og personalet. I stillezoner i tog skal alt udstyr være på lydløs.

Hvis der afspilles musik, film og lignende, skal der bruges høretelefoner. Personalet kan bede kunden om ikke at benytte sådanne enheder, hvis det efter personalets vurdering er til gene.

Stillezoner er forbeholdt kunder, der ønsker fred og ro på rejsen. Der må derfor ikke tales i stillezonen. Det er tilladt at spille musik mv., hvis der benyttes høretelefoner, og andre kunder ikke kan høre musikken. Tastaturtoner og lyde på mobiltelefoner og computere skal slås fra. Mobiltelefoner må ikke benyttes til samtaler.

8. Standsning

8.1. Behovsstandsning i tog

På visse stationer på DSB's, Arrivas og lokalbanernes strækninger anvendes behovsstandsning. Stationer med behovsstandsning fremgår af køreplanen. Toget standser på disse stationer kun hvis der er kunder at optage eller afsætte.

Kunder, der ønsker at blive afsat på en station med behovsstandsning, skal benytte "Stop"- knappen i toget inden ankomst. Kunder, der ønsker at blive optaget på stationer med behovsstandsning skal aktivere passagersignal på perronen hvis et sådant forefindes, eller hvis det ikke forefindes tydeligt give sig visuelt til kende for lokomotivføreren.

8.2. Standsning mellem busstoppesteder

I byerne standser busserne kun ved de faste stoppesteder, som er anført i køreplanerne.

Hvis de trafikale forhold uden for byerne tillader det, og der er mere end 600 meter mellem stoppestederne, kan kunden stige af og på bussen, selv om der ikke er et stoppested. En sådan strækning er en vinkestrækning. På www.rejseplanen.dk oplyses, om vinkestrækninger. X-busser standser KUN ved de anførte stoppesteder.

Når en kunde ønsker at komme med bussen på en vinkestrækning, skal der gøres tydeligt tegn i god tid. Når det er mørkt bør der bruges lommelygte eller refleks for at fange chaufførens opmærksomhed.

Når kunden ønsker at stige af bussen på en vinkestrækning, skal kunden i god tid bede chaufføren om at stoppe. Der stoppes kun på strækninger hvor det er lovligt at standse ifølge færdselsloven. Det er chaufføren, der afgør, om det er lovligt og forsvarligt at standse bussen.

9. Nødbremser og døre i tog, metro og tunnelstationer

Det er forbudt at forhindre togdøre og tunnelstationernes perrondøre i at lukke. Overtrædelse anmeldes til politiet og straffes med bøde samt eventuelt erstatning for forstyrrelse og standsning af driften.

Misbrug af nødbremser anmeldes til politiet og straffes med bøde, samt eventuelt erstatning for forstyrrelse og standsning af driften.

I toget forefindes nøddøråbnere. Toget må ikke forlades uden for stationerne, undtagen efter ordre fra personalet. Misbrug af nøddøråbnere anmeldes til politiet og straffes med bøde.

10. Forbud mod rygning

Alle former for rygning, herunder e-cigaretter, er forbudt i bus, tog og metro uanset om der afgives tobaksrøg, vanddamp eller lignende. Rygeforbud gælder på DSB's stationer (herunder S-tog), på metrostationer og på Arrivas stationer samt områder på nogle busterminaler. Der er herudover rygeforbud, hvor det er markeret med skiltning.

11. Indsamling af underskrifter, uddeling, optræden m.v.

Alle, der ønsker at indsamle underskrifter, lave optagelser, uddele/sælge materiale, optræde og lignende i transportmidlet eller inden for selskabernes områder, skal have skriftlig tilladelse af selskaberne.

Henvendelse kan ske til de respektive selskaber.

12. Afvisning og bortvisning

Personalet har ret til at afvise eller bortvise kunder fra transportmidler eller stationsområder, hvis de efter personalets vurdering er til gene. Personalet kan bl.a. afvise eller bortvise kunder, der:

- udgør en sikkerhedsmæssig risiko
- ikke har og/eller ikke vil anskaffe gyldig billet eller kort
- ikke følger anvisninger fra personalet
- ikke følger de anvisninger som fremgår af opslag eller anden tilsvarende information om benyttelse af det enkelte transportmiddel eller stationsområde.
- opfører sig støjende
- tilsmudser sæder, mv.
- har medbragt dyr, som er til gene
- opholder sig på stationsområder uden berettiget ærinde.

Afvisning eller bortvisning kan ske ved politiets hjælp.

Afvisning eller bortvisning af ovenstående grunde medfører ikke krav på tilbagebetaling af ubenyttet eller delvist benyttet billet eller kort.

13. Erstatning

13.1 Erstatning i forbindelse med kørsel med tog (herunder lokalbanetog) og metro

Selskabernes ansvar for skade på kunder og håndbagage er reguleret i lov om jernbane og forordning om jernbanepassagerers rettigheder[1], jf. pkt. 20, der også finder anvendelse ved indsættelse af erstatningstransport.

Jernbaneselskabet erstatter skade på kunder hvis skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under kundens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning, hvis betingelserne for erstatning i øvrigt er opfyldt. Det betyder blandt andet, at skaden skal være en direkte følge af jernbanetransporten.

Erstatningen for personskade eller tab af forsørger kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt eller ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

Jernbaneselskabet erstatter skader på og tab af genstande, som kunden medtager som håndbagage, hvis skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under kundens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning, hvis betingelserne for erstatning i øvrigt er opfyldt. Det betyder blandt andet, at skaden skal være en direkte følge af jernbanetransporten.

Erstatning for håndbagage kan ikke overstige 16.100 kr. (2016) [2] for hver kunde.

For handicappedes hjælpemidler er der ingen begrænsning for erstatningsbeløbet, såfremt selskabet er ansvarligt for hel eller delvis beskadigelse af hjælpemidlet.

Erstatningen for tingskade kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

Hvis en kunde kommer til skade eller bliver dræbt, skal selskabet udbetale sådanne forskudsbeløb, som måtte være nødvendige til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov, og som står i forhold til omfanget af den lidte skade, jf. reglerne i forordningen om jernbanepassagerers rettigheder.

[1] Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EF) Nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

[2] Erstatningsbeløbet reguleres automatisk hvert år pr. 1. januar i henhold til lov om jernbane.

13.2 Erstatning i forbindelse med buskørsel

Ansvar for skade i forbindelse med buskørsel påhviler det busselskab, der kører linjen.

Kontakt straks chaufføren ved skade, da dette vil gøre den videre sagsbehandling lettere.

Trafikselskabets kundecenter kan vejlede om, hvordan kunden kan anmelde kravet til busselskabet.

Efter færdselsloven skal den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, erstatte skader, som køretøjet forårsager ved færdselsuheld eller eksplosion eller brand, der stammer fra brændstofanlæg i køretøjet.

Hvis skaden sker på anden måde, betales erstatning efter lovgivningens almindelige regler. Erstatningen for håndbagage kan i disse tilfælde ikke overstige 9.000 kr. for hver kunde. Denne grænse gælder dog ikke, hvis busselskabet har handlet forsætligt eller groft uagtsomt.

Ved beskadigelse af kørestole, andre bevægelseshjælpemidler eller hjælpeanordninger, ydes altid erstatning, der svarer til omkostningen ved erstatning eller reparation af udstyret.

Erstatningen kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt eller ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

14. Driftsforstyrrelser

Ved forsinkelse eller aflysning er kunden omfattet af

- Rejsetidsgaranti for rejser med Arriva og DSB inkl. S-tog, eller
- Rejsegaranti for rejser med trafikselskaberne (bus og lokalbanetog) samt
- Rejsegaranti for rejser med Metro
- Forordningen om jernbanepassagerers rettigheder (jf. nedenfor afsnit 14.2)

14.1 Rejsetidsgaranti og rejsegaranti

Ved rejsetidsgaranti forstås: - en kompensation, enten i form af en ny billet, eller en økonomisk kompensation, der beregnes ud fra forsinkelsens størrelse.

Ved rejsegaranti forstås: - en refusion af udgifter til alternativ befordring (herunder taxa), når forsinkelse eller forbikørsel forårsager ventetid.

Kunden skal søge information hos det selskab, der er benyttet på rejsen:

DSB rejsetidsgaranti

Arriva rejsetidsgaranti

Metro rejsegaranti

Movia rejsegaranti

Fynbus rejsegaranti

Sydtrafik rejsegaranti

Midttrafik rejsegaranti

Nordjyllands trafikselskabs rejsegaranti

BAT rejsegaranti

14.2 Forordning om jernbanepassagerers rettigheder (tog herunder Metro og lokalbaner)

Ud over selskabernes rejsetidsgarantier gælder reglerne i forordningen om jernbanepassagerers rettigheder artikel 17 ved transport i tog (herunder lokalbanetog) og metro. Der henvises til uddrag af forordningen bagerst i rejsereglerne. Forordningen gælder også ved en samlet rejse med flere togselskaber. Ved rejse med tog gælder forordningens regler om godtgørelse også i tilfælde af force majeure. (Se afsnit 22 for bilag)

14.3 Begrænsning af ansvar

Ud over rejsetidsgarantierne, jf. pkt. 14.1 og reglerne i pkt. 14.2, påtager selskaberne sig ikke erstatningsansvar for kundens omkostninger som følge af forsinkelse, aflysning og ikke-opnået tilslutningsforbindelse, herunder refusion af tabt arbejdsfortjeneste eller tab som følge af udgifter til f.eks. hotel, fly-, tog- eller teaterbilletter.

Det gælder dog ikke, hvis selskaberne er erstatningsansvarlige efter dansk rets almindelige regler.

Selskaberne er aldrig erstatningsansvarlige, såfremt forsinkelsen skyldes forhold uden for selskabernes kontrol, så som forhold hos tredjemand, ekstraordinære vejrforhold eller naturbegivenheder, påkørsler, bombetrusler, offentlige myndigheders påbud eller forbud, strejke, lockout eller andre tilsvarende forhold.

Selskaberne er ikke ansvarlige for manglende plads i bus eller tog.

15. Hittegods

Fundne genstande afleveres til personalet. Penge, værdipapirer, særligt værdifulde smykker og lignende afleveres snarest herefter til politiet, jf. lov om hittegods. Andre glemte genstande opbevares af selskaberne i en kortere periode, hvorefter de afleveres til politiet. I busser opbevares andre glemte genstande hos den operatør, der kører ruten. For nærmere oplysning om glemte genstande, herunder hvor længe de opbevares, henvises til det selskab, der er kørt med.

Selskaberne forbeholder sig ret til at bortskaffe letfordærlige varer, herunder fødevarer samt genstande af ringe værdi m.v.

16. Klager

Klager over forhold, som ikke har kunnet løses ved henvendelse til personalet i transportmidlet, rettes til kundecenteret hos det selskab, som kunden har rejst med. Klager over kontrolafgifter rettes altid til det selskab, der har udstedt afgiften. Klager vedrørende rejsekort rettes til Rejsekort Kundecenter. Alle klager skal ske skriftligt, gerne med præcis angivelse af tid og sted for hændelsen.

Henvendelsen skal ske hurtigst muligt efter den hændelse, kunden ønsker at klage over. Hvis der går lang tid, før klagen modtages, kan det være svært at undersøge, hvad der skete. Desuden kan kunden fortabe et eventuelt krav efter de almindelige regler om forældelse og passivitet. For henvendelser vedrørende rejsetidsgaranti skal fristen hos det pågældende selskab overholdes.

Selskabet kan stille som betingelse at få forevist original rejsehjemmel i forbindelse med behandling af en klage eller ved ansøgning om godtgørelse, erstatning eller lignende.

Selskaberne er tilsluttet Ankenævnet for Bus, Tog og Metro. Har kunden modtaget en skriftlig afgørelse fra et af selskaberne, som kunden ikke er tilfreds med, kan kunden klage til Ankenævnet for Bus, Tog og Metro (www.abtm.dk), Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby, tlf. 36 13 18 91.

17. Kundeservice

Information om bus, tog og metro kan findes på selskabernes hjemmesider eller ved henvendelse til kundecentrene.

[For information og henvendelser vedrørende Rejsekortet:](#)

Rejsekort Kundecenter

Tlf. 70 11 33 33

www.rejsekort.dk

For information og henvendelser vedr. landsdelstrafikken:

DSB kundecenter

tlf. 70 13 14 15

e-mail: kundehenv@dsb.dk

www.dsb.dk

[For information og henvendelser vedrørende Sjælland:](#)

DOT Kundecenter

tlf.: 70 15 70 00

www.dinoffentligetransport.dk

[For information og henvendelser vedrørende Bornholm, Fyn og Jylland:](#)

Bornholms amts trafikselskab (BAT) kundecenter

tlf.: 56 95 21 21

e-mail: post@bat.dk

www.bat.dk

Fynbus kundecenter

tlf.: 63 11 22 00

e-mail til: fynbus@fynbus.dk

www.fynbus.dk

Arriva Tog kundecenter

tlf.: 70 27 74 82

e-mail: kundeservice@Arriva.dk

www.arriva.dk

Nordjyllands Trafikselskab kundecenter

tlf. 98 11 11 11

www.nordjyllandstrafikselskab.dk

Midttrafik kundecenter

tlf. 70 21 02 30

www.Midttrafik.dk

Sydtrafik kundecenter

tlf.: 70104410

e-mail til: post@sydtrafik.dk

www.sydtrafik.dk

Øvrige adresser:

Lokaltog A/S Region H

Nordre Jernbanevej 31

3400 Hillerød

Lokaltog A/S region S

Toldbuen 1

4700 Næstved

Metroselskabet I/S

Metrovej 5

2300 København S

Midtjyske Jernbaner kundeinformation

for Lemvigbanen: tlf. 97 82 00 19

www.mjba.dk

Nordjyske Jernbaner

Skydebanevej 1 B

9800 Hjørring

Trafikselskabet Movia

Gammel Køge Landevej 3

2500 Valby

Vestbanen A/S

Østergade 17

6840 Oksbøl

18. Ændring af rejseregler

Disse rejseregler kan ændres ved opslag på selskabernes hjemmesider.

Ændringer vil blive offentliggjort mindst en uge før de træder i kraft. Væsentlige ændringer, som berører et stort antal kunder, offentliggøres 1 måned før de træder i kraft.

19. Ikrafttræden

Ikrafttrædelsesdato 15. januar 2017

Samtidig ophæves: Rejseregler for DSB, Metro og Movia af 15. januar 2016, Bornholms amts trafikelskab...., Fynbus, Sydtrafik....., Midttrafik....Midtjyske jernbaner, Nordjyllands Trafikselskab....., Nordjyske jernbaner.....

Rejsereglerne kan findes på selskabernes hjemmesider eller fås gratis ved henvendelse til selskaberne

20. Lovgivning

For rejse med bus, tog og metro gælder en række love og regler. De vigtigste er;

Lov om trafikselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015.

Færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013.

Jernbaneloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 686 af 27. maj 2015.

Lov om pakkerejser, jf. lov nr. 472 af 30. juni 1993.

Bekendtgørelse om jernbanevirksomhed på letbaner (den københavnske metro), bkg. nr. 73 af 2. februar 2009.

Bekendtgørelse om regulering af erstatnings- og forsikringsbeløb i henhold til jernbaneloven, bkg. nr. 1161 af 6. oktober 2015

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) Nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buskunders rettigheder og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004

21. Nærmere oplysninger om produkter og priser

Eksempel på henvisning: www.dsb.dk/priser og produkter

Bilag

Særligt uddrag af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) Nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

MOBILITETSKOMMISSION FOR BUSINESS REGION AARHUS



RESUME



Businessregion Aarhus

Business Region Aarhus

Business Region Aarhus er et politisk interessefællesskab om vækst og udvikling, Samarbejdet er begrundet i, at området er en funktionel byregion. Der er en naturlig sammenhængskraft mellem de 12 østjyske kommuner. Pendlingen viser det med al tydelighed - dagligt pendler næsten en fjerdedel af befolkningen på tværs af kommunegrænserne. Samarbejdet i Business Region Aarhus omhandler ikke mindst mobilitet og den trafikale infrastruktur imellem kommunerne.

Business Region Aarhus omfatter 12 kommuner i Østjylland:

- **Favrskov, Hedensted, Horsens, Norddjurs, Odder, Randers, Samsø, Silkeborg, Skanderborg, Syddjurs, Viborg og Aarhus kommuner.***

Tilsammen har Business Region Aarhus 950.000 indbyggere og 450.000 arbejdspladser – en region i fortsat vækst.

Business Region Aarhus nedsatte i 2015 en Mobilitetskommission, der har haft til opgave at udarbejde en samlet strategi for den overordnede mobilitet i den østjyske byregion og komme med anbefalinger til udvikling af det sammenhængende trafiksystem og til den overordnede trafikale infrastruktur på kortere og længere sigt.

Kommissionens arbejde skal understøtte beslutninger om initiativer, der fremmer mobilitet på alle niveauer – lokalt, regionalt og nationalt – og sikre samspil mellem initiativerne.

* Pr. 24. februar 2016 er Business Region Aarhus udvidet med Viborg Kommune, Mobilitetskommissionens arbejde er gennemført inden Viborg Kommunes indtræden i Business Region Aarhus og afrapporteringens analyser og anbefalinger inkluderer derfor ikke Viborg Kommune.

Mobilitetskommissionen



Kommunale medlemmer af kommissionen

- Niels Højberg, stadsdirektør i Aarhus Kommune og formand for mobilitetskommissionen
- Erik Jespersen, direktør for teknik og Miljø, Aarhus Kommune
- Hans Nikolaisen, kommunaldirektør, Randers Kommune
- Poul Møller, direktør, Syddjurs Kommune
- Jørgen Bjelskou, direktør for Teknik og Kultur, Favrskov Kommune
- Tom Heron, direktør for Teknik og Miljø, Horsens Kommune
- Gregers Pilgaard, udviklingschef, Silkeborg Kommune
- Bente Hornbæk, stabschef, Skanderborg Kommune
- Marianne Gjerløv, chef for erhverv, by og viden, Aarhus Kommune

Eksterne eksperter,

der har været tilknyttet kommissionen, men som ikke har ansvar for rapportens anbefalinger

- Michael Svane, branchedirektør, DI Transport
- Niels Buus Kristensen, institutdirektør, DTU Transport
- Susanne Krawack, chefkonsulent, CONCITO

Kommissionens tilgang

En høj mobilitet er vigtig for, at Business Region Aarhus kan fortsætte den positive udvikling. Der forventes et stigende pendlingsbehov og fortsat vækst i godstransporten. Udviklingen betyder, at der alt andet lige vil være behov for at kunne håndtere en øget transportefterspørgsel inden for den østjyske byregion.

Visionen for mobilitet i Business Region Aarhus er at tage ansvaret for et sammenhængende og velfungerende mobilitetssystem, der sikrer borgere og erhverv den bedst mulige mobilitet. Initiativerne er at:

- Koordinere byudviklingen, der begrænser efterspørgsel efter transport
- Optimere brugen af infrastrukturen
- Samtænke kollektiv og individuel transport med dele- og samkørselstjenester
- Udvikle realtidsinformation på tværs af transportformerne
- Udbygge infrastruktur i god koordinering mellem det kommunale og statslige niveau

Mobilitetskommissionen arbejder ud fra en mobilitetsstrategi med flere trin, hvor man først søger at begrænse transportbehovet gennem fysisk planlægning, dernæst arbejder for at ændre folks transportvaner og valg af transportmiddel, endvidere at udnytte den eksisterende infrastruktur bedre og endeligt at udbygge infrastrukturen.

Det er vigtigt for Mobilitetskommissionen at inddrage en række fremtidstrends i vurderingerne. Det gælder bl.a. udviklingen af selvkørende biler samt trends i retning af at opfatte mobilitet som en service frem for om ejerskab til køretøjer. Sidstnævnte vil kunne påvirke efterspørgslen efter et samlet mobilitetssystem, der fleksibelt kan håndtere brugen af flere transportmidler afhængigt af de aktuelle behov.

Kernen i den samlede strategi er derfor, at se på det samlede mobilitetssystem. Det betyder bl.a. at man skal styrke brugen af informations- og kommunikationsteknologi (IKT), så det også for borgerne bliver



et sammenhængende system på tværs af individuel og kollektiv trafik samt dele- og flowordninger.

Det kan eksempelvis være gennem udvikling af en on-line platform, hvor alle rejsende kan få informationer om, hvilke konkrete muligheder, der er i det samlede mobilitetssystem. Desuden kan IKT anvendes til at øge udnyttelsen af den eksisterende infrastruktur.

De nævnte initiativer forventes at betyde at færre vil køre alene i bil, og dermed vil trængselsproblemer kunne begrænses trods den voksende efterspørgsel.

Det vil imidlertid også være nødvendigt at udbygge infrastrukturen, såvel veje som baner. Det er mobilitetskommissionens opfattelse, at det er vigtigt, at det sker i en velkoordineret indsats, hvor kommunale og statslige investeringer koodineres, så man opnår den optimale effekt.

Mobilitetskommissionen finder, at der skal satses på forskellige løsninger i forskellige dele af Business Region Aarhus. I de store transportkorridorer og i de større byer skal man undgå at biltrafikken vokser, og den kollektive trafik skal udbygges som et energi- og trængselsreducerende system. I de spredt bebyggede områder vil den individuelle trafik spille hovedrollen, og den kollektive trafik og deleordninger vil primært skabe tilgængelighed for de dele af befolkningen, der ikke råder over bil.

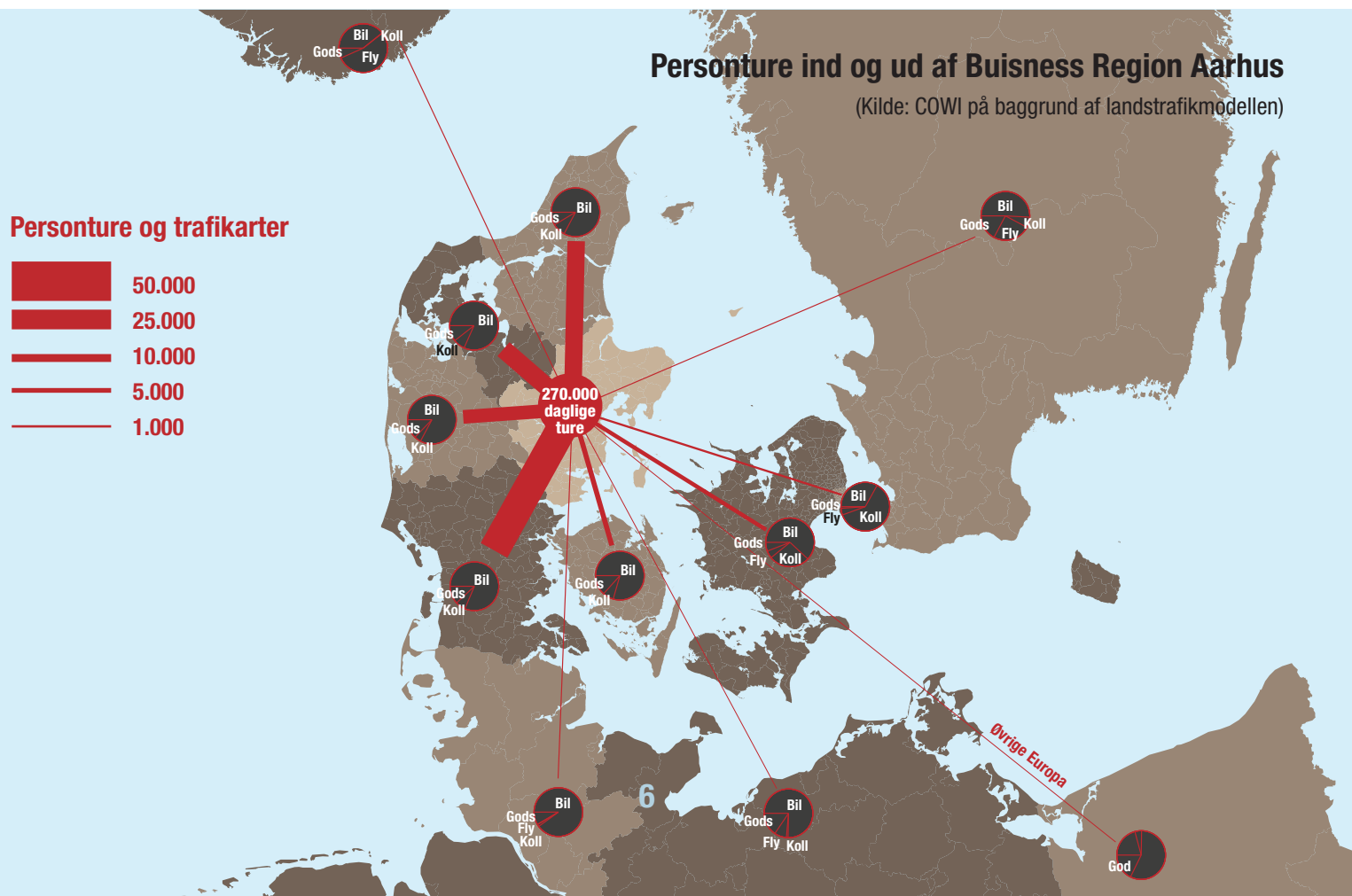
Analyse af trafikken i Business Region Aarhus

Trafikken til og fra regionen

Trafikken i Business Region Aarhus svarer i store træk til gennemsnittet for hele Danmark. Der er sket en mindre stigning i pendlertrafikken, på trods af at antallet af beskæftigede er fastholdt, så pendlingsafstanden er blevet lidt længere i de seneste år.

Analyse af trafikstrømme til og fra regionen viser at relationerne til andre jyske regioner er stærkest og at strømmene til både København og Hamborg er ganske små. Det skyldes at trafikstrømme er sammensat af mange korte ture, og at lange afstande er en barriere for turrelationer. Desuden er betaling til Sjælland og København, naturligvis også en barriere.

90% af turene til og fra regionen sker med bil. Det skyldes både at mange ture som nævnt ikke er så lange, men kvaliteten af den kollektive trafik har også betydning. Størst er kollektiv andelen til København og Sjælland, mens den er meget lav til Hamborg. Dog spiller kollektiv trafik med fly en rolle når det gælder meget lange ture, fx. til de øvrige nordiske lande.



Trafikken internt i regionen

Analysen fokuserer på de regionale strømme og alle ture der starter og slutter i samme kommune er ikke med. Trods det er turene korte. Analysen viser at alle kommuner har størst trafikstrømme til nabokommunerne. Herudover er det klart at Aarhus er en stærk magnet og 6 ud af 10 ture, der krydser en kommunegrænse, har start eller mål i Aarhus.

Internt i Business Region Aarhus er der stor forskel på hvilken rolle den kollektive trafik spiller. Det er primært ture med mål i Aarhus, der har en stor kollektiv trafikandel, hvilket naturligvis skyldes den måde den kollektive trafik er indrettet på. Men der er forskelle, som ikke lige lader sig forklare ved at se på transportsystemet: 35% af rejser mellem Aarhus og Randers kommuner er kollektiv trafik, mens det er 22% af rejser mellem Horsens og Aarhus og 15% af rejser mellem Skanderborg og Aarhus. Cykeltrafik er stort set ude af billedet, når vi kun ser på ture der krydser kommunegrænsen.

Etablering af mange arbejdspladser både nord og syd for Aarhus betyder, at en stor del af turene til Aarhus ikke skal til Aarhus C, men fx til Aarhus N, hvor den kollektive trafik er ringere – indtil Letbanen kører.



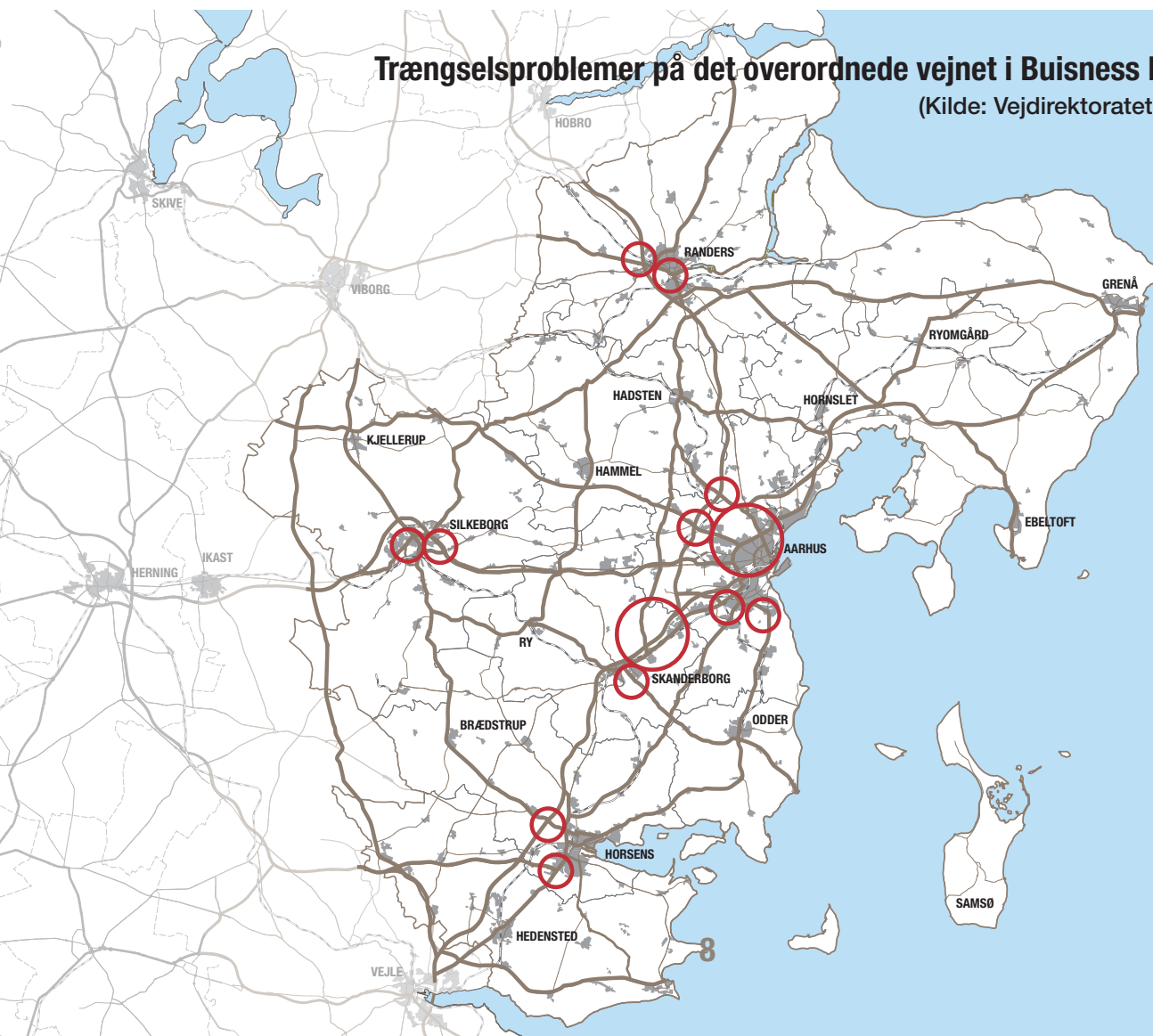
En robust vejstruktur

Mobilitetskommissionen har set på vejnettet i regionen og konstateret, at der er et relativt godt vejnet, bestående af regionale og nationale veje, der understøtter det rejsemønster, der er i Business Region Aarhus.

Der er dog allerede trængselsproblemer, og der forventes et større pres på vejnettet, som følge af vækst i befolkning og arbejdspladser. Presset vil langt fra være ligeligt fordelt på hele vejnettet. Udfordringerne vil primært findes på motorvejsnettet og indfaldsveje til byer, hvor der er arbejdspladskoncentrationer – og presset vil primært være i myldretiden.

Den trængsel der er på vejnettet i dag opleves i et ret begrænset tidsrum, men erfaringer fra andre storbyregioner er, at myldretiden bliver længere og længere. Og der er allerede sket en betydelig forøgelse af trængslen. I løbet af de sidste 20 år er antallet af biler i den største time på E45 ved Stilling blevet tredoblet.

Trængselsproblemer på det overordnede vejnet i Business Region Aarhus
(Kilde: Vejdirektoratet Speedmap data)





Mobilitetskommissionen har drøftet hvilke typer af udfordringer, der findes på vejnettet og identificeret følgende:

Fremkommelighed: Mobilitetskommissionen har set på, hvor på vejnettet man kan forvente de største fremkommelighedsproblemer. Der er særligt to strækninger, der skiller sig ud. Det er E45, som på kort sigt bør udbygges mellem Skanderborg og Aarhus, og på længere sigt bør udbygges på det meste af strækningen fra Vejle til Randers, for at skabe tilstrækkelig fremkommelighed. Desuden bør der på Rute 26 - hvor der er fremkommeligheds- og trafiksikkerhedsmæssige problemer - ske en forlægning og udbygning af vejen, så den kommer uden om en række mindre byer. Disse projekter skal primært etableres af staten, men Aarhus Kommune har påbegyndt forbedringer af den del af Rute 26, der ligger inden for kommunegrænsen.

Opkobling til motorvejsnettet: Der opstår trængsel og køkørsel på steder hvor der ikke er tilstrækkeligt godt samspil mellem det nationale og det kommunale vejnet. Her er behov for et tæt samarbejde mellem vejmyndighederne for at få løst udfordringerne. Det er ofte mindre investeringer, der kan skabe betydelige forbedringer

Trængsel i myldretider på indfaldsveje: Både i Randers, Silkeborg, Horsens og Aarhus arbejdes der på at udbygge og skabe mere kapacitet på de bynære dele af det overordnede vejnet. Erfaringen viser dog, at man kun i begrænset omfang kan bygge sig ud af nævnte problemer, og derfor må indsatsen også bestå af andre tiltag. Incitamentet til at arbejde hjemmefra, køre sammen, bruge den kollektive transport eller at køre uden for myldretiden kan begrænse trængslen.

Hvad enten det drejer sig om udbygning af vejnettet eller at forandre transportvanerne, er det vigtigt at tiltagene ses i sammenhæng og kommunikeres klart til trafikanterne, så de forstår hvordan de bedst agerer i det samlede system - både så de selv kommer hurtigt frem, og så de bidrage til at løse de samlede mobilitetsproblemer.

Et sammenhængende kollektivt udbud

Kvaliteten af det kollektive tilbud

Mobilitetskommissionen har taget temperaturen på det kollektive trafiktilbud i regionen. Der er det statslige banenet, der betjener de større byer, med en station i hver by. Der er desuden Odderbanen og Grenåbanen, som snart bliver en del af den første etape af letbanen. I 2015 var der i alt 54.000 passagerer, der står på eller af toget i Business Region Aarhus på de statslige baner og 2/3 af disse ture var indenfor byregionen. Der var derudover 8.000 passagerer på de regionale baner. Togsystemet suppleres af regionale busser og disse har i alt 50.000 passagerer, så tog og bus har passagermængder i samme størrelsesordener i den regionale trafik. Bybusserne transporterer langt flere passagerer, i alt knap 150.000 passagerer i Business Region Aarhus, men de kører naturligvis kortere ture.

Konkurrence mellem bil og kollektiv

Mobilitetskommissionen har set på den kollektive trafiks konkurrencemæssige situation i forhold til bilen i Business Region Aarhus. Der er sammenlignet rejsetid i kollektiv trafik og i bil og dette er sammenholdt med frekvens i den kollektive trafik og hvor stor andel af de rejsende der vælger den kollektive trafik.

Analysen er lavet med udgangspunkt i tre arbejdspladskoncentrationer i Aarhus: centrum, Aarhus N (Skejby området) og Aarhus S (Viby området).

Resultatet viser, at hvis man skal fra bycentrum til bycentrum er den kollektive trafik konkurrencedygtig og relativt mange anvender kollektiv trafik. Fra centrum af Randers og Hadsten til Aarhus er den kollektive andel meget høj og skyldes givetvis, at der både er tog og busser på strækningen, og de servicerer forskellige dele af de rejsende. Andelen af kollektivt rejsende ligger til gengæld væsentligt lavere fra Odder og Skanderborg, hvor togforbindelserne er gode. Det kan skyldes skift og lange rejsetider, men det kræver yderligere analyser at fastlægge de præcise årsager. Business Region Aarhus vil arbejde videre med disse analyser, så problemerne kan afhjælpes.



Så snart man ikke skal til centrum af Aarhus, men til arbejdspladskoncentrationerne uden for Ringvejen i Aarhus, bliver rejsetiderne med kollektiv trafik langt mindre konkurrencedygtige, og andelen af kollektiv rejser falder tilsvarende. Der er dog stadig store forskelle i kollektivandele fra forskellige destinationer, men det kræver nærmere analyser at finde de konkrete årsager, så disse kan afhjælpes.

Analysen viser, at sammenhængen i hele rejsen fra dør til dør er helt afgørende for, hvor mange der anvender den kollektive transport. Når der skal etableres et godt sammenhængende mobilitetssystem, er det derfor væsentligt at etablere et godt samarbejde mellem alle aktører, så man kan skabe den effektive sammenhængende rejse. Og hvis det skal lykkes - også i rejserelationer, der ikke er fra centrum til centrum - finder Mobilitetskommissionen det vigtigt at inddrage dele- og samkørselsordninger i det samlede mobilitetssystem. Sådanne ordninger vil øge mobiliteten for befolkningen i områder med spredt bosætning.

Der er i den østjyske byregion allerede en vision i "Samspil 2025" for hvordan det sammenhængende kollektive trafiksystem skal udvikles. Det er i realiseringen heraf helt essentielt, at alle aktører med en rolle i det kollektive trafiksystem spiller sammen, så der skabes et system, der svarer på borgernes efterspørgsel. Ellers kan der ikke konkurreres med bilen - selv ikke i de store trafikkorridorer.

Udover at udbygge den kollektive trafik, som må gennemføres i et tæt samarbejde mellem stat, region og kommuner, er kommunerne enige om, at der skal gennemføres en række initiativer for at sikre, at der også skabes bedre grundlag for den kollektive trafik. Der er i kommissionen enighed om, at byudvikling, der understøtter den kollektive trafik ved at satse på at fortætte omkring stationerne, er væsentligt. Desuden skal man i alle kommuner arbejde på at skabe god tilgængelighed til stationerne for alle transportformer. Det kan være mindre initiativer som stier og gode parkeringsforhold for både bil og cykler. Der peges endvidere på, at man bør udvikle stationerne til attraktive knudepunkter for hele oplandet.

Det sidste vigtige initiativ, som Mobilitetskommissionen peger på, er at understøtte hele transportsystemet med god kommunikation om transportmulighederne, så man som passager i den kollektive trafik er velinformeret om rejsemulighederne – også i situationer, hvor der er driftsforstyrrelser i systemet. Det bliver endvidere anbefalet at inkludere dele- og samkørselsordninger i det samme system, så alle muligheder findes på samme platform.

Mobilitetskommissionens samlede anbefalinger

Mobilitetskommissionens arbejde udgør et første grundlag for at øge samarbejde og koordinering på tværs af kommunerne i Business Region Aarhus - og ikke mindst et stærkt samarbejde med andre aktører, som har et ansvar for mobilitetssystemet, som Staten, Regionen, trafikelskaber og private aktører. Samarbejdet vil nødvendiggøre yderligere udvikling af initiativer og indsatser, og Business Region Aarhus vil arbejde på et bedre datagrundlag og en kommunikationsplatform, så det bliver lettere at samarbejde om det sammenhængende mobilitetssystem. Men det kræver, at de øvrige aktører vil spille med.

Således er der forskelligartede anbefalinger fra Mobilitetskommissionen. Der er en række anlægsprojekter, som stat, eller kommuner har det direkte ansvar for. Der er også anbefalinger der går på et øget samarbejde mellem kommunerne i regionen og som omhandler andre typer af initiativer, der er vigtigt for det samlede mobilitetssystem.

Når man skal prioritere mellem anlægsprojekter er det efter Mobilitetskommissionens opfattelse vigtigt at inkludere de samfundsøkonomiske effekter af investeringerne og herunder bl.a. vurdere, hvilke investeringer der giver det største afkast i form af vækst og udvikling i de berørte områder.

I tabellen nedenfor ses de samlede anbefalinger fra kommissionen:



Højt prioriterede initiativer på kort, mellemlangt og langt sigt

Tid	Kommuner	Business Region Aarhus	Staten	Øvrige aktører
Kort sigt	<p>Stationsnær fortætning og byudvikling</p> <p>Udbygning af Viborgvej i Aarhus (rute 26)</p> <p>Udbygning af indfaldsveje i Silkeborg</p> <p>Omfartsvej syd om Horsens</p>	<p>Strategisk samarbejde om mobilitet</p> <p>Udarbejdelse af digitale løsninger for sammenhængende transport og deleøkonomiske virkemidler</p>	<p>Udvidelse af E45 til 6 spor fra Skanderborg S til Aarhus S, opgradering af visse tilslutningsanlæg og en samlet plan for udvidelse af den resterende del af E45</p>	<p>Forbedre den kollektive trafiks konkurrenceevne ift. særlige rejserelationer (Regionen/Midtrafik)</p> <p>Optimering af køreplaner og øget frekvens for tog mellem Aarhus og Hamborg (DSB/DB)</p>
Mellemlangt sigt (frem til 2025)	<p>Letbane etape 2, Aarhus Ø - Brabrand og Lisbjerg-Hinnerup</p> <p>Havnetunnel i Aarhus</p> <p>Ny østlig vejforbindelse over Randers Fjord</p> <p>Opkoblinger til motorvej i Silkeborg</p> <p>Havneforbindelse i Randers</p>	<p>Grundlag for øget brug af kollektiv trafik og kombinationsrejser</p> <p>Initiativer, der understøtter brug af fremtidig teknologi, herunder selvkørende biler</p>	<p>Udvidelse af E45 til 6 spor på yderligere strækninger</p> <p>Udbygning af Rute 26, Aarhus-Søbyvad og Viborg-Rødkærsgårdsbro</p> <p>Elektrificering af hovedbanen</p> <p>Påbegyndelse af ny bane Hovedgård-Hasselager</p> <p>Udbygning af rute 15</p>	<p>Udvikling af stationer på hovedbanen (DSB og kommuner)</p>
Langt sigt (efter 2025)	<p>Yderligere udbygning af letbanen</p> <p>Ny ringvejsforbindelse -Bering-Beder vejen – i Aarhus</p>		<p>Ny bane Aarhus-Silkeborg</p> <p>Hurtigere togforbindelser Aarhus-Hamborg</p> <p>Fast forbindelse over Kattegat</p>	

MOBILITETSKOMMISSION FOR BUSINESS REGION AARHUS

AFRAPPORTERING - DEL 2



Businessregion Aarhus

1	Mobilitetskommissionen for Den Østjyske Byregion	3
1.1	Business Region Aarhus – Den Østjyske Byregion	3
1.2	En byregion i vækst.....	4
1.3	Velfungerende infrastruktur er en afgørende rammebetingelse	4
1.4	Om Mobilitetskommissionen.....	4
2	Strategi for mobilitet og fremkommelighed	7
2.1	En flersidet strategi.....	9
2.2	Balance mellem kollektiv og individuel trafik.....	9
2.3	Sammentænkning af mobilitet og byudvikling.....	10
2.4	Prioritering af virkemidler.....	11
3	Transportmønstre i Business Region Aarhus	15
3.1	Business Region Aarhus i forhold til resten af landet.....	15
3.2	Business Region Aarhus samspil med omverdenen.....	16
3.3	Transportmønstre mellem kommunerne i Business Region Aarhus.....	18
3.4	Konklusion – rejsestrømme i Business Region Aarhus.....	25
4	En samlet overordnet og robust vejstruktur	26
4.1	Vejklasser i det overordnede vejnet	26
4.2	Status og udfordringer for vejtrafikken	28
4.3	Fremtidens trafik i Business Region Aarhus.....	32
4.4	Aktuelle udbygningsplaner og -ideer	32
4.5	Væsentlige udfordringer	35
5	Etablering af et sammenhængende kollektivt transportsystem.....	46
5.1	Den kollektive trafik i Business Region Aarhus.....	46
5.2	Rejsetider og kollektiv andele	51
5.3	Udfordringer og løsningsmuligheder for den kollektive trafik	57
5.4	Forbindelser til omverdenen.....	62
6	Mobilitetskommissionens anbefalinger.....	65
6.1	Styrket samarbejde mellem kommuner, stat og øvrige aktører	65
6.2	Konkrete initiativer	65
6.3	Nærmere beskrivelse af de anbefalede initiativer	68

1 MOBILITETSKOMMISSIONEN FOR DEN ØSTJYSKE BYREGION

1.1 BUSINESS REGION AARHUS – DEN ØSTJYSKE BYREGION

Business Region Aarhus er et bysamarbejde mellem 12 kommuner i Østjylland og består af Favrskov, Hedensted, Horsens, Norddjurs, Odder, Randers, Samsø, Silkeborg, Skanderborg, Syddjurs, Viborg og Aarhus kommuner.¹ Tilsammen har Business Region Aarhus 950.000 indbyggere og 450.000 arbejdspladser, og er i fortsat vækst².

Business Region Aarhus definerer sig som et politisk interessefællesskab om vækst og udvikling, men er også en byregion, der udnytter de enkelte byer og områders styrker, så de komplementerer hinanden.



FIGUR 1: BUSINESS REGION AARHUS

Business Region Aarhus arbejder for at skabe vækst, udvikling og arbejdspladser, og for at fastholde og styrke området som et af Danmarks to førende vækstcentre med international gennemslagskraft. I regi af samarbejdet varetages de østjyske kommuners fælles interesser på en række områder bl.a. for at skabe synlighed nationalt af områdets styrkepositioner og vækstmuligheder samt for at sikre, at der er optimale rammebetingelser for virk-

¹: Pr. 24. februar 2016 er Business Region Aarhus udvidet med Viborg Kommune. Mobilitetskommissionens arbejde er gennemført inden Viborg Kommunes indtræden i Business Region Aarhus og afrapporteringens analyser og anbefalinger inkluderer derfor ikke Viborg Kommune.

² Danmarks Statistik

somhedsudvikling. En helt afgørende rammebetingelse er i den sammenhæng høj mobilitet og en velfungerende infrastruktur.

Visionen bag det østjyske bysamarbejde er, at Business Region Aarhus skal være den mest toneangivende danske vækstmetropol uden for Hovedstadsområdet.

1.2 EN BYREGION I VÆKST

Globaliseringen bliver mere og mere markant og der er derfor mere end nogensinde før brug for, at byer samarbejder om at være attraktive og konkurrencedygtige både i en national og international kontekst.

En afgørende faktor for at være konkurrencedygtig er tilstrækkelig kritisk masse i form af befolkning, arbejdskraft, erhvervsklynger mv. Den bedste måde at opnå det på, er igennem udvikling af funktionelle byregioner, hvor der samarbejdes på tværs af kommunegrænser.

Samarbejdet i Business Region Aarhus er et eksempel på en funktionel byregion. Her er der en naturlig sammenhængskraft mellem de 12 østjyske kommuner. Pendlingen viser det med al tydelighed - dagligt pendler 22,5 pct.³ af den samlede befolkning i Business Region Aarhus på tværs af kommunegrænserne og Business Region Aarhus er i høj grad forankret omkring mobiliteten og den trafikale infrastruktur imellem kommunerne.

Business Region Aarhus udmærker sig bl.a. ved at have stor kritisk masse i form af arbejdspladser og befolkning og velkvalificeret arbejdskraft. Befolkningstilvæksten i Business Region Aarhus stiger mere end gennemsnittet for hele landet og man har desuden en særlig høj koncentration af indbyggere under 40 år.⁴

Koncentrationen af yngre indbyggere hænger naturligt sammen med byregionens mange videregående uddannelsesinstitutioner og et generelt højt uddannelsesniveau med talent i fokus. Det medfører, at Business Region Aarhus har et meget stort udbud af velkvalificeret arbejdskraft, hvilket er en afgørende rammebetingelse for tiltrækning og fastholdelse af virksomheder. Byregionen har bl.a. på den baggrund i de seneste år oplevet en større vækst i beskæftigelse og arbejdspladser end landsgennemsnittet.⁵

1.3 VELFUNGERENDE INFRASTRUKTUR ER EN AFGØRENDE RAMMEBETINGELSE

En afgørende forudsætning for at byregioner kan skabe vækst og udvikling er, at der løbende arbejdes for at sikre optimale rammebetingelser for erhvervslivet. I den sammenhæng spiller en velfungerende og fremtidssikret infrastruktur en helt central rolle.

Studier viser, at der er en positiv sammenhæng mellem udbygningen af infrastrukturen og økonomisk vækst i samfundet. Business Region Aarhus bidrag til Danmarks samlede værdiskabelse var i 2013 11,6% og var det vækstområde uden for Hovedstadsområdet, der bidrog mest til den danske vækst.⁶ Der bør således være en generel samfundsmæssig interesse i at investere i infrastrukturen, der hvor behovet og potentialet for vækst er størst. Det gælder såvel persontransport (individuel og kollektiv) som godstransporten.

I Business Region Aarhus er man derfor meget opmærksom på at sætte fokus på infrastrukturen internt i byregionen og forbindelser til og fra Business Region Aarhus såvel regionalt, nationalt som internationalt. Det er baggrunden for, at Mobilitetskommissionen blev nedsat i begyndelsen af 2015, med henblik på at belyse den trafikale infrastruktur i Business Region Aarhus, på tværs af transportformer og på tværs af vej- og baneområdet

1.4 OM MOBILITETSKOMMISSIONEN

³ Specialkørsel Danmarks Statistik, bearbejdet af eStatistik

⁴ Danmarks Statistik, Statistikbanken

⁵ Jobindsats.dk, Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering

⁶ Specialkørsel Danmarks Statistik for eStatistik. Tal inkluderer ikke Viborg Kommune.

Mobilitetskommissionen for den østjyske byregion har til formål at bidrage til at videreudvikle mobiliteten og den trafikale infrastruktur i Business Region Aarhus og mellem Danmarks vækstcentre. Samtidig skal kommissionen bidrage til at sætte fokus på mobilitetsudfordringer og de vækstmæssige konsekvenser heraf. Endelig skal kommissionen se på muligheder for at videreudvikle den østjyske byregions trafikale infrastruktur i relation til udlandet. Dette på både kort, mellemlangt (frem til 2025) og langt sigt (efter 2025).

Konkret har Mobilitetskommissionen haft til opgave at udarbejde en samlet strategi for den overordnede trafikale infrastruktur i den østjyske byregion, samt komme med anbefalinger til udvikling af den overordnede trafikale infrastruktur på kortere og længere sigt, både på vej- og baneområdet samt i relation til person- og godstransporten.

Business Region Aarhus hensigt med nedsættelse af kommissionen er, at arbejdet skal understøtte beslutninger om initiativer, der fremmer mobilitet på alle niveauer – lokalt, regionalt og nationalt – og sikre samspil mellem initiativerne på forskellige niveauer. Rapporten er således udtryk for kommissionens vurdering af de væsentligste mobilitetsrelaterede udfordringer og deres løsningsmuligheder.

Mobilitetskommissionens arbejde er foregået i to parallelle faser:

- Fase 1 omhandler kapacitetsforbedringer og udbygningsbehov på den østjyske motorvej E45 fra Randers i nord til Vejle i syd. Resultaterne af dette arbejde blev offentliggjort i maj 2015, og indgår som en del af denne samlede afrapportering.
- Fase 2 omhandler den overordnede vej og baneinfrastruktur i Business Region Aarhus, med henblik på at fremme mobiliteten.

Mobilitetskommissionens arbejde er primært baseret på eksisterende analyser og udredninger, heriblandt afrapporteringen fra de strategiske analyser, samt det fælles indspil til de strategiske analyser og trafikforhandlinger 2013, udarbejdet af Region Midtjylland og de 19 kommuner i regionen. Som supplement hertil har Business Region Aarhus fået gennemført en analyse af rejsestrømmene i Business Region Aarhus. Analysen er udarbejdet af COWI til brug for Mobilitetskommissionens arbejde. Udredninger og planer omhandlende havne- og lufthavnsinfrastruktur indgår som en forudsætning for kommissionens arbejde, men er ikke et emne i arbejdet.

Mobilitetskommissionen består af repræsentanter fra kommuner med solidt lokalt og regionalt kendskab:

- Niels Højberg, stadsdirektør i Aarhus Kommune og formand for mobilitetskommissionen
- Erik Jespersen, direktør for teknik og Miljø, Aarhus Kommune
- Hans Nikolaisen, kommunaldirektør, Randers Kommune
- Poul Møller, direktør, Syddjurs Kommune
- Jørgen Bjelskou, direktør for Teknik og Kultur, Favrskov Kommune
- Tom Heron, direktør for Teknik og Miljø, Horsens Kommune
- Gregers Pilgaard, udviklingschef, Silkeborg Kommune
- Bente Hornbæk, stabschef, Skanderborg Kommune
- Marianne Gjerløv, chef for erherv, by og viden, Aarhus Kommune

Derudover har der været tilknyttet tre eksterne eksperter. De eksterne eksperter har ikke ansvar for rapportens anbefalinger, men har bidraget med stærke faglige kompetencer inden for såvel transporterhvervet og transportforskning med henblik på at løfte kvalitet og perspektiver i kommissionens arbejde:

- Michael Svane, branchedirektør, DI Transport
- Niels Buus Kristensen, institutdirektør, DTU Transport
- Susanne Krawack, chefkonsulent, CONCITO

Det faglige grundlag for rapporten har været drøftet med Transport- og Bygningsministeriet.

Kommissorium for kommissionens arbejde fremgår af bilag 1.

2 STRATEGI FOR MOBILITET OG FREMKOMMELIGHED

Mobilitetskommissionen har formuleret en **vision for mobilitet i Business Region Aarhus**. Visionen er at skabe og tage ansvaret for et sammenhængende og velfungerende mobilitetssystem, der – med indtænkning af fremtidens teknologier - bygger på

- Koordineret byudvikling, der begrænser efterspørgsel efter transport
- Optimeret brug af infrastrukturen
- Samtænkning af kollektiv og individuel transport med dele- og samkørselstjenester
- Udvikling og anvendelse af realtidsinformation på tværs af transportformerne
- Udbygning af infrastruktur i god koordinering mellem det kommunale og statslige niveau.

Det er kommissionens vurdering, at en høj mobilitet er en forudsætning for, at Business Region Aarhus kan fortsætte den positive udvikling som Danmarks væsentligste vækstcenter efter hovedstadsområdet. Der forventes bl.a. en betydelig befolkningsvækst og vækst i antal arbejdspladser samt en fortsat koncentration af arbejdspladser. Det fører til stigende pendlingsbehov og fortsat vækst i godstransporten. Udviklingen betyder, at der alt andet lige vil være behov for at kunne håndtere et øget transportbehov inden for Business Region Aarhus område.

Imidlertid er der en række generelle trends, som bør indgå i overvejelserne om den fremtidige transportefterspørgsel, herunder særligt udviklingen af selvkørende biler, udviklingen mod at dele frem for at eje, fortsat stigende internethandel, øget betydnings af IKT samt sundhed som samfundstrend.

Efter kommissionens vurdering, giver disse trends mulighed for at optimere det samlede transportsystem, så det med mindre trængsel, areal- og energiforbrug kan skabe den samme mobilitet for brugerne. Men der er også tendenser, der peger i den modsatte retning. Det er derfor vigtigt at det samlede transportsystem planlægges og administreres, således at man opnår så høj mobilitet som muligt og samtidigt udvikler Business Region Aarhus på en måde, så alle dele af regionen har optimale udviklingsmuligheder, fordi der er et velfungerende og sammenhængende transport- og mobilitetssystem.

Megatrends på mobilitetsområdet

Udvikling af selvkørende biler.

Det går stærkt med at udvikle og teste den selvkørende bil. Men det tager mindst 20 – 30 år fra den første selvkørende bil kører på vejen og til systemet kan indrettes på, at stort set alle biler er selvkørende. Forventningen er at selvkørende biler på den ene side vil øge trafiksikkerheden og kapacitetsudnyttelsen på vejnettet, da de kan køre meget tættere. På den anden side kan selvkørende biler også lede til et stærkt forøget transportarbejde, da børn, handicappede, glemte ting mv kan køres uden at nogen skal bruge tid på at være deres chauffør.

Udviklingen mod at dele frem for at eje biler.

Der er en trend i retning af at mobilitet for den unge generation i højere grad opfattes som en service end som ønsket om at eje et køretøj. Hvis denne trend fortsætter vil man i byer kunne begrænse parkering og i højere grad sikre mobilitet gennem dele- og flow ordninger. Hvis samkørsel for alvor vil slå igennem, så man øger kapacitetsudnyttelsen i både person- og godstransport kan man reducere trængsel og energiforbrug i transportsektoren uden at forringe mobiliteten. Det springende punkt er imidlertid hvilke virkemidler der skal til. Det er mobilitetskommissionens opfattelse at det kræver både lettere værktøjer for samkørsel og deletjenester og restriktioner, der giver incitamenter for det kulturskifte det er, at transportere personer og gods med højere kapacitetsudnyttelse.

Fortsat øget internethandel

Internethandel er et voksende fænomen, som fuld udfoldet kan føre til at bymidter og indkøbscentre bliver rene showrooms, hvor man ser prøver og smager varerne og så bestiller dem til levering fra et lager til sit hjem, og hvor prisen på varen vil afhænge af hvor hurtigt man vil have den leveret. Således vil der være et incitament til at konsolidere transporterne

IKTs rolle

IKT spiller i ovenstående trends en nøglerolle. Det er vigtigt at man aktivt arbejder på at sikre realtidsinformation til folk der er på vej, så man kan etablere et sammenhængende og fleksibelt transportsystem, der omfatter biler (private og dele), kollektiv transport og cykel og gang i et samlet system, der er smidigt, fleksibelt for alle brugere. Det er afgørende at det samlede systemoverblik er tilgængeligt for brugerne også når systemet ikke fungerer efter planen, således at den enkelte bruger kan agere mest hensigtsmæssigt i forhold til sine prioriteter.

Sundhed

Endelig er sundhed en trend, der sagtens kan føre til at flere ønsker at cykle og gå i stedet for at køre. Også kommunerne har en interesse i at øge den daglige motion ved at give gode vilkår for gang og cykeltrafikken

Det er mobilitetskommissionens opfattelse, at den sammenhængende planlægning og management af det samlede mobilitetssystem er en opgave, der ligger godt for det regionale samarbejde i Business Region Aarhus. Det er derfor en opgave som det vil være hensigtsmæssigt, at arbejder sammen om i den kommende tid. Denne rapport og arbejdet i kommissionen har peget på behovet for koordinering mellem alle de aktører der er i mobilitetssystemet. Det vil derfor være hensigtsmæssigt, at de 12 kommuner fortsætter samarbejdet og løbende konkretiserer de initiativer, der er nødvendige for at sikre et velfungerende mobilitetssystem. Kommissionen er derfor ikke i mål med de nødvendige initiativer, men er nået til at stille skarpt på en række udfordringer og opgaver og peger på behovet for, at man står sammen om at løse dem.

Situationen i dag er, at ansvaret for transportsystemet er delt på en lang række aktører og efter kommissionens vurdering, er der ikke nødvendigvis nogen, der tager ansvaret for det samlede system. Denne opgave kunne fremover evt. løses af Business Region Aarhus.

I dag er det staten, der står for en række meget væsentlige beslutninger. Det overordnede vejnet, primært motorvejsnettet udbygges og vedligeholdes af Vejdirektoratet. Staten står også for at udbygge baneinfrastrukturen og bestemmer trafikeringen på det overordnede banenet. Det er opgaver, der sætter en væsentlig del af dagsordenen for det samlede system, men det sikrer ikke i sig selv, at der er sammenhæng i det samlede mobilitetssystem

I samarbejde og samfinansiering mellem kommuner, region og staten etableres letbaner, som får en væsentlig rolle i det samlede mobilitetssystem i Business Region Aarhus.

Regionen og kommunerne indkøber bustrafik og bidrager derved til det samlede transportudbud.

Kommunerne planlægger infrastruktur, parkeringspolitikker og trafikregulering, som også er en vigtig del af det samlede system. Og ikke mindst betyder den kommunale planlægning af byudviklingen meget for den fremtidige efterspørgsel efter trafik.

Den private sektor bidrager til transportsystemet med dele og flowordninger samt organisering af hele gods-transportsektoren.

Det er imidlertid mobilitetskommissionens vurdering, at Business Region Aarhus med fordel kan tage ansvaret for det samlede system.

2.1 EN FLERSIDET STRATEGI

Det er mobilitetskommissionens vurdering, at en fortsat høj mobilitet kun kan sikres gennem en flersidet strategi, der både indeholder elementer der øger transportsystemets samlede kapacitet og elementer der fører til en mere effektiv udnyttelse af det eksisterende transportsystem.

Kommissionen vurderer, at det ikke er realistisk, at man alene gennem nyanlæg og udvidelser af veje kan tilgode de kommende mobilitetsbehov. Både økonomiske, miljømæssige og byudviklingsmæssige hensyn taler imod dette. Omvendt er det næppe heller realistisk, at man kan håndtere de fremtidige behov alene ved en mere effektiv udnyttelse af transportsystemet; eksempelvis ved at påvirke valget af transportmidler eller transportadfærd eller gennem tekniske løsninger, der sikrer en mere effektiv afvikling af trafikken.

Selvom man således både kommer til at se på kapaciteten og på udnyttelsen af det eksisterende transportsystem, er det Mobilitetskommissionens vurdering, at valget af virkemidler bør ske på baggrund af en helhedsbetragtning, hvor man som udgangspunkt søger at anvende de økonomisk, miljø- og klimamæssigt og fysisk mindst indgribende virkemidler. En del af strategien vil også handle om at minimere transportbehovene – eller påvirke transportefterspørgselen – gennem en bevidst planlægning af byudviklingen.

Det er vigtigt ikke blot at fremskrive efterspørgslen efter transport, men seriøst at vurdere hvilke rammebetingelser, der kan sikre, at de nye teknologiske fremskridt bliver anvendt på en måde, så det understøtter ønsket om velfungerende og attraktive byområder og behovet for at begrænse transportsektorens energi- og klimabelastning.

Det er samtidig Mobilitetskommissionens vurdering, at man med de gældende rammebetingelser og muligheder for at påvirke efterspørgslen efter transport må acceptere, at tæt trafik og trængsel i flere dele af Business Region Aarhus er et grundvilkår på linje med forholdene i andre større byområder. Dette betyder ikke, at mobiliteten ikke kan eller skal styrkes, men det betyder, at der nogle steder vil være behov for at ændre grundlæggende på den måde man bevæger sig fra A til B på for at opnå en mere effektiv mobilitet – samt behov for at ændre på de gældende transportvaner.

2.2 BALANCE MELLEM KOLLEKTIV OG INDIVIDUEL TRAFIK

Udgangspunktet for Mobilitetskommissionens arbejde er, at den kollektive trafik skal løfte en større del af den fremtidige trafikvækst. Dette skyldes hensyn til såvel trængsel som klima og miljø, hvor transportsektoren tegner sig for omkring 36 pct. af de samlede CO₂-emissioner og samtidig bidrager til luftforureningen med kvælstofdiioxid og partikler.⁷ Der ligger heri en prioritering af den kollektive trafik, men der er ikke tvivl om, at den individuelle trafik også fremover vil spille en nøglerolle for mobiliteten i Business Region Aarhus.

Den skarpe opdeling i individuel og kollektiv transport må forventes at udviskes, med opblomstring af fleksible dele- og samkørselsordninger. Den individuelle transport har sin primære styrke i fleksibiliteten, mens den kollektive transport har sin primære styrke i store transportkorridorer. På godsområdet forholder det sig på samme måde, idet styrkerne ved godstransport på sø og bane primært findes ved transport af store mængder gods over lange afstande. Øget brug af IKT systemer, kan give online informationer om alle transportudbud, der omfatter både kollektiv, individuelle og de mellemformer der vokser frem i form af dele- og samkørselsordninger. Prioriteringen af de forskellige transportformer vil være afhængig af både geografi og turformål. Det betyder også, at de forskellige transportformer har forskellige roller alt afhængig af, hvor i Business Region Aarhus man befinder sig.

⁷ Energistyrelsen (2015): Energistatistik 2014 og DCE Nationalt center for miljø og energi

Uden for de primære transportkorridorer er det efter Mobilitetskommissionens vurdering ikke realistisk, at den kollektive trafik kan spille nogen betydelig rolle i forhold til omfanget af transport og den individuelle trafik vil derfor også fremover være afgørende her. I disse områder bør den kollektive trafik primært ses som servicetilbud, der sikrer en dækning i overensstemmelse med et nærmere besluttet politisk serviceniveau, således at det bliver muligt at prioritere den kollektive trafikbetjening i de store transportkorridorer.

Inden for Business Region Aarhus område er det særligt pendlertrafikken der kan understøttes af traditionel kollektiv transport, herunder ikke mindst et udbygget letbanenet i Østjylland. I de store byområder og de store transportkorridorer ind mod Aarhus og til dels de andre større byområder, at den kollektive trafik bør prioriteres. I de store byområder er de fysiske muligheder for udvidelser af vejinfrastrukturen mange steder begrænset og nok så væsentligt er det her, at der er et tilstrækkeligt kundegrundlag til at etablere højfrekvente kollektive transportsystemer, der kan fungere som reelle alternativer til bilen. I de store byområder vurderer kommissionen, at det vil være hensigtsmæssigt og realistisk at prioritere gang og cykeltrafik i forhold til biltrafikken, så de kan spille en større rolle. Ligeledes vurderer kommissionen, at der i mindre byer med gode kollektive transportmuligheder med fordel kan skabes bedre forhold for gående og cyklister, og bedre mulighed for at kombinere bus/letbane/tog med de individuelle transportformer.

Det er særligt pendlertrafikken der kan understøttes af kollektiv transport – herunder ikke mindst et udbygget letbanenet i Østjylland. Der er imidlertid ikke tvivl om, at en stor del af pendlingstrafikken i de store transportkorridorer fortsat vil skulle varetages af den individuelle trafik, suppleret med samkørselsordninger. Det vil derfor fortsat være nødvendigt at se på fremkommeligheden på det overordnede vejnet, hvor der flere steder er behov for kapacitetsudvidelser.

2.3 SAMMENTÆNKNING AF MOBILITET OG BYUDVIKLING

I forhold til at sikre en høj mobilitet og fremkommelighed er det efter Mobilitetskommissionens opfattelse meget vigtigt at sammentænke byudvikling og udvikling af infrastruktur og bæredygtig transport. Det gælder i den enkelte kommune og bør også gælde på regionalt niveau i Business Region Aarhus.

Den kommunale fysiske planlægning har stor betydning for både omfanget af transportbehov og mulighederne for at tilgodese disse behov. En spredt byudvikling vil øge længden og antallet af daglige ture. Fortætning af eksisterende by vil derimod begrænse transportefterspørgslen og understøtte brugen af cykel, gang og kollektiv trafik.

Desuden er en samtænkning af byudvikling og udvikling af infrastrukturen væsentlig med henblik på at begrænse efterspørgsel efter transport på længere sigt.

Byudviklingen i Business Region Aarhus tilrettelægges i dag af regionens kommuner primært gennem kommuneplaner. Hver kommune fastlægger individuelt, hvordan byudviklingen skal ske. Tendensen til at arbejdspladser lokaliseres langt fra bycentre betyder et stigende behov for at koordinere denne udvikling med udbygning af kollektiv trafik.

Business Region Aarhus er startet på at udarbejde fælles strategier når det gælder den fysiske planlægning. Dette samarbejde baserer sig på synspunkter om, at en fortsat gunstig udvikling i regionen nødvendiggør en byudvikling hvor der skal samarbejdes, udvikles og koordineres på tværs af kommunegrænserne. Der vil i højere grad skulle anlægges et helhedsperspektiv og ses bort fra snævre lokale hensyn i planlægningen af byudviklingen. Konkret er der arbejdet på formulering af en række fælles planprincipper, der er angivet i boksen nedenfor. Særligt nr. 1 og 3 er direkte relevante i en mobilitetssammenhæng.

Planprincipper for det strategiske plansamarbejde i Business Region Aarhus

1. Sammenhængende planlægning

Nationale, regionale og lokale investeringer i infrastruktur og kommunernes individuelle og samlede planlægning skal understøtte hinanden på tværs af kommunegrænserne, så byregionens fysiske planlægning kan underbygge områdets hastige vækst i arbejdspladser og bosætning.

2. Attraktive lokaliseringmuligheder

Helhedsorienteret planlægning på tværs af kommunegrænserne skal sikre, at der til hver en tid er attraktive lokaliseringmuligheder for erhvervsliv, uddannelsestilbud og et boligudbud, der kan imødekomme alle borgeres boligbehov. Som led heri skal der sikres digital udvikling i alle dele af byregionen samt udarbejdes et grundlag for, at kommuner i Business Region Aarhus, der ikke har mulighed for at anvise egnet lokalisering til en virksomhed, får grundlag for at henvise til en egnet lokalitet et andet sted i byregionen.

3. Stærke infrastrukturelle knudepunkter

Der skal skabes gode rammer for, at flere mennesker kan bo, arbejde eller studere nær stationer eller trafikale knudepunkter med henblik på at forbedre mobiliteten. Det skal sikres, at tilgængeligheden til disse knudepunkter bliver let og ubesværet, herunder, at omstigning og omlastning mellem forskellige transportformer er attraktiv og effektiv.

4. Samarbejde mellem erhvervsliv og uddannelse

Gennem en strategisk planlægning for særlige erhvervsklynger, skal der skabes gode forudsætninger for et øget samarbejde mellem virksomheder og de regionale uddannelsesinstitutioner. I utidssvarende og centralt beliggende erhvervsområder kan der fx skabes rammer for regionale uddannelsesinstitutioner og nye erhvervstyper, der kan integreres i områderne og bidrage positivt til bylivet.

5. Grønne planløsninger

Grønne og bæredygtige planløsninger, der dels imødekommer miljø- og klimaudfordringer og dels sikrer let adgang til områdets natur- og kulturaktiver, er en vigtig forudsætning for en stærk byregion fremover. Byregionen vil med en grøn profil både styrkes som attraktivt bo- og levested og skabe robuste fysiske rammebetingelser for fortsat vækst.

6. Udvikling af de enkelte bysamfunds styrker

Planlægning på tværs af kommunegrænserne og den lokale planlægning skal understøtte og udvikle de enkelte bysamfunds styrker med henblik på at tiltrække flest mulige borgere, virksomheder og turister til byregionen samlet set.

2.4 PRIORITERING AF VIRKEMIDLER

Det er mobilitetskommissionens vurdering, at man fremadrettet ikke kommer udenom at foretage betydelige investeringer i infrastrukturen inden for Business Region Aarhus område. Disse investeringer vil være nødvendige for at tilvejebringe en øget kapacitet og effektivitet i transportsystemet samt for at understøtte en ønsket udvikling af nye byer og byudviklingsområder. De økonomiske rammer, hensynet til klima, miljø, CO2 udledning og fysiske begrænsninger bl.a. i og omkring byerne betyder imidlertid, at infrastrukturinvesteringer ikke alene vil kunne imødekomme de fremtidige behov for mobilitet. Som nævnt handler en del af løsningen også om at udnytte de eksisterende transportsystemer bedre gennem tiltag der påvirker transportbehovet, ændrer transportadfærd og udnytter transportsystemet bedre.

Mobilitetskommissionens udgangspunkt er derfor, at man i valget af virkemidler anlægger en helhedsbetragtning, hvori indgår fire overordnede typer af virkemidler:

- Minimere transportbehovet gennem planlægning
- Påvirke transportvaner og valg af transportmiddel
- Optimere og forbedre den eksisterende infrastruktur
- Nyanlæg og større udbygninger

Der er tale om en principiel tilgang, men i praksis har effekterne af de fire virkemidler forskellige tidshorisonter. Eksempelvis vil effekterne af ændret planlægning først optræde på længere sigt, ligesom nyanlæg og større udbygninger typisk også har en længere tidshorison. Omvendt vil optimering og mindre forbedringer af den eksisterende infrastruktur typisk kunne foretages inden for en kortere tidshorison.

2.4.1 MINIMERING AF TRANSPORTBEHOVET Gennem PLANLÆGNING

Det er mobilitetskommissionens vurdering, at kommunerne via en bevidst planlægning af byudviklingen og byvæksten har mulighed for at mindske behovet for transport – som et led i samlet håndtering af mobilitetsbehovene.

Etablering af mere kompakte nye byer og byområder samt fortætning af eksisterende byområder kan reducere omfanget og længden af de daglige ture og kan ændre bilture til f.eks. cykelture. Dette som følge af at afstande mellem forskellige funktioner mindskes og som følge af at funktioner i større omfang er tæt på, når byen er passende stor.

Fortætning har samtidig den fordel, at det styrker grundlaget for et attraktivt kollektivt transporttilbud. Fortætning er særlig relevant for de store byer i Business Region Aarhus, men også andre steder kan der tænkes i tættere byformer og stationsnær byudvikling, som minimerer transportbehovene og giver god adgang til kollektive transporttilbud.

Skal de planlægningsmæssige potentialer udnyttes forudsættes det, at der sker en betydelig grad af samarbejde, vidensdeling og koordination på tværs af kommunegrænserne. Herved kan det langt bedre sikres samspil mellem byudvikling og infrastruktur, men det forudsætter, at kommunerne anskuer planlægningen i et helhedsperspektiv og i nogen grad ser bort fra lokale hensyn og muligheder, der måske tilsiger, at byudviklingen skal ske andre steder end der, hvor der i forvejen er velfungerende infrastruktur eller muligheder for at tilbyde nye effektive kollektive transporttilbud.

2.4.2 PÅVIRKNING AF TRANSPORTVANER OG VALG AF TRANSPORTMIDDEL

Udbud af transport og rejsetider er helt afgørende for valget af transportmiddel. Kommissionen vurderer derfor, at det i tætte byområder er vigtigt at sikre, at kollektiv transport og cykel bliver hurtige og effektive transportformer. Aktive adfærdspåvirkende tiltag i form af kampagner og lignende kan medvirke til at ændre hvordan, hvor meget, hvor effektivt og hvornår man transporterer sig. Ligeledes er der en række teknologiske tiltag som realtidsinformation på tværs af transportformerne, der også inkluderer dele- og samkørselstjenester, der har potentiale til at ændre på folks transportadfærd og vaner.

Reguleringer er også relevante og her er ikke mindst parkeringspolitikken et effektivt virkemiddel i forhold til trafikken i byerne. Parkeringsudbud og - afgifter spiller afgørende ind og det kan være relevant at koordinere parkeringspolitikken på tværs af byerne i Business Region Aarhus, så man undgår uheldig konkurrence.

På godsområdet er adfældsregulerende tiltag også væsentlige; eksempelvis tiltag, der konsoliderer levering af gods, så færre biler kan levere de samme godsmængder. Levering om natten kan - afhængig af de lokale omstændigheder – være et hensigtsmæssigt virkemiddel, så godstransporten i myldretiden mindskes.

Påvirkning af transportvaner og valg af transportmiddel omfatter også faciliteter og løsninger, der styrker muligheden for kombinationsrejser. Typisk indgår omstigning fra cykel eller bil til kollektiv trafik og/eller omstigning mellem flere forskellige kollektive transportmidler. Men også samkørsel, hvor der sker omstigning fra egen bil til anden bil, hvori flere personer kører videre sammen, kan karakteriseres som kombinationsrejser.

Det er vigtigt, at de konkrete løsninger for kombinationsrejser tænkes sammen i helhedsløsninger. Det forudsætter en betydelig grad af tværkommunal koordination og endvidere strategisk samarbejde med regionen i forhold til den kollektive trafik samt operatørerne på det statslige banenet, så der sikres det bedst mulige samspil.

Kombinationsrejser er ikke kun relevant i forhold til persontransport. Også i forhold til godstransporten er der trængsels- og miljømæssige gevinster at hente ved en øget brug af "kombinationsrejser", hvor der sker omladning af gods mellem skib, tog og lastbiler. Der eksisterer allerede i dag en række væsentlige godstransportknudepunkter inden for Business Region Aarhus område i form af bl.a. havne og transportcentre. Det er naturligvis vigtigt, at selve godstransportknudepunkterne er konkurrencedygtige og fungerer effektivt. Dette er først og fremmest et ansvar for ejerne, men påvirkes naturligvis også af de rammebetingelser de gives. Samtidig er det afgørende, at adgangsvejene til godstransportknudepunkterne prioriteres, så der er tilstrækkelig kapacitet og høj fremkommelighed – herunder for modulvogntog – hvorved tidstabet ved omladning minimeres.

En forbedret udnyttelse af den samlede godskapacitet - når det gælder køretøjerne - vil kunne ske ved en øget koordination og bedre logistik omkring transporter og leverancer. Eksempelvis har en bedre logistik og koordination omkring vareleveringer i de centrale bydele stor betydning for både transportørerne og de lokale bymiljøer.

2.4.3 OPTIMERING OG FORBEDRING AF DEN EKSISTERENDE INFRASTRUKTUR

Optimering og tilpasning af de allerede eksisterende fysiske forhold er et meget anvendt og kendt virkemiddel for at imødegå presserende problemer. Der er tale om udbygninger af svingbaner i kryds, et ekstra spor på et vejstykke, lukning af uhensigtsmæssige vejtilslutninger osv. Optimeringer og tilpasninger har den fordel, at de er let forståelige, deres effekt er let dokumenterbar, priserne er relativt små og løsningsmulighederne er i stor udstrækning adapterbare.

Optimering omfatter også tekniske løsninger som ITS (Intelligente Transport Systemer) - i form af f.eks. signalanlæg, radar-/videodetektering mv., der kan bidrage til en mere fleksibel, effektiv og miljørigtig trafikafvikling. Anvendelsen af ITS kan også bruges som et aktivt element i påvirkningen af adfærd og transportvaner gennem en langt bedre realtidsinformation om alle transportformers udbud og aktuelle rejsetider ad forskellige ruter.

Forventningen om at selvkørende biler introduceres inden for de næste 10 – 20 år i større antal betyder, at potentialet for at øge vejenes kapacitetsudnyttelse øges betydeligt. Det vil være relevant, at Business Region Aarhus arbejder på at sikre, at de nødvendige initiativer er på plads så denne kapacitetsmæssige forbedring kan høstes i hele regionen. Det kan eksempelvis betyde, at den nødvendige afstribning af vejkanter gennemføres i hele regionen, så snart det er klart hvilke krav der stilles til afstribningen, for at de selvkørende biler kan fungere.

2.4.4 NYANLÆG OG STØRRE UDBYGNINGER

Nyanlæg og store udbygninger af veje, baner og lignende kan være påkrævet som løsning af større kapacitetsproblemer. Letbanen er et godt eksempel, der både styrker den kollektive transport og understøtter byudviklingen, herunder etableringen af nye byer i Aarhus (Lisbjerg og Nye). Kapacitetsproblemerne på E45 betyder, at en løbende udbygning af de strækninger med mest trængsel vil være relevant.

Nyanlæg er en meget dyr løsning, men er samtidig et værktøj, der kan anvendes strategisk og til langsigtet styring af trafikken og transportmønstre.

De største gevinster ved nyanlæg opnås, når der er et tæt samspil med den kommunale planlægning og koordination samt med de statslige planer. Herved sikres det, at nyanlæg og udbygninger finder sted ud fra et helhedsperspektiv, og at de sker i sammenhæng med planerne for byudvikling og andre planlagte infrastrukturinvesteringer.

3 TRANSPORTMØNSTRE I BUSINESS REGION AARHUS

Mobilitetskommissionen har på baggrund af Landstrafikmodellens basis OD-matricer analyseret rejsestrømme i Business Region Aarhus.⁸ I disse analyser ses på trafikken mellem kommunerne i Business Region Aarhus samt på den eksterne trafik med start eller slutpunkt i regionen.

I kapitlet analyseres rejserne mellem kommunerne i Business Region Aarhus samt de eksterne ture, der starter eller slutter i Business Region Aarhus. Idet fokus er på de rejsestrømme, der binder kommunerne sammen, er de kommuneinterne ture fravalgt i denne analyse. De kommuneinterne ture spiller dog en væsentlig rolle i det samlede billede af mobilitetssituationen, da det i høj grad også er de kommuneinterne ture, der fylder på vejene, i busserne m.v.⁹ I kapitel 4 og 5 om vejstrukturen og den kollektive trafik ses der da også på den samlede trafikmængde uanset om den er kommuneintern eller -ekstern.

De anvendte OD-matricer fra Landstrafikmodellen beskriver hverdagsdøgntrafik i form af enkeltture mellem forskellige zoner (delområder) opdelt på bl.a. transportmiddel og turformål. En tur er en rejse, der foregår fra en zone til en anden. Samlet rummer datasættet i alt knap 1.280 zoner, hvoraf godt 900 er zoner i Danmark.

Zonerne er i Business Region Aarhus lagt sammen, så de dækker en kommune. Områderne i Danmark uden for Business Region Aarhus er i analysen blevet inddelt i større områder, der følger hovedakserne ud af Business Regionen:

- Nordjylland
- Viborg-Thy
- Vestjylland
- Sydjylland
- Fyn
- Sjælland
- København

Herudover indgår Sydsverige, Sverige, Norge, Øvrige Norden, Nordtyskland, Tyskland og Øvrige Europa.

