

Aarhus, 11. juni 2020

**Bilagssamling til dagsorden
til møde i bestyrelsen for Midttrafik
den 19. juni 2020 kl. 09.30
Skanderborg Park Hotel,
Skovsvinget 10, 8660 Skanderborg**

Bilag 1

Proces for budget 2021

I henhold til bestyrelsens godkendte tidsplan for budget 2021 udarbejder administrationen i juni et budgetoplæg for 2021, som sendes i politisk høring hos ejerkredsen med deadline den 31. oktober 2020.

På baggrund af corona-situationen vil administrationen opdatere budgetoplægget til bestyrelsesmødet den 11/9, hvis der opstår et behov for dette.

Øvrige tilbagemeldinger, der vil komme som led i den politiske høring, vil blive indarbejdet i budgetforslaget inden det endelige budget for 2021 behandles på bestyrelsesmødet den 11. december 2020.

Budget 2021, politisk høring					
Beløb i 1.000 kr.					
		Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Busdrift					
	Kørselsudgifter	1.391.005	1.408.325	1.408.940	615
	Flexbus	3.413	6.923	6.976	53
	Bus-IT og øvrige udgifter	21.986	22.973	22.542	-431
	Rejsekort - busser	50.288	53.822	58.540	4.718
	Indtægter	-685.511	-687.245	-580.100	107.145
	Kompensation til vognmænd	4.700	0	0	0
	I alt	785.880	804.798	916.898	112.100
Flextrafik (excl. administration)					
	Handicapkørsel	39.454	43.896	42.919	-977
	Flexture	13.498	14.844	14.823	-21
	Kommunal kørsel, inkl. Siddende patientbef.	168.616	187.024	189.323	2.299
	I alt	221.568	245.764	247.065	1.301
Flextrafik udvikling					
	Ny Optimeringsplatform i Flextrafik	75	27	3.955	3.928
Letbane					
	Buserstatningskørsel	6.681	0	0	0
	Letbanedrift - udgifter	256.070	263.942	271.740	7.798
	Letbanedrift - indtægter	-64.918	-75.000	-63.750	11.250
	Rejsekort - Letbanen	5.038	6.306	9.012	2.706
	Letbanesekretariatet	1.016	1.044	1.070	26
	I alt	203.888	196.292	218.072	21.780
Togdrift					
	Togdrift	20.971	30.464	60.341	29.877
Administration					
	Trafikskabet inkl. handicapadm.	119.312	120.354	121.991	1.637
	Billetkontrol	3.302	2.473	5.361	2.888
	Tab på debitorer	4.400	2.276	2.276	0
	Tjenestemandspensioner	1.777	1.850	1.900	50
	Finansielle indtægter/udgifter	3.444	0	0	0
Øvrige områder					
	Flexkørsel for andre trafikskaber	285.782	303.415	290.730	-12.685
Total - netto		1.650.400	1.707.713	1.868.589	160.876

Regnskab 2019 til afregning i 2021 *	21.824
--------------------------------------	--------

* Positiv = skyldigt beløb - negativ = tilgodehavende

Budget 2021, 1. behandling

Busdrift

Kørselsudgifter

I forhold til budgettet for 2020 er budgettet for busudgifter opskrevet med 0,6 mio. kr. til 1.408,9 mio. kr. I dette er indeholdt en tilbageførsel fra BAAS, der ikke er budgetteret i 2020, men som er budgetteret til 25 mio. kr. i 2021. Ses der bort fra denne, er merudgiften 25,6 mio. kr. Der forventes en negativ indeksregulering på i alt 1,0 mio. kr. sammenlignet med budget 2020.

For at forhindre smittespredning af coronavirus, er der indført ekstra rengøring af busser, hvilket forventes at fortsætte i 2021. Det forventes samlet at beløbe sig til 23,8 mio. kr.

De resterende 2,8 mio. kr. vedrører bl.a. øget kørsel sammenlignet med budgetgrundlaget for 2020. Især øges antallet af køreplantimer i Hedensted, Horsens, Norddjurs og Skive Kommune samt Region Midtjylland, mens det reduceres betragteligt i Herning, Randers, Ringkøbing-Skjern og Silkeborg Kommune. Samlet er der ca. 9.600 køreplantimer mere i budget 2021 sammenlignet med budget 2020. Derudover er økonomien i Odder Kommune præget af konkursen hos Malling Turistbusser og overdragelse af kørsel til Arriva, som gennem højere afregningssatser skønnes at øge budgettet i Odder Kommune med ca. 20 %.