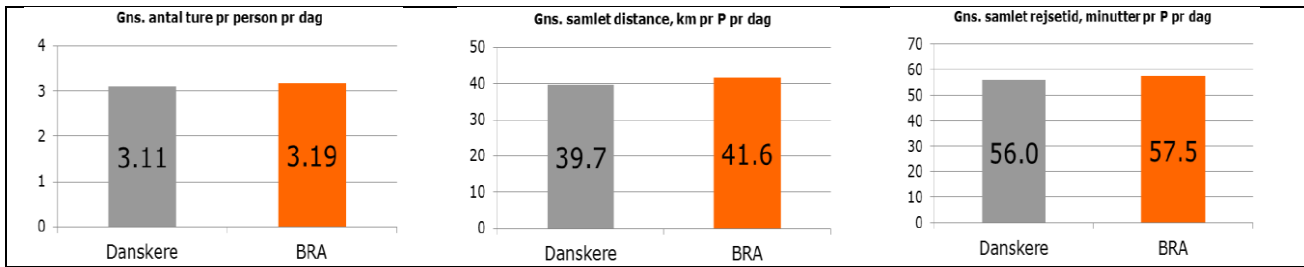
Det er med de anvendte data ikke muligt at se, hvilke ruter der anvendes i de forskellige rejsestrømme. Dette forudsætter adgang til egentlige modelkørsler med landstrafikmodellen, hvilket ikke har været muligt.

3.1 BUSINESS REGION AARHUS I FORHOLD TIL RESTEN AF LANDET

Det kan indledningsvist være relevant at slå fast, at trafikken i Business Region Aarhus på de centrale nøgletal i det store og hele svarer til billedet for hele landet. Borgerne i Business Region Aarhus kører i snit det samme antal ture, lige så langt og bruger lige så meget tid på transport som borgerne i Danmark som helhed, jf. figur 2.

⁸ Der er benyttet LTM data i en version fra begyndelsen af 2015. Forskellige anvendelser af denne version af modellen har vist en underberegning af togpassagerer i det midtjyske område. I en ny version af datasættet fra januar 2016 er dette forsøgt rettet op. I den konkrete analyse af rejsemønstre har det tidsmæssigt ikke været muligt at gentage denne med nye data.

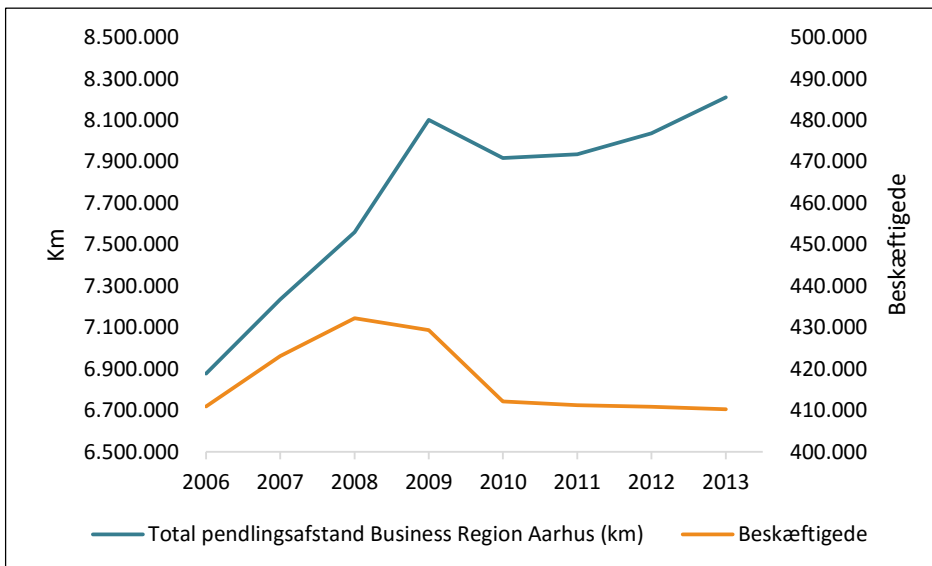
⁹ De kommuneinterne ture tegner sig for omkring 70 pct. af samtlige ture i Business Region Aarhus (baseret på TU data 2006 – 2015).



FIGUR 2: NØGLE TAL FOR TRANSPORT, BUSINESS REGION AARHUS OG RESTEN AF LANDET (BASERET PÅ TU-DATA 2006 - 2015)

Hver borger i Business Region Aarhus foretager i gennemsnit godt 3 ture pr dag med en samlet gennemsnitlig distance på godt 40 km og en samlet gennemsnitlig rejsetid på 58 minutter.¹⁰

En del af turene i Business Region Aarhus udgøres af pendlingsture. Her viser udviklingen, at flere (især højtuddannede) pendler og at pendlingsafstanden øges. Fra 2006 til 2013 er det samlede antal pendlede kilometer øget med 19 procent, fra 6,9 millioner kilometer i 2006 til 8,2 millioner kilometer i 2013. Udviklingen sker på trods af, at beskæftigelsen i 2013 ligger på samme niveau som i 2006. Selvom pendlingsafstanden øges har flertallet af pendlerturene en varighed på under 20 minutter.



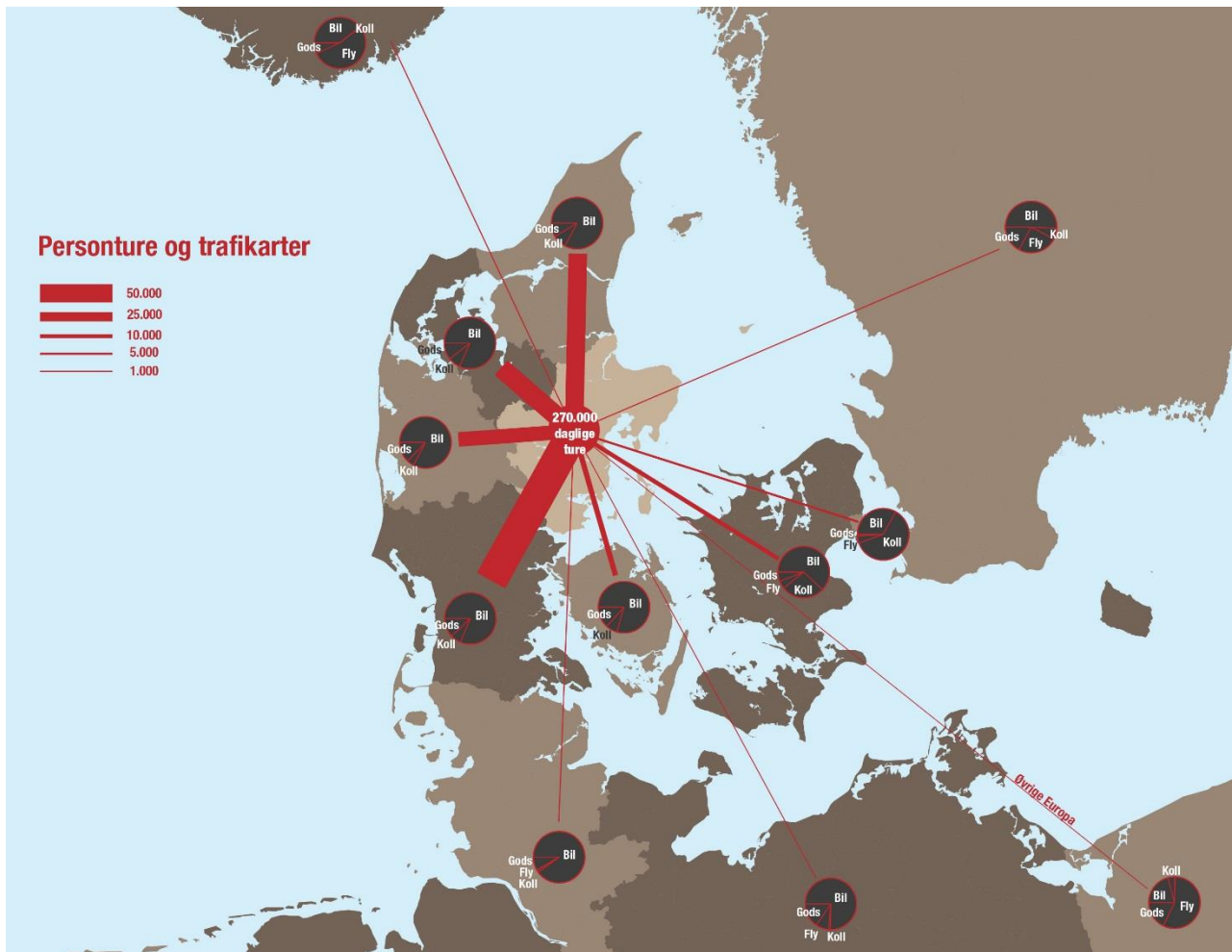
FIGUR 3: PENGLINGS AFSTAND (E-STATISTIK BASERET PÅ DATA FRA DANMARKS STATISTIK)

3.2 BUSINESS REGION AARHUS SAMSPIL MED OMVERDENEN

Der er en ganske betydelig trafik ind og ud af Business Region Aarhus. Dagligt er der således knap 270.000 personture mellem regionen og det øvrige Danmark og udlandet som er fordelt på 165.000 daglige køretøjsture.

Syddjylland er det område, hvor der er flest ture til eller fra. Samlet er der således 87.000 daglige personture mod Syddjylland, mens Viborg-Thy og Nordjylland som nummer to og tre har henholdsvis 52.000 og 50.000 ture.

¹⁰ Baseret på Transportvaneundersøgelsen, der omfatter personer mellem 10-84 år med bopæl i Danmark.



FIGUR 4: PERSONTURE IND OG UD AF BUSINESS REGION AARHUS (KILDE: COWI PÅ BAGGRUND AF DATA FRA LANDSTRAFIKMODELLEN)

Antallet af ture fra eller mod Fyn, Sjælland og København er i sammenligning med ovenstående af ret begrænset omfang. Afstande og rejsetid spiller en vigtig rolle herfor og for ture til København og Sjælland skal der samtidig betales for bro eller færge.

Individuel transport står for omkring 90 pct. af turene til og fra Business Region Aarhus, mens kollektiv transport i form af busser, tog og fly stort set tegner sig for de resterende 10 pct. af turene, idet ikke-motoriseret transport ingen nævneværdig rolle spiller for turene ind og ud af regionen.

	Individuel (pct.)	Kollektiv (pct.)
01 Nordjylland	92	8
02 Thy-Viborg	92	8
03 Vestjylland	95	5
04 Sydjylland	93	7
05 Fyn	93	7
06 Sjælland	68	32
07 København	34	66
08 Sydsverige	82	18
09 Sverige	55	45
10 Norge	46	54
11 Øvrige Norden	6	94
12 Nordtyskland	98	2
13 Tyskland	91	9
14 Øvrige Europa	39	61
Total	90	10

Kilde: COWI på baggrund af data fra Landstrafikmodellen

Der er betydelig forskel på, hvilken rolle bil hhv. kollektiv transport spiller i forhold til de forskellige områder. I forhold til de jyske områder og Fyn er den individuelle transport klart dominerende, hvorimod kollektiv trafik spiller en betydelig rolle i forhold til Sjælland og særligt København, hvor den står for to tredjedele af de samlede personture.

Generelt er det sådan, at den kollektive trafik spiller en større rolle des længere turen er. Dette kan ikke mindst tilskrives, at flyrejser spiller en betydelig rolle her. For rejser til Tyskland – og i endnu højere grad Nordtyskland – er bil dog helt dominerende. Det hænger utvivlsomt sammen med kvaliteten af de kollektive trafiktilbud, jf. også kapitel 5.

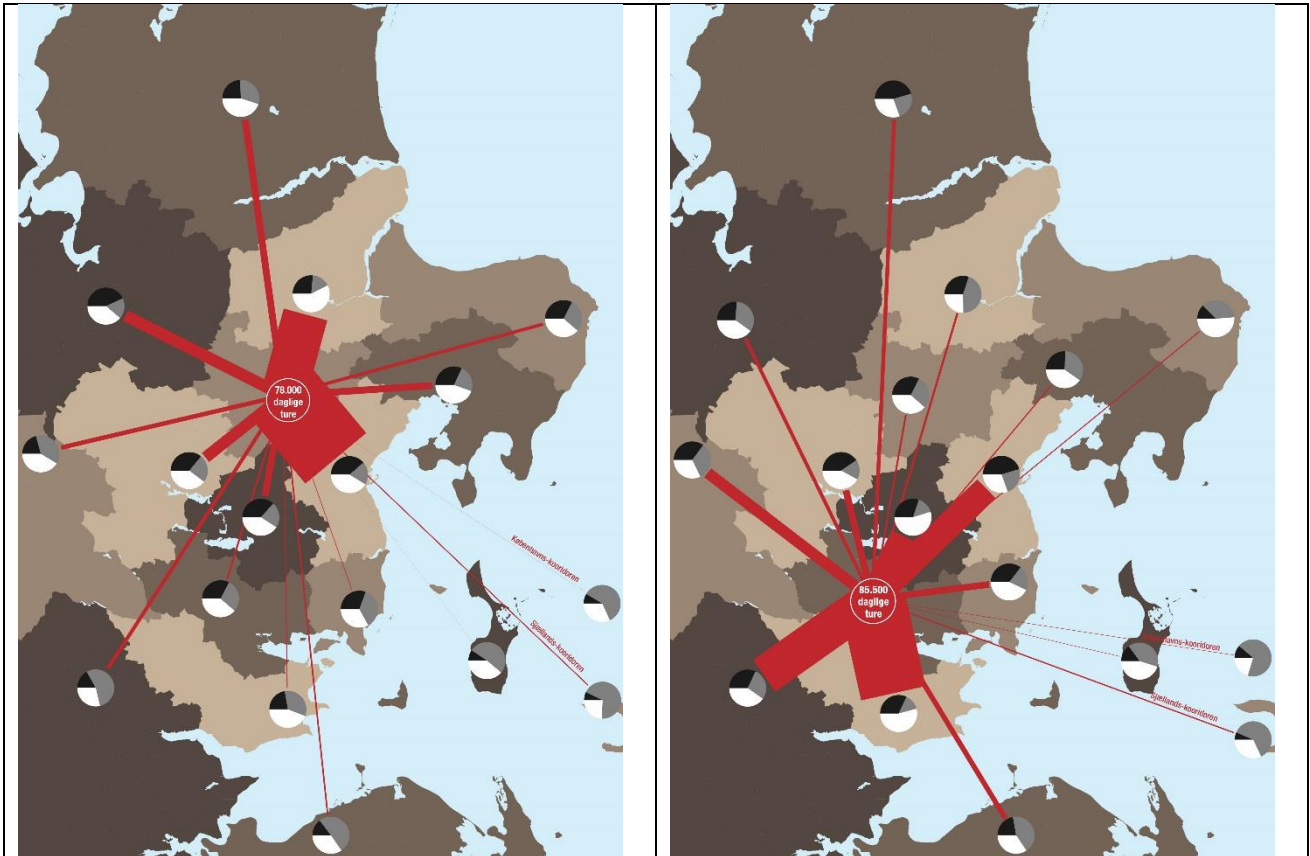
I biltrafikken udgør ture i relation til indkøb og fritidsaktiviteter den største del af alle ture i det jyske område, mens erhvervsture dominerer ved turene til Fyn og Sjælland; det vil sige for de længste indenlandske ture.

I den kollektive trafik er det ture i relation til arbejde og uddannelse, som dominerer rejserelationerne. Erhvervsturene spiller kun en marginal rolle ved kollektiv turene i det jyske område, mens betydningen er noget større, når turene går til Sjælland og København.

Andelen af godsture ligger for de fleste relationer i Danmark på omkring 15 – 20 pct.; dog med København som en undtagelse, hvor godsandelen er betydeligt mindre. Bortset fra Nordtyskland ligger godsandelen for relationerne ud i Europa betydeligt højere end for de indenlandske ture.

3.3 TRANSPORTMØNSTRE MELLEM KOMMUNERNE I BUSINESS REGION AARHUS

For rejsestrømmene mellem de enkelte kommuner i Business Region Aarhus en første overordnet tendens, at kommunerne har de største relationer til nabokommunerne, mens relationerne til kommuner længere væk er mere begrænsede. Pointen er nedenfor illustreret med udgangspunkt i bilture for henholdsvis Favrskov og Horsens kommuner.

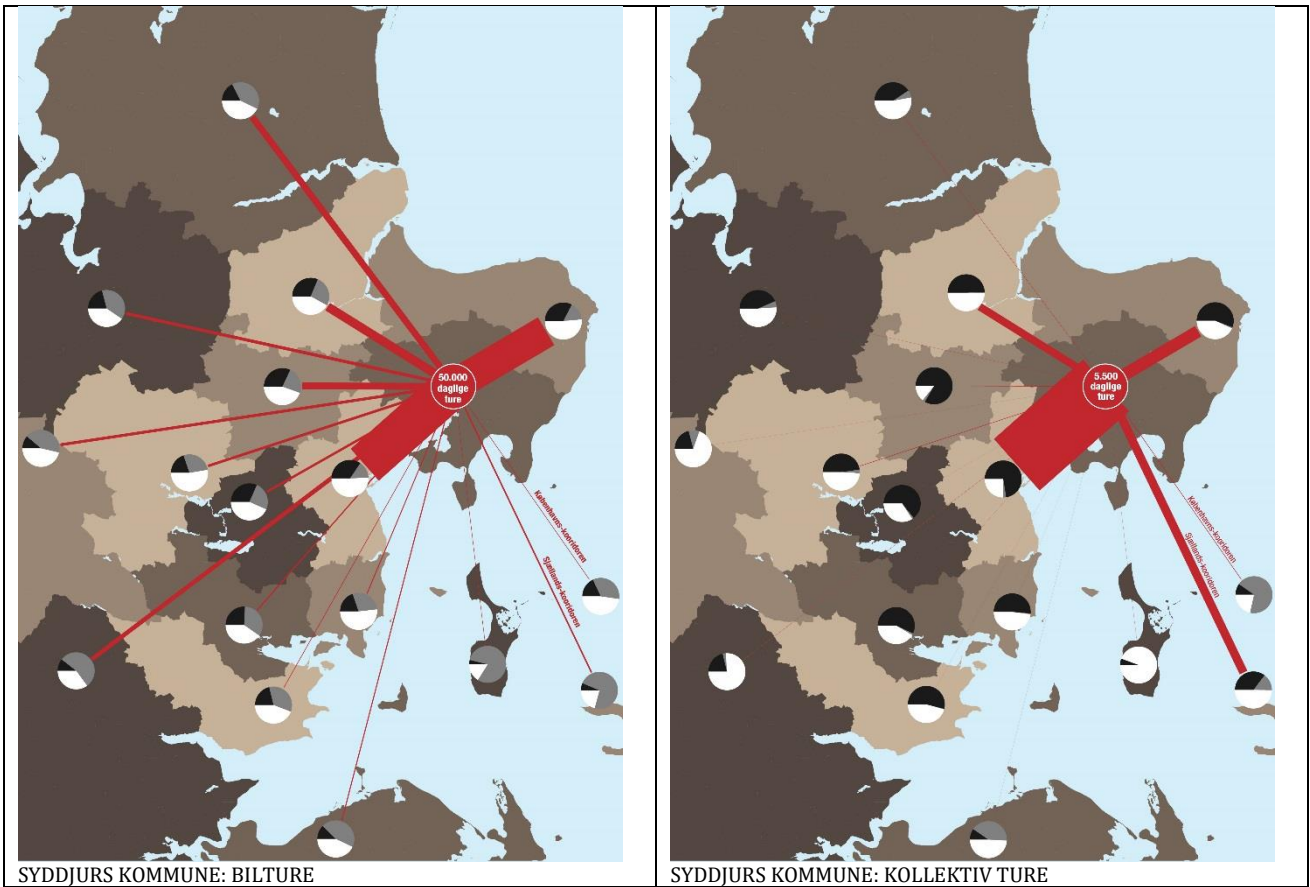


FIGUR 5: BILTURE FOR FAVRSKOV OG HORSENS (KILDE: COWI PÅ BAGGRUND AF DATA FRA LANDSTRAFIKMODELLEN)

Sammenhængen med nabokommunerne er naturligvis udtryk for, at afstand og dermed typisk også transporttid har en væsentlig betydning for folks transportvaner. Dette bekræfter mere generelle undersøgelser af transportmønstre, der bl.a. viser, at folk i begrænset grad ønsker at bruge mere end en time om dagen på transport.¹¹

Afstandens betydning for sammenhæng i regionen illustreres eksempelvis af rejserelationerne for Syddjurs Kommune, der i figuren nedenfor er vist i forhold til såvel bil som kollektiv trafik. Den fremgår tydeligt, at relationerne er markant større med de kommuner der grænser op til Syddjurs Kommune end med de kommuner, der ligger længere væk og hvor rejsetiden dermed er højere.

¹¹ Bl.a. undersøgelse baseret på YouGov Panelet i august 2011 samt undersøgelse af Norstat for Dansk Erhverv 2013.



SYDDJURS KOMMUNE: BILTURE

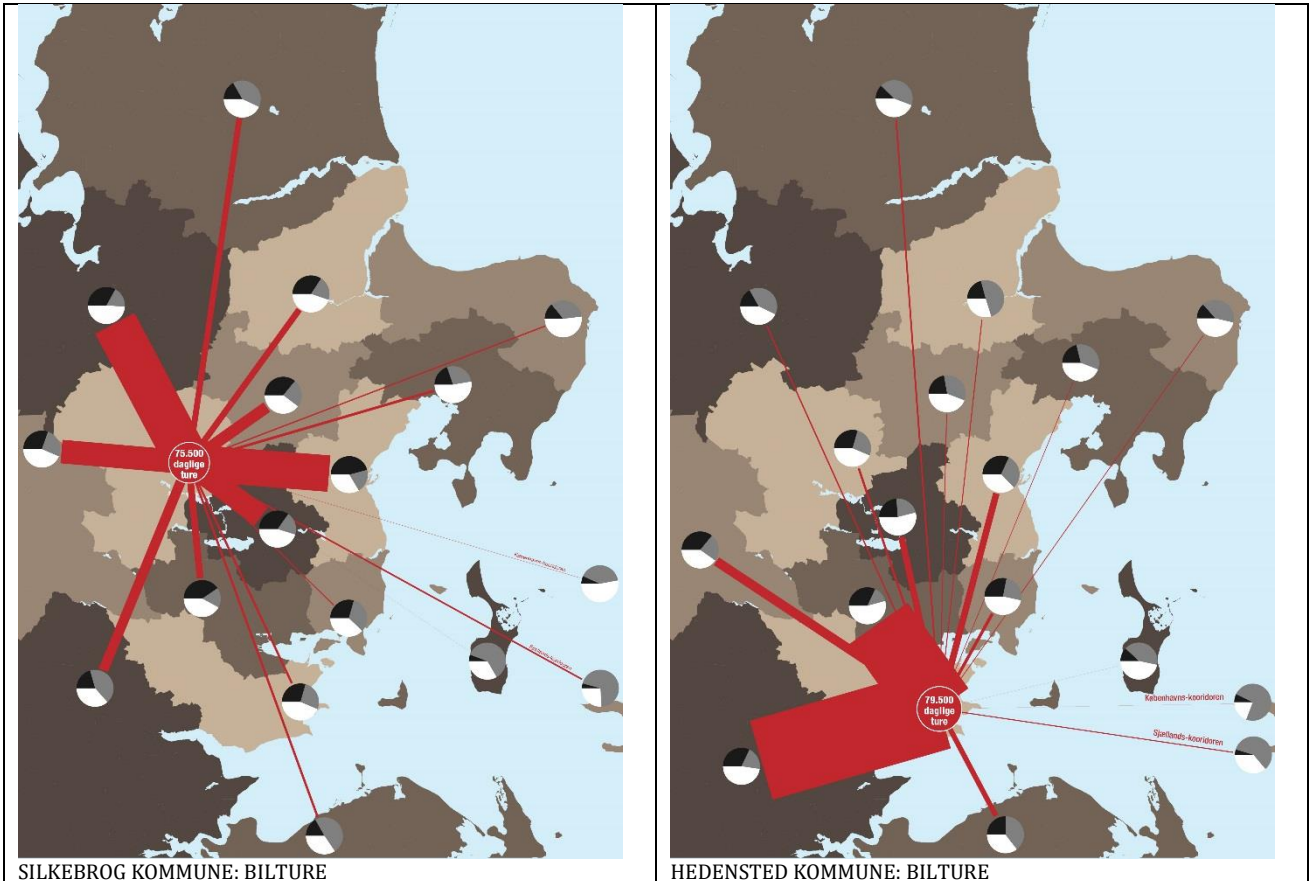
SYDDJURS KOMMUNE: KOLLEKTIV TURE

FIGUR 6: BETYDNINGEN AF AFSTAND OG REJSETID (KILDE: COWI PÅ BAGGRUND AF DATA FRA LANDSTRAFIKMODELLEN)

Betydningen af afstand og rejsetid har også den konsekvens, at det i høj grad er kommunerne i kanten af Business Region Aarhus, der præger relationerne udadtil.

Hedensted og Horsens kommuner, der ligger tættest på Sydjylland tegner sig eksempelvis for 62 pct. af personturene til eller fra dette område, mens Silkeborg, Favrskov og Randers kommuner tilsvarende tegner sig for 68 pct. af turene i forhold til Viborg-Thy området.

Kommunerne i kanten af Business Region Aarhus er også selv præget af relationerne med de omkringliggende områder. Som illustration heraf kan nævnes Silkeborg, hvor det største antal personture i bil er rettet mod Thy-Viborg området eller Hedensted, der har det største antal personture i bil mod Sydjylland.



FIGUR 7: EKSTERNE RELATIONER (KILDE: COWI PÅ BAGGRUND AF DATA FRA LANDSTRAFIKMODELLEN)

Billedet af relationer ændres delvist, hvis man ser på den kollektive transport. Her er det i næsten alle tilfælde relationer mod Aarhus der dominerer, jf. også nedenfor omkring fordelingen mellem individuel og kollektiv transport. Dette er ikke overraskende, idet det dels er mod Aarhus, at den kollektive trafikbetjening er bedst og samtidig her, at trængslen typisk er størst.

For personturene i bil tegner indkøb og fritidsture sig typisk for omkring halvdelen af turene, mens andelen af ture relateret til arbejde/uddannelse hhv. erhverv varierer mere. For den kollektive trafik tegner arbejde/uddannelse sig typisk for en noget større andel af personturene, mens andelen af erhvervsture med kollektiv trafik er betydeligt mindre end tilfældet for ture i bil.

3.3.1 DE PRIMÆRE INTERNE REJSESTRØMME

Aarhus er som regionens klart største by magneten for trafikken og indgår dermed også i en stor del af de primære rejsestrømme. Samlet set er det 58 pct. af alle personture på tværs af kommunegrænserne i Business Region Aarhus, der har udgangspunkt eller slut i Aarhus Kommune.

I tabellen nedenfor er antallet af personture (bil, kollektiv og ikke motoriseret) mellem de forskellige kommuner i Business Region Aarhus angivet med en farvekode fra hvid (få ture) til rød (mange ture).

De største rejsestrømme er:

- Skanderborg – Aarhus: 47.890 personture
- Favrskov – Aarhus: 37.080 personture
- Horsens – Hedensted: 31.844 personture
- Randers – Aarhus: 25.694 personture
- Randers – Favrskov: 20.406 personture

	Personture i alt										
	Favrskov Kommune	Hedensted Kommune	Horsens Kommune	Norddjurs Kommune	Odder Kommune	Randers Kommune	Samsø Kommune	Silkeborg Kommune	Skanderborg Kommune	Syddjurs Kommune	Aarhus Kommune
Favrskov Kommune		348	784	1.378	239	20.406	7	5.109	2.897	2.897	37.080
Hedensted Kommune			31.844	293	1.297	414	13	1.099	2.760	245	2.825
Horsens Kommune				443	2.789	918	71	3.017	11.930	518	14.162
Norddjurs Kommune					280	6.466	9	548	839	13.978	7.989
Odder Kommune						286	84	451	1.142	715	13.401
Randers Kommune							10	3.271	2.109	4.018	25.694
Samsø Kommune								15	22	18	181
Silkeborg Kommune									10.229	1.129	17.341
Skanderborg Kommune										998	47.890
Syddjurs Kommune											20.643

FIGUR 8: PERSONTURE MELLEM DELOMRÅDER I BUSINESS REGION AARHUS (KILDE: COWI PÅ BAGGRUND AF DATA FRA LANDS-TRAFIKMODELLEN)

Det skal bemærkes, at man ikke ud fra de anvendte data kan se, hvilke ruter de pågældende rejsestrømme vælger. Oftest vil der være tale om adskillige ruter; ikke mindst for nabokommunerne, hvor der sker en udveksling langs hele kommunegrænsen. Tilsvarende kan man ikke se retningen for turene.

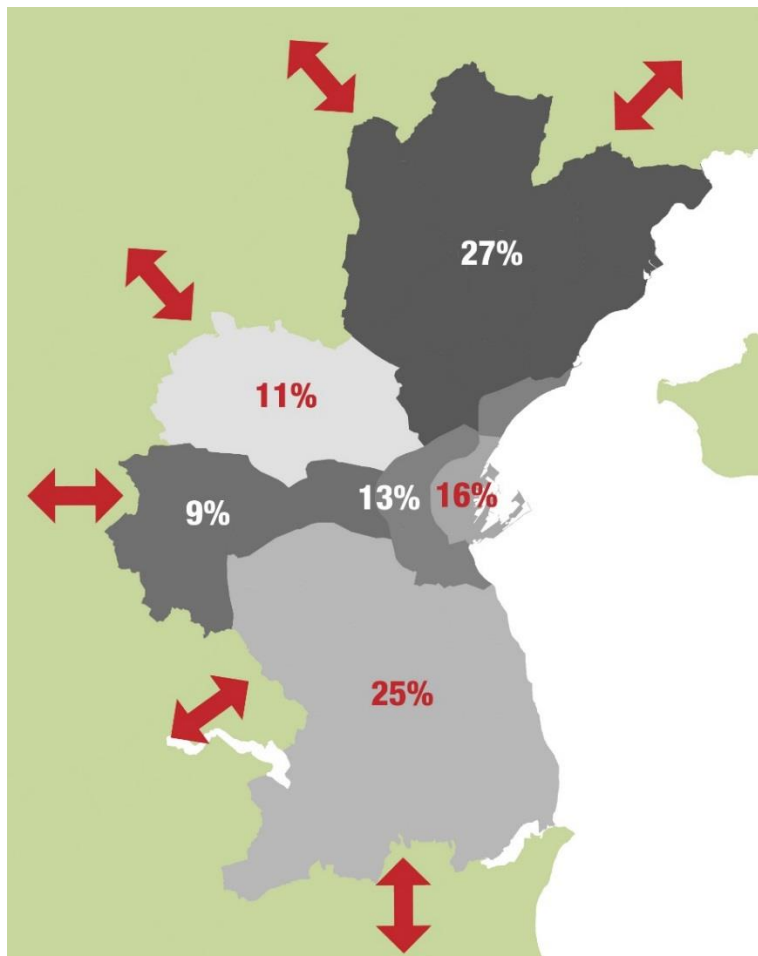
Ture til og fra Aarhus Kommune tegner sig som nævnt for næsten 6 ud af 10 ture mellem kommunerne i Business Region Aarhus. På figuren nedenfor er angivet hvilke områder i Aarhus disse ture går til eller fra. Eksempelvis er det 27 pct. af turene til eller fra Aarhus Kommune, der går til Aarhus Nord.

Som det fremgår af figuren er det syv ud af ti ture, der går til eller fra yderområderne i Aarhus Kommune i form af Aarhus Syd, Aarhus Vest og Aarhus Nord. Omvendt er det kun en mindre del af turene (16 pct.), der går til eller fra Aarhus C.

Afstand og rejsetid spiller også ind i forhold til delområderne. Eksempelvis er hovedparten af de kommuneeksterne ture til eller fra Aarhus N ture der starter eller slutter i Favrskov, Randers og Syddjurs kommuner. Uanset dette forhold er der dog også betydelige rejsestrømme på tværs af Aarhus Kommune eksempelvis i form af ture fra den sydlige del af Business Region Aarhus til Aarhus Nord.

Rejsestrømmene indikerer dermed, at det i forhold til Aarhus Kommune både er væsentligt at understøtte trafikken ind og ud af Aarhus samt trafikken på tværs af kommunen i det omfang, der er behov for det. Sidstnævnte betyder i praksis, at ringvejssystemet inklusiv E45 har en central rolle i forhold til at fordele trafikken til og fra omegnskommunerne. Fremkommeligheden på disse forbindelser er derfor vigtig ligesom muligheden for at

kunne transportere sig i kollektiv trafik på tværs efter kommissionens vurdering kunne være et fremtidigt fokusområde.



FIGUR 9: FORDELING AF PERSONTURE TIL OG FRA AARHUS KOMMUNE (BEREGNET PÅ BAGGRUND AF DATA FRA LANDSTRAFIK-MODELLEN)

3.3.2 FORDELING MELLEM BIL OG KOLLEKTIV TRANSPORT

For kommunerne under et står biltrafikken for 78 pct. af de samlede personture mellem kommunerne i Business Region Aarhus. Den kollektive trafik tegner sig for 15 pct., mens den ikke motoriserede trafik (cykel og gang) står for 7 pct.

	Bil	Kollektiv	Ikke motoriseret
Favrskov	92%	6%	2%
Hedensted	91%	5%	4%
Horsens	89%	8%	4%
Norrdjurs	93%	6%	1%
Odder	88%	12%	0%
Randers	84%	15%	0%
Silkeborg	92%	6%	2%
Skanderborg	91%	7%	2%
Syddjurs	91%	8%	1%

Aarhus	70%	20%	10%
Gennemsnit alle	78%	15%	7%
Gennemsnit uden for Aarhus	90%	8%	2%

Den kollektive trafikandel og andelen for cykel og gang bæres i høj grad af relationerne til Aarhus. For ture til eller fra områder i Aarhus tegner bilen sig kun for 70 pct. Ses der bort fra Aarhus står bilen for 90 pct. af personturene, mens den kollektive trafik kun tegner sig for 8 pct. Der er dog stor forskel på de enkelte kommuner. For Odder og Randers vedkommende står den kollektive trafik for 12 pct. henholdsvis 15 pct. af turene til eller fra de andre delområder i Business Region Aarhus. Der findes ikke tal fra andre områder, der er umiddelbart sammenlignelige og det er derfor ikke umiddelbart muligt at konkludere, om mønstret i Business Region Aarhus adskiller sig fra andre områder.

Ser man på relationerne mellem de enkelte kommuner er der meget stor variation i forhold til den kollektive trafiks henholdsvis bilens andel af de samlede personture, jf. tabellen nedenfor, der viser den kollektive trafiks andel af samtlige personture

	Andel personture i kollektiv transport										
	Favrskov Kommune	Hedensted Kommune	Horsens Kommune	Norddjurs Kommune	Odder Kommune	Randers Kommune	Samsø Kommune	Silkeborg Kommune	Skanderborg Kommune	Syddjurs Kommune	Aarhus Kommune
Favrskov Kommune		0%	2%	1%	0%	6%	5%	5%	2%	1%	8%
Hedensted Kommune			3%	0%	0%	0%	30%	17%	2%	0%	2%
Horsens Kommune				0%	1%	2%	68%	5%	8%	1%	22%
Norddjurs Kommune					0%	6%	50%	4%	0%	4%	15%
Odder Kommune						0%	84%	4%	29%	0%	16%
Randers Kommune							16%	19%	1%	8%	35%
Samsø Kommune								13%	23%	25%	56%
Silkeborg Kommune									8%	2%	12%
Skanderborg Kommune										0%	6%
Syddjurs Kommune											14%

FIGUR 10: DEN KOLLEKTIVE TRAFIKS ANDEL AF PERSONTURENE (KILDE: COWI PÅ BAGGRUND AF DATA FRA LANDSTRAFIKMØDELLEN)

Det er interessant, at den kollektive trafik i nogle relationer står for en ganske betydelig del af de samlede personture. Det mest markante er mellem Randers og Aarhus, hvor den kollektive trafik står for 35 pct. af samtlige personture, mens andelen for Horsens og Aarhus er 22 pct. Uden for Aarhus er ikke mindst Skanderborg – Odder bemærkelsesværdig med en kollektiv andel på 29 pct., men også Randers – Silkeborg og Hedensted – Silkeborg ligger med en relativ høj andel af personture i den kollektive trafik.

Generelt er relationerne med Aarhus præget af en højere andel kollektiv trafik, men der er dog også interessante undtagelser, eksempelvis i forhold til Hedensted, Favrskov, Skanderborg og til dels også Silkeborg, hvor den kollektive trafikandel er ret lav.

Det er oplagt, at de kollektive forbindelsers karakter spiller ind i forhold til dens markedsandel, herunder eksempelvis i forhold til rejsetid, frekvens og komfort. I kapitlet om kollektiv trafik analyseres en række af de primære rejsestrømme nærmere med henblik på at undersøge potentialet for den kollektive trafikbetjening.

3.4 KONKLUSION – REJSESTRØMME I BUSINESS REGION AARHUS

Analysen har belyst relationerne mellem kommunerne i Business Region Aarhus og Business Region Aarhus relationer til omverdenen.

En central konklusion er, at Aarhus er omdrejningspunkt for en meget stor del af trafikken mellem kommunerne i Business Region Aarhus, idet 58 pct. af alle ture mellem kommunerne har start eller slut i Aarhus Kommune.

Transportmønstrene viser, at især omegnskommunerne er klart orienteret mod Aarhus, idet typisk mere end halvdelen af samtlige kommuneeksterne rejser går til eller fra Aarhus. De yderste kommuner har også betydelige udveksling med Aarhus, men de er i lige så høj grad forbundet med nabokommunerne, herunder uden for Business Region Aarhus. Dette betyder også, at Business Region Aarhus relationer med omverdenen i høj grad er båret af nabokommunerne, idet disse står for størstedelen af personturene med områderne uden for regionen.

Afstand og rejsetid spiller en væsentlig rolle for relationerne. Det giver sig blandt udslag i, at de eksterne ture primært går til naboområder til Business Region Aarhus, mens antallet af rejser til og fra Fyn, Sjælland og Hovedstadsområdet er ret begrænset.

I forhold til rejser til og fra Aarhus Kommune er det et vigtigt perspektiv, at hovedparten af turene har start eller slut uden for Ringvejen, ligesom en del ture går på tværs. Det betyder, at det er vigtigt, at der også er fokus på forbindelserne på tværs af Aarhus Kommune.

Kollektiv transport spiller generelt en begrænset rolle og er i høj grad båret af rejsestrømme til og fra Aarhus. Der er dog enkelte andre kommunerelationer, der har en relativ høj kollektiv transportandel, herunder Odder-Skanderborg og Randers-Silkeborg. Tilsvarende er der en del relationer, hvor den kollektive trafik stort set ingen rolle spiller. Analysen indikerer samlet set, at der er et potentiale for at styrke den kollektive trafiks markedsandel, hvilket analyseres nærmere i kapitel 5.

Det hører samtidig med, at selvom den kollektive trafikandel generelt er højere for relationer til Aarhus er der forskel på delområderne i Aarhus. Særligt har Aarhus N en relativ lav kollektiv markedsandel af personture fra de øvrige kommuner i regionen. Dette er interessant i lyset af letbanens idriftsættelse i 2017, idet letbanen netop medfører en styrket kollektiv trafikbetjening af Aarhus N.

4 EN SAMLET OVERORDNET OG ROBUST VEJSTRUKTUR

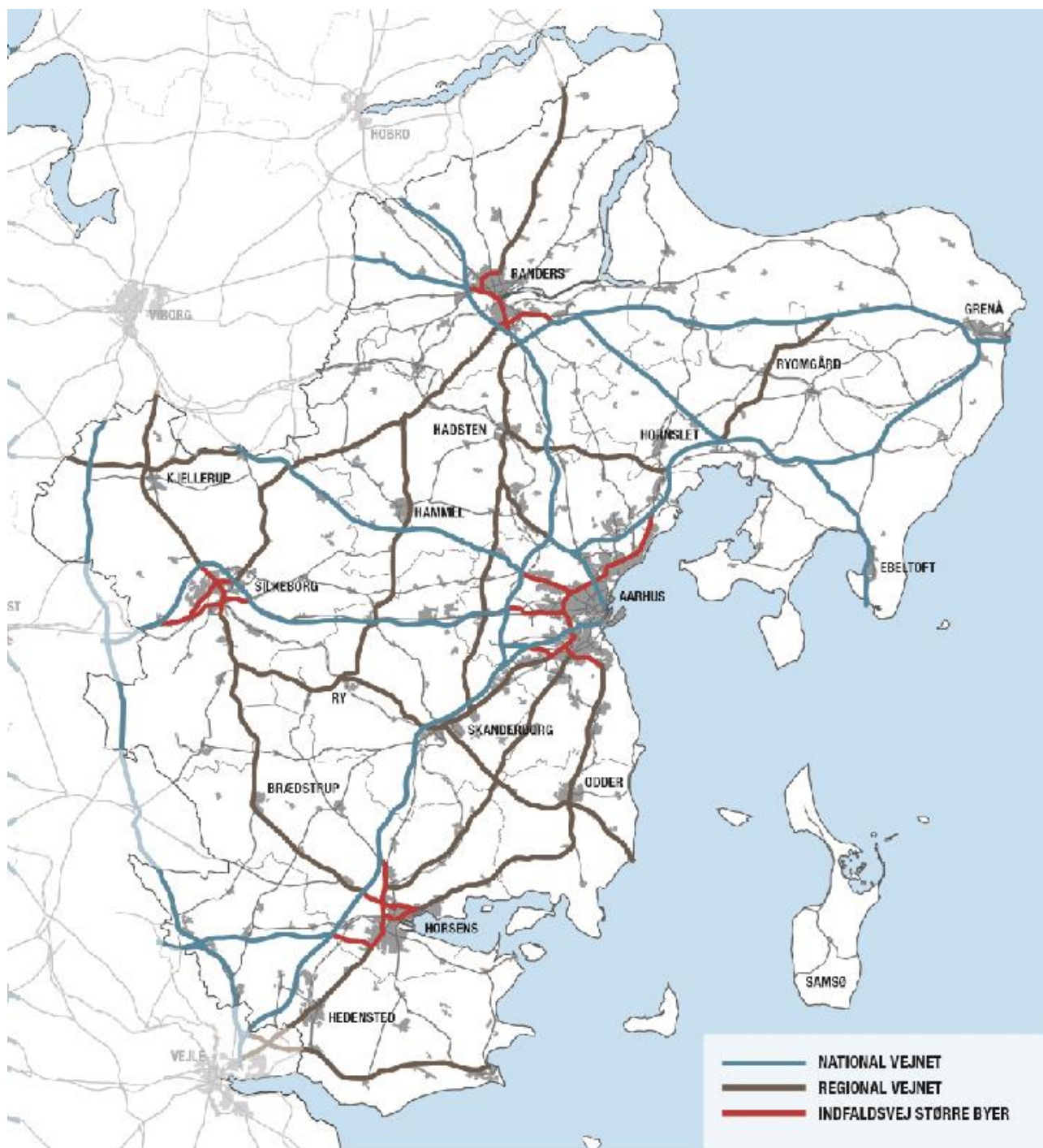
Det overordnede vejnet i Business Region Aarhus spiller en central rolle for borgernes og virksomhedernes mobilitet. Det overordnede vejnet binder Danmark sammen og skaber muligheder for transport til og fra det nationale og internationale marked. Vejnettet er med til at sikre en effektiv trafikafvikling til, fra, gennem og internt i regionen.

Nedsat fremkommelighed på det overordnede vejnet har umiddelbare omkostninger i form af ventetid, forsinkelser og øget brændstofforbrug. Nedsat fremkommelighed har desuden økonomiske konsekvenser afledt af usikkerhed om forventet transporttid og deraf følgende fordyrende tilpasninger i lager, logistikkæderne, transportvaner samt uhensigtsmæssige rutevalg. Samlet set er et velfungerende vejnet derfor en grundlæggende forudsætning for et godt erhvervmiljø og generel god mobilitet for borgerne.

Det er kommissionens vurdering, at en samlet overordnet og robust vejstruktur primært handler om to ting: 1) At undgå eller minimere trængsel på det overordnede vejnet og indfaldsvejene. 2) At sikre og forbedre adgangen til det nationale og internationale vejnet for borgere og virksomheder i regionen.

4.1 VEJKLASSER I DET OVERORDNEDE VEJNET

Den overordnede vejstruktur i Business Region Aarhus omfatter veje med principiel forskellig funktion – et nationalt vejnet, et regionalt vejnet og indfaldsveje til de større byer. Det samlede overordnede vejnet, som vurderes at være af fælles betydning i regionen, fremgår af figur 11.



FIGUR 11: DET OVERORDNEDE VEJNET I BUSINESS REGION AARHUS

4.1.1 DET NATIONALE/INTERNATIONALE VEJNET

En væsentlig brik i det nationale/internationale vejnet i Business Region Aarhus udgøres af motorvejsnettet. Det sikrer effektive forbindelser til og fra de vigtigste internationale og nationale trafikknudepunkter og er derfor centralt for industri- og erhvervscentres logistik- og distributionssystemer. Motorvejsnettet muliggør samtidig bosætningsmønstre, hvor pendling kan ske over større afstande, hvorved virksomhedernes muligheder for tiltrækning af specialiseret arbejdskraft styrkes.

Østjyske Motorvej udgør en del af den nord-sydgående forbindelse fra Norge og Sverige gennem Jylland med Business Region Aarhus som midtpunkt til Tyskland og videre ned gennem Europa. Den er rygraden i det overordnede vejnet. Vigtige tværgående forbindelser knytter sig til Østjyske Motorvej. Det drejer sig om Rute 16 i nord ved Randers, der giver forbindelse mod vest til Viborg og mod øst til Grenå, hvorfra der er videre forbindelse med færgerute til Sverige og godsroute til Norge.

Ved Aarhus drejer det sig om en række veje. Rute 26 mod Viborg og Thy. Rute 15 med forbindelser via Herning/Silkeborg motorvejen til Vestjylland og Djursland Motorvejen mod bl.a. Aarhus Lufthavn, Grenå og Grenå Havn, Genvejen og Aarhus Syd Motorvejen, som giver forbindelse til bl.a. Aarhus Havn, der er et knudepunkt i det transeuropæiske net TEN-T. Syd for Horsens danner Rute 30 genvej til bl.a. Midtjyske Motorvej mellem Vejle og Herning og endelig syd for Hedensted Rute 13 med forbindelse mod Viborg.

Det er et vejnet som både understøtter effektiv transport over lange afstande og som sammenbinder hovedbyerne i Business Region Aarhus. Efter kommissionens vurdering, er det dermed et vejnet, hvor trafikanternes forventninger til og betydningen af god fremkommelighed og høj stabilitet i trafikafviklingen er meget stor.

4.1.2 DET REGIONALE VEJNET

I sammenbindingen af Business Region Aarhus understøttes det nationale vejnet af et regionalt vejnet. Det regionale vejnet består primært af kommuneveje. Det sikrer forbindelser mellem byerne i Business Region Aarhus og kobler disse til det nationale vejnet. Det har stor betydning for de lokale relationer mellem nabobyer og spiller således også en væsentlig rolle for pendlingen og erhvervstrafikken.

4.1.3 INDFALDSVEJE I DE STØRE BYER

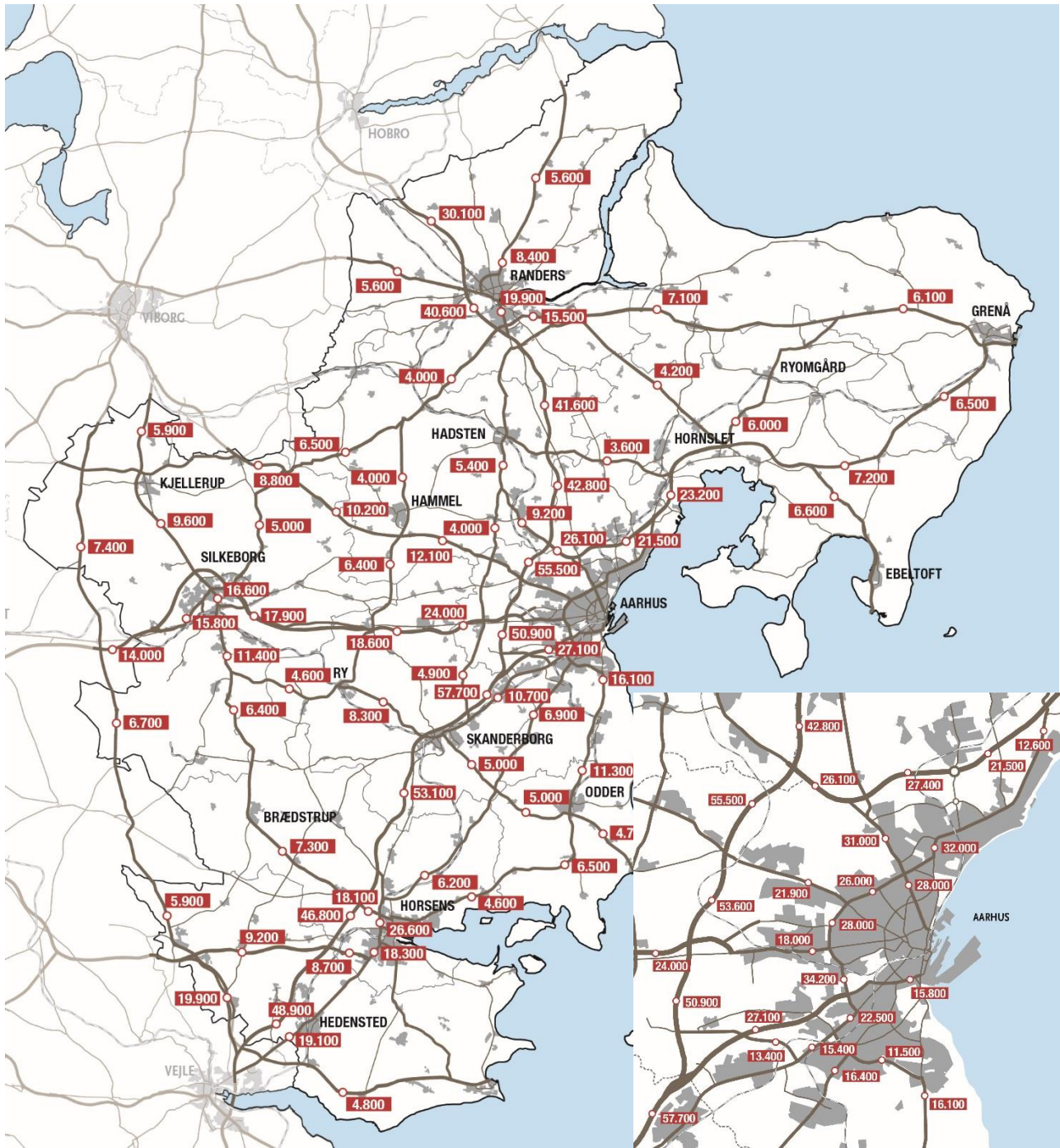
Det sidste led i sammenbindingen af Business Region Aarhus udgøres af indfaldsveje i de større byer - og i stort omfang veje gennem udbyggede byområder. Dette vejnet kobler trafikken fra byernes erhvervs- og boligområder til det overordnede vejnet mellem byerne. Indfaldsvejene har en dobbeltfunktion, hvor de både er væsentlige for den interne sammenhæng i byerne, og samtidig er byernes primære forbindelse udadtil. Det giver en kompleksitet i ønskerne til vejenes funktion (hvilken trafik skal prioriteres), indretning (hvor mange adgange kan der være) og udseende (hvordan opleves mødet med byen).

4.2 STATUS OG UDFORDRINGER FOR VEJTRAFIKKEN

Overordnet set har Business Region Aarhus i hovedtræk en god infrastruktur, som i vidt omfang understøtter de gældende rejsemønstre. Trafikken på vejnettet er klart størst omkring byerne og på motorvejsnettet, jf. figur 12. En skæv retningsfordeling med store trafikmængder mod byområder om morgenen og fra disse om eftermiddagen afspejler det indbyrdes samspil mellem de enkelte byer og mellem byerne og deres lokale opland. Kommissionen vurderer, at særligt dette forhold afstedkommer afviklingsproblemer på vejnettet.

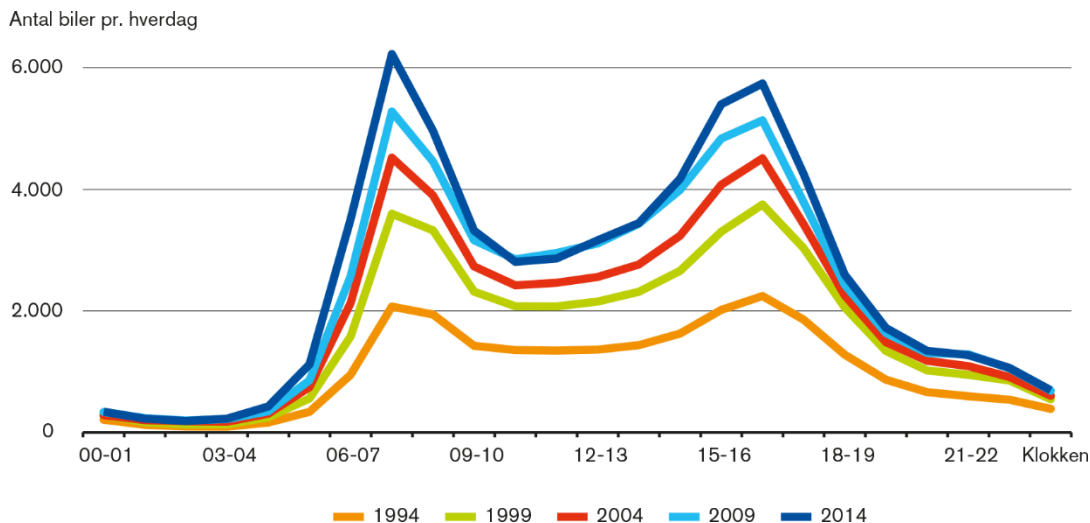
Det ses i særlig grad på vejnettet i de større byer og i knudepunkter, hvor trafikken udveksles mellem det nationale vejnet og det regionale vejnet. Særlige udfordringer knytter sig til rampetilslutninger til motorvejene og en række større vejkryds, ligesom udfordringerne spredt sig til de nærliggende vejstrækninger. En høj belastning i disse punkter på vejnettet resulterer ofte i, at selv små hændelser (uheld m.m.) kan få meget store og langvarige konsekvenser for trafikafviklingen.

Konsekvenserne bliver særligt store, når disse hændelser rammer motorvejsnettet, fordi mange trafikanter i denne situation søger ud på det regionale vejnet, som ikke altid er gearet til at håndtere trafikmængderne. Efter kommissionens vurdering, er opretholdelse af en god trafikafvikling på de kapacitetsstærke veje - og særligt motorvejene - derfor en central udfordring.



FIGUR 12: ÅRSDØGNTRAFIK PÅ UDVALGTE VEJSTRÆKNINGER I BUSINESS REGION AARHUS. - DATA FRA VEJDIREKTORATET (2015) (KILDE: VEJDIREKTORATET SPEEDMAP DATA)

Kapacitetsproblemerne morgen og eftermiddag opleves typisk i relativt begrænsede tidsrum. Selvom en større spredning af disse trafikbelastninger kunne afhjælpe afviklingsproblemerne, så er det ikke ligetil at ændre rejsemønstre. På E45 (og andre steder) har tendensen konkret ikke blot været mere trafik, men ekstra meget mere trafik i spidstimerne, jf. figur 13.



FIGUR 13: TRAFIKKENS DØGNFORDELING PÅ E45 VED STILLING (VEJDIREKTORATET 2015)

I jo højere grad det overordnede vejnet udnyttes i forbindelse med den daglige pendling des stærkere vil mønstret med høje spidstimeandele slå igennem. For en østjysk byregion, hvor sammenhæng på tværs af kommunegrænser vil være centralt i udviklingen, synes det ikke særlig sandsynligt, at denne udfordring fremadrettet bliver mindre.

Konsekvenserne af en dårlig trafikafvikling- hvad enten den skyldes høj spidstimebelastning, hændelser på vejnettet eller andet - er tidstab, omvejskørsel og øget uheldsrisiko. Alt sammen forhold, som i et samfundsøkonomisk perspektiv udgør et tab for virksomheder og privatpersoner. For virksomheder medfører en ringe regularitet usikkerhed om leverancer, hvilket har stor betydning for produktionen. Sikringen af et velfungerende overordnet vejnet er derfor af stor betydning.

Som et udtryk for de afviklingsmæssige problemer på det overordnede vejnet, er der på figur 14 vist en række lokaliteter med betydende trængsel. Grundlaget for udpegningen af lokaliteter med særlige trængselsudfordringer i regionen er rejsetidsdata fra Vejdirektoratet (Speedmap data). Trængsel er udtrykt ved lave rejsehastigheder i forhold til den skilte hastighed.

Det er efter kommissionens vurdering oplagt, at eksempelvis de afviklingsproblemer som knytter sig til E45 omkring Aarhus og Skanderborg har særlig stor betydning, både fordi risikoen for at hændelser på E45 presser trafik ud på det øvrige vejnet og ind gennem byerne er meget stor, og fordi mange rejsestrømme (lokale, regionale og nationale) bliver påvirket. Men for byerne udgør de mere lokale afviklingsproblemer også en stor udfordring – eksempelvis ved en flaskehals som Randers Bro, hvor problemer med trafikafviklingen i myldretiden umiddelbart vil brede sig til hele det centrale byområde.



FIGUR 14: TRÆNGSELSPROBLEMER PÅ DET OVERORDNEDE VEJNET I BUSINESS REGION AARHUS (KILDE: VEJDIREKTORATET SPEEDMAP DATA)

Vejtrafikens påvirkning af det omgivende miljø bidrager også til samfundsøkonomiske tab og udgør således en særskilt udfordring i udviklingen af infrastrukturen. Omvejskørsel og dårlig trafikafvikling øger brændstofforbruget og dermed både klimapåvirkningen og luftforureningen fra trafikken. Samtidig kan uønskede rutevalg medføre, at områder som ikke er egnede til at bære gennemkørende trafik – på grund af boliger, skoler eller andre følsomme anvendelser – bliver belastede. Omvendt er dårlig trafikafvikling en af de faktorer, der kan medføre et skift fra bil til kollektiv trafik.

Udbygning af vejnettet har konsekvenser i form af anlægsomkostninger, indgreb i byområder eller natur med påvirkning af beboere, kulturmiljøer, flora og fauna til følge. Samfundsøkonomiske vurderinger, der systematisk sammenligner fordele og omkostninger ved infrastrukturinvesteringer, er derfor en central del af beslutningsgrundlaget.

4.3 FREMTIDENS TRAFIK I BUSINESS REGION AARHUS

Business Region Aarhus forventer en stærk befolkningstilvækst på mere end 12 pct. frem mod 2030¹², og samtidigt forventes en fortsat kraftig vækst i antallet af arbejdspladser i regionen. Væksten vil alt andet lige medføre et øget mobilitetsbehov, som skal tilgodeses.

Ændringerne i befolkningstallet og befolkningens aldersmæssige sammensætning vil i sig selv kunne få en stor betydning for trafikken i Business Region Aarhus. Har befolkningen i 2030 samme anvendelse af de forskellige transportmidler som i dag, så vil den demografiske udvikling alene medføre, at personer med bopæl i Business Region Aarhus vil have et dagligt transportarbejde, som er 7 mio. km større end i dag. Selvom der vil være en stigning i cykeltrafikken på 23 pct. og den kollektive trafik på 9 pct. i forhold til i dag, så vil de alt andet lige tabe andele i forhold til biltrafikken som øges med 24 pct. Ture i bil vil tegne sig for 90 pct. af stigningen i den daglige transport for bosatte i Business Region Aarhus.¹³

Ovenstående betragtning tager ikke højde for, at fastholdelse af ældre på arbejdsmarkedet vil indebære, at denne aldersgruppe sammenlignet med i dag må påregnes at få et større aktivitetsniveau. Betragtningen tager heller ikke højde for at stigende trængsel på vejnettet alt andet lige vil kunne gøre brugen af alternativer til bil mere attraktiv.

Såfremt væksten afføder samme udvikling i rejsemønstret som hidtil, vil den største trafikvækst forekomme på de største veje, herunder motorveje. Med andre ord vil især de veje, som allerede i dag er særligt belastede, i fremtiden opleve en øget belastning.

Vejdirektoratet har i forbindelse med de strategiske analyser af E45 opstillet to scenarier for trafikvæksten. Dels et lavvækstscenarie som vil resultere i en vækst i antallet af bilture på 16 pct. og en vækst i biltrafikarbejdet på 19 pct. fra 2010-2030 og dels et højvækstscenarie som vil resultere i en vækst i antallet af bilture på 31 pct. og en vækst i biltrafikarbejdet på 36 pct. fra 2010-2030.

Uanset lav eller høj trafikvækst vil konsekvensen være stigende trængsel på vejnettet.

4.4 AKTUELLE UDBYGNINGSPLANER OG -IDEER

Både stat og kommuner i det østjyske har en række planer og ideer på bedding, når det gælder udbygning af det overordnede vejnet. I mange tilfælde er det planer og ideer som udvikles over en længere årrække – og i alle tilfælde tiltag, som søger at tackle udfordringer omkring fremkommeligheden på vejnettet og i det hele taget en nødvendig udvikling af vejinfrastrukturen i Business Region Aarhus.

Planer og ideer fremgår af figur 15 og er efterfølgende listet og beskrevet i forhold til deres aktuelle status.

¹² DSTs befolkningsfremskrivning

¹³ Beregning baseret på TU-data (2011-14) og DSTs befolkningsfremskrivning.



FIGUR 15: EN OVERSIGT OVER IGANGVÆRENDE OG UNDERSØGTE PROJEKTER

For projekterne på kortet er der skelnet mellem følgende stader for de enkelte tiltag:

Sort: Projekter som er afklarede. Projekter hvor både plan-/projektgrundlag (VVM, skitseprojekt eller lign.) og finansiering er på plads, eller tæt på at være det.

Blå: Projekter som kun delvist er afklarede. Projekter hvor alene plan-/projektgrundlag (VVM, skitseprojekt eller lign.) eller finansiering er på plads, eller tæt på at være det.

Rød: Projekter som ikke er afklarede. Langsigtede projekter, hvor der alene foreligger ideskitser og indledende analyser.

Statslige planer

På statsvejnettet er den sidste del af motorvejen mellem Herning og Aarhus under anlæg – primært en bymæssig strækning i og ved Silkeborg. Desuden er en udbygning af del af Rute 15 – motortrafikvejen øst for Løgten – lige påbegyndt, ligesom et tilslutningsanlæg ved Sdr. Borup er udbygget og en ny vej sydøst om Randers (Rute 16) er anlagt inden for de seneste par år.

Statslige udbygningsplaner og –ideer omfatter følgende:

1. Udbygning af E45 mellem Vejle og Randers. Trængselsforhold, udbygningsmuligheder, m.m. i relation til udbygning af den østjyske motorvej er analyseret og vurderet i særlige strategiske analyser (Rapport 459. Vejdirektoratet 2014). Strækningen mellem Skanderborg og Aarhus er udpeget som mest belastet – sammen med visse tilslutningsanlæg. Pt. pågår særlige analyser af muligheder for inddragelse af nødspor samt af tilslutningsanlæg til E45 ved Horsens, ved Hørning, ved Aarhus Nord samt på Djurslandmotorvejen ved Lystrup. Projekterne er ikke endeligt afklarede og der foreligger ikke nogen finansiering.
2. Udbygning af tilslutningsanlæg på E45 ved Genvejen/Aarhus og ved Skanderborg samt nyt tilslutningsanlæg ved Hatting/Horsens (inkl. forbindelsesvej til Horsens) er klar til realisering. Disse er finansieret af stat og kommuner i fællesskab.
3. Udbygning af Rute 26. Der er gennemført VVM for ny motorvej mellem Søbyvad og Aarhus samt for motortrafikvej mellem Viborg og Rødkærsbro, og hvor linjeføringer er afklarede. Der foreligger ikke nogen finansiering til selve anlægget, men der er afsat midler til at finansiere forlodsovertagelser af ejendomme i den valgte linjeføring.
4. Udbygning af Rute 15. Der foreligger forundersøgelse af en forlængelse af Djurslandmotorvejen til Tirstrup (Rapport 421. Vejdirektoratet 2012). Der foreligger ikke afklaret projektgrundlag eller finansiering. Pt. er der truffet beslutning om opgradering af motortrafikvejen.
5. Omfartsvej ved Auning på Rute 16. En forundersøgelse er under udarbejdelse.
6. Omfartsvej nord om Grenå på Rute 15/16 (Rapport 372. Vejdirektoratet 2011). Er klar til anlæg.
7. Fast forbindelse over Kattegat. Som en del af strategiske analyser af fremtidige muligheder for udbygning af infrastrukturen mellem Øst- og Vestdanmark er der analyseret og belyst en lang række forhold omkring en fast forbindelse over Kattegat (Rapport 545. Vejdirektoratet og Trafik- og byggestyrelsen 2015). Pt. er det videre arbejde uafklaret.
8. Ny Midtjysk motorvej – Hærvejsmotorvej. Som en del af strategiske analyser af fremtidige muligheder for udbygning af motorvejsnettet i Jylland er foretaget screeninger og vurderinger af forskellige linjeføringer (Rapport 456. Vejdirektoratet 2013). Mobilitetskommissionen har ikke forholdt sig til de forskellige linjeføringer og angivelsen på figur 15 skal dermed alene ses som én blandt flere muligheder.

Kommunale planer

Inden for de seneste par år er 1. etape af forbedret vejforbindelse til Aarhus Havn – udbygning af Åhavevej til 4 spor – gennemført. Udbygning af Herredsvej – del af ringvej i Aarhus Nord i tilknytning til Skejby Sygehus – er sket for nylig.

Kommunale udbygningsplaner og –ideer omfatter følgende:

9. Forbedring af vejforbindelse til Aarhus Havn – 2. etape, tunnel under Marselis Boulevard. Aarhus Kommune har udarbejdet plan- og projektgrundlag og har afklaret finansiering med bidrag fra Staten og Aarhus Havn. I forhold til finansieringen udestår en likviditetsmæssig udfordring.

10. Udbygning af Viborgvej i Aarhus til 4 spor. Aarhus Kommune har afsat midler til projektet og er i gang med en VVM undersøgelse.
11. Anlæg af ny ringvejsforbindelse – del af en ring 3 – i den sydlige del af Aarhus Kommune. En VVM undersøgelse er gennemført med henblik på afklaring af linjeføring i 2016. Der er påbegyndt opsparing til projektet.
12. Udbygning af Genvejen ved Aarhus – forbindelse mellem motorvejene og Skanderborgvej. Muligheder for en fremtidig udbygning til 4 spor er analyseret og skitseret i en infrastrukturudredning fra 2012.
13. Udbygning af Ringvejen i Aarhus. Muligheder for en fremtidig udbygning til 6 spor er analyseret og skitseret i en infrastrukturudredning fra 2012.
14. Udbygning af Ringvej Syd og Ravnsbjergvej samt anlæg af ramper til Aarhus Syd Motorvejen. Muligheder for en fremtidig udbygning er blandt andet analyseret og skitseret i en infrastrukturudredning fra 2012.
15. Ny østlig vejforbindelse over Randers Fjord. Randers Kommune har gennemført VVM undersøgelse for en ny vej øst om Randers. Der samarbejdes med Staten om en brugerbetalingsmodel. Finansieringen er uafklaret.
16. Ny havneforbindelse i Randers. Randers Kommune har udarbejdet en VVM for en ny vej til nye østlige dele af havnen. Der er påbegyndt opsparing til projektet.
17. Omfartsvej ved Nimtofte. Syddjurs Kommune har planlagt og afsat midler til en omfartsvej. Der udestår en miljøscreening.
18. Udbygning af indfaldsveje i Silkeborg. Silkeborg Kommune har siden 2009 planlagt udbygning af øst-vest gående og nord-syd gående indfaldsveje centralt i byen (Drewsensvej, Nordskovvej, Christian 8. Vej). Finansiering er afklaret på relativ kort sigt.
19. Opkoblinger til ny motorvej i Silkeborg. Silkeborg Kommune har siden 2009 planlagt udbygninger af forbindelser til tilslutningsanlæg på den nye motorvej. Der er afsat midler.
20. Omfartsvej syd om Horsens. Horsens Kommune har planlagt en ny omfartsvej – mod øst og i forlængelse af Vestvejen. Anlægget er finansieret (medfinansieret af Hedensted Kommune) og forventes påbegyndt snarest.
21. Forlængelse af omfartsvej syd om Horsens. Der foreligger ideer til en forlængelse af den omtalte sydlige omfartsvej mod øst. Projekt og finansiering er uafklaret.
22. Nordlig omfartsvej ved Horsens. Horsens Kommune undersøger muligheder for en ny vej nord om Horsens. Projekt og finansiering er uafklaret.

4.5 VÆSENTLIGE UDFORDRINGER

Udfordringerne omkring vejinfrastrukturen og biltrafikken – samt eksempler på mulige indsatser - er i det følgende valgt grupperet og beskrevet under en håndfuld temaer som nævnt nedenfor. Temaerne vurderes at være centrale, mens de nævnte mulige løsningsmuligheder ikke nødvendigvis er fyldestgørende:

- Fremkommelighed på det overordnede vejnet
- Opkobling til det overordnede vejnet
- Indfaldsveje til de store byer
- Pendling til de større erhvervsområder
- Godshåndtering i tilknytning til de større byer

4.5.1 FREMKOMMELIGHED PÅ DET OVERORDNEDE VEJNET

Det overordnede vejnet har såvel national som regional betydning for mobiliteten. Flere af de overordnede veje er i dag præget af trængsel i en sådan grad, at det efter kommissionens vurdering kun kan løses ved nyanlæg og større udvidelser.

E45

E45 i Østjylland omfatter en 110 km lang strækning fra Hornstrup nord for Vejle til nord for Randers – alle steder med fire spor. E45 udgør rygraden i hele den vstdanske infrastruktur. Motorvejen udgør både nationalt og regionalt en væsentlig vejforbindelse – som en del af det 'store H' med international forbindelse mod og mellem Norden og Tyskland, mellem landsdelene samt som en sammenbinding af rækken af byer, der bl.a. udgør et samlet arbejdskraftopland for erhvervslivet i Business Region Aarhus.

Mobilitetskommissionen offentliggjorde i maj 2015 en første delafrapportering vedr. udbygningsbehov af E45 i Østjylland. Nedenstående er baseret på denne delafrapportering.

Årsdøgntrafikken på E45 i Østjylland varierer mellem 30.000 køretøjer pr. døgn nord for Randers og 58.000 mellem Skanderborg og Aarhus.¹⁴

Der er på flere dele af E45 i Østjylland tale om et relativt stort antal lastbiler. Antallet af lastbiler udgør op til 15-20 pct. af den samlede trafikmængde og de fylder meget, hvilket nedsætter den samlede rejsehastighed.

Opgørelser fra Vejdirektoratet viser, at trafikken på E45 er steget markant de seneste årtier; flere steder inden for Business Region Aarhus er den steget med 50 pct. siden 2000 og efter en periode med stagnation under finanskrisen stiger trafikken igen markant. I perioden 2012-2014 er der tale om stigninger i størrelsesordenen 10 pct. Vejdirektoratets prognoser indikerer, at trafikudviklingen vil fortsætte som følge af, at der vil ske en fortsat koncentration af trafikvæksten i de overordnede vejkorridorer.¹⁵

Trafikmængden og fordelingen henover døgnet betyder, at E45 i dag er præget af trængsel. Vest for Aarhus og mellem Skanderborg S og Aarhus viser Vejdirektoratets seneste opgørelser, at der er stor trængsel.

¹⁴ Vejdirektoratet.dk

¹⁵ Vejdirektoratet 2015: Fremkommelighed og trængsel



FIGUR 16: BELASTNING FOR E45 2014 (VEJDIREKTORATET 2015)

Vejdirektoratets prognoser fra 2014 viser, at man i 2020 kan forvente kritisk trængsel mellem Skanderborg og Aarhus Syd. Den seneste prognose fra Vejdirektoratet fra 2015 viser samtidig, at man i 2030 kan forvente kritisk eller stor trængsel på hovedparten af E45 i Business Region Aarhus område.



FIGUR 17: PROGNOSE FOR TRÆNGSEL 2030 PÅ E45 (VEJDIREKTORATET 2015)

Vejdirektoratets prognose for 2020 er baseret på gennemsnitlige årlige stigninger i trafikken på knap 1 pct. mens den seneste prognose for 2030, der er vist på Figur 17, er baseret på gennemsnitlig årlig vækst i vejtrafikken på motorveje på 1,5 pct.

Mobilitetskommissionen konstaterer, at disse forudsatte årlige vækstrater er lavere end den gennemsnitlige vækst på E45 i Østjylland siden 2000 – og især væsentligt lavere end den vækst, der er konstateret de seneste par år, hvor den årlige vækst flere steder ligger på omkring 5 pct. Det er usikkert, hvordan den fremtidige vækst vil udvikle sig, men såfremt trafikvæksten fortsætter på det nuværende niveau - og dermed bliver højere end forudsat i Vejdirektoratets prognose - vil det naturligvis betyde, at trængslen udvikler sig hurtigere end forudsat.

Andre steder på motorvejsnettet på Hillerødmotorvejen og på E45 omkring Kolding er trængsel på motorvejene søgt afhjulpet ved tilladelse til kørsel i nødsporet. Det har på samme måde været overvejet, om nødsporet kan inddrages på E45. Spørgsmålet indgår i en analyse, der er under udarbejdelse af Vejdirektoratet og forventes færdig foråret 2016.

Som en løsning på trængselsudfordringerne på E45 er der peget på en etapevis udbygning. Vejdirektoratet konkluderede i forbindelse med den strategiske analyse: Udbygning af den østjyske motorvej (E45). Rapport 459. 2014, at "Der vil allerede i dagens situation og i årene frem til 2020 være grundlag for en yderligere udbygning af E45".

Vejdirektoratet har vurderet den samfundsøkonomiske rentabilitet ved en udbygning fra 4 til 6 spor af en række af delstrækningerne på E45, jf. tabellen nedenfor. Spændet i den interne rente knytter sig til forskellige scenarier for trafikvæksten mellem 2030 og 2040. I begge scenarier er beregningen imidlertid baseret på en antagelse om lav vækst frem til 2030. Såfremt trafikvæksten frem til 2030 overstiger lavvækst scenariet vil den interne rente være højere end angivet.

Delstrækning	Anlægsoverslag (2013-priser - inkl. 50% korrektionstillæg)	Intern rente
Skanderborg – Aarhus S	532 mio. kr.	6,3 – 8,7
Ejer Bavnehøj – MVK Århus S (inkluderer ovenstående strækning)	996 mio. kr.	5,4 – 7,4
Sønder Borup –Randers S	110 mio. kr.	2,5 – 4,4

Rute 26

Rute 26 strækker sig fra Aarhus til Hanstholm. For Business Region Aarhus spiller Rute 26 ikke mindst en betydelig rolle for trafikken i aksen mellem Aarhus og Viborg, herunder også som en vigtig fødevej til motorvejsnettet og videre til Aarhus Havn.

Rute 26 er 2-sporet på størstedel af strækningen mellem Aarhus og Viborg, dog med en mindre 4-sporet strækning fra Viborg frem til Rødkærsbro. Vejen passerer gennem eller tæt forbi en række større og mindre bysamfund, herunder Viborg by, Ans, Fårvang Svenstrup, Anbæk, Voldby, Fajstrup og Lading samt tæt på Sabro og Mundelstrup. En række steder mangler der svingbaner i kryds og vejens forløb og krydsende veje vanskeliggør generelt overhalinger.

Trafikken varierer en del på strækningen mellem ca. 6.000-15.000 biler i døgnet og trafikvæksten har været høj på strækningen.¹⁶

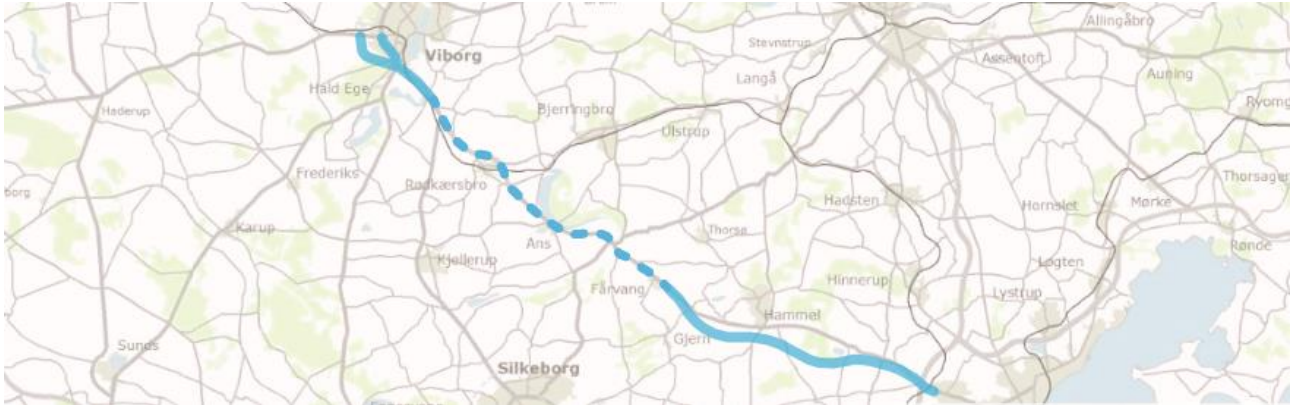
Vejens karakter og forløb gennem mindre bysamfund kombineret med relativt høje trafikmængder giver relativt lange rejsetider og der er daglig trængsel ind mod Aarhus i myldretiden. Ud over kapacitet og fremkommelighed er der problemer med trafiksikkerheden.

Allerede i 1990 gav Folketinget bemyndigelse til at projektere en udbygning til motorvej eller motortrafikvej af hovedlandevejen mellem Aarhus og Hanstholm og sidenhen er der løbende foretaget forskellige forbedringer. Eksempelvis er der anlagt en omfartsvej syd om Mundelstrup og ved Rødkærsbro og der er gennemført i flere byer.

I 2009 besluttede Folketinget, at gennemføre en VVM undersøgelse af en udbygning af rute 26 mellem Aarhus og Viborg. Undersøgelsen har omhandlet en skitseret udbygning til motortrafikvej ved Viborg og på strækningen Søbyvad-Hammel og udbygning til motorvej mellem Hammel og Mundelstrup (E45).

På baggrund af VVM undersøgelsen har Folketinget i 2013 og 2014 vedtaget linjeføringer omkring Viborg og på strækningen mellem Aarhus- og Søbyvad. For linjeføringen ved Viborg blev det besluttet at gå videre med Vejdirektoratets hovedforslag til en nordlig linjeføring, mens det mellem Aarhus og Søbyvad blev besluttet at linjeføring syd vælges på delstrækning 1 og 2, og linjeføring nord vælges på delstrækning 3. Der er pt. ikke afsat midler til anlæg. Der er dog afsat midler til at finansiere forlodsovertagelser af ejendomme i den valgte linjeføring.

¹⁶ Ifølge Vejdirektoratets tal for 2014.



FIGUR 18: UDVIDELSE AF RUTE 26. DEN STIBLEDE LINJE MARKERER VEJPROJEKTER SOM ER MEDTAGET I SILLKEBORG KOMMUNEPLAN. DER ER IMIDLERTID KUN GENNEMFØRT VVM-UNDERSØGELSE FOR DE FULDTOPTRUKNE DELSTRÆKNINGER.

Anlægsoverslaget for udbygning af strækningen Viborg V-Rødkærsbro til motortrafikvej er på 860 mio. kr., mens det for den vestlige strækning mellem Søbyvad og Mundelstrup er 2,6 mia. kr. (i begge tilfælde basisoverslag inkl. 30 pct. i reserve).

Samfundsøkonomiske beregninger viser, at der for delstrækningen omkring Viborg er en intern rente på 6,4 pct. På delstrækningen mellem Aarhus og Søbyvad er den interne rente 2,7 pct.¹⁷

VVM undersøgelsen viser endvidere, at der ved en udbygning vil køre mellem 10.000 og 24.000 biler pr. døgn - flest mellem Hammel og E45.

Udbygning af rute 26 vil i alle linjeføringsforslag forbedre trafikikkerheden og fremkommelighed på strækningen og udbygning vil ifølge VVM undersøgelsen samtidig medføre, at størstedelen af den trafik, der i dag benytter den nuværende rute 26, vil køre af den nye rute, således at en række bysamfund aflastes.

Af betydning for de statslige planer for en udbygning af Rute 26 gælder, at Aarhus Kommune er i gang med afklaring af et projekt for udbygning af Viborgvej - fra E45 til Ringvejen i Aarhus. Projektet er finansieret.

Forbedring af adgangen til Aarhus Havn

Aarhus Havn er en af to danske havne som indgår i det transeuropæiske net og er målt på godsomsætning blandt de 3 største i Danmark. Størstedelen af de havnerelaterede erhverv er med omdannelsen af de nordlige og centrale havnearealer efterhånden koncentreret i Sydhavnen og Østhavnen. Færgetrafikken vil også blive flyttet hertil.