Budgettet for 2021 er baseret på køreplanen fra køreplansskiftet i sommeren 2020 (K20). Budgetberegningen tager udgangspunkt i priser fra kontrakter med busselskaber reguleret for kørselens dag- og døgnfordeling samt tillægstid for køreplanen K20. Rabatruterne er beregnet ud fra aktuelle køreplaner. I budgettet er der indregnet effekter af udbud til og med det 54. udbud vedrørende lokal- og rabatruter i Ringkøbing-Skjern Kommune.

Budgetberegningen har i tidligere år taget udgangspunkt i seneste kendte regnskab tillagt køretidsjusteringer. For budget 2021 er budgetberegningen lavet med baggrund i køreplanen K20. Dette gør det muligt i højere grad at tage højde for eventuelle ændringer i afregningssatser grundet ændrede dag- og døgnfordeling af kørslen samt tillægstid. Dertil er tillagt forventninger til indeksregulering.

Ved udarbejdelse af budgettet laves et skøn over udviklingen i omkostningsindeks. Dette følger skønnet fra Trafikselskaberne i Danmark. For dette antages underindeksene for dieselpriisen og renter, der vægter med hhv. 17 % og 6 % i det samlede indeks, at være uændrede. De er dermed fastsat til seneste kendte værdi. Skønnet er derfor i høj grad påvirket af den nuværende situation og de lave dieselpriiser, der dels skyldes coronakrisen. Skønnet for omkostningsindekset er derfor behæftet med stor usikkerhed.

Ændring fra budget 2020 til budget 2021 i anvendte indeks ses af nedenstående. Flere nye kontrakter indeholder kørsel med HVO. HVO-indekset blev ikke anvendt i budget 2020 og ændringen rapporteres derfor ikke.

<u>Indeks</u>	<u>Ændring fra budget 2020 til budget 2021</u>
Omkostningsindeks	-0,2 %
Omkostningsindeks uden brændstof	+1,6 %
Gasomkostningsindeks	+1,9 %

Budgettet for overslagsårene 2022-2024 er sat lig med budget 2021, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte eller endeligt vedtagne ændringer.

Budget 2021, politisk høring - Kørselsudgifter

Kørselsudgifter	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Kørselsudgifter	1.391.004.626	1.408.325.000	1.408.940.000	615.000
Køreplantimer	1.895.044	1.846.139	1.855.758	9.619

Flexbus

I forhold til budget 2020 opskrives budget 2021 med 0,1 mio. kr. Dette skyldes hovedsageligt en overbudgettering ved oprettelsen af en række nye Flexbusruter i 2020, som giver et mindreforbrug ift. 2020. Det har vist sig, at kørslen ikke er kommet op på det niveau, der var forventet ved oprettelsen af ruterne. Omvendt er der oprettet en række nye ruter i Randers kommune som delvist udligner det samlede mindre forbrug på Flexbus.

Bestillernes samlede udgifter til Flexbus budgetteres i 2021 til 7 mio. kr., hvoraf de 1 mio. kr. vedrører administrative omkostninger.

Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på samlet 4 % (indeks 2019/2020 er 2,8 % og indeks 2020/2021 er 1,2 %), mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris- og lønskøn for 2019/2020 på 2,5 %. Derudover kommer der en regulering af administrationsomkostningerne på 1 kr. ekstra pr. tur. Dette sker for at imødekomme de merudgifter, der er kommet i administrationen hos Flextrafik som følge af coronakrisen, hvor de administrative processer er blevet tungere og mere omfattende.

Budget 2021, politisk høring - Flexbus

Flexbus	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Flexbus				
Vognmandsbetaling	3.226.849	6.391.000	6.345.000	-46.000
Indtægter	-373.552	-444.000	-359.000	85.000
Kommunens vognmandsbetaling	2.853.297	5.947.000	5.986.000	39.000
Administrationsomkostninger	559.649	976.000	990.000	14.000
Kommunens samlede udgift	3.412.945	6.923.000	6.976.000	53.000

Bus-IT og øvrige udgifter

Udgifterne for drift af bus-IT, billettering, kunde- og holdepladsfaciliteter samt rejsegaranti er på 22,5 mio. kr. i budget 2021. Det er et fald på 0,4 mio. kr. sammenlignet med budget 2020.

Budget 2021 for bus-IT viser et samlet fald i forhold til budget 2020 på 0,6 mio. kr. Indeholdt i budget 2020 var udgifter til anskaffelse af tælleudstyr i busser, som ikke længere indgår i budget 2021, hvilket forklarer en del af udgiftsreduktionen. Modsat forventes en stigning i udgifter til drift af tælleudstyr, drift af realtidsløsning og øgede omkostninger til datatrafik. Sidstnævnte skyldes nye prisaftaler fra leverandøren.