Sammen med gennemførelse af planer for omfattende byomdannelse i de centrale dele af Aarhus og tilhørende trafikale reguleringer indebærer den nye erhvervshavn og dens udviklingsmuligheder væsentlige forskydninger i trafikstrukturen i Århus.

Det medfører i særlig grad behov for at forbedre adgangsforholdene til erhvervshavnen og afhjælpe generne fra den øgede havnetrafik. Der foreligger afklarede planer for en forbedret vejforbindelse til Aarhus Havn fra Aarhus Syd Motorvejen via Åhavevej og Marselis Boulevard.

Første etape mellem Aarhus Syd Motorvejen og Skanderborgvej med underføring af Åhavevej under Viby Ringvej og udbygning af Åhavevej og udvidelse af Langenæstunnelen er udført. Strækningen mellem Skanderborgvej og

¹⁷ Beregnet for nordlig linjeføring ved Viborg og linjeføring midt Aarhus - Søbyvad. Vejdirektoratet (2012): Udbygning af rute 26 Viborg V-Rødkærsbro, VVM-redegørelse og Vejdirektoratet (2012): Udbygning af rute 26 Søbyvad-Aarhus, VVM-redegørelse.

Østhavnsvej udestår endnu. Denne etape omfatter en tunnel for havnetrafikken under Marselis. Det er beregnet, at tunnelen i år 2023 vil bære ca. 13.000 biler pr døgn (heraf en stor andel tunge køretøjer) svarende til knap 40% af den samlede trafik på den stærkest trafikerede del af Marselis Boulevard.

Projekt med et budget på ca. 1,5 mia. kr. er finansieret, men der eksisterer en likviditetsproblem i forhold til at kunne påbegynde anlægget nu.

4.5.2 OPKOBLING TIL DET OVERORDNEDE VEJNET

Motorvej E45 er den væsentligste trafikåre gennem Business Region Aarhus, og hovedforbindelsen til de omkringliggende regioner og udlandet. E45 er derfor helt central i sikringen af høj mobilitet for regionens virksomheder og beboere.

Kommissionen konstaterer, at flere af til- og frakørslerne til E45, som beskrevet tidligere, er meget trafikbelastede, og fremkommeligheden er i spidsbelastningerne meget lav. Disse kapacitetsproblemer og motorvejsnettets attraktivitet gør, at der fra bl.a. kommunernes side og ud fra bl.a. byudviklingsmæssige hensyn er et tiltagende pres for etablering af stadig flere tilslutninger til E45 – eksempelvis ved Horsens, hvor en ny tilslutning og forbindelsesvej er klar til anlæg. Omvendt kan øget adgang til E45 medføre begrænset fremkommelighed som følge af flere flettestrækninger. De samme betragtninger gør sig gældende for Djurslandsmotorvejen, Herningmotorvejen, Rute 16 og Rute 26. Disse veje sikrer forbindelserne på tværs af regionen og kobler sig på E45 i større motorvejskryds – eksempelvis ved Aarhus Nord, hvor der i spidstimerne er trængselsudfordringer og hvor der er undersøgt forbedringsmuligheder. Et andet eksempel er et nordligt hængsel til Djursland, hvor der for nyligt syd for Randers er sket en bedre tilkobling af Rute 16 til E45.

Den umiddelbare løsning af kapacitetsproblemerne ved motorvejestilslutningerne er at udvide kapaciteten gennem nyanlæg og udbygninger samt at sikre kapacitet på de strækninger (mange gange kommunale veje), der leder frem til tilslutningerne. Dette vil sikre en hurtig udbedring af aktuelle kapacitetsproblemer, men med de hidtidige vækstrater vil sådanne anlæg også ofte kapacitetsmæssigt være opbrugt efter en årrække.

Indfaldsvejene i de større byer udgør typisk en vigtig kobling mellem det overordnede vejnet og de centrale byområder, og derfor er trafikafviklingen her en vigtig faktor i forhold til at undgå flaskehalse ved opkoblingen til det overordnede vejnet. Et eksempel på hvordan kommuner bidrager til at håndtere dette, er Aarhus Kommunes planlagte udbygning af Viborgvej. I første omgang gennemføres kapacitetsforbedringer af tre kryds og i forlængelse heraf en udvidelse af Viborgvej til fire spor mellem E45 og Ringvejen.

Alternativet til kapacitetsudvidelser er bedre udnyttelse af den eksisterende kapacitet. Dette kan ske gennem ITS-tiltag, som eksempelvis medvirker til en dosering af trafikken til og fra motorvejestilslutningerne via enten informationer om rejsetider eller styring af signalanlæg. Ved at fordele trafikken mere hensigtsmæssigt er det muligt at eliminere den værste trængsel og tendenser til opstuvning. Disse løsninger kan dog kun bidrage med en begrænset ekstra kapacitet, da kontinuerlige forbedringer vil medføre en stadig større tilnærmelse til den eksisterende infrastrukturens maksimale kapacitet.

Blandt de mere langsigtede strategier for løsning af kapacitetsproblemer omkring motorvejestilslutningerne kan være en mere bevidst fysisk planlægning med henblik på at lokalisere særligt trafikgenererende funktioner hensigtsmæssigt i forhold til vejkapaciteter. Eksempelvis således at virksomheder, der har en stor andel af tung trafik, placeres med let adgang til motorvejestilslutninger, der har tilstrækkelig kapacitet. Samtidigt kan der tænkes i at sprede benyttelsen af den enkelte motorvejestilslutning over tid, f.eks. ved at placere virksomheder eller øvrige funktioner, som har forskellige spidsbelastningsperioder, omkring samme motorvejestilslutning.

4.5.3 INDFALDSVEJE TIL DE STORE BYER

I de større byer i Business Region Aarhus og i særdeleshed i de store byer udgør indfaldsvejene en særlig udfordring. Der er en stor trafikbelastning på vejene fordi strækningerne er et omdrejningspunkt for afvikling af både lokal trafik med mål i nærområdet og regional trafik til og fra byerne.

Betjeningen af bydelene omkring indfaldsvejene skaber på sin side et pres for mange tilslutninger til indfaldsvejene, mens ønsket om høj fremkommelighed omvendt peger i retning af færre tilslutninger og prioritet for den gennemkørende trafik. Begge hensyn er efter kommissionens vurdering væsentlige og stiller derfor krav især til kommunerne om en balanceret tilgang til at løse denne udfordring.

Udfordringen bliver ikke mindre af, at der i tilknytning til indfaldsvejene mange steder ses en efterspørgsel på arealer til formål med særlige trafikale behov og til formål, der kan drage nytte af store passerende trafikstrømme – herunder ikke mindst butiksmål. Det gælder f.eks. i Tilst ved Aarhus og ved Paderup i Randers, som er større aflastningscentre udenfor bymidterne. De bymæssige forandringer langs indfaldsvejene medfører løbende ændringer af trafikmønsteret. Disse ændringer skubber til balancen mellem fremkommelighed og tilgængelighed. På det lange sigt vil der i byplanlægningen være mulighed for i øget omfang og mere bevidst at disponere arealanvendelse under indtryk af den eksisterende trafikinfrastruktur, herunder dens robusthed og kapacitet.

Mulighederne for at øge kapaciteten gennem udbygninger eksisterer nogle steder, men der hvor indfaldsvejene møder det tætte byområde vil denne mulighed ikke nødvendigvis være til stede. Det efterlader udfordringer om, hvor på indfaldsvejen en potentiel flaskehals bedst kan accepteres. En yderlig placering kan minimere risikoen for omgivelserne, men indebærer samtidig en potentiel risiko for, at afviklingsproblemer kan få indflydelse bagud til det overordnede vejnet.

For nogle af de trafikanter, som benytter indfaldsvejene, findes der ikke et reelt alternativ til bilen. Ikke desto mindre vil det være relevant også at håndtere udfordringerne på indfaldsvejene ved en udbygning af den kollektive trafik og måske primært til at håndtere større dele af den daglige pendling over længere afstande. Hvad angår de kortere ture vil både forbedret kollektiv trafik og bedre muligheder for cyklister kunne aflaste vejene – ligesom ændring af trafikanternes vaner med hensyn til f.eks. rejsetidspunkter og bedre udnyttelse af køretøjer også har betydning for trængselsudfordringer på indfaldsvejene.

4.5.4 PENDLING TIL STØRRE ERHVERVSOMRÅDER

Pendling fylder meget på de østjyske veje. Det viser sig blandt andet ved en forøgelse af trafikken i myldretiden om morgenen og om eftermiddagen med betydelig trængsel til følge. Dette skyldes ikke overraskende, at mange vælger individuel transport og benytter vejnettet på samme tid.

Som eksemplificeret tidligere er udfordringerne i spidstimerne ikke blevet mindre i de senere år. Den maksimale belastning er blevet større, og varigheden af den periode som er påvirket af mertrafik er blevet længere.

Om morgenen omfatter myldretiden omkring Aarhus typisk et par timer, hvoraf den absolutte spidsbelastning begrænser sig til omkring en times varighed – typisk i tidsrummet fra kl. 7:30-8:30. Den gennemsnitlige tidsbesparelse ved at afslutte sin tur inden kl. 7, frem for at køre når myldretiden er værst, er 40 procent.¹⁸

I andre større byer i Business Region Aarhus er tidstab typisk mindre, fordi længden af de belastede strækninger er kortere, men stadig ligger der her en potentiel tidsbesparelse på 5-10 minutter eller mere morgen og eftermiddag.

Udfordringen ligger i at få de rejsende til at ændre vanerne. Flere som kører sammen i samme bil vil kunne medvirke til at reducere belastningen markant. Større kapacitet i den kollektive trafik og bedre forhold for cyklister

¹⁸ Aarhus Kommune, Center for Byens Anvendelse

kan være et incitament til at få flere til at skifte transportmiddel i den daglige pendling. Et fælles indsatsområde på tværs af kommunerne i Business Region Aarhus kan være at tilvejebringe et samlet overblik over forsinkelserne og betydningen af disse for rejserelationerne mellem kommunerne.

I det følgende er belyst muligheder for at håndtere udfordringer omkring pendling til et større erhvervsområde.

En af de største koncentrationer af arbejdspladser findes i Skejby området i Aarhus Kommune. Erhvervsområdet rummer over 150 virksomheder og 20.000 ansatte. I morgen- og eftermiddagsmyldretiden medfører det et betydeligt pres på infrastrukturen og deraf følgende fremkommelighedsproblemer.

Mobiliteten vil blive yderligere udfordret når Det Nye Universitetshospital er færdigbygget. Sikring af den fremtidige mobilitet til Skejby-området forudsætter en bred vifte af løsninger.

En række infrastrukturelle tiltag er iværksat. Letbanen kommer til at forløbe gennem området sammen med en ny supercykelsti og en større udbygning af vejinfrastrukturen er gennemført.

Der er imidlertid også et potentiale i at se på transportadfærden og herunder inddrage virksomhederne i tiltag, som kan ændre adfærden. I 2013 blev der derfor gennemført en transportvaneundersøgelse i Business Park Skejby, der beskriver de konkrete mobilitetsudfordringer, som pendlingstrafikken til og fra området giver.¹⁹

Med udgangspunkt i blandt andet transportvaneundersøgelsen, arbejder Aarhus Kommune på – sammen med Business Park Skejby – at sætte fokus på virkemidler, der skal påvirke **hvordan** man transporterer sig, **hvornår** man transporterer sig, og **hvor meget** man transporterer sig.

Der findes flere værktøjer som relaterer sig til spørgsmålet om hvordan man transporterer sig. Smart Mobilitet, der er et aarhusiansk udviklingsprojekt, arbejder med tre forskellige kategorier: 1) Muligheden for at skifte bilen (og myldretidskøen) ud med et andet transportmiddel, 2) muligheden for bedre udnyttelse af bilerne, f.eks. ved samkørsel og 3) muligheden for at kombinere flere forskellige transportmidler.



FIGUR 19: NYE TRANSPORTFORMER

Vejen til et nyt transportmiddel er ikke altid let, og beslutningen om valget af transportmiddel træffes ikke, når man kommer frem til arbejdspladsen. Alligevel kan en arbejdsplads eller et erhvervsområde støtte ændringen af transportvaner. At få flere til at benytte cyklen som transportmiddel kan for eksempel understøttes af et cykelbibliotek, hvor man som medarbejder får mulighed for at afprøve en specialcykel i flere dage og på sine daglige ture.

¹⁹ Hele transportvaneundersøgelsen fra Skejby Erhvervsområde ligger tilgængelig her:

http://www.aarhus.dk/sitecore/content/Subsites/gogreenwithaarhus/Home/Projekter/Virksomhedsnetvaerk-mindsker-traengselsproblemer.aspx?sc_lang=da

For den enkelte rejsende handler det også om at udnytte eventuelle muligheder for at vælge mødetidspunkt og arbejdstider udenfor spidsbelastningstidspunkterne. Projekt Smart Mobilitet har i 2015 gennemført projektet "Early Birds", hvor borgere prøver at køre tidligere hjemmefra.

Virksomhederne kan også facilitere samkørsel blandt kollegaerne, som en del af løsningspakken eller generelt set tiltag, der påvirker hvornår og hvor meget man transporterer sig.



FIGUR 20: VIRKSOMHEDERNES MULIGHEDER FOR AT PÅVIRKE DEN ENKELTES TRANSPORT

De tre skitserede greb om hjemmearbejde, fleksible mødetider og rejsetid = arbejdstid fordrer at arbejdspladsen accepterer og ser en nytte i, at medarbejderen arbejder hjemmefra eller møder ind på skæve tidspunkter, der passer bedre med, hvornår der er fremkommelighed på vejnettet, eller tilgængelig kollektiv trafik. Nogle arbejdspladser giver også medarbejderne mulighed for at arbejde, mens de for eksempel kører med toget. Dette kan være en motivationsfaktor for at ændre vaner, hvis man har langt på arbejde.

4.5.5 GODSHÅNDTERING I TILKNYTNING TIL DE STØRRE BYER

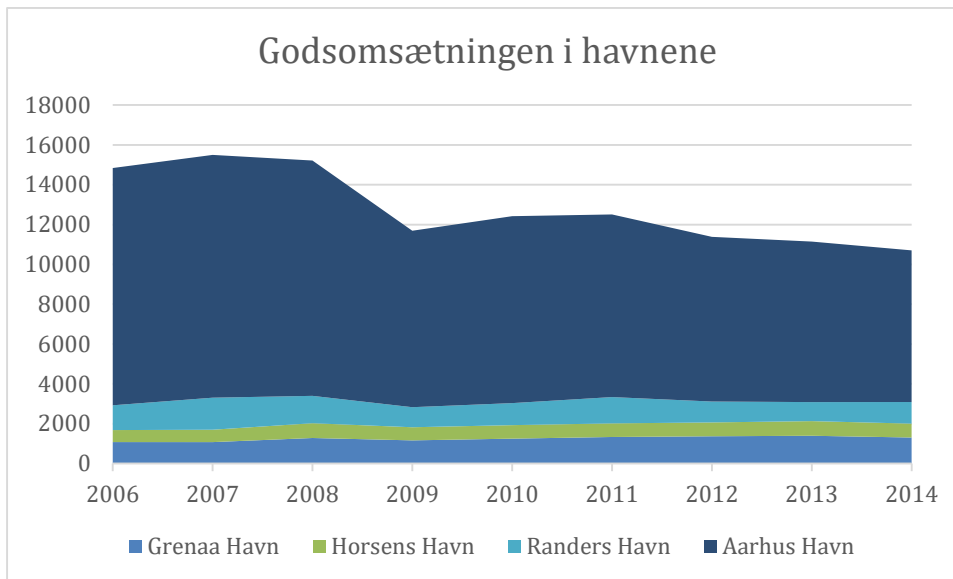
Håndtering af gods er væsentligt for livet i byerne. Det handler om transport af råvarer til og færdigvarer fra produktionsvirksomhederne, det handler om transporten af varer til butikker og slutkunder, det handler om modtagelse og fordeling af store godsmængder og det handler om konsolidering af små godsmængder i større forsendelser, så transporterne og omkostningerne forbundet hermed kan minimeres.

Udfordringen for byerne er den tunge trafik, som godstransporten afstedkommer. Den fylder på vejene, den medfører et stort vejslid, og den medfører en miljøpåvirkning, som er problematisk i det tætte byområde hvortil kommer, at fysikken og kapaciteten her er begrænset.

Der er efterspørgsel på adgang for modulvogntog til erhvervsområder fra transportører, for at de kan tilbyde omkostningseffektive transportløsninger. Det kræver geometriske ændringer af vejnettet og f.eks. større kryds og kombinationen af meget lange køretøjer og bløde trafikanter kan udfordre trafikikkerheden.

De østjyske havne i form af Aarhus Havn, Grenaa Havn, Horsens Havn og Randers Havn udvikler sig som væsentlige godstransportknudepunkter uanset at godsmængderne har været lavere de senere år som følge af finanskrisen. Flere af de østjyske havne har dog formået at holde fast i markedet. Det er væsentligt, fordi søtransporten kan være en af nøglerne til aflastning af vejnettet – særligt når det handler om internationale transportere.

Den søværts transport følges imidlertid også af landværts transport til og fra havnene. Derfor spiller vejbetjeningen af havnene en vigtig rolle, herunder at generne for det omgivende bymiljø er så små som mulig. Der arbejdes således med nye eller forbedrede adgangsveje i flere havnebyer i Business Region Aarhus.



FIGUR 21: GODSOMSÆTNINGEN I DE ØSTJYSKE HAVNE (KILDE: DANSKE HAVNE)

I de centrale bydele i de større byer giver distributionen af varer til butikkerne udfordringer. Nogle udfordringer søges mange steder håndteret med tidsvinduer for vareleveringen. Det øger presset for en effektiv afvikling af varekørslen for at kunne servicere alle forretninger inden for tidsvinduet. En forudsætning for at tackle udfordringerne er helt generelt et godt samarbejde mellem distributører, forretningsdrivende og myndigheder.

En anden udfordring handler om, at de tætte byområders fysik, belægnings og inventar kan nødvendiggøre vægtrestriktioner for kørslen i gaderne, ligesom miljøzoner kan være valgt som regulering. For transportørerne kan det være en udfordring, hvis reguleringen varierer mellem de byer, som de servicerer, idet det udfordrer anvendelsen af den flåde af køretøjer, de råder over. Koordination af krav på tværs af kommunerne i Business Region Aarhus kan derfor være et relevant indsatsområde.

5 ETABLERING AF ET SAMMENHÆNGENDE KOLLEKTIVT TRANSPORTSYSTEM

5.1 DEN KOLLEKTIVE TRAFIK I BUSINESS REGION AARHUS

Det overordnede kollektive trafiknet i Business Region Aarhus består af tog og regionale busser samt bybusser i Aarhus, Randers Horsens og Silkeborg, Skanderborg, Grenaa og Odder. Endvidere findes kommunale lokalruter som primært er skoleruter samt muligheden for flextur, hvor man forudbestiller rejsen fra dør til dør. Togbetjeningen og det regionale rutenet fremgår af Figur 22.



FIGUR 22: TOGBETJENING OG DET REGIONALE BUSNET I BUSINESS REGION AARHUS

Togbetjeningen består af:

- Betjening på hovedbanen mellem Hedensted i syd til Randers i Nord
- Betjening af strækningen Aarhus – Skanderborg – Silkeborg
- Betjening af strækningen Aarhus – Langå – Ulstrup - (Viborg)
- Grenaabanen
- Odderbanen

Generelt er jernbanenetet i Business Region Aarhus karakteriseret af, at der kun er betjening af én central station i de store byområder. Undtagelsen er Grenaabanen og Odderbanen samt Viby Station. Uden for disse områder er banebetjeningen derfor primært attraktiv for eksterne og interne rejser til og fra bycentrene. Rejsetiden for kombinationsrejser med tog til destinationer uden for centerområderne i Aarhus, Randers, Horsens og Silkeborg er derfor meget afhængig af kvaliteten i betjeningen af disse destinationer i den lokale bybustrafik.

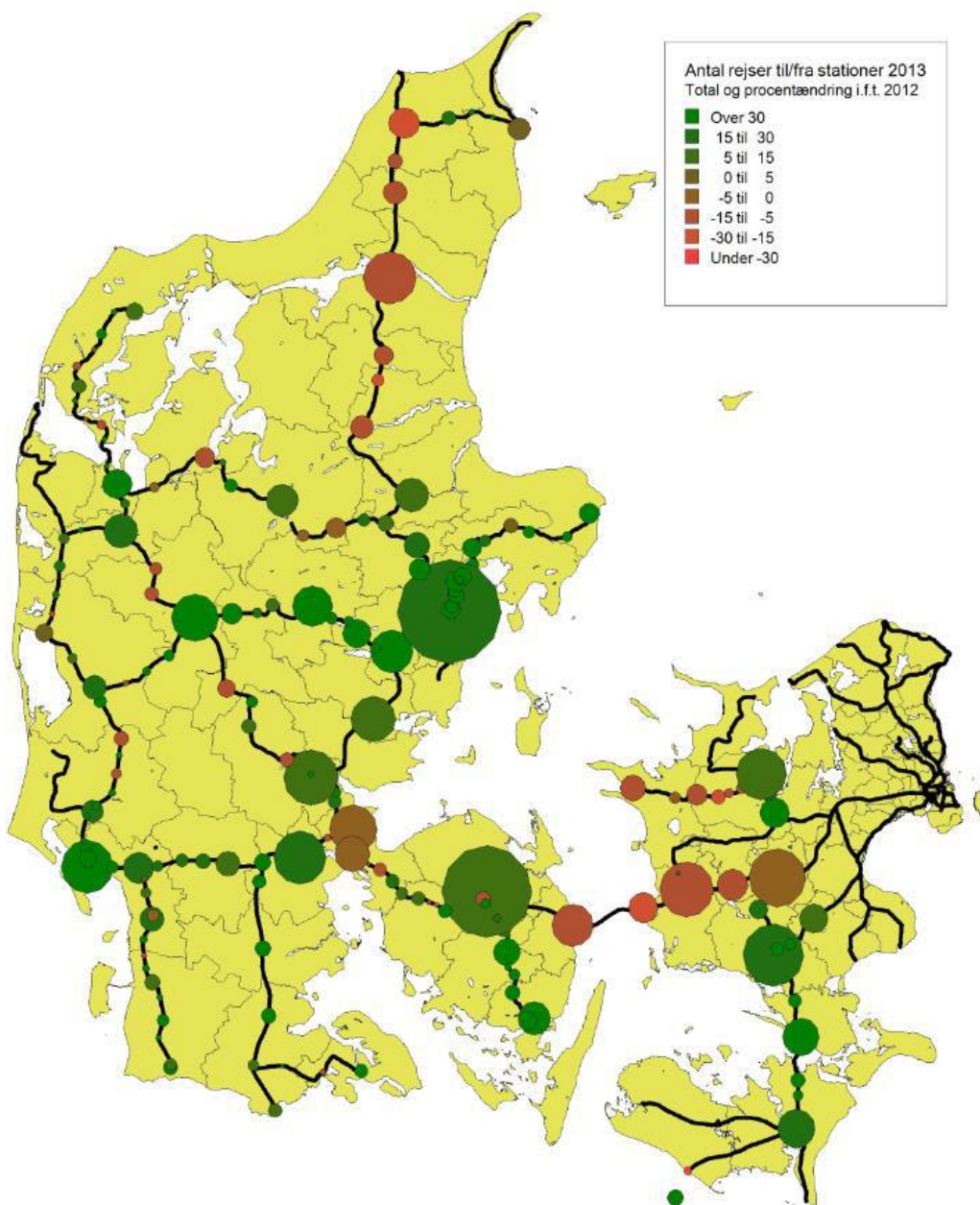


FIGUR 23: ANTAL PASSASAGER (AFREJSER OG ANKOMSTER) PÅ STATIONER I BUSINESS REGION AARHUS PR. STATION PR. DAG UDEN OMSTIGNINGER.

Passagertallet på de enkelte stationer på Banedanmarks strækninger i Business Region opgøres årligt i de såkaldte vesttællinger. Tallene i vesttællingen repræsenterer rejser på en hverdag. Seneste tilgængelige tælling fra 2013 fremgår af nedenstående Figur 23 med afgange og ankomster til stationer i Business Region Aarhus.

Der er i alt ca. 54.000 på- og afstigninger på stationerne på statens banenet i Business Region Aarhus og ca. 8.000 på og afstigninger på Odderbanen.

Som det fremgår af Figur 24 har der været en betydelig stigning i antallet af togpassagerer i hele Business Region Aarhus fra 2012 til 2013. Samme udvikling findes i varierende omfang i tællingerne fra 2010, 2011 og 2012. Der er derfor en underliggende stor vækst i togtrafikken i regionen.



FIGUR 24: VÆKST I TOGREJSER I 2013 TIL/FRA STATIONER I BUSINESS REGION AARHUS (KILDE VESTTÆLLINGEN 2013)

Figur 25 viser togrejser internt og til/fra Business Region Aarhus ekskl. Odderbanen (ca 4.000 rejser). Det fremgår at ca. 2/3 af rejserne er interne rejser i regionen.

Fra \ Til	Fyn	Øvrig Region Midtjylland	Business Region Aarhus	Sjælland og Bornholm	Region Nord- jylland	Sydjyl- land	Udland	Antal Rejser
Fyn	8.760	111	796	4.915	160	2.321	11	17.074
Øvrig Region Midtjyl- land	74	8.073	2.245	515	119	560	8	11.594
Business Region Aarhus	859	2.125	18.414	2.992	1.490	1.968	104	27.952
Sjælland og Born- holm	6.427	385	2.612	38.692	335	2.742	450	51.643
Region Nordjylland	95	111	1.178	463	7.204	131	5	9.187
Sydjylland	2.117	717	2.174	2.632	114	13.538	164	21.456
Udland	17	4	22	217	4	57	9	330
Antal rejser	18.349	11.526	27.441	50.426	9.426	21.318	751	139.237

FIGUR 25: TOGREJSER I 2013 INTERNT OG TIL/FRA BUSINESS REGION AARHUS (KILDE VESTTÆLLINGEN 2013)

Den **regionale busbetjening** i Business Region Aarhus fremgår af Figur 26. I Midttrafiks passageropgørelse i 2013, var der i alt 46 regionale ruter, der primært betjener Business Region Aarhus (Midttrafiks takstområder øst og syd).

På hverdage var der ifølge tællingerne i 2013 ca. 45.000 påstigninger på de regionale ruter. Hertil kommer 9 X-busruter som betjener strækninger i Business Region Aarhus med i alt ca. 5.000 daglige passagerer. Heraf er 918X, der betjener Aarhus – Randers, langt den største rute med knap 1.700 påstigere på hverdage.

Der er således knap 50.000 rejser i de regionale busruter på en hverdag.

Figur 26 antal påstigere på ruter med mere end 500 påstigere på en hverdag. Som det fremgår, så er de to regionale ruter 100 og 200 langt de største ruter med knap 15.000 påstigere på en hverdag. Sammen med de øvrige ruter, der betjener Aarhus spiller de en betydelig rolle den samlede kollektive transport i Aarhusområdet.

Business Region Aarhus (Midttrafik øst og syd)		2013
		Hverdage
100	Odder - Århus - Hornslet	7.820
200	Skanderborg-Hørning-Aarhus-Skejby-Hinnerup-Grundfør/Hammel	6.722
202	Vejle-Horsens-Hovedgård-Århus	2.442
918X	Århus - Randers - Hadsund - Aalborg	1.666
114	Århus - Hammel - Viborg	1.631
123	Århus - Rønde - Ebeltoft	1.628
113	Århus - Galten - Silkeborg	1.479
215	Vejle-Nr. Snede-Silkeborg	1.269
110	Horsens-Brædstrup-Silkeborg	1.066
122	Århus - Rønde - Grenaa	972
117	Århus - Hadsten - Langå	968
118	Århus - Randers	958
952X	Ringkøbing - Herning - Århus	854
115	Århus - Hinnerup til Grundfør/Hadsten-Randers	829
214	Randers - Auning - Ryomgård - Grenaa	810
223	Randers - Hammel - Silkeborg	802
111	Århus - Tilst - Sabro - Hinnerup	790
120	Århus - Rønde - Kolind - Grenaa	787
235	Randers - Spentrup - Mariager - Assens - (Hadsund)	785
112	Århus - Sorring - Silkeborg	759
107	Århus - Skanderborg - Horsens	756
351	Grenaa - Ebeltoft	725
960X	Silkeborg - Viborg - Aalborg	710
116	Århus - Tilst - Sabro - Skovby - Galten	710
116	Horsens-Nr. Snede-Herning	699
205	Vejle-Stouby-Juelsminde	699
103	Århus - Odder - Hou (tidligere rute 903X)	670
117	Horsens-Tørring-Give-Billund	664
121	Århus - Skødstrup - Løgten - Rønde - Ryomgård	655
105	Horsens-Hornsyld-Juelsminde	643
217	Randers - Hornslet - Mørke - Rønde	605
230	Randers - Fårup - Hobro	595
213	Randers - Allingåbro - Vivild - Fjellerup - Glesborg - Grenaa	540
104	Horsens-Glud-(Snaptun)-Juelsminde	512

FIGUR 26: PÅSTIGERTALLET PÅ REGIONALE RUTER MED MERE END 500 PÅSTIGERE PÅ EN HVERDAG

I Business Region Aarhus er der bybusbetjening i 7 byer som fremgår af Figur 27. Der er i alt ca. 150.000 påstiger domineret af bybusserne i Aarhus, som står for ca. 120.000 påstigninger på en hverdag eller 80 %. Randers har et relativt stort antal påstiger i forhold til befolkningstallet.

Kvaliteten af bybussystemerne i de større byer er naturligvis vigtig for kollektivandelen i byområdet. Men også kvaliteten af bybusbetjeningen af store destinationer, der ikke ligger i gangafstand fra stationerne og det centrale byområde, har stor betydning for pendlere. Eksempelvis vil frekvensen og køretiden i bybusbetjeningen mellem stationerne og sygehusene i Aarhus, Randers, Silkeborg og Horsens være af stor betydning for hvor attraktivt det er at benytte den kollektive trafik mellem byerne for sygehuspersonalet.

I 2011 blev der indført A-buslinjer i Aarhus. Et af hovedformålene var at opnå lav rejsetid til de store destinationer i byområdet ved at etablere mere direkte kørsel og høj frekvens. Øget frekvens nedbringer ventetid, herunder den skjulte ventetid. Dvs. forskellen mellem ønsket afgangstid og mulig afgangstid.

I 2013 stod A-busserne i Aarhus for ca. 63 % af påstigerne. Lignende A-buskoncepter er indført i København og Aalborg, men også med en vis succes i mindre byer på Sjælland eksempelvis Roskilde og Køge.

Antal påstiger i bybussystemerne i Business Region Aarhus	2013 Hverdage
Aarhus Kommune (beregnet ud fra årstal, 36 mio.)	120.420
Randers Kommune	14.698
Silkeborg Kommune	6.321
Horsens Kommune	5.864
Skanderborg Kommune	894
Norddjurs Kommune	176
Odder Kommune	102
Påstiger i alt i bybussystemerne	148.475

FIGUR 27: ANTAL PÅSTIGERE I BYBUSSYSTEMERNE I BUSINESS REGION AARHUS

Samlet set kan det konstateres, at tog, regionale ruter og bybusruter ekskl. mindre lokalruter har omkring 220 – 230.000 påstiger i Business Region Aarhus på en hverdag. Dette svarer til ca. 65 mio. påstiger på årsbasis.

5.2 REJSETIDER OG KOLLEKTIV ANDELE

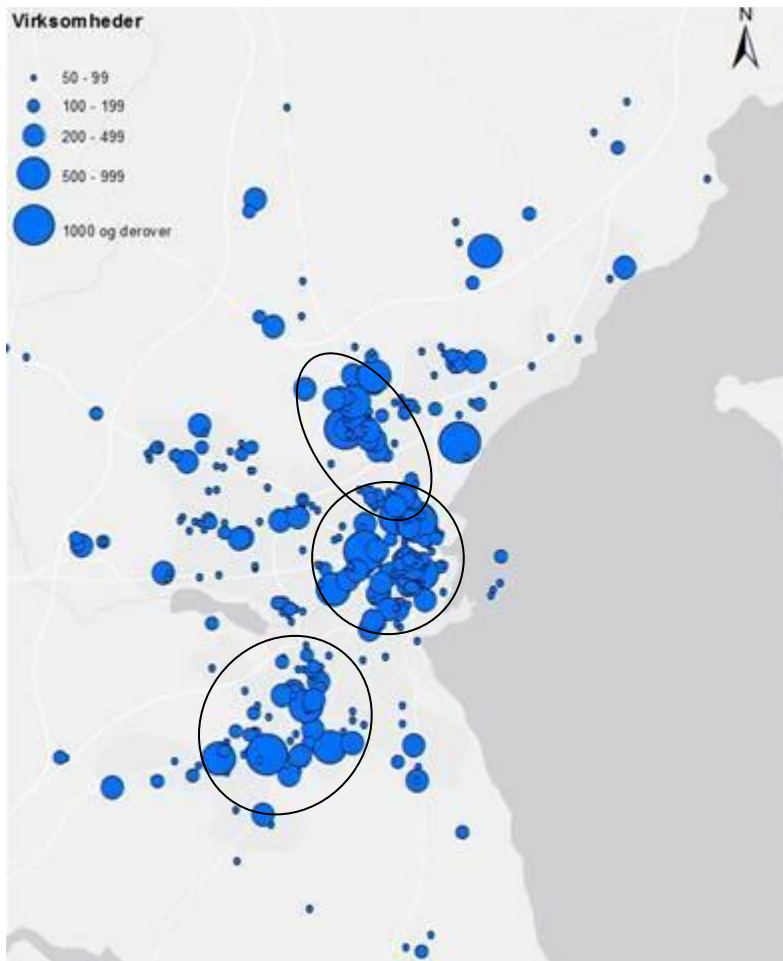
Forholdet mellem den samlede rejsetid i kollektiv trafik og bilrejsetiden er en af de afgørende parametre for opnåelse af en høj kollektiv trafikandel.²⁰ På korte ture er der typisk ikke så stor følsomhed for rejsetidsforholdet, da rejsetiden generelt er kort. På længere rejser er der som følge af en samlet længere rejsetid generelt en stadig stærkere sammenhæng mellem det samlede rejsetidsforhold og kollektivandelen.

I det følgende ses der på forholdet mellem kollektivanden og rejsetider i en række rejserelationer i Business Region Aarhus, der ligger i intervallet fra 15 – 49 km.

Landstrafikmodellens opgørelse af rejser mellem zoner giver mulighed for at sammenligne kollektivandelen med forholdet mellem rejsetiderne. Der er valgt at se på rejser til tre hoveddestinationer i Aarhus fra forskellige sammen-hængende byområder. Det skal understreges at der ikke kan sammenlignes direkte med tallene i tabel X6. Det er de relative forskelle der er væsentlige.

Det drejer sig om rejser til Aarhus C, Aarhus Nord og Skejbyområdet samt rejser til Holme-/Vibyområdet. Som det fremgår af nedenstående figur, ligger der en række store arbejdspladser i disse tre områder.

²⁰ Se eksempelvis DMU (2000): "Transportvaner og kollektiv trafikforsyning", Faglig rapport nr. 320 eller Miljø- og Energiministeriet, Danmark Miljøundersøgelser (2001): Serviceniveau i den kollektive trafik, *Arbejdsrapport fra DMU*, nr. 143



FIGUR 28: ARBEJDSPLADSER I AARHUS

Der er valgt at se på arbejds- og uddannelsespendling til disse tre områder fra Randers, Silkeborg, Horsens, Galten, Hammel, Hadsten, Odder og Hornslet.

Bilrejsetider er opgjort som rejsetider fra Google Maps fra centrum i byområderne til henholdsvis Europaplads, Oluf Palmes Allé i Skejby og Sønderhøj i Viby med ankomst kl. 8.00. Rejsevejledningen i Google Maps giver en minimum og en maksimum rejsetid med et relativt stort spænd i myldretiden. Der er taget udgangspunkt i en middelværdi. Kollektiv rejsetid er hentet fra rejseplanen med samme ankomsttidspunkt.



FIGUR 29: UNDERSØGTE REJSERELATIONER

Den samlede kollektive rejsetid vil afhænge af den konkrete rejse fra eksempelvis en bopæl i Randers til en arbejdsplads i Aarhus. Det vil sige rejsetid (bus, gang, cykel) til terminal i Randers, rejsetid til Aarhus og rejsetid fra stop i Aarhus til endemål i Aarhus (gang, bybus). Den samlede kollektive rejsetid vil derfor bl.a. være afhængig af om der er gode tilbringerforhold til afgangsterminalen i Randers, om der skal foretages skift i Aarhus og i givet fald kvaliteten af den sidste del af rejsen i form af skiftetid (frekvens) og køretid. Ventetid ved skift og usikkerhed i korrespondancer er en af de væsentligste barrierer for brugen af kollektiv.

De væsentligste forskelle mellem de forskellige rejserelationer er derfor

- Køretid inkl. skiftetid i Aarhus ved rejser med skift
- Om der er et skift
- Om rejsen kan ske med tog eller bus
- Antallet af afgang fra de forskellige byområder mod Aarhus

Aarhus C									
	rejsetidsforhold	Kollektiv andel alle rejser (%)	Køretid bil (min.)			Rejsetid bus tog (min.)	Skift	Afgange tog dagtimer	Afgange bus dagtimer**
		Kommune	Lav	Middel	Høj				
Randers station	1,03	94	35	48	60	49	0	2	2 (3-5) Xbus
Silkeborg trafikterm.	1,22	44	40	50	60	61	0	2	2 Xbus
Horsens trafikterm.	0,86	47	35	50	65	43	0	3 (4*)	-
Galten Torv	1,33	1	26	33	40	44	0	0	1 (2)
Hammel rutebilst.	1,18	4		40		47	0	0	1(2-4)
Hadsten st.	0,93	93	26	36	45	33	0	3	1 (2)
Odder st.	1,64	30	26	33	40	54	0	2	4
Hornslet st.	1,03	52	30	40	50	41	0	2	4
Skanderborg st.	0,95	29	24	30	35	28	0	4	4
Aarhus N/Skejby - Oluf Palmes Allé									
	rejsetidsforhold	Kollektiv andel alle rejser (%)	Køretid bil (min.)			Rejsetid bus tog (min.)	Skift		
			Lav	Middel	Høj				
Randers Busterminal	1,26	52	28	39	50	49	0	2	2 (3-5) Xbus
Silkeborg trafikterm.	1,37	6	35	48	60	65	1	2	2 Xbus
Horsens trafikterm.	1,11	12	40	55	70	61	1	3 (4*)	-
Galten Torv	1,77	2	22	31	40	55	1	0	1 (2)
Hammel rutebilst.	1,23	18	28	39	50	48	1	0	1(2-4)
Hadsten st.	1,45	54	20	28	35	40	0	3	1 (2)
Odder st.	1,34	15	40	50	60	67	1	2	4
Hornslet st.	1,42	20	22	31	40	44	1	2	4
Skanderborg st.	1,17	7	30	38	45	44	1 (0 bus)	4	4
Viby - Sønderhøj									
	rejsetidsforhold	Kollektiv andel alle rejser (%)	Køretid bil (min.)			Rejsetid bus tog (min.)	Skift		
			Lav	Middel	Høj				
Randers Station	1,05	14	40	53	65	55	1	2	2 (3-5) Xbus
Silkeborg trafikterm.	0,80	4	35	48	60	38	0 (1bus)	2	2 Xbus
Horsens trafikterm.*	0,99	38	35	43	50	42	1	3 (4*)	-
Galten Torv	1,65	2	22	29	35	47	1	0	1 (2)
Hammel rutebilst.	1,24	6	35	45	55	56	1	0	1(2-4)
Hadsten st.	1,00	4	30	40	50	40	1	3	1 (2)
Odder st.	1,05	33	26	31	35	32	0(1bus)	2	4
Hornslet st.	0,95	34	35	48	60	45	0(1bus)	2	4
Skanderborg st.	0,83	18	20	24	28	20	0(1bus)	2	4

* Rejsetiden Horsens Viby er med ny køreplan fra december med stop i Viby reduceret fra 42 til 28 minutter uden skift

** Tal i parentes angiver antal busafgange i myldretid

Note: De præcise talværdier for de kollektive rejseandele er behæftet med betydelig usikkerhed som følge af usikkerheder i landstrafikmodellen. Talværdierne bør derfor tages med forbehold, idet det er de relative forskelle, der i denne sammenhæng er interessant.

FIGUR 30: REJSETIDSFORHOLD OG KOLLEKTIVANDEL

Konklusioner i forhold til Aarhus C

Aarhus C har naturligt langt de bedste forudsætninger for at opnå en høj kollektivandel. Et meget stort antal rejser kan foregå med tog med lav rejsetid og uden skift. Busrejser vil også kunne foretages med få skift.

- Kollektivandelen er generelt stor til Aarhus C fra byområder, hvor der er togbetjening. Til gengæld har Hammel og Galten, hvor der alene er en relativ lavfrekvent busbetjening meget lave kollektivandele til Aarhus C.
- Kollektivandelen fra Randers og Hadsten til Aarhus C er meget høj. En del af forklaringen er formentlig, at Randers har en meget intensiv betjening til Aarhus med X-busser i myldretiden med flere stop i byområdet i Randers og med nogenlunde samme rejsetidsforhold som toget. Det vil være meget relevant at afdække nærmere, om denne parallelbetjening med tog og X-bus er årsagen til at Randers kommer ud som "best case" i forhold til kollektivandelen.
- Skanderborg ligger i forhold den høje kvalitet i tog og busforbindelser på en relativt lav kollektivandel til Aarhus C eksempelvis sammenlignet med Hornslet og Hadsten.
- Det er iøjnefaldende, at kollektivandelen fra Odder til Aarhus C er relativt lav på trods af betjening med Odderbanen og et parallelt bussystem (rute 100), men rejsetidsforholdet er, som det fremgår, også dårligt på grund af kort bilrejsetid og lang rejsetid på Odderbanen.

Konklusioner i forhold til Aarhus N

De store arbejdspladser i Aarhus N er forholdsvis geografisk koncentreret, men mange udefrakommende kollektive rejser vil indebære et skift. Koncentrationen af arbejdspladser betyder, at det er relativt let at betjene området med højfrekvent kollektiv trafik. Der kan foretages skift til de højfrekvente A-bus ringlinjer 6A og 5A og fra centrum 1A.

Med den kraftige udbygning af arbejdspladser i området vil kollektivandelen for rejser til Aarhus N være af stor betydning for fremkommeligheden i Aarhusområdet.

Letbanen vil indebære betydelige forbedringer. Rejser fra Odderbanen til Aarhus N vil blive direkte, og rejsetiden fra byer på Grenaabanen vil blive reduceret. Fra centrum og langs letbanen i Aarhus vil der kunne skiftes til et skinnebåret højfrekvent system til Aarhus N eksempelvis for rejser fra Horsens og Silkeborg.

- Randers og Hadsten ligger igen meget højt i kollektivandel. Umiddelbart kan det alene forklares med, at begge byområder har direkte busforbindelse uden skift til Aarhus N.
- Kollektivandelen fra Horsens og især Silkeborg falder til gengæld meget markant i forhold til de tilsvarende andele til Aarhus C. Begge rejserelationer indebærer et skift. Fra Silkeborg er der en enkelt pendlerafgang morgen og eftermiddag uden skift til Aarhus N, men rejsetiden på denne forbindelse er høj.
- Det er bemærkelsesværdigt, at Skanderborg igen ligger relativt lavt. Til gengæld er andelen fra Hammel væsentligt større end til Aarhus C, hvilket muligvis kan forklares med en relativt god rejsetidsrelation ved skift til 6A/5A, hvor de krydser Viborgvej.

Konklusioner i forhold til Aarhus S

Arbejdspladskoncentrationen i Aarhus Syd er mindre geografisk koncentreret end i Aarhus N og derfor vanskeligere at betjene med højfrekvent bybusstrafik. Til gengæld er en del af området ved Viby Station og Odderbanens stationer banebetjent, og dette afspejler sig også i de kollektive trafikandele.

- Der ses en høj kollektivandel fra Odder og Hornslet, hvor Aarhus Nærbane giver en god direkte betjening af området. Der ses også en relativ høj kollektivandel fra Skanderborg og Horsens, som har en lav relativ rejsetid til Viby Station. Horsens har fra køreplansskiftet i december 2015 fået direkte forbindelse til Viby uden skift, hvilket kan give en yderligere forøgelse af kollektivandelen.
- Øvrige rejserelationer ligger på en lav kollektivandel. Silkeborg ligger meget lavt sammenlignet med Horsens, uanset at der er direkte togforbindelse til Viby Station.
- Det ses endvidere at kollektivandelen fra Randers og Hadsten falder til et markant lavere niveau end til de to øvrige områder, hvor der ikke er skift.

Som allerede nævnt, er der generel god dokumentation for, at rejsetidsforholdet mellem bil og kollektiv trafik er en af de afgørende parametre for størrelsen af den kollektive trafikandel. De her undersøgte rejserelationer tegner samme billede. Der er væsentlig forskelle mellem korte og mellemlange rejser. I byområderne er kort ventetid og hermed frekvens af stor betydning, da den udgør en stor del af den samlede rejsetid. Ved mellemlange rejser får selve køretiden større betydning og ved mellemlange rejser med skift får skifteforhold og frekvens ved ankomst til byområdet stor betydning for rejsetiden.

Analysen af de store rejserelationer indikerer, at muligheden for højfrekvente direkte forbindelser og især direkte togforbindelser har meget stor indflydelse på kollektivandelen. Samtidig indikerer data, at behovet for skift tilsyneladende giver en meget markant reduktion i kollektivandelen, uden at der nødvendigvis er tale om en væsentlig forøgelse af rejsetiden. Det skyldes formentlig at usikkerheden ved korrespondancer og andre ulemper ved skift opleves som en markant reduktion i kvaliteten i rejsen.

Hvis kollektivandelen i rejser mellem byområderne ønskes øget med henblik på at nedbringe trængslen fra biltrafikken, bør der derfor arbejdes systematisk på flere fronter:

- I det omfang det er muligt at skabe direkte forbindelser til de væsentligste destinationer i byområderne med lav rejsetid både for bane- og busforbindelser
- Forbedringer af banebetjeningen mellem byområderne
- Forbedringer for rejser til store rejsedestinationer, hvor der må foretages skift. Det drejer sig om frekvens, pålidelighed og fysiske forhold i skiftet.

Konkrete eksempler på eksisterende og mulige fremtidige tiltag, der fokuserer på direkte forbindelser, bedre banebetjening og de store rejsedestinationer, inkluderer:

- Etablering af højfrekvent letbanebetjening fra Aarhus H til Universitetet og Skejby
- Udbygning af letbanen vil ud over forbedringer for interne rejser i Aarhus generelt give en stor forbedring for rejser til Aarhus, hvor der skal foretages skift
- Stop ved Viby Station på regionaltogssystemet fra Horsens fra december 2015 reducerer rejsetiden fra Horsens til Viby betydeligt
- En ny bane Silkeborg – Galten – Aarhus med meget lave rejsetider må forventes at øge kollektivandelen i denne korridor betydeligt
- Højfrekvent X-bus betjening med stop ved store destinationer som supplement til togbetjeningen ser ud til at være et effektivt element i forøgelse af kollektivandelen
- Høj frekvens på ringlinjerne 5A og 6A og øvrige A-buslinjer i Aarhus har reduceret skiftetiden for mange rejsende. Høj frekvens reducerer generelt ulemperne ved skift og nedbringer skjult ventetid.
- Busprioritering vil forbedre rejsetiden og pålideligheden i skift. Manglende regularitet i eksempelvis ringlinje 6A i Aarhus giver markante forringelser af den samlede rejse, fordi der bliver skabt usikkerhed om korrespondancer til den radiale trafik ind og ud af Aarhus. Det samme gør sig eksempelvis gældende i den nuværende betjening af Aarhus N, hvor der er store uregelmæssigheder i busbetjeningen, der betyder, at der skabes usikkerhed om korrespondancerne på Aarhus H
- Betjeningen af terminalerne i de øvrige store byer Randers, Silkeborg og Horsens, har også en væsentlig indflydelse på den samlede rejsetid og kollektivandelen for rejser til Aarhus og for pendlere, der rejser i den modsatte retning fra Aarhus. Der kan også her arbejdes med enkelte højfrekvente A-bus linjer der betjener de største destinationer i det sammenhængende byområde. Sådanne omlægninger har man eksempelvis gennemført i Køge og Roskilde.

Afslutningsvis skal nævnes prisen, der ofte fremhæves som en barriere for brugen af kollektiv trafik. Tidligere erfaringer fra en beskedent generel sænkning af priserne i Danmark har ikke været overbevisende. Det er således ikke givet, at prisreduktioner pr. definition fører til en højere markedsandel for den kollektive trafik om end der formentligt er stor forskel i prisfølsomheden for forskellige grupper.

Freiburg i Tyskland fremhæves ofte som et område, hvor det er lykkedes at skabe en høj kollektiv trafikandel. Der er ikke tvivl om, at prispolitikken i Freiburg og hele byregionen har haft en afgørende betydning. Her har man indført billigt årskort, som kan deles i husstanden, hvilket har øget den kollektive trafiks andel af de mellem-lange rejser. Når man anskaffer sig et relativt billigt årsabonnement frem for betaling per tur vil incitamentet til at bruge kortet og den kollektive trafik frem for bil være stort.

Man ser formentlig samme effekt med den meget lave pris for pensionistkort i Randers bybusser, men for de korte rejser i bybusområderne vil meget lave priser i øvrigt i betydeligt omfang reducere gang og cykeltrafik.

En mulighed er derfor at arbejde med at udvikle en sammenhængende prispolitik i hele regionen som en del af den pakke, der skal være med til at nedbringe væksten i den individuelle transport i de store korridorer.

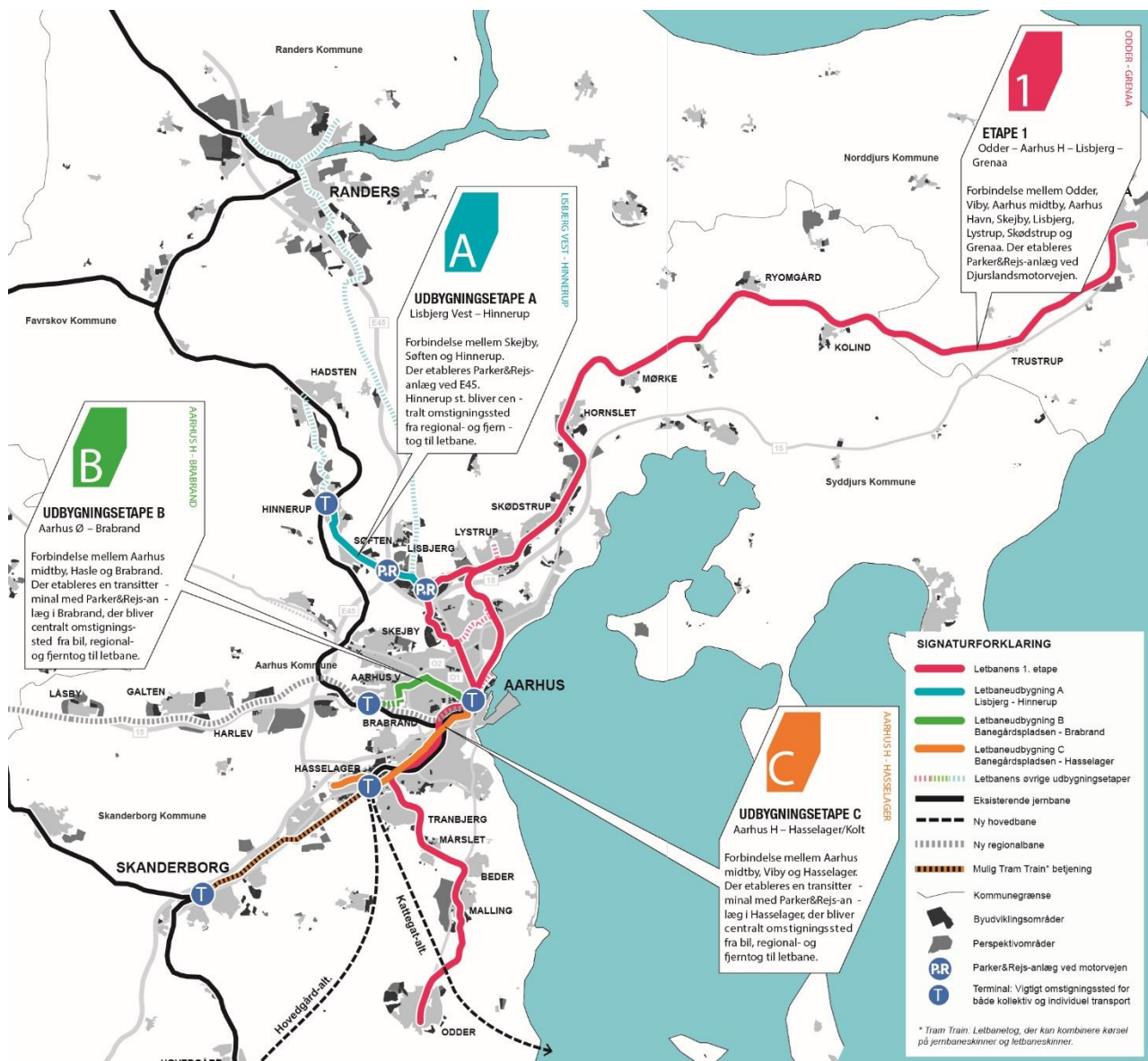
5.3 UDFORDRINGER OG LØSNINGSMULIGHEDER FOR DEN KOLLEKTIVE TRAFIK

Det er mobilitetskommissionens vurdering, at der er to overordnede udfordringer for den kollektive trafik i Business Region Aarhus. For det første mangler der et tilstrækkeligt sammenhængende kollektivt trafiksystem, der kan understøtte rejser i de store transportkorridorer inden for Business Region Aarhus. For det andet er forbindelserne til omverdenen ikke tidssvarende. I det følgende ses nærmere på disse to udfordringer.

5.3.1 ETABLERING AF ET SAMMENHÆNGENDE KOLLEKTIVT TRANSPORTSYSTEM

Etableringen af effektivt og attraktiv sammenhængende kollektivt transportsystem vil have stor betydning for den kollektive trafiks mulighed for at stå for en større del af den fremtidige trafikvækst.

Et sammenhængende kollektivt transportsystem kan etableres med udgangspunkt i Samspil 2025 og er et regionalt bud på, hvordan den kollektive trafik kan styrkes. De nævnte projekter er belyst i forskelligt omfang og der er derfor forskel i konkretiseringen. Det er derfor ikke alle projekter, hvor der forelægger samfundsøkonomiske beregninger eller beregninger af de trafikale effekter. Ligeledes er forskel i konkretiseringsniveauet for anlægsudgifterne.



FIGUR 31: SAMPSIL 2025

Samspil 2025 blev udarbejdet på baggrund af Togfonden DK og beslutningen om etablering af timemodellen. Udrulningen af projekterne i Togfonden er efterfølgende bragt i tvivl som følge af faldende olieindtægter og regeringens annoncerede serviceeftersyn. Det er dog mobilitetskommissionens vurdering, at Samspil 2025 fortsat vil kunne udgøre et godt grundlag for etablering af et sammenhængende kollektivt transportsystem i Østjylland uanset at udrulningen af projekterne i Togfonden påvirkes og nogle projekter evt. ikke gennemføres.

De væsentligste projekter i Samspil 2025 er kort beskrevet nedenfor.

Udbygning af letbanen på kort og mellemlangt sigt

I Samspil 2025 er kernen i den kollektive trafikbetjening et S-togslignende system bestående af letbaner og nærbaner. En vision for et letbanesystem blev beskrevet og vedtaget af letbanesamarbejdet i Østjylland i 2007.

Et forslag til udbygning af et samlet letbanesystem blev konkretiseret i den såkaldte fase 1 undersøgelse (efter statens budgetlægningsprincipper).

I Samspil 2025 er letbanesystemet efterfølgende justeret og tilpasset Timemodellen samt ideerne om en regional bane til Silkeborg og nærbanebetjening til Skanderborg.

Samspil 2025 foreslår i første omgang 3 linjer realiseret som supplement til letbanens etape 1. Det er linjerne Aarhus Ø – Brabrand, Lisbjergskolen – Hinnerup og Aarhus – Hasselager.

De estimerede anlægsoverslag (i mio. kr. i 2015 priser tillagt en korrektionsreserve på 50 pct.) er:²¹

- Aarhus Ø – Brabrand: 1.240 (inkl. strækningen fra Gellerup til Brabrand station og depotspor)
- Lisbjergskolen – Hinnerup: 670
- Aarhus C - Hasselager: 1.080

En udbygning af letbanesystemet kan efter kommissionens vurdering ses som et overordentlig væsentlig element i at skabe den sammenhæng i den kollektive trafik, der gør den samlede rejse effektiv og attraktiv.

Udbygning af letbaner i Business Region Aarhus på længere sigt.

Samspil 2025 viser også, hvorledes letbanesystemet i Østjylland kan udbygges på længere sigt. Det drejer sig især om videreførelse af letbanen til Hadsten samt til og i Randers. De mere præcise linjeføringer er ikke angivet eller undersøgt. I takt med realiseringen af de ovenfor nævnte linjer eller såfremt byudviklingen gør det påkrævet kan der derfor tages initiativ til at undersøge, hvorledes disse letbaner bedst muligt kan understøtte byudviklingen, pendlingsmønstret og dermed den samlede kollektive trafikplan.

Kommunerne i Business Region Aarhus ønsker at udvikle letbanen så denne sammen med nærbanedriften bliver som rygraden i det østjyske kollektive transportsystem. Kommunerne forventer derfor, at der i fremtiden skal etableres nye etaper, hvor det giver mening – trafikalt og ift. byudvikling. Det vil være hensigtsmæssigt, at muligheder og perspektiver i nye etaper løbende vurderes i sammenhæng med den fysiske planlægning.

Ny bane Aarhus – Galten – Silkeborg

Rejsetiden med tog mellem Aarhus og Silkeborg varierer i dag mellem 43 og 52 minutter. En ny bane direkte til Silkeborg via Galten vil reducere rejsetiden til mellem 22 og 24 minutter. Trafikstyrelsen har i en screening fra 2012 vurderet, at en enkeltsporet jernbane kan anlægges for 2,6 mia. kr.²² Der gennemføres i øjeblikket en forundersøgelse af banen som forventes offentliggjort i 2016. I sagens natur kan denne undersøgelse resultere i ændringer af rejsetider, anlægskostninger, samfundsøkonomi m.m.

I forundersøgelsen indgår både en enkeltsporet og en dobbeltsporet løsning. Det er mobilitetskommissionens vurdering, at en dobbeltsporet bane giver de bedste muligheder for at øge frekvensen i takt med passagerudviklingen. Derudover kan en dobbeltsporet jernbane både betjene hurtige direkte tog mellem Silkeborg og Aarhus og stoptog på strækningen, der betjener de mellemstore og voksende bysamfund herimellem, fx Harlev, Galten-Skovby og Låsby. En dobbeltsporet bane vil således bedre understøtte den fremtidige byudvikling og vil kunne opnå et større passagertal. Omvendt er anlægskostningerne naturligvis større for en dobbeltsporet bane.

Forøget nærbanebetjening mellem Skanderborg og Aarhus

Etablering af en ny bane mellem Hovedgård og Aarhus, der indgår som et af projekterne i Togfonden, betyder, at der på den eksisterende hovedbane Aarhus – Skanderborg – Horsens skabes plads til en S- toglignende drift

²¹ Aarhus Ø – Brabrand og Lisbjergskolen – Hinnerup er undersøgt på et større detaljeringsniveau end fase 1 undersøgelsen i forbindelse med, at der primo 2016 er igangsat VVM undersøgelser for de to linjer. I anlægsoverslaget er erfaringerne fra udbud og anlæg af etape 1 inddraget.

²² Trafikstyrelsen (2012): Ny bane Aarhus - Galten – Silkeborg - en screening som led i den strategiske analyse for Østjylland.

med genåbning af stationer. Mellem Skanderborg og Aarhus vil der herefter kunne være stationer i Stilling, Hørning, Hasselager og Viby J, som vil sikre, at de nuværende jernbaner kan anvendes som reelt nærbaneanlæg.

Som en mulighed kan det undersøges, om der på strækningen Skanderborg – Aarhus kan indsættes tog af typen tram-train. Et tram-train kan køre som almindeligt nærbanetog til Hasselager, hvorefter det kan køre på sporvognsskinner ind til de centrale bydele i Aarhus. Dermed vil flere passagerer kunne undgå at skulle skifte på Aarhus H til andet transportmiddel.

Nærbanebetjening mellem Skanderborg og Silkeborg

Mobilitetskommissionen har bemærket, at både Silkeborg og Skanderborg kommuner helt i tråd med den overordnede strategi om stationsnær fortætning planlægger betydelig byvækst omkring stationerne på den eksisterende bane Skanderborg – Ry – Silkeborg. I forbindelse med evt. fremtidig anlæg af en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg kan det derfor undersøges, om den eksisterende bane med fordel kan opretholdes og dermed betjene oplandstrafikken til og imellem de to byer. Tilbringertrafik fra byerne på strækningen til de almindelige intercitytog fra Skanderborg vil også kunne benytte banen.

5.3.2 INITIATIVER TIL AT UNDERSTØTTE ET SAMLET KOLLEKTIVT TRANSPORTSYSTEM

Et effektivt sammenhængende kollektivt transportsystem forudsætter, at der lokalt og regionalt gennemføres en række initiativer, der kan understøtte og spille sammen med det skinnebårne system som det er beskrevet i Samspil 2025. En række mulige virkemidler gennemgås i det følgende.

Byplanlægning

En væsentlig forudsætning for at få flere til at benytte en kollektiv trafik, der er attraktiv og komfortabel, er, at byudvikling tænkes snævert sammen med stærke kollektive trafikakser, der har kapacitet til at afvikle store passagerstrømme. Mobilitetskommissionen har noteret sig, at kommunerne i deres planlægning allerede udlægger arealer til byvækst langs de korridorer, der udgøres af letbanesystemet.

Det vil være hensigtsmæssigt at fastholde denne planlægning, således at det bærende planlægningsprincip er, at nye større byvækstområder lokaliseres, hvor der er eller kan etableres kollektiv trafikbetjening med nærbane, letbane eller i første omgang effektive bussystemer. Omkring stationer og større standsningssteder kan kommunerne overveje at tillade højere og tættere byggeri.

De større stationer som knudepunkter

Horsens, Skanderborg og Randers stationer samt Aarhus H er centrale knudepunkter for skift mellem tog og øvrige trafikarter.

En styrkelse af denne rolle stiller krav til, at disse stationer udvikles som centrale mobilitetsknudepunkter, der kan levere hurtigkollektiv transport, langtidsparkeringspladser, effektiv adgang og gode omstigningsmuligheder. Logistikken ved disse stationer er afgørende for at kunne give kortere rejsetid og bedre rejseoplevelser for pendlerne og rejsende på tværs af landet.

For Aarhus Hovedbanegård er der endvidere den udfordring, at kapaciteten i dag er opbrugt. Med letbanens etablering og planerne om at etablere en moderne busterminal med direkte adgang til Aarhus H øges kravene endvidere til at kunne foretage komfortable skift mellem tog, letbaner og busser.

Muligheden for kapacitetsudvidelser på Aarhus H undersøges i øjeblikket af Banedanmark som led i VVM undersøgelsen knyttet til elektrificeringen og opgraderingen af Aarhus H – Aalborg.

Etablering af nye trafikknudepunkter og stationer

Den mest komfortable rejse med kollektiv trafik foregår direkte og uden skift. Imidlertid betyder pendlingsmøn-
stret og det mulige udbud af kollektiv trafik, at mange rejser indebærer et eller to skift mellem transportmidler.
Det er derfor oplagt at etablere trafikknudepunkter, hvor store overordnede kollektive trafikakser og større
vejanlæg krydser hinanden. Velplacerede trafikknudepunkter vil øge komforten ved og reducere rejsetiden for
kombinationsrejser.

I Samspil 2025 foreslås et større trafikknudepunkt placeret i Hasselager, hvor en kommende ny bane fra Hoved-
gård løber sammen med den eksisterende østjyske længdebane. Banerne krydses på en bro af den kommende
letbanelinje Aarhus - Hasselager, der vil forløbe på Skanderborgvej mellem Aarhus H og Hasselager. Et knude-
punkt her ligger desuden i nærheden af Ringvejens skæring med Skanderborgvej. Det vil derfor være oplagt at
kombinere trafikknudepunktet med et Parker og Rejs anlæg.

Et mindre, men tilsvarende knudepunkt foreslås i Samspil 2025 placeret i Brabrand i nærheden af den gamle
Brabrand Station. Her vil letbanelinjen mellem Aarhus Ø og Brabrand mødes med en evt. kommende ny nærbane
til Silkeborg og hovedbanen mod Randers. Også her foreslås knudepunktet kombineret med et Parker og Rejs
anlæg.

Ligeledes kan Hinnerup og Hornslet indtænkes som knudepunkter. I Hinnerup møder regionale togforbindelser
letbanelinjen mellem Hinnerup og Aarhus, og ved Hornslet mødes alle større trafikstrømme mellem Djursland og
Aarhus. Det vil være oplagt at undersøge muligheden for Parker og Rejs anlæg i tilknytning til disse knudepunk-
ter.

Som nævnt er det statslige banenet i Business Region Aarhus karakteriseret af, at det primært betjener én cen-
tral station i de store byområder. For at styrke mulighederne for at benytte den kollektive trafik kan det ud over
etablering af knudepunkter flere steder være relevant at etablere eller genåbne stationer på den eksisterende
jernbane. Relevante lokaliteter omfatter Stilling, Laurbjerg og Søften på den jyske længdebane, hvor der kan
etableres nye trinbræt.

Parker og Rejs anlæg

Hvor E45 krydser en kommende letbanelinje mellem Aarhus og Hinnerup indgår det i overvejelserne, at etablere
et større Parker og Rejs anlæg med plads til op mod 1000 biler. Med direkte adgang fra E45 kan det blive et at-
traktivt tilbud til bilister, der vil undgå trængsel på vejene og i stedet skifte til letbane resten af turen.

Ved at inkludere eksempelvis lastbilverkøring, busterminal, tankanlæg, cykelparkering og andre faciliteter kan
omstigning mellem de forskellige transportformer gøres effektiv og attraktiv.

Stations- og letbanebyerne samt terminaler

Kommunerne kan understøtte pendlernes mulighed for at benytte tog og letbane i den daglige transport, ikke
kun for de, som bor stationsnært, men også for de mange, som kan kombinere andre transportformer med
tog/letbanen.

Den enkelte kommune kan forbedre adgangen til tog og letbane gennem planlægning og konkrete udviklingspro-
jekter ved at:

- lave en konkret strategi for stationernes nærområde med fokus på by- og boligfortætning, samt sam-
menhæng med detailhandel og service.
- udvikle stationerne som mindre terminaler, ikke kun for byernes egne borgere, men som knudepunkter
for byernes naturlige oplande.

- planlægge for gode tilbringerruter for biler, cykler og gående mellem stationer/standsesteder og deres oplande.

For at give de bedste muligheder for at kombinere forskellige transportformer i den daglige transport kan kommunerne udvikle terminaler som byernes centrale knudepunkter, især i byer med en oplandsfunktion. Det er således ikke kun i de større byer, at dette kan være en mulighed, men i byer helt ned på få tusinde indbyggere.

Den kollektive transports infrastruktur kan med fordel integreres i byrummet, og omkring større centrale standsningssteder kan der skabes funktionelle og attraktive arealer, hvor bussen/letbanen indgår som en naturlig del af det samlede byliv. Mest oplagt er det naturligvis at tage fat i letbanebyernes stationsområder. Men også i de byer, hvor en effektiv bustransport er afgørende for den kollektive transport og opkoblingen til letbanen, er der et potentiale i at udvikle terminaler.

Kommissionen vil især pege på cyklen som en væsentlig transportmulighed for dem, der bor inden for en afstand af 5–7 km fra en station, miniterminal eller standsningssted. Kommunerne kan med fordel skabe de bedst mulige betingelser for at bruge cyklen som en del af den daglige transport. Den enkelte rejsende skal opleve de bedst mulige betingelser for at bruge cyklen i stedet for bil eller blot som en del af den samlede rejse.

Effektive bussystemer

Udrulning af nær - og letbanesystemer vil nødvendiggøre, at det overordnede net af regionale busser og bybusser revideres, så det i højere grad kan understøtte, tilpasses og supplere den skinnnebårne trafik. Her skal også tænkes i hurtige direkte buslinjer som X- busser, BRT (Bus Rapid Transit) og A- busser.

Det vil være oplagt at der her fokuseres på den samlede rejse fra A til B, når de understøttende bussystemer skal planlægges.

Ud over fysiske tiltag, der kan styrke og forbedre den samlede rejse ved sikring af fremkommelighed, omstigning mv. er det væsentligt for den samlede mobilitet, at der afsættes tilstrækkelige midler til at kunne tilvejebringe og opretholde høje frekvenser i til-/frabringer trafikken til den skinnnebårne trafik og i den trafik, der betjener de store trafikstrømme mellem kommunerne. Det er kommunerne i Business Region Aarhus samt Region Midtjylland, der finansierer denne del af den kollektive trafik.

Kobling med dele- og samkørselsordninger

Etableringen af fleksible dele- og samkørselsordninger betyder, at mulighederne for at anvende kollektiv trafik som en del af den samlede rejse styrkes. Et sammenhængende kollektivt transportsystem bør derfor understøtte samspillet mellem mere traditionelle kollektive transportformer og mellemformer som dele- og samkørselsordninger. Konkrete initiativer kan omfatte IKT systemer, der giver mulighed for at planlægge sin rejse på tværs af transportformer samt adgang til delebiler tæt ved de større stationer.

5.4 FORBINDELSER TIL OMVERDENEN

For de lange rejser er det primært jernbanen, der er interessant i relation til den kollektive trafik om end der også er flere busruter, der binder landsdelene sammen.

Ser man på de eksterne relationer operationaliseret som rejser fra Aarhus til de største danske byer uden for Business Region Aarhus samt til Hamborg ser rejsetidsforholdet umiddelbart rimeligt ud når man sammenligner bil og tog. Den direkte rejsetid fra station til station er med toget umiddelbart kortere eller på niveau med køretiden i bil.

Aarhus H							
	Rejsetidsforhold	Køretid bil (min.)			Rejsetid tog (min.)	Frekvens hverdage	Skift
		Lav	Middel	Høj			
Aalborg st.	0,80 – 0,96	80	95	110	76 - 91	2 pr. time	0
København H	0,74 – 0,83	180	230	280	170 - 191	2 pr. time	0
Odense st.	0,85 – 0,87	90	110	130	93 - 96	2 pr. time	0
Esbjerg st.	1,12	110	120	130	134	1 pr. time	0
Hamborg Hbf	0,99 - 1,12	210	260	310	258 - 292	1 tog hver 2. time	0-2

FIGUR 32: REJSETIDSFORHOLD FOR TOGTURE

Afhængig af den præcise start og slutdestination vil rejsetidsforholdet dog relativt hurtigt ændre sig, så det bliver betydeligt mere positivt for bilen, da man vil skulle bruge tid til at komme fra afgangdestination til stationen og fra endestationen til slutdestinationen. Ligeledes vil den samlede rejse hurtigt komme til at indebære flere skift som generelt opfattes negativt.

Med undtagelse af København, hvor kollektivandelen fra Aarhus er 64 pct., har det ikke været muligt at opgøre den kollektive andel præcist, da der i den gennemførte analyse kun er opgjort rejser til det overordnede område som de pågældende destinationer ligger i. Eksempelvis indgår Aalborg i området Nordjylland, hvor kollektivandelen fra Aarhus er 13 pct. For rejser alene til Aalborg må kollektivandelen antages at være højere. Tilsvarende med Esbjerg, der indgår i området Syddanmark, hvor kollektivandelen fra Aarhus er 10 pct. og Hamborg i Nordtyskland, hvor kollektivandelen er helt nede på 0,5 pct. for rejser fra Aarhus.

Selvom rejsetidsforholdet på de længere rejser er mere positivt end på de kortere rejser eksisterer der et betydeligt potentiale for at styrke rejsetidsforholdet mellem bane og bil. Fuldt udnyttet kapacitet, manglende elektricitet og en linjeføring med mange relativt skarpe kurver betyder, at rejsetiden på jernbanen er relativt lav sammenlignet med baner i hovedparten af de øvrige europæiske lande. Danmark er således et af de eneste vesteuropæiske lande, der ikke har højhastighedstog.²³

5.4.1 ELEKTRIFICERING OG TIMEMODELLEN

Den daværende S-SF-R regering lancerede i marts 2013 Togfonden DK. Med aftalen om en moderne jernbane i januar 2014 udmøntedes hovedparten af de forventede indtægter til investeringer i nye baner og hurtigere forbindelser, med henblik på at realisere timemodellen, en ny forbindelse til Billund, kortere rejsetider på de fleste regionalstrækninger, og opgradering af mulighederne for transport af jernbanegods samt elektrificering af størstedelen af det danske banenet.

Med aftalen blev der afsat 8,7 mia. kr. til elektrificering af størstedelen af det danske jernbanenet, der vil medføre en række miljø- og materielmæssige gevinster. Ud over elektrificeringen blev der afsat 14,8 mia. kr. til en fuld realisering af timemodellen med en times rejsetid mellem København, Odense, Esbjerg, Aarhus og Aalborg.

De faldende oliepriser har medført, at indtægterne i Togfonden ikke svarer til det forventede. Regeringen har derfor igangsat et serviceeftersyn af Togfonden og foreslået en række tilpasninger, af Togfondens investeringer.

Det er på afrapporteringstidspunktet uklart, hvad resultaterne af serviceeftersynet og de politiske drøftelser bliver.

²³ Se eksempelvis COWI (2015). Byerne på højhastighedsbanen.

En gennemførelsen af timemodellen som skitseret i aftalen fra januar 2014 vil medføre en markant afkortning af rejsetiderne mellem de større byer i Danmark og vil også styrke Business Region Aarhus sammenhæng med omverdenen på nationalt niveau. Timemodellens gennemførelse vil betyde, at ni af landets ti største byer bliver betjent med højhastighedstog og rejsetiderne mellem disse byer vil blive reduceret med 20-35 pct. for togture. Ved skifte fra bil til tog vil besparelsen være mellem 15 og 45 pct. når der sammenlignes med en tilsvarende biltur.²⁴

Det er dog ikke kun de byer, der direkte vil blive betjent med højhastighedstog, der vil opnå rejsetidsbesparelser. En lang række andre byer, der kobles til timemodellen via regionalbanerne, vil ligeledes opnå betydelige rejsetidsbesparelser. Opgraderinger af regionalstrækningerne vil ligeledes betyde kortere rejsetider og dermed også bedre opkobling til fjerntogene. Ifølge aftalen om Togfonden vil tidsgevinsten mellem Langå og Struer være op til 14 min., mens den for Skanderborg – Herning vil være ca. 20 minutter.

Inden for Business Region Aarhus område indgår i aftalen om Togfonden en ny bane fra Hovedgård til Hasselager. Banen omfatter en ca. 23 km lang højhastighedsbane. Anlægget er vurderet til 3,3 mia. kr. og der er igangsat en VVM-undersøgelse af banen. Hovedgård – Hasselager banen har betydning for den samlede rejsetid og giver øget kapacitet, der vil muliggøre en forbedret nærbanebetjening på den eksisterende bane mellem Skanderborg og Aarhus og herunder mulighed for at genåbne relevante stationer.

5.4.2 FORBINDELSER TIL HAMBURG

Det er kommissionens vurdering, at togforbindelserne fra Vestdanmark til Hamburg i dag er utidssvarende. Der er kun to direkte afgangene om dagen fra Aarhus og rejsetiden er ca. 4½ time. Der er derfor også behov for sammen med de tyske myndigheder at planlægge tidssvarende og hurtigere togforbindelser til Hamburg.

Atkins udarbejdede i 2013 en rapport om hurtigere togforbindelser mellem Østjylland og Hamborg. Det fremgår heraf, at rejsetiden via en kombination af udbygninger og administrative ændringer kan reduceres til 2 timer og 53 minutter. Alene ved administrative ændringer i form af optimering af køreplaner, reduktion i antal stationer og reduktion i køretidstillægget, så det svarer til international standard, peger rapporten på, at rejsetiden kan forkortes med 70 minutter til 3 timer og 20 minutter.²⁵

Den dansk-tyske transportkommission har i november 2015 præsenteret en samlet afrapportering af infrastrukturprojekter med dansk-tysk interesse omkring Jyllandskorridoren. Det fremgår heraf, at der principielt er åbenhed over for tiltag som optimering af køreplanerne, men samtidig anføres det, at det er op til det enkelte jernbaneselskab at beslutte, om man vil investere i nyt rullende materiel eller optimere køreplanen.

Det fremgår samtidig af rapporten, at DB og DSB planlægger at aflyse den eksisterende ICE-forbindelse mellem Hamborg og Aarhus fra 2016 og frem. Det er uklart, hvad det konkret vil betyde for forbindelsen, men grundlæggende synes der at være behov for politiske tiltag, hvis forbindelsen skal styrkes og rejsetiden forkortes. Dette omfatter også politisk tilkendegivelse over for DSB og DB for at sikre en optimering af køreplaner m.v., så potentialet ved de administrative ændringer kan opnås.

²⁴ Aftale om Togfonden og tilhørende faktaark. Se endvidere COWI (2015): Byerne på højhastighedsbanen.

²⁵ Atkins (2013), "Østjysk initiativ for bedre togforbindelser mellem den østjyske byregion og Hamborg"

6 MOBILITETSKOMMISSIONENS ANBEFALINGER

På baggrund af den overordnede strategi og analysen i de foregående kapitler præsenteres i dette afsnit Mobilitetskommissionens anbefalinger til det fremtidige samarbejde og nødvendige initiativer med henblik på at sikre en fremtidig høj mobilitet i Business Region Aarhus. Anbefalingerne er formuleret med udgangspunkt i de udfordringer der knytter sig til at tilgodese øgede fremtidige transportbehov -, i en situation med relativt begrænsede økonomiske rammer, snævre fysiske rammer når det gælder byområderne og under hensyntagen til klima- og miljødagsordener.

Anbefalingerne er udelukkende formuleret af de kommunale medlemmer af mobilitetskommissionen og er således ikke nødvendigvis udtryk for de eksterne medlemmers vurdering.

Anbefalingerne er grupperet i to dele: For det første anbefalingerne der handler om, hvordan man på tværs af kommunerne i Business Region Aarhus kan styrke samarbejde og koordination. For det andet anbefalingerne vedrørende en række specifikke kommunale, regionale, statslige m.m. initiativer, der kan sikre den fremtidige mobilitet.

6.1 STYRKET SAMARBEJDE MELLEM KOMMUNER, STAT OG ØVRIGE AKTØRER

Mobilitetskommissionens arbejde udgør et første grundlag for at udvikle et øget samarbejde og en koordination på tværs af kommunerne i Business Region Aarhus – når det gælder sikringen af en høj mobilitet i fremtiden. Samarbejdet vil nødvendiggøre yderligere udvikling af initiativer og indsats – samt udvikling af fælles databaseredskaber, således at der rent praktisk kan arbejdes med mobiliteten i et helhedsperspektiv på tværs af administrative grænser.

Det anbefales således, at kommunerne igangsætter et formaliseret og udbygget samarbejde på strategisk niveau omkring mobilitet, herunder videreudvikling af en fælles strategi for udviklingen af den trafikale infrastruktur og transporttilbud i regionen. Det vurderes, at det aktuelle udredningsarbejde kan udgøre en del af grundlaget for et sådant øget samarbejde. Et samarbejde omkring mobilitet vil skulle foregå parallelt med og koordineres med det eksisterende samarbejde omkring den fysiske planlægning.

Arbejdet i mobilitetskommissionen har synliggjort værdien af at kunne generere ensartede data for trafik, fremkommelighed, rejsetider, trængsel m.m. på tværs af kommunegrænserne. Mobilitetskommissionen anbefaler derfor, at man som led i et fremtidigt samarbejde omkring mobilitet fastlægger principper for et fælles datagrundlag og efter behov gennemfører fælles monitoreringer og analyser. Dette vurderes at gøre det lettere - på tværs af kommunegrænserne - at etablere et overblik over de trafikale udfordringer og sandsynlige effekter af potentielle løsningsmuligheder.

En række af de konkrete initiativer som kommissionen anbefaler forudsætter også et tæt samarbejde mellem de berørte kommuner og staten samt en række andre aktører, herunder regionen, trafikselskaber og operatører. Mere generelt anbefaler mobilitetskommissionen, at der sker en styrkelse af samarbejdet mellem kommunerne og de øvrige aktører med henblik på at skabe øget sammenhæng i de forskellige transportsystemer og dermed styrke grundlaget for sammenhængende mobilitet.