Budgettet for udgifter til billetteringsudstyr stiger med 0,5 mio. kr. i forhold til budget 2020. Det skyldes blandt andet, at driftsudgifterne til udstedelse af Ungdomskort på Midttrafik app forventes at stige med 0,2 mio. kr. pga. ny driftsaftale samt forventning om flere brugere på app'en. De generelle driftsudgifter til Midttrafik app forventes at stige med 0,2 mio. kr. Midttrafik er i en udbudssituation vedr. Midttrafik app, og da dette først afgøres primo 2021, er der usikkerhed om de økonomiske forhold. Desuden forventes en stigning på 0,1 mio. kr. på Aarhus Kommunes billetteringsudstyr pga. pristalsregulering.

Udgifterne til kunde- og holdepladsfaciliteter viser et fald på 0,3 mio. kr., hvilket hovedsageligt skyldes, at udgifter til X-Bus-sekretariatet ophører fra 2020. Øvrige udgifter til kunde- og holdepladsfaciliteter forventes på niveau med budget 2020.

Udgifterne til rejsegaranti til kunderne forventes uændret i forhold til niveauet for budget 2020.

Budgettet for overslagsårene 2022-2024 svarer som udgangspunkt til budget 2021, da der udover generelle prisstigninger ikke forventes store ændringer.

Budget 2021, politisk høring - Bus-IT og øvrige udgifter

Bus-IT og øvrige udgifter	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Bus-IT, herunder realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	10.517.413	9.801.000	9.200.000	-601.000
Billettering, herunder Midttrafik app og billetgebyrer	8.073.406	9.127.000	9.617.000	490.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	2.992.940	3.370.000	3.033.000	-337.000
Rejsegaranti	402.164	675.000	692.000	17.000
Bus-IT og øvrige udgifter i alt	21.985.924	22.973.000	22.542.000	-431.000

Rejsekort – busser

Der er en stigning i udgifterne til rejsekort i busser på 4,7 mio. kr. sammenlignet med budget 2020.

Stigningen skyldes primært højere abonnementsbetaling til Rejsekort. Af denne stigning skyldes 2,7 mio. kr., at budgettet til Bus og Tog efter fusionen af Rejsekort og Rejseplan i 2019 er blevet flyttet fra Trafikselskabet til rejsekort i 2021, og fremover indgår i abonnementsbetalingen. Samlet set har flytningen ikke indflydelse på bestillernes budget, da budgettet til Trafikselskabet nedskrives tilsvarende. Den resterende del af stigningen i abonnementsbetalingen skyldes, at Midttrafik forventes at få en højere andel af den samlede abonnementsbetaling, end forudsat i budgettet for 2020. Midttrafiks andel af abonnementsbetalingen forventes i 2021 at blive 9,1 %.

Yderligere forventes højere udgifter til udstyrsdrift, da flere vognmandskontrakter udløber i 2021, og de forventede kontraktskifter medfører udgifter til flytning af udstyret.

Desuden har Mastercard og VISA stillet krav om, at alle enheder, der benytter deres betalingsløsninger pr. 1. januar 2021, skal kunne modtage kontaktløs betaling. Dette rammer samtlige rejsekortautomater (RVM'er) på Aarhus Letbane samt på Klostervej i Aarhus, og der forventes derfor en ekstraordinær udgift til at udbygge automaterne med denne funktionalitet på omkring 70.000 kr./automat. Region Midtjyllands to RVM'er på Klostervej i Aarhus' andel af den samlede udgift hertil bliver dermed på 0,1 mio. kr., og denne ekstraordinære udgift betales i 2021.

Til gengæld forventes et fald i de kunderelaterede udgifter, da kundemængden ikke længere forventes at stige i 2020 og 2021.

Bortset fra, at udgiften på 0,1 mio. kr. til opgradering af RVM-automaterne trækkes ud, svarer budgettet for overslagsårene 2022-2024 til budget 2021, da der udover generelle prisstigninger ikke er andre kendte ændringer.

Budget 2021, politisk høring - Rejsekort, busser

Rejsekort - busser	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Kontantbetaling af investering	3.226.974	-	-	-
Ydelse på lån	6.871.016	7.493.000	7.441.000	-52.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-535.323	-460.000	-460.000	-
Investering i alt	9.562.667	7.033.000	6.981.000	-52.000
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	27.732.025	28.422.000	33.295.000	4.873.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i busser	9.646.889	13.274.000	14.704.000	1.430.000
Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter	3.346.524	5.093.000	3.560.000	-1.533.000
Drift i alt	40.725.438	46.789.000	51.559.000	4.770.000
Rejsekort i alt	50.288.105	53.822.000	58.540.000	4.718.000

Indtægter

Indtægter ved busdrift budgetteres til 580,1 mio. kr. Heraf udgør passagerindtægter for salg af kort og billetter til kunderne 420,0 mio. kr., svarende til 72 % af de samlede indtægter. Sammenlignet med regnskabet for 2019 er der tale om en forventet indtægtsnedgang på 105,4 mio. kr.