6.2 KONKRETE INITIATIVER

Mobilitetskommissionen anbefaler en række konkrete initiativer – projekter og planlægningstiltag - hvis gennemførelse på kort, mellemlangt og langt sigt vurderes at kunne bidrage væsentligt til den fremtidige mobilitet internt i Business Region Aarhus samt eksternt i forhold til regionens sammenhæng med omverdenen.

Initiativerne fremgår af oversigten/tabellen samt af listen med kortfattede beskrivelser vist nedenfor. Der er her angivet tidsperspektiv samt hvilke aktører, der primært har ansvaret for gennemførelse af de konkrete initiativer. Der ligger en klar prioritering af de foreslåede initiativer i forhold til om de foreslås på kort, mellemlangt (frem til 2025) eller langt sigt (efter 2025). Inden for det enkelte tidsperspektiv er de foreslåede initiativer dog ikke prioriteret.

Produktivitetskommissionen har anbefalet, at større anlægsopgaver prioriteres ud fra en forudsætning om samfundsøkonomiske rentabilitet i projekterne. Mobilitetskommissionen anbefaler tilsvarende, at det for større fremtidige anlægsinvesteringer i Business Region Aarhus arbejdes med at belyse den samfundsøkonomiske rentabilitet.

I forlængelse af ovenstående anbefaler kommissionen, at der fremadrettet tilvejebringes et grundlag for at vurdere den samfundsøkonomiske rentabilitet for de af de større nedenstående projekter, hvor dette endnu ikke er gjort. Det er dog kommissionens vurdering, at den samfundsøkonomiske rentabilitet er bedst egnet til prioritering mellem ensartede projekter, da der afhængig af projekttype er en række potentielle effekter, der ikke medtages i de samfundsøkonomiske vurderinger.

HØJT PRIORITEREDE INITIATIVER PÅ KORT, MELLEMLANGT OG LANGT SIGT				
Tid	Kommuner	Business Region Aarhus	Staten	Øvrige aktører
Kort sigt	<ul style="list-style-type: none"> - Stationsnær fortætning og byudvikling - Udbygning af Viborgvej i Aarhus (rute 26) - Udbygning af indfaldsveje i Silkeborg - Omfartsvej syd om Horsens 	<ul style="list-style-type: none"> - Strategisk samarbejde om mobilitet - Udarbejdelse af digitale løsninger for sammenhængende transport og deleøkonomiske virkemidler 	<ul style="list-style-type: none"> - Hurtigst muligt påbegyndes udvidelse af E45 til 6 spor fra Skanderborg S til Aarhus S, forbedring af visse tilslutningsanlæg samt udarbejdelse af en samlet plan for udvidelse. 	<ul style="list-style-type: none"> - Forbedre den kollektive trafiks konkurrenceevne ift. særlige rejserelationer (Regionen/Midtrafik) - Optimering af køreplaner og øget frekvens for tog mellem Aarhus og Hamborg (DSB/DB)
Mellemlangt sigt (frem til 2025)	<ul style="list-style-type: none"> - Letbane etape 2, Aarhus Ø-Brabrand og Lisbjerg-Hinnerup - Havnetunnel i Aarhus - Ny østlig vejforbindelse over Randers Fjord - Opkoblinger til motorvej i Silkeborg - Havneforbindelse i Randers 	<ul style="list-style-type: none"> - Grundlag for øget brug af kollektiv trafik og kombinationsrejser - Initiativer, der understøtter brug af fremtidig teknologi, herunder selvkørende biler 	<ul style="list-style-type: none"> - Udvidelse af E45 til 6 spor på yderligere strækninger - Udbygning af Rute 26, Aarhus-Søbyvad og Viborg-Rødkærsbro - Elektrificering af hovedbanen - Påbegyndelse af ny bane Hovedgård-Hasselager - Udbygning af rute 15 	<ul style="list-style-type: none"> - Udvikling af stationer på hovedbanen (DSB og kommuner)
Langt sigt (efter 2025)	<ul style="list-style-type: none"> - Yderligere udbygning af letbanen - Ny ringvejsforbindelse - Bering-Beder vejen - i Aarhus 		<ul style="list-style-type: none"> - Ny bane Aarhus-Silkeborg - Hurtigere togforbindelser Aarhus-Hamborg - Fast forbindelse over Kattegat 	

6.3 NÆRMERE BESKRIVELSE AF DE ANBEFALEDE INITIATIVER

6.3.1 KORT SIGT KOMMUNERNE

Stationsnær fortætning og byudvikling

Kommissionen anbefaler at kommunerne i deres fysiske planlægning søger at minimere det fremtidige transportbehov og understøtte grundlaget for den kollektive trafik. Konkret anbefales det, at kommunerne prioriterer stationsnær fortætning og byudvikling der understøtter den kollektive trafik - samt arbejder med tiltag, der forbedrer adgangen til tog, letbane og bus i form af terminaler med god adgang, gode muligheder for omstigning samt faciliteter til parkering m.m.

Udbygning af Viborgvej i Aarhus (rute 26)

Kommissionen anbefaler, at Viborgvej udvides til fire spor på strækningen mellem E45 og Hasle Ringvej i Aarhus Kommune. Aarhus Kommune har påbegyndt VVM undersøgelse og har afsat midler til projektet.

Udbygning af indfaldsveje i Silkeborg

Kommissionen anbefaler en kommunal udbygning af væsentlige indfaldsveje til Silkeborg. Indfaldsvejene er alle planlagte siden 2009 og Silkeborg Kommune har afsat midler til projekterne, der omfatter en ny østlig og vestlig indfaldsvej samt udvidelse af nord-syd akse gennem midtbyen.

Omfartsvej syd om Horsens

Kommissionen anbefaler en kommunal etablering af en omfartsvej syd om Horsens – i forlængelse af Vestvejen. Anlægget er planlagt og finansieret.

6.3.2 KORT SIGT BUSINESS REGION AARHUS

Strategisk samarbejde om mobilitet

Kommissionen anbefaler, at der i umiddelbar forlængelse af kommissionsarbejdet igangsættes et yderligere strategisk samarbejde på mobilitetsområdet mellem kommunerne i Business Region Aarhus. Samarbejdet bør fortsætte arbejdet med at etablere en fælles strategi for udviklingen af den trafikale infrastruktur og transporttilbud i regionen. Endvidere bør der fastlægges principper for et fælles datagrundlag

Digitale løsninger for sammenhængende transport og deleøkonomiske virkemidler

Kommissionens anbefaler, at man i regi af Business Region Aarhus eller evt. hele Region Midtjylland udvikler en digital platform, der kan anvendes til rejseplanlægning på tværs af alle transportformer. I tilknytning hertil foreslås det, at man fokuserer på rammerne for at koble deleøkonomiske virkemidler sammen med mere traditionelle mobilitetstiltag. Det anbefales, at staten involveres i arbejdet, herunder med henblik på at afprøve og udvikle hensigtsmæssige rammer for regulering og anvendelse af deleøkonomiske løsninger.

6.3.3 KORT SIGT STATEN

Udvidelse af E45 til 6 spor fra Skanderborg S til Aarhus S samt udbygning af visse tilslutningsanlæg

Kommissionen peger på en indsatsplan, hvor der hurtigst muligt påbegyndes en udbygning af E45 til seks spor på den mest belastede strækning mellem Skanderborg og Aarhus. Herudover bør der hurtigst muligt igangsættes en udbygning af MVK Aarhus N samt forbedring af tilslutningsanlæggene TSA 55 og TSA 57 ved Horsens. Endelig bør der på kort sigt udarbejdes en samlet plan for udvidelse af E45 i Østjylland, så der undgås kritisk trængsel på de forskellige delstrækninger.

6.3.4 KORT SIGT ØVRIGE AKTØRER

Forbedre den kollektive trafiks konkurrenceevne ift. særlige rejserelationer (Region Midtjylland/Midttrafik)

Kommissionen anbefaler, at Midttrafik og relevante kommuner iværksætter et systematisk trafikplanarbejde med henblik på at forbedre den kollektive trafiks konkurrenceevne i særlige rejserelationer, hvor der er et stort potentiale for overflytning af persontrafik.

Optimering af køreplaner og øget frekvens for tog mellem Aarhus og Hamborg (DSB/DB)

Kommissionens anbefaler, at operatørerne på strækningen mellem Aarhus og Hamborg igangsætter arbejde med optimering af køreplaner på strækningen. Arbejdet bør følge principperne i Atkins-rapport om samme og bør inkludere overvejelser om reduktion i køreplanstillæg og passage af stationer uden stop på nogle afgange. Frekvens af direkte tog bør samtidig øges.

6.3.5 MELLEMLANGT SIGT KOMMUNERNE

Letbane etape 2, Aarhus Ø-Brabrand og Lisbjerg-Hinnerup

Kommissionen anbefaler, at letbanens etape 2 anlægges i umiddelbar forlængelse af allerede igangsatte VVM-undersøgelser. Aarhus Kommune har afsat midler til projektet, idet der forventes en deling af udgifterne mellem kommuner, stat og region. I tilknytning til etape 2 kan der etableres trafikknudepunkter i Hinnerup og Brabrand, der muliggør omstigning mellem letbane, tog og bil. Endvidere foreslås der anlagt et parker og rejs anlæg ved E45 i Søften.

Havnetunnel i Aarhus

Kommissionen anbefaler, at den planlagte tunnel under Marselis Boulevard etableres med henblik på at sikre en forbedret fremtidig adgang til Aarhus Havn, som har national betydning. Aarhus Kommune har udarbejdet plangrundlag og finansieringen er afklaret.

Ny østlig vejforbindelse over Randers Fjord

Kommissionen anbefaler, at der anlægges en østlig fjordforbindelse over Randers Fjord. Projektet forudsætter statslig involvering, idet projektet er baseret på en brugerbetalt forbindelse. Der er gennemført VVM undersøgelse. En opdateret rapport om anlægsøkonomien samt finansieringen forventes klar i 2016.

Opkoblinger til ny motorvej i Silkeborg

Kommissionen anbefaler, at adgangen til Silkeborgmotorvejen styrkes gennem kommunal anlæg og udbygning af opkoblinger ved Silkeborg N og Ring 3 i og omkring Silkeborg. Projekterne har været planlagt siden 2009 og Silkeborg Kommune har afsat finansiering fra 2019.

Havneforbindelse i Randers

Kommissionen anbefaler en kommunal havneforbindelse i Randers. Vejen vil sammenbinde Randers Havn med en ny østlig placering og det overordnede vejnet. Randers Kommune og Randers Havn har indtil nu afsat omkring halvdelen af de nødvendige anlægsmidler, og afventer tilbagemelding fra staten om anlægsstøtte.

6.3.6 MELLEMLANGT SIGT BUSINESS REGION AARHUS

Grundlag for øget brug af kollektiv trafik og kombinationsrejser

Mobilitetskommissionens analyser har synliggjort, at der i en række korridorer – særligt mod Aarhus – er et betydeligt potentiale for at styrke den kollektive trafiks andel af personturene, herunder i samspil med andre transportformer. Der er i rapporten skitseret en række mulige løsninger, men kommissionen vurderer, at der med fordel kan tilvejebringes et yderligere analysegrundlag, der nærmere inddrager faktorer i tilknytning til rejsetid, kvalitet, frekvens og demografi. Dette analysegrundlag kan danne grundlag for konkrete initiativer, der kan styrke brugen af kollektiv trafik. Region Midtjylland, staten og relevante operatører bør inddrages i en sådan analyse.

Initiativer, der understøtter brug af fremtidig teknologi, herunder selvkørende biler

Kommissionen anbefaler, at der gennemføres initiativer, der skaber de bedst mulige rammer for indførelsen af fremtidig teknologi til håndtering af mobilitetsudfordringer. Eksempelvis vil udviklingen af selvkørende biler formentligt føre til behov for afstribning af de overordnede veje efter ensartede principper.

6.3.7 MELLEMLANGT SIGT STATEN

Udvidelse af E45 til 6 spor

Kommissionen anbefaler, at staten på mellemlangt sigt sikrer en etapevis udbygning af de resterende dele af E45 i overensstemmelse med den plan, der skal udarbejdes på kort sigt.

Udbygning af Rute 26 Aarhus-Søbyvad og Viborg-Rødkærsbro

Kommissionen anbefaler, at der sker en statslig udbygning af Rute 26 mellem Aarhus og Viborg. Det anbefales, at projektet omfatter motorvej fra Mundelstrup til Hammel og videreførelse som motortrafikvej fra Hammel til Nårup ved Fårvang. Endvidere anbefales etablering af motortrafikvej på strækningen Viborg V-Rødkærsbro N.

Elektrificering af hovedbanen

Kommissionen anbefaler, at staten - uanset det igangværende serviceeftersyn af Togfonden - gennemfører den planlagte elektrificering af banenettet. En elektrificering vil bl.a. kunne medføre betydelige miljø- og materielmæssige gevinster. Sidstnævnte knytter sig særligt til muligheden for at anvende standardiseret materiel.

Påbegyndelse af ny bane Hovedgård – Hasselager

Kommissionen anbefaler, at en ny bane mellem Hovedgård og Hasselager prioriteres af staten i forbindelse med det igangværende eftersyn af Togfonden – og påbegyndes inden 2025. Banen reducerer den samlede rejsetid på længdebanen og giver samtidig mulighed for at etablere en forbedret nærbanebetjening på den eksisterende bane mellem Skanderborg og Aarhus og generel styrkelse af et østjysk banenet.

Udbygning af rute 15

Kommissionen anbefaler, at den af staten igangsatte opgradering af rute 15 – udbygning af dele af motortrafikvejen øst for Løgten – på længere sigt videreføres frem mod Tirstrup Lufthavn. Der er gennemført en forundersøgelse af udbygningen i 2012.

6.3.8 MELLEMLANGT SIGT ØVRIGE AKTØRER

Udvikling af stationer på hovedbanen

Kommissionen anbefaler, at der – i et samarbejde mellem DSB og kommuner – arbejdes med en udvikling af de større stationer, som centrale mobilitetsknudepunkter med adgang til hurtig kollektiv transport, langtidsparke-

ring, effektiv adgang og gode omstigningsmuligheder. På udvalgte lokaliteter kan det samtidig overvejes at etablere eller genåbne stationer med henblik på at styrke mulighederne for at benytte jernbanen uden for de store knudepunkter. Konkret kan det overvejes at etablere trinbræt i Stilling, Laurbjerg og Søften, ligesom Brabrand Station kan genåbnes i forbindelse med etablering af letbanens etape 2.

6.3.9 LANGT SIGT KOMMUNERNE

Yderligere udbygning af letbanen

Kommissionen anbefaler, at der på langt sigt sker en yderligere udbygning af letbanen. Dette omfatter etape 3 til Hasselager, hvor der samtidig kan etableres et større trafikknudepunkt i Hasselager, hvor det vil være muligt at foretage omstigning mellem jernbane, letbane og bil. På længere sigt bør en udbygning af letbanen også inkludere en videreførelse til Hadsten og Randers. Kommissionen forudsætter, at anlægsudgifterne deles mellem de berørte kommuner, staten og regionen.

Ny ringvejsforbindelse - Bering-Beder vejen – i Aarhus

Kommissionen anbefaler, at Bering-Beder vejen i Aarhus Kommune anlægges med henblik på at forbedre adgangen til motorvejsnettet fra de sydlige dele af Aarhus og fra Odder og at det øvrige vejnet. Aarhus Kommune er ved at afslutte en VVM undersøgelse og har påbegyndt opsparing til projektet.

6.3.10 LANGT SIGT STATEN

Ny bane Aarhus-Silkeborg

Kommissionen anbefaler, at der træffes beslutning om og påbegyndes anlæg af ny bane mellem Aarhus og Silkeborg. Banen bør så vidt muligt anlægges som en dobbeltsporet bane og kobles sammen med 2. etape af letbanen i Brabrand. Der er gennemført forundersøgelser.

Hurtigere togforbindelser Aarhus-Hamborg

Kommissionen anbefaler, at staten gennemfører infrastrukturelle tiltag, der kan reducere rejsetiden yderligere mellem Aarhus og Hamburg. Valget af de konkrete tiltag bør analyseres nærmere og bør koordineres med relevante tyske myndigheder. Tiltag kan omfatte hastighedsopgraderinger, dobbeltspor samt ny station ved Flensburg, så toget undgår en lang sløjfe ind omkring Flensburg by.

Fast forbindelse over Kattegat

Kommissionen anbefaler, at der på langt sigt bør anlægges en fast forbindelse over Kattegat for tog og biler. Forbindelsen vil være en væsentlig forudsætning for at skabe et sammenhængende Danmark med fælles arbejdskraftopland og større udveksling af viden og kompetencer mellem virksomheder, universiteter og institutioner. På baggrund af den strategiske analyse har regeringen lagt op til, at der ikke arbejdes videre med en fast forbindelse. Kommissionen mener, at det i første omgang vil være relevant at fortsætte arbejdet med at belyse de økonomiske og samfundsmæssige perspektiver ved en fast Kattegatforbindelse.



Passagerpulsens Kundeservicepris 2016

Mystery shopping hos
trafikselskaberne

Forbrugerrådet
Tænk

Passagerpulsen

Indhold

1.	Forord	3
2.	Baggrund og formål	4
3.	Hvorfor kundeservice	5
4.	Sådan har vi gjort	7
5.	Og vinderne er...	15
5.1	Vinder af Telefonisk Kundeservicepris	16
5.2	Vinder af Online Kundeservicepris	19
5.3	Vinder af Bedst af Alle Kundeservicepris (samlet vinder)	23
6	Gode og dårlige oplevelser	27
	Kontakt	30

1. Forord

Kære læser,

God kundeservice har stor værdi for både passagererne og trafiksselskaberne. Det er ikke kun et spørgsmål om at få hjulpet passageren i en bestemt situation. Den oplevede kundeservice har også stor betydning for den samlede opfattelse og tilfredshed med trafiksselskabet på længere sigt. Det er da tankevækkende, at 50 % af de passagerer, som vi har spurgt svarer, at kundeservice har ”stor” eller ”meget stor” betydning for valg af transportmiddel.

Netop derfor sætter Passagerpulsens Kundeservicepris for andet år i træk fokus på selskabernes kundeservice med uddelingen af en Kundeservicepris. Som grundlag for prisudelingen har vi i igen år undersøgt en række trafiksselskaber og operatørers telefoniske og digitale online kundeservice. Vi viser her resultaterne over, hvem der gør det bedst.

Uddelingen af Passagerpulsens Kundeservicepris 2016 er en hyldest til dem, der gør det særlig godt. Men det er også en mulighed for selskaberne til at blive inspireret og lære noget af hinanden. Ved at dele de gode erfaringer kan der skabes forbedringer for alle passagerer i den kollektive trafik i Danmark.

Med denne rapport ved hånden kan du få inspiration til, hvordan du selv kan være med til at skabe bedre kundeoplevelser i den kollektive trafik.

God læselyst!

Med venlig hilsen

Lone Fruerskov Andersen
Afdelingschef for Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk

2. Baggrund og formål

Der er mange kontaktpunkter hver dag mellem passager og trafikskabskabet. Lige fra øjenkontakten til buschaufføren, togpersonalets velkendte ”nye passagerer?”, fakturaen for din rejsebestilling, telefonopkald til servicecentre, reklamerne, presseomtalen, til selvbetjeningsblanketterne på hjemmesiden.

Kundeservice på telefon og via hjemmesiden er passagerernes vigtigste kontaktpunkter i forhold til trafikvirksomhederne inden for den kollektive transport. En befolkningsundersøgelse gennemført af Passagerpulsens i marts 2016*), viser, at 40 % af deltagerne i undersøgelsen har benyttet trafikskabskabernes kundeservice på en eller flere platforme inden for de seneste 6 måneder.

Samme undersøgelse viser også, at der er en direkte sammenhæng mellem den oplevede kundeservice og holdningen til det enkelte trafikskabskab, den kollektive transport generelt samt valg af transportform.

Kundeservice har med andre ord stor betydning for både passagerer og trafikvirksomheder, og derfor har vi undersøgt trafikvirksomhedernes telefoniske og digitale online kundeservice ved hjælp af *mystery shopping* for at belyse følgende:

1. Hvordan fungerer trafikskabskabernes telefoniske og digitale kundeservice i praksis?
2. Hvad fungerer godt, og hvor er der rum for forbedringer?
3. Hvilke trafikskabskaber er bedst til kundeservice?

Formålet med undersøgelsen er at indsamle viden om, hvordan trafikskabskabernes kundeservice fungerer i praksis, og at dele denne information med alle interessenter i branchen som inspiration til, hvordan kundeoplevelsen kan blive endnu bedre.

For at skabe opmærksomhed om, hvor vigtig god kundeservice er for passagererne, uddeler Passagerpulsens også en kundeservicepris til de trafikskabskaber, der gør det bedst.

Uddelingen af Passagerpulsens Kundeservicepris er en tilbagevendende begivenhed. Prisen blev uddelt første gang i maj 2015.



Marianne Utters

*) Passagerpulsens undersøgelse: Kundeservice i kollektiv transport. Passagerernes ønsker til kundeservice.

3. Hvorfor kundeservice?

Kommunikation og branding er ikke det, som virksomheden siger. Det er det, virksomheden gør. Det gælder også, når det handler om kundeservice. Alt kommunikerer. Se bare en liste af mulige, daglige kontaktpunkter nedenfor og tænk på de situationer, du selv har oplevet. Kundeservice er branding *in action*.

Det er ikke altid let at give kunderne en god serviceoplevelse, hver gang der er kontakt. Derfor er det vigtigt at opsamle erfaringerne og

omsætte det til endnu bedre kundeservice og endnu større kundetilfredshed.

Investering i kundeservice kan have vidtrækkende konsekvenser, viser Passagerpulsens undersøgelse. Systematisk arbejde med god kundeservice vil være til gavn for bundlinjen. Det, der blandt andet er på spil, er passagerernes opfattelse af og tilfredshed med trafikselskabet og holdningen til kollektiv transport generelt.

Mulige kontaktpunkter kunde/trafikselskab*)	Oplevelser der kan påvirke opfattelsen af kundeservice		
Hjemmeside	Sprog og tone	Menu-systemer	Typografier og grafik
Call center	Stemmen i røret	Empati	Løse passagerens problemer
Salgssteder	Åbningstider	Ventetiden i kø	Råd og vejledning
På stationen / ved stoppestedet	Kører tog, bus, metro til tiden?	Hvornår kommer den næste bus / næste tog?	Kan jeg stå i læ, hvis vejret er dårligt?
I bussen / i toget	Når bussen / toget frem til tiden?	Kan jeg få hjælp til min videre rejse, hvis bussen / toget er forsinket?	Et smil fra chaufføren
Mobil apps	Brugervenlighed	Hastighed og grafik	Gennemsigtighed

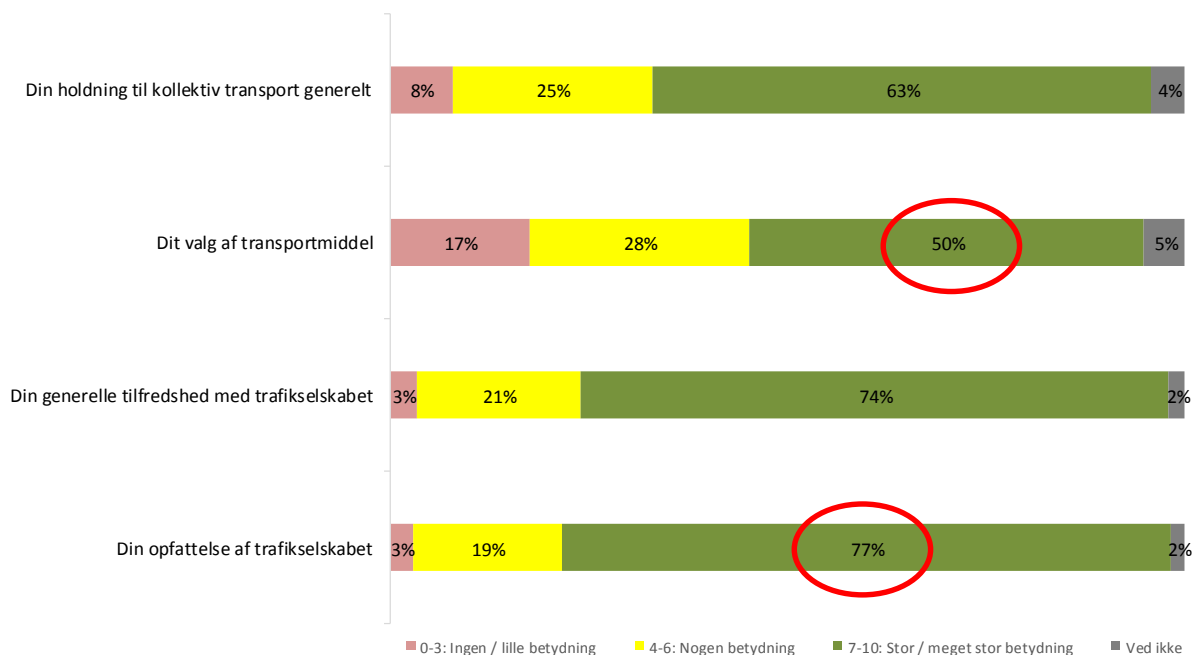
*) Passagerpulsens egne eksempler

3.1 Kundeservice påvirker opfattelsen af trafikselskaberne

God kundeservice er ikke kun et spørgsmål om at få hjulpet kunden i situationen. Den oplevede kundeservice har også stor betydning for kundens samlede opfattelse af og tilfredshed med trafikselskabet.

77 % svarer således, at kundeservice har ”stor” eller ”meget stor” betydning for deres opfattelse af trafikselskabet.

Kundeservice har også stor indflydelse på den generelle tilfredshed med trafikselskabet og påvirker også i høj grad holdningen til kollektiv transport generelt.*)



Investering i kundeservice har konsekvenser, der kan række langt ud over den kortsigtede hjælp til kunden. 50 % svarer således, at kundeservice har ”stor” eller ”meget stor” betydning for deres valg af transportmiddel.

Figur 1. Hvor stor betydning har kundeservice for.....? (Spm. stillet til alle, der benytter kollektiv transport mindst 1 gang hvert halve år) Spørgsmål stillet på en 0-10 skala og reskaleret (n = 521)

*) Passagerpulsens undersøgelse: Kundeservice i kollektiv transport. Passagerernes ønsker til kundeservice.

4. Sådan har vi gjort

Forundersøgelse

Indledningsvis gennemførte vi en undersøgelse af passagerernes brug af kundeservice fra trafikskaberne.*) Resultaterne fra denne undersøgelse kan læses i en selvstændig rapport, som er tilgængelig på Passagerpulsens hjemmeside passagerpulsen.taenk.dk.

Undersøgelsen gav os viden om, hvordan passagererne foretrækker at henvende sig til trafikskaberne, samt hvad de mest henvender sig om. Se figur 2 og figur 3 på side 9 og 10.

Valg af evalueringsmetode

Som udgangspunkt kan trafikskabernes kundeservice evalueres på to måder:

- Ved interview med passagerer, der har haft en kundeserviceoplevelse med det pågældende trafikskab
- Ved hjælp af ”Mystery Shopping”. Mystery shoppere er personer, der udgiver sig for at være passagerer, og henvender sig til trafikskabets kundeservice med et på forhånd fastlagt spørgsmål med henblik på at teste, hvor godt trafikskabets kundeservice fungerer.

Passagerpulsens har valgt mystery shopping som evalueringsmetode, fordi alle trafikvirksomheder ikke har haft praktisk eller juridisk mulighed for at give Passagerpulsens direkte kontakt til kunder, der har rettet henvendelse til selskabets kundeservice. Interview med disse passagerer har derfor ikke været mulig.

Udvælgelse af cases til evaluering af trafikskabernes kundeservice – henvendelsesmåder og -årsager

Med udgangspunkt i forundersøgelsens resultater*) valgte vi, at Passagerpulsens Kundeservicepris skal uddeles på baggrund af trafikskabernes kundeservice telefonisk og via hjemmesiden.

Årsagen til, at den personlige betjening i de fysiske salgssteder ikke indgår i evalueringen er, at det ikke er alle trafikskaber, der har egne fysiske salgssteder. Derfor ville alle ikke kunne blive evalueret på denne dimension.

Desuden viser forundersøgelsen også, at det er de samme forhold, der påvirker oplevelsen af både den telefoniske og den personlige kundeservice.

Kundeservice via de sociale medier har endnu kun en begrænset betydning og er derfor fravalgt.

De hyppigst forekommende henvendelsesårsager til trafikskaberne vedrører rejseplanlægning og prisforespørgsler. Disse to henvendelsesårsager er derfor blevet brugt i konstruktionen af cases til evalueringen.

Endelig er eftersøgning af hittegods også blevet valgt som case, da det er en kritisk funktion for passagererne. Der er 2 % af henvendelserne, der vedrører dette. (Se figur 3.)

De næst-hyppigste henvendelsesårsager vedrører rejsekortet samt refusion af billetter, klager mv. Disse årsager er blevet fravalgt som cases.

Rejsekortet, fordi de ikke har deres eget telefoniske kundecenter; og refusion af billetter, klager mv., fordi det ville stille krav om en meget lang evalueringsperiode, da den endelige tilbagemelding fra selskaberne kan tage flere uger.

Gennemførelse af evalueringen

Evalueringen er gennemført ved opkald til selskabernes telefoniske kundeservice og ved besøg på selskabernes hjemmeside. Hvert opkald/Besøg havde et specifikt formål (case) og skulle afdække en række konkrete forhold i forbindelse med henvendelsen.

Hver enkelt mystery shopper har kun foretaget telefonopkald eller hjemmesidebesøg til det samme trafikskab én gang.

*) Passagerpulsens undersøgelse: Kundeservice i kollektiv transport. Passagerernes ønsker til kundeservice.

4.1 Sådan har vi gjort

Valgte cases

På baggrund af foranstående blev der udarbejdet i alt 40 cases pr. evalueret selskab*):

Telefonisk henvendelse (i alt 25 opkald/cases):

10 cases vedr. prisinformation

10 cases vedr. rejseplanlægning

5 cases vedr. hittegods

Kontakt/informationssøgning via hjemmesiden (i alt 15 besøg/cases):

5 cases vedr. prisinformation

5 cases vedr. rejseplanlægning

5 cases vedr. hittegods

Evaluerede selskaber

Nedenstående 15 selskaber er blevet evalueret i forbindelse med Passagerpulsens Kundeservicepris, heraf 11 på telefonisk kundeservice og 14 på online kundeservice via hjemmesiden**).

Rejseplanen og Rejsekortet, der er væsentlige kontaktpunkter for mange passagerer, er ikke blevet evalueret, da der er tale om henholdsvis et rejseplanlægningsværktøj og et billetsystem. Vi har haft et ønske om, at vurdere passagerernes behov og ønsker til trafikelskabernes kundeservice i forhold til en bredere vifte af henvendelsesårsager.



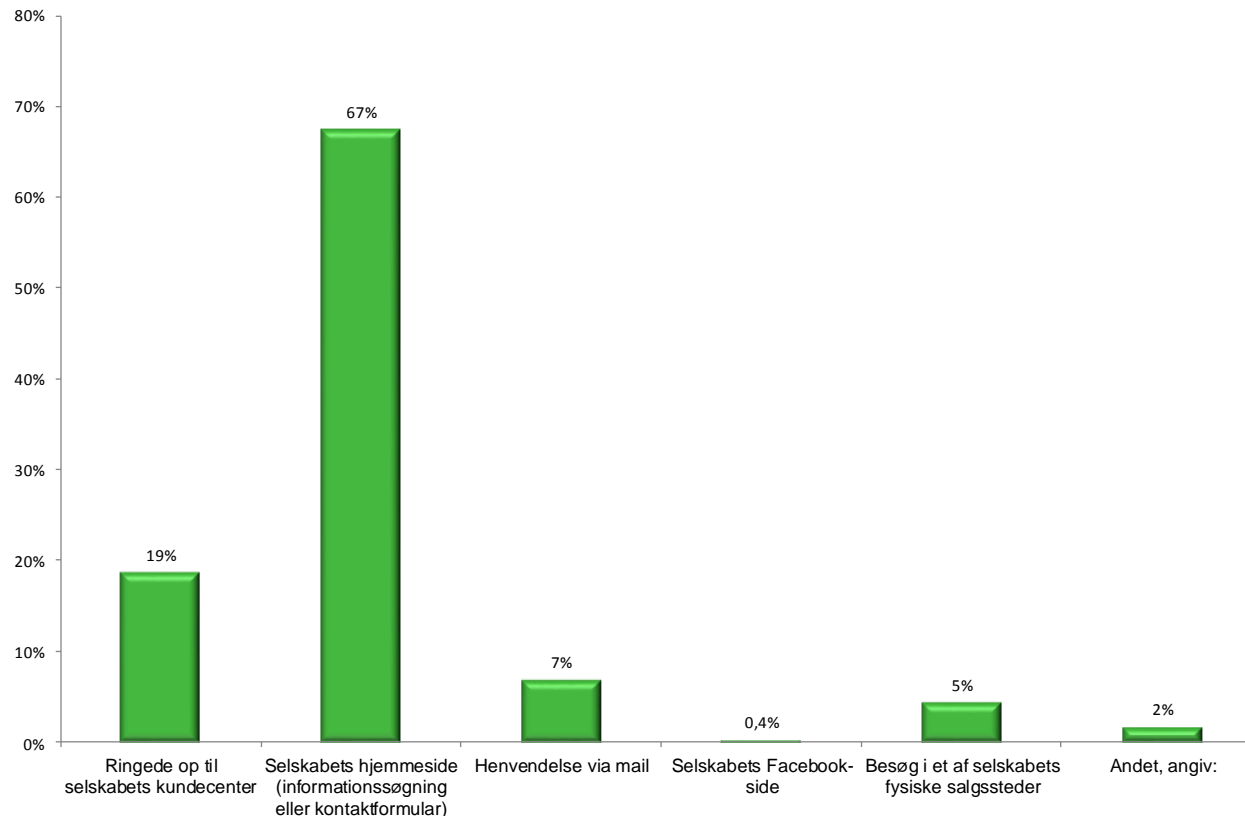
*) Dog kun hhv. 30 cases for Linie888 og 10 cases for Rødbillet.dk og Rute 1000, da efterlysning af hittegods kræver et billetnummer ved henvendelse til de 3 selskaber.

**) DOT, Nordjyske Jernbaner, Rødbillet.dk og Rute 1000 er kun evalueret på hjemmesiden, da selskaberne enten ikke har telefonisk kundeservice, eller denne varetages af en anden operatør. Movia er kun evalueret på telefonisk kundeservice, da den digitale kundeservice varetages af DOT's hjemmeside.

4.2 Passagerernes brug af kundeservice

Passagererne foretrækker at søge information og få besvaret spørgsmål ved at bruge selskabernes hjemmesider og henvende sig telefonisk. Ved den seneste henvendelse til et selskab inden for de seneste 6 måneder har 67 % benyttet hjemmesiden og 19 % telefonen.

At hjemmesiden er hyppigt anvendt stiller krav til trafikkselskaberne om funktionalitet og intuitiv tilgang. Kunden har i de fleste tilfælde ikke mulighed for at stille opklarende spørgsmål uden ventetid, og derfor må de gå ud fra, at den eftersøgte viden eller funktion kan findes på hjemmesiden og er korrekt.*)



De sociale medier fylder endnu ikke så meget i dialogen med trafikkselskaberne. Under 1 % har benyttet denne kontaktmulighed ved den seneste henvendelse.

Figur 2. Hvilken af følgende kontaktformer benyttede du ved den seneste henvendelse? (Spm. stillet til alle, der inden for de sidste 6 måneder har haft en henvendelse til et trafikkselskab) (n = 504)

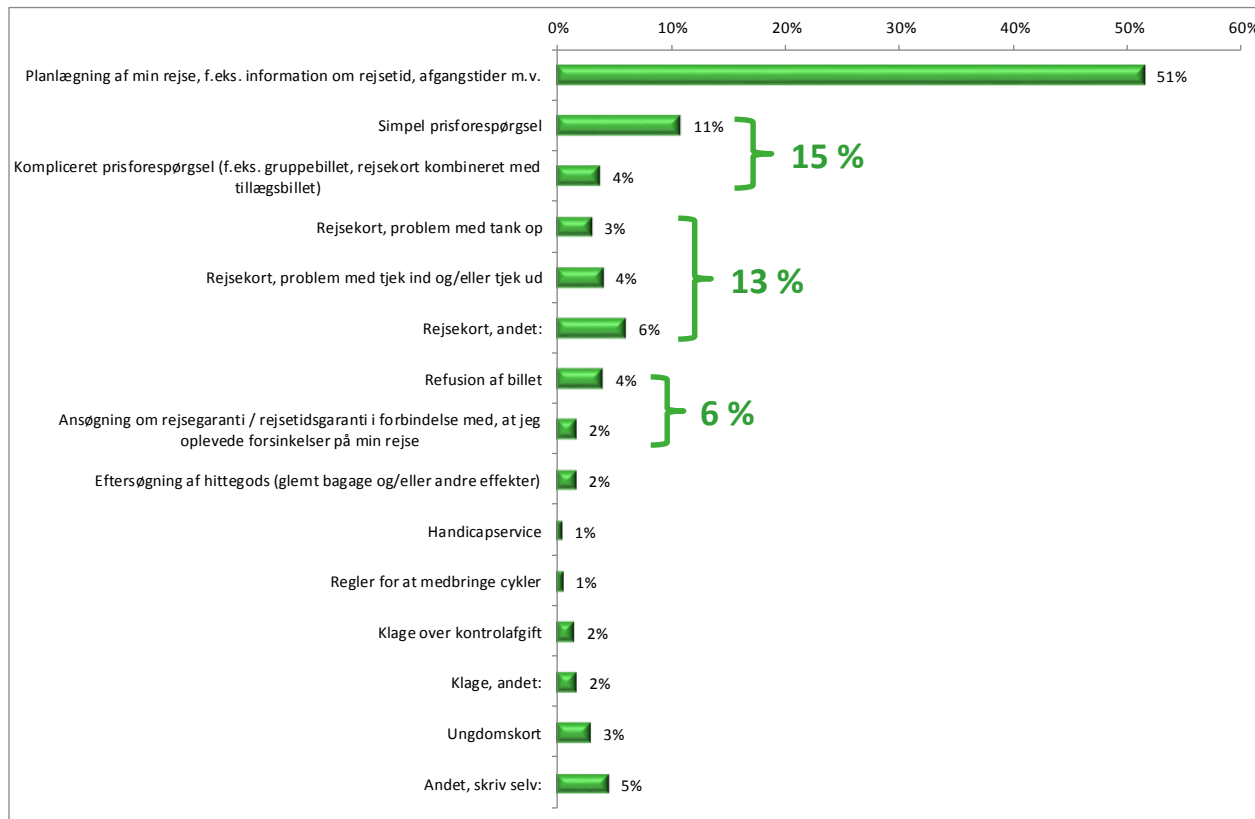
*) Passagerpulsens undersøgelse: Kundeservice i kollektiv transport. Passagerernes ønsker til kundeservice.

4.3 Hvad henvender passagererne sig om?

Henvendelserne til trafiksselskaberne har forskellig karakter.

De fleste henvendelser drejer sig om forhold, der har med planlægning og oplysning at gøre, fx rejseplanlægning (51 %), prisforespørgsler (15 %) og regler for cykelmedtagning (1 %).

En anden væsentlig del af henvendelserne drejer sig om problemløsning – problemer med Rejsekortet (13 %), refusion/rejsegaranti (6 %), klager over kontrolafgifter (2 %) og eftersøgning af hittegods (2 %).*



Figur 3. Hvad drejede din seneste henvendelse sig om? (Spm. stillet til alle, der inden for de sidste 6 måneder har haft en henvendelse til et trafiksselskab) (n = 504)

*) Passagerpulsens undersøgelse: Kundeservice i kollektiv transport. Passagerernes ønsker til kundeservice.

4.4 Evalueringen

Forundersøgelse

Passagerpulsens forundersøgelse af passagerernes brug af trafiksselskabernes kundeservice viste, at der er en række forhold i forbindelse med telefonisk kundeservice og kundeservice via hjemmesiden, der påvirker oplevelsen af denne kundeservice. *)

Disse forhold er blevet evalueret i mystery shopping undersøgelsen af trafiksselskaberne.

Forholdene, og hvad de dækker over, fremgår af nedenstående.

Telefonisk kundeservice

Forhold	Består af	Vægt
IVR Sluse (Interactive voice response, dvs. et telefonisk tast-selv menu system)	Blev det oplyst, hvor der var ringet til? Kom du direkte igennem, til telefonkø eller til 'tast-selv'? Var instruktionerne i tast-selv let forståelige? Hvor mange menupunkter blev læst op?	10%
Ventetid	Kom du efter 'tast-selv' direkte til en medarbejder eller i telefonkø? Fik du information om plads i telefonkøen og ca. ventetid? Var der serviceoplysninger i ventetiden? Hvor lang tid gik der alt i alt fra du ringede op, inden du kom igennem til en kundeservicemedarbejder?	15%
Velkomst	Blev du budt velkommen, og præsenterede medarbejderen sig selv?	10%
Viderestilling	Blev du under samtalen stillet videre til en anden medarbejder? Hvor mange gange blev du stillet videre?	10%
Service og behovsafdækning	Var kundeservicemedarbejderen venlig og imødekommende? Var kundeservicemedarbejderen hjælpsom i forhold til at besvare dit spørgsmål / løse dit problem? Kunne kundeservicemedarbejderen svare på alle dine spørgsmål? Tilbød kundeservicemedarbejderen at gøre tingene for dig? - Fx at beregne en pris	30%
Afslutning af sagen	Blev dit problem løst i løbet af opkaldet? Fik du anvist en alternativ løsning på, hvordan du kunne få svar på din henvendelse? (fx selvbetjening på hj.side) Modtog du vejledning i brug af selvbetjeningsløsningen? (fx information om, hvilken formular der skal udfyldes)	20%
Generel oplevelse af kundeservice	Følte du dig godt behandlet? Oplevede du som passager at blive sat i centrum? Svarede den leverede kundeservice til dine forventninger?	5%

*) Passagerpulsens undersøgelse: Kundeservice i kollektiv transport. Passagerernes ønsker til kundeservice.

De enkelte forhold har ikke lige stor betydning for den samlede oplevelse af trafiksselskabernes kundeservice.

I forbindelse med forundersøgelsen lavede Passagerpuls en analyse **) for at få klarhed over, hvilken betydning de enkelte forhold har.

Resultaterne af analysen blev sammenlignet med resultaterne fra andre tilsvarende kundeservice-undersøgelser og undersøgelser udarbejdet af bl.a. Per Østergaard Jacobsen fra CBS og Morten Schrøder fra Wilke. På den baggrund blev de enkelte forhold tildelt en vægt i forhold til den samlede tilfredshed.

4.4 Evalueringen

Hjemmeside besøg

Forhold	Består af	Vægt
Sprog og tone	Var der venlig tone og stil på hjemmesiden?	15%
Hjemmesidens overskuelighed	Blev du guidet videre fra forsiden til den relevante infoside / kontaktformular? Hvor lang tid tog det at finde frem til den rigtige informationsside / kontaktside / kontaktformular?	20%
Funktionalitet	Blev hele hjemmesiden vist på den skærm, som du benyttede for at komme ind på hjemmesiden? Kunne du læse typografierne og teksten på knapperne på dit skærmbillede? Hvor mange klik tog det at komme fra hjemmesidens forsider til den rigtige informationsside / kontaktside / kontaktformular?	16%
Brugervenlighed	Var informationssiden / kontaktsiden / kontaktformularen formuleret i et klart og forståeligt sprog? Blev du i kontaktformularen afkrævet uklare og/eller unødvendige informationer?	15%
Behovsafdækning og forventningsafstemning	Indeholdt informationssiden / kontaktsiden / kontaktformularen tilstrækkelig med information til, at du kunne få løst dit problem / få svar på dine spørgsmål? Var der på kontaktsiden / i kontaktformularen en klar forventningsafstemning af omfang og tid for det videre forløb? Fik du svar på din henvendelse?	14%
Afslutning af sagen	Fik du løst dit problem / svar på dit spørgsmål i løbet af dit besøg på hjemmesiden? Fik du løst dit problem / svar på dit spørgsmål efter dit besøg på hjemmesiden, eller efter du modtog et e-mail svar? Fik du anvist alternative løsningsmuligheder?	15%
Generel oplevelse af kundeservice	Følte du dig godt behandlet? Oplevede du som passager at blive sat i centrum? Svarede den leverede kundeservice til dine forventninger?	5%

Sammenvejning af cases

I forbindelse med kåringen af vinderne af Passagerpulsens Kundeservicepris i de 2 kategorier "Telefonisk kundeservice" og "Online kundeservice" er der foretaget en sammenvejning af trafikskabernes score på de 3 typer henvendelsesårsager:

1. Prisforespørgsel
2. Rejseplanlægning
3. Hittegods

Sammenvejningen er foretaget med udgangspunkt i, hvor hyppigt passagererne henvender sig om de forskellige emner.

Sammenvejning af telefonisk kundeservice og besøg via hjemmesiden

I forbindelse med kåringen af den samlede pris "Bedst af alle" er der foretaget en sammenvejning af trafikskabernes score for hhv. telefonisk og online kundeservice.

Sammenvejningen er foretaget med udgangspunkt i, hvilken henvendelsesform passagererne ønsker at benytte til den enkelte henvendelsesårsag.



Passagerpulsens Kundeservicepris 2016

Vinderne

Forbrugerrådet
Tænk

Passagerpulsens

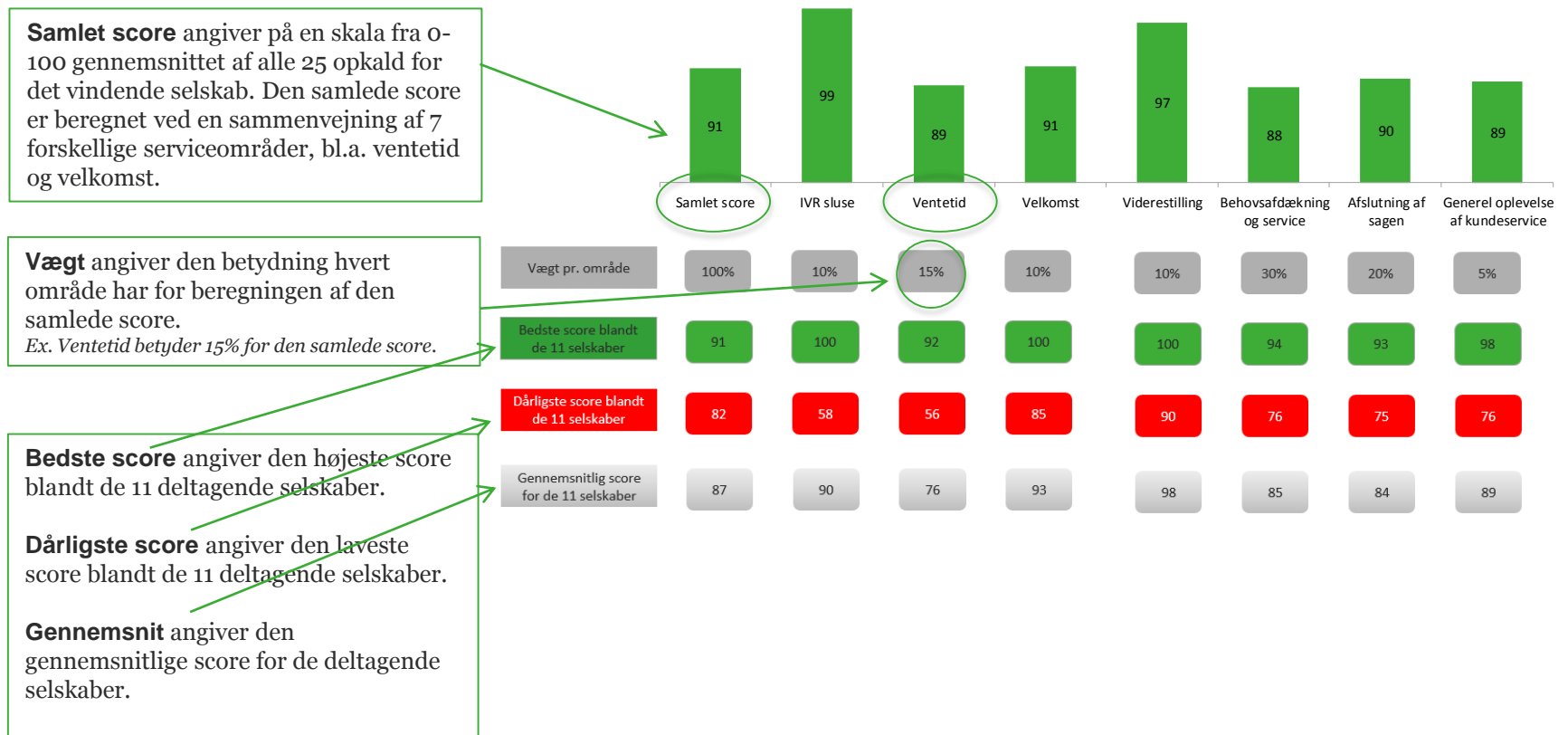
Evalueringresultater - læsevejledning

Evalueringresultaterne for de vindende selskaber præsenteres i en oversigt på de næste sider.

For at lette læsningen har vi lavet en læsevejledning med et eksempel. Her fremgår det fx, at selskabet har opnået 89 point i forbindelse med oplevelsen af selskabets ventetid, og at bedømmelsen af ventetid

udgør 15% af den samlede score.

Figuren viser også benchmarks. Man kan aflæse den højeste og laveste score blandt de evaluerede selskaber for hver af de 7 dimensioner. For en nærmere beskrivelse af dimensionerne henvises til side 11 og 12.



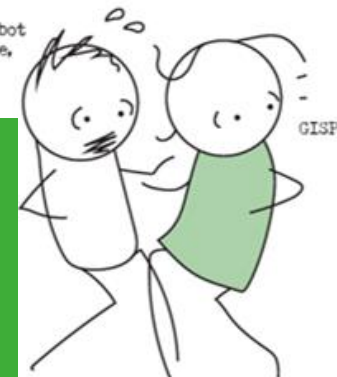
Åskou, hvad kan
hjælpe med?



Hvad? Allerede? Troede da lige, jeg kunne
nå i bad, gå med hunden og male køkkenet
før jeg kom igennem!



Argh, det er ikke en robot
i røret, men et menneske,
hvad gør vi?!



GISP!

5. Og vinderne er...

Telefonisk kundeservice

(91 ud af 100 points)

BAT DIN BUS PÅ BORNHOLM

Online kundeservice

(94 ud af 100 points)

FYNBUS

Bedst af alle

(90 ud af 100 points)

Åbildskou

Forbrugerrådet
Tænk

Passagerpuls

Jeg bestilte billetter til
Odense til Bogense.



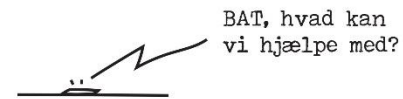
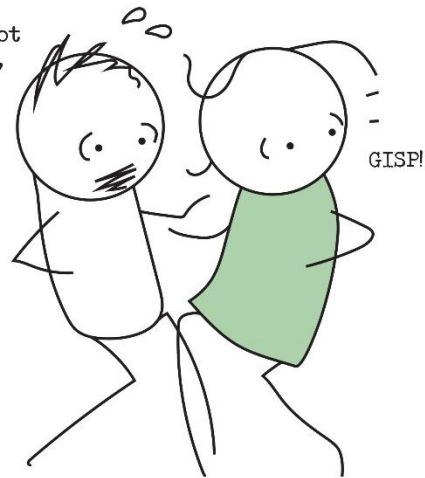
Hvad? Helt uden
at sætte ild til
din computer?!



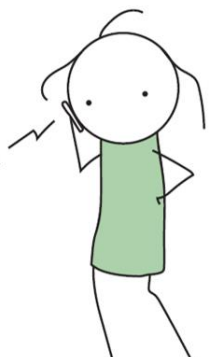
Maria Ulstrup

Vinder af Telefonisk Kundeservicepris 2016

Argh, det er ikke en robot
i røret, men et menneske,
hvad gør vi?!



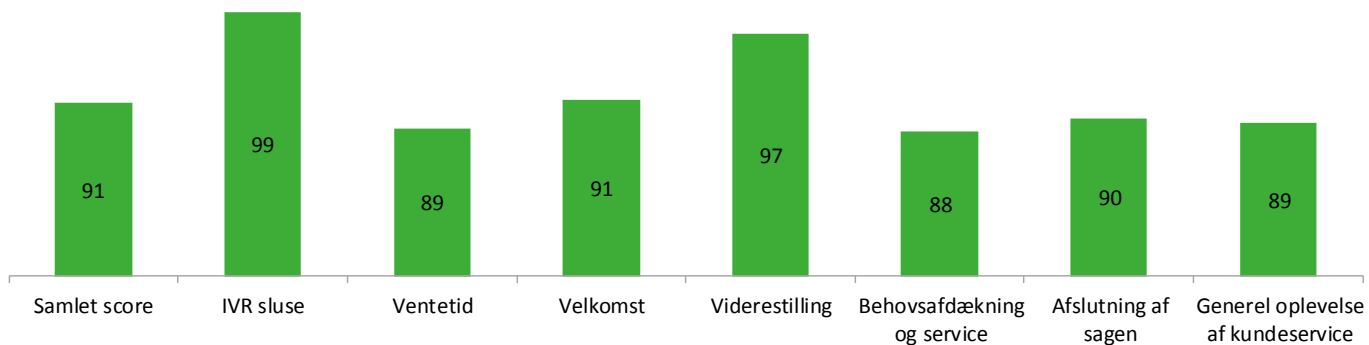
Maria Blang



Maria Olsson

BAT DIN BUS PÅ BORNHOLM

5.1 Vinder af Telefonisk Kundeservicepris 2016 Resultat for BAT



	Samlet score	IVR sluse	Ventetid	Velkomst	Viderestilling	Behovsafdækning og service	Afslutning af sagen	Generel oplevelse af kundeservice
Vægt pr. område	100%	10%	15%	10%	10%	30%	20%	5%
Bedste score blandt de 11 selskaber	91	100	92	100	100	94	93	98
Dårligste score blandt de 11 selskaber	82	58	56	85	90	76	75	76
Gennemsnitlig score for de 11 selskaber	87	90	76	93	98	85	84	89

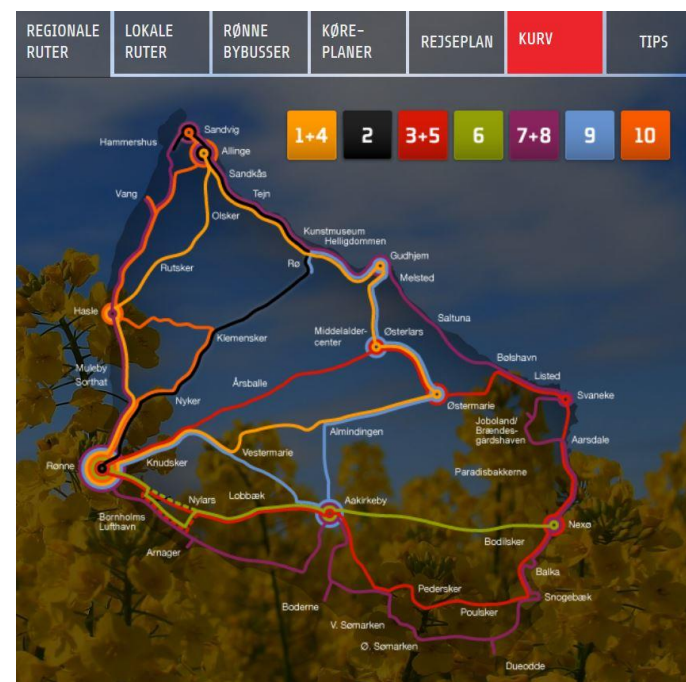
5.1 Vinder af Telefonisk Kundeservicepris 2016

Begrundelse

1. BAT vinder "Telefonisk Kundeservicepris", fordi de opnår en høj score på de fleste parametre. BAT ligger især højt på selve telefonhåndteringen: ventetiden er kort, man kommer direkte igennem til en medarbejder og antallet af omstillinger er lavt. Også på de vigtige områder "Afslutning af sagen" og "Behovsafdækning og service" ligger BAT højt – om end de ikke er bedst.
2. Det, der især gør BATs telefoniske kundeservice til en positiv oplevelse, er, at kunderne kommer hurtigt igennem til en kompetent medarbejder (den gennemsnitlige ventetid var kun 14 sekunder), og at medarbejderne udviser engagement og formår at sætte sig i kundens sted.
3. Der er en oplevelse af, at medarbejderne tager sagen i egen hånd og kommer hurtigt tilbage med svar på henvendelsen, hvis den da ikke kan afklares allerede i den første samtale.
4. BAT er måske et mindre trafikselskab, men større selskaber vil kunne lære af den meget direkte og personlige kundebetjening, medarbejderne hos BAT giver.

"Kvinden var tydeligt en Bornholmer med sin accent, men hun snakkede stadig tydeligt og der var ingen sprogbarriere og hindringer i at forstå hinanden. Hun var meget åben og venlig i sin intro. Hun startede ud med at foreslå muligheden på rejseplanen.dk, og herefter fortsatte hun med at finde den rute, som jeg derefter skulle med. [...] Syntes informationen var godt velformuleret og den yderligere information om eventuelle forsinkelser var en stor hjælp i forhold til, at jeg skulle nå færgen. Så god professionel betjening."

"Medarbejderen var meget venlig og hjælpsom. Medarbejderen spurgte ind til flere ting, som hun ønskede at hjælpe mig med, selvom jeg ikke efterspurgte det. Medarbejderen gav gode forslag til, hvordan jeg kunne få en plads på bussen, selvom der ikke var mulighed for at garantere sig en plads i forvejen."



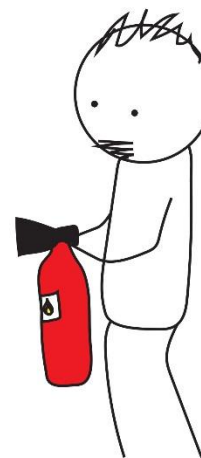
BAT DIN BUS PÅ BORNHOLM

Vinder af Online Kundeservicepris 2016

Så har jeg bestilt billetter til os fra Odense til Bogense.



Hvad? Helt uden at sætte ild til din computer?!



Mona Olsen

5.2 Vinder af Online Kundeservicepris 2016 Resultat for Fynbus



Marianne Olsen

FYNBUS



5.2 Vinder af Online Kundeservicepris 2016 Begrundelse

1. Fynbus vinder "Online Kundeservicepris", fordi de er bedst på evalueringsområdet "Sprog og Tone" og opnår en høj score på de øvrige områder. Særligt på de vigtige områder "Overskuelighed", "Brugervenlighed" og "Behovsafdækning" ligger Fynbus højt i forhold til de fleste andre selskaber.
2. Det, der særligt gør Fynbus' hjemmeside til en positiv oplevelse, er, at man tydeligt fornemmer, at den er lavet med udgangspunkt i passagerernes væsentligste informationsbehov, at den er intuitiv for de fleste og at den er nem at overskue.
3. Prisberegneren er meget brugervenlig – også for nye passagerer – og der opstilles meningsfulde alternative priser.
4. Sproget og tonen på hjemmesiden gør, at den er nem at gå til og er med til at forstærke indtrykket af, at der er tænkt på passagerernes behov.

"Jeg blev ledt til rejseplanen, da jeg skulle booke min rejse, hvilket fungerede fint. I forhold til prisen blev jeg positivt overrasket over prisberegneren ude i højre side af hjemmesiden. Da jeg benyttede denne, gav den mig et nemt overblik over de forskellige priser, så jeg kunne se hvad der var billigst og dermed hvad der kunne betale sig."

"Jeg fandt Fynbus' hjemmeside overskuelig, nem at gå til, og at den gav et godt overblik over, hvilke muligheder man har for forskellige billettyper, alt efter hvilket behov og hvilken alder man har."

The screenshot displays the Fynbus website's user interface. At the top, there's a navigation bar with the Fynbus logo, language flags (DK, EN, ES), and links for 'Kontakt os', 'Om FynBus', and a search bar. Below this are three main navigation buttons: 'Find din rejse', 'Find den rigtige billet', and 'Kundeservice'. The main content area is divided into several sections:

- Find køreplaner:** A section for finding bus routes, featuring a dropdown for 'Vælg kommune', a search bar for 'Find køreplan:' with a 'Skriv rutenummer' field, and a 'Gå til kort' button.
- Rejseplanen:** A route planner with fields for 'Fra:', 'Til:', and 'Dato:' (with dropdowns for 13, 05, 2016) and 'Tidspunkt:' (with dropdowns for 15, 15). It includes radio buttons for 'Afgang' and 'Ankomst' and a search icon.
- Hvad er billigst?:** A section titled 'Er du i tvivl om, hvilken billet, der passer bedst til dit rejsebehov?' with a subtext 'Så prøv vores prisberegner, og se, hvordan du kan rejse billigst.' and a 'Gå til prisberegner' button.
- Nyheder:** A news section with a headline 'Har du skrevet til os mellem 28. april og 5. maj?' and a subtext '1. maj: Flere ruter kører igen ad Benediktsgade i begge retninger'. It also mentions 'Mere sikker betaling med Mastercard og Visacort på nettet' and 'Enkelte bybusser i Odense skifter med 'Ikke i rute''. A 'Vis flere nyheder' button is at the bottom.
- Trafikinfo:** A traffic information section with a headline 'Fra 6. juni: Fjernvarmearbejde på Bogensevej - rute 91, 191-192, 814U, 822U og 842U kører' and a subtext 'Fra 17. maj: Rute 61 og 161-162 kører via Gul Indgang til Ørbækvej'. It also states 'Busser holder ikke på Centervej v. Langeskov St.' and 'Busser på flere ruter kører uden om Nr. Søby'. A 'Vis mere trafikinfo' button is at the bottom.

5.2 Vinder af Online Kundeservicepris 2016 Begrundelse

FYNBUS

Hvor skal du rejse fra? (Zone 4001, Odense) ?
Odense, Danmark **BOB**
eller klik på kortet for at angive et start-punkt.

Hvor skal du rejse til? (Zone 4006, Faaborg) ?
Kai Nielsensvej 16, 5600 Faaborg, Danmark **BOB**
eller klik på kortet for at angive et slut-punkt.

Billettype ?
 Voksen Barn Pensionist

Antal zoner : **7** ?

Antal km. (relevant ved fx. Erhvervskort): **47,13 km.** ?

Kontant / SMS / Mobilbillet: **72,00 kr./tur** ?

10-turskort: **54,00 kr./tur** ?

KVIKKort (uden rabat): **54,00 kr./tur** ?

KVIKKort, højeste rabattrin (mere end 27 rejser om måneden): **43,62 kr./tur** ?

Periodekort pr. måned: **1207,00 kr.** ?

Periodekort ved 40 ture: **30,18 kr./tur** ?

Periodekort 10+2: **24,39 kr./tur** ?

Se hvilken rute bussen kører (åbner Google Transit)

Samme strækning i bil: **71,16 kr./tur** ?

Tag bussen og spar CO₂ ?
Du sparer **85,11** Kg CO₂ på en måned i forhold til at køre i bil.

The screenshot shows a map of the Fyn region in Denmark. A route is highlighted in orange, starting from Odense and ending at Faaborg. The route passes through several towns including Vejle, Fredericia, Kolding, and Middelfart. A green circle highlights the Odense area, and a red circle highlights the Faaborg area. The map also shows various bus lines and stations.

Vinder af Bedst af alle Kundeservicepris 2016



Maria Blom



Abildskou

5.3 Bedst af alle 2016 Resultat af telefonisk kundeservice for Abildskou



5.3 Bedst af alle 2016

Resultat af online kundeservice for Abildskou



Manu Olsen

Abildskou



5.3 Bedst af alle Passagerpulsens Kundeservicepris 2016 Begrundelse

1. Abildskou er den samlede vinder af Passagerpulsens Kundeservicepris, fordi Abildskou leverer en høj kundeservice på begge de evaluerede kontaktpunkter. Abildskou leverer den tredje bedste Telefoniske Kundeservice og den fjerde bedste Online Kundeservice.
2. I forbindelse med den Telefoniske Kundeservicepris udmærker Abildskou sig positivt ved, at kunden kommer meget hurtigt igennem til en medarbejder, der har en god serviceindstilling og evne til at afdække kundens behov, og at få afsluttet sagen. Dette er forhold, der har meget stor betydning for kundernes positive oplevelse og tilfredshed.
3. Abildskous hjemmeside udmærker sig især ved "Overskuelighed" og "Brugervenlighed". Det er nemt og intuitivt at søge efter priser på den ønskede rejse, idet søgefunktionen er placeret helt tydeligt på forsiden.
4. Alt i alt signalerer Abildskou's håndtering af kundernes henvendelser telefonisk og via hjemmesiden, kombineret med en stor hjælpsomhed og viden hos medarbejderne, at der er tænkt på kundernes behov for kundeservice – og hvilken betydning det har for deres samlede oplevelse af Abildskou.

Telefonisk kundeservice:

"Kundeservicemedarbejderen havde et meget indgående kendskab til hjemmesiden og brugte god tid på at forklare mig præcis, hvor på siden jeg kunne finde oplysninger om tilbudspriser, hvis det var, at jeg havde lyst til at kigge på det selv senere."

Online kundeservice:

"Meget overskuelig hjemmeside, hvor det var hurtigt og nemt at finde pris/tid på den ønskede rejse."



6. Gode og dårlige oplevelser med telefonisk kundeservice



"Meget venlig og engageret medarbejder, som tog sig tid til at hjælpe mig med min situation, og give mig den bedst mulige service."

"Medarbejderen var meget venlig og hjælpsom. Medarbejderen spurgte ind til flere ting, som hun ønskede at hjælpe mig med, selvom jeg ikke efterspurgte det. Medarbejderen gav gode forslag til, hvordan jeg kunne få en plads på bussen, selvom der ikke var mulighed for at garantere sig en plads i forvejen."

"Jeg fik god kundeservice, fordi medarbejderen beskrev priserne i et tempo, hvor man kunne følge med og ikke blev tabt undervejs."

"Medarbejderen var meget hurtig til at besvare mine spørgsmål. Vedkommende skulle ikke hele tiden undersøge sagen, hver gang jeg stillede et spørgsmål, men kunne svare med det samme."



"Når man har ventet på at komme igennem til kundeservice i mere end 15 minutter, forventer man at modtage hjælp til ens problem, og ikke bare få et nyt nummer, man kan forsøge sig på. Så skal man måske til at vente i lang telefonkø endnu en gang."

"Når man venter i telefonen bliver der fyret op for en poppet Joey Moe sang. Det er fint med noget underholdning under ventetiden, men muligvis mere dæmpet da det også til tider blev afbrudt af en telefonstemme, som fortalte, at man stadig stod i kø. Ydermere var kø-længden meget ukorrekt. Jeg fik informeret, at jeg skulle vente i 8 minutter og var igennem kaldet allerede efter 1 1/2 minut. Ærgerligt hvis jeg lige havde troet, jeg kunne nå at tisse el. lign."

"Jeg forventede, at medarbejderen kunne være hjælpsom med mit problem, eller viderestille mig til en kollega eller afdeling som ville kunne hjælpe mig, i stedet for bare at give mig et nyt nummer at ringe til."

6.1 Gode og dårlige oplevelser med online kundeservice



"Meget overskuelig hjemmeside, hvor det hurtigt og nemt var muligt at finde pris/tid på den ønskede rejse."

"Hjemmesiden var nem og overskuelig. Meget uddybende også, hvis man ønskede at læse mere om de forskellige services. Ydermere synes jeg hjemmesiden var særlig bruger- og handikapvenlig, både i forhold til det tekniske (lethed ved at finde rundt, oplæsningsmulighed) samt lethed ved at finde information om, hvad der kunne synes lidt besværligt at finde i forhold til hvor mange produkter/ydelser de udbyder."

"Jeg syntes, at det var utrolig nemt at finde de relevante oplysninger og det var meget overskueligt."

"Jeg kan rigtig godt lide den måde, hjemmesiden er bygget op på med busruterne og tilhørende rutekort, som giver et rigtig godt overblik."



"Jeg måtte gå ind og finde deres standardbilletpriser og selv lægge tallene sammen."

"Jeg kunne ikke finde sammenlignelige priser på fx rejsekort og periodekort hvilket ville være de to oplagte muligheder."

"For at få kontaktoplysninger, skal man søge efter ruten via en dropdown menu. Den ville dog flere gange ikke indlæse, og i sidste ende tog det op til ét minut for at få det relevante telefonnummer."

"Selve siden er fin, men fik en dårlige oplevelse, da rejseplanen ikke virkede. Prisudregningerne skal man selv lave manuelt og der er mange muligheder, enkelt billetter, klippekort og periodekort, det kræver en større udregning at finde ud af hvad der bedst kan betale sig."

Facts om Passagerpulsens

Passagerpulsens varetager passagerernes interesser og arbejder for at gøre det nemmere for trafikkselskaber og politikere at få viden om passagererne og deres syn på, hvad der er god kollektiv transport. Udgangspunktet er brugerne af den kollektive transport, og med "passageren i centrum" gennemføres nationale undersøgelser om passagerens rejse fra dør til dør samt en række temaundersøgelser.

Passagerpulsens blev etableret 1. oktober 2014.

Tidligere undersøgelser

- Passagerernes ønsker til kundeservice (Maj 2016)
- Kendskab til Passagerpulsens (April 2016)
- Rejsekortet: Udvikling i kundetilfredshed (April 2016)
- Togselskabernes rejsetidsgarantier (December 2015)
- Public Transport: Price levels in Europe (September 2015)
- Sporarbejder på rejsen (Juni 2015)
- Passagerpulsens Kundeservicepris 2015 (Maj 2015)
- Passagerernes ønsker til kundeservice (Maj 2015)
- Kundernes tilfredshed med Rejsekortet 2012-2014 (April 2015)
- Danskernes holdning til kollektiv transport (December 2014)



Passagerpulsen
Forbrugerrådet Tænk
Fiolstræde 17B
Postboks 2188
1017 København K

Tlf.: +45 77 41 77 41

Mail: passagerpulsen@fbr.dk

Web: passagerpulsen.taenk.dk

Passagerpulsens telefontid
mandag-torsdag kl. 9-15 og
fredag kl. 9-13

Rapporten er udarbejdet af
Passagerpulsen hos Forbrugerrådet Tænk.

Analyseansvarlig: Lars Wiinblad
Analysemedarbejder: Anders Albrechtsen
Ansvarshavende: Afdelingschef Lone Fruerskov Andersen

Rettigheder til billeder på forside, s. 13 og s. 29: iStock
Rettigheder til tegninger: Maren Uthaug

Forbrugerrådet
Tænk

Passagerpulsen



Passagerpulsens Kundeservicepris 2016

Mystery shopping hos
trafikselskaberne

Resultat for Midttrafik

Forbrugerrådet
Tænk

Passagerpulsen

Indhold

1.	Forord	3
2.	Baggrund og formål	4
3.	Hvorfor kundeservice	5
4.	Sådan har vi gjort	7
5.	Resultater for Midttrafik	13
5.1	Telefonisk Kundeservice	17
5.2	Online Kundeservice	22
6	Bilagstabeller	28
	Facts om Passagerpuls	43
	Kontakt	44

1. Forord

Kære læser,

God kundeservice har stor værdi for både passagererne og trafikselskaberne. Det er ikke kun et spørgsmål om at få hjulpet passageren i en bestemt situation. Den oplevede kundeservice har også stor betydning for den samlede opfattelse og tilfredshed med trafikselskabet på længere sigt. Det er da tankevækkende, at 50 % af de passagerer, som vi har spurgt svarer, at kundeservice har ”stor” eller ”meget stor” betydning for valg af transportmiddel.

Netop derfor sætter Passagerpulsens Kundeservicepris for andet år i træk fokus på selskabernes kundeservice med uddelingen af en Kundeservicepris. Som grundlag for prisudelingen har vi igen i år undersøgt en række trafikselskaber og operatørers telefoniske og digitale online kundeservice. Vi viser her resultaterne over, hvem der gør det bedst.

Uddelingen af Passagerpulsens Kundeservicepris 2016 er en hyldest til dem, der gør det særlig godt. Men det er også en mulighed for selskaberne til at blive inspireret og lære noget af hinanden. Ved at dele de gode erfaringer kan der skabes forbedringer for alle passagerer i den kollektive trafik i Danmark.

Med denne rapport ved hånden kan du få inspiration til, hvordan du selv kan være med til at skabe bedre kundeoplevelser i den kollektive trafik.

God læselyst!

Med venlig hilsen

Lone Fruerskov Andersen
Afdelingschef for Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk

2. Baggrund og formål

Der er mange kontaktpunkter hver dag mellem passager og trafikselskab. Lige fra øjenkontakten til buschaufføren, togpersonalets velkendte ”nye passagerer?”, fakturaen for din rejsebestilling, telefonopkald til servicecentre, reklamerne, presseomtalen, til selvbetjeningsblanketterne på hjemmesiden.

Kundeservice på telefon og via hjemmesiden er passagerernes vigtigste kontaktpunkter i forhold til trafikvirksomhederne inden for den kollektive transport. En befolkningsundersøgelse gennemført af Passagerpulsens i marts 2016*), viser, at 40 % af deltagerne i undersøgelsen har benyttet trafikselskabernes kundeservice på en eller flere platforme inden for de seneste 6 måneder.

Samme undersøgelse viser også, at der er en direkte sammenhæng mellem den oplevede kundeservice og holdningen til det enkelte trafikselskab, den kollektive transport generelt samt valg af transportform.

Kundeservice har med andre ord stor betydning for både passagerer og trafikvirksomheder, og derfor har vi undersøgt trafikvirksomhedernes telefoniske og digitale online kundeservice ved hjælp af *mystery shopping* for at belyse følgende:

1. Hvordan fungerer trafikselskabernes telefoniske og digitale kundeservice i praksis?
2. Hvad fungerer godt, og hvor er der rum for forbedringer?
3. Hvilke trafikselskaber er bedst til kundeservice?

Formålet med undersøgelsen er at indsamle viden om, hvordan trafikselskabernes kundeservice fungerer i praksis, og at dele denne information med alle interessenter i branchen som inspiration til, hvordan kundeoplevelsen kan blive endnu bedre.

For at skabe opmærksomhed om, hvor vigtig god kundeservice er for passagererne, uddeler Passagerpulsens også en kundeservicepris til de trafikselskaber, der gør det bedst.

Uddelingen af Passagerpulsens Kundeservicepris er en tilbagevendende begivenhed. Prisen blev uddelt første gang i maj 2015.



Marian Uthaug

*) Passagerpulsens undersøgelse: Kundeservice i kollektiv transport. Passagerernes ønsker til kundeservice.

3. Hvorfor kundeservice?

Kommunikation og branding er ikke det, som virksomheden siger. Det er det, virksomheden gør. Det gælder også, når det handler om kundeservice. Alt kommunikerer. Se bare en liste af mulige, daglige kontaktpunkter nedenfor og tænk på de situationer, du selv har oplevet. Kundeservice er branding *in action*.

Det er ikke altid let at give kunderne en god serviceoplevelse, hver gang der er kontakt. Derfor er det vigtigt at opsamle erfaringerne og

omsætte det til endnu bedre kundeservice og endnu større kundetilfredshed.

Investering i kundeservice kan have vidtrækkende konsekvenser, viser Passagerpulsens undersøgelse. Systematisk arbejde med god kundeservice vil være til gavn for bundlinjen. Det, der blandt andet er på spil, er passagerernes opfattelse af og tilfredshed med trafikselskabet og holdningen til kollektiv transport generelt.

Mulige kontaktpunkter kunde/trafikselskab*)	Oplevelser der kan påvirke opfattelsen af kundeservice		
Hjemmeside	Sprog og tone	Menu-systemer	Typografier og grafik
Call center	Stemmen i røret	Empati	Løse passagerens problemer
Salgssteder	Åbningstider	Ventetiden i kø	Råd og vejledning
På stationen / ved stoppestedet	Kører tog, bus, metro til tiden?	Hvornår kommer den næste bus / næste tog?	Kan jeg stå i læ, hvis vejret er dårligt?
I bussen / i toget	Når bussen / toget frem til tiden?	Kan jeg få hjælp til min videre rejse, hvis bussen / toget er forsinket?	Et smil fra chaufføren
Mobil apps	Brugervenlighed	Hastighed og grafik	Gennemsigtighed

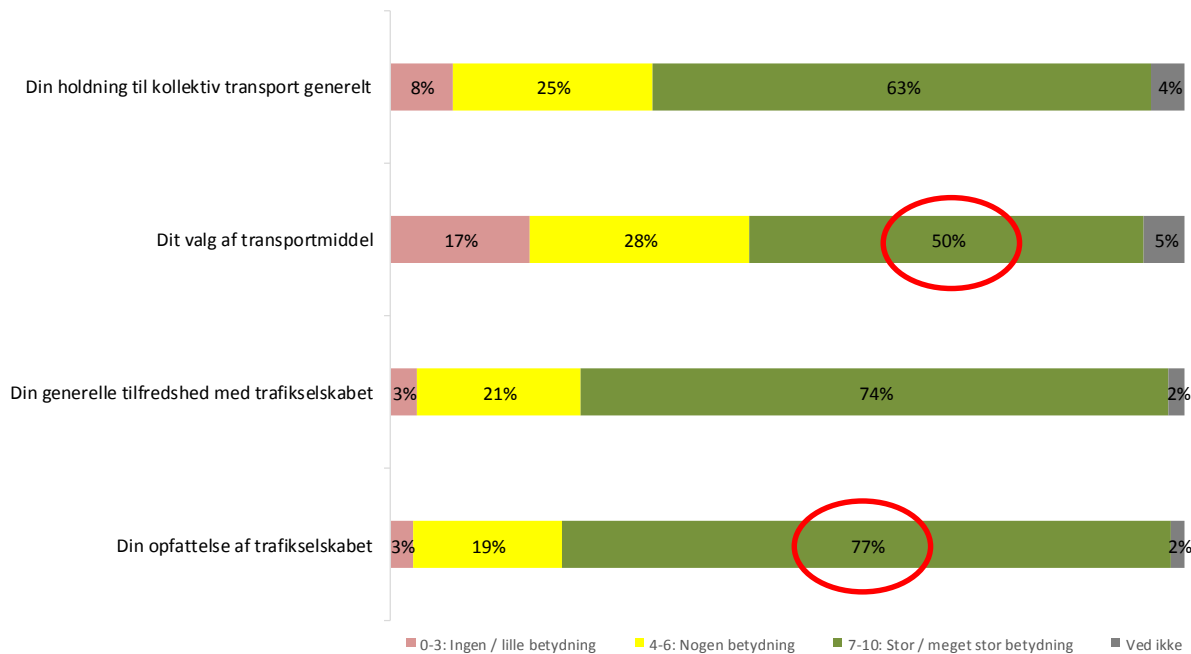
*) Passagerpulsens egne eksempler

3.1 Kundeservice påvirker opfattelsen af trafiksselskaberne

God kundeservice er ikke kun et spørgsmål om at få hjulpet kunden i situationen. Den oplevede kundeservice har også stor betydning for kundens samlede opfattelse af og tilfredshed med trafiksselskabet.

77 % svarer således, at kundeservice har ”stor” eller ”meget stor” betydning for deres opfattelse af trafiksselskabet.

Kundeservice har også stor indflydelse på den generelle tilfredshed med trafiksselskabet og påvirker også i høj grad holdningen til kollektiv transport generelt.*)



Investering i kundeservice har konsekvenser, der kan række langt ud over den kortsigtede hjælp til kunden. 50 % svarer således, at kundeservice har ”stor” eller ”meget stor” betydning for deres valg af transportmiddel.

Figur 1. Hvor stor betydning har kundeservice for.....? (Spm. stillet til alle, der benytter kollektiv transport mindst 1 gang hvert halve år) Spørgsmål stillet på en 0-10 skala og reskaleret (n = 521)

*) Passagerpulsens undersøgelse: Kundeservice i kollektiv transport. Passagerernes ønsker til kundeservice.

4. Sådan har vi gjort

Forundersøgelse

Indledningsvis gennemførte vi en undersøgelse af passagerernes brug af kundeservice fra trafikskaberne.*) Resultaterne fra denne undersøgelse kan læses i en selvstændig rapport, som er tilgængelig på Passagerpulsens hjemmeside passagerpulsens.taenk.dk.

Undersøgelsen gav os viden om, hvordan passagererne foretrækker at henvende sig til trafikskaberne, samt hvad de mest henvender sig om. Se figur 2 og figur 3 på side 9 og 10.

Valg af evalueringsmetode

Som udgangspunkt kan trafikskabernes kundeservice evalueres på to måder:

- Ved interview med passagerer, der har haft en kundeserviceoplevelse med det pågældende trafikskab
- Ved hjælp af ”Mystery Shopping”. Mystery shoppere er personer, der udgiver sig for at være passagerer, og henvender sig til trafikskabets kundeservice med et på forhånd fastlagt spørgsmål med henblik på at teste, hvor godt trafikskabets kundeservice fungerer.