Indtægtsnedgangen kan i al væsentlighed henføres til langtidseffekterne af coronakrisen.

Der er således i indtægtsbudgettet forudsat et fald på 15 % i de indtægter, der er direkte passagerafhængige. Det drejer sig om salg af kort og billetter, statslig kompensation for off-peak-rejser, Ungdomskort samt indtægter fra tog-omstiger.

Der foregår drøftelser mellem staten og Trafikselskaberne i Danmark omkring kompensation for denne udvikling. En evt. kompensation er ikke indregnet i budgettet på nuværende tidspunkt.

Udgangspunktet for budgettet er i øvrigt baseret på det oprindelige budgetoverslagsår for 2021 med følgende større justeringer – ud over "coronaeffekten".

Der er forudsat en fuld udmøntning af takststigningsloftet på 1,1 %. Der er i budgettet forventet en 80 % effekt af takststigninger.

Der er indregnet en reduktion i salget af skolekort på 2,2 mio. kr. Dette er sket ud fra regnskabsresultatet og henføres til henholdsvis Horsens og Silkeborg Kommune. I Horsens Kommune har man indført gratis kørsel på en række ruter, og ændret politik for udstedelse af skolekort. Det medfører et fald i indtægterne estimeret til 1 mio. kr. i 2021. I Silkeborg har man fået tilført flere indtægter, end der reelt er solgt skolekort for. Derfor er skolekortindtægterne ligeledes reduceret med 1 mio. kr.

Indtægterne for unges brug af Ungdomskort til fritidsrejser er nedskrevet med 1,5 mio. kr., idet nye opgørelser viser, at en større del af disse indtægter end hidtil forudset går til DSB og Arriva Tog.

Vedr. Ungdomskort skal i øvrigt bemærkes, at indtægtsgrundlaget i særlig grad er usikkert, da der endnu ikke er udarbejdet en model for fordeling af indtægter mellem trafikselskaber og

togoperatører. En sådan model forventes udarbejdet i løbet af 2020 og kan påvirke indtægtsgrundlaget for Ungdomskort.

Endelig er indtægterne for tog-omstignere generelt reguleret på baggrund af regnskabsresultatet for 2019, hvor disse indtægter har været faldende. Årsagen er, at togoperatører som følge af konkurrencen med private busoperatører i langt større grad end tidligere sælger togbilletter, der ikke giver adgang til gratis omstigning til busser. Dermed falder Midttrafiks omsætning for disse rejser. Også her er der arbejde i gang med at revidere modellen for indtægtsdeling. Dette kan ligeledes påvirke de fremtidige indtægter.

Det samlede indtægtsbudget for 2021 ser således ud:

Budget 2021, politisk høring - Busindtægter				
Busindtægter	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Passagerindtægter	-505.449.894	-489.445.000	-420.000.000	69.445.000
Refusion - off-peak-rabat	-23.535.326	-19.000.000	-16.200.000	2.800.000
Omsætning Ungdomskort	-79.217.042	-83.000.000	-70.600.000	12.400.000
Ungdomskort - kompensation fritidsrejser	-8.020.570	-8.600.000	-7.100.000	1.500.000
Omsætning skolekort	-19.844.456	-22.200.000	-20.000.000	2.200.000
Kompensation - Fælles børneregler	-37.686.440	-37.300.000	-37.300.000	0
Fribefordring værnepligtige	-1.565.038	-1.600.000	-1.600.000	0
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	-64.515	-100.000	0	100.000
Billetindtægter - Tog-omstigningsrejser	-10.128.030	-26.000.000	-7.300.000	18.700.000
Passagerindtægter total	-685.511.311	-687.245.000	-580.100.000	107.145.000

Indtægtsdelingen er sket på baggrund af de budgetterede indtægter for hver enkelt bestiller i budgetoverslagsåret, så indtægtsnedgangen er fordelt ligeligt ud til alle bestillere ud fra størrelsen af indtægtsgrundlaget hos hver enkelt bestiller.

I det kommunespecifikke bilagsmateriale er nærmere redegjort for forventninger til de enkelte kommuners indtægter.