Passagerpulsens har valgt mystery shopping som evalueringsmetode, fordi alle trafikvirksomheder ikke har haft praktisk eller juridisk mulighed for at give Passagerpulsens direkte kontakt til kunder, der har rettet henvendelse til selskabets kundeservice. Interview med disse passagerer har derfor ikke været mulig.

Udvælgelse af cases til evaluering af trafikskabernes kundeservice – henvendelsesmåder og -årsager

Med udgangspunkt i forundersøgelsens resultater*) valgte vi, at Passagerpulsens Kundeservicepris skal uddeles på baggrund af trafikskabernes kundeservice telefonisk og via hjemmesiden.

Årsagen til, at den personlige betjening i de fysiske salgssteder ikke indgår i evalueringen er, at det ikke er alle trafikskaber, der har egne fysiske salgssteder. Derfor ville alle ikke kunne blive evalueret på denne dimension.

Desuden viser forundersøgelsen også, at det er de samme forhold, der påvirker oplevelsen af både den telefoniske og den personlige kundeservice.

Kundeservice via de sociale medier har endnu kun en begrænset betydning og er derfor fravalgt.

De hyppigst forekommende henvendelsesårsager til trafikskaberne vedrører rejseplanlægning og prisforespørgsler. Disse to henvendelsesårsager er derfor blevet brugt i konstruktionen af cases til evalueringen.

Endelig er eftersøgning af hittegods også blevet valgt som case, da det er en kritisk funktion for passagererne. Der er 2 % af henvendelserne, der vedrører dette. (Se figur 3.)

De næst-hyppigste henvendelsesårsager vedrører rejsekortet samt refusion af billetter, klager mv. Disse årsager er blevet fravalgt som cases.

Rejsekortet, fordi de ikke har deres eget telefoniske kundecenter; og refusion af billetter, klager mv., fordi det ville stille krav om en meget lang evalueringsperiode, da den endelige tilbagemelding fra selskaberne kan tage flere uger.

Gennemførelse af evalueringen

Evalueringen er gennemført ved opkald til selskabernes telefoniske kundeservice og ved besøg på selskabernes hjemmeside. Hvert opkald/besøg havde et specifikt formål (case) og skulle afdække en række konkrete forhold i forbindelse med henvendelsen.

Hver enkelt mystery shopper har kun foretaget telefonopkald eller hjemmesidebesøg til det samme trafikskab én gang.

*) Passagerpulsens undersøgelse: Kundeservice i kollektiv transport. Passagerernes ønsker til kundeservice.

4.1 Sådan har vi gjort

Valgte cases

På baggrund af foranstående blev der udarbejdet i alt 40 cases pr. evalueret selskab*):

Telefonisk henvendelse (i alt 25 opkald/cases):

10 cases vedr. prisinformation

10 cases vedr. rejseplanlægning

5 cases vedr. hittegods

Kontakt/informationssøgning via hjemmesiden (i alt 15 besøg/cases):

5 cases vedr. prisinformation

5 cases vedr. rejseplanlægning

5 cases vedr. hittegods

Evaluerede selskaber

Nedenstående 15 selskaber er blevet evalueret i forbindelse med Passagerpulsens Kundeservicepris, heraf 11 på telefonisk kundeservice og 14 på online kundeservice via hjemmesiden**).

Rejseplanen og Rejsekortet, der er væsentlige kontaktpunkter for mange passagerer, er ikke blevet evalueret, da der er tale om henholdsvis et rejseplanlægningsværktøj og et billetsystem. Vi har haft et ønske om, at vurdere passagerernes behov og ønsker til trafikelskabernes kundeservice i forhold til en bredere vifte af henvendelsesårsager.



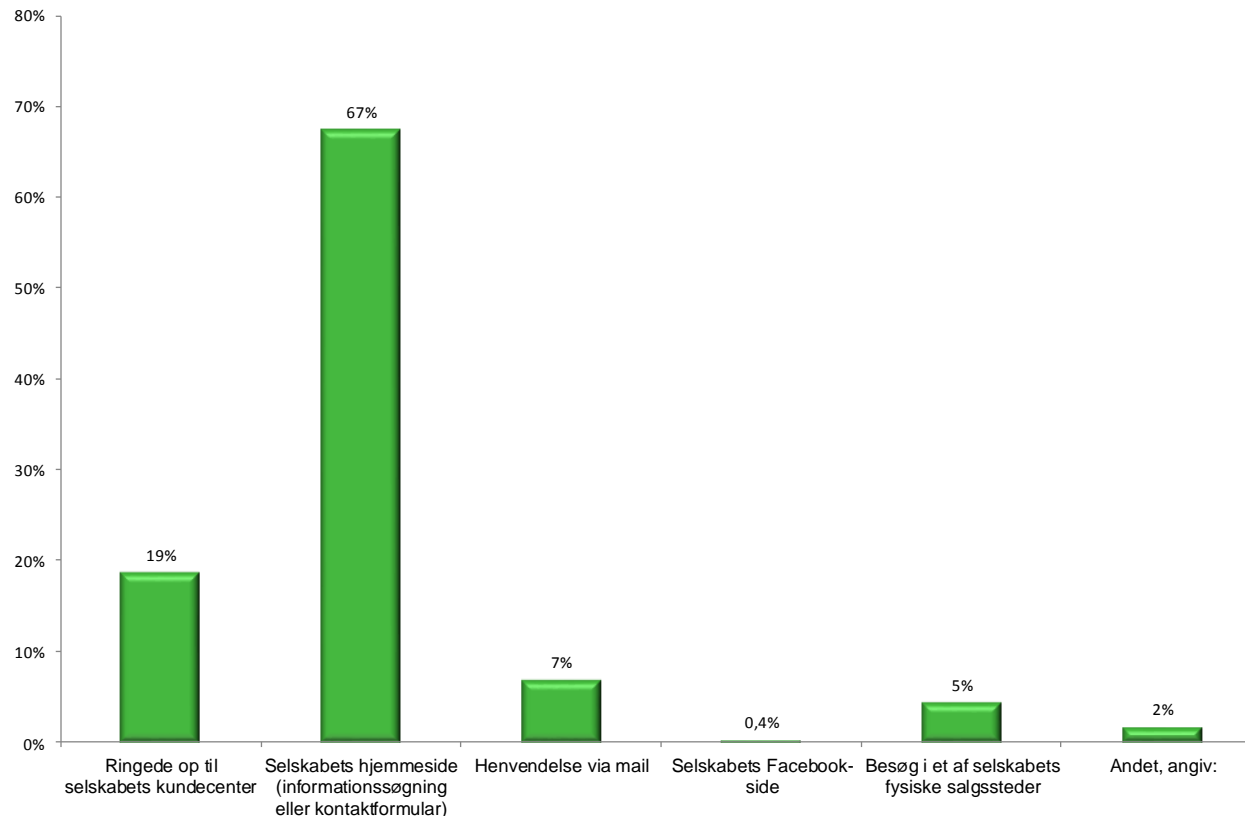
*) Dog kun hhv. 30 cases for Linie888 og 10 cases for Rødbillet.dk og Rute 1000, da efterlysning af hittegods kræver et billetnummer ved henvendelse til de 3 selskaber.

**) DOT, Nordjyske Jernbaner, Rødbillet.dk og Rute 1000 er kun evalueret på hjemmesiden, da selskaberne enten ikke har telefonisk kundeservice, eller denne varetages af en anden operatør. Movia er kun evalueret på telefonisk kundeservice, da den digitale kundeservice varetages af DOT's hjemmeside.

4.2 Passagerernes brug af kundeservice

Passagererne foretrækker at søge information og få besvaret spørgsmål ved at bruge selskabernes hjemmesider og henvende sig telefonisk. Ved den seneste henvendelse til et selskab inden for de seneste 6 måneder har 67 % benyttet hjemmesiden og 19 % telefonen.

At hjemmesiden er hyppigt anvendt stiller krav til trafikkselskaberne om funktionalitet og intuitiv tilgang. Kunden har i de fleste tilfælde ikke mulighed for at stille opklarende spørgsmål uden ventetid, og derfor må de gå ud fra, at den eftersøgte viden eller funktion kan findes på hjemmesiden og er korrekt.*)



De sociale medier fylder endnu ikke så meget i dialogen med trafikkselskaberne. Under 1 % har benyttet denne kontaktmulighed ved den seneste henvendelse.

Figur 2. Hvilken af følgende kontaktformer benyttede du ved den seneste henvendelse? (Spm. stillet til alle, der inden for de sidste 6 måneder har haft en henvendelse til et trafikkselskab) (n = 504)

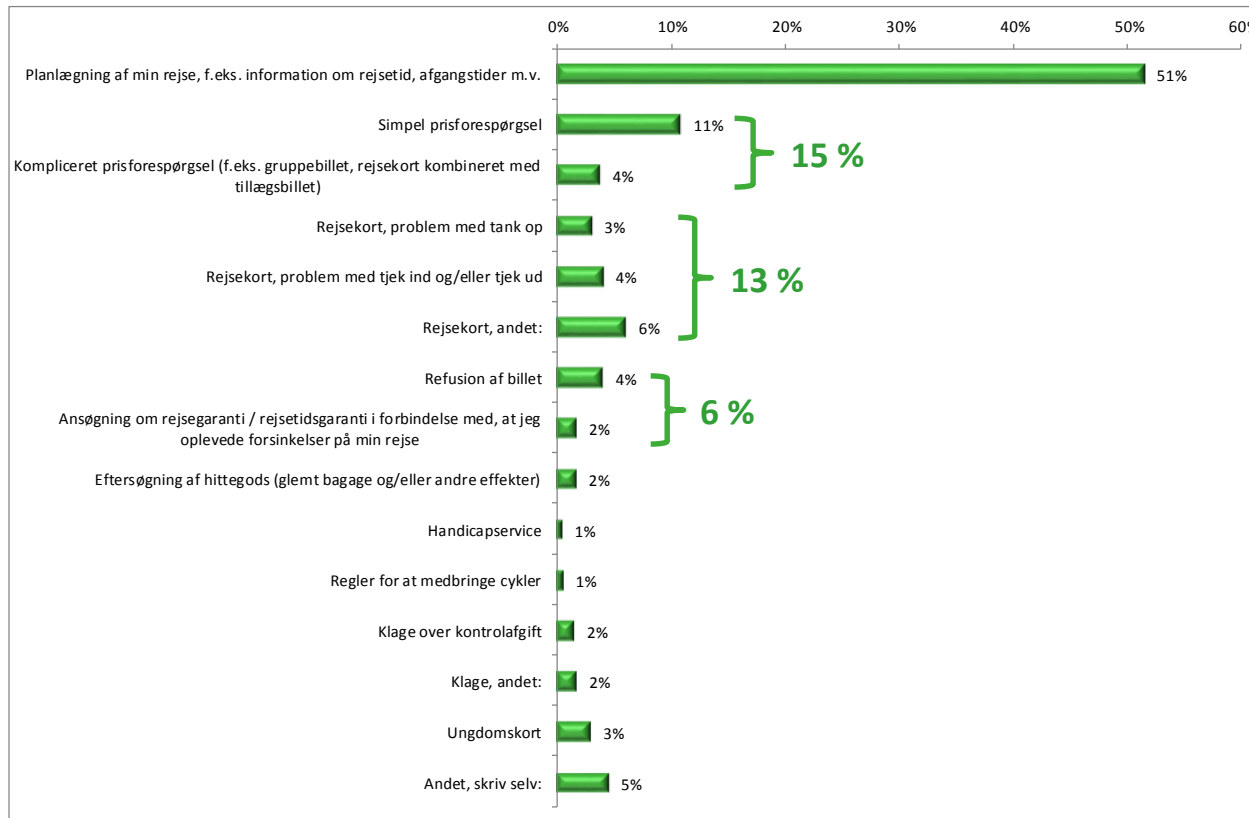
*) Passagerpulsens undersøgelse: Kundeservice i kollektiv transport. Passagerernes ønsker til kundeservice.

4.3 Hvad henvender passagererne sig om?

Henvendelserne til trafiksselskaberne har forskellig karakter.

De fleste henvendelser drejer sig om forhold, der har med planlægning og oplysning at gøre, f.eks. rejseplanlægning (51 %), prisforespørgsler (15 %) og regler for cykelmedtagning (1 %).

En anden væsentlig del af henvendelserne drejer sig om problemløsning – problemer med Rejsekortet (13 %), refusion/rejsegaranti (6 %), klager over kontrolafgifter (2 %) og eftersøgning af hittegods (2 %).*



Figur 3. Hvad drejede din seneste henvendelse sig om? (Spm. stillet til alle, der inden for de sidste 6 måneder har haft en henvendelse til et trafiksselskab) (n = 504)

*) Passagerpulsens undersøgelse: Kundeservice i kollektiv transport. Passagerernes ønsker til kundeservice.

4.4 Evalueringen

Forundersøgelse

Passagerpulsens forundersøgelse af passagerernes brug af trafiksselskabernes kundeservice viste, at der er en række forhold i forbindelse med telefonisk kundeservice og kundeservice via hjemmesiden, der påvirker oplevelsen af denne kundeservice.*)

Disse forhold er blevet evalueret i mystery shopping undersøgelsen af trafiksselskaberne.

Forholdene, og hvad de dækker over, fremgår af nedenstående.

Telefonisk kundeservice

Forhold	Består af	Vægt
IVR Sluse (Interactive voice response, dvs. et telefonisk tast-selv menu system)	Blev det oplyst, hvor der var ringet til? Kom du direkte igennem, til telefonkø eller til 'tast-selv'? Var instruktionerne i tast-selv let forståelige? Hvor mange menupunkter blev læst op?	10%
Ventetid	Kom du efter 'tast-selv' direkte til en medarbejder eller i telefonkø? Fik du information om plads i telefonkøen og ca. ventetid? Var der serviceoplysninger i ventetiden? Hvor lang tid gik der alt i alt fra du ringede op, inden du kom igennem til en kundeservicemedarbejder?	15%
Velkomst	Blev du budt velkommen, og præsenterede medarbejderen sig selv?	10%
Viderestilling	Blev du under samtalen stillet videre til en anden medarbejder? Hvor mange gange blev du stillet videre?	10%
Service og behovsafdækning	Var kundeservicemedarbejderen venlig og imødekommende? Var kundeservicemedarbejderen hjælpsom i forhold til at besvare dit spørgsmål / løse dit problem? Kunne kundeservicemedarbejderen svare på alle dine spørgsmål? Tilbød kundeservicemedarbejderen at gøre tingene for dig? - Fx at beregne en pris	30%
Afslutning af sagen	Blev dit problem løst i løbet af opkaldet? Fik du anvist en alternativ løsning på, hvordan du kunne få svar på din henvendelse? (fx selvbetjening på hj.side) Modtog du vejledning i brug af selvbetjeningsløsningen? (fx information om, hvilken formular der skal udfyldes)	20%
Generel oplevelse af kundeservice	Følte du dig godt behandlet? Oplevede du som passager at blive sat i centrum? Svarede den leverede kundeservice til dine forventninger?	5%

*) Passagerpulsens undersøgelse: Kundeservice i kollektiv transport. Passagerernes ønsker til kundeservice.

De enkelte forhold har ikke lige stor betydning for den samlede oplevelse af trafiksselskabernes kundeservice.

I forbindelse med forundersøgelsen lavede Passagerpuls en analyse**) for at få klarhed over, hvilken betydning de enkelte forhold har.

Resultaterne af analysen blev sammenlignet med resultaterne fra andre tilsvarende kundeservice-undersøgelser og undersøgelser udarbejdet af bl.a. Per Østergaard Jacobsen fra CBS og Morten Schrøder fra Wilke. På den baggrund blev de enkelte forhold tildelt en vægt i forhold til den samlede tilfredshed.

**) Analysen er lavet med udgangspunkt i en kvantitativ undersøgelse af, hvordan 521 danskere har oplevet deres seneste kundeservicehenvendelse til et trafiksselskab.

4.4 Evalueringen

Hjemmeside besøg

Forhold	Består af	Vægt
Sprog og tone	Var der venlig tone og stil på hjemmesiden?	15%
Hjemmesidens overskuelighed	Blev du guidet videre fra forsiden til den relevante infoside / kontaktformular? Hvor lang tid tog det at finde frem til den rigtige informationsside / kontaktside / kontaktformular?	20%
Funktionalitet	Blev hele hjemmesiden vist på den skærm, som du benyttede for at komme ind på hjemmesiden? Kunne du læse typografierne og teksten på knapperne på dit skærbillede? Hvor mange klik tog det at komme fra hjemmesidens forsider til den rigtige informationsside / kontaktside / kontaktformular?	16%
Brugervenlighed	Var informationssiden / kontaktsiden / kontaktformularen formuleret i et klart og forståeligt sprog? Blev du i kontaktformularen afkrævet uklare og/eller unødvendige informationer?	15%
Behovsafdækning og forventningsafstemning	Indeholdt informationssiden / kontaktsiden / kontaktformularen tilstrækkelig med information til, at du kunne få løst dit problem / få svar på dine spørgsmål? Var der på kontaktsiden / i kontaktformularen en klar forventningsafstemning af omfang og tid for det videre forløb? Fik du svar på din henvendelse?	14%
Afslutning af sagen	Fik du løst dit problem / svar på dit spørgsmål i løbet af dit besøg på hjemmesiden? Fik du løst dit problem / svar på dit spørgsmål efter dit besøg på hjemmesiden, eller efter du modtog et e-mail svar? Fik du anvist alternative løsningsmuligheder?	15%
Generel oplevelse af kundeservice	Følte du dig godt behandlet? Oplevede du som passager at blive sat i centrum? Svarede den leverede kundeservice til dine forventninger?	5%

Sammenvejning af cases

I forbindelse med kåringen af vinderne af Passagerpulsens Kundeservicepris i de 2 kategorier "Telefonisk kundeservice" og "Online kundeservice" er der foretaget en sammenvejning af trafikskabernes score på de 3 typer henvendelsesårsager:

1. Prisforespørgsel
2. Rejseplanlægning
3. Hittegods

Sammenvejningen er foretaget med udgangspunkt i, hvor hyppigt passagererne henvender sig om de forskellige emner.

Sammenvejning af telefonisk kundeservice og besøg via hjemmesiden

I forbindelse med kåringen af den samlede pris "Bedst af alle" er der foretaget en sammenvejning af trafikskabernes score for hhv. telefonisk og online kundeservice.

Sammenvejningen er foretaget med udgangspunkt i, hvilken henvendelsesform passagererne ønsker at benytte til den enkelte henvendelsesårsag.



Passagerpulsens Kundeservicepris 2016

Resultat for Midttrafik

Forbrugerrådet
Tænk

Passagerpulsen

5. Midttrafik resultater - Resumé



- **Midttrafik klarer sig bedre end gennemsnittet for de 15 deltagende trafikelskaber, både totalt og for online kundeservice**
 - For **telefonisk kundeservice** ligger Midttrafik på eller over gennemsnittet for 4 ud af 7 målepunkter. Midttrafik udmærker sig især inden for IVR sluse og ventetid.
 - For **online kundeservice** ligger Midttrafik over gennemsnittet på 4 ud af 7 målepunkter. Midttrafiks hjemmeside udmærker sig især for sprog og tone og brugervenlighed.



- **Midttrafiks håndtering af indkomne opkald er generelt velfungerende**
 - **Ventetiden** inden der opnås kontakt med en medarbejder er gennemgående lav. I 3 ud af 4 opkald, blev der opnået kontakt til en medarbejder inden for 1 minut, hvilket er bedre end gennemsnittet for de 11 deltagende selskaber.
 - Det er meget positivt, at der er sket en klar reduktion i den oplevede ventetid i forhold til 2015.



- **Hjemmeside: God rejseplanlægger og praktisk billetguide**
 - Den interaktive prisberegner på hjemmesiden er et rigtig godt tiltag. Den kan blive endnu bedre, hvis man også kan få en pris for at foretage rejsen med Rejekort.
 - Billetguiden er et rigtig godt tiltag ift. at hjælpe kunderne med at finde den rigtige type billet/kort.



- **Håndteringen af henvendelser om hittegods kan forbedres**
 - Midttrafik håndterer fortsat ikke telefoniske henvendelser om hittegods systematisk. I de fleste tilfælde bliver kunden bedt om selv at kontakte det busselskab, der står for driften af den pågældende linje.
 - Heller ikke på Midttrafiks hjemmeside modtages henvendelser om hittegods. Der er ingen kontaktformular. Kun ved kørepladsopslag er det muligt at finde kontaktoplysninger til busselskabet. Her klarer Midttrafik sig dårligere end andre selskaber, bl.a. Fynbus og DOT, hvor det er langt nemmere at finde oplysningerne.

Midttrafiks resultat blandt de 15 trafikselskaber

Samlet score

87

Midttrafik

86

Gennemsnit

90

Abildskou

Vinder



Generelt

Midttrafik scorer totalt set 87 ud af 100 mulige points, hvilket er den 3. højeste score blandt de 10 selskaber, der deltog i alle kategorier.

Midttrafik udmærker sig især ved en god online kundeservice, hvor Midttrafik indtager en 6. plads blandt de 14 deltagende selskaber.

Der er plads til forbedringer af den telefoniske kundeservice, især i forhold til at tage ansvar for kundens problem og få afsluttet sagerne på en god måde.

Telefonisk kundeservice

86

Midttrafik

87

Gennemsnit

90

BAT

Vinder



Midttrafik

- IVR sluse
- Ventetid



Midttrafik

- Service og behovsafdækning
- Afslutning af sagen

Online kundeservice

88

Midttrafik

86

Gennemsnit

94

Fynbus

Vinder



Midttrafik

- Sprog og tone
- Brugervenlighed
- Behovsafdækning



Midttrafik

- Afslutning af sag i samme session

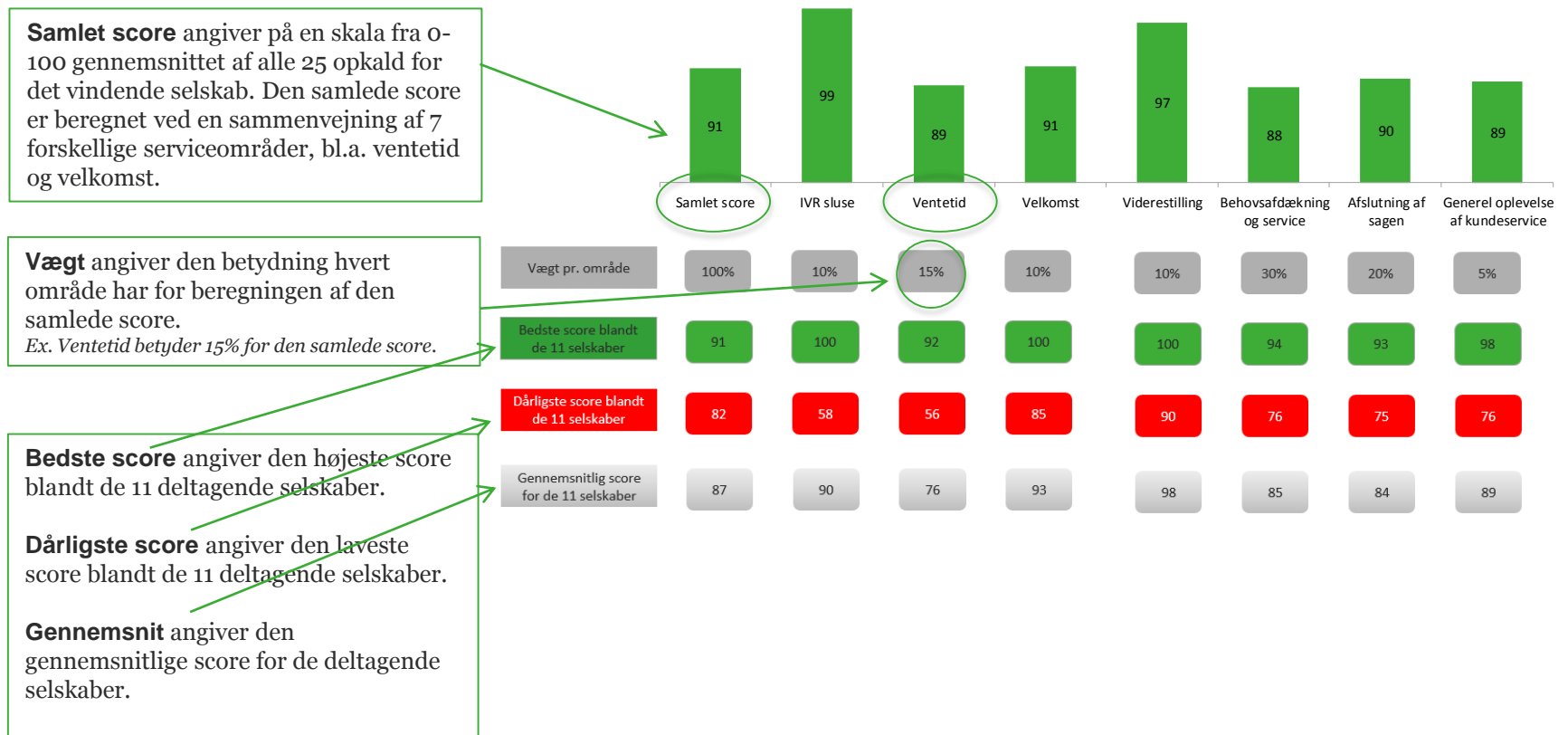
Evalueringresultater - læsevejledning

Evalueringresultaterne for de vindende selskaber præsenteres i en oversigt på de næste sider.

For at lette læsningen har vi lavet en læsevejledning med et eksempel. Her fremgår det fx, at selskabet har opnået 89 point i forbindelse med oplevelsen af selskabets ventetid, og at bedømmelsen af ventetid

udgør 15% af den samlede score.

Figuren viser også benchmarks. Man kan aflæse den højeste og laveste score blandt de evaluerede selskaber for hver af de 7 dimensioner. For en nærmere beskrivelse af dimensionerne henvises til side 11 og 12.





Maria Olsson



5.1 Telefonisk Kundeservice Resultat for Midttrafik



***) Tal i parentes angiver forskel ift. 2015 placering
Ex: "-2" betyder et fald på 2 placeringer.

*) Bedømmelsen af viderestilling ligger højt hos alle selskaber, og betyder mindre for oplevelsen.

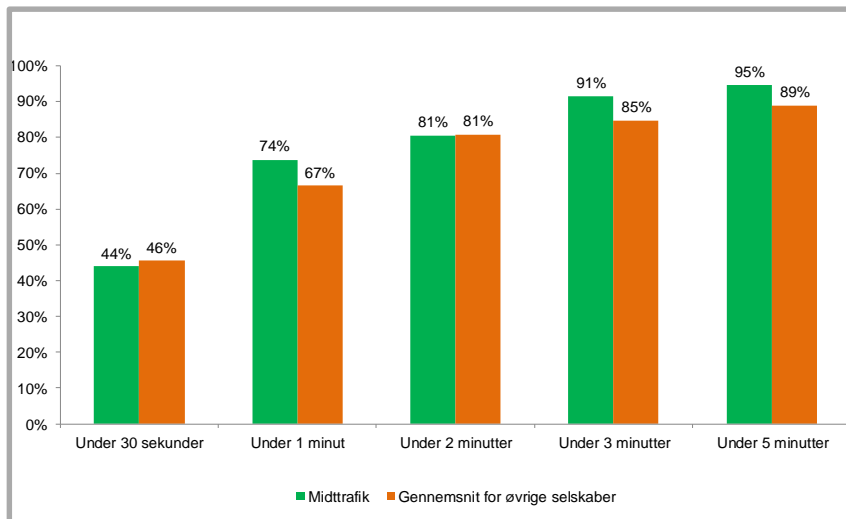
5.1 Telefonisk kundeservice – Midttrafik IVR sluse og ventetid

Positivt: Velfungerende IVR sluse og lav ventetid

Også i 2016 har Midttrafik den bedste IVR sluse. Tast-selv-menuen er nem at betjene, og man kommer hurtigt videre i kø eller til en medarbejder.

Det er meget positivt, at man som kunde får oplyst sin placering i køen. Kun i 2 ud af 8 tilfælde skete det ikke, men her blev der i stedet opnået kontakt til en medarbejder inden for 10 sekunder.

Ventetiden hos Midttrafik er forbedret sammenlignet med 2015. I 3 ud af 4 opkald blev der opnået kontakt til en medarbejder inden for 1 minut. Medianventetiden inden der opnås kontakt til en medarbejder hos Midttrafik er ca. 20 sekunder, hvilket er lidt bedre end gennemsnittet for de deltagende selskaber.



Figur 6: Ventetid, inden der opnås kontakt til en medarbejder i kundeservice
(Værdier i procenter. Højeste procentsats er bedst)

Note til figuren til venstre:

Figuren viser hvor stor en andel af de gennemførte opkald, der opnår kontakt til en medarbejder inden for forskellige tidsintervaller.

Eks. "Under 30 sekunder" = for 44 % af de gennemførte opkald, opnås kontakt til en medarbejder, inden der var gået 30 sekunder.

5.1 Telefonisk kundeservice - Midttrafik

Håndteringen af henvendelser om hittegods kan forbedres

Midttrafik har valgt at udlicitere håndteringen af sager om hittegods til de busselskaber, der står for driften af de forskellige buslinjer. Det var også tilfældet i 2015.

Ud fra et forbrugerperspektiv er det ikke god kundeservice. Ofte betyder det, at man som kunde sendes videre i systemet, eller selv må foretage ekstra opkald, før der opnås kontakt med en medarbejder, der kan tage hånd om sagen.

Det er utrolig vigtigt, at Midttrafik er opmærksom på, at kunderne ikke altid er klar over, at Midttrafik ikke selv håndterer hittegodssager. Denne information bør tydeliggøres, når opkald om hittegods håndteres i callcenteret.

Midttrafik kunne overveje allerede at oplyse i IVR slusen, at Midttrafik ikke håndterer hittegodssager. Samtidig kunne I enten stille videre til det ansvarlige busselskab eller informere om, hvor kunden kan finde de relevante kontaktoplysninger. Det ville betyde, at kunden ikke bruger unødigt tid på at vente i telefonkø.

Positivt:

Midttrafiks medarbejdere er flinke til at give oplysninger om, hvilket busselskab kunden skal kontakte i forbindelse med tabte sager.

Negativt:

Det er besværligt og forvirrende for kunderne, at de ikke kan efterlyse tabte sager direkte hos Midttrafik. I stedet skal de kontakte det busselskab, der står for driften af den buslinje, hvor sagerne er mistet.



5.1 Telefonisk kundeservice - Midttrafik

Tag ansvar for kundens sag!

God kundeservice er karakteriseret ved, at virksomheden tager ansvar for kundens sag.

I 5 ud af de 25 gennemførte opkald var det ikke tilfældet.

Emnerne for disse henvendelser varierede fra, om det var muligt at benytte toiletter, beregning af priser, til om man som pensionist kunne benytte Flextrafik.

Frem for at undersøge sagerne nærmere blev der blot oplyst, at medarbejderen desværre ikke kunne svare på spørgsmålet. I et par tilfælde virkede det som om, at medarbejderen gerne ville have afsluttet opkaldet frem for at bruge tid på at finde informationerne.

Der er tale om enkeltstående tilfælde, som ikke nødvendigvis tegner et billede af, hvordan Midttrafiks kundecenter normalt håndterer spørgsmål, der måske afviger fra normen.

Vi synes dog, at det er vigtigt, at medarbejderne er klædt på til at kunne besvare spørgsmål om toiletforhold og Flextrafik, da det er relevante problemer for nogle passagergrupper, f.eks. ældre og handicappede.

Det er også vigtigt, at medarbejderne kender takster og billetpriser, da nogle kunder har vanskeligt ved at forstå hvilken type billet, det bedst kan betale sig at købe. Denne information kan være vanskelig at finde for kunderne, da flere af de regionale trafikkselskaber ikke længere indrapporterer priser til Rejseplanen.





5.1 Telefonisk kundeservice - Midttrafik

Gode og dårlige oplevelser med Midttrafiks kundeservice



Kundeservicemedarbejderen var venlig, imødekommende og præsenterede sig selv. Jeg spurgte, hvordan en 14-årig kunne komme billigst fra Vibjerg st. til Gjerlev. Hun snakkede lidt med en medarbejder og sagde, at der var 12 zoner, som man kunne få for 60kr. Jeg sagde tak for hjælpen. Hun svarede, det var så lidt, farvel.

Hun var en meget flink kvinde, som havde styr på det, hun lavede, utrolig imødekommende. Hun var meget hurtig til at sige til mig, at et ungdomskort ville være det billigste. Herefter spurgte jeg, om det også var det, når jeg kun skulle rejse 3 gange om ugen. Hertil forklarede hun mig, at rejsekortet ville koste mig omkring 750, og herefter regnede hun sammen og fortalte mig, at et klippekort kostede 684. Så ungdomskortet var klart den letteste løsning i forhold til de andre. For hvis jeg som minimum skulle rejse de 3 gange om ugen, ville et ungdomskort på 615 kr. være billigst. Hende jeg snakkede med nævnte også friheden i, at jeg så ydermere kunne bruge det frit hver dag, hvis jeg skulle til noget evt. gruppearbejde el. lign i Aarhus. Super god betjening.

Jeg fik intet svar, som jeg kunne bruge til noget, andet end at jeg fik et nyt telefonnummer.

Det kunne tydeligt mærkes, at medarbejderen gerne ville have opkaldet afsluttet hurtigt.

Det virkede som om, at medarbejderen havde travlt.

5.2 Online Kundeservice Resultat for Midtrafik



Marianne Ullberg

 midtrafik



**) Tal i parentes angiver forskel ift. 2015 placering

Ex: "-2" betyder et fald på 2 placeringer.

Forbrugerrådet
Tænk

Passagerpuls

5.2 Online kundeservice – Midttrafik Søgetid

Positivt: Nemt at finde information om rejser

Midttrafik ligger helt i top blandt de 14 trafikkselskaber, når det drejer sig om at finde rejseinformation. Det skyldes først og fremmest, at der på forsiden er et link til en interaktiv prisberegner.

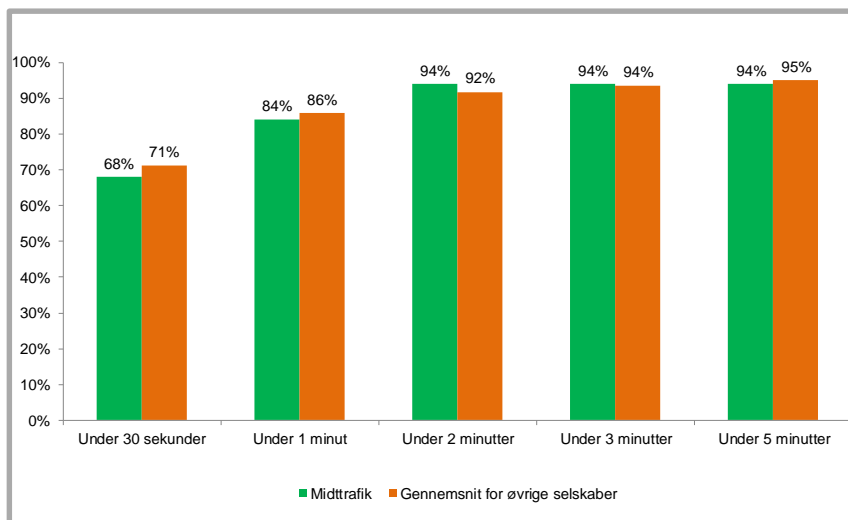
Mediansøgetiden for de 15 besøg var på 10 sekunder. I 14 ud af 15 besøg blev de relevante informationer fundet inden for 1 minut.

Negativt: Besværligt at efterlyse tabte sager

Det er besværligt at efterlyse tabte sager via hjemmesiden. Det medvirkede til, at søgetiden i hittegodssager i et enkelt tilfælde tog ca. 10 minutter.

Den høje søgetid skyldes først og fremmest, at det er overladt til passageren selv at finde kontaktoplysninger for det ansvarlige busselskab. Her skal man slå op i køreplanen. Hos andre selskaber er der gjort mere for at hjælpe kunderne med hurtigt at finde de relevante oplysninger.

Se eksempel på side 26.



Figur 7: Søgetid, inden de relevante oplysninger bliver fundet på hjemmesiden (Værdier i procenter. Højeste procentsats er bedst)

Note til figuren til venstre:

Figuren viser, hvor hurtigt testerne finder de relevante oplysninger på hjemmesiden.

Eks. "Under 30 sekunder" = for 68 % af de gennemførte besøg, blev de relevante oplysninger fundet, inden der var gået 30 sekunder.

5.2 Online kundeservice - Midttrafik Interaktiv prisberegner



Positivt:

Prisberegneren er nem at anvende.

Man klikker blot på kortet og får priserne frem.

midttrafik

Planlæg ny rejse

Hvor skal du rejse fra? ?
Aarhus Centrum (301) Skift

Hvor skal du rejse til? ?
Hørning (342) Skift

Tilføj via zone ?

Billettype ?
 Voksen Barn Pensionist

4 zoner

Kontantbillet	40 kr./tur ?
Klippekort	(24 kr./tur) 240 kr. ?
Off-Peak klippekort	(19.5 kr./tur) 195 kr. ?
Periodekort 30 dage	590 kr. ?

Rejsekort: Se priser på rejseplanen.dk

For at prisberegneren kan vise den korrekte pris, skal din rejse indtastes rigtigt. Derfor er det vigtigt, at du tilføjer en eventuel viazone på din rejse. Rejser du fx fra Silkeborg til Trige, via Aarhus, skal du tilføje Aarhus som viazone.



Negativt:

Besværligt at man er nødt til at besøge Rejseplanens hjemmeside for at få en pris på den planlagte rejse.

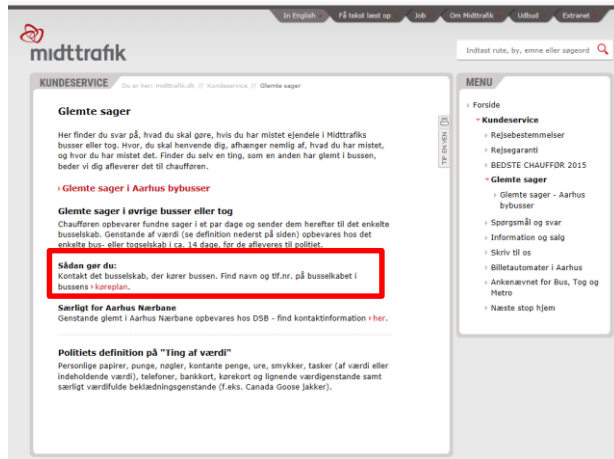
5.2 Online kundeservice - Midttrafik

En billetguide er god kundeservice

Midttrafiks billetguide er et rigtig godt eksempel på, hvordan et trafiksselskab kan hjælpe sine kunder med at træffe det rigtige valg med udgangspunkt i kundernes konkrete behov.

Det er godt, at kunden kan få konkrete råd ud fra en demografisk profil, rejsefrekvens og rejsemønster. Beskrivelsen af de særlige fordele for hver billet- / korttype er også meget fin.

5.2 Online kundeservice - Midttrafik Hittegods

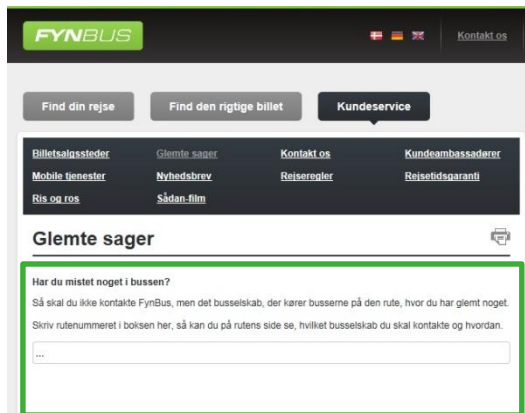


Billederne viser 2 eksempler på, hvordan kunderne via hjemmesiden bliver informeret og hjulpet med at efterlyse hittegods hos hhv. Midttrafik og Fynbus.

Begge trafikkselskaber har valgt at overlade det til det enkelte busselskab at håndtere henvendelser og tabte sager.

På Midttrafiks hjemmeside er der ikke gjort meget for at gøre det nemt for kunden at finde de relevante kontaktoplysninger. Der henvises til, at kunden selv må slå op i den relevante køreplan.

Hos Fynbus, som vandt prisen for bedste online kundeservice, er det meget nemmere og hurtigere at finde de relevante kontaktoplysninger. Her skal man blot indtaste køreplansnummeret på den pågældende buslinje.





5.2 Online kundeservice - Midttrafik

Gode og dårlige oplevelser med Midttrafiks kundeservice



Hjemmesiden var nem og overskuelig. Meget uddybende også, hvis man ønskede at læse mere om de forskellige services. Ydermere synes jeg hjemmesiden var særlig bruger- og handicapvenlig, både i forhold til det tekniske (lethed ved at finde rundt, oplæsningsmulighed) samt lethed ved at finde information om, hvad der kunne synes lidt besværligt at finde i forhold til hvor mange produkter/ydelser, de udbyder.

Blev guidet til at skulle finde tlf. nr. på relevant selskab, men den information var ikke tilgængelig på den anviste side.

Henvist til selv at finde busselskab og derefter ringe.

6. Bilagstabeller - Midttrafik

På de næste sider gennemgår vi i detaljer, hvordan Midttrafiks samlede kundetilfredshedsscore er fremkommet.

Resultaterne for telefonisk kundeservice vises på side 29 til 35.

Resultaterne for online kundeservice vises på side 36 til 42.

Smiley'erne angiver den generelle tilfredshed med hver dimension.
Se også kommentarerne.

6.1 Telefonisk Kundeservice - Midttrafik IVR-sluse

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Da du ringede op, blev du oplyst om, hvor der var ringet til?	10 %	☺	Alle 25 fik oplyst, hvor der var ringet til.
IVR sluse*	70 %	☹	➤11 kom igennem til tast-selv-omstilling, 6 kom i kø og 8 kom direkte igennem til en medarbejder.
<u>Tast selv omstilling:</u> Var instruktionerne let forståelige?	10 %	☺	Alle 11 syntes instruktionerne var forståelige.
<u>Tast selv omstilling:</u> Hvor mange menupunkter blev der læst op?	10 %	☺	Alle 11 oplevede at der blev læst 3 eller færre menupunkter op.

*) Disse 3 forhold vurderes samlet.

6.1 Telefonisk Kundeservice - Midttrafik Ventetid

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Omstilling efter IVR sluse	25 %	☺	2 af 11 kom videre i telefonkø, mens 9 kom direkte igennem til en medarbejder.
<u>Mens du ventede i telefonkø:</u> Fik du at vide, hvor du var i køen og hvor længe du cirka skulle vente?	15 %	u.b.	Ingen af de 2 fik oplyst ventetiden, men for begge var den kun ca. 10 sekunder.
<u>Mens du ventede i telefonkø:</u> Var der serviceoplysninger i ventetiden ?	10 %	u.b.	Ingen af de 2 fik serviceoplysninger i ventetiden, men for begge var den kun ca. 10 sekunder.
Hvor lang tid gik der alt i alt fra du ringede op, inden du kom igennem til en kundeservicemedarbejder?	50 %	☺	Medianventetiden var ca. 20 sekunder. 37 % kom igennem inden 20 sekunder , 44 % under 30 sekunder og 74 % indenfor 1 minut. Dette er lidt bedre end gennemsnittet for de øvrige selskaber.

6.1 Telefonisk Kundeservice - Midttrafik Velkomst

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Blev du budt velkommen, og præsenterede medarbejderen sig selv?	100 %	😊	23 ud af 25 oplevede, at medarbejderen bød velkommen og præsenterede sig selv.

6.1 Telefonisk Kundeservice - Midttrafik Viderestilling

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Blev du under samtalen stillet videre til en anden medarbejder?	100 %	😊	Kun 1 af 25 oplevede at blive stillet videre under samtalen
Hvor mange gange blev du stillet videre?	*	😊	Der blev kun stillet om 1 gang

*) Der gives ekstra point, hvis der kun stilles om 1 gang.

6.1 Telefonisk Kundeservice - Midttrafik Behovsafdækning og service

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Var kundeservicemedarbejderen venlig og imødekommende?	10 %	😊	22 ud af 25 syntes, at medarbejderen var venlig og imødekommende.
Var kundeservicemedarbejderen hjælpsom i forhold til at besvare dit spørgsmål / løse dit problem?	30 %	😊	23 ud af 25 syntes, at medarbejderen var hjælpsom ift. løsning af problem.
Kunne kundeservicemedarbejderen svare på alle dine spørgsmål?	50 %	😐	18 ud af 25 syntes, at medarbejderen kunne svare på alle spørgsmål.
Tilbød kundeservicemedarbejderen at gøre tingene for dig?	10 %	😐	11 ud af 20 oplevede, at medarbejderen tilbød at gøre tingene for sig.

Emne:	Kunne ikke svare på spørgsmål, årsag:
Hittegods	Midttrafik havde ikke selv ansvaret for hittegods på ruterne. Det er busselskaberne selv. Jeg fik kontaktoplysninger til Arriva, som havde ansvaret for hittegods.
Hittegods	Medarbejderen fortalte mig, at jeg skulle henvende mig direkte til busselskabet på 97 47 26 55.
Planlægning	Hun kunne ikke svare på, om man kunne benytte toiletet med X Bus 928x.
Planlægning	Midttrafik havde ingen rute, hverken bus eller tog, mellem Holstebro og Vedebæk.
Prisforespørgsel	Han kunne ikke svare på mit hovedsagelige spørgsmål. Altså han vidste ikke engang om en pensionist kunne få Flekstrafik.
Prisforespørgsel	Det kunne hun ikke, da turen fra Horsens til Rødding skole, er en blanding af Midttrafik og Sydtrafiks område.
Prisforespørgsel	Hun kunne ikke give den samlede pris på hele ruten.

6.1 Telefonisk Kundeservice - Midttrafik Afslutning af sagen

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Blev dit problem løst i løbet af opkaldet?	100 %	☺	18 ud af 25 oplevede, at deres problem blev løst under opkaldet.
<u>Hvis problem ikke blev løst:</u> Fik du anvist en alternativ løsning på, hvordan du kunne få svar på din henvendelse	*	☺	6 ud af 7 fik anvist en alternativ løsning, heraf 5 til et tlf. nr. direkte hos busselskabet og 2 til et tlf. nr. hos et andet trafikkselskab.
<u>Hvis der foreslås selvbetjening:</u> Modtog du vejledning i brug af selvbetjeningsløsningen?	*	u.b.	

Emne:	Problem blev ikke løst, årsag:
Hittegods	Midttrafik havde ikke selv ansvaret for hittegods på ruterne. Det er busselskaberne selv. Jeg fik kontaktoplysninger til Arriva, som havde ansvaret for hittegods.
Hittegods	Jeg skulle ringe igen til et nyt nummer.
Hittegods	Medarbejderen fortalte mig, at jeg skulle henvende mig direkte til busselskabet på 97 47 26 55.
Planlægning	Jeg blev henvist til at ringe til X Busx, for at få svar på om man kunne benytte et toilet.
Prisforespørgsel	Jeg fik intet svar som jeg kunne bruge til noget, andet end at jeg fik et nyt telefonnummer.
Prisforespørgsel	Fik ikke et definitivt svar på hvad jeg skulle gøre og heller ikke engang hvad prisen blev.
Prisforespørgsel	Skulle foretage yderligere opkald til andet selskab for at færdiggøre ruten.

6.1 Telefonisk Kundeservice - Midttrafik

Generel oplevelse af kundeservice

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Følte du dig godt behandlet?	50 %	😊	24 ud af 25 følte sig godt behandlet.
Oplevede du som passager at blive sat i centrum?	50 %	😊	20 ud af 25 følte sig sat i centrum.
Svarede den leverede kundeservice til dine forventninger?	u.b.	😐	16 ud af 25 syntes, at den leverede kundeservice levede op til deres forventninger.

6.2 Online Kundeservice - Midttrafik

Sprog og tone

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Var der venlig tone og stil på hjemmesiden?	100 %	😊	14 af 15 oplevede en venlig tone og stil på hjemmesiden.

6.2 Online Kundeservice - Midttrafik Overskuelighed

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Blev du guidet videre fra forsiden til den relevante infoside / kontaktformular?	100 %	😊	12 ud af 15 oplevede at blive guidet godt videre fra forsiden.

6.2 Online Kundeservice - Midttrafik Funktionalitet

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Blev hele hjemmesiden vist på den skærm, som du benyttede for at komme ind på hjemmesiden?	25 %	☺	10 ud af 15 fik vist hele hjemmesiden.
Kunne du læse typografierne og teksten på knapperne på dit skærbillede?	25 %	☺	Alle kunne læse typografier og tekst på skærbilledet.
Hvor mange klik tog det at komme fra hjemmesidens forside til den rigtige infoside / kontaktside / kontaktformular?	50 %	☺	Det tog i gennemsnit 3,47 klik at finde den rigtige side. Dette dækker dog over betydelige forskelle. Således tog det i gennemsnit 6 klik at finde en pris, 1,8 klik at planlægge en rejse og 2,6 klik at finde information om hittegods. Resultatet ligger lidt under gennemsnittet.

6.2 Online Kundeservice - Midttrafik Brugervenlighed

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Hvor lang tid tog det at finde frem til den rigtige infoside / kontaktside / kontaktformular?	50 %	☺	Mediansøgetiden på tværs af henvendelsesårsag var ca. 10 sekunder, hvilket svarer til gennemsnittet for alle selskaber. En enkelt søgning tog dog 6-10 minutter, hvilket trækker det samlede resultat ned.
Var infosiden / kontaktsiden / kontaktformularen formuleret i et klart og forståeligt sprog?	25 %	☺	13 ud af 15 syntes, at den relevante webside var formuleret i et klart og forståeligt sprog.
Blev du i kontaktformularen afkrævet uklare og/eller unødvendige informationer?	25 %	☹	Der blev udfyldt 2 kontaktformularer omkring hittegods. I et enkelt tilfælde blev der afkrævet uklare oplysninger, idet Nem-ID var påkrævet for at finde informationer på en anden hjemmeside (Trafikstyrelsen).

6.2 Online Kundeservice - Midttrafik Behovsafdækning

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Indeholdt infosiden / kontaktsiden / kontaktformularen tilstrækkelig med information til at du kunne få løst dit problem / får svar på dine spørgsmål?	100 % / 50 %	☺	10 ud af 15 syntes, at siden indeholdt tilstrækkeligt med information til at få løst deres problem.
<u>Udfyldelse af kontaktformular:</u> Var der på kontaktsiden / i kontaktformularen en klar forventningsafstemning af omfang og tid for det videre forløb?	25 %	☺	Der blev udfyldt 2 i forbindelse med prissøgninger. I det ene tilfælde omkring Ungdomskort blev der linket videre til en side hos Trafikstyrelsen, hvor Nem-ID blev påkrævet. Måske kunne det overvejes at lægge mere information om Ungdomskort og priser direkte på Midttrafiks egen hjemmeside.
<u>Udfyldelse af kontaktformular:</u> Fik du svar på din henvendelse?	25 %	u.b.	

6.2 Online Kundeservice - Midttrafik Afslutning af sagen i samme session

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Fik du løst dit problem / svar på dit spørgsmål i løbet af dit besøg på hjemmesiden?	100 %	☺	8 ud af 15 fik løst deres problem på hjemmesiden.
<u>Hvis problem ikke blev løst:</u> Fik du anvist alternative løsningsmuligheder?		☺	3 ud af 7 fik ikke anvist en alternativ løsning.

Emne:	Problem blev ikke løst, årsag:
Hittegods	Fandt aldrig ud af hvilket selskab jeg skulle kontakte.
Hittegods	Der skulle ringes op.
Hittegods	Man skal ringe til det selskab, der fører linjen.
Hittegods	Blot et nummer til Midttrafik Kundecenter på tlf. 70 210 230
Prissøgning	Jeg kunne kun få en oversigt over rejsens start til slut for enten voksen eller barn - intet om alder eller samlet pris. Så skulle jeg være gået videre til rejsekortet. Der var dog link dertil.
Prissøgning	Ville nok have kunnet bestille et ungdomskort, hvis jeg var kommet ind (har ikke Nem-ID).
Prissøgning	Pensionistprisen skulle jeg finde på rejseplanen.dk, og det tog mig noget tid at finde ud af, hvad zonennummeret er i Skjern.

6.2 Online Kundeservice - Midttrafik

Generel oplevelse af kundeservice

Målepunkt	Intern vægt	Bedømmelse	Kommentar
Følte du dig godt behandlet?	50 %	☺	11 ud af 15 følte sig godt behandlet.
Oplevede du som passager at blive sat i centrum?	50 %	☺	10 ud af 15 følte sig sat i centrum.
Svarede den leverede kundeservice til dine forventninger?	u.b.	☺	9 ud af 15 syntes, at den leverede kundeservice levede op til deres forventninger.

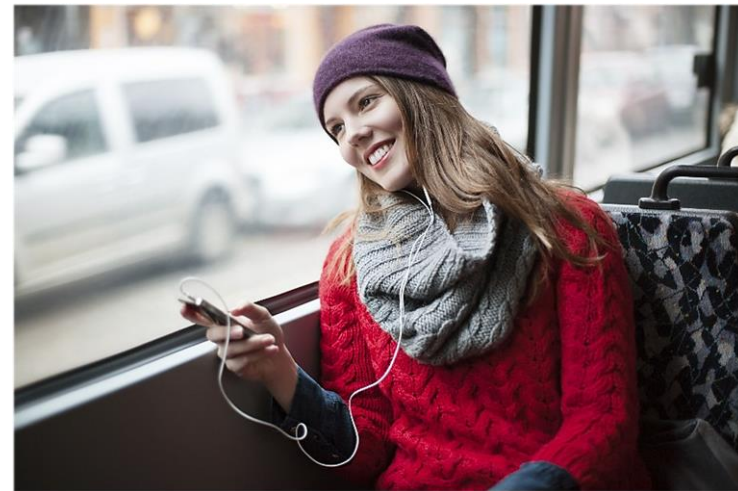
Facts om Passagerpulsen

Passagerpulsen varetager passagerernes interesser og arbejder for at gøre det nemmere for trafikkselskaber og politikere at få viden om passagererne og deres syn på, hvad der er god kollektiv transport. Udgangspunktet er brugerne af den kollektive transport, og med "passageren i centrum" gennemføres nationale undersøgelser om passagerens rejse fra dør til dør samt en række temaundersøgelser.

Passagerpulsen blev etableret 1. oktober 2014.

Tidligere undersøgelser

- Passagerernes ønsker til kundeservice (Maj 2016)
- Kendskab til Passagerpulsen (April 2016)
- Rejsekortet: Udvikling i kundetilfredshed (April 2016)
- Togselskabernes rejsetidsgarantier (December 2015)
- Public Transport: Price levels in Europe (September 2015)
- Sporarbejder på rejsen (Juni 2015)
- Passagerpulsens Kundeservicepris 2015 (Maj 2015)
- Passagerernes ønsker til kundeservice (Maj 2015)
- Kundernes tilfredshed med Rejsekortet 2012-2014 (April 2015)
- Danskernes holdning til kollektiv transport (December 2014)



Passagerpulsen
Forbrugerrådet Tænk
Fiolstræde 17B
Postboks 2188
1017 København K

Tlf.: +45 77 41 77 41

Mail: passagerpulsen@fbr.dk

Web: passagerpulsen.taenk.dk

Passagerpulsens telefontid
mandag-torsdag kl. 9-15 og
fredag kl. 9-13

Rapporten er udarbejdet af
Passagerpulsen hos Forbrugerrådet Tænk.

Analyseansvarlig: Lars Wiinblad
Analysemedarbejder: Anders Albrechtsen
Ansvarshavende: Afdelingschef Lone Fruerskov Andersen

Rettigheder til billeder på forside, s. 13, s. 20 og s. 43: iStock
Rettigheder til tegninger: Maren Uthaug

Forbrugerrådet
Tænk

Passagerpulsen

Dato 29. august 2016 Journalnr 1-22-1-16 Sagsbehandler Alexander Tranberg Jensen e-mail atj@midttrafik.dk Telefon 87408205

Forventet regnskab 2. kvartal 2016

Det samlede forventede regnskabsresultat for 2. kvartal for Midttrafik er gengivet nedenfor.

Midttrafik, forventet regnskab 2. kvartal 2016						
	Budget 2016	Forbrug måned jan-juni 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	Forventet regnskab, 2. kvartal 2016	FR 2. kvartal minus budget
Busdrift i alt						
Kørselsudgifter	1.429.114.443	694.645.634	48,6	1.379.816.000	1.389.251.000	-39.863.443
Bus-IT og øvrige udgifter	12.497.557	5.865.957	46,9	13.888.076	14.544.888	2.047.331
Busudgifter i alt	1.441.612.000	700.511.591	48,6	1.393.704.076	1.403.795.888	-37.816.111
Indtægter	-712.478.000	-375.938.136	52,8	-705.378.000	-702.065.000	10.413.000
Busdrift i alt	729.134.000	324.573.455	44,5	688.326.076	701.730.888	-27.403.111
Handicapkørsel						
Udgifter	40.739.600	19.897.692	48,8	40.739.600	41.725.000	985.400
Indtægter	-8.295.000	-4.142.122	49,9	-8.295.000	-8.485.000	-190.000
Netto	32.444.600	15.755.570	48,6	32.444.600	33.240.000	795.400
Flexiture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	14.395.800	8.590.645	59,7	15.312.200	15.342.600	946.800
Indtægter	-6.325.200	-3.842.585	60,8	-6.299.200	-6.176.500	148.700
Kommunens vognmandsbetaling	8.070.600	4.748.060	58,8	9.013.000	9.166.100	1.095.500
Administrationsomkostninger	3.186.050	1.886.531	59,2	3.255.100	3.209.200	23.150
Kommunens samlede udgift	11.256.650	6.634.591	58,9	12.268.100	12.375.300	1.118.650
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	151.665.000	83.052.145	54,8	150.809.000	189.237.000	37.572.000
Indtægter	-66.000	-17.870	27,1	-50.000	-50.000	16.000
Kommunens vognmandsbetaling	151.599.000	83.034.275	54,8	150.759.000	189.187.000	37.588.000
Administrationsomkostninger	9.379.200	4.978.796	53,1	9.371.600	10.693.000	1.313.800
Kommunens samlede udgift	160.978.200	88.013.072	54,7	160.130.600	199.880.000	38.901.800
Buserstatningskørsel						
Udgifter på buserstatningskørsel	17.640.000	3.375.543	19,1	17.640.000	17.136.000	-504.000
Indtægter på buserstatningskørsel	-8.000.000	0	0,0	-8.000.000	-7.000.000	1.000.000
Buserstatningskørsel i alt	9.640.000	3.375.543	35,0	9.640.000	10.136.000	496.000
Forberedelse Letbane						
Forberedelse Letbane i alt	6.460.000	0	0,0	6.560.000	6.064.000	-396.000
Togdrift						
Udgifter	39.940.000	23.843.320	59,7	39.540.000	35.367.000	-4.573.000
Indtægter	-11.800.000	-2.971.335	25,2	-11.600.000	-11.200.000	600.000
Drift netto	28.140.000	20.871.985	74,2	27.940.000	24.167.000	-3.973.000
Anlæg	16.976.000	0	0,0	16.976.000	16.976.000	0
I alt netto	45.116.000	20.871.985	46,3	44.916.000	41.143.000	-3.973.000
Trafikskabet						
Trafikskabet - nettoudgifter	115.123.000	61.847.062	53,7	115.123.000	115.123.000	0
Overførsel af mindreforbrug fra tidligere år*	18.606.193			18.606.193	18.606.193	0
I alt - disponibelt beløb netto udgifter	133.729.193	61.847.062	46,2	133.729.193	133.729.193	0
Kontrolafgifter (Aarhus)						
Netto i alt	7.824.000	5.899.281	75,4	7.734.000	8.800.000	976.000
Letbanen						
Letbanesekretariatet	970.000	504.846	52,0	970.000	970.000	0
Letbanen - ALD	0	500	-	0	0	0
Letbanen i alt	970.000	505.346	52,1	970.000	970.000	0
Rejsekortet						
Rejsekort i alt	59.051.600	25.092.301	42,5	59.565.000	58.066.500	-985.100
Rejsekort Letbane						
Rejsekort Letbane i alt	8.288.000	0	0,0	8.288.000	8.288.000	0
Øvrige områder						
Renteindtægter	0	-1.649.967	-	0	-1.500.000	-1.500.000
Midttrafik i alt (Midttrafik bestillere)	1.186.286.050	550.918.239	46,4	1.145.965.376	1.194.316.688	8.030.639

* 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 merforbrug på 8,0 mio. kr. i forhold til det reviderede budget for 2016. Årsagen til dette merforbrug skal primært findes i øgede udgifter til Kommunal kørsel i Aarhus Kommune som følge af opstart af Special kørsel fra august 2016. I forhold til det forventede regnskab efter 1. kvartal er forventningen til 2016 opskrevet med 48,3 mio. kr., hvilket skyldes indregningen af Special kørsel, hvillket blandt andet dækker over kørsel til dagcenter, skole og SFO, i Aarhus Kommune for 41 mio. kr. samt øgede nettobusudgifter for 12,9 mio. kr. som følge af stigende omkostningsindeks og vigende indtægter.

Regnskabsnotatet er opbygget med en indledende oversigtstabel. Efter oversigtstabellen er der en beskrivelse af generelle forhold vedrørende det forventede regnskab efter 2. kvartal for hvert enkelt hovedområde. Bagerst i notatet findes forventede regnskaber per driftsområde fordelt på bestillere. Oversigter for den enkelte bestiller med bestillerspecifikke kommentarer er flyttet til et særskilt bilagsmateriale.

Økonomien i de enkelte hovedområder

Busområdet

Busområdet forventes samlet set at udvise et mindreforbrug på 27,4 mio. kr. i forhold til det reviderede budget for 2016. Mindreforbruget skyldes et fald i kørselsudgifter på 39,9 mio. kr. For Bus-IT og øvrige udgifter forventes en udgiftsstigning på 1,6 mio. kr, mens busindtægterne er nedjusteret med 10,4 mio. kr. I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er netto-udgifterne til busdrift hævet med 13,4 mio. kr.

Kørselsudgifter

Det forventede regnskab efter 2. kvartal for 2016 er baseret på en budgetberegning for 2016, hvori der også tages højde for de bogførte udgifter pr. 30. juni 2016. 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 skøn for udviklingen i indeks fra 2015 til 2016 for de tre typer indeks (seneste indeks fra august 2016):

		<u>1. kvartal</u>	<u>2. kvartal</u>
Omkostningsindeks:	2015-16:	-0,9%	-0,5%
Reguleringsindeks	2015-16:	-1,0%	-0,7%
Gasindeks:	2015-16:	-0,7%	-0,5%

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er de anvendte indeks steget med 0,2 til 0,4 procentpoint, hvilket medfører en ekstraudgift på ca. 5 mio. kr. Dette skyldes primært stignende olie- og gaspriser mellem april og juni. De nuværende indeks er stadig lavere end indeks fra budget 2016, hvorfor bestillerne fortsat kan forvente en indeksbesparelse i forhold til budgettet. Under de enkelte bestillere er indeksbesparelsen i forhold til det indregnede budget 2016 anvendt.

Herunder er der en oversigt over ændringerne siden budget 2016.

Sammenligning af kørselsudgifter på områder

	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Budget i forhold til forventet regnskab	
				Difference i alt (regnskab minus budget)	Difference i alt (regnskab minus budget) i pct.
Favrskov	15.756.061	14.521.000	14.418.000	-1.338.061	-8,5%
Hedensted	5.734.886	5.837.000	5.779.000	44.114	0,8%
Herning	47.036.691	46.155.000	46.503.000	-533.691	-1,1%
Holstebro	31.519.576	29.392.000	29.512.000	-2.007.576	-6,4%
Horsens	46.128.153	46.218.000	45.942.000	-186.153	-0,4%
Ikast-Brande	14.120.562	13.234.000	13.247.000	-873.562	-6,2%
Lemvig	6.483.375	6.559.000	6.973.000	489.625	7,6%
Norddjurs	15.754.925	15.409.000	15.422.000	-332.925	-2,1%
Odder	6.288.937	6.269.000	6.222.000	-66.937	-1,1%
Randers	89.314.227	88.896.000	88.982.000	-332.227	-0,4%
Ringkøbing-Skjern	25.195.396	25.130.000	24.908.000	-287.396	-1,1%
Samsø	4.523.393	4.478.000	4.474.000	-49.393	-1,1%
Silkeborg	55.327.810	58.560.000	58.282.000	2.954.190	5,3%
Skanderborg	23.905.330	23.836.000	24.017.000	111.670	0,5%
Skive	28.683.493	28.582.000	28.607.000	-76.493	-0,3%
Struer	7.634.249	7.598.000	7.634.000	-249	0,0%
Syddjurs	14.773.693	14.481.000	14.558.000	-215.693	-1,5%
Viborg	45.121.104	45.643.000	45.738.000	616.896	1,4%
Aarhus	472.639.658	424.305.000	427.991.000	-44.648.658	-9,4%
Regionen	473.172.924	474.713.000	480.042.000	6.869.076	1,5%
I alt	1.429.114.443	1.379.816.000	1.389.251.000	-39.863.443	-2,8%

Sammenligner man med budget 2016, så er busudgifterne faldet med 39,9 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 kørsel i 2015 for Aarhus Kommune på 32,9 mio. kr.

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er forventningen for 2016 blevet opskrevet med 9,4 mio. kr. Dette skyldes til dels de stigende indeks samt øgede udgifter til Aarhus Kommune og Region Midtjylland vedrørende henholdsvis ekstraordinære udgifter på 2,9 mio. kr. til advokat- og konsulentbistand i forbindelse med billetkontrol i bybusserne i Aarhus samt udgifter til erstatningskørsel på 3,3 mio. kr. som følge af opsigelse af kontrakt med Hans' Biler grundet vedvarende overtrædelse af kvalitetskrav. 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 2 mio. kr. sammenholdt med budgettet, hvilket er en stigning på 0,7 mio. kr. sammenlignet med forventet regnskab efter 1. kvartal 2016.

De højere udgifter 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 bestillerens andel af det samlede Realtidsudstyr. Midttrafik har valgt antal busser som nøgle til fordeling, og denne nøgle vil blive brugt hvert år.

Det resterende merforbrug på 1,0 mio. kr. vedrører enkelte bestillere og er beskrevet i de bestillerspecifikke kommentarer. Sammenlignet med 1. kvartalsprognose forventes højere udgifter vedrørende billetsalg på 0,2 mio. kr. samt ekstraudgifter på 0,4 mio. kr. til Busselskabet Aarhus Sporvejes service af Realtids- og Rejsekortudstyr.

Busindtægter

Indtægtsregnskabet i det forventede regnskab baserer sig på indtægter fra busselskaber, salgssteder, Rejsekort, Ungdomskort, Skolekort og forskellige statslige refusionsordninger i årets første seks måneder.

På nuværende tidspunkt forventes mindreindtægter i forhold til det budgetterede på 10,4 mio. kr. Det svarer til mindreindtægter på 1,5% i forhold til de budgetterede indtægter.

Mindreindtægterne stammer fra lavere forventninger til årets passagerindtægter end budgetteret. Mindreindtægten vurderes på nuværende tidspunkt til ca. 17,1 mio. kr., svarende til 3,3% af passagerindtægterne. Mindreindtægterne på passagerindtægter modsvares kun delvist af forventede merindtægter på kompensation for off-peak rabat på 4,5 mio. kr., forventede merindtægter på kompensation for unges brug af fritidskort på 1,2 mio. kr. og forventede merindtægter på Ungdomskort til ungdomsuddannelser på 1 mio. kr.

Indtægtskønnet fremgår af nedenstående tabel:

Sammenligning af busindtægter mellem Regnskab 2015, Budget 2016 og Forventet regnskab 2. kvartal 2016						
Indtægtskategorier	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Forventet regnskab 2. 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	501.000.000	-17.150.000	-3,3%
Refusion/takstnedsættelse - off peak	4.979.228	3.000.000	6.000.000	7.500.000	4.500.000	150,0%
Erhvervs kort	4.951.796	4.000.000	4.000.000	4.000.000	0	0,0%
Omsætning Ungdomskort	93.344.850	94.000.000	94.000.000	95.000.000	1.000.000	1,1%
Ungdomskort - kompensation fritidsrejser	11.295.739	4.600.000	5.800.000	5.800.000	1.200.000	26,1%
Omsætning skolekort	34.386.877	32.178.000	32.178.000	32.365.000	187.000	0,6%
Kompensation - Fælles børneregler	36.372.099	36.000.000	36.000.000	36.000.000	0	0,0%
Fragt, Gods og Post mm.	0	0	0	0	0	0,0%
Fribefordring Værnepligtige	1.815.184	1.800.000	1.800.000	1.800.000	0	0,0%
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	124.910	250.000	250.000	250.000	0	0,0%
Telebus / Teletaxa	0	0	0	0	0	0,0%
Kontrolafgifter uden for Aarhus Kommune	147.771	300.000	150.000	150.000	-150.000	-50,0%
Billetindtægter - Togrejser DSB/Arriva	104.660.062	96.000.000	96.000.000	96.000.000	0	0,0%
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	31.482.049	30.000.000	30.000.000	30.000.000	0	0,0%
Indtægter Busdrift	824.220.725	820.278.000	813.178.000	809.865.000	-10.413.000	-1,3%
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	-120.818.077	-107.800.000	-107.800.000	-107.800.000	0	0,0%
Passagerindtægter i alt	703.402.648	712.478.000	705.378.000	702.065.000	-10.413.000	-1,5%

Passagerindtægter efter 1. halvår er på niveau med indtægterne efter 1. halvår af 2015. Der forventes således samlede passagerindtægter på 501 mio. kr. i 2016, hvilket svarer til regnskabsresultatet for 2015.

Imidlertid baserede budgetlægningen for 2016 sig på regnskabet for 2014. Dertil blev – efter anmodning fra Region Midtjylland – tillagt 2 mio. kr. som følge af køreplanjusteringer på det regionale rutenet, en indtægtsmæssig effekt af takststigninger i januar på 2,8 mio. kr., samt en overflytning af indtægter fra den lukkede Grenaabane til regionalbusserne i årets sidste måneder på 1,5 mio. kr. Dertil kommer 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 bus-tog omstigningsrejser.

Det skal bemærkes, at der hverken i budgettet eller i det forventede regnskab efter 1. halvår er taget højde for mulige mindreindtægter som følge af refusion af klippekort til kunder og forhandlere, i forbindelse med udfasning af det fysiske klippekort den 15. august 2016.

Dette modsvares kun i begrænset omfang af øgede indtægter for refusion for off-peak rabat på Rejsekort. Med Rejsekortets større udbredelse i Midttrafik vurderes disse indtægter efter 1. halvår til samlet 7,5 mio. kr, imod budgetteret 3 mio. kr.

Tilsvarende forventes merindtægter på kompensation for fritidsrejser for Ungdomskort på 1,2 mio. kr. Det er indtægter Midttrafik modtager som kompensation for unges mulighed for at anvende deres ungdomskort til fritidsrejser. En del af dette beløb skal videresendes til togoperatørerne. Det er endnu ikke afklaret hvor stor en del det er, hvorfor vurderingen er forbundet med usikkerhed.

Dette gælder også øvrige poster vedrørende bus-tog-samarbejdet. Endelig afregning for 2014 og 2015 er ikke sket endnu, og kan påvirke det endelige regnskabsresultat, hvis det viser sig,

at betalingen til Arriva og DSB i 2014 og 2015 bliver væsentlig højere end den aconto-betaling, der har fundet sted.

Sammen med udviklingen omkring refusion af klippekort udgør det en væsentlig usikkerhedsfaktor i det forventede regnskab.

For så vidt angår Ungdomskort til ungdomsuddannelser er afregning gennemført for 1. halvår. Samlet har det givet merindtægter på ca. 1 mio. kr., som er indregnet i det forventede regnskab. Ligeledes er der gennemført afregning for skolekort for 1. halvår. Her har der været merindtægter på ca. 0,2 mio. kr., som også er indregnet i det forventede regnskab.

Fordeles mindreindtægterne ud til kommunerne på baggrund af indtægtsfordelingen i regnskabet for 2015 – dog reguleret i forhold til justeringer i skolekortindtægter i de enkelte kommuner – ser fordelingen således ud:

Sammenligning af busindtægter mellem Regnskab 2015, Budget 2016 og Forventet regnskab 2. kvartal 2016

Indtægtshaver	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab		Budget i forhold til forventet regnskab	
			1. kvartal 2016	2. kvartal 2016	Difference i alt (regnskab minus budget)	Difference i alt (regnskab minus budget) i pct
Favrskov	1.254.311	1.225.000	1.225.000	1.249.000	24.000	2,0%
Hedensted	2.277.138	1.544.000	1.544.000	2.005.000	461.000	29,9%
Herning	15.819.001	14.576.000	14.576.000	14.030.000	-546.000	-3,7%
Holstebro	6.892.856	6.116.000	6.116.000	5.850.000	-266.000	-4,3%
Horsens	19.666.450	20.310.000	20.310.000	20.018.000	-292.000	-1,4%
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0,0%
Lemvig	0	0	0	0	0	0,0%
Norddjurs	1.188.714	1.306.000	1.306.000	1.302.000	-4.000	-0,3%
Odder	1.274.190	1.369.000	1.369.000	1.260.000	-109.000	-8,0%
Randers	29.742.686	31.284.000	31.284.000	30.743.000	-541.000	-1,7%
Ringkøbing-Skjern	4.245.973	3.715.000	3.715.000	3.708.000	-7.000	-0,2%
Samsø	1.143.988	1.069.000	1.069.000	1.034.000	-35.000	-3,3%
Silkeborg	24.750.288	24.140.000	24.140.000	24.142.000	2.000	0,0%
Skanderborg	5.620.548	5.670.000	5.670.000	5.464.000	-206.000	-3,6%
Skive	8.591.338	8.309.000	8.309.000	8.323.000	14.000	0,2%
Struer	1.182.750	955.000	955.000	962.000	7.000	0,7%
Syddjurs	3.660.562	3.396.000	3.396.000	3.302.000	-94.000	-2,8%
Viborg	15.816.052	15.818.000	15.818.000	15.834.000	16.000	0,1%
Aarhus	286.199.469	291.863.000	291.863.000	286.880.000	-4.983.000	-1,7%
Regionen	274.076.335	279.813.000	279.813.000	275.959.000	-3.854.000	-1,4%
I alt	703.402.648	712.478.000	712.478.000	702.065.000	-10.413.000	-1,5%

I forbindelse med optælling og opgørelse af møntautomater i Aarhus bybusser i september/oktober forventes der en ekstraordinær indtægt til Aarhus kommune på ca. 5 mio. kr. Beløbet vil blive indregnet i forventet regnskab 3. kvartal, når optællingen er fortaget.

Kollektiv trafik i Flextrafik

Handicapkørsel

Samlet set forventer Midttrafik et merforbrug på 0,8 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget.

I flere kommuner har der i 1. halvår 2016 været øgede udgifter i forhold til det budgetterede, mens der i Lemvig, Ringkøbing-Skjern og Samsø 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.

Flexture

Samlet set forventer Midttrafik et merforbrug på 0,9 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget.

Merforbruget skal hovedsageligt findes hos Hedensted Kommune, hvor der forventes flere og længere ture som følge af en prisaftale med Horsens Kommune. Prisaftaler er når to kommuner har lavet en aftale om, at borgerne i de pågældende kommuner kan krydse kommunegrænsen til samme pris som når der køres internt i de respektive kommuner. Såfremt der ikke er prisaftaler mellem to kommunerne vil borgerens pris blive dyrere.

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.

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 ikke blot hvad angår antal ture men også omkostningerne til vognmændene. Dette leje har vist sig lavere end, hvad der har været budgetteret. Yderligere forventes en besparelse hos Aarhus og Randers Kommune som følge af, at "ikke-støttet" Flexiture ikke længere finansieres af Aarhus og Randers Kommune. "Ikke-støttet" Flexiture er Flexiture, hvor borgeren som udgangspunkt selv skal betale hele udgiften til vognmanden via egenbetalingen, da kommunen har valgt ikke at yde tilskud til kørslen.

Teletaxa

Samlet set forventer Midttrafik et merforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget.

I flere kommuner har der i 1. halvår 2016 været øgede udgifter i forhold til det budgetterede, 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.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

På Kommunal kørslen forventer Midttrafik en merudgift på samlet 38,9 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget.

Merforbruget skal hovedsageligt findes hos Aarhus Kommune, som august 2016 starter med Special kørsel. Omvendt er Horsens Kommune stoppet med Skolekørsel og Ikast-Brande stopper al Kommunal kørsel til oktober 2016. Derudover forventes der færre kørte Lægekørsler i Silkeborg og Syddjurs Kommune.

Sammenligning af nettoudgifter (kørselsudgift plus administrationsudgift) på Kommunal kørsel

	Budget 2016	Forventet regnskab 1. kvartal 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Budget i forhold til forventet regnskab	
				Difference i alt (regnskab minus budget)	Difference i alt (regnskab minus budget) i pct
Favrskov	5.392.900	5.392.900	4.942.100	-450.800	-8,4%
Hedensted	0	5.600	5.600	5.600	0,0%
Herning	0	0	0	0	0,0%
Holstebro	1.120.600	1.120.600	1.129.900	9.300	0,8%
Horsens	3.205.600	2.794.000	2.752.000	-453.600	-14,2%
Ikast-Brande	1.472.900	1.214.000	1.032.300	-440.600	-29,9%
Lemvig	161.500	161.500	161.500	0	0,0%
Norddjurs	1.234.700	1.376.900	1.252.800	18.100	1,5%
Odder	0	0	0	0	0,0%
Randers	1.748.000	1.931.000	1.923.400	175.400	10,0%
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0,0%
Samsø	260.000	260.000	260.900	900	0,3%
Silkeborg	3.116.300	2.869.900	2.559.900	-556.400	-17,9%
Skanderborg	87.400	87.400	55.500	-31.900	-36,5%
Skive	9.770.800	9.770.800	9.481.000	-289.800	-3,0%
Struer	0	0	0	0	0,0%
Syddjurs	2.334.800	2.023.700	2.036.700	-298.100	-12,8%
Viborg	0	0	0	0	0,0%
Aarhus	4.222.300	4.222.300	45.386.000	41.163.700	974,9%
Regionen	125.683.400	125.683.000	125.683.400	0	0,0%
I alt vedr. bestillere	159.811.200	158.913.600	198.663.000	38.851.800	24,3%
Sydtrafik	402.000	402.000	402.000	0	0,0%
NT	100.000	150.000	150.000	50.000	50,0%
Fynbus	665.000	665.000	665.000	0	0,0%
I alt vedr. øvrige	1.167.000	1.217.000	1.217.000	50.000	4,3%
I alt	160.978.200	160.130.600	199.880.000	38.901.800	24,2%

Buserstatningskørsel

Der forventes merudgifter til buserstatningskørsel på Odderbanen og Grenaabanen på ca. 0,5 mio. kr. Merudgiften skyldes væsentligst flere køreplantimer end forventet på Odderbanen og flere udgifter end forventet i den etablerede teletaxaordning. Udgiften vedrører udelukkende Region Midtjylland.

Forberedelsesomkostninger Aarhus Letbane

Regionen finansierer en del af letbanens forberedelsesomkostninger med ikke anvendte midler fra statens driftsbidrag for Midttrafiks overtagelse af trafikansvaret på Grenaabanen. Regionens bidrag til forberedelsesomkostningerne til Aarhus Letbane reduceres med 0,5 mio. kr.

Togdrift

På grund af weekend- og natspærringer på Odderbanen og Grenaabanen er udgifterne til togdrift i det forventede regnskab ca. 3,9 mio. kr. mindre end budgetteret. Spærringerne i togdriften, på grund af banernes ombygning til letbane, reducerer Midttrafiks udgifter til DSB for togtrafikken.

Trafikselskabet (administration og fællesaktiviteter)

Trafikselskabet forventes at holde 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 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 nettoindtægt for Aarhus Kommune på 2,2 mio. kr., men grundet færre kontrolafgifter forventes denne at falde til 1,2 mio. kr.

Der forventes i 2016 en udgift på ca. 2,9 mio. kr. til dækning af omkostninger vedrørende igangværende sager. Udgiften hertil ligger uden for dette budget, men kan findes under ekstraordinære busudgifter for Aarhus Kommune.

Kontrolafgifter (uden overførsel til Aarhus Kommune)	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference
Kontrolafgifter	-15.000.000	-13.000.000	2.000.000
Billetkontroladministration	12.824.000	11.800.000	-1.024.000
I alt	-2.176.000	-1.200.000	976.000

Letbanesekretariatet

Letbanesekretariatet forventes at holde budgettet.

Rejsekort

Der forventes samlet set et mindreforbrug på 1,0 mio. kr. Dette er sammensat af en forventning om lavere udgifter på 0,9 mio. kr. på posterne drift og renter samt lavere udgifter på 0,1 mio. kr. på posterne vedrørende investeringen i Rejsekortet, dvs. tilbagebetaling af ansvarligt lån, 25% kontantfinansiering af udstyr og ekstraudstyr samt afdrag på lån.

Ændringer i Rejsekort i hovedtræk	FR 2. kvartal minus budget (mio. kr.)
Tilbagebetaling ansv. lån	-1,1
25% udstyr og ekstraudstyr	0,4
Renter	0,1
Afdrag	0,6
Drift	-1,0
Samlet mindreforbrug	-1,0

Bestyrelsen i Rejsekort A/S har vedtaget et ekstraordinært afdrag i 2016 på det ansvarlige lån til trafikselskaberne, hvilket giver forventede merindtægter (mindreforbrug) på 1,1 mio. kr. Indtægten er fordelt ud fra bestillernes andel af den kontantfinansierede indbetaling til det ansvarlige lån.

Udgiften til kontantfinansieringen af udstyr og ekstraudstyr forventes 0,4 mio. kr. højere. Der er indregnet højere udgifter på 0,6 mio. kr. til opgradering af Rejsekort-installationer fra check-ind-mini (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 mindre teknisk ændring.

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 en mindre teknisk ændring.

Endvidere forventes lavere udgifter til drift på i alt 1,0 mio. kr. Årsagen er lavere udgifter til drift af Rejsekort Kundecenter på 1,5 mio. kr. og omvendt højere nettoudgifter på 0,6 mio. kr. vedrørende afregning mellem trafikselskaberne ved håndtering af kortsalg. 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 en mindre teknisk ændring.

Der gøres opmærksom på, at investeringsdelen for Rejsekortprojektet endnu ikke er afregnet. Det var planen, at Midttrafik i forbindelse med denne kvartalsprognose ville udarbejde en opgørelse over investeringen. Grundet usikkerheder vedrørende enkelte bestillere ser Midttrafik sig nødsaget til at udskyde denne opgørelse, og den vil i stedet indgå i 3. kvartalsprognose 2016. Opgørelsen skal sammenstille investeringsudgifterne henover årene med bestillernes indbetalinger, og differencen vil dermed vise, om den enkelte bestiller har et tilgodehavende eller gæld vedrørende investeringen.

Renteindtægter

Midttrafik havde efter 2. kvartal et pænt resultat efter gebyrer på likviditetsdepotet svarende til 1,6 mio. kr. Den nødvendige likvide beholdning medfører dog renteudgifter, og det forventede horisontafkast for likviditetsdepotet er reduceret til 0,05%, og derfor vurderes det forventede resultat for renteindtægter i 2016 til 1,5 mio. kr. Renteindtægten forventes at blive bestillerfordelt på baggrund af andel til Trafikselskabet, men er ufordelt i dette materiale.

Tabel 1: Midttrafik, forventet regnskab 2. kvartal 2016

Bestillere	Bud drift	Handicapkørsel	Flexture	Telekava	Kommunal kørsel	Busestafetingskørsel	Forberedelse Lethane	Togdrift	Trafikelskabet	Kontrolgifter	Lethane-sekretariat	ALD (rejskort og Lethane)	Rejskort	I alt
Favrskov	13.186.884	1.220.000	664.000	29.700	4.942.100	10.136.000	6.064.000	41.143.000	1.054.000	8.800.000	970.000	8.288.000	58.066.500	1.195.616.688
Hedensted	2.843.628	873.000	770.000	362.100	5.600	0	0	0	608.000	0	0	194.700	138.000	2.127.684
Herring	32.800.226	1.738.000	0	11.200	0	0	0	0	3.503.000	0	0	1.348.900	5.657.028	
Holstebro	23.271.340	1.075.000	113.000	113.600	1.129.900	2.385.000	0	0	2.385.000	0	0	685.600	29.215.503	
Horsens	25.992.191	1.905.000	232.000	25.300	2.752.000	3.907.000	0	0	3.907.000	0	0	1.433.600	36.187.091	
Ikast-Brande	13.278.906	776.000	69.000	0	1.032.300	997.000	0	0	997.000	0	0	38.100	16.191.306	
Lemvig	6.981.625	471.000	403.000	0	161.500	0	0	0	465.000	0	0	19.300	8.501.425	
Norrdjurs	13.645.973	684.000	1.609.000	0	1.252.800	0	0	0	885.000	0	39.000	119.200	18.234.973	
Odder	4.992.201	833.000	33.500	167.400	0	0	0	0	772.000	0	39.000	99.800	6.936.901	
Randers	57.943.019	2.405.000	264.000	0	1.923.400	6.970.000	0	0	6.970.000	0	39.000	3.045.900	72.990.319	
Ringkøbing-Skjern	19.685.762	1.147.000	905.000	0	0	1.697.000	0	0	1.697.000	0	0	541.300	23.976.062	
Samsø	3.454.607	166.000	0	828.400	260.900	440.000	0	0	440.000	0	0	28.100	5.178.007	
Silkeborg	35.139.036	2.149.000	770.000	216.600	2.559.900	4.875.000	39.000	0	4.875.000	0	39.000	1.775.400	47.523.936	
Skanderborg	18.560.799	866.000	709.000	113.600	55.500	1.422.000	39.000	0	1.422.000	0	39.000	539.200	22.305.099	
Skive	19.745.394	1.045.000	293.000	80.800	9.481.000	2.270.000	0	0	2.270.000	0	0	1.091.700	34.006.894	
Struer	6.704.118	398.000	62.000	32.500	0	700.000	0	0	700.000	0	39.000	115.700	8.012.318	
Syddjurs	11.283.451	638.000	1.386.000	0	2.036.700	1.025.000	0	0	1.025.000	0	0	266.800	16.674.951	
Viborg	27.786.713	2.017.000	639.800	497.100	0	4.335.000	0	0	4.335.000	0	213.000	1.454.400	36.790.013	
Aarhus	148.958.703	12.834.000	728.000	0	45.386.000	36.474.000	6.064.000	41.143.000	36.474.000	8.800.000	387.000	19.887.000	273.280.709	
Regionen	215.094.250	0	0	185.700	125.683.400	10.136.000	6.064.000	41.143.000	40.339.000	0	0	25.243.800	464.276.150	
Akk. mindreforbrug														0
Midttrafik														97.000
I alt vedr. Midttrafik bestillere	701.730.888	33.240.000	9.710.300	2.665.000	198.663.000	10.136.000	6.064.000	41.143.000	115.123.000	8.800.000	970.000	8.288.000	58.066.500	1.186.311.688
ALD												8.288.000		8.288.000
Sydtrafik												150.000		402.000
NT												665.000		150.000
Fynbus												1.217.000		665.000
I alt vedr. øvrige	0	0	0	0	1.217.000	0	0	0	0	0	0	8.288.000	0	9.505.000
Total Midttrafik	701.730.888	33.240.000	9.710.300	2.665.000	199.880.000	10.136.000	6.064.000	41.143.000	115.123.000	8.800.000	970.000	8.288.000	58.066.500	1.195.616.688

Tabel 2: Busdrift, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Købselsudgifter			Bus-IT og øvrige udgifter			Indtægter			Tilskud			Netto		
	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference
Favrskov	15.756.061	14.418.000	-1.338.061	15.939	17.884	1.945	-1.225.000	-1.249.000	-24.000	0	0	0	14.547.000	13.186.884	-1.360.116
Hedensted	5.734.886	5.779.000	44.114	29.114	38.628	9.514	-1.544.000	-2.005.000	-461.000	-969.000	-969.000	0	3.251.000	2.843.628	-407.372
Herring	47.036.691	46.503.000	-533.691	275.309	332.226	56.917	-14.576.000	-14.030.000	546.000	-5.000	0	0	32.731.000	32.800.226	69.226
Holstebro	31.519.576	29.512.000	-2.007.576	36.424	51.403	14.979	-6.116.000	-5.850.000	266.000	0	0	0	25.440.000	23.713.403	-1.726.597
HorSENS	46.128.153	45.942.000	-186.153	318.847	339.191	20.344	-20.310.000	-20.018.000	292.000	-331.000	-331.000	0	25.806.000	25.932.191	126.191
Kast-Brønde	14.120.562	13.247.000	-873.562	20.438	31.906	11.468	0	0	0	0	0	0	14.141.000	13.278.906	-862.094
Lemvig	6.483.375	6.973.000	489.625	8.625	8.625	0	0	0	0	0	0	0	6.492.000	6.981.625	489.625
Norddjurs	15.754.925	15.422.000	-332.925	19.075	21.973	2.898	-1.306.000	-1.302.000	4.000	-496.000	-496.000	0	13.972.000	13.645.973	-326.027
Odder	6.288.937	6.222.000	-66.937	29.063	30.201	1.138	-1.369.000	-1.260.000	109.000	0	0	0	4.949.000	4.992.201	43.201
Randers	89.314.227	88.982.000	-332.227	364.773	428.019	63.246	-31.284.000	-30.743.000	541.000	-724.000	-724.000	0	57.671.000	57.943.019	272.019
Ringkøbing-Skjern	25.195.396	24.908.000	-287.396	126.604	146.762	20.158	-3.715.000	-3.708.000	7.000	-1.661.000	-1.661.000	0	19.946.000	19.685.762	-260.238
Samsø	4.523.393	4.474.000	-49.393	14.607	14.607	0	-1.069.000	-1.034.000	35.000	0	0	0	3.469.000	3.454.607	-14.393
Silkeborg	55.327.810	58.282.000	2.954.190	397.190	999.036	601.846	-2.140.000	-2.142.000	-2.000	0	0	0	31.585.000	35.139.036	3.554.036
Skanderborg	23.905.330	24.017.000	111.670	1.670	7.799	6.129	-5.670.000	-5.464.000	206.000	0	0	0	18.237.000	18.560.799	323.799
Skive	28.683.493	28.607.000	-76.493	150.507	131.394	-19.113	-8.309.000	-8.323.000	-14.000	-670.000	-670.000	0	19.855.000	19.745.394	-109.606
Struer	7.634.249	7.634.000	-249	14.751	32.118	17.367	-955.000	-962.000	-7.000	0	0	0	6.694.000	6.704.118	10.118
Syddjurs	14.773.693	14.558.000	-215.693	23.307	27.451	4.144	-3.396.000	-3.302.000	94.000	0	0	0	11.401.000	11.283.451	-117.549
Viborg	45.121.104	45.738.000	616.896	1.082.896	852.713	-230.183	-15.818.000	-15.834.000	-16.000	-2.970.000	-2.970.000	0	27.416.000	27.286.713	-370.713
Aarhus	472.639.658	427.991.000	-44.648.658	7.263.342	7.847.703	584.361	-291.863.000	-286.880.000	4.983.000	0	0	0	188.040.000	148.958.703	-39.081.297
Regionen	473.172.924	480.042.000	6.869.076	2.305.076	3.185.250	880.174	-279.813.000	-275.959.000	3.854.000	7.826.000	7.826.000	0	203.491.000	215.094.250	11.603.250
El fordelt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I alt	1.429.114.443	1.389.251.000	-39.863.443	12.497.557	14.544.888	2.047.331	-712.478.000	-702.065.000	10.413.000	0	0	0	729.134.000	701.730.888	-27.403.112

Tabel 3: Handicapkørsel, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Udgifter			Indtægter			Netto		
	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference
Favrskov	1.420.000	1.544.000	124.000	-301.000	-324.000	-23.000	1.119.000	1.220.000	101.000
Hedensted	1.132.000	1.091.000	-41.000	-222.000	-218.000	4.000	910.000	873.000	-37.000
Herring	2.006.000	2.181.000	175.000	-387.000	-443.000	-56.000	1.619.000	1.738.000	119.000
Holstebro	1.301.000	1.412.000	111.000	-304.000	-337.000	-33.000	997.000	1.075.000	78.000
Horsens	2.441.000	2.441.000	0	-536.000	-536.000	0	1.905.000	1.905.000	0
Kast-Brande	843.000	989.000	146.000	-186.000	-213.000	-27.000	657.000	776.000	119.000
Lemvig	719.000	587.000	-132.000	-138.000	-116.000	22.000	581.000	471.000	-110.000
Norddjurs	774.000	877.000	103.000	-169.000	-193.000	-24.000	605.000	684.000	79.000
Odder	875.000	1.038.000	163.000	-190.000	-205.000	-15.000	685.000	833.000	148.000
Randers	2.641.000	2.942.000	301.000	-498.000	-537.000	-39.000	2.143.000	2.405.000	262.000
Ringkøbing-Skiern	1.809.600	1.437.000	-372.600	-370.000	-290.000	80.000	1.439.600	1.147.000	-292.600
Samsø	260.000	199.000	-61.000	-52.000	-33.000	19.000	208.000	166.000	-42.000
Silkeborg	2.698.000	2.698.000	0	-549.000	-549.000	0	2.149.000	2.149.000	0
Skanderborg	964.000	1.118.000	154.000	-204.000	-252.000	-48.000	760.000	866.000	106.000
Skive	1.083.000	1.301.000	218.000	-220.000	-256.000	-36.000	863.000	1.045.000	182.000
Struer	530.000	530.000	0	-132.000	-132.000	0	398.000	398.000	0
Syddjurs	691.000	788.000	97.000	-136.000	-150.000	-14.000	555.000	638.000	83.000
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	41.725.000	985.400	-8.295.000	-8.485.000	-190.000	32.444.600	33.240.000	795.400

Tabel 4: Flexture, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Vognmandsbetaling			Egenbetaling			Administration			Kommunens samlede omkostninger		
	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 2. 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
Herning	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	88.000	155.000	67.000	-33.000	-65.000	-32.000	20.700	23.000	2.300	75.700	113.000	37.300
Horsens	466.000	413.000	-51.000	-124.000	-252.000	-128.000	64.400	69.000	4.600	406.400	232.000	-174.400
Ikast-Brande	109.000	115.000	6.000	-64.000	-92.000	-28.000	32.200	46.000	13.800	77.200	69.000	-8.200
Lemvig	233.000	485.000	252.000	-93.000	-174.000	-81.000	52.900	92.000	39.100	192.900	403.000	210.100
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	45.600	45.600	0	-22.500	-22.500	0	10.400	10.400	0	33.500	33.500
Randers	785.000	420.000	-365.000	-587.000	-225.000	362.000	135.700	69.000	-66.700	333.700	264.000	-69.700
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	850.000	-530.000	-659.000	-325.000	334.000	407.100	184.000	-223.100	1.128.100	709.000	-419.100
Skive	310.000	452.000	142.000	-204.000	-274.000	-70.000	94.300	115.000	20.700	200.300	293.000	92.700
Struer	75.000	87.000	12.000	-49.000	-48.000	1.000	23.000	23.000	0	49.000	62.000	13.000
Syddjurs	1.520.000	1.787.000	267.000	-597.000	-700.000	-103.000	255.300	299.000	43.700	1.178.300	1.386.000	207.700
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	12.836.600	684.600	-6.011.000	-5.841.500	169.500	2.709.400	2.715.200	5.800	8.850.400	9.710.300	859.900

Tabel 5: Teletaxa, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Vognmandsbetaling			Egenbetaling			Administration			Kommunens samlede omkostninger		
	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 2. 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	303.000	49.000	-4.000	-4.000	0	77.500	63.100	-14.400	327.500	362.100	34.600
Herrng	6.500	10.000	3.500	-500	-1.000	-500	1.550	3.200	1.650	7.550	12.200	4.650
Holstebro	28.000	123.000	95.000	-6.000	-22.000	-16.000	3.100	12.600	9.500	25.100	113.600	88.500
Horsens	32.700	20.000	-12.700	-2.700	-1.000	1.700	9.300	6.300	-3.000	39.300	25.300	-14.000
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	148.000	148.000	0	-9.000	-9.000	0	27.900	28.400	500	166.900	167.400	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	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	75.000	-193.000	-70.000	-10.000	60.000	62.000	15.800	-46.200	260.000	80.800	-179.200
Struer	26.000	26.000	0	-5.000	-3.000	2.000	6.200	9.500	3.300	27.200	32.500	5.300
Syddjurs	0	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	0
Regionen	162.000	162.000	0	-11.000	-11.000	0	34.100	34.700	600	185.100	185.700	600
I alt	2.243.800	2.506.000	262.200	-314.200	-335.000	-20.800	476.650	494.000	17.350	2.406.250	2.665.000	258.750

Tabel 6: Kommunal kørsel, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Vognmandsbetaling			Egenbetaling			Administrationsomkostninger			Kommunens samlede omkostninger		
	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference
Favrskov	5.166.000	4.740.000	-426.000	0	0	0	226.900	202.100	-24.800	5.392.900	4.942.100	-450.800
Hedensted	0	5.000	5.000	0	0	0	0	600	600	0	5.600	5.600
Herring	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	980.000	995.000	15.000	0	0	0	140.600	134.900	-5.700	1.120.600	1.129.900	9.300
Horsens	2.833.000	2.410.000	-423.000	0	0	0	372.600	342.000	-30.600	3.205.600	2.752.000	-453.600
Ikast-Brande	1.243.000	867.000	-376.000	0	0	0	229.900	165.300	-64.600	1.472.900	1.032.300	-440.600
Lemvig	152.000	152.000	0	0	0	0	9.500	9.500	0	161.500	161.500	0
Norddjurs	1.115.000	1.135.000	20.000	0	0	0	119.700	117.800	-1.900	1.234.700	1.252.800	18.100
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	220.400	30.400	1.748.000	1.923.400	175.400
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	49.900	900	260.000	260.900	900
Silkeborg	2.827.000	2.304.000	-523.000	-66.000	-50.000	16.000	355.300	305.900	-49.400	3.116.300	2.559.900	-556.400
Skanderborg	76.000	46.000	-30.000	0	0	0	11.400	9.500	-1.900	87.400	55.500	-31.900
Skive	9.179.000	8.938.000	-241.000	0	0	0	591.800	543.000	-48.800	9.770.800	9.481.000	-289.800
Struer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	2.122.000	1.841.000	-281.000	0	0	0	212.800	195.700	-17.100	2.334.800	2.036.700	-298.100
Viborg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aarhus	3.753.000	43.390.000	39.637.000	0	0	0	469.300	1.996.000	1.526.700	4.222.300	45.386.000	41.163.700
Regionen	120.350.000	120.350.000	0	0	0	0	5.333.400	5.333.400	0	125.683.400	125.683.400	0
Sydtrafik	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
Eydebus	0	0	0	0	0	0	665.000	665.000	0	665.000	665.000	0
I alt	151.665.000	189.237.000	37.572.000	-66.000	-50.000	16.000	9.379.200	10.693.000	1.313.800	160.978.200	199.880.000	38.901.800

Table 7: Buserstatningskørsel, forventet regnskab 2. kvartal 2016

Buserstatningskørsel	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference
Udgifter Grenåbanen	9.400.000	8.069.000	-1.331.000
Udgifter Odderbanen	4.800.000	6.127.000	1.327.000
Indtægter Grenåbanen	-5.000.000	-4.500.000	500.000
Indtægter Odderbanen	-3.000.000	-2.500.000	500.000
Informations- og kommunikationskampagne	2.000.000	1.500.000	-500.000
Leasingudgift rejsekortudstyr	1.440.000	1.440.000	0
I alt buserstatningskørsel	9.640.000	10.136.000	496.000

Table 8: Preparation of Letbane, expected financial statement 2. quarter 2016

Forberedelse Letbane	Budget 2016	Forventet regnskab 2. 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	-14.196.000	4.000
Indtægter buserstatningskørsel	8.000.000	7.000.000	-1.000.000
Informations- og kommunikationskampagne	-2.000.000	-1.500.000	500.000
Leasing rejsekortuds tyr	-1.440.000	-1.440.000	0
I alt Forberedelse Letbane	6.460.000	6.064.000	-396.000

Tabel 9: Togdrift, forventet regnskab 2. kvartal 2016

Togdrift	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference
Driftstilskud			
Udgifter	39.940.000	35.367.000	-4.573.000
Indtægter	-11.800.000	-11.200.000	600.000
I alt driftstilskud	28.140.000	24.167.000	-3.973.000
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	39.143.000	-5.973.000

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

Tabel 10: Trafikelskabet, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Busadministration			Handicapadministration			Netto		
	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 2. 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 2. kvartal 2016

	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference
Kontrolafgifter	-15.000.000	-13.000.000	2.000.000
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus Kommune	10.000.000	10.000.000	0
Billekontroladministration	12.824.000	11.800.000	-1.024.000
I alt	7.824.000	8.800.000	976.000

Table 12: Letbanesekretariat, forventet regnskab 2. kvartal 2016

Letbanesekretariat	Budget 2016	Forventet regnskab 2. 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 2. kvartal 2016	Difference
ALD, rejsekort	0	0	0
I alt	0	0	0

Tabél 13: Rejsekorf, forventet regnskab 2. kvartal 2016

I alt	Tilbagebetaling af ansvarligt lån			25% udstyr			25% sekretariat			Renter		
	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 2. 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	68.500	1.500
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	27.500	1.500
Samsø	0	-4.300	-4.300	0	0	0	0	0	0	4.000	4.200	200
Silkeborg	0	-49.000	-49.000	228.000	313.800	85.800	84.200	84.100	-100	22.000	1.500	-20.500
Skanderborg	0	-9.000	-9.000	15.700	47.100	31.400	6.300	6.300	0	37.000	23.400	-13.600
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	78.900	900
Aarhus	0	-336.000	-336.000	412.400	412.400	0	131.100	131.100	0	630.000	641.100	11.100
Regionen	0	-467.700	-467.700	1.915.200	1.689.200	-226.000	267.900	267.900	0	1.029.000	1.086.400	57.400
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	2.209.000	94.000

I alt	Afdrag			Drift			Buslæger			I alt		
	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 2. kvartal 2016	Difference	Budget 2016	Forventet regnskab 2. 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	469.300	-21.100
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	175.100	-7.600
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	367.500	44.500
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	512.700	-34.500
Aarhus	3.298.000	3.404.300	106.300	33.500	33.500	0	33.500	33.500	0	4.538.500	4.319.900	-218.600
Regionen	5.389.000	5.773.600	384.600	0	0	0	0	0	0	8.601.100	8.349.400	-251.700
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	16.926.700	-21.700

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 2. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-juni 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	Forventet regnskab, 2. kvartal 2016	FR 2. kvartal minus budget
Buskørsel						
Kørselsudgifter	15.756.061	7.962.150	50,5	14.521.000	14.418.000	-1.338.061
Bus-IT og øvrige udgifter	15.939	6.751	42,4	17.815	17.884	1.945
Busudgifter i alt	15.772.000	7.968.902	50,5	14.538.815	14.435.884	-1.336.116
Indtægter	-1.225.000	-646.370	52,8	-1.225.000	-1.249.000	-24.000
Tilskud RM	0	0	-	0	0	0
Netto	14.547.000	7.322.532	50,3	13.313.815	13.186.884	-1.360.116
Handicapkørsel						
Udgifter	1.420.000	731.063	51,5	1.420.000	1.544.000	124.000
Indtægter	-301.000	-156.549	52,0	-301.000	-324.000	-23.000
Netto	1.119.000	574.514	51,3	1.119.000	1.220.000	101.000
Flexiture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	721.000	434.877	60,3	898.000	898.000	177.000
Indtægter	-339.000	-203.661	60,1	-416.000	-416.000	-77.000
Kommunens vognmandsbetaling	382.000	231.216	60,5	482.000	482.000	100.000
Administrationsomkostninger	177.200	103.367	58,3	211.700	211.700	34.500
Kommunens samlede udgift	559.200	334.583	59,8	693.700	693.700	134.500
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	5.166.000	2.702.059	52,3	5.166.000	4.740.000	-426.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	5.166.000	2.702.059	52,3	5.166.000	4.740.000	-426.000
Administrationsomkostninger	226.900	132.332	58,3	226.900	202.100	-24.800
Kommunens samlede udgift	5.392.900	2.834.391	52,6	5.392.900	4.942.100	-450.800
Trafikskabet						
Trafikskabet - nettoudgifter	1.054.000	566.236	53,7	1.054.000	1.054.000	0
Letbanen						
Letbanesekretariatet	39.000	20.298	52,0	39.000	39.000	0
Rejsekortet						
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-3.900	-3.900	-3.900
25% udstyr og ekstraudstyr	4.000	38	1,0	4.000	4.000	0
25% sekretariat	1.800	868	48,2	1.800	1.800	0
Renter	7.000	3.770	53,9	7.300	7.300	300
Afdrag	38.000	19.285	50,7	39.100	39.100	1.100
Drift	93.600	36.193	38,7	94.200	89.200	-4.400
Buslager	500	0	0,0	500	500	0
Rejsekort i alt	144.900	60.153	41,5	143.000	138.000	-6.900
Favrskov Kommune i alt						
Netto	22.856.000	11.712.707	51,2	21.755.415	21.273.684	-1.582.316

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 1,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, som hovedsageligt skyldes effekten af det 47. udbud, der udgør ca. 1,5 mio. kr. Herudover er der øgede udgifter til dublering på ca. 0,1 mio. kr. samt effekt af det 46. udbud på ca. 0,03 mio. kr. I den resterende del af året er der afsat midler til ekstrakørsel på 0,1 mio. kr. Prognosen for indeksudviklingen i 2016 viser et mindreforbrug på ca. 0,04 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et meget begrænset merforbrug grundet ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr i forbindelse med kontraktskifte.

Udgiften til omflytning ved kontraktskifte fordeles ud på bestillere med udstyr ud fra andelen af busser med udstyr. Dermed betales som eksempel 10.000 kr. hvert år, uanset om der er kontraktskifte eller ej, frem for 40.000 kr. hvert fjerde år i forbindelse med kontraktskifte.

Indtægter

Det forventes på nuværende tidspunkt, at Favrskov Kommunes indtægtsbudget overholdes.

Handicapkørsel

Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Teletaxa

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et mindreforbrug på 0,5 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i færre Special kørsler.

Trafiksekskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Letbanesekretariatet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Hedensted Kommune, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-juni 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	Forventet regnskab, 2. kvartal 2016	FR 2. kvartal minus budget
Buskørsel						
Kørselsudgifter	5.734.886	2.925.842	51,0	5.837.000	5.779.000	44.114
Bus-IT og øvrige udgifter	29.114	25.093	86,2	38.520	38.628	9.514
Busudgifter i alt	5.764.000	2.950.935	51,2	5.875.520	5.817.628	53.628
Indtægter	-1.544.000	-814.690	52,8	-1.544.000	-2.005.000	-461.000
Tilskud RM	-969.000	-484.500	50,0	-969.000	-969.000	0
Netto	3.251.000	1.651.745	50,8	3.362.520	2.843.628	-407.372
Handicapkørsel						
Udgifter	1.132.000	508.862	45,0	1.132.000	1.091.000	-41.000
Indtægter	-222.000	-101.600	45,8	-222.000	-218.000	4.000
Netto	910.000	407.262	44,8	910.000	873.000	-37.000
Flexture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	659.000	743.950	112,9	1.471.000	1.363.000	704.000
Indtægter	-212.000	-265.942	125,4	-503.000	-501.000	-289.000
Kommunens vognmandsbetaling	447.000	478.008	106,9	968.000	862.000	415.000
Administrationsomkostninger	181.000	105.583	58,3	301.700	270.100	89.100
Kommunens samlede udgift	628.000	583.592	92,9	1.269.700	1.132.100	504.100
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	0	2.824	-	5.000	5.000	5.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	2.824	-	5.000	5.000	5.000
Administrationsomkostninger	0	627	-	600	600	600
Kommunens samlede udgift	0	3.451	-	5.600	5.600	5.600
Trafikskabet						
Trafikskabet - nettoudgifter	608.000	326.633	53,7	608.000	608.000	0
Rejsekortet						
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-3.400	-3.400	-3.400
25% udstyr og ekstraudstyr	6.000	63	1,1	6.000	6.000	0
25% sekretariat	3.000	1.446	48,2	3.100	3.100	100
Renter	9.000	4.610	51,2	9.000	9.000	0
Afdrag	46.000	23.537	51,2	47.800	47.800	1.800
Drift	135.300	52.665	38,9	135.900	131.400	-3.900
Buslager	800	0	0,0	800	800	0
Rejsekort i alt	200.100	82.322	41,1	199.200	194.700	-5.400
Hedensted Kommune i alt						
Netto	5.597.100	3.055.005	54,6	6.355.020	5.657.028	59.928

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 0,05 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. I forhold til budgettet forventes øgede udgifter på 0,1 mio. kr. til dublering på rute 696 samt reducerede 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. Endeligt forventes en mindre indeksbesparelse.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et begrænset merforbrug grundet ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr i forbindelse med kontraktskifte.

Udgiften til omflytning ved kontraktskifte fordeles ud på bestillere med udstyr ud fra andelen af busser med udstyr. Dermed betales som eksempel 10.000 kr. hvert år, uanset om der er kontraktskifte eller ej, frem for 40.000 kr. hvert fjerde år i forbindelse med kontraktskifte.

Indtægter

Der forventes på nuværende tidspunkt merindtægter på ca. 0,4 mio. kr. i forhold til budgettet. Merindtægterne vedrører salg af skolekort. Hedensted Kommune har overtaget kørsel på en række lokalruter, men omsætningen på salg af skolekort er ikke faldet i det omfang det var forudsat ved budgetlægningen.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et merforbrug på 0,5 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde samt længere ture som følge af nyoprettet prisaf tale med Horsens Kommune.

Teletaxa

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

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.

Herning Kommune, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-juni 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	Forventet regnskab, 2. kvartal 2016	FR 2. kvartal minus budget
Buskørsel						
Kørselsudgifter	47.036.691	22.850.389	48,6	46.155.000	46.503.000	-533.691
Bus-IT og øvrige udgifter	275.309	236.833	86,0	328.683	332.226	56.917
Busudgifter i alt	47.312.000	23.087.222	48,8	46.483.683	46.835.226	-476.774
Indtægter	-14.576.000	-7.691.008	52,8	-14.576.000	-14.030.000	546.000
Tilskud RM	-5.000	-2.500	50,0	-5.000	-5.000	0
Netto	32.731.000	15.393.713	47,0	31.902.683	32.800.226	69.226
Handicapkørsel						
Udgifter	2.006.000	1.018.207	50,8	2.006.000	2.181.000	175.000
Indtægter	-387.000	-209.939	54,2	-387.000	-443.000	-56.000
Netto	1.619.000	808.268	49,9	1.619.000	1.738.000	119.000
Flexture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	6.500	5.497	84,6	6.500	10.000	3.500
Indtægter	-500	-390	78,0	-500	-1.000	-500
Kommunens vognmandsbetaling	6.000	5.107	85,1	6.000	9.000	3.000
Administrationsomkostninger	1.550	904	58,3	1.600	3.200	1.650
Kommunens samlede udgift	7.550	6.011	79,6	7.600	12.200	4.650
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Administrationsomkostninger	0	0	-	0	0	0
Kommunens samlede udgift	0	0	-	0	0	0
Trafikskabet						
Trafikskabet - nettoudgifter	3.503.000	1.881.902	53,7	3.503.000	3.503.000	0
Rejsekortet						
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-33.300	-33.300	-33.300
25% udstyr og ekstraudstyr	46.200	334	0,7	46.200	46.200	0
25% sekretariat	16.000	7.616	47,6	16.000	16.000	0
Renter	67.000	35.106	52,4	68.400	68.500	1.500
Afdrag	353.000	179.558	50,9	363.700	363.700	10.700
Drift	919.700	371.214	40,4	927.400	883.700	-36.000
Buslager	4.100	0	0,0	4.100	4.100	0
Rejsekort i alt	1.406.000	593.827	42,2	1.392.500	1.348.900	-57.100
Herning Kommune i alt						
Netto	39.266.550	18.683.722	47,6	38.424.783	39.402.326	135.776

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,5 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, som hovedsageligt skyldes besparelser på ca. 0,5 mio. kr. til cross border samt en merudgift på ca. 0,2 mio. kr. som følge af det 46. udbud. Bybusserne har samlet en mindreudgift på ca. 0,1 mio. kr. som følge af færre udgifter til bl.a. bonusordninger men øgede udgifter i forbindelse med køretidsjusteringer og afsatte midler til dubleringer. 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 merforbrug på 0,1 mio. kr. grundet ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr i forbindelse med kontraktskifte.

Udgiften til omflytning ved kontraktskifte fordeles ud på bestillere med udstyr ud fra andelen af busser med udstyr. Dermed betales som eksempel 10.000 kr. hvert år, uanset om der er kontraktskifte eller ej, frem for 40.000 kr. hvert fjerde år i forbindelse med kontraktskifte.

Indtægter

Der forventes på nuværende tidspunkt mindreindtægter i størrelsesorden 0,5 mio. kr. Indtægtsfaldet skyldes, at Midttrafiks passagerindtægter generelt ikke lever op til det

budgetterede. En del af mindreindtægterne skyldes dog også et større fald i skolekortindtægterne – 0,3 mio. kr. – end forudsat ved budgetlægningen. Herning Kommune har indført gratis rabatruter, hvilket har påvirket omsætningen på skolekort.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der køres ikke Flexitur i Herning Kommune.

Teletaxa

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der køres ikke Kommunal kørsel i Herning Kommune.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Der forventes et mindreforbrug på 0,06 mio. kr., hvoraf halvdelen vedrører drift (lavere udgifter til kundecentret og højere udgifter til håndtering af kortsalg), mens den anden halvdel vedrører tilbagebetalingen af lån fra Rejsekort A/S og vil indgå i opgørelsen af investeringen i Rejsekort i 3. kvartalsprognose.

Holstebro Kommune, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-juni 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	Forventet regnskab, 2. kvartal 2016	FR 2. kvartal minus budget
Buskørsel						
Kørselsudgifter	31.519.576	15.482.329	49,1	29.392.000	29.512.000	-2.007.576
Bus-IT og øvrige udgifter	36.424	19.653	54,0	51.135	51.403	14.979
Busudgifter i alt	31.556.000	15.501.983	49,1	29.443.135	29.563.403	-1.992.597
Indtægter	-6.116.000	-3.227.100	52,8	-6.116.000	-5.850.000	266.000
Tilskud RM	0	0	-	0	0	0
Netto	25.440.000	12.274.883	48,3	23.327.135	23.713.403	-1.726.597
Handicapkørsel						
Udgifter	1.301.000	673.337	51,8	1.301.000	1.412.000	111.000
Indtægter	-304.000	-165.155	54,3	-304.000	-337.000	-33.000
Netto	997.000	508.182	51,0	997.000	1.075.000	78.000
Flexture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	116.000	127.359	109,8	179.000	278.000	162.000
Indtægter	-39.000	-40.235	103,2	-49.000	-87.000	-48.000
Kommunens vognmandsbetaling	77.000	87.124	113,1	130.000	191.000	114.000
Administrationsomkostninger	23.800	13.883	58,3	23.900	35.600	11.800
Kommunens samlede udgift	100.800	101.007	100,2	153.900	226.600	125.800
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	980.000	529.720	54,1	980.000	995.000	15.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	980.000	529.720	54,1	980.000	995.000	15.000
Administrationsomkostninger	140.600	82.017	58,3	140.600	134.900	-5.700
Kommunens samlede udgift	1.120.600	611.736	54,6	1.120.600	1.129.900	9.300
Trafikskelskabet						
Trafikskelskabet - nettoudgifter	2.385.000	1.281.284	53,7	2.385.000	2.385.000	0
Rejskortet						
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-20.400	-20.400	-20.400
25% udstyr og ekstraudstyr	25.400	199	0,8	25.400	25.400	0
25% sekretariat	9.500	4.531	47,7	9.500	9.500	0
Renter	40.000	20.683	51,7	40.400	40.400	400
Afdrag	208.000	105.722	50,8	214.300	214.300	6.300
Drift	438.800	169.725	38,7	440.700	414.000	-24.800
Buslager	2.400	0	0,0	2.400	2.400	0
Rejskort i alt	724.100	300.860	41,5	712.300	685.600	-38.500
Holstebro Kommune i alt						
Netto	30.767.500	15.077.951	49,0	28.695.935	29.215.503	-1.551.997

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 2,0 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 køreplanen for 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. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et meget begrænset merforbrug grundet ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr i forbindelse med kontraktskifte.

Udgiften til omflytning ved kontraktskifte fordeles ud på bestillere med udstyr ud fra andelen af busser med udstyr. Dermed betales som eksempel 10.000 kr. hvert år, uanset om der er kontraktskifte eller ej, frem for 40.000 kr. hvert fjerde år i forbindelse med kontraktskifte.

Indtægter

Der forventes på nuværende tidspunkt mindreindtægter i størrelsesorden 0,3 mio. kr. Mindreindtægten skyldes, at Midttrafiks passagerindtægter generelt ikke lever op til det

budgetterede. En del af mindreindtægten skyldes dog også et større fald i skolekortindtægterne – 0,2 mio. kr. – end forudsat ved budgetlægningen.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et merforbrug på 0,04 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Teletaxa

Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte 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.

Horsens Kommune, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-juni 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	Forventet regnskab, 2. kvartal 2016	FR 2. kvartal minus budget
Buskørsel						
Kørselsudgifter	46.128.153	22.338.498	48,4	46.218.000	45.942.000	-186.153
Bus-IT og øvrige udgifter	318.847	130.095	40,8	332.660	339.191	20.344
Busudgifter i alt	46.447.000	22.468.593	48,4	46.550.660	46.281.191	-165.809
Indtægter	-20.310.000	-10.716.546	52,8	-20.310.000	-20.018.000	292.000
Tilskud RM	-331.000	-165.500	50,0	-331.000	-331.000	0
Netto	25.806.000	11.586.547	44,9	25.909.660	25.932.191	126.191
Handicapkørsel						
Udgifter	2.441.000	1.111.920	45,6	2.441.000	2.441.000	0
Indtægter	-536.000	-266.185	49,7	-536.000	-536.000	0
Netto	1.905.000	845.735	44,4	1.905.000	1.905.000	0
Flexture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	498.700	221.560	44,4	496.700	435.000	-63.700
Indtægter	-126.700	-128.298	101,3	-231.700	-253.000	-126.300
Kommunens vognmandsbetaling	372.000	93.262	25,1	265.000	182.000	-190.000
Administrationsomkostninger	73.700	42.992	58,3	73.700	75.300	1.600
Kommunens samlede udgift	445.700	136.254	30,6	338.700	257.300	-188.400
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	2.833.000	1.282.835	45,3	2.452.000	2.410.000	-423.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	2.833.000	1.282.835	45,3	2.452.000	2.410.000	-423.000
Administrationsomkostninger	372.600	214.165	57,5	342.000	342.000	-30.600
Kommunens samlede udgift	3.205.600	1.497.000	46,7	2.794.000	2.752.000	-453.600
Trafikskelskabet						
Trafikskelskabet - nettoudgifter	3.907.000	2.098.942	53,7	3.907.000	3.907.000	0
Rejskortet						
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-36.100	-36.100	-36.100
25% udstyr og ekstraudstyr	179.600	1.216	0,7	179.600	179.600	0
25% sekretariat	58.300	27.766	47,6	58.300	58.300	0
Renter	0	352	-	1.200	1.200	1.200
Afdrag	0	0	-	5.300	5.300	5.300
Drift	1.256.900	518.295	41,2	1.269.000	1.221.600	-35.300
Buslæger	3.700	0	0,0	3.700	3.700	0
Rejskortet i alt	1.498.500	547.629	36,5	1.481.000	1.433.600	-64.900
Horsens Kommune i alt						
Netto	36.767.800	16.712.105	45,5	36.335.360	36.187.091	-580.709

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Bybusser og lokalkørsel viser et samlet mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. som følge af færre udgifter til dublinger. 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 i forbindelse med kontraktskifte.

Udgiften til omflytning ved kontraktskifte fordeles ud på bestillere med udstyr ud fra andelen af busser med udstyr. Dermed betales som eksempel 10.000 kr. hvert år, uanset om der er kontraktskifte eller ej, frem for 40.000 kr. hvert fjerde år i forbindelse med kontraktskifte.

Indtægter

Der forventes på nuværende tidspunkt mindreindtægter i størrelsesorden 0,3 mio. kr. Indtægtsfaldet skyldes, at Midttrafiks passagerindtægter generelt ikke lever op til det budgetterede.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et mindreforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte 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 det godkendte budget. Årsagen skal findes i færre kørte ture som følge af stoppet Skolekørsel.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Der forventes et mindreforbrug på 0,06 mio. kr., hvoraf halvdelen vedrører drift (lavere udgifter til kundecentret og højere udgifter til håndtering af kortsalg), mens den anden halvdel vedrører tilbagebetalingen af lån fra Rejsekort A/S og vil indgå i opgørelsen af investeringen i Rejsekort i 3. kvartalsprognose.

Ikast-Brande Kommune, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-juni 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	Forventet regnskab, 2. kvartal 2016	FR 2. kvartal minus budget
Buskørsel						
Kørselsudgifter	14.120.562	7.174.503	50,8	13.234.000	13.247.000	-873.562
Bus-IT og øvrige udgifter	20.438	12.659	61,9	26.082	31.906	11.468
Busudgifter i alt	14.141.000	7.187.162	50,8	13.260.082	13.278.906	-862.094
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Tilskud RM	0	0	-	0	0	0
Netto	14.141.000	7.187.162	50,8	13.260.082	13.278.906	-862.094
Handicapkørsel						
Udgifter	843.000	475.400	56,4	843.000	989.000	146.000
Indtægter	-186.000	-105.600	56,8	-186.000	-213.000	-27.000
Netto	657.000	369.800	56,3	657.000	776.000	119.000
Flexiture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	109.000	57.970	53,2	109.000	115.000	6.000
Indtægter	-64.000	-47.101	73,6	-64.000	-92.000	-28.000
Kommunens vognmandsbetaling	45.000	10.869	24,2	45.000	23.000	-22.000
Administrationsomkostninger	32.200	18.783	58,3	32.200	46.000	13.800
Kommunens samlede udgift	77.200	29.652	38,4	77.200	69.000	-8.200
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	1.243.000	613.179	49,3	986.000	867.000	-376.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	1.243.000	613.179	49,3	986.000	867.000	-376.000
Administrationsomkostninger	229.900	134.108	58,3	228.000	165.300	-64.600
Kommunens samlede udgift	1.472.900	747.287	50,7	1.214.000	1.032.300	-440.600
Trafikskelskabet						
Trafikskelskabet - nettoudgifter	997.000	535.614	53,7	997.000	997.000	0
Rejskortet						
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-5.900	-5.900	-5.900
25% udstyr og ekstraudstyr	0	0	-	0	0	0
25% sekretariat	0	0	-	0	0	0
Renter	6.000	2.932	48,9	5.700	5.700	-300
Afdrag	30.000	15.126	50,4	30.300	30.300	300
Drift	15.800	1.769	11,2	15.800	8.000	-7.800
Buslager	0	0	-	0	0	0
Rejskort i alt	51.800	19.826	38,3	45.900	38.100	-13.700
Ikast-Brande Kommune i alt						
Netto	17.396.900	8.889.342	51,1	16.251.182	16.191.306	-1.205.594

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 beskedent mindreforbrug 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 i forbindelse med kontraktskifte.

Udgiften til omflytning ved kontraktskifte fordeles ud på bestillere med udstyr ud fra andelen af busser med udstyr. Dermed betales som eksempel 10.000 kr. hvert år, uanset om der er kontraktskifte eller ej, frem for 40.000 kr. hvert fjerde år i forbindelse med kontraktskifte.

Handicapkørsel

Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Teletaxa

Der køres ikke Teletaxa i Ikast-Brande Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et mindreforbrug på 0,4 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i, at aftalerne vedrørende Kommunal kørsel i Ikast-Brande Kommune stopper oktober 2016.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Lemvig Kommune, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-juni 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	Forventet regnskab, 2. kvartal 2016	FR 2. kvartal minus budget
Buskørsel						
Kørselsudgifter	6.483.375	3.488.760	53,8	6.559.000	6.973.000	489.625
Bus-IT og øvrige udgifter	8.625	0	0,0	8.625	8.625	0
Busudgifter i alt	6.492.000	3.488.760	53,7	6.567.625	6.981.625	489.625
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Tilskud RM	0	0	-	0	0	0
Netto	6.492.000	3.488.760	53,7	6.567.625	6.981.625	489.625
Handicapkørsel						
Udgifter	719.000	282.386	39,3	719.000	587.000	-132.000
Indtægter	-138.000	-57.894	42,0	-138.000	-116.000	22.000
Netto	581.000	224.492	38,6	581.000	471.000	-110.000
Flexiture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	233.000	237.934	102,1	454.000	485.000	252.000
Indtægter	-93.000	-86.754	93,3	-170.000	-174.000	-81.000
Kommunens vognmandsbetaling	140.000	151.180	108,0	284.000	311.000	171.000
Administrationsomkostninger	52.900	30.858	58,3	92.000	92.000	39.100
Kommunens samlede udgift	192.900	182.038	94,4	376.000	403.000	210.100
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	152.000	83.757	55,1	152.000	152.000	0
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	152.000	83.757	55,1	152.000	152.000	0
Administrationsomkostninger	9.500	5.542	58,3	9.500	9.500	0
Kommunens samlede udgift	161.500	89.298	55,3	161.500	161.500	0
Trafikskelskabet						
Trafikskelskabet - nettoudgifter	465.000	249.810	53,7	465.000	465.000	0
Rejsekortet						
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-3.000	-3.000	-3.000
25% udstyr og ekstraudstyr	0	0	-	0	0	0
25% sekretariat	0	0	-	0	0	0
Renter	3.000	1.489	49,6	2.900	2.900	-100
Afdrag	15.000	7.681	51,2	15.400	15.400	400
Drift	7.900	884	11,2	7.900	4.000	-3.900
Buslæger	0	0	-	0	0	0
Rejsekort i alt	25.900	10.053	38,8	23.200	19.300	-6.600
Lemvig Kommune i alt						
Netto	7.918.300	4.244.452	53,6	8.174.325	8.501.425	583.125

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 0,5 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Effekten af det 48. udbud forventes at give et merforbrug på ca. 0,5 mio. kr. i 2016. Der er en mindre besparelse som følge af faldende indeks. I forhold til 1. kvartal er det samlede merforbrug til kørselsudgifter øget med ca. 0,4 mio. kr., hvilket skyldes en fejl i konsekvensberegningen ved det 48. udbud.

Bus-IT og øvrige udgifter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Handicapkørsel

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

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et merforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Teletaxa

Der køres 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.

Norrdjurs Kommune, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-juni 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	Forventet regnskab, 2. kvartal 2016	FR 2. kvartal minus budget
Buskørsel						
Kørselsudgifter	15.754.925	7.942.847	50,4	15.409.000	15.422.000	-332.925
Bus-IT og øvrige udgifter	19.075	9.336	48,9	27.778	21.973	2.898
Busudgifter i alt	15.774.000	7.952.182	50,4	15.436.778	15.443.973	-330.027
Indtægter	-1.306.000	-689.109	52,8	-1.306.000	-1.302.000	4.000
Tilskud RM	-496.000	-248.000	50,0	-496.000	-496.000	0
Netto	13.972.000	7.015.073	50,2	13.634.778	13.645.973	-326.027
Handicapkørsel						
Udgifter	774.000	412.791	53,3	774.000	877.000	103.000
Indtægter	-169.000	-93.949	55,6	-169.000	-193.000	-24.000
Netto	605.000	318.842	52,7	605.000	684.000	79.000
Flexture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	1.966.000	1.023.594	52,1	1.966.000	1.966.000	0
Indtægter	-748.000	-404.394	54,1	-748.000	-748.000	0
Kommunens vognmandsbetaling	1.218.000	619.200	50,8	1.218.000	1.218.000	0
Administrationsomkostninger	391.000	228.083	58,3	391.000	391.000	0
Kommunens samlede udgift	1.609.000	847.284	52,7	1.609.000	1.609.000	0
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	1.115.000	624.253	56,0	1.223.000	1.135.000	20.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	1.115.000	624.253	56,0	1.223.000	1.135.000	20.000
Administrationsomkostninger	119.700	69.825	58,3	153.900	117.800	-1.900
Kommunens samlede udgift	1.234.700	694.078	56,2	1.376.900	1.252.800	18.100
Trafikskelskabet						
Trafikskelskabet - nettoudgifter	885.000	475.445	53,7	885.000	885.000	0
Letbanen						
Letbanesekretariatet	39.000	20.298	52,0	39.000	39.000	0
Rejsekortet						
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-3.100	-3.100	-3.100
25% udstyr og ekstraudstyr	2.000	17	0,8	2.000	2.000	0
25% sekretariat	800	386	48,2	800	800	0
Renter	5.000	2.417	48,3	4.800	4.800	-200
Afdrag	24.000	12.221	50,9	25.100	25.100	1.100
Drift	93.100	37.254	40,0	93.500	89.400	-3.700
Buslager	200	0	0,0	200	200	0
Rejsekort i alt	125.100	52.295	41,8	123.300	119.200	-5.900
Norrdjurs Kommune i alt						
Netto	18.469.800	9.423.314	51,0	18.272.978	18.234.973	-234.827

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Norrdjurs 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 beskedent mindreforbrug 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 i forbindelse med kontraktskifte.

Udgiften til omflytning ved kontraktskifte fordeles ud på bestillere med udstyr ud fra andelen af busser med udstyr. Dermed betales som eksempel 10.000 kr. hvert år, uanset om der er kontraktskifte eller ej, frem for 40.000 kr. hvert fjerde år i forbindelse med kontraktskifte.

Indtægter

Det forventes på nuværende tidspunkt, at Norrdjurs Kommunes indtægtsbudget overholdes.

Handicapkørsel

Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Teletaxa

Der køres ikke Teletaxa i Norddjurs Kommune.

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.

Odder Kommune, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-juni 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	Forventet regnskab, 2. kvartal 2016	FR 2. kvartal minus budget
Buskørsel						
Kørselsudgifter	6.288.937	3.125.622	49,7	6.269.000	6.222.000	-66.937
Bus-IT og øvrige udgifter	29.063	1.238	4,3	30.061	30.201	1.138
Busudgifter i alt	6.318.000	3.126.859	49,5	6.299.061	6.252.201	-65.799
Indtægter	-1.369.000	-722.351	52,8	-1.369.000	-1.260.000	109.000
Tilskud RM	0	0	-	0	0	0
Netto	4.949.000	2.404.508	48,6	4.930.061	4.992.201	43.201
Handicapkørsel						
Udgifter	875.000	489.648	56,0	875.000	1.038.000	163.000
Indtægter	-190.000	-98.054	51,6	-190.000	-205.000	-15.000
Netto	685.000	391.594	57,2	685.000	833.000	148.000
Flexture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	148.000	77.898	52,6	194.000	193.600	45.600
Indtægter	-9.000	-6.655	73,9	-32.000	-31.500	-22.500
Kommunens vognmandsbetaling	139.000	71.243	51,3	162.000	162.100	23.100
Administrationsomkostninger	27.900	16.275	58,3	38.300	38.800	10.900
Kommunens samlede udgift	166.900	87.518	52,4	200.300	200.900	34.000
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Administrationsomkostninger	0	0	-	0	0	0
Kommunens samlede udgift	0	0	-	0	0	0
Trafikskelskabet						
Trafikskelskabet - nettoudgifter	772.000	414.738	53,7	772.000	772.000	0
Letbanen						
Letbanesekretariatet	39.000	20.298	52,0	39.000	39.000	0
Rejsekortet						
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-900	-900	-900
25% udstyr og ekstraudstyr	2.000	17	0,8	2.000	2.000	0
25% sekretariat	800	386	48,2	800	800	0
Renter	3.000	1.305	43,5	2.500	2.500	-500
Afdrag	13.000	6.734	51,8	13.500	13.500	500
Drift	81.500	33.815	41,5	82.900	81.700	200
Buslager	200	0	0,0	200	200	0
Rejsekort i alt	100.500	42.256	42,0	101.000	99.800	-700
Odder Kommune i alt						
Netto	6.712.400	3.360.912	50,1	6.727.361	6.936.901	224.501

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, som hovedsageligt skyldes justering af lokalkørslen. Prognosen for indeksudviklingen i 2016 viser et beskedent mindreforbrug i forhold til det godkendte budget.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et meget begrænset merforbrug grundet ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr i forbindelse med kontraktskifte.

Udgiften til omflytning ved kontraktskifte fordeles ud på bestillere med udstyr ud fra andelen af busser med udstyr. Dermed betales som eksempel 10.000 kr. hvert år, uanset om der er kontraktskifte eller ej, frem for 40.000 kr. hvert fjerde år i forbindelse med kontraktskifte.

Indtægter

Der forventes på nuværende tidspunkt mindreindtægter på 0,1 mio. kr. Faldet skyldes mindre omsætning på skolekort end forventet i årets første 6 måneder.

Handicapkørsel

Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der opstartes Flexitur i Odder Kommune august 2016. Aftalen var endnu ikke godkendt ved budgetlægningen, hvorfor beløbet ikke fremgår i budgettet.

Teletaxa

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der køres ikke Kommunal kørsel i Odder Kommune.

Trafikselkabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Letbanesekretariatet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Randers Kommune, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-juni 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	Forventet regnskab, 2. kvartal 2016	FR 2. kvartal minus budget
Buskørsel						
Kørselsudgifter	89.314.227	42.353.165	47,4	88.896.000	88.982.000	-332.227
Bus-IT og øvrige udgifter	364.773	164.460	45,1	410.863	428.019	63.246
Busudgifter i alt	89.679.000	42.517.625	47,4	89.306.863	89.410.019	-268.981
Indtægter	-31.284.000	-16.506.964	52,8	-31.284.000	-30.743.000	541.000
Tilskud RM	-724.000	-362.000	50,0	-724.000	-724.000	0
Netto	57.671.000	25.648.661	44,5	57.298.863	57.943.019	272.019
Handicapkørsel						
Udgifter	2.641.000	1.381.760	52,3	2.641.000	2.942.000	301.000
Indtægter	-498.000	-261.160	52,4	-498.000	-537.000	-39.000
Netto	2.143.000	1.120.600	52,3	2.143.000	2.405.000	262.000
Flexture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	785.000	218.040	27,8	785.000	420.000	-365.000
Indtægter	-587.000	-117.411	20,0	-587.000	-225.000	362.000
Kommunens vognmandsbetaling	198.000	100.629	50,8	198.000	195.000	-3.000
Administrationsomkostninger	135.700	79.158	58,3	135.700	69.000	-66.700
Kommunens samlede udgift	333.700	179.788	53,9	333.700	264.000	-69.700
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	1.558.000	890.882	57,2	1.703.000	1.703.000	145.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	1.558.000	890.882	57,2	1.703.000	1.703.000	145.000
Administrationsomkostninger	190.000	110.833	58,3	228.000	220.400	30.400
Kommunens samlede udgift	1.748.000	1.001.715	57,3	1.931.000	1.923.400	175.400
Trafikelskabet						
Trafikelskabet - nettoudgifter	6.970.000	3.744.465	53,7	6.970.000	6.970.000	0
Letbanen						
Letbanesekretariatet	39.000	20.298	52,0	39.000	39.000	0
Rejsekortet						
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-64.500	-64.500	-64.500
25% udstyr og ekstraudstyr	84.600	672	0,8	287.700	287.700	203.100
25% sekretariat	32.200	15.329	47,6	32.200	32.200	0
Renter	128.000	66.795	52,2	136.500	136.500	8.500
Afdrag	670.000	341.239	50,9	715.100	715.100	45.100
Drift	1.955.300	795.437	40,7	2.015.400	1.930.700	-24.600
Buslager	8.200	0	0,0	8.200	8.200	0
Rejsekort i alt	2.878.300	1.219.472	42,4	3.130.600	3.045.900	167.600
Randers Kommune i alt						
Netto	71.783.000	32.934.998	45,9	71.846.163	72.590.319	807.319

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,3 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. Der forventes et mindreforbrug på ca. 0,3 mio. kr. af de afsatte midler til ekstra kørsel og dublering ved bybusserne. 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 merforbrug på 0,1 mio. kr. grundet ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr i forbindelse med kontraktskifte.

Udgiften til omflytning ved kontraktskifte fordeles ud på bestillere med udstyr ud fra andelen af busser med udstyr. Dermed betales som eksempel 10.000 kr. hvert år, uanset om der er kontraktskifte eller ej, frem for 40.000 kr. hvert fjerde år i forbindelse med kontraktskifte.

Indtægter

Der forventes mindreindtægter i Randers Kommune i størrelsesorden 0,5 mio. kr. Mindreindtægten skyldes, at Midttrafiks passagerindtægter generelt ikke lever op til det budgetterede.

Handicapkørsel

Der forventes et merforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Flexture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i, at Randers Kommune fremadrettet kun betaler for "støttet" Flexitur, mens "ikke-støttet" Flexitur ikke længere registreres under Randers Kommunes forbrug.

Teletaxa

Der køres ikke Teletaxa i Randers Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et merforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte 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 0,2 mio. kr.

Der er indregnet ændringer vedrørende opgradering af syv Rejsekortinstallationer fra check-ind-mini 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 lavere udgifter på 0,1 mio. kr., hvoraf halvdelen vedrører drift (lavere udgifter til kundecentret og højere udgifter til håndtering af kortsalg), mens den anden halvdel vedrører tilbagebetalingen af lån fra Rejsekort A/S og vil indgå i opgørelsen af investeringen i Rejsekort i 3. kvartalsprognose.

Ringkøbing-Skjern Kommune, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-juni 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	Forventet regnskab, 2. kvartal 2016	FR 2. kvartal minus budget
Buskørsel						
Kørselsudgifter	25.195.396	12.902.612	51,2	25.130.000	24.908.000	-287.396
Bus-IT og øvrige udgifter	126.604	75.027	59,3	146.436	146.762	20.158
Busudgifter i alt	25.322.000	12.977.639	51,3	25.276.436	25.054.762	-267.238
Indtægter	-3.715.000	-1.960.215	52,8	-3.715.000	-3.708.000	7.000
Tilskud RM	-1.661.000	-830.500	50,0	-1.661.000	-1.661.000	0
Netto	19.946.000	10.186.924	51,1	19.900.436	19.685.762	-260.238
Handicapkørsel						
Udgifter	1.809.600	675.973	37,4	1.809.600	1.437.000	-372.600
Indtægter	-370.000	-140.205	37,9	-370.000	-290.000	80.000
Netto	1.439.600	535.768	37,2	1.439.600	1.147.000	-292.600
Flexture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	755.000	615.221	81,5	1.169.000	1.169.000	414.000
Indtægter	-291.000	-243.183	83,6	-471.000	-471.000	-180.000
Kommunens vognmandsbetaling	464.000	372.038	80,2	698.000	698.000	234.000
Administrationsomkostninger	133.400	77.817	58,3	207.000	207.000	73.600
Kommunens samlede udgift	597.400	449.854	75,3	905.000	905.000	307.600
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Administrationsomkostninger	0	0	-	0	0	0
Kommunens samlede udgift	0	0	-	0	0	0
Trafikskabet						
Trafikskabet - nettoudgifter	1.697.000	911.672	53,7	1.697.000	1.697.000	0
Rejsekortet						
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-15.300	-15.300	-15.300
25% udstyr og ekstraudstyr	8.200	131	1,6	8.200	8.200	0
25% sekretariat	6.300	2.989	47,4	6.300	6.300	0
Renter	26.000	13.948	53,6	27.400	27.500	1.500
Afdrag	139.000	70.561	50,8	145.200	145.200	6.200
Drift	389.600	146.244	37,5	388.000	367.800	-21.800
Buslæger	1.600	0	0,0	1.600	1.600	0
Rejsekort i alt	570.700	233.872	41,0	561.400	541.300	-29.400
Ringkøbing-Skjern Kommune i alt						
Netto	24.250.700	12.318.091	50,8	24.503.436	23.976.062	-274.638

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,3 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 samt tilføjelse af rute 597. Der forventes reducerede udgifter på ca. 0,3 mio. kr. som følge af lavere udgifter til cross border og dublinger samt reduceret kørsel på rute 591. 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 i forbindelse med kontraktskifte.

Udgiften til omflytning ved kontraktskifte fordeles ud på bestillere med udstyr ud fra andelen af busser med udstyr. Dermed betales som eksempel 10.000 kr. hvert år, uanset om der er kontraktskifte eller ej, frem for 40.000 kr. hvert fjerde år i forbindelse med kontraktskifte.

Indtægter

Det forventes på nuværende tidspunkt, at Ringkøbing-Skjerns Kommunes indtægtsbudget overholdes.

Handicapkørsel

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

Flexiture og TeletaxaFlexiture

Der forventes et merforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Teletaxa

Der køres ikke Teletaxa i Ringkøbing-Skjern Kommune.

Kan-kørselKommunal kørsel

Der køres ikke Kommunal kørsel i Ringkøbing-Skjern Kommune.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Samsø Kommune, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-juni 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	Forventet regnskab, 2. kvartal 2016	FR 2. kvartal minus budget
Buskørsel						
Kørselsudgifter	4.523.393	1.989.702	44,0	4.478.000	4.474.000	-49.393
Bus-IT og øvrige udgifter	14.607	0	0,0	14.607	14.607	0
Busudgifter i alt	4.538.000	1.989.702	43,8	4.492.607	4.488.607	-49.393
Indtægter	-1.069.000	-564.057	52,8	-1.069.000	-1.034.000	35.000
Tilskud RM	0	0	-	0	0	0
Netto	3.469.000	1.425.645	41,1	3.423.607	3.454.607	-14.393
Handicapkørsel						
Udgifter	260.000	95.429	36,7	260.000	199.000	-61.000
Indtægter	-52.000	-16.302	31,4	-52.000	-33.000	19.000
Netto	208.000	79.127	38,0	208.000	166.000	-42.000
Flexture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	522.000	453.857	86,9	769.000	769.000	247.000
Indtægter	-100.000	-78.786	78,8	-130.000	-130.000	-30.000
Kommunens vognmandsbetaling	422.000	375.071	88,9	639.000	639.000	217.000
Administrationsomkostninger	129.400	103.485	80,0	189.400	189.400	60.000
Kommunens samlede udgift	551.400	478.556	86,8	828.400	828.400	277.000
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	211.000	105.116	49,8	211.000	211.000	0
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	211.000	105.116	49,8	211.000	211.000	0
Administrationsomkostninger	49.000	28.583	58,3	49.000	49.900	900
Kommunens samlede udgift	260.000	133.700	51,4	260.000	260.900	900
Trafikskabet						
Trafikskabet - nettoudgifter	440.000	236.379	53,7	440.000	440.000	0
Rejsekortet						
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-4.300	-4.300	-4.300
25% udstyr og ekstraudstyr	0	0	-	0	0	0
25% sekretariat	0	0	-	0	0	0
Renter	4.000	2.165	54,1	4.200	4.200	200
Afdrag	22.000	11.169	50,8	22.300	22.300	300
Drift	11.600	1.298	11,2	11.600	5.900	-5.700
Buslager	0	0	-	0	0	0
Rejsekort i alt	37.600	14.632	38,9	33.800	28.100	-9.500
Samsø Kommune i alt						
Netto	4.966.000	2.368.039	47,7	5.193.807	5.178.007	212.007

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, som hovedsageligt skyldes færre udgifter til dubleringer. Prognosen for indeksudviklingen i 2016 viser et beskedent mindreforbrug i forhold til det godkendte budget.

Bus-IT og øvrige udgifter

Ingen ændringer.

Indtægter

Der forventes på nuværende tidspunkt mindreindtægter i størrelsesorden 0,03 mio. kr. Mindreindtægten skyldes primært færre skolekortindtægter i årets første 6 måneder end budgetteret.

Handicapkørsel

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

Flexture og Teletaxa

Flexture

Der køres ikke Flextur i Samsø Kommune.

Teletaxa

Der forventes et merforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte 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.

Silkeborg Kommune, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-juni 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	Forventet regnskab, 2. kvartal 2016	FR 2. kvartal minus budget
Buskørsel						
Kørselsudgifter	55.327.810	27.440.621	49,6	58.560.000	58.282.000	2.954.190
Bus-IT og øvrige udgifter	397.190	775.980	195,4	942.865	999.036	601.846
Busudgifter i alt	55.725.000	28.216.602	50,6	59.502.865	59.281.036	3.556.036
Indtægter	-24.140.000	-12.737.441	52,8	-24.140.000	-24.142.000	-2.000
Tilskud RM	0	0	-	0	0	0
Netto	31.585.000	15.479.160	49,0	35.362.865	35.139.036	3.554.036
Handicapkørsel						
Udgifter	2.698.000	1.314.686	48,7	2.698.000	2.698.000	0
Indtægter	-549.000	-272.123	49,6	-549.000	-549.000	0
Netto	2.149.000	1.042.563	48,5	2.149.000	2.149.000	0
Flexture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	853.600	681.951	79,9	1.324.000	1.324.000	470.400
Indtægter	-431.000	-330.781	76,7	-645.000	-645.000	-214.000
Kommunens vognmandsbetaling	422.600	351.170	83,1	679.000	679.000	256.400
Administrationsomkostninger	209.600	122.267	58,3	307.600	307.600	98.000
Kommunens samlede udgift	632.200	473.437	74,9	986.600	986.600	354.400
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	2.827.000	1.257.264	44,5	2.595.000	2.304.000	-523.000
Indtægter	-66.000	-17.850	27,0	-50.000	-50.000	16.000
Kommunens vognmandsbetaling	2.761.000	1.239.414	44,9	2.545.000	2.254.000	-507.000
Administrationsomkostninger	355.300	160.759	45,2	324.900	305.900	-49.400
Kommunens samlede udgift	3.116.300	1.400.173	44,9	2.869.900	2.559.900	-556.400
Trafikskelskabet						
Trafikskelskabet - nettoudgifter	4.875.000	2.618.976	53,7	4.875.000	4.875.000	0
Letbanen						
Letbanesekretariatet	39.000	20.298	52,0	39.000	39.000	0
Rejsekortet						
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-49.000	-49.000	-49.000
25% udstyr og ekstraudstyr	228.000	1.757	0,8	313.800	313.800	85.800
25% sekretariat	84.200	40.106	47,6	84.100	84.100	-100
Renter	0	416	-	1.400	1.500	1.500
Afdrag	0	0	-	6.300	6.300	6.300
Drift	1.457.100	596.853	41,0	1.477.600	1.413.300	-43.800
Buslager	5.400	0	0,0	5.400	5.400	0
Rejsekort i alt	1.774.700	639.131	36,0	1.839.600	1.775.400	700
Silkeborg Kommune i alt						
Netto	44.171.200	21.673.738	49,1	48.121.965	47.523.936	3.352.736

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 3,0 mio. kr. i forhold til Midttrafik's godkendte budget. Udgifter til bybusser forventes generelt at falde med ca. 0,8 mio. kr. som følge af bortfald af cross border og færre afsatte midler til dublinger og faste busudgifter i juli. Etablering af et gastankanlæg er fastsat til ca. 3,9 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 samlet merforbrug på bus-IT på 0,6 mio. kr..

Heraf skyldes 0,1 mio. kr., at budgettet for 2016 til drift af Realtidsløsning 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

Indtægtsbudgettet i Silkeborg forventes på nuværende tidspunkt overholdt. På passagerindtægter er der tale om mindreindtægter i størrelsesorden 0,3 mio. kr., som følge af, at Midttrafiks passagerindtægter generelt ikke lever op til budgettet. Dette modsvares dog af en stigning i omsætning på skolekort i første halvår i samme størrelsesorden.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et merforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Teletaxa

Der forventes et merforbrug på 0,04 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et mindreforbrug på 0,6 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i færre kørte ture til læge og genoptræning.

Trafikskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Letbanesekretariatet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Der forventes ingen afvigelse i forhold til budgettet.

Silkeborg Kommune opgraderer to planlagte check-ind-mini-installationer til den fulde udstyrsløsning. Denne ene fulde udstyrsløsning forventes at blive i overskud i forbindelse med busudskiftningen ved kontraktskiftet, mens den anden kontantfinansieres i 2016. Silkeborg Kommune refunderes den allerede afholdte kontantfinansiering af de to check-ind-mini-installationer. Dette forventes at beløbe sig til i alt 0,1 mio. kr. i 2016 (investering og vedligehold, fraregnet tilbagebetaling af check-ind-mini-udstyr).

Dette modsvares af lavere udgifter på 0,1 mio. kr., hvoraf halvdelen vedrører drift (lavere udgifter til kundecentret og højere udgifter til håndtering af kortsalg), mens den anden halvdel vedrører tilbagebetalingen af lån fra Rejsekort A/S og vil indgå i opgørelsen af investeringen i Rejsekort i 3. kvartalsprognose.

Skanderborg Kommune, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-juni 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	Forventet regnskab, 2. kvartal 2016	FR 2. kvartal minus budget
Buskørsel						
Kørselsudgifter	23.905.330	11.806.558	49,4	23.836.000	24.017.000	111.670
Bus-IT og øvrige udgifter	1.670	3.945	236,2	5.432	7.799	6.129
Busudgifter i alt	23.907.000	11.810.503	49,4	23.841.432	24.024.799	117.799
Indtægter	-5.670.000	-2.991.768	52,8	-5.670.000	-5.464.000	206.000
Tilskud RM	0	0	-	0	0	0
Netto	18.237.000	8.818.734	48,4	18.171.432	18.560.799	323.799
Handicapkørsel						
Udgifter	964.000	534.977	55,5	964.000	1.118.000	154.000
Indtægter	-204.000	-123.003	60,3	-204.000	-252.000	-48.000
Netto	760.000	411.974	54,2	760.000	866.000	106.000
Flexture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	1.575.000	471.737	30,0	838.000	945.000	-630.000
Indtægter	-693.000	-167.916	24,2	-307.000	-338.000	355.000
Kommunens vognmandsbetaling	882.000	303.821	34,4	531.000	607.000	-275.000
Administrationsomkostninger	438.100	255.558	58,3	192.600	215.600	-222.500
Kommunens samlede udgift	1.320.100	559.379	42,4	723.600	822.600	-497.500
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	76.000	26.079	34,3	76.000	46.000	-30.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	76.000	26.079	34,3	76.000	46.000	-30.000
Administrationsomkostninger	11.400	6.650	58,3	11.400	9.500	-1.900
Kommunens samlede udgift	87.400	32.729	37,4	87.400	55.500	-31.900
Trafikskelskabet						
Trafikskelskabet - nettoudgifter	1.422.000	763.935	53,7	1.422.000	1.422.000	0
Letbanen						
Letbanesekretariatet	39.000	20.298	52,0	39.000	39.000	0
Rejsekortet						
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-9.000	-9.000	-9.000
25% udstyr og ekstraudstyr	15.700	131	0,8	47.100	47.100	31.400
25% sekretariat	6.300	2.989	47,4	6.300	6.300	0
Renter	22.000	11.301	51,4	23.400	23.400	1.400
Afdrag	113.000	57.727	51,1	122.000	122.000	9.000
Drift	344.100	142.092	41,3	359.700	347.800	3.700
Buslager	1.600	0	0,0	1.600	1.600	0
Rejsekort i alt	502.700	214.240	42,6	551.100	539.200	36.500
Skanderborg Kommune i alt						
Netto	22.368.200	10.821.290	48,4	21.754.532	22.305.099	-63.101

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. Udgiften til bybussen ventes at stige med ca. 0,2 mio. kr. som følge af flere afsatte midler til dublering, samt at udgifter i forbindelse med Skanderborg Festival nu er indarbejdet i budgettet. 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 i forbindelse med kontraktskifte.

Udgiften til omflytning ved kontraktskifte fordeles ud på bestillere med udstyr ud fra andelen af busser med udstyr. Dermed betales som eksempel 10.000 kr. hvert år, uanset om der er kontraktskifte eller ej, frem for 40.000 kr. hvert fjerde år i forbindelse med kontraktskifte.

Indtægter

Der forventes mindreindtægter i størrelsesorden 0,2 mio. kr., hvilket primært skyldes lavere omsætning af skolekort i 1. halvår end forventet.

Handicapkørsel

Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Flexture og Teletaxa

Flexture

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

Teletaxa

Der forventes et mindreforbrug på 0,4 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i færre kørte ture end budgetteret.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et mindreforbrug på 0,03 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i færre kørte ture end budgetteret.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Letbanesekretariatet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Der forventes ingen afvigelse i forhold til budgettet.

Der er indregnet ændringer vedrørende opgradering af to Rejsekort-installationer fra check-ind-mini til fuldt udstyr, samt returnering af yderligere et sæt check-ind-mini. 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 modsvarer af lavere udgifter til drift (lavere udgifter til kundecentret og højere udgifter til håndtering af kortsalg), dels af tilbagebetalingen af lån fra Rejsekort A/S, der vil indgå i opgørelsen af investeringen i Rejsekort i 3. kvartalsprognose.

Skive Kommune, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-juni 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	Forventet regnskab, 2. kvartal 2016	FR 2. kvartal minus budget
Buskørsel						
Kørselsudgifter	28.683.493	14.378.927	50,1	28.582.000	28.607.000	-76.493
Bus-IT og øvrige udgifter	150.507	40.101	26,6	125.260	131.394	-19.113
Busudgifter i alt	28.834.000	14.419.028	50,0	28.707.260	28.738.394	-95.606
Indtægter	-8.309.000	-4.384.234	52,8	-8.309.000	-8.323.000	-14.000
Tilskud RM	-670.000	-335.000	50,0	-670.000	-670.000	0
Netto	19.855.000	9.699.795	48,9	19.728.260	19.745.394	-109.606
Handicapkørsel						
Udgifter	1.083.000	613.722	56,7	1.083.000	1.301.000	218.000
Indtægter	-220.000	-122.610	55,7	-220.000	-256.000	-36.000
Netto	863.000	491.112	56,9	863.000	1.045.000	182.000
Flexture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	578.000	257.324	44,5	466.000	527.000	-51.000
Indtægter	-274.000	-139.577	50,9	-267.000	-284.000	-10.000
Kommunens vognmandsbetaling	304.000	117.747	38,7	199.000	243.000	-61.000
Administrationsomkostninger	156.300	91.175	58,3	178.100	130.800	-25.500
Kommunens samlede udgift	460.300	208.922	45,4	377.100	373.800	-86.500
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	9.179.000	5.050.087	55,0	9.179.000	8.938.000	-241.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	9.179.000	5.050.087	55,0	9.179.000	8.938.000	-241.000
Administrationsomkostninger	591.800	345.217	58,3	591.800	543.000	-48.800
Kommunens samlede udgift	9.770.800	5.395.304	55,2	9.770.800	9.481.000	-289.800
Trafikskelskabet						
Trafikskelskabet - nettoudgifter	2.270.000	1.219.503	53,7	2.270.000	2.270.000	0
Rejsekortet						
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-26.500	-26.500	-26.500
25% udstyr og ekstraudstyr	10.400	114	1,1	305.900	305.900	295.500
25% sekretariat	5.500	2.603	47,3	5.500	5.500	0
Renter	37.000	19.132	51,7	45.900	45.900	8.900
Afdrag	193.000	98.294	50,9	230.300	230.300	37.300
Drift	504.500	200.950	39,8	564.000	529.200	-24.700
Buslæger	1.400	0	0,0	1.400	1.400	0
Rejsekort i alt	751.800	321.092	42,7	1.126.500	1.091.700	339.900
Skive Kommune i alt						
Netto	33.970.900	17.335.728	51,0	34.135.660	34.006.894	35.994

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 udgifter til dublinger ved bybusser samt lokalruter ventes samlet set at være udgiftsneutral i forhold til budgettet. 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 i forbindelse med kontraktskifte.

Udgiften til omflytning ved kontraktskifte fordeles ud på bestillere med udstyr ud fra andelen af busser med udstyr. Dermed betales som eksempel 10.000 kr. hvert år, uanset om der er kontraktskifte eller ej, frem for 40.000 kr. hvert fjerde år i forbindelse med kontraktskifte.

Indtægter

Indtægtsbudgettet i Skive Kommune forventes på nuværende tidspunkt overholdt.

Handicapkørsel

Der forventes et merforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Teletaxa

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

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Trafikskabet (Administration og fællesudgifter)

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 seks Rejsekort-installationer fra check-ind-mini 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 modsvares til dels af lavere udgifter på 0,1 mio. kr., hvoraf halvdelen vedrører drift (lavere udgifter til kundecentret og højere udgifter til håndtering af kortsalg), mens den anden halvdel vedrører tilbagebetalingen af lån fra Rejsekort A/S og vil indgå i opgørelsen af investeringen i Rejsekort i 3. kvartalsprognose.

Struer Kommune, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-juni 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	Forventet regnskab, 2. kvartal 2016	FR 2. kvartal minus budget
Buskørsel						
Kørselsudgifter	7.634.249	3.765.512	49,3	7.598.000	7.634.000	-249
Bus-IT og øvrige udgifter	14.751	18.552	125,8	20.395	32.118	17.367
Busudgifter i alt	7.649.000	3.784.065	49,5	7.618.395	7.666.118	17.118
Indtægter	-955.000	-503.905	52,8	-955.000	-962.000	-7.000
Tilskud RM	0	0	-	0	0	0
Netto	6.694.000	3.280.160	49,0	6.663.395	6.704.118	10.118
Handicapkørsel						
Udgifter	530.000	270.835	51,1	530.000	530.000	0
Indtægter	-132.000	-66.078	50,1	-132.000	-132.000	0
Netto	398.000	204.757	51,4	398.000	398.000	0
Flexture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	101.000	56.312	55,8	122.000	113.000	12.000
Indtægter	-54.000	-25.342	46,9	-52.000	-51.000	3.000
Kommunens vognmandsbetaling	47.000	30.970	65,9	70.000	62.000	15.000
Administrationsomkostninger	29.200	17.033	58,3	29.300	32.500	3.300
Kommunens samlede udgift	76.200	48.004	63,0	99.300	94.500	18.300
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Administrationsomkostninger	0	0	-	0	0	0
Kommunens samlede udgift	0	0	-	0	0	0
Trafikskabet						
Trafikskabet - nettoudgifter	700.000	376.058	53,7	700.000	700.000	0
Rejskortet						
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-5.800	-5.800	-5.800
25% udstyr og ekstraudstyr	2.100	34	1,6	2.100	2.100	0
25% sekretariat	1.600	771	48,2	1.700	1.700	100
Renter	9.000	4.471	49,7	8.700	8.700	-300
Afdrag	45.000	22.988	51,1	46.200	46.200	1.200
Drift	69.300	24.749	35,7	70.000	62.400	-6.900
Buslager	400	0	0,0	400	400	0
Rejskort i alt	127.400	53.013	41,6	123.300	115.700	-11.700
Struer Kommune i alt						
Netto	7.995.600	3.961.991	49,6	7.983.995	8.012.318	16.718

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 i forbindelse med kontraktskifte.

Udgiften til omflytning ved kontraktskifte fordeles ud på bestillere med udstyr ud fra andelen af busser med udstyr. Dermed betales som eksempel 10.000 kr. hvert år, uanset om der er kontraktskifte eller ej, frem for 40.000 kr. hvert fjerde år i forbindelse med kontraktskifte.

Indtægter

Indtægtsbudgettet i Struer Kommune forventes på nuværende tidspunkt overholdt.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexture og Teletaxa

Flexture

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Teletaxa

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der køres ikke Kommunal kørsel i Struer Kommune.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Syddjurs Kommune, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-juni 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	Forventet regnskab, 2. kvartal 2016	FR 2. kvartal minus budget
Buskørsel						
Kørselsudgifter	14.773.693	7.356.796	49,8	14.481.000	14.558.000	-215.693
Bus-IT og øvrige udgifter	23.307	14.508	62,2	27.105	27.451	4.144
Busudgifter i alt	14.797.000	7.371.304	49,8	14.508.105	14.585.451	-211.549
Indtægter	-3.396.000	-1.791.895	52,8	-3.396.000	-3.302.000	94.000
Tilskud RM	0	0	-	0	0	0
Netto	11.401.000	5.579.409	48,9	11.112.105	11.283.451	-117.549
Handicapkørsel						
Udgifter	691.000	359.302	52,0	691.000	788.000	97.000
Indtægter	-136.000	-70.953	52,2	-136.000	-150.000	-14.000
Netto	555.000	288.349	52,0	555.000	638.000	83.000
Flexture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	1.520.000	880.743	57,9	1.520.000	1.787.000	267.000
Indtægter	-597.000	-346.232	58,0	-597.000	-700.000	-103.000
Kommunens vognmandsbetaling	923.000	534.511	57,9	923.000	1.087.000	164.000
Administrationsomkostninger	255.300	148.925	58,3	255.300	299.000	43.700
Kommunens samlede udgift	1.178.300	683.436	58,0	1.178.300	1.386.000	207.700
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	2.122.000	912.196	43,0	1.828.000	1.841.000	-281.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	2.122.000	912.196	43,0	1.828.000	1.841.000	-281.000
Administrationsomkostninger	212.800	125.242	58,9	195.700	195.700	-17.100
Kommunens samlede udgift	2.334.800	1.037.438	44,4	2.023.700	2.036.700	-298.100
Trafikskelskabet						
Trafikskelskabet - nettoudgifter	1.025.000	550.657	53,7	1.025.000	1.025.000	0
Letbanen						
Letbanesekretariatet	39.000	20.298	52,0	39.000	39.000	0
Rejsekortet						
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-7.800	-7.800	-7.800
25% udstyr og ekstraudstyr	4.100	55	1,3	4.100	4.100	0
25% sekretariat	2.600	1.253	48,2	2.600	2.600	0
Renter	12.000	6.471	53,9	12.600	12.600	600
Afdrag	65.000	33.221	51,1	66.900	66.900	1.900
Drift	195.500	79.378	40,6	197.900	187.700	-7.800
Buslager	700	0	0,0	700	700	0
Rejsekort i alt	279.900	120.377	43,0	277.000	266.800	-13.100
Syddjurs Kommune i alt						
Netto	16.813.000	8.279.963	49,2	16.210.105	16.674.951	-138.049

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,2 mio. kr. Der er besparelser på ca. 0,1 mio. kr. på hovedsageligt rute 2 og 3. Herudover er der mindre justeringer på rabatruterne. Prognosen for indeksudviklingen i 2016 viser et beskedent mindreforbrug 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 i forbindelse med kontraktskifte.

Udgiften til omflytning ved kontraktskifte fordeles ud på bestillere med udstyr ud fra andelen af busser med udstyr. Dermed betales som eksempel 10.000 kr. hvert år, uanset om der er kontraktskifte eller ej, frem for 40.000 kr. hvert fjerde år i forbindelse med kontraktskifte.

Indtægter

På nuværende tidspunkt forventes mindreindtægter på 0,1 mio. kr., hvilket primært kan henføres til lavere omsætning på skolekort i første halvår i forhold til det forventede.

Handicapkørsel

Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et merforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Teletaxa

Der køres ikke Teletaxa i Syddjurs Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et mindreforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i færre lægekørsler.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Letbanesekretariatet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Viborg Kommune, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-juni 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	Forventet regnskab, 2. kvartal 2016	FR 2. kvartal minus budget
Buskørsel						
Kørselsudgifter	45.121.104	22.398.823	49,6	45.643.000	45.738.000	616.896
Bus-IT og øvrige udgifter	1.082.896	105.096	9,7	851.864	852.713	-230.183
Busudgifter i alt	46.204.000	22.503.919	48,7	46.494.864	46.590.713	386.713
Indtægter	-15.818.000	-8.346.348	52,8	-15.818.000	-15.834.000	-16.000
Tilskud RM	-2.970.000	-1.485.000	50,0	-2.970.000	-2.970.000	0
Netto	27.416.000	12.672.571	46,2	27.706.864	27.786.713	370.713
Handicapkørsel						
Udgifter	2.566.000	1.239.487	48,3	2.566.000	2.566.000	0
Indtægter	-549.000	-261.848	47,7	-549.000	-549.000	0
Netto	2.017.000	977.639	48,5	2.017.000	2.017.000	0
Flexture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	1.389.000	857.342	61,7	1.520.000	1.520.000	131.000
Indtægter	-622.000	-424.763	68,3	-676.000	-676.000	-54.000
Kommunens vognmandsbetaling	767.000	432.579	56,4	844.000	844.000	77.000
Administrationsomkostninger	351.800	205.217	58,3	352.900	352.900	1.100
Kommunens samlede udgift	1.118.800	637.796	57,0	1.196.900	1.196.900	78.100
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Administrationsomkostninger	0	0	-	0	0	0
Kommunens samlede udgift	0	0	-	0	0	0
Trafikskelskabet						
Trafikskelskabet - nettoudgifter	4.335.000	2.328.874	53,7	4.335.000	4.335.000	0
Letbanen						
Letbanesekretariatet	0	0	-	0	0	0
Rejsekortet						
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-46.500	-46.500	-46.500
25% udstyr og ekstraudstyr	38.600	313	0,8	38.600	38.600	0
25% sekretariat	15.000	7.134	47,6	14.900	14.900	-100
Renter	78.000	40.501	51,9	78.800	78.900	900
Afdrag	408.000	207.555	50,9	419.200	419.200	11.200
Drift	996.900	394.780	39,6	1.006.500	945.500	-51.400
Buslager	3.800	0	0,0	3.800	3.800	0
Rejsekort i alt	1.540.300	650.283	42,2	1.515.300	1.454.400	-85.900
Viborg Kommune i alt						
Netto	36.427.100	17.267.163	47,4	36.771.064	36.790.013	362.913

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 0,6 mio. kr. i forhold til budgettet. Dublering er underbudgetteret med ca. 0,2 mio. kr. Nettoudgiften for NT's kørsel i Viborg udgør ca. 0,2 mio. kr., som ikke tidligere er indgået i budgettet. Herudover er der en afvigelse på ca. 0,3 mio. kr., som hovedsageligt skyldes virkningen af dagtypeforskellen mellem K15 og K16. Prognosen for indeksudviklingen i 2016 viser et mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. I forhold til 1. kvartal er de samlede udgifter øget med ca. 0,1 mio. kr., hvilket skyldes indeksudviklingen på ca. 0,2 mio. kr. og reducerede dubleringsudgifter på ca. 0,1 mio. kr. på rute 720 og 722.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes lavere udgifter på 0,2 mio. kr. til bus-IT grundet for højt afsat budget til Realtidsløsning. Dette modvirkes til dels af ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr i forbindelse med kontraktskifte.

Udgiften til omflytning ved kontraktskifte fordeles ud på bestillere med udstyr ud fra andelen af busser med udstyr. Dermed betales som eksempel 10.000 kr. hvert år, uanset om der er kontraktskifte eller ej, frem for 40.000 kr. hvert fjerde år i forbindelse med kontraktskifte.

Indtægter

Indtægtsbudgettet forventes på nuværende tidspunkt overholdt. På passagerindtægter forventes mindreindtægter i størrelsesorden 0,2 mio. kr., som følge af, at Midttrafiks passagerindtægter generelt ikke lever op til budgettet. Dette modsvares dog af en tilsvarende stigning i omsætning på skolekort, som hænger sammen med at Viborg Kommune har udvidet kørslen til skoler, hvilket har medført en øget omsætning på skolekort.

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 det godkendte budget. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der køres ikke Kommunal kørsel i Viborg Kommune.

Trafikskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Der forventes et mindreforbrug på 0,1 mio. kr., hvoraf halvdelen vedrører drift (lavere udgifter til kundecentret og højere udgifter til håndtering af kortsalg), mens den anden halvdel vedrører tilbagebetalingen af lån fra Rejsekort A/S og vil indgå i opgørelsen af investeringen i Rejsekort i 3. kvartalsprognose.

For Viborg Kommune er der ikke indregnet ændringer i det forventede regnskab som følge af opgradering af Rejsekort-installationer fra check-ind-mini 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. Udgiften forventes at blive 0,4 mio. kr. i 2016, hvis opgraderingen godkendes.

Aarhus Kommune, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-juni 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	Forventet regnskab, 2. kvartal 2016	FR 2. kvartal minus budget
Buskørsel						
Kørselsudgifter	472.639.658	233.538.307	49,4	424.305.000	427.991.000	-44.648.658
Bus-IT og øvrige udgifter	7.263.342	3.403.824	46,9	7.447.703	7.847.703	584.361
Busudgifter i alt	479.903.000	236.942.131	49,4	431.752.703	435.838.703	-44.064.297
Indtægter	-291.863.000	-154.001.151	52,8	-291.863.000	-286.880.000	4.983.000
Tilskud RM	0	0	-	0	0	0
Netto	188.040.000	82.940.979	44,1	139.889.703	148.958.703	-39.081.297
Handicapkørsel						
Udgifter	15.986.000	7.690.172	48,1	15.986.000	15.986.000	0
Indtægter	-3.152.000	-1.552.815	49,3	-3.152.000	-3.152.000	0
Netto	12.834.000	6.137.357	47,8	12.834.000	12.834.000	0
Flexture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	1.698.000	455.712	26,8	863.000	863.000	-835.000
Indtægter	-1.034.000	-172.627	16,7	-342.000	-342.000	692.000
Kommunens vognmandsbetaling	664.000	283.085	42,6	521.000	521.000	-143.000
Administrationsomkostninger	351.900	205.275	58,3	207.000	207.000	-144.900
Kommunens samlede udgift	1.015.900	488.360	48,1	728.000	728.000	-287.900
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	3.753.000	1.870.084	49,8	3.753.000	43.390.000	39.637.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	3.753.000	1.870.084	49,8	3.753.000	43.390.000	39.637.000
Administrationsomkostninger	469.300	273.758	58,3	469.300	1.996.000	1.526.700
Kommunens samlede udgift	4.222.300	2.143.842	50,8	4.222.300	45.386.000	41.163.700
Trafikskabet						
Trafikskabet - nettoudgifter	36.474.000	19.594.779	53,7	36.474.000	36.474.000	0
Kontrolafgifter						
Kontrolafgifter i alt	7.824.000	5.899.281	75,4	7.734.000	8.800.000	976.000
Letbanen						
Letbanesekretariatet	213.000	110.858	52,0	213.000	213.000	0
Rejsekortet						
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-336.000	-336.000	-336.000
25% udstyr og ekstraudstyr	412.400	2.737	0,7	412.400	412.400	0
25% sekretariat	131.100	62.473	47,7	131.100	131.100	0
Renter	630.000	328.468	52,1	640.800	641.100	11.100
Afdrag	3.298.000	1.678.520	50,9	3.404.300	3.404.300	106.300
Drift	15.833.500	6.782.016	42,8	16.041.800	15.600.600	-232.900
Buslager	33.500	0	0,0	33.500	33.500	0
Rejsekort i alt	20.338.500	8.854.213	43,5	20.327.900	19.887.000	-451.500
Aarhus Kommune i alt						
Netto	270.961.700	126.169.669	46,6	222.422.903	273.280.703	2.319.003

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 44,2 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. 13,9 mio. kr. i 2016. Der forventes et merforbrug til dublinger på ca. 2,1 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. Faste ikke-rutefordelte busomkostninger i juli måned forventes at blive 0,3 mio. kr. lavere end tidligere skønnet. Derudover er der indregnet ekstraordinære udgifter til advokat- og konsulentbistand i forbindelse med billetkontrollen for 2,9 mio. kr., hvilket ikke har været indregnet i tidligere materialer. Prognosen for indeksudviklingen i 2016 viser et mindreforbrug på ca. 2,5 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et merforbrug på 0,6 mio. kr.

Dette skyldes dels ekstraudgifter for 2015 og 2016 på 0,4 mio. kr. til Busselskabet Aarhus Sporvejes service af Realtids- og Rejsekortudstyr.

Derudover forventes ikke-budgetterede udgifter på 0,2 mio. kr. til afmontering og geninstallation af udstyr i forbindelse med kontraktskifte.

Udgiften til omflytning ved kontraktskifte fordeles ud på bestillere med udstyr ud fra andelen af busser med udstyr. Dermed betales som eksempel 10.000 kr. hvert år, uanset om der er kontraktskifte eller ej, frem for 40.000 kr. hvert fjerde år i forbindelse med kontraktskifte.

Indtægter

Der forventes mindreindtægter i Aarhus Kommune i størrelsesorden 4,9 mio. kr., som følge af, at Midttrafiks passagerindtægter generelt ikke lever op til budgettet.

I forbindelse med optælling og opgørelse af møntautomater i Aarhus bybusser i september/oktober forventes der en ekstraordinær indtægt til Aarhus kommune på ca. 5 mio. kr. Beløbet vil blive indregnet i forventet regnskab 3. kvartal, når optællingen er fortaget.

Handicapkørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der forventes et mindreforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i, at Aarhus Kommune fremadrettet kun betaler for "støttet" Flexitur, mens "ikke-støttet" Flexitur ikke længere registreres under Aarhus Kommunes forbrug.

Teletaxa

Der køres ikke Teletaxa i Aarhus Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der forventes et merforbrug på 41 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skal findes i nyopstartet Special kørsel.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Kontrolafgifter

Der forventes færre indtægter på 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 0,5 mio. kr., hvoraf 0,2 mio. kr. vedrører drift (lavere udgifter til kundecentret og højere udgifter til håndtering af kortsalg), mens 0,3 mio. kr. vedrører tilbagebetalingen af lån fra Rejsekort A/S og vil indgå i opgørelsen af investeringen i Rejsekort i 3. kvartalsprognose.

Region Midtjylland, forventet regnskab 2. kvartal 2016

	Budget 2016	Forbrug måned jan-juni 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	Forventet regnskab, 2. kvartal 2016	FR 2. kvartal minus budget
Buskørsel						
Kørselsudgifter	473.172.924	223.486.970	47,2	474.713.000	480.042.000	6.869.076
Bus-IT og øvrige udgifter	2.305.076	755.501	32,8	3.034.187	3.185.250	880.174
Busudgifter i alt	475.478.000	224.242.471	47,2	477.747.187	483.227.250	7.749.250
Indtægter	-279.813.000	-147.642.984	52,8	-279.813.000	-275.959.000	3.854.000
Tilskud RM	7.826.000	3.913.000	50,0	7.826.000	7.826.000	0
Netto	203.491.000	80.512.487	39,6	205.760.187	215.094.250	11.603.250
Flexiture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling	162.000	83.591	51,6	162.000	162.000	0
Indtægter	-11.000	-5.825	53,0	-11.000	-11.000	0
Kommunens vognmandsbetaling	151.000	77.766	51,5	151.000	151.000	0
Administrationsomkostninger	34.100	19.892	58,3	34.100	34.700	600
Kommunens samlede udgift	185.100	97.657	52,8	185.100	185.700	600
Togdrift						
Udgifter	39.940.000	23.843.320	59,7	39.540.000	35.367.000	-4.573.000
Indtægter	-11.800.000	-2.971.335	25,2	-11.600.000	-11.200.000	600.000
Drift netto	28.140.000	20.871.985	74,2	27.940.000	24.167.000	-3.973.000
Anlæg	16.976.000	0	0,0	16.976.000	16.976.000	0
I alt netto	45.116.000	20.871.985	46,3	44.916.000	41.143.000	-3.973.000
Trafiksekskabet						
Trafiksekskabet - nettoudgifter	40.339.000	21.671.157	53,7	40.339.000	40.339.000	0
Letbanen						
Letbanesekretariatet	387.000	201.418	52,0	387.000	387.000	0
Rejsekortet						
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-	-467.700	-467.700	-467.700
25% udstyr og ekstraudstyr	1.915.200	5.592	0,3	1.689.200	1.689.200	-226.000
25% sekretariat	267.900	127.646	47,6	267.900	267.900	0
Renter	1.029.000	562.307	54,6	1.085.600	1.086.400	57.400
Afdrag	5.389.000	2.831.607	52,5	5.773.600	5.773.600	384.600
Drift	17.371.700	7.538.401	43,4	17.508.500	16.894.400	-477.300
Buslager	0	0	-	0	0	0
Rejsekort i alt	25.972.800	11.065.552	42,6	25.857.100	25.243.800	-729.000
Region Midtjylland i alt (fratrasket Kan-kørsel og Letbane)						
Netto	315.490.900	134.420.257	42,6	317.444.387	322.392.750	6.901.850
Buserstatningskørsel						
Udgifter på buserstatningskørsel	17.640.000	3.375.543	19,1	17.640.000	17.136.000	-504.000
Indtægter på buserstatningskørsel	-8.000.000	0	0,0	-8.000.000	-7.000.000	1.000.000
Buserstatningskørsel i alt	9.640.000	3.375.543	35,0	9.640.000	10.136.000	496.000
Forberedelse Letbane						
Forberedelse Letbane i alt	6.460.000	0	0,0	6.560.000	6.064.000	-396.000
Region Midtjylland i alt (Letbane)						
Netto	16.100.000	3.375.543	21,0	16.200.000	16.200.000	100.000
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	120.350.000	59.712.245	49,6	120.350.000	120.350.000	0
Indtægter	0	-20	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	120.350.000	59.712.225	49,6	120.350.000	120.350.000	0
Administrationsomkostninger	5.333.400	2.666.722	50,0	5.333.000	5.333.400	0
Kommunens samlede udgift	125.683.400	62.378.947	49,6	125.683.000	125.683.400	0
Region Midtjylland i alt						
Netto	457.274.300	200.174.747	43,8	459.327.387	464.276.150	7.001.850

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Region Midtjylland

Forventet regnskab, fratrukket Kan-kørsel og Aarhus Letbane, er på 6,9 mio. kr. over den aftalte ramme med Region Midtjylland. Herudover forventes en renteindtægt på 0,5 mio. kr., der endnu ikke er bestillerfordelt, hvorfor der samlet set forventes en afvigelse på 6,4 mio. kr. Midttrafik vil i løbet af september måned komme med et forslag til finansiering af afvigelsen.

Busdrift

Kørselsudgifter

Forventningerne til busudgifter til Region Midtjylland i 2016 viser et samlet merforbrug på 6,9 mio. kr. i forhold til budgettet for 2016. Sammenlignet med forventet regnskab efter 1. kvartal, så er der foretaget en opskrivning på 5,3 mio. kr.

Der er opskrevet med 2 mio. kr. som følge af stigende omkostningsindeks. Derudover har Midttrafik været nødsaget til at ophæve kontrakten med Hans' Biler, der har varetaget kørsel på ruterne 60, 73 og 75, som følge af grov misligholdelse af kontrakten i form af gentagne kvalitetsbrister. Der er arrangeret erstatningskørsel frem til september 2017. Udgiften hertil forventes at medføre en ekstraudgift i 2016 på 3,3 mio. kr.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et merforbrug på 0,9 mio. kr., hvilket er en opskrivning fra 0,7 mio. kr. sammenlignet med forventet regnskab efter 1. kvartal.

Dels er der ikke-budgetterede udgifter til afmontering og geninstallation af udstyr (timer) i forbindelse med kontraktskifte på 0,25 mio. kr. Udgiften til omflytning ved kontraktskifte fordeles ud på bestillere med udstyr ud fra andelen af busser med udstyr. Dermed betales som eksempel 10.000 kr. hvert år, uanset om der er kontraktskifte eller ej, frem for 40.000 kr. hvert fjerde år i forbindelse med kontraktskifte.

Dels forventes gebyrer ved billet salg at blive 0,2 mio. kr. højere.

Derudover har to større justeringer i forhold til budgettet for 2016 været nødvendige. Den ene betyder en merudgift på 0,5 mio. kr. til kundefaciliteter, fordi budgettet for 2016 var sat for lavt, mens den anden betyder lavere udgifter på 0,15 mio. kr. til X-bus puljeprojekt og drift, hvor budgettet var sat for højt.

Endelig har regionen 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

Der forventes mindreindtægter for Region Midtjylland i størrelsesorden 3,9 mio. kr., som følge af, at Midttrafiks passagerindtægter generelt ikke lever op til det budgetterede.

Indtægtsbudgettet for 2016 blev – efter anmodning fra Region Midtjylland – tillagt 2 mio. kr. som følge af køreplanjusteringer på det regionale rutenet, der blev indlagt indtægtsmæssige effekter af takststigninger i januar på 2,8 mio. kr., ligesom der blev overflyttet indtægter fra den lukkede Grenaabane til regionalbusserne i årets sidste måneder.

Disse ekstraordinære indtægtsstigninger er ikke opnået i første halvår af 2016.

Flexiture og Teletaxa

Teletaxa

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Togdrift

Der forventes et mindreforbrug på togdrift på ca. 3,9 mio. kr. i regnskabet for 2016. Det skyldes hovedsageligt færre udgifter til drift af togtrafik på grund af weekend- og natspæringer i togdriften i 1. og 2. kvartal.

På Odderbanen er driftsbetalingen til DSB nedsat. På Grenaabanen har Midttrafik indgået en aftale med DSB om indsættelse af buserstatningskørsel, og DSB sparer udgiften til indsættelse af "togbusser".

Der forventes færre indtægter end budgetteret. I 1. og 2. kvartal har der været færre rejser på Odderbanen end forventet. På den baggrund forventes et indtægtsfald på ca. 0,6 mio. kr. i forhold til budgettet.

Trafikselskabet

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Rejsekort

Der forventes et mindreforbrug på 0,7 mio. kr., hvoraf 0,5 mio. kr. vedrører drift (lavere udgifter til Rejsekort Kundecenter og højere udgifter til håndtering af kortsalg), mens de resterende 0,2 mio. kr. bl.a. skyldes tilbagebetalingen af lån fra Rejsekort A/S og vil indgå i opgørelsen af investeringen i Rejsekort i 3. kvartalsprognose.

Buserstatningskørsel

Der forventes en merudgift i buserstatningskørsel på Odderbanen og Grenaabanen på ca. 0,5 mio. kr. I perioden september til december forventes færre køreplantimer/udgifter til erstatningskørslen på Grenaabanen i forhold til budgettet. På Odderbanen forventes flere udgifter på grund af flere køreplantimer end forudsat i budgettet. Udgifterne i den etablerede teletaxaordning for 1. og 2. kvartal har været højere end forventet. På indtægtsiden forventes færre indtægter i erstatningskørslen på grund af generelt færre indtægter i Midttrafiks buskørsel.

Forberedelse Letbane

Regionen finansierer en del af letbanens forberedelsesomkostninger med ikke-anvendte midler fra statens driftsbidrag for Midttrafiks overtagelse af trafikansvaret på Grenaabanen. Statens driftsbidrag anvendes som Region Midtjyllands finansieringsgrundlag for den buserstatningskørsel Midttrafik iværksætter.

Det forventede merforbrug på buserstatningskørslen på 0,5 mio. kr. reducerer dermed regionens bidrag til forberedelsesomkostningerne til Aarhus Letbane med tilsvarende beløb.

Kan-kørsel

Siddende patientbefordring

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

NT						
	Budget 2016	Forbrug måned jan-juni 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	Forventet regnskab, 2. kvartal 2016	FR 2. kvartal minus budget
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	100.000	90.488	90,5	150.000	150.000	50.000
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	100.000	90.488	90,5	150.000	150.000	50.000
Administrationsomkostninger	0	0	-	0	0	0
Kommunens samlede udgift	100.000	90.488	90,5	150.000	150.000	50.000
NT i alt						
Netto	100.000	90.488	90,5	150.000	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-juni 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	Forventet regnskab, 2. kvartal 2016	FR 2. kvartal minus budget
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Administrationsomkostninger	402.000	217.250	54,0	402.000	402.000	0
Kommunens samlede udgift	402.000	217.250	54,0	402.000	402.000	0
Sydtrafik i alt						
Netto	402.000	217.250	54,0	402.000	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-juni 2016	Forbrug i % af budget	Forventet regnskab, 1. kvartal 2016	Forventet regnskab, 2. kvartal 2016	FR 2. kvartal minus budget
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Indtægter	0	0	-	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	-	0	0	0
Administrationsomkostninger	665.000	405.167	60,9	665.000	665.000	0
Kommunens samlede udgift	665.000	405.167	60,9	665.000	665.000	0
Fynbus i alt						
Netto	665.000	405.167	60,9	665.000	665.000	0

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og forventet regnskab Fynbus:

Kommunal kørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Til
Nikolaj Wendelboe, adm. direktør, Arriva
Flemming Jensen, adm. direktør, DSB
Jens Otto Størup, direktør, Nordjyllands Trafikselskab
Jens Erik Sørensen, direktør, Midttrafik
Lars Berg, direktør, Sydtrafik
Carsten Hyldborg, direktør, Fynbus

Dato 20. juni 2016
J. nr. 2016 – 293

Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Bank Danske Bank
reg. 0216 kt. 4069 065880
EAN 5798000893429
CVR 43265717

Kære direktører

Som I formentlig kan huske gav transport- og bygningsminister Hans Chr. Schmidt i januar 2016 jer parter i Takst Vest til opgave, at etablere *”et entydigt prisforhold mellem enkeltbilletter, rejsekort og periodekort, således at rejsekort altid er den mest fordelagtige standardbillet, medmindre man rejser på periodekort.”*

I forbindelse med dialogen om ministeriets notat om standardprodukter og kommercielle produkter er det nu kommet frem, at flere af trafikskaberne og togoperatørerne planlægger at bevare mobilklippekort med faste rabatsatser på 25-35 pct. efter Takst Vest-reformens ikrafttrædelse.

Konsekvensen af denne melding er, at der ikke vil være et entydigt prisforhold mellem rejsekortet og klippekortet, da dette vil afhænge af kundens rejsefrekvens.

Det er Transport- og Bygningsministeriets opfattelse, at der ikke er nogen pointe i at harmonisere enkeltbilletter, rejsekort og periodekort, hvis der samtidig føres andre standardprodukter, så som klippekort, med en prissætning, der permanent forstyrrer det klare prisforhold. Opretholdelse af et mobilklippekort med de nævnte rabatter er derfor i praksis det samme som ikke at harmonisere og ikke løse den opgave, som er en udløber af Statsrevisorernes kritik.

Vores opfattelse er ikke, at klippekort i sig selv er et problem som billetmedie. Men såfremt mobilklippekort ønskes opretholdt, må de tilpasses i pris og gyldighedsperiode, således at de har mindst samme pris som et tilsvarende antal rejser i et tilsvarende tidsrum med rejsekort. Alternativt må de fælles rabatsatser og rabatprincipper på rejsekort i Takst Vest genovervejes, så de kan bringes i overensstemmelse med de ønsker, der er til klippekortet.

Såfremt ovenstående problemstilling ikke løses vil det efter Transport- og Bygningsministeriets opfattelse være nødvendigt at orientere ordførerne herom, herunder pege på de problemstillinger det rejser i forhold til Statsrevisorernes kritik.



Med venlig hilsen

Søren Wille
Afdelingschef

Transport- og Bygningsministeriet
Att. Søren Wille, afdelingschef
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

1. juli 2016

Kære Søren Wille

Tak for dit brev af 20. juni 2016 om betydningen af, at der etableres et entydigt prisforhold mellem standardprodukterne i Takst Vest.

Brevet samt ministeriets notat om standardprodukter og kommercielle produkter blev drøftet på Styregruppens møder d. 22. juni og 28. juni 2016.

I brevet gør ministeriet opmærksom på, at klippekort er at anse som et standardprodukt, og dermed skal have en udformning, der passer ind i forhold til det entydige prisforhold. Det berører togoperatørerne og Midttrafik, der alle har et rabatteret klippekort (på pap/mobilapp).

På baggrund af drøftelserne i Styregruppen har Midttrafik udarbejdet forslag til nye takster for klippekort, der imødekommer ministeriets ønsker. I forslaget sænkes normalprisen på Rejsekortrejser. Den oprindelige mængderabat fastholdes. Samtidig øges taksten på klippekortet, så klippekortprisen svarer til 10 x normalprisen på Rejsekort. Periodekortprisen ændres ikke. Rejsekortpriserne er foreslået på en sådan måde, at der er en fast relation mellem Rejsekortpris på højeste rabattrin og periodekortprisen. Mere konkret indeholder forslaget f.eks. at normalprisen på Rejsekort 2 zoner – voksen – sænkes fra 19 kr. til 16,50 kr. Et klippekort til voksen – 2 zoner – foreslås samtidig hævet fra 140 kr. til 165 kr. – svarende til 10 x normalprisen på rejsekort.

Midttrafik har bedt Incentive om at beregne provenu- og kundekonsekvenser for et ændret takstforslag, der efter Midttrafiks opfattelse muliggør, at klippekort fremadrettet godt kan sælges på mobilapp. Forudsat at de provenumæssige- og kundemæssige konsekvenser af forslaget er tålelige, kunne det være en vej til at sikre, at Midttrafik fortsat kan sælge det af kunderne efterspurgte klippekort på mobilapp, som lever op til kravene om entydigt prisforhold.

DSB har på Styregruppemødet d. 22. juni 2016 oplyst, at der pågår dialog med ministeriet om togoperatørernes klippekort.

På Styregruppens møde d. 28. juni 2016 blev det endvidere aftalt, at der igangsættes dialog mellem Arriva og ministeriet om de kommercielle frihedsgrader.

Takst Vest parterne forventer derfor, at den igangsatte proces fører til afklaring af ovenstående hen over sommeren.

Med venlig hilsen

Carsten Hyldborg
Direktør FynBus

Flemming Jensen
Adm. Direktør DSB

Jens Otto Størup
Direktør Nordjyllands Trafikselskab

Jens Erik Sørensen
Direktør Midttrafik

Lars Berg
Direktør Sydtrafik

Nikolaj Wendelboe
Adm. Direktør Arriva



midttrafik



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
4. juli 2016		Niels Jørgen Danielsen	njd@midttrafik.dk	8740 8238

Orientering til Midttrafiks bestyrelse om økonomisammenhænge ved letbanedrift

Overordnet organisering af letbanedriften

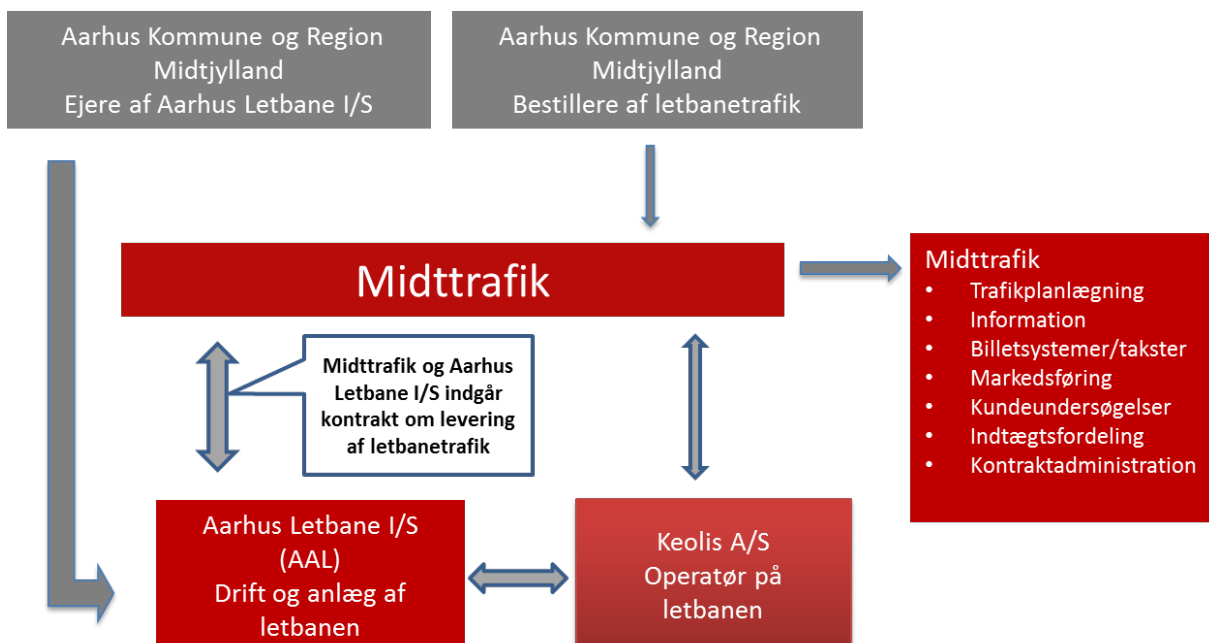
Aarhus Kommune og Region Midtjylland er ejerne bag Aarhus Letbane I/S.

Aarhus Kommune og Region Midtjylland har i Interessentskabskontrakten for Aarhus Letbane I/S aftalt, at organiseringen af letbanen skal ske ud fra princippet om benyttelse af allerede eksisterende kompetencer i Midttrafik, for herved at reducere fremtidige omkostninger. Parterne er enige om, at Midttrafik løser alle trafiksekskabsopgaver vedrørende letbanen (udbud, planlægning, kvalitetsstyring, information, markedsføring, takst- og billetteringssystem mv.).

Aarhus Kommune og Region Midtjylland er bestillere af kollektiv trafik inkl. letbanetrafik hos Midttrafik. Midttrafik forestår den samlede trafik- og køreplanlægning for både letbane og bus. Den nuværende arbejdsdeling mellem Aarhus Letbane I/S og Midttrafik fastholdes, således at Aarhus Letbane I/S' opgaver er at anlægge og stå for vedligehold af infrastruktur mv. Midttrafik har gennemført et udbud af selve kørslen, som Keolis har vundet.

Midttrafik indgår kontrakt med Aarhus Letbane I/S om levering af letbanetrafik. Interessenterne i Aarhus Letbane I/S (AaK og RM) finansierer den bestilte letbanetrafik gennem indbetalinger til Midttrafik efter samme principper som for bestilling af buskørsel.

Den overordnede opgave- og ansvarsfordeling er illustreret nedenfor.



Overordnede økonomiske sammenhænge for letbanedrift.

Midttrafiks nettoudgifter til drift af letbanetraffic finansieres via Aarhus Kommunes og Region Midtjyllands indbetalinger af bestillerbidrag til Midttrafik.

Efter aftale med regionen og kommunen medtages letbanens netto driftsudgifter i Midttrafiks budget fra 1. oktober 2017, hvor der forventes fuld drift på banen.

Begyndende opstart på letbanen forventes fra 1. maj 2017. Driftsudgifter og letbanens øvrige forberedelsesomkostninger for perioden 1. maj- 1. oktober 2017 forudsættes af Interessenterne finansieret ved låneoptagelse og optræder derfor ikke i Midttrafiks budget.

Driftsudgifter Aarhus Letbane

Midttrafik indgår købskontrakt med Aarhus Letbane I/S om levering af letbanetraffic. Midttrafiks udgifter til køb af letbanetraffic vil afspejle letbaneselskabets omkostningsstruktur forbundet med leverancen. Letbanens driftsomkostninger kan sammenfattes i nedenstående kategorier.

- Udgifter til Operatøren (Keolis)
- Variable driftsomkostninger til materiel og kørestrøm
- Driftsudgifter til depoter, værksted mm.
- Udgifter til drifts- og infrastruktur hos Aarhus Letbane I/S
- Kapitalomkostninger.

Der er endnu stor usikkerhed om det kommende budget for drift af Aarhus Letbane. Aarhus Letbane I/S og Interessenterne arbejder løbende på at konsolidere driftsbudgettet. Af samme grund er Midttrafiks forslag til driftsbudget for 2017 og budgetoverslag for 2018 vedrørende driften af letbanen endnu meget usikkert.

Midttrafiks driftsudgifter til letbanen indeholder foruden udgifterne til den udførte kørsel, også en andel af omkostninger til billetkontrol og drift af billetteringsudstyr på letbanen. Herudover skal Aarhus Letbane også pålignes en andel af Midttrafiks administrationsomkostningerne.

Letbanens indtægter.

Passagerindtægterne på letbanen fremkommer fra:

- Passagerindtægter Odderbanen
- Passagerindtægter Grenaabanen
- Passagerindtægter på ny strækning Aarhus H – Lystrup.

Parternes bestillerbidrag

Til finansiering af letbanekørslen er Aarhus Kommune og Region Midtjylland enige om at bidrage med et bestillerbidrag. Parterne har i aftalen fra august 2013 fastlagt principperne for finansiering af letbanens drift. I Midttrafiks budgetforslag 2017 og budgetoverslagsårene er parternes bestillerbidrag budgetteret på dette grundlag.

Parternes finansiering af letbanedrift er sammensat af nedenstående bestillerbidrag og vist i efterfølgende tabel med en note henvisning.

- Staten yder et årligt driftsbidrag som compensation for at driften af Grenaabanen overgår til drift under Aarhus Letbane. Statens hidtidige driftstilskud til Grenaabanen udbetales til Region Midtjylland, som anvendes til finansiering af drift af letbanen. Note 1.
- Region Midtjylland bidrager med et bestillerbidrag hidrørende fra regionens nuværende nettotilskud til drift af togkørsel på Odderbanen. Note 2.
- Herudover bidrager Region Midtjylland med bestillerbidrag svarende til det nuværende driftstilskud til vedligeholdelse af infrastrukturen på Odderbanen. Udgifterne til drift af infrastrukturen på Odderbanen, overgår til Aarhus Letbane I/S. Note 3.
- Endeligt bidrager Region Midtjylland med et nettobestillerbidrag hidrørende fra reduktioner i den regionale busdrift i Aarhus området. Midttrafik har sammen med Aarhus

Kommune og Region Midtjylland udarbejdet en trafikplan for bustilpasninger i forbindelse med åbning af letbanedriften. Note 4.

- Tilsvarende bidrager Aarhus Kommune med et nettobestillerbidrag hidrørende fra omlægninger i bybustrafikken i Aarhus. Note 4.

Generelt til budget 2017 og budgetoverslag 2018.

Som nævnt ovenfor er der endnu stor usikkerhed om et kommende driftsbudget for letbanen.

Der arbejdes fortsat på at få kvalificeret en række forudsætninger og beregninger. Det betyder, at omkostningsniveauet på letbanen må påregnes at kunne ændres. Midttrafik har lavet et forslag til kontrakt om køb af letbanetrafik, som skal forhandles med Aarhus Letbane I/S. En afklaring heraf forventes først i løbet af efteråret. Udgangspunktet vil være, at Midttrafiks betaling for letbanetrafikken skal modsvare selskabets omkostninger forbundet med leverancen af letbanetrafik. Betalingen vil som udgangspunkt alene udligne Aarhus Letbane I/S' udgifter til varetagelse af drift og styring af letbanetrafik.

Det forventede kørselsomfang for den kommende letbanetrafik har ligeledes stor betydning for driftsbudgettet. I budgetforslaget for 2017 og budgetoverslagsåret 2018 indgår et årligt kørselsomfang på ca. 75.000 køreplanstimer ved fuld drift. Usikkerhed omkring eventuel manglende letbanedrift pga. forsinkelser i idriftsættelsen vil få virkning på driftsbudgettet.

I budgetforslaget er der også usikkerheder forbundet med passagerindtægterne på letbanen. Der er budgetteret med nuværende passagerindtægter på henholdsvis Odderbanen og Grenaa-banen. Hertil kommer passagerindtægter på den nye inderste strækning mellem Aarhus H og Lystrup. Dog er der efter aftale med Aarhus Kommune og Region Midtjylland indregnet en indfasningsperiode på 4 år før opnåelse af den fulde forventede passagertilvækst. Aarhus Kommune og Regionen har ønsket en forsigtig budgettilgang på indtægtssiden, inden den fulde forventede effekt på passagersiden slår igennem på indtægterne.

I det foreliggende budgetforslag er det derfor nødvendigt med et yderligere netto tilskudsbidrag fra Aarhus Kommune og Region Midtjylland på henholdsvis 4,8 mio. kr. i 2017 og 15,1 mio. kr. i 2018. Note 5.

Drift Aarhus Letbane		Budget 2017	Budgetoverslag 2018
Trafikkøb - Drift Aarhus Letbane		55.000.000	220.200.000
Passagerindtægter		-19.700.000	-83.400.000
Driftstilskud		35.300.000	136.800.000
Finansiering jf. "Principaftalen"	<i>note</i>		
Bidrag Region Midtjylland - Trafikdrift Grenaa-banen	1	11.900.000	47.500.000
Bestillerbidrag Region Midtjylland (togdrift Odderbanen)	2	5.300.000	21.300.000
Bestillerbidrag Region Midt (infrastruktur Odderbanen)	3	1.500.000	5.800.000
Bestillerbidrag Region Midt (tilpasning regionale ruter)	4	400.000	1.600.000
Bestillerbidrag Aarhus Kommune (tilpasn bybusruter)	4	11.400.000	45.500.000
Finansiering AaK og Region		30.500.000	121.700.000
Netto driftstilskud		4.800.000	15.100.000
<i>Heraf Aarhus Kommune</i>	5	2.400.000	7.550.000
<i>Heraf Region Midtjylland</i>	5	2.400.000	7.550.000

KUNDETILFREDSHEDS- UNDERSØGELSE

OVERORDNEDE RESULTATER

MIDTTRAFIK

JULI 2016



BAGGRUND FOR UNDERSØGELSEN

BAGGRUND

- Midttrafik administrerer den kollektive trafik i Region Midtjylland og ønsker at få et indblik i deres kunders tilfredshed på en række udvalgte parametre.
- Midttrafik arbejder generelt mod at sikre høj kundetilfredshed og hæve antallet af passagerer i den kollektive trafik, hvorfor en kundetilfredshedsmåling som denne er essentiel.
- Midttrafik fik i 2011 gennemført den seneste kundetilfredshedsmåling og har i år, 2016, valgt at udvide undersøgelsen så alle bestillere i regionen, som minimum, fik gennemført 100 cases ("interviews").

FORMÅL

- Målingen har til formål at indfange kundetilfredsheden blandt kunderne, så Midttrafik kan få relevant viden om kundernes tilfredshed med den kollektive trafik på udvalgte parametre.
- Resultaterne har derudover til formål at give indblik i, om der er områder, hvor Midttrafik kan forbedre sig, eller hvor fokus med fordel kan lægges for at gøre kunderne endnu mere tilfredse med den kollektive transport i det midtjyske.



BAGGRUND FOR UNDERSØGELSEN

METODE

- Dataindsamlingen er foregået ved, at Epinions interviewere ved simpel tilfældig udvælgelse har udleveret papirspørgeskemaer til rejsene i Midttrafiks busser.
- Resultaterne bygger på 5.801 svar fra Midttrafiks kunder
- Der er gennemført minimum 100 interviews pr. bestiller* samt;
 - 2.042 interviews på Aarhus Bybusser
 - 2.640 interviews på Lokal- og Regionalruterne
 - 1.119 interviews på Øvrige Bybusser
- Dataindsamlingen har foregået i perioden 6. juni til 26. juni.

BESTILLERE

- Aarhus Sporveje
- Favrskov
- Hedensted
- Herning
- Holstebro
- Horsens
- Ikast-Brande
- Lemvig
- Norddjurs
- Odder
- Randers
- Ringkøbing-Skjern
- Samsø
- Silkeborg
- Skanderborg
- Skive
- Struer
- Syddjurs
- Viborg
- Region Midtjylland



DE VIGTIGSTE RESULTATER



OPSUMMERING

De vigtigste resultater

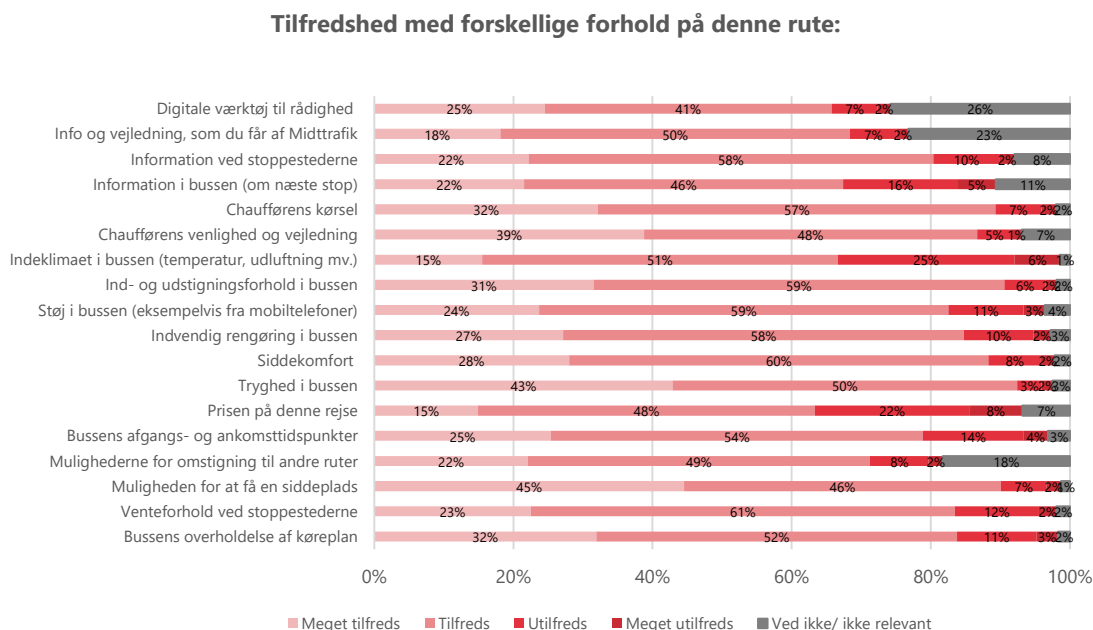
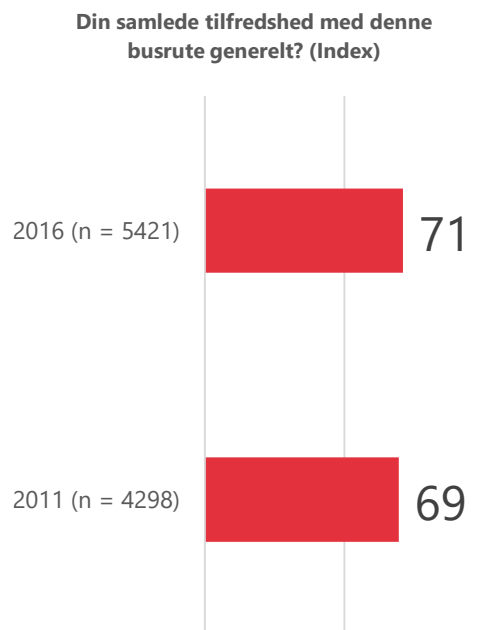
- Kundetilfredsheden er steget på tværs af samtlige transporttyper sammenlignet med 2011.
- Alle transporttyper har en positiv NPS-score på imellem 10 og 21, hvilket betyder at andelen af kunder, der vil anbefale Midttrafik (Promoters) er større end andelen af kunder, som ikke vil anbefale (Detractors).
- Der ses en større tilfredshed med rejsen foretaget i dag sammenlignet med tilfredsheden på ruten generelt.
- Der er en høj tilfredshed med trygheden i busserne. Dette er et af de mest centrale parametre i sikringen af en høj kundetilfredshed, da det er forudsætningen for, at kunden kan føle sig tilpas og dermed også tilfreds.
- Kunderne udtrykker størst utilfredshed med prisen på rejsen på tværs af samtlige transporttyper
- Indeklimaet er den eneste parameter, som siden 2011 ikke er steget. På tværs af samtlige transporttyper er der en højere utilfredshed med indeklimaet i busser.
- I Regionalbusserne ses der ligeledes en større utilfredshed med information i bussen om næste stop. Knap hver tredje kunde angiver at de er utilfredse eller meget utilfredse med informationen i regionalbusserne, hvorimod at andelen af utilfredse i bybusserne kun udgør imellem 9 og 18 % (hhv. Aarhus Bybusser og Øvrige Bybusser).

SAMLET
RESULTAT



KUNDERNE ER SAMLET SET MERE TILFREDSE I 2016

Kunderne er derudover meget tilfredse med trygheden i bussen, chaufførens venlighed og vejledning samt muligheden for at få en siddeplads i bussen.



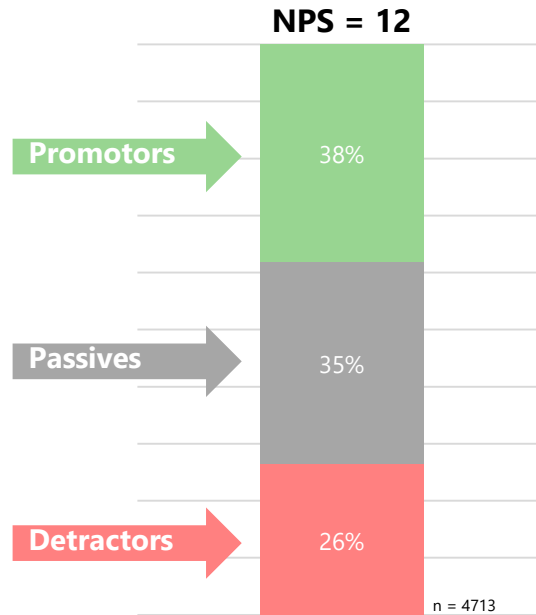
KUNDERNE ER MERE TILFREDSE MED DERES REJSE I DAG END BUSRUTEN GENERELT

Den samlede NPS for den kollektive transport i Region Midtjylland ligger på +12

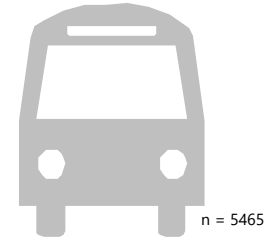
Promotors er rejsende, der har givet scoren 9 og 10 i forhold til, om de kan anbefale denne buslinje til venner, familie og kolleger.

Passives er dem, der hverken udtrykker sig positivt eller negativt overfor spørgsmålet

Detractors er dem, der svarer mellem mellem 1 og 6 på spørgsmålet, om de kan anbefale denne buslinje

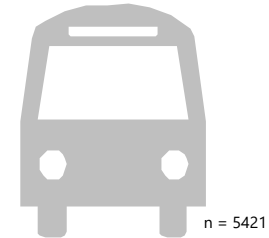


76



Den samlede tilfredshed med rejsen i dag?

71

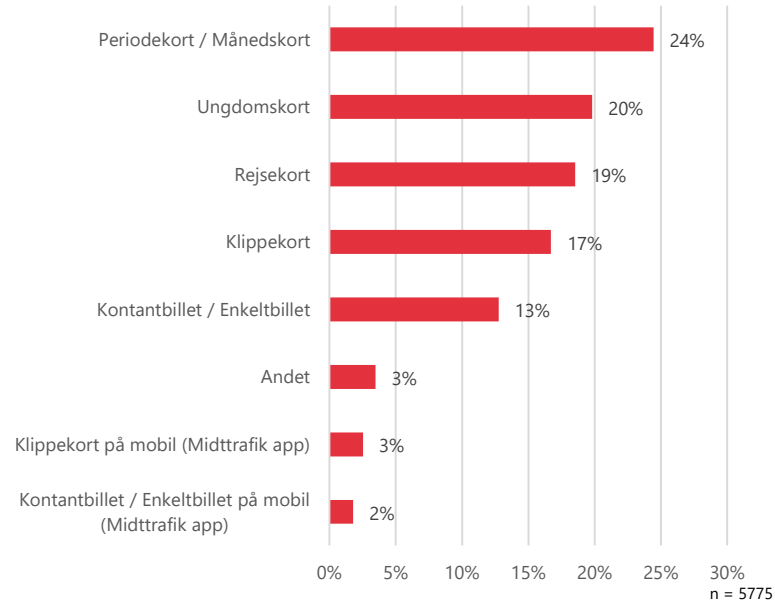


Din samlede tilfredshed med denne busrute generelt?

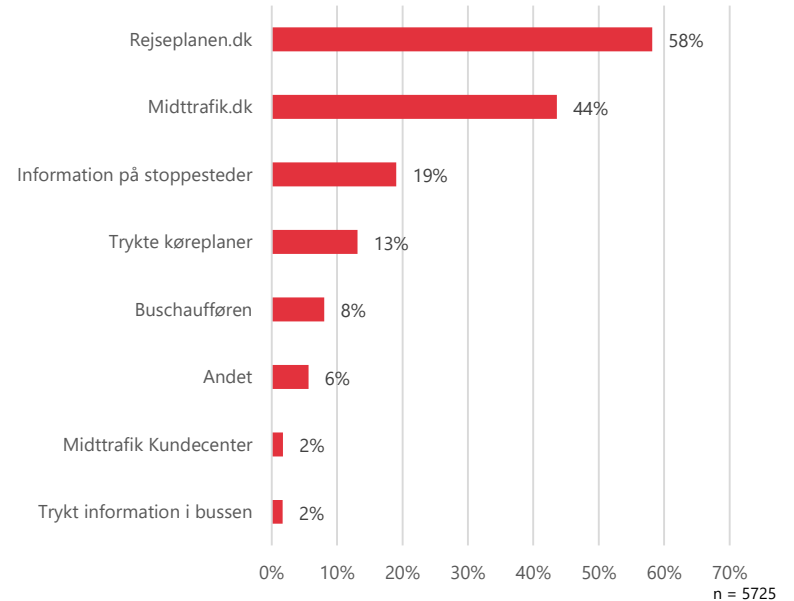
DEN MEST ANVENDTE BILLETTYPE ER PERIODE- OG MÅNEDSKORT – KNAP EN FEMTEDEL AF KUNDERNE BRUGER STADIG KLIPPEKORT

Over halvdelen af Midttrafiks kunder bruger bl.a. Rejseplanen til at søge information om deres rejse

Hvilken billettype benytter du primært?



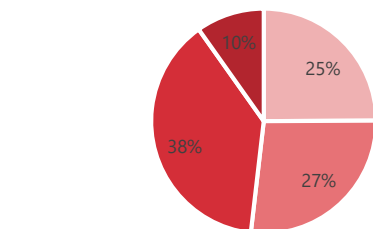
Hvor søger du information om din rejse?



OVER HALVDELEN AF KUNDERNE BRUGER KOLLEKTIV TRANSPORT TIL OG FRA ARBEJDE ELLER UDDANNELSE

Knap halvdelen af Midttrafiks kunder er imellem 15-24 år

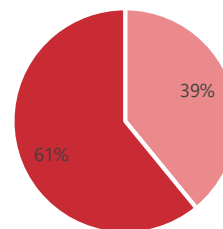
Rejseformål



n = 5780

- Til / fra arbejde
- Til / fra uddannelse
- Fritid / indkøb / besøg
- Andet (hente / bringe børn, ferie, etc.)

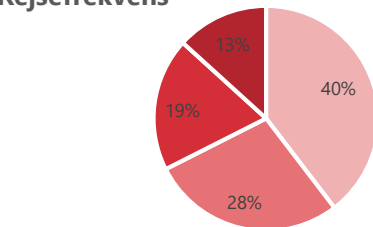
Køn



n = 5610

- Mand
- Kvinde

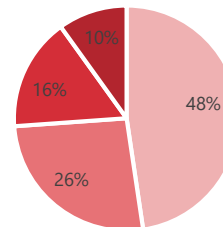
Rejsefrekvens



n = 5776

- Stort set alle hverdage
- Flere gange om ugen
- 1-4 gange om måneden
- Sjældnere end en gang om måneden

Alder



n = 5553

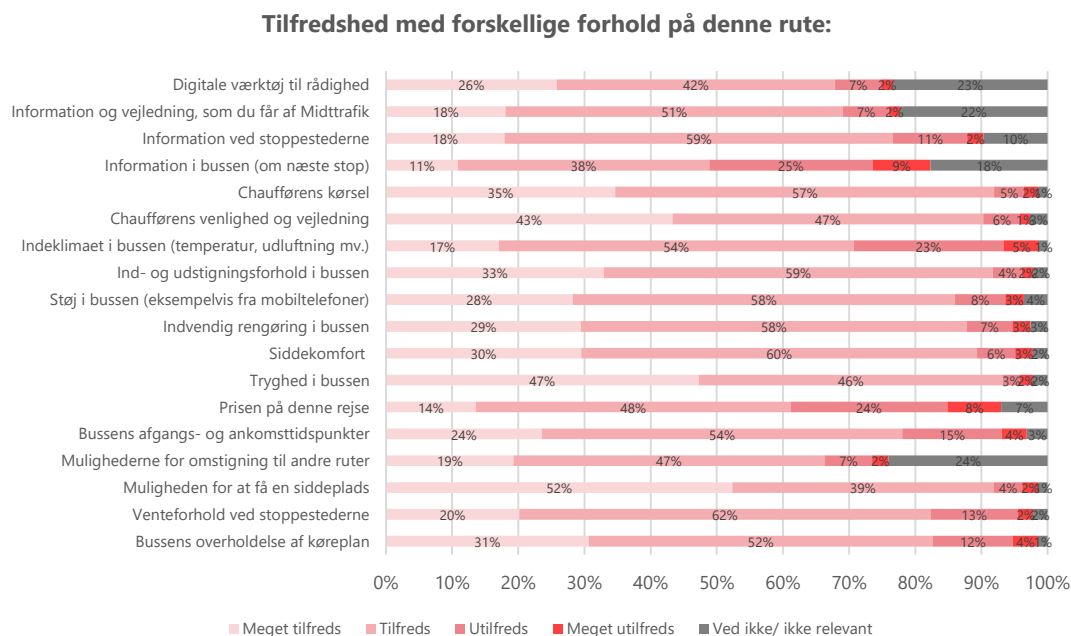
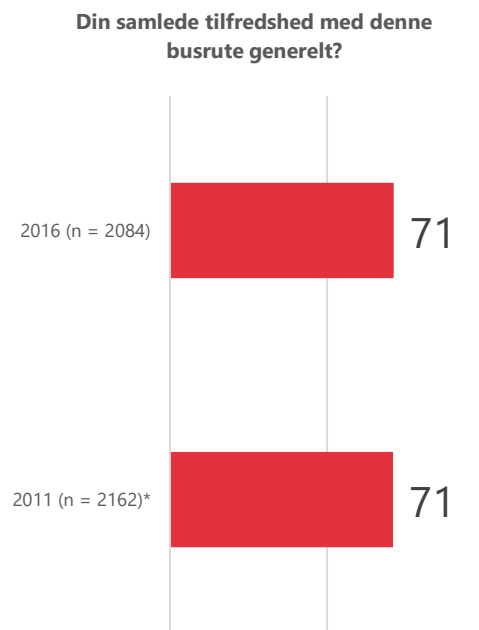
- 15-24 år
- 25-44 år
- 45-64 år
- 65+ år

REGIONALRUTER



KUNDERNE I REGIONALBUSSENERNE FØLER SIG TRYGGE OG ER TILFREDSE MED CHAUFFØRERNE

Omkring 60 % af kunderne er tilfredse af kunderne prisen på rejsen



* DEN SAMLEDE TILFREDSHED FOR 2011 ER UDREGNET PÅ BAGGRUND AF BÅDE LOKAL- OG REGIONSRUTER, DA DETTE ER DEN OPGJORTE MÅDE I 2011. RESULTATERNE ER VÆGTET SÅLEDES, AT RESULTATERNE GIVER ET RETMÆSSIGT BILLEDE AF DEN SAMLEDE KOLLEKTIVE TRANSPORT I REGION MIDTJYLLAND.

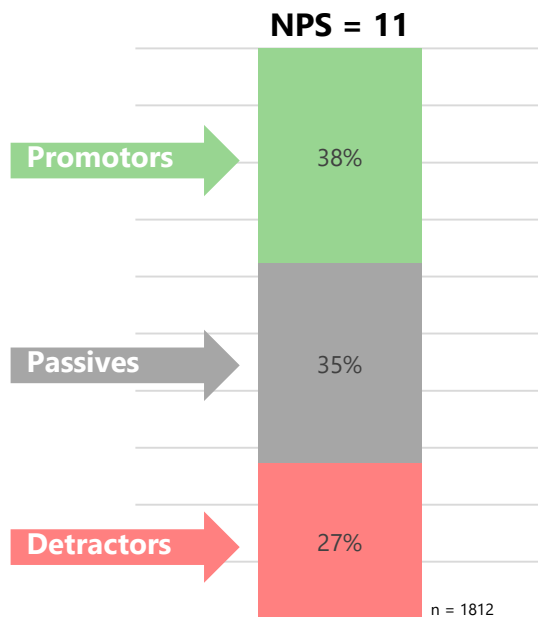
KUNDERNE ER MERE TILFREDSE MED DERES REJSE FORETAGET I DAG END MED BUSRUTEN GENERELT

Den samlede NPS for Regionalruter ligger på +11

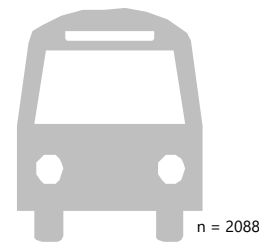
Promotors er rejsende, der har givet scoren 9 og 10 i forhold til, om de kan anbefale denne buslinje til venner, familie og kolleger.

Passives er dem, der hverken udtrykker sig positivt eller negativt overfor spørgsmålet

Detractors er dem, der svarer mellem mellem 1 og 6 på spørgsmålet, om de kan anbefale denne buslinje

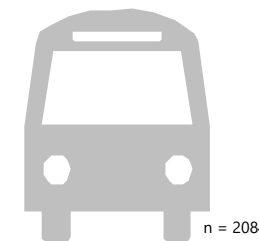


76



**Den samlede tilfredshed
med rejsen i dag?**

71

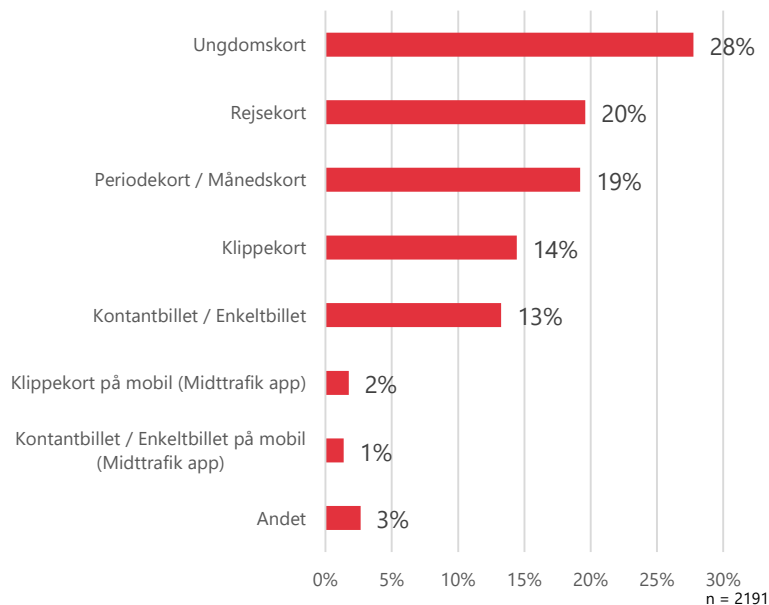


**Din samlede tilfredshed med
denne busrute generelt?**

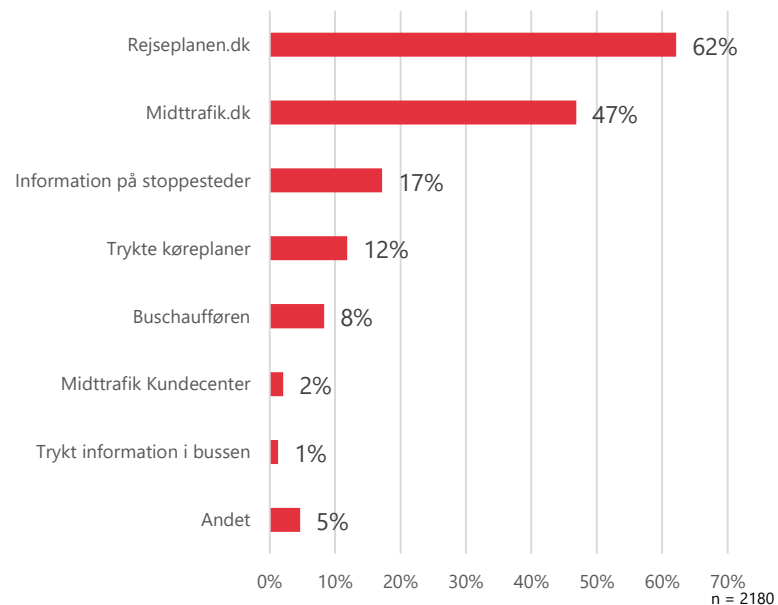
62 % AF KUNDERNE I REGIONALBUSSENE BRUGER REJSEPLANEN.DK TIL AT SØGE INFORMATION OM DERES REJSE

Mere end hver fjerde kunde i regionsbusserne rejser på ungdomskort

Hvilken billettype benytter du primært?



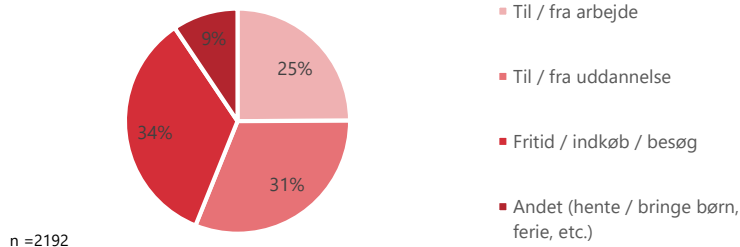
Hvor søger du information om din rejse?



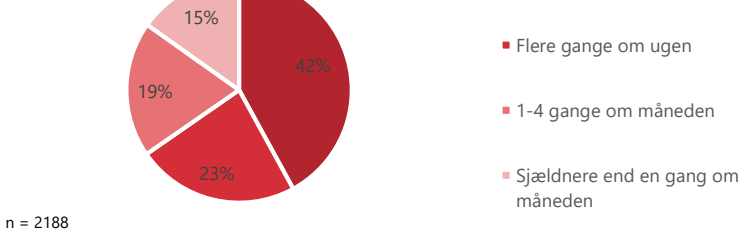
56 % AF DE REJSENDE I REGIONALBUSSENERNE BRUGER DEN KOLLEKTIVE TRANSPORT TIL OG FRA ARBEJDE ELLER UDDANNELSE

42 % af kunderne rejser stort set alle hverdage og 23 % rejser flere gange om ugen

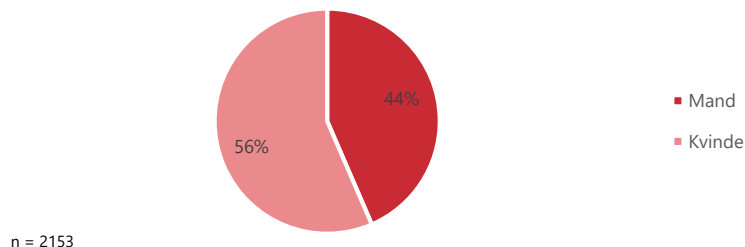
Rejseformål



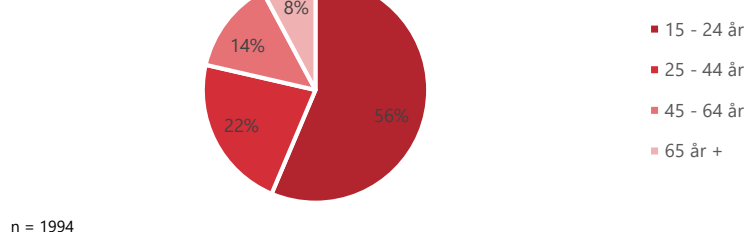
Rejsefrekvens



Køn



Alder



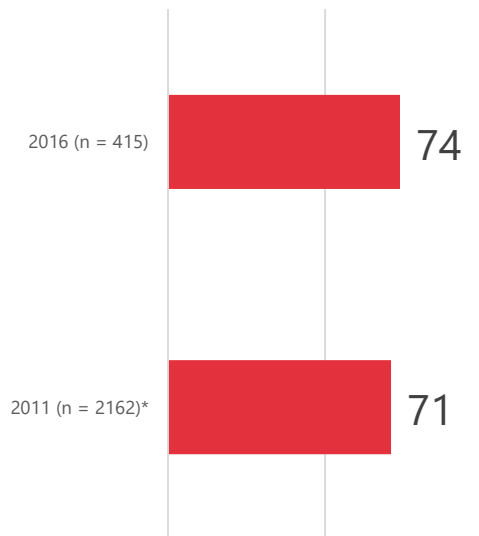
LOKALRUTER



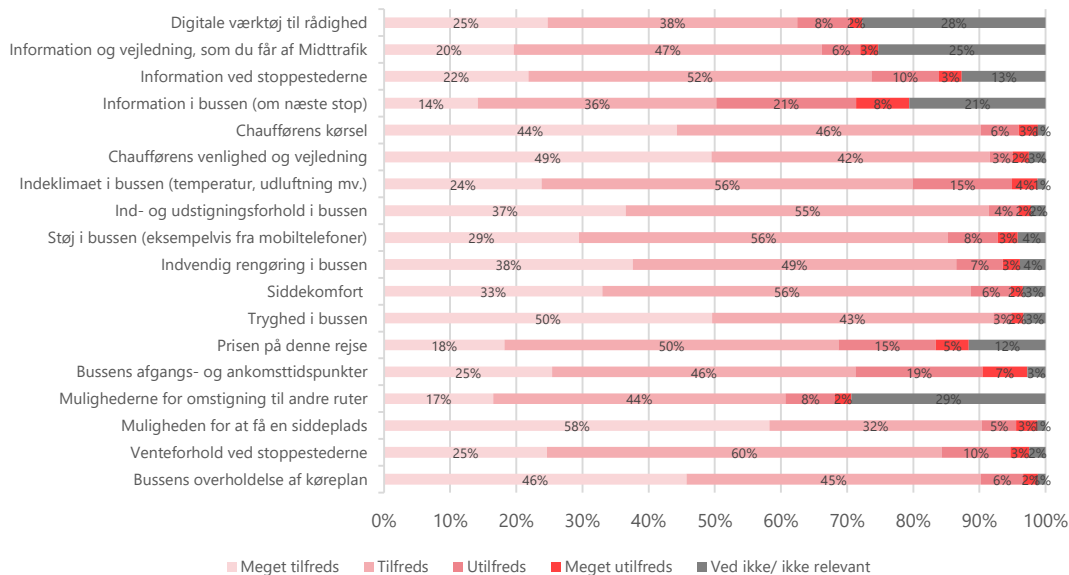
KUNDERNE PÅ LOKALBUSSENERNE FØLER SIG TRYGGE OG ER TILFREDSE MED CHAUFFØRERNE

Mere end 9 ud af 10 er tilfredse med bussernes overholdelse af køreplanen

Din samlede tilfredshed med denne busrute generelt?



Tilfredshed med forskellige forhold på denne rute:



* DEN SAMLEDE TILFREDSHED FOR 2011 ER UDREGNET PÅ BAGGRUND AF BÅDE LOKAL- OG REGIONSRUTER, DA DETTE ER DEN OPGJORTE MÅDE I 2011. RESULTATERNE ER VÆGTET SÅLEDES, AT RESULTATERNE GIVER ET RETMÆSSIGT BILLEDE AF DEN SAMLEDE KOLLEKTIVE TRANSPORT I REGION MIDTJYLLAND.

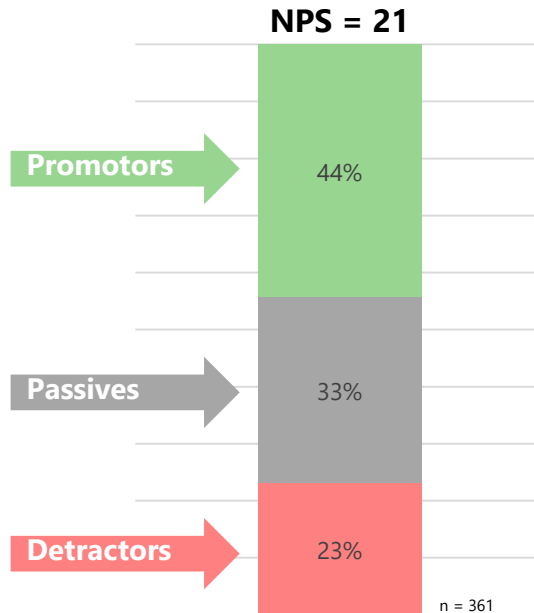
KUNDERNE ER MERE TILFREDSE MED DERES REJSE FORETAGET I DAG END MED BUSRUTEN GENERELT

Den samlede NPS for Lokalruter ligger på +21

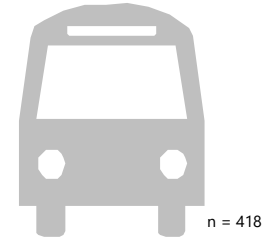
Promotors er rejsende, der har givet scoren 9 og 10 i forhold til, om de kan anbefale denne buslinje til venner, familie og kolleger.

Passives er dem, der hverken udtrykker sig positivt eller negativt overfor spørgsmålet

Detractors er dem, der svarer mellem mellem 1 og 6 på spørgsmålet, om de kan anbefale denne buslinje

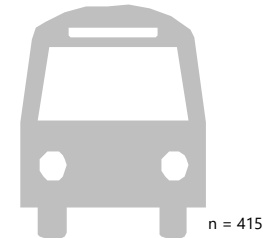


79



Den samlede tilfredshed med rejsen i dag?

74

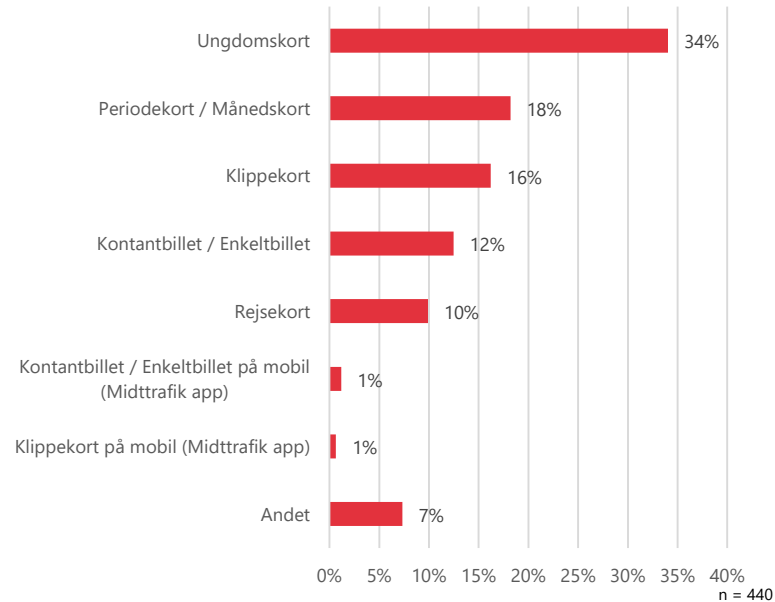


Din samlede tilfredshed med denne busrute generelt?

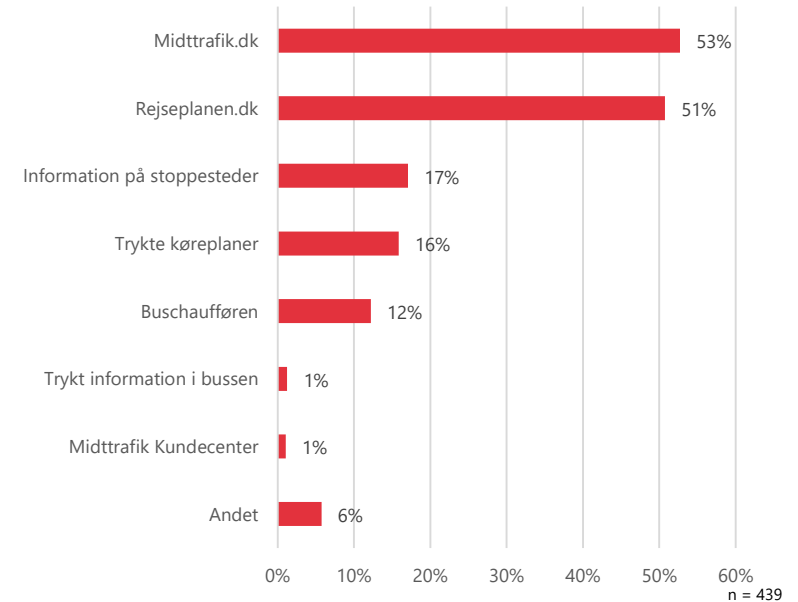
62 % AF KUNDERNE I LOKALBUSSENE BRUGER MIDTTRAFIK.DK TIL AT SØGE INFORMATION OM DERES REJSE

Godt hver tredje af kunderne rejser på ungdomskort

Hvilken billettype benytter du primært?



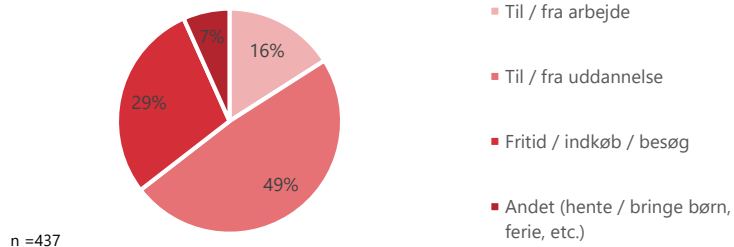
Hvor søger du information om din rejse?



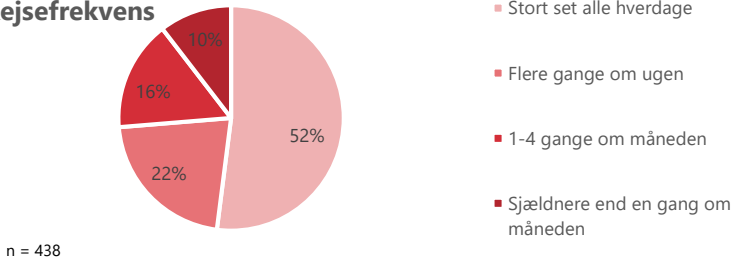
68 % AF DE REJSENDE I LOKAL- OG REGIONALBUSSENERNE BRUGER DEN KOLLEKTIVE TRANSPORT TIL OG FRA ARBEJDE ELLER I FRITIDEN

Næsten halvdelen af kunderne rejser stort set alle hverdage og 23 % rejser flere gange om ugen

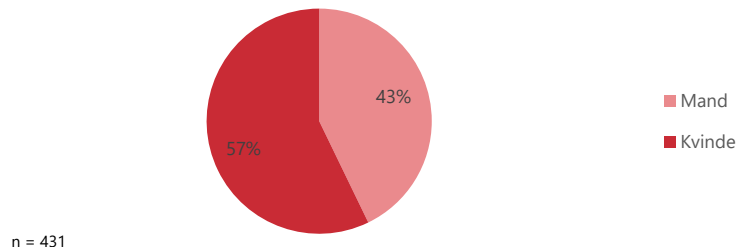
Rejseformål



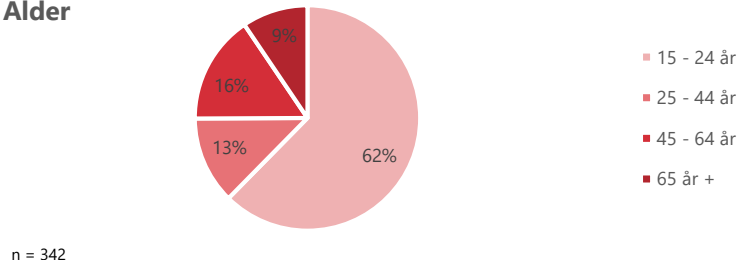
Rejsefrekvens



Køn



Alder

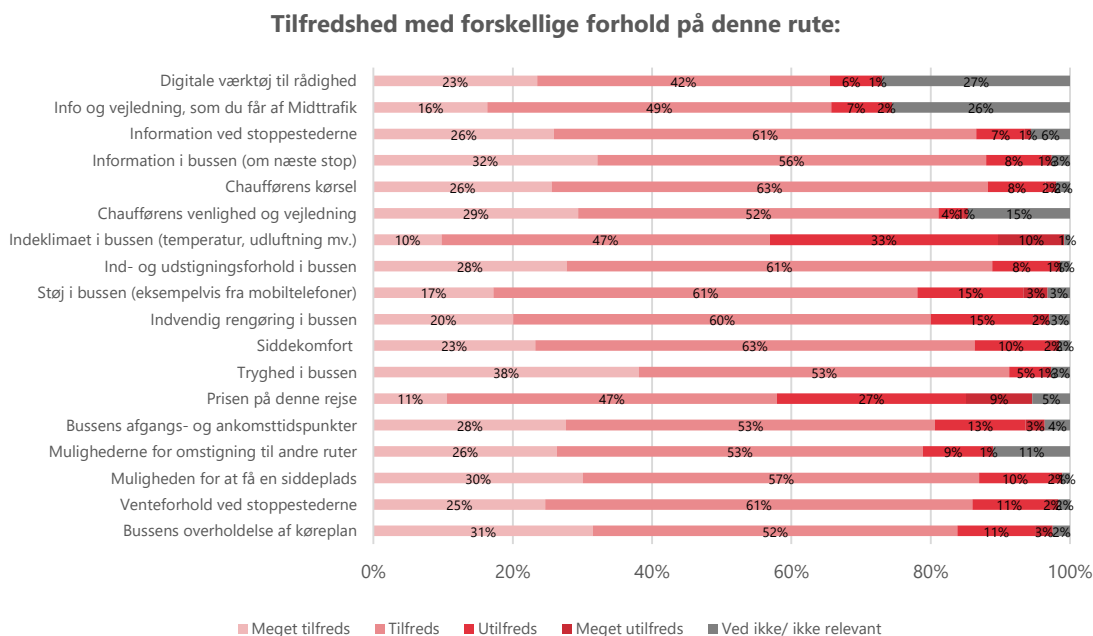
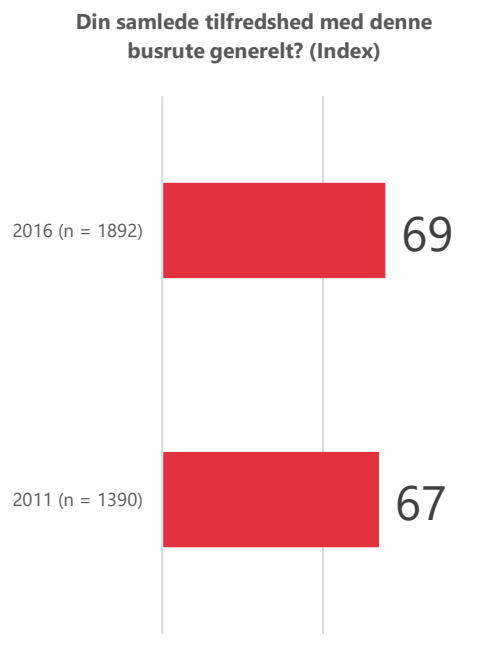


AARHUS BYBUSSE



KUNDERNE ER SAMLET SET MERE TILFREDSE MED BUSRUTEN I 2016

Knap halvdelen af kunderne er dog utilfredse med indeklimaet i bybusserne i Aarhus, hvor tilfredsheden omkring information i busserne, information ved stoppestederne, chaufførerne og trygheden generelt er høj



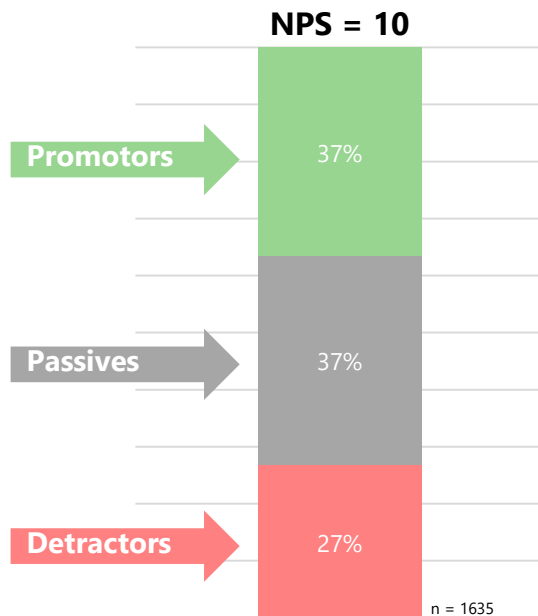
KUNDERNE ER MERE TILFREDSE MED DERES REJSE FORETAGET I DAG END MED BUSRUTEN GENERELT

Den samlede NPS for Aarhus Bybusser ligger på +10

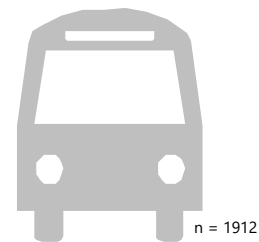
Promotors er rejsende, der har givet scoren 9 og 10 i forhold til, om de kan anbefale denne buslinje til venner, familie og kolleger.

Passives er dem, der hverken udtrykker sig positivt eller negativt overfor spørgsmålet

Detractors er dem, der svarer mellem mellem 1 og 6 på spørgsmålet, om de kan anbefale denne buslinje

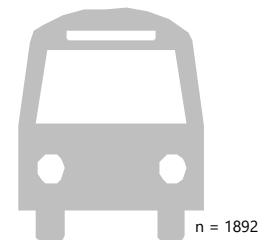


74



**Den samlede tilfredshed
med rejsen i dag?**

69

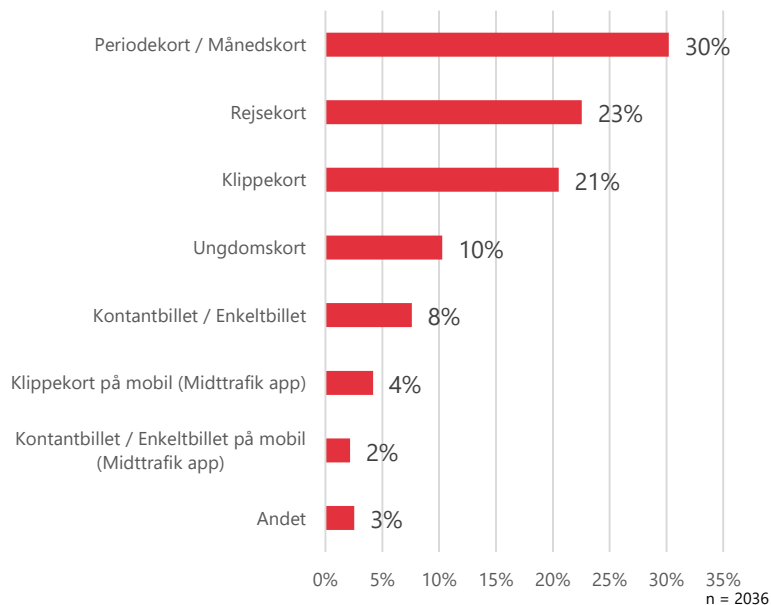


**Din samlede tilfredshed med
denne busrute generelt?**

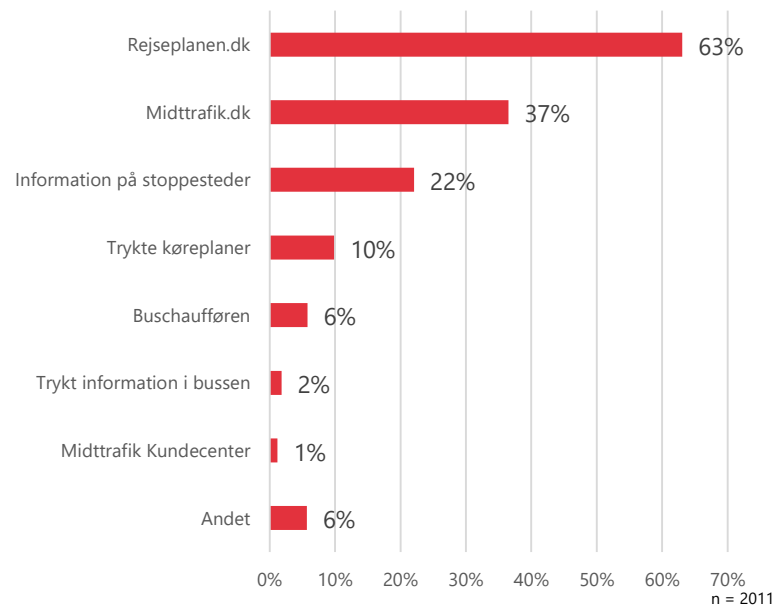
KNAP TO TREDJEDELE AF ALLE REJSENDE I AARHUS BRUGER REJSEPLANEN TIL AT SØGE INFORMATION OM DERES REJSER

Halvdelen af kunderne bruger enten Periode-, Måned- eller Rejsekort. 21% bruger dog stadig klippekortet som primær billettype

Hvilken billettype benytter du primært?



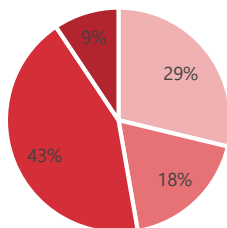
Hvor søger du information om din rejse?



TO TREDJEDELE AF ALLE REJSENDE BRUGER BUSSEN FLERE GANGE I UGEN ELLER OFTERE – KNAF HALVDELEN REJSER I DERES FRITID

Hovedparten af kunderne er 44 år eller derunder

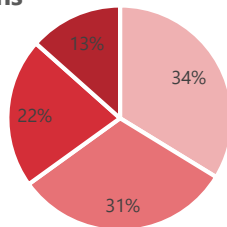
Rejseformål



n = 2040

- Til / fra arbejde
- Til / fra uddannelse
- Fritid / indkøb / besøg
- Andet (hente / bringe børn, ferie, etc.)

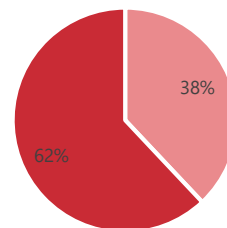
Rejsefrekvens



n = 2037

- Stort set alle hverdage
- Flere gange om ugen
- 1-4 gange om måneden
- Sjældnere end en gang om måneden

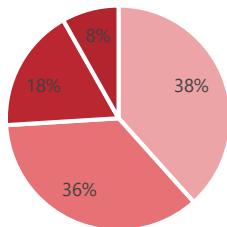
Køn



n = 1949

- Mand
- Kvinde

Alder



n = 1839

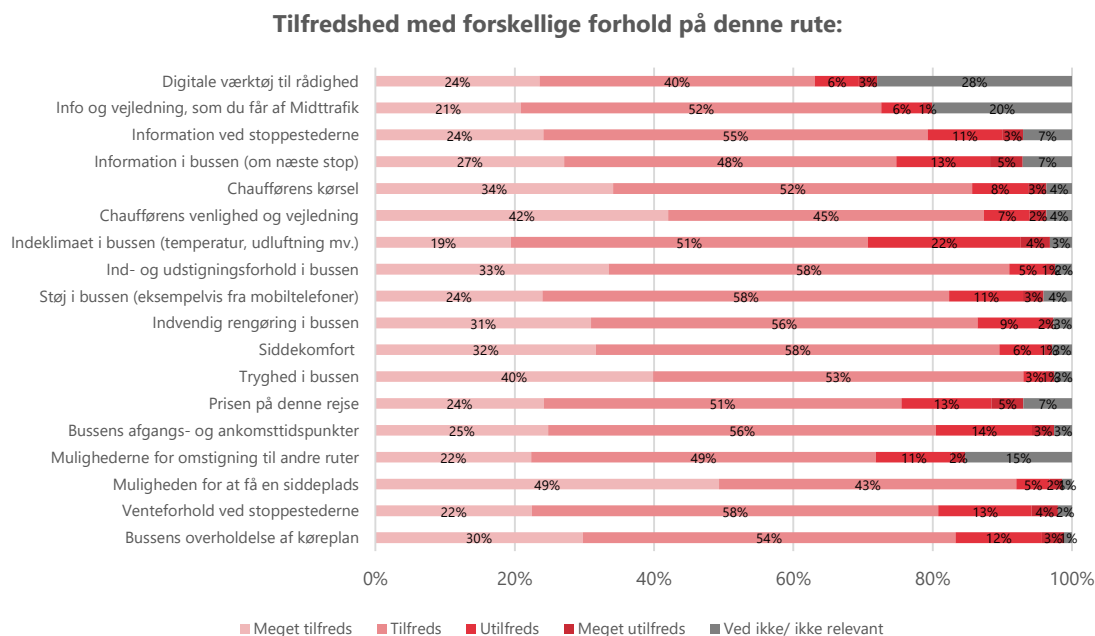
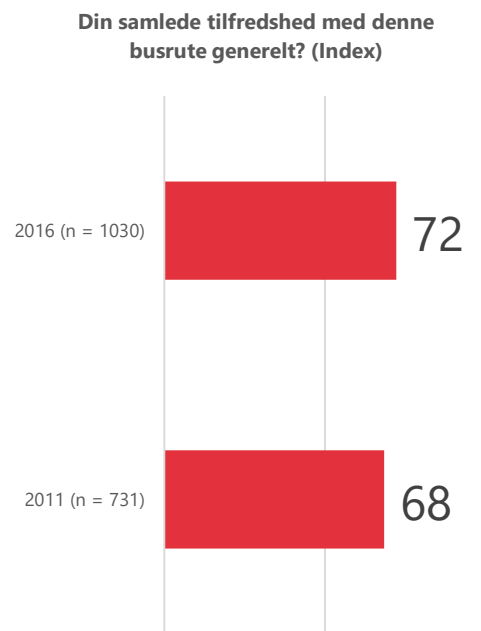
- 15-24 år
- 25-44 år
- 45-64 år
- 65+ år

BYBUSSENER I ØVRIGE BYER



TILFREDSHEDEN BLANDT DE REJSENDE ER STEGET SAMMENLIGNET MED TILFREDSHEDEN I 2011

Kunderne er desuden meget tilfredse med trygheden i bussen, chaufførerne og muligheden for at få en siddeplads i bussen



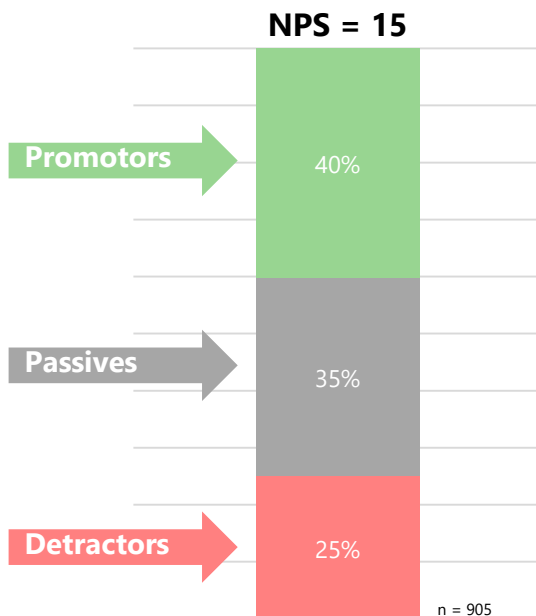
KUNDERNE ER MERE TILFREDSE MED DERES REJSE FORETAGET I DAG END MED BUSRUTEN GENERELT

Den samlede NPS for Bybusser i øvrige byer i Region Midtjylland ligger på +15

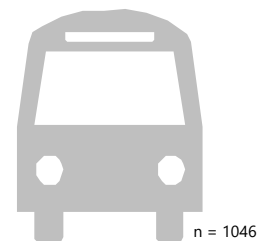
Promotors er rejsende, der har givet scoren 9 og 10 i forhold til, om de kan anbefale denne buslinje til venner, familie og kolleger.

Passives er dem, der hverken udtrykker sig positivt eller negativt overfor spørgsmålet

Detractors er dem, der svarer mellem mellem 1 og 6 på spørgsmålet, om de kan anbefale denne buslinje

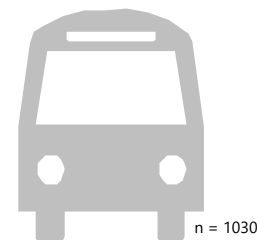


77



**Den samlede tilfredshed
med rejsen i dag?**

72

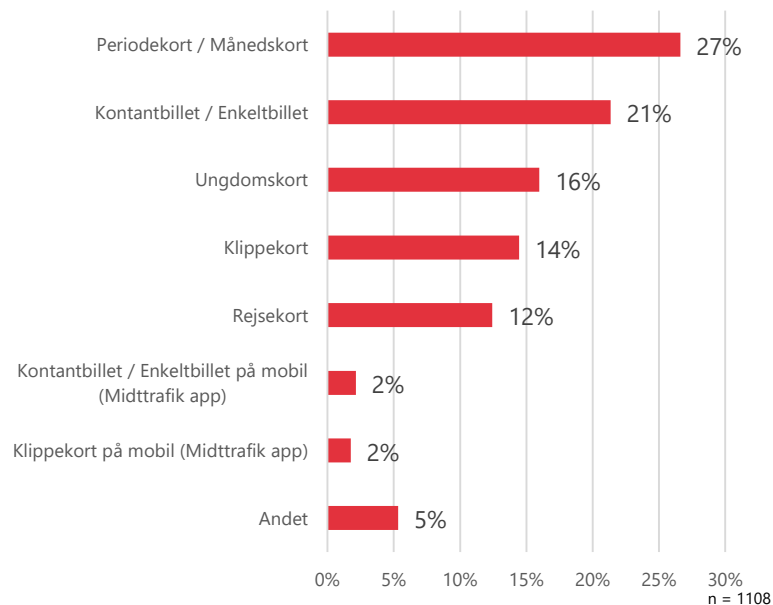


**Din samlede tilfredshed med
denne busrute generelt?**

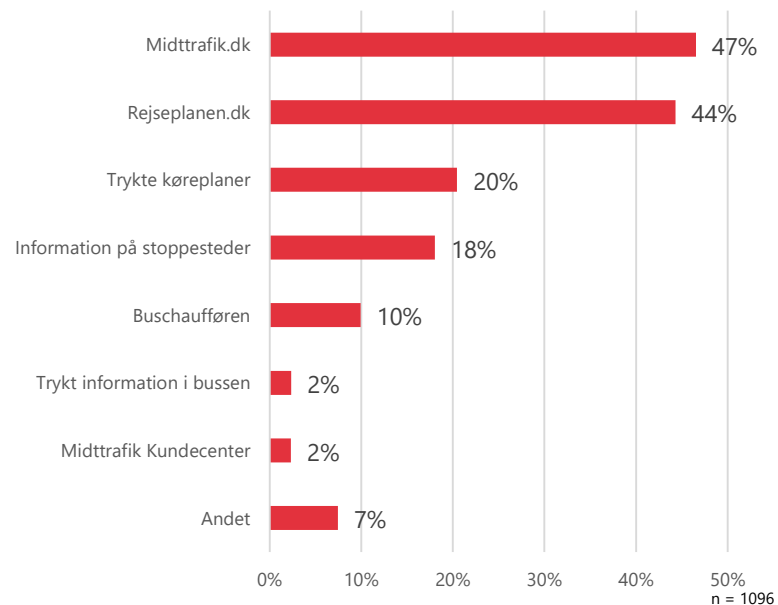
20 % AF DE REJSENDE BRUGER BL.A. TRYKTE KØREPLANER, NÅR DE SØGER INFORMATION OM REJSEN

Knap en femtedel af de rejsende køber oftest kontant- eller enkeltbilletter, når de rejser med bussen

Hvilken billettype benytter du primært?



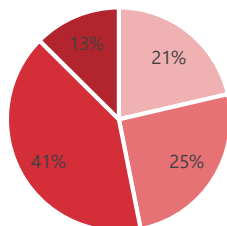
Hvor søger du information om din rejse?



KNAP 75 % AF DE REJSENDE BRUGER BYBUSSENE FLERE GANGE OM UGEN ELLER OFTERE – 42 % ER IMELLEM 15 OG 24 ÅR GAMLE

46 % bruger bybusserne til og fra arbejde eller uddannelse, 41 % bruger dem i fritiden

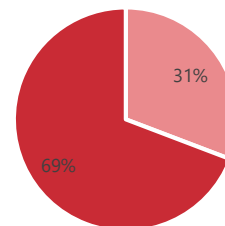
Rejseformål



n = 1111

- Til / fra arbejde
- Til / fra uddannelse
- Fritid / indkøb / besøg
- Andet (hente / bringe børn, ferie, etc.)

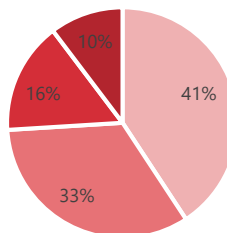
Køn



n = 1077

- Mand
- Kvinde

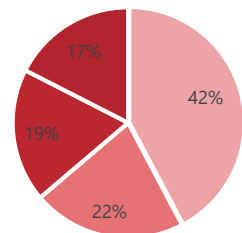
Rejsefrekvens



n = 1113

- Stort set alle hverdage
- Flere gange om ugen
- 1-4 gange om måneden
- Sjældnere end en gang om måneden

Alder



n = 998

- 15-24 år
- 25-44 år
- 45-64 år
- 65+ år

SAMMENLIGNING
AF RESULTATERNE
MED 2011



GENNEMSNITLIG TILFREDSHED I 2016 OG 2011

	2016	2011	DIFFERENCE
BUSSENS OVERHOLDELSE AF KØREPLAN	3,18	3,12	0,06
VENTEFORHOLD VED STOPPESTEDERNE	3,09	2,94	0,15
MULIGHEDEN FOR AT FÅ EN SIDDEPLADS	3,36	3,17	0,20
MULIGHEDERNE FOR OMSTIGNING TIL ANDRE RUTER	3,46	2,99	0,47
BUSSENS AFGANGS- OG ANKOMSTTIDSPUNKTER	3,10	2,90	0,20
PRISEN PÅ DENNE REJSE	2,91	2,43	0,48
TRYGHED I BUSSEN	3,41	3,20	0,21
SIDDEKOMFORT	3,21	3,09	0,12
INDVENDIG RENGØRING I BUSSEN	3,18	3,07	0,11
STØJ I BUSSEN (EKSEMPELVIS FRA MOBILTELEFONER)	3,14	2,95	0,19
IND- OG UDSSTIGNINGSFORHOLD I BUSSEN	3,26	3,10	0,16
INDEKLIMAET I BUSSEN (TEMPERATUR, UDLUFTNING MV.)	2,80	2,83	-0,03
CHAUFFØRENS VENLIGHED OG VEJLEDNING	3,45	3,15	0,30
CHAUFFØRENS KØRSEL	3,25	3,05	0,20
INFORMATION I BUSSEN (OM NÆSTE STOP)	3,16	2,75	0,40
INFORMATION VED STOPPESTEDERNE	3,24	2,98	0,26
INFORMATION OG VEJLEDNING, SOM DU FÅR AF MIDTTRAFIK	3,55	-	-
DIGITALE VÆRKTØJ TIL RÅDIGHED (FX MIDTTRAFIKS APP, PRISBEREGNER, REJSEKORT, WI-FI)	3,66	-	-

EPINION AARHUS

Hack Kampmanns Plads 1-3
8000 Aarhus C , Denmark
T: +45 87 30 95 00
E: aarhus@epinion.dk

www.epinionglobal.com

EPINION KØBENHAVN

Rymsgade 3F
2200 Copenhagen N, Denmark
T: +45 87 30 95 00
E: copenhagen@epinion.dk

04-08-2016

KUNDETILFREDSHED 2016

SAMMENLIGNING PÅ TVÆRS AF BESTILLERE



midttrafik

INDHOLD

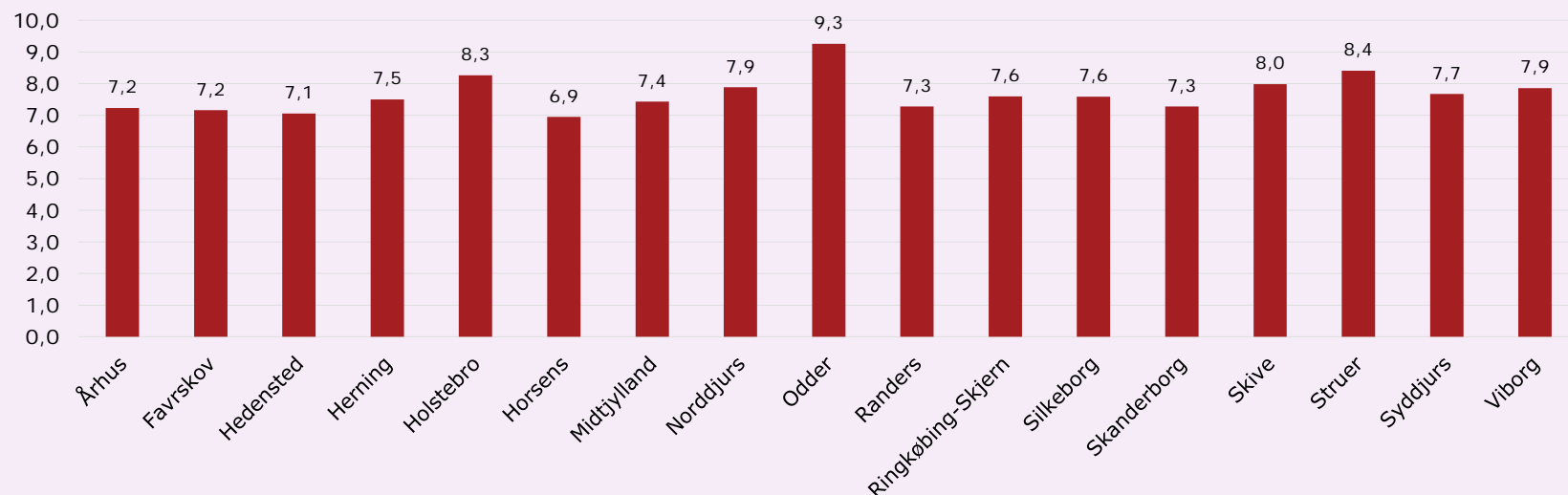
Emne	Side
<i>Samlet tilfredshed med busruten generelt pr. bestiller.....</i>	<i>3</i>
<i>Samlet tilfredshed med rejsen i dag pr. bestiller.....</i>	<i>4</i>
<i>Kundernes loyalitet (Net Promoter Score).....</i>	<i>5</i>
<i>Prioriteringskort.....</i>	<i>7</i>

SAMLET TILFREDSHED MED BUSRUTEN GENERELT PR. BESTILLER

Kundernes vurdering er foretaget på en skala fra 1-10, hvor 1 er meget utilfreds og 10 er meget tilfreds.

Det opgjorte tal pr. bestiller er den gennemsnitlige værdi af kundernes vurdering.

Din samlede tilfredshed med denne busrute generelt?

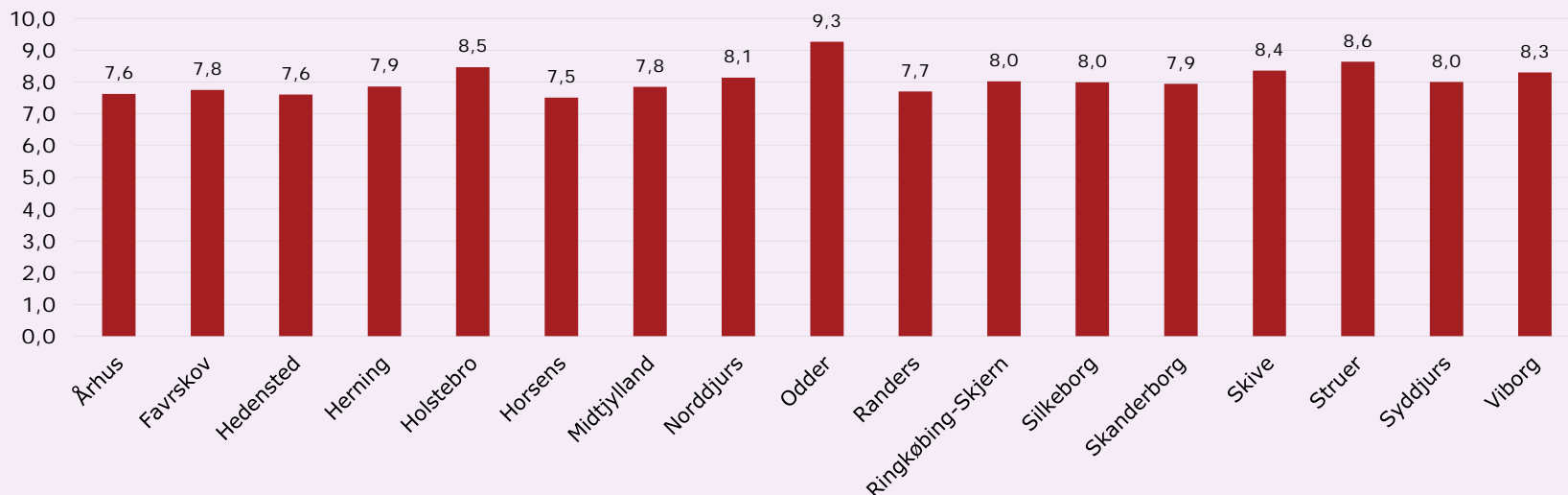


SAMLET TILFREDSHED MED REJSEN I DAG PR. BESTILLER

Kundernes vurdering er foretaget på en skala fra 1-10, hvor 1 er meget utilfreds og 10 er meget tilfreds. det opgjorte tal pr. bestiller er den gennemsnitlige værdi af kundernes vurdering.

Det er en generel tendens, at kunderne tilfredshed med dagens rejse er højere end tilfredsheden med busruten generelt.

Din samlede tilfredshed med rejsen i dag?

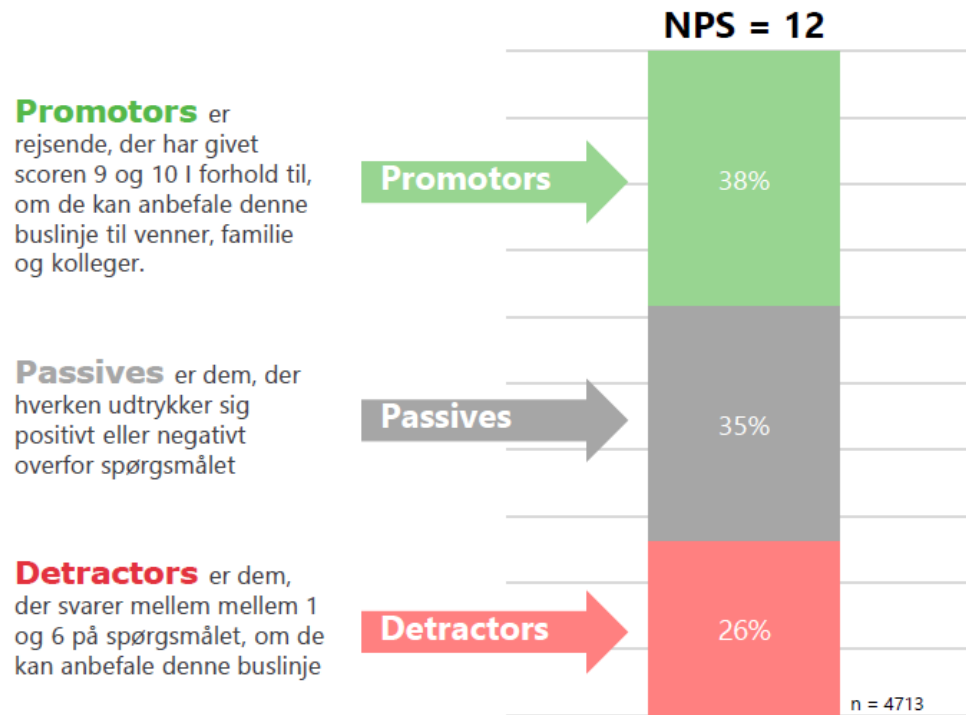


KUNDERNES LOYALITET (NET PROMOTER SCORE)

Parameteret "hvor sandsynligt er det, at du vil anbefale andre at rejse med denne buslinje" vurderes af kunderne på en skala fra 1-10, hvor 1 er slet ikke sandsynlig og 10 er meget sandsynligt.

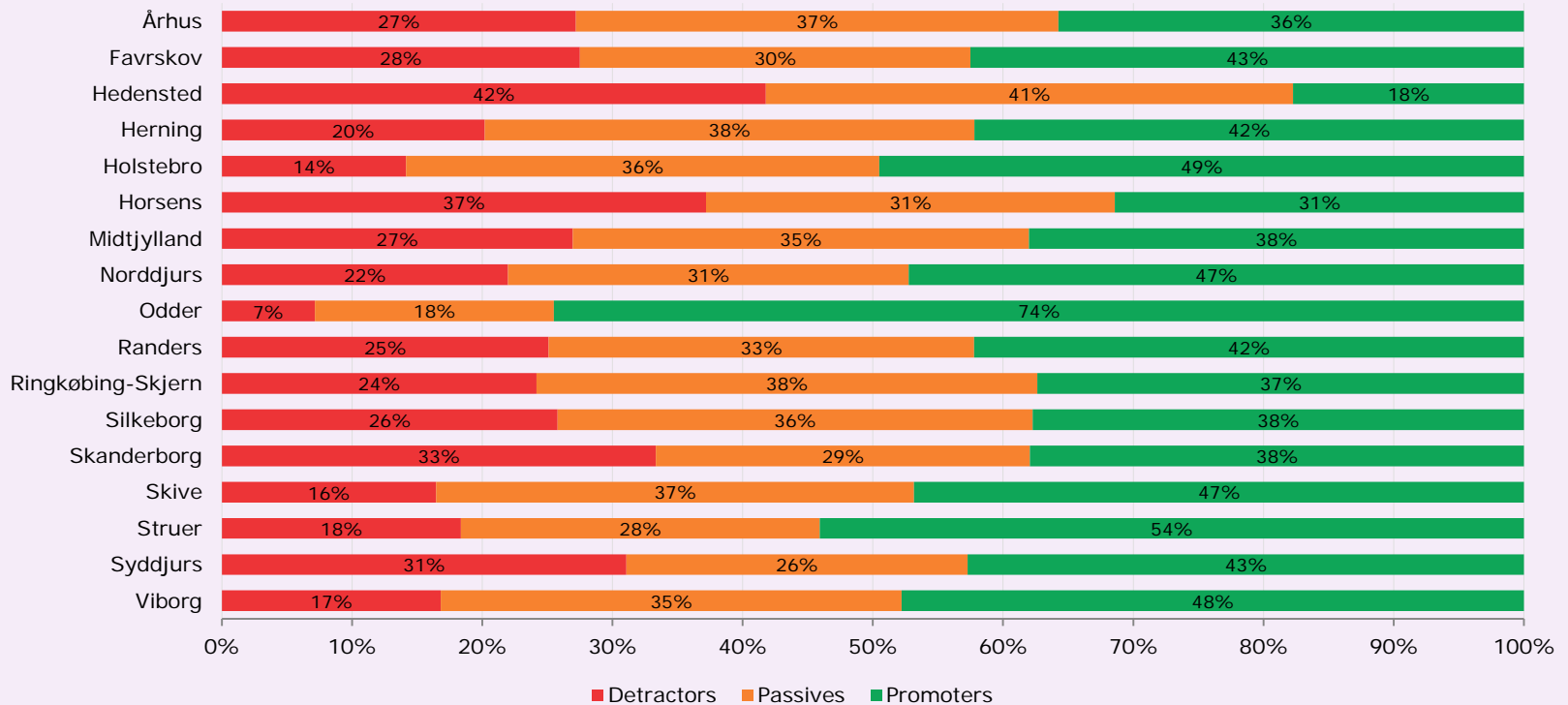
På baggrund af dette opdeles kunderne i promoters (ambassadører), passives og detractors (illoyale).

Net Promoter Scoren (NPS) udregnes som forskellen mellem andelen af ambassadører og illoyale, hvilket i illustrationen nedenfor giver +12 for Midttrafiks samlede kundevurdering i 2016.

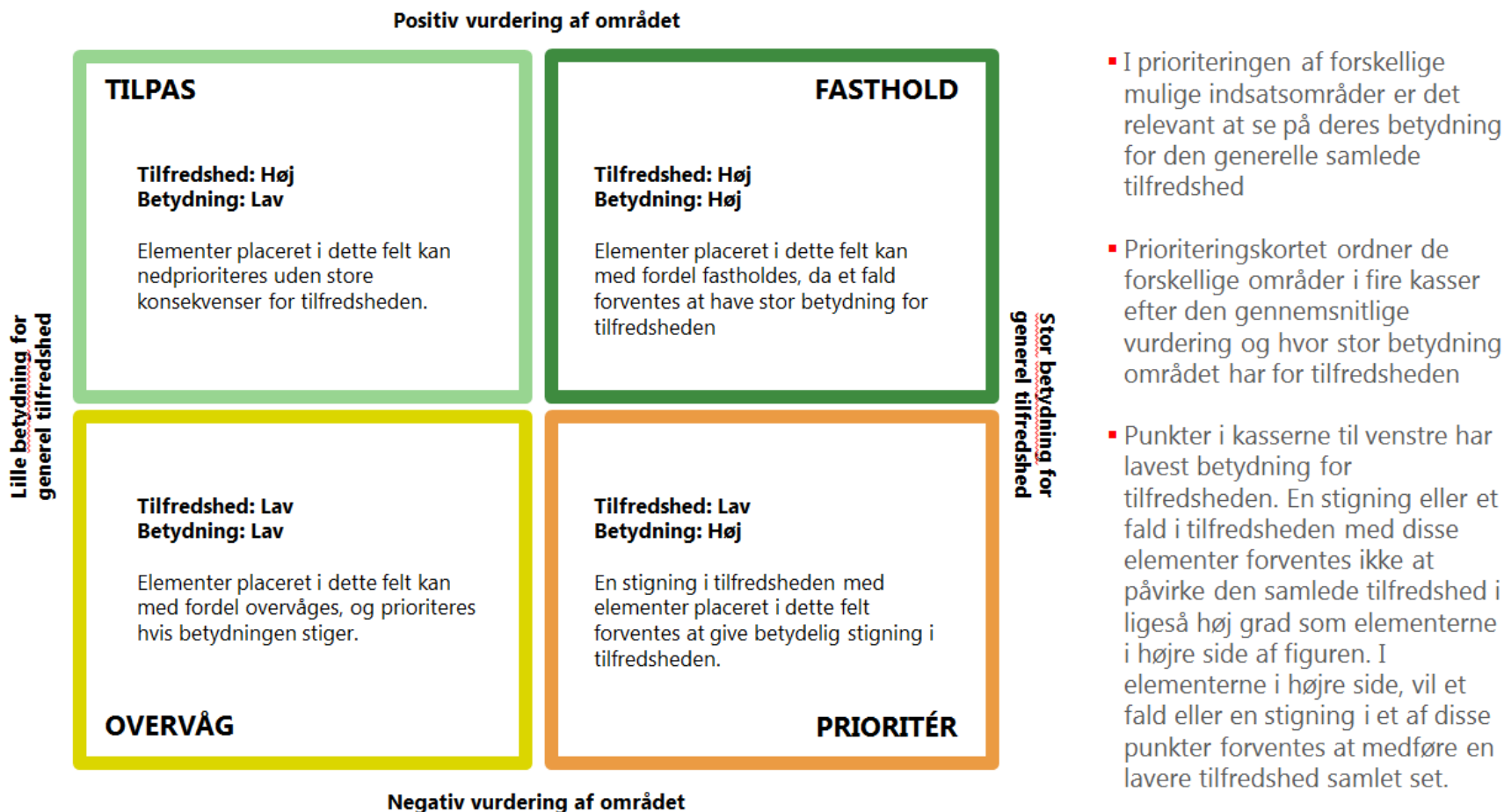


KUNDERNES LOYALITET PÅ TVÆRS AF BESTILLERE

Hvor sandsynligt er det, at du vil anbefale andre at rejse med denne buslinje? (NPS)



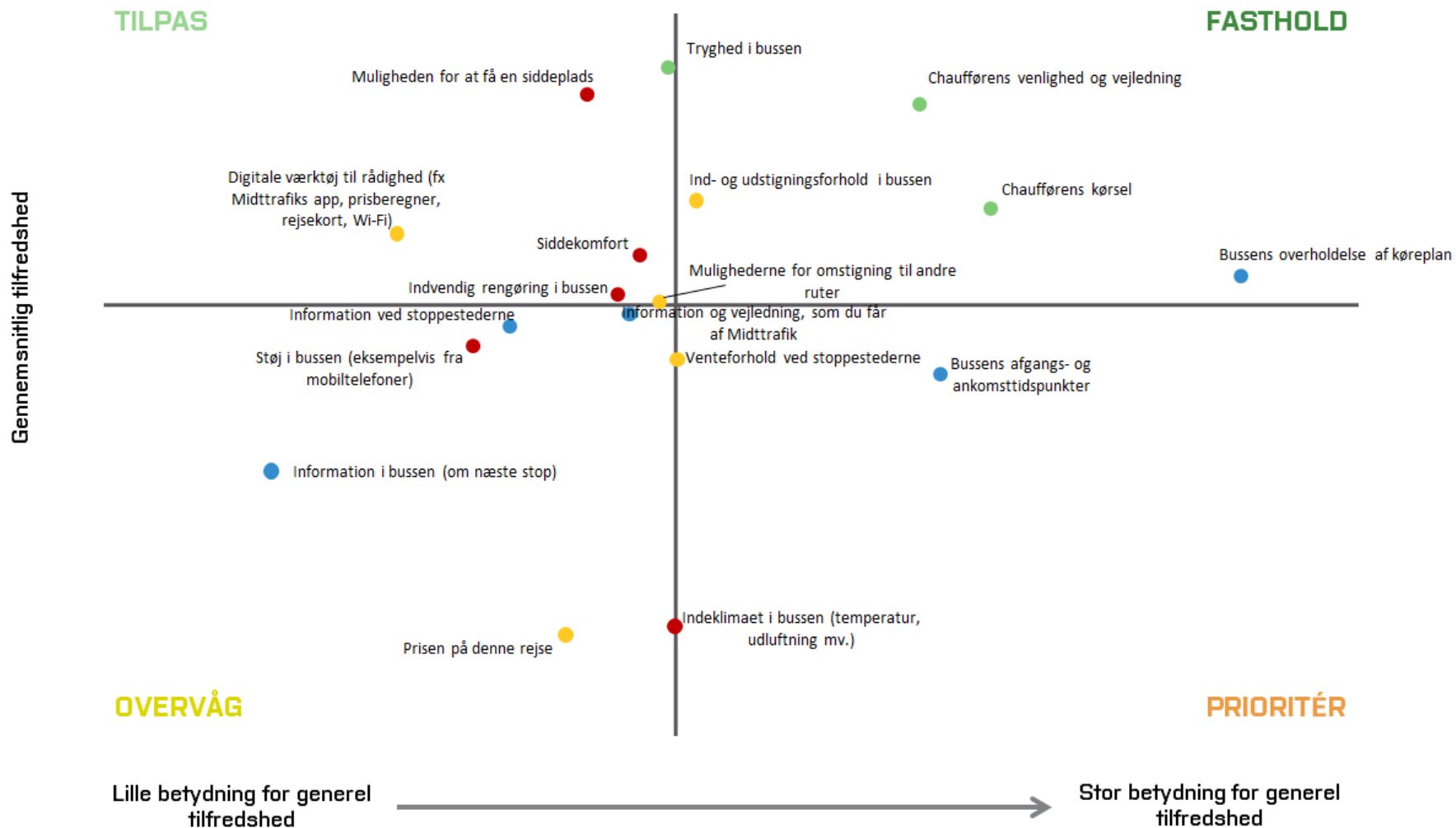
PRIORITERINGSKORT – FORKLARING



- I prioriteringen af forskellige mulige indsatsområder er det relevant at se på deres betydning for den generelle samlede tilfredshed
- Prioriteringskortet ordner de forskellige områder i fire kasser efter den gennemsnitlige vurdering og hvor stor betydning området har for tilfredsheden
- Punkter i kasserne til venstre har lavest betydning for tilfredsheden. En stigning eller et fald i tilfredsheden med disse elementer forventes ikke at påvirke den samlede tilfredshed i ligeså høj grad som elementerne i højre side af figuren. I elementerne i højre side, vil et fald eller en stigning i et af disse punkter forventes at medføre en lavere tilfredshed samlet set.

PRIORITERINGSKORT – SAMLET RESULTAT

Gul: Pris, omstigning & digitale medier, Rød: Komfort og stand, Blå: Information og tider, Grøn: Chauffør og tryghed



SKALAFORKLARING TIL FORTOLKNING AF RESULTATER

Hvis man skal opstille 3 forskellige tommelfingerregler afhængig af hvordan resultaterne er sammensat kan det se ud som følger:

Indeks:

Meget god	75 - 100
God	65 - 74
Middel	50 - 64
Dårlig	40 - 49
Meget dårlig	0 - 39

Gennemsnit:

Her er gennemsnittet baseret på en skala der løber fra 1 – 10 hvor 1 = meget utilfreds og 10 = meget tilfreds

10 Fantastisk
9 Flot
8 Rigtig godt
7 Godt
6 Lige over middel
5 Middel
4 Lige under middel
3 Skidt
2 Dårligt
1 Meget dårligt

NPS:

Dette er baseret på spørgsmålet om man vil anbefale Midttrafik til andre. Skaleringen er udarbejdet og baseret på resultater fra kollektiv branchen i hele norden. Dermed er det muligt at benchmarke og klasificere NPS scores generelt

Over 25 =	Fantastisk
10 - 25 =	God
1 - 10 =	Middel
0 =	Middelmådig
Negativ =	Dårlig

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Dato: 22-08-2016

Vedrørende faste vederlag til næstformænd og menige bestyrelsesmedlemmer i Midttrafik

Tilsynet

Statsforvaltningen henviser til Midttrafiks journalnummer 1-00-1-15.

Statsforvaltningen
Storetorv 10
6200 Aabenraa

Statsforvaltningen godkendte ved brev af 23. september 2014 et ansøgt nedsat fast vederlag til formanden for Midttrafik. Fællesskabet oplyste, at formandens arbejdsindsats var blevet mindre end ved Midttrafiks dannelse. Tidsforbrug var angivet til 495 timer årligt mod hidtil 660 timer årligt. Vederlaget var beregnet ved at gange et folketingsmedlems timeløn (oktober 2013-niveau) med antallet af timer; det vil sige 312 kr. x 495 timer, svarende til cirka 155.000 kr. årligt i vederlag til formanden.

Sagsnummer.: 2014 - 186229
SAGSBEHANDLER:
Susann Jensen Starzet

Telefon: 7256 7000
EAN-Nr. 5798000362222
skriv til os via borger.dk
www.statsforvaltningen.dk

Statsforvaltningen oplyste ved sin afgørelse, at vi på det foreliggende grundlag ikke kunne godkende ændringen af den relative forskel, således at de to næstformænd og de menige medlemmer fortsat oppebar de af Statsforvaltningen Midtjylland godkendte vederlag af 12. marts 2008.

ÅBNINGS- OG TELEFONTIDER
findes på
www.statsforvaltningen.dk/kontakt

Statsforvaltningen henså herved til, at formandens vederlag var nedsat med 25% på grund af det lavere antal bestyrelsesmøder og med henvisning til, at en række problemstillinger i forbindelse med etableringen og udviklingen af Midttrafik nu havde fundet et naturligt leje efter fusionen. Det gav Statsforvaltningen anledning til at undersøge, om arbejdsbyrden for de to næstformænd og de menige medlemmer i lighed med formandens var blevet mindre.

På den baggrund fremsender Midttrafik ved brev af 26. marts 2015 oplysninger om arbejdsbyrden for bestyrelsesmedlemmerne.

Resumé

Det er Statsforvaltningens opfattelse, at de godkendte faste vederlag til de to næstformænd og til de menige bestyrelsesmedlemmer kan fortsætte uændret.

Her følger en gennemgang af sagens baggrund og en nærmere begrundelse for Statsforvaltningens afgørelse.

Sagens baggrund

Midttrafik oplyser ved sin henvendelse af 26. februar 2014, at formandens vederlag reduceres med 25%, mens de øvrige medlemmers vederlag fastholdes, hvorefter de øvrige medlemmers vederlag således fremover udgør en større andel af formandens vederlag:

- Bestyrelsesformanden – 495 timer årligt.
- Hver af de to næstformænd – 165 timer årligt, svarende til 33% af bestyrelsesformanden.
- Hvert menigt medlem – 82,50 timer årligt, svarende til 16 ½% af bestyrelsesformanden.

Dette svarer til følgende faste vederlag (oktober 2013 niveau):

- Hver af de to næstformænd: Ca. 51.000 kr.
- Hver af de menige bestyrelsesmedlemmer: Ca. 26.000 kr.

Midttrafik ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer.

Ved brev af 26. marts 2015 oplyser Midttrafik blandt andet følgende:

”Som følge af Statsforvaltningens anmodning om oplysninger har Midttrafiks bestyrelse gennemført en undersøgelse og beskrivelse af bestyrelsesopgaver for næstformændene og de menige bestyrelsesmedlemmer, som er opdelt på mødevirksomhed og andre arbejdsopgaver. Desuden har Midttrafik på grundlag af offentliggjort praksis fra de tidligere statsforvaltninger foretaget en undersøgelse af vederlagsniveauet i de andre trafikelskaber. Bestyrelsen har drøftet resultatet af undersøgelserne samt bestyrelsens opfattelse af sagen under et møde den 12. december 2014.

I det følgende redegør Midttrafik for undersøgelsesresultatet samt for bestyrelsens drøftelse heraf.

Opgørelse af bestyrelsesmedlemmernes tidsforbrug på mødevirksomhed

Bestyrelsen drøftede på møde den 12. december 2014 bestyrelsesmedlemmernes tidsforbrug på bestyrelsesmøder.

Antallet af bestyrelsesmøder afholdt per år har i perioden 2009-2014 varieret mellem otte og ti årlige møder. Bestyrelsen besluttede i 2013, at der fremover kun skal afholdes seks bestyrelsesmøder om året. Det viste sig, at der i 2014 rent faktisk blev afholdt otte bestyrelsesmøder, idet to af møderne blev afholdt i forbindelse med repræsentantskabsmøder.

Bestyrelsens medlemmer deltager i de to årlige repræsentantskabsmøder, der typisk varer mellem to og fire timer.

Uanset at bestyrelsen fremover forventer at skulle afholde færre møder, er det fortsat bestyrelsens vurdering, at det tidsforbrug, som vederlagene oprindeligt er baseret på, fortsat er retvisende for næstformændene og de menige bestyrelsesmedlemmers arbejde.

Bestyrelsen vurderer, at et menigt medlem anvender ca. 65 timer om året på hvervet som bestyrelsesmedlem. Dertil kommer bestyrelsesmedlemmernes transporttid. Det samlede tidsforbrug vurderes således at være uændret. Tilsvarende vurderes næstformændenes samlede tidsforbrug at være uforandret i forhold til det godkendte tidsforbrug i 2008, dvs. i alt ca. 165 timer.

Der var på bestyrelsesmødet den 12. december 2014 enighed om, at det totale omfang per år af mødemateriale og dagsordenspunkter til bestyrelsesmøderne er uændret, da den gennemsnitlige dagsorden og bilagssamling har været væsentlig større i år med færre møder end i år med flere møder.

Dette afspejler sig fx i, at der i 2013, hvor der blev afholdt ti bestyrelsesmøder, var en gennemsnitlig dagsorden på 27 sider og en gennemsnitlig bilagssamling på 100 sider, mens der i 2014, hvor der blev afholdt otte bestyrelsesmøder, var en gennemsnitlig dagsorden på 37 sider og en gennemsnitlig bilagssamling på 121 sider. Generelt har der været en tendens til, at omfanget af materiale, som bestyrelsesmedlemmerne skal gennemgå forud for bestyrelsesmøder, er blevet forøget over de seneste år.

Samlet er det således bestyrelsens klare opfattelse, at det samlede tidsforbrug for næstformændene og de menige bestyrelsesmedlemmer svarer til det timeantal, som lå til grund for den oprindelige fastsættelse af bestyrelsesvederlag. Dette skyldes navnlig, at nedgangen i antallet af bestyrelsesmøder er blevet modsvaret af en forøget forberedelsestid som følge af en stigning i omfanget af det materiale, som det enkelte bestyrelsesmedlem skal sætte sig ind i forud for hvert bestyrelsesmøde.

Bestyrelsesmedlemmernes øvrige arbejdsopgaver

Bestyrelsen drøftede på mødet den 12. december 2014 omfanget af øvrige opgaver (udover mødevirksomhed), som bestyrelsens medlemmer varetager som led i deres hverv.

I [bilag 1](#) er foretaget en beskrivelse af de andre opgaver udover mødevirksomhed, som bestyrelsens medlemmer deltager i, herunder med angivelse af hvilke aktiviteter henholdsvis formanden, næstformændene og de menige bestyrelsesmedlemmer deltager i.

Som det fremgår af skemaet, anvender de menige bestyrelsesmedlemmer således (udover mødeaktivitet) også tid på:

- Indvielser og andre events
- Mediehåndtering
- Deltagelse i trafikkonferencer og generel orientering vedrørende kollektiv trafik
- Kontraktstyring i forhold til Aarhus Sporveje
- Repræsentation i Letbanerådet
- Borgerhenvendelser
- 2-dages studietur i 2015

Næstformændene deltager udover bestyrelsesmøder også i følgende arbejde:

- Møder i formandskabet
- Møder med ikke egne-kommuner
- Indvielser og andre events
- Mediehåndtering
- Deltagelse i trafikkonferencer og generel orientering vedrørende kollektiv trafik
- Møder med diverse interesseorganisationer af relevans for Midttrafik
- Kontraktstyring i forhold til Aarhus Sporveje
- Borgerhenvendelser
- Møder i medarbejderfora (HMU og LMU)
- Møder med folketingspolitikere om trafikpolitik
- 2-dages studietur i 2015

Som det fremgår, anvender både næstformændene og de menige bestyrelsesmedlemmer en del tid på aktiviteter som led i bestyrelseshvervet, som ikke har karakter af almindelig mødevirksomhed. Omfanget af dette arbejde er fortsat svarende til det, som lå til grund for Statsforvaltningen Midtjyllands oprindelige godkendelse af vederlagene.

Derimod har bestyrelsesformanden oplevet en vis nedgang i det øvrige arbejde. Denne nedgang for formanden skyldes, at formanden i årene efter stiftelsen deltog i en del aktiviteter, der havde sammenhæng med opstarten af det nye trafikelskab, som var en nyskabelse i forbindelse med struktur- og kommunalreformen. Efterhånden som tiden er gået, er dette arbejde blevet mindre, hvilket var baggrunden for Midttrafiks anmodning om nedsættelse af vederlaget til formanden. Næstformændene og de menige bestyrelsesmedlemmer deltog ikke i det arbejde, som nu er blevet afviklet. Derfor er næstformændene og de menige bestyrelsesmedlemmer samlede tidsforbrug ikke blevet mindre.

Midttrafik og bestyrelsesvederlag i trafikelskaber

Efter praksis skal der ved godkendelse af vederlag til medlemmer af styrelsesorganer i kommunale fællesskaber tages hensyn til fællesskabets kompleksitet, størrelse mv.

Midttrafik er et kommunalt fællesskab bestående af 19 kommuner og Region Midtjylland med i alt ca. 1,2 mio. borgere. Midttrafik har årligt ca. 70 mio. passagerer og en omsætning på bustrafikken på 1,432 mia. kr. (2013). Under Midttrafik hører Busselskabet Aarhus Sporveje, som med egne chauffører udfører egenproduktion af bustrafik. Midttrafik er således det eneste trafikelskab med en væsentlig egenproduktion (egne chauffører) og har dermed langt det største antal ansatte. Midttrafik har i alt ca. 800 ansatte, hvoraf ca. 660 hører til Busselskabet Aarhus Sporveje, der er en driftsenhed underlagt Midttrafiks direktør. Movia har ifølge CVR ca. 300 ansatte og de øvrige trafikelskaber endnu færre.

Midttrafik har på grundlag af offentliggjort praksis fra de tidligere statsforvaltninger foretaget en undersøgelse af niveauet for bestyrelsesvederlag i de andre trafikelskaber.

Det fremgår af den fundne praksis, at i Movia modtager næstformændene hhv. de øvrige medlemmer vederlag svarende til henholdsvis 40 % og 20 % af formandens vederlag. I Nordjyllands Trafikelskab modtager de henholdsvis 66,7 % og 50 %, og i både Sydtrafik og Fynbus modtager de henholdsvis 25 % og 12,5 %.

Næstformændene og de øvrige bestyrelsesmedlemmer har i Midttrafik hidtil modtaget vederlag svarende til henholdsvis 25 % og 12,5 % af formandens vederlag, hvilket også er tilfældet i Sydtrafik og Fynbus. Dette er imidlertid lavere end vederlaget til næstformænd og menige bestyrelsesmedlemmer i både Movia og Nordjyllands Trafikselskab.

Hvis næstformændenes og de øvrige bestyrelsesmedlemmers vederlag fastholdes, mens formandens vederlagsreduktion på 25 % godkendes, vil næstformændene og de øvrige bestyrelsesmedlemmer modtage vederlag svarende til henholdsvis 33,3 % og 16,7 % af formandens vederlag - et vederlag, der stadigvæk er lavere end forholdet mellem formandens og de menige medlemmers vederlag i Movia.

Som det fremgår af undersøgelsen, ligner Midttrafik i størrelse og kompleksitet bedst Movia. Dette bør også afspejle sig i vederlagsniveauet for næstformændene og de menige bestyrelsesmedlemmer.

Sammenfatning af Midttrafiks bestyrelses opfattelse

Det er på baggrund af de ovenfor nævnte forhold bestyrelsens opfattelse, at:

- Opgavemængden i forhold til forberedelse af bestyrelsens møder er blevet forøget, hvilket modsvarer de nu lidt færre afholdte bestyrelsesmøder. Tidsforbruget i forbindelse med bestyrelsesmøderne (og repræsentantskabsmøderne) er derfor fortsat det samme for bestyrelsens medlemmer.
- Bestyrelsesmedlemmerne varetager en række til tider tidskrævende opgaver, som rækker udover bestyrelsesmøderne.
- Den samlede opgavemængde for næstformændene såvel som menige bestyrelsesmedlemmer svarer til den hidtidige.
- Nedsættelsen af formandens vederlag var begrundet i, at formandens ekstra arbejde forbundet med opstarten af Midttrafik er blevet afviklet. Næstformændene og de menige bestyrelsesmedlemmer deltog i al væsentlighed ikke i dette arbejde, hvorfor deres samlede tidsforbrug ikke er påvirket af afviklingen af dette arbejde.
- Ved sammenligning af vederlaget til Midttrafiks bestyrelse med vederlaget til de andre trafikselskabers bestyrelser, er det naturligt, at nedsættelsen af formandens vederlag kan ske, uden at det påvirker de øvrige bestyrelsesmedlemmers vederlag.

På grundlag heraf er det således sammenfattende bestyrelsens klare opfattelse, at vederlaget til næstformændene og de menige bestyrelsesmedlemmer ikke bør nedsættes, og at der heller ikke er grundlag for en sådan nedsættelse.

Såfremt Statsforvaltningen med denne redegørelse fortsat måtte være af den opfattelse, at der er anledning til spørgsmål om rigtigheden af næstformændene og de menige bestyrelsesmedlemmers vederlag, skal vi venligst anmode om et møde med Statsforvaltningen om sagen.”

I et bilag til Midttrafiks henvendelse fremgår følgende om bestyrelsesmedlemmernes arbejdsopgaver:

Bilag 1 - Opgavetyper i Midttrafiks bestyrelse

Opgavetyper	Formand	Næstformænd	Øvrige bestyrelsesmedlemmer
Møder			
Møder i bestyrelsen	X	X	X
Møder i repræsentantskabet	X	X	X
Møder i formandskabet	X	X	
Mødeforberedelse	X	X	X
Transport til møderne	X	X	X
Øvrige bestyrelsesopgaver			
Øvrige møder <ul style="list-style-type: none"> • møder med kommuner (ikke egenkommune), • Trafikselskaberne i Danmark 	X 2 x årligt	X Hvert 2. år	
Indvielser og events: Rejsekort, Kundernes dag	X	X	x
Håndtering af medier	X	X	x
Orientering i presseklip	X	X	x
Deltagelse i trafikkonferencer	X	X	x
Deltagelse i møder med brancheorganisationer (f.eks. taxabrancheorganisation, Danske Handicaporganisationer, Ældre Sagen mv.)	X	X	
Eget busselskab: Busselskabet Aarhus Sporveje <ul style="list-style-type: none"> • Møder, ekstra bestyrelsesarbejde • Kontraktstyring (1 x årligt) 	X X	X	x
Politisk repræsentation i Letbanerådet			x
Borgerhenvendelser og -politisk dialog	X	X	x
Møder i medarbejderfora	X	X	
Møder med leverandører	X		
Møder med transportministeren	X		
Møder med FM om trafikpolitik	X	X	
Aktiviteter planlagt i 2015			
Kunde for en dag (1 dag)	X	X	x
Studietur (2 dage)	X	X	x

Statsforvaltningens kompetence og regelgrundlaget

Kommunestyrelseslovens § 60, stk. 1, er sålydende:

”Aftaler om samarbejde mellem kommunerne, som vil medføre indskrænkning i de enkelte deltagende kommunalbestyrelses beføjelser efter denne lov, kræver, medmindre andet særligt er hjemlet i lovgivningen, godkendelse fra statsforvaltningen.”

Tilsynsmyndighedens godkendelse af vedtægter m.v. for kommunale fællesskaber omfatter både en legalitets- og hensigtsmæssighedsprøvelse, herunder af eventuelle bestemmelser om vederlæggelse af medlemmer af bestyrelsen for de pågældende selskaber. Det er således tilsynsmyndigheden, der – via godkendelsesbeføjelsen – træffer bestemmelse om vederlæggelse af medlemmer af bestyrelsen for kommunale fællesskaber.

Følgende fremgår af § 21 i bilag 1 (Trafikselskaber vest for Storebælt) til bekendtgørelse nr. 1374 af 25. november 2015 om vedtægter for organisering af trafikselskaber (standardvedtægt):

§ 21. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.

De principper, som fremgår af det tidligere Indenrigsministeriums cirkulæreskrivelse nr. 9231 af 4. marts 1981 om vederlæggelse af hverv som medlem af bestyrelsen for selskaber, som helt eller delvist er i offentlig eje, finder fortsat anvendelse ved Statsforvaltningens vurdering af, om der skal ske godkendelse af vederlag.

Det fremgår af cirkulæreskrivelsen, at vederlæggelsen af hvervet som bestyrelsesmedlem som udgangspunkt bør ske på grundlag af reglerne om mødediæter efter (nu) § 16 a i den kommunale styrelseslov.

Udgangspunktet er således, at der alene kan vederlægges med udbetaling af mødediæter.

I de tilfælde, hvor forberedelsen til møderne går ud over, hvad der normalt kan forventes, eller hvor der foreligger en betydelig arbejdsindsats, der ikke direkte er knyttet til mødevirksomhed, f.eks. forberedelsesarbejde, deltagelse i drøftelser, forhandlinger, besigtigelser og lignende kan en fast vederlagsordning være berettiget. Det vil ofte være formanden eller næstformanden, der har en sådan merbelastning, som ikke er knyttet til egentlig mødetid.

Det fremgår også af skrivelsen, at et fast vederlag i givet fald fastsættes på grundlag af en opgørelse over den tid, der anvendes eller forventes anvendt. Vederlaget beregnes sædvanligvis ud fra den timeløn, som et folketingsmedlem oppebærer, medmindre hvervets karakter taler for, at der tages udgangspunkt i en højere lønramme.

Et højt tidsforbrug kan ikke i sig selv begrunde et fast vederlag. Karakteren og omfanget af det kommunale fællesskabs virksomhed skal tillige indgå i vurderingen. Udover tidsforbruget indgår det således blandt andet i vurderingen af, om et fast vederlag er berettiget, at fællesskabet har en omsætning af en vis størrelse.

Det fremgår af Folketingets hjemmeside, at grundvederlaget pr. 1. oktober 2014 for et folketingsmedlem er 616.295 kr. Beregnet ud fra et anslået timeforbrug på 1924 timer, svarer det til en time-

sats på ca. 320 kr. Grundvederlaget pr. 1. oktober 2015 er 624.887 kr. Beregnet ud fra et anslået timeforbrug på 1924 timer, svarer det til en timesats på ca. 325 kr.

Eksempler fra praksis

Indenrigsministeriet udtaler i 1995, at oplysninger om et forholdsvis højt tidsforbrug for et bestyrelsesmedlem ikke i sig selv kan begrunde, at der godkendes et fast vederlag til det pågældende medlem. Efter ministeriets opfattelse må karakteren og omfanget af det pågældende kommunale fællesskabs virksomhed tillige indgå i tilsynsmyndighedens vurdering af, hvorvidt der er grundlag for at fravige de almindelige principper i cirkulæreskrivelsen. Sagen vedrørte godkendelse af vederlag til formanden for et plejehjemsfællesskab bestående af et plejehjem normeret til mellem 72 og 43 personer. Det blev til sagen oplyst, at timeforbruget for formanden i 1993 var ca. 49 timer og i marts-juni 1994 ca. 85 timer. Ministeriet fandt ikke grundlag for at fravige det almindelige udgangspunkt om en diætordning (sag 1995/1361-5).

Ministeriet godkendte i 1998 et fast vederlag på 80.000 kr. til formanden for bestyrelsen for I/S Amagerforbrændingen på baggrund af et timeforbrug på ca. 350 timer om året og et fast vederlag til næstformanden på ca. 40.000 kr. på baggrund af et timeforbrug på mellem 200-250 timer årligt.

I 1999 godkendte ministeriet et fast vederlag på 80.000 kr. årligt til formanden for bestyrelsen og repræsentantskabet af Storstrøms Trafikselskab på baggrund af oplysninger om et timeforbrug på 400 timer årligt. Selskabet havde en omsætning på 240 mio. kr. årligt.

I 2008 godkendte ministeriet et fast vederlag på ca. 33.000 kr. årligt til næstformanden for bestyrelsen i Fynbus. Det forventede timeforbrug for næstformanden var på ca. 200 timer årligt, og fællesskabet havde en forventet årlig omsætning på ca. 456 millioner kr. Ministeriet lagde ikke alene vægt på det anslåede tidsforbrug for næstformanden, men foretog en samlet vurdering af oplysningerne i sagen, fællesskabets omsætning, herunder i forhold til andre trafikelskabers omsætning, og de vederlag til medlemmerne af bestyrelserne, der er godkendt for andre trafikelskaber (sag 2007-2341-4).

Statsforvaltningen Hovedstaden godkendte i 2010 faste vederlag til bestyrelsen i CTR (Centralkommunernes Transmissionselskab I/S) med 75.000 kr. til formanden, 50.000 kr. til næstformanden og 25.000 kr. til hver af de øvrige otte bestyrelsesmedlemmer. Omsætningen var angivet til 1,7 mia. kr., og det var oplyst, at CTR via kommunernes distributionsselskaber leverede varme til omkring 250.000 boliger. Statsforvaltningen lagde vægt på oplysningerne om den forventede arbejdsindsats for bestyrelsesmedlemmerne sammenholdt med størrelsen af omsætning og antal kunder.

Statsforvaltningen Hovedstaden godkendte i 2010, at formanden for bestyrelsen for HMN Naturgas I/S vederlægges i overensstemmelse med en beslutning truffet på et repræsentantskabsmødet den 28. maj 2010, hvorefter der udbetales et årligt vederlag på ca. 240.000 kr. til formanden for bestyrelsen svarende til 33 % af statens skalatrin 53. Statsforvaltningen lagde ved godkendelsen vægt på oplysningerne om den forventede arbejdsindsats for bestyrelsesformanden sammenholdt med størrelsen af omsætningen og markedsandelen for HMN Naturgas I/S.

Det daværende Økonomi- og Indenrigsministerium godkendte i 2013 vedtægterne for HMN Naturgas I/S, herunder bestemmelserne om vederlæggelse af formanden for repræsentantskabet efter repræsentantskabets bestemmelse, næstformanden med 40 % af formandsvederlaget og de øvrige bestyrelsesmedlemmer med 15 % af formandsvederlaget.

Statsforvaltningen godkendte i 2014 et fast vederlag på 70.000 kr. årligt i perioden 2014-2017 til formanden for et nyt kommunalt fællesskab, Nordsjællands Park og Vej. Statsforvaltningen lagde vægt på tidsforbrug, karakteren, omfang samt omsætning. Der blev også henset til, at der var tale

om opstart af et kommunalt fællesskab. Statsforvaltningen henviste til oplysningerne i sagen om, at der for formanden kunne være en betydelig arbejdsbyrde i form af forberedelse, besigtigelser og daglig kontakt med fællesskabets administration. Statsforvaltningen henviste også til det oplyste om, at formanden ville skulle håndtere hastesager, herunder være til stede ved besigtigelser, og at formanden nærmest daglig ville have kontakt med chefen for fællesskabet og reelt stå til rådighed for administrationen i fællesskabet på daglig basis. Der var oplyst et forventet timeforbrug på 280 timer, fordelt på 160 timer til forberedelse af bestyrelsesmøder og 120 timer til arbejde, der ikke direkte er knyttet til bestyrelsesmøderne. Statsforvaltningen godkendte endvidere et fast vederlag på 35.000 kr. årligt til næstformanden frem til og med 2017. Der var oplyst et forventet tidsforbrug på 140 timer, fordelt på 80 timer til – i samarbejde med formanden – forberedelse af bestyrelsesmøder og 60 timer til arbejde, der ikke direkte var knyttet til bestyrelsesmøderne. For så vidt angik de menige medlemmer af bestyrelsen, fandt Statsforvaltningen, at der ikke var grundlag for at fravige udgangspunktet om, at vederlæggelse af hvervet som bestyrelsesmedlem burde ske på grundlag af reglerne om mødediæter efter § 16a i den kommunale styrelseslov. Omsætningen var oplyst til at være 80 mio. kr. årligt (j.nr. 2013-613/513).

Statsforvaltningen godkendte i 2014 et fast vederlag på 123.074 kr. om året til formanden for affaldsselskabet L90 i perioden 2014-2017. Selskabet havde i 2013 en omsætning på ca. 284 mio. kr. Tidsforbruget var angivet til ca. 400 timer. Statsforvaltningen oplyste, at: "Statsforvaltningen efter de konkrete omstændigheder [kan] godkende det faste vederlag på 123.074 kr. om året til formanden for perioden 2014-2017. Statsforvaltningen lægger herved særlig vægt på, at de af tilsynsmyndigheden hidtil godkendte vederlag har været på cirka samme niveau siden 2002. Det fremgår af sagsakterne, at tilsynsmyndighedens tidligere godkendelse har været begrundet i oplysningerne om formandens aktiviteter og forventede tidsforbrug, jf. ovenfor."

Samtidig oplyste Statsforvaltningen bl.a., at: "Særligt for så vidt angår godkendelse af faste vederlag i kommunale fællesskaber, kan der fremover ske ændringer i forhold til hidtidig praksis i den pågældende regionale landsdel. Vi henviser herved til, at blandt andet hensynet til hvad der er godkendt i andre lignende kommunale fællesskaber, indgår i Statsforvaltningens afgørelse."

I forbindelse med den fremtidige behandling af anmodninger om godkendelse af faste vederlag til medlemmer af bestyrelserne i kommunale fællesskaber, jf. § 60 i kommunestyrelsesloven, som efter reformen den 1. juli 2013 nu omfatter hele landet, vil der således være opmærksomhed herpå i relation til samordning af praksis."

I 2015 godkendte Statsforvaltningen et fast vederlag på 30.000 kr. om året til formanden for Østdeponi i perioden 2014-2017. Statsforvaltningen fandt ikke grundlag for at godkende et årligt vederlag på 59.350 kr. Statsforvaltningen lagde særligt vægt på, at det kommunale fællesskabs omsætning (ca. 56 mio. kr. i 2013 og ca. 70 mio. kr. 2012) var af begrænset omfang i forhold til andre kommunale fællesskaber, hvor der er godkendt fast vederlag, og at det angivne tidsforbrug i vidt omfang var knyttet til afholdelse af møder, seminarer samt vurderinger i forhold til regeringens ressourcestrategi og regionale samarbejder. Statsforvaltningen fandt, at det kunne give anledning til tvivl, om der var grundlag for at fravige udgangspunktet om mødediæter. Efter en samlet vurdering af sagens oplysninger og praksis for godkendelse af faste vederlag fandt Statsforvaltningen dog at kunne godkende et fast vederlag på 30.000 kr.

Afgørelsen er af Østdeponi efterfølgende påklaget til Social- og Indenrigsministeriet, der ved brev af 30. juni 2016 har stadfæstet Statsforvaltningens afgørelse (sagsnummer 2015-7258).

Statsforvaltningen Midtjyllands afgørelse af 12. marts 2008

For så vidt angår næstformændene, henviser Statsforvaltningen Midtjylland til Midttrafiks oplysninger :

”Det er i Midttrafik fastlagt i vedtægterne, at der skal være 2 næstformænd. Midttrafiks vedtægter er godkendt enstemmigt af alle 19 kommuner i Regionen og Region Midtjylland. Konstitueringen i den nuværende valgperiode indebærer, at de to næstformænd repræsenterer Midttrafiks 2 største bestillere, nemlig Århus Kommune og Region Midtjylland.

De to næstformænd i Midttrafiks bestyrelse har en stedfortrædende funktion, dels i forhold til tegningsretten i Midttrafiks vedtægter (§ 20, stk. 3), dels at formandens opgaver varetages ved dennes forfald.

Herudover repræsenterer næstformændene Midttrafik i udadvendte funktioner, som fx Letbaneprojektet, indlæg på konferencer, udtalelser til pressen osv.

Næstformændene deltager i løbende mødeaktivitet med bestyrelsesformanden og direktionen. Udover bestyrelsesmøder, som afholdes 11 gange om året, afholdes der formandskabsmøder ca. 12 gange om året, hvor bestyrelsesformanden og begge næstformænd deltager. Disse møder har typisk en varighed af minimum 2 timer.

På formandskabsmøderne drøftes emner, der er tættere på den daglige drift, herunder forberedelse eller opfølgning i forhold til arbejdet i bestyrelsen. Desuden involveres formandskabet i møder med samarbejdsparter og andre relevante i markedet for kollektiv trafik. Det kan for eksempel dreje sig om møder med vognmænd om situationen for det danske busmarked, møder med industrien om muligheden for mere miljørigtig kollektiv trafik osv. Der er således ikke tale om, at næstformændene udfører arbejdsopgaver for Midttrafik som sådan.

Der er udpeget en første- og en anden-næstformand, men dette har alene betydning i forhold til hvem, der repræsenterer bestyrelsesformanden ved forfald og udgør således kun en beskedent del af opgaveporteføljen.”

For så vidt angår oplysninger om de menige bestyrelsesmedlemmer, anfører Statsforvaltningen Midtjylland følgende:

”Om de menige bestyrelsesmedlemmer anførte Midttrafik bl.a., at de i bestyrelsen indvalgte kommunalbestyrelsesmedlemmer skal koordinere det trafikpolitiske arbejde med flere kommuner og herfra bl.a. videreformidle oplysninger om lokale forhold, der har betydning for trafikselskabets udvikling og varetagelse af opgaver for alle kommuner. Disse emner varetages af bestyrelsesmedlemmerne i deres egenskab af at være valgte bestyrelsesmedlemmer, og kan derfor ikke betragtes som en særskilt opgave løst for Midttrafik. For at sikre alle kommuner god indflydelse har hvert bestyrelsesmedlem løbende kontakt til de kommuner, der ikke er direkte repræsenteret i bestyrelsen. Dette er efter Midttrafiks opfattelse hensigtsmæssigt, selvom selskabet har valgt at indkalde repræsentantskabet to gange om året mod lovens minimum på et årligt møde. Midttrafik giver i sit brev eksempler på de enkelte bestyrelsesmedlemmers løbende kontakt med de øvrige kommuner.

Bestyrelsesmedlemmerne bliver ofte kontaktet af borgere, virksomheder, institutioner osv. pga. deres medlemskab af Midttrafiks bestyrelse – det er typisk henvendelser om ønsker, klager, idéer, spørgsmål, holdninger osv. vedr. den kollektive trafik. Bestyrelsesmedlemmerne deltager også af og til i fx borgermøder om den kollektive trafik. Bestyrelsesmedlemmerne besvarer henvendelser fra pressen om forhold, der drøftes i Midttrafiks bestyrelse, og om Midttrafik generelt. Bestyrelsesmedlemmerne er dermed med til at sikre, at Midttrafik er synligt og forankret lokalt på tværs af den geografisk store region.

De første syv møder i 2007 har i gennemsnit haft ca. 100 siders materiale til forberedelse, hvoraf ca. 25 sider er dagsorden med sagsfremstilling og indstillinger og 75 sider bilag, oplyser Midttrafik endvidere. Midttrafiks oprindelige ansøgning til statsforvaltningen lød på, at forberedelse og deltagelse i møder vil være 7,5 timer pr. møde, hvilket ikke tyder på at være for højt angivet. Statsforvaltningen har da heller ikke anfægtet dette.”

Herudover henviser Statsforvaltningen Midtjylland til oplysningerne om, at Midttrafik for de 19 kommuner og regionen udfører opgaver, der svarer til en omsætning på 1,3 mia. kr. i 2007. Det drejer sig om ca. 2,2 mio. køreplantimer i ruteplanlagte busser og ca. 220.000 individuelt koordinerede rejser for handicappede borgere samt varetagelse af store dele af den siddende patientbefordring for regionen.

Statsforvaltningen Midtjylland træffer herefter følgende afgørelse:

”Midttrafik har i brev af 9. november 2007 til statsforvaltningen uddybende beskrevet de opgaver som næstformændene og de øvrige medlemmer i Midttrafiks bestyrelse varetager, jf. det ovenfor refererede.

Statsforvaltningen finder på den baggrund, at der påhviler næstformændene en sådan merbelastning, som ikke er knyttet til egentlig mødevirksomhed, at dette kan begrunde et fast vederlag. Statsforvaltningen kan således godkende, at de to næstformænd som ansøgt tillægges et vederlag på hver 25 % af formandens vederlag.

Statsforvaltningen kan endvidere på baggrund af den givne beskrivelse godkende, at bestyrelsesmedlemmer som ansøgt vederlægges med årligt 12,5 % af bestyrelsesformandens vederlag, hvis de ønsker dette frem for diæter og erstatning for tabt arbejdsfortjeneste.”

Statsforvaltningens afgørelse af 23. september 2014

Statsforvaltningen oplyser i sin afgørelse af 23. september 2014, at vi på det foreliggende grundlag ikke kan godkende ændringen af den relative forskel, således at de to næstformænd og de menige medlemmer fortsat oppebærer de af Statsforvaltningen Midtjylland godkendte vederlag af 12. marts 2008.

Statsforvaltningen henser herved til, at formandens vederlag er nedsat med 25% på grund af det lavere antal bestyrelsesmøder og med henvisning til, at en række problemstillinger i forbindelse med etableringen og udviklingen af Midttrafik nu har fundet et naturligt leje efter fusionen. Det giver Statsforvaltningen anledning til at undersøge, om arbejdsbyrden for de to næstformænd og de menige medlemmer i lighed med formandens er blevet mindre.

Statsforvaltningen anmoder på den baggrund om at få oplyst, hvilke ændringer der måtte være i henholdsvis arbejdsopgaverne for næstformændene og for de menige bestyrelsesmedlemmer i forhold til de oplysninger fra Midttrafik, der lå til grund for Statsforvaltningen Midtjyllands godkendelse den 12. marts 2008, herunder det forventede timeforbrug.

Statsforvaltningen oplyser afslutningsvis, at når oplysningerne er modtaget, vil vi vurdere, om de den 12. marts 2008 godkendte vederlag til henholdsvis næstformænd og de menige bestyrelsesmedlemmer kan fortsætte uændret.

Statsforvaltningens afgørelse

Midttrafik har den 26. marts 2015 sendt redegørelse om ændringer af arbejdsopgaverne for Midttrafiks bestyrelse og har uddybende beskrevet arbejdsopgaverne for henholdsvis de to næstformænd og de seks menige bestyrelsesmedlemmer.

Midttrafik konkluderer, at det er bestyrelsens klare opfattelse, at det samlede tidsforbrug for næstformændene og de menige bestyrelsesmedlemmer svarer til det timeantal, som lå til grund for den oprindelige fastsættelse af bestyrelsesvederlag. Midttrafik henviser til, at dette navnlig skyldes, at nedgangen i antallet af bestyrelsesmøder er blevet modsvaret af en forøget forberedelsestid som følge af en stigning i omfanget af det materiale, som det enkelte bestyrelsesmedlem skal sætte sig ind i forud for hvert bestyrelsesmøde.

Herudover henviser Midttrafik til, at både næstformændene og de menige bestyrelsesmedlemmer anvender en del tid på aktiviteter som led i bestyrelseshvervet, som ikke har karakter af almindelig mødevirksomhed, og at omfanget af dette arbejde fortsat er svarende til det, som lå til grund for Statsforvaltningen Midtjyllands oprindelige godkendelse af vederlagene.

Statsforvaltningen konstaterer, at Midttrafik redegør nærmere for den arbejdsindsats, som blandt andet næstformændene og de menige medlemmer har, herunder at tidsforbruget svarer til det timeantal, som lå til grund for Statsforvaltningen Midtjyllands godkendelse af bestyrelsesvederlag i 2008.

Det er på den baggrund Statsforvaltningens opfattelse, at de godkendte faste vederlag til de to næstformænd og til de menige bestyrelsesmedlemmer kan fortsætte uændret.

Statsforvaltningen henviser til den tidligere tilsynsmyndighed – Statsforvaltningen Midtjyllands – afgørelse af 12. marts 2008, sammenholdt med Midttrafiks redegørelse af 26. marts 2015, jf. ovenfor.

Statsforvaltningen kan generelt oplyse, at vi ved vurderingen af en anmodning om godkendelse af vederlag i et kommunalt fællesskab ikke alene lægger vægt på det anslåede tidsforbrug for de bestyrelsesmedlemmer, til hvem der er ansøgt om faste vederlag, men foretager en samlet vurdering af oplysningerne i sagen, det kommunale fællesskabs karakter og omsætning, herunder i forhold til andre kommunale fællesskaber, og de vederlag til medlemmer af bestyrelserne, der er godkendt for andre kommunale fællesskaber.

Afgørelsen vil blive offentliggjort på www.statsforvaltningen.dk.

Med venlig hilsen



Susann Starzet

MINISTEREN

Carsten Hyldborg, formand for Takst Vest og direktør i Fynbus
Flemming Jensen, adm. direktør, DSB
Nikolaj Wendelboe, adm. direktør, Arriva
Jens Otto Størup, direktør, Nordjyllands Trafikselskab
Jens Erik Sørensen, direktør, Midttrafik
Lars Berg, direktør, Sydtrafik

Dato 4. juli 2016
J. nr. 2016 – 293

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Kære direktører

Tak for jeres præsentation på ordførermødet den 24. maj om takstharmonisering i Vestdanmark.

Ordførerne fra V, S, DF, LA, R, AL og SF og jeg anerkender, at I har taget ansvar for at få løst udfordringerne med det komplekse takstsystem og dermed imødekomme Statsrevisorernes kritik og sikre mere forståelige priser for kunderne i den kollektive trafik i Vestdanmark.

Ordførerne og jeg er på denne baggrund enige om at bakke op om det forslag, I præsenterede på mødet. Vi finder det meget positivt, at I har fundet en model, som alle parter kan bakke op om og vil stå på mål for, når den skal implementeres.

På ordførermødet kunne vi forstå, at de sidste tekniske detaljer i forslaget nu skal på plads og beregningerne af provenu- og kundekonsekvenserne derefter skal konsolideres. Derudover skal der udarbejdes en implementering- og kommunikationsplan for takstreformen. Vi lægger i denne forbindelse vægt på, at reformen kan implementeres så snart det er teknisk muligt.

Som opfølgning på ordførermødet har jeg bedt om at få bekræftet, at det entydige prishierarki mellem standardbilletter vil blive sikret, sådan som jeg i januar gav jer til opgave. Det har jeg nu med tilfredshed noteret, at det vil, og at der fremover vil være vished for kunderne om, at rejsekortet altid er den billigste standardbillet, medmindre man rejser så ofte, at det betaler sig at købe et periodekort. Jeg vil derfor tillade mig at offentliggøre en pressemeddelelse om Takst Vest-reformen nu.

Jeg vil desuden tage initiativ til, at lovgivningen ændres, så den understøtter det harmoniserede takstsystem i både Vest- og Østdanmark.

Med venlig hilsen



Hans Chr. Schmidt