Indtægterne i overslagsårene 2022-2024 er opskrevet i forhold til budgettet for 2021. Det skyldes, at forventninger til langsigtet "coronaeffekt" i overslagsårene er nedskrevet til 10 % - i forhold til 15 % i 2021.

Regionalt tilskud

Region Midtjylland giver årligt flere kommuner et tilskud til transport af elever til ungdomsuddannelser. Tilskuddet blev givet første gang i 2011, og er siden været fremskrevet med Danske Regioners pris- og lønskøn for regional udvikling. I forhold til budgettet er det regionale tilskud justeret med seneste skøn for 2020, hvilket er på 2,5 %. For budgettet gælder, at det regionale tilskud vil blive justeret på baggrund af de endelige pris- og lønskøn, der først kendes efter budgetårets udgang. Justeringen vil således foregå som en korrektion på de fremtidige regionale tilskud.

I forbindelse med de regionale besparelser i 2019er det besluttet at yde et treårigt uddannelses tilskud med en effekt i 2021 på 5,7 mio. kr., og som udløber ved køreplansskiftet medio 2022. Sammen med det øvrige regionale tilskud udgør det samlede tilskud i budget 2021 14,4 mio. kr. En oversigt over fordelingen kan findes i bilag 2.

Flextrafik

Generelt for Flextrafikområdet påvirker coronakrisen i 2020 også kørslen i 2021, og dermed budgetlægningen. Det forventes, at kørselsaktiviteten stadig har et efterslæb af coronakrisen med en lavere aktivitet på nogle områder.

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2019, hvor faldet i kørselsomfanget i 2020 på grund af corona forventes at fortsætte ind i 2021. Det forventes derfor, at der går nogen tid, før væksttendensen fra før coronakrisen vender tilbage.

Trods en forventning om lavere aktivitet, vil der komme en stigning i udgifterne. Dette skyldes hovedsageligt en forventning om, at der ved det nye udbud med vognmænd, som træder i kraft marts 2021, vil komme en stigning i vognmandspriserne. Dette skal ses som et resultat af coronakrisen, den usikre position krisen satte vognmændene i og det tab branchen har lidt i 2020.

Kørselsomkostningerne reguleres, udover en formodet prisstigning ved nyt udbud, med omkostningsindeks på samlet 4 % (indeks 2019/2020 er 2,8 % og indeks 2020/2021 er 1,2 %), mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris- og lønskøn for 2019/2020 på 2,5 %.

Derudover kommer der en regulering af administrationsomkostningerne på 1 kr. ekstra pr. tur for den Kommunale kørsel, Flextur samt Flexbus og på 0,5 kr. for Special kørsel. Dette sker for at imødekomme de merudgifter, der er kommet i administrationen hos Flextrafik som følge af coronakrisen, hvor de administrative processer er blevet tungere og mere omfattende.

Handicapkørsel

I forhold til budget 2020 nedskrives budget 2021 med 1 mio. kr. Det forventes, at turniveauet fra 2020 fortsætter i 2021 uden vækst. Prisen pr. tur i 2020 var dog sat lidt for højt (når coronakrisen holdes ude af beregningen), og prisen er derfor faldet i 2021.

De samlede udgifter til handicapkørsel budgetteres i 2021 til 53,6 mio. kr., hvoraf de 43 mio. kr. er bestillernes udgift, mens den resterende del betales af brugerne i form af egenbetaling. Administrationsudgifterne til handicapkørsel indgår i Trafikselskabets budget, hvorfor dette budget udelukkende dækker kørselsudgiften.

På bestyrelsesmødet d. 13. marts 2020 godkendte bestyrelsen den foreløbige betalingsplan for Flextrafiks nye bestillingssystem NOP (Ny OptimeringsPlatform). Der er endnu ikke indgået kontrakt med leverandør af projektet eller besluttet, hvilken lånefinansiering Midttrafik benytter. Derfor er tallene foreløbige og kan ændres senere i processen. Samlet for hele projektet er der estimeret en udgift for Midttrafik på 36,4 mio. kr.

I 2020 er der godkendt en tillægsbevilling på 0,8 mio. kr., til dækning af NOP projektmedarbejder, som fordeles ud mellem alle bestillerne til betaling i 2020. Andelen, der skal betales i 2021, er 4 mio. kr. fordelt mellem alle bestillere, hvoraf de 2,1 mio. kr. vedrører kommunerne, som betaler via handicapkørsel mens de resterende 1,9 mio. kr. vedrører Region Midtjylland.

Budget 2021, politisk høring - Handicapkørsel

Handicapkørsel	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Handicapkørsel				
Udgifter	49.682.502	55.119.000	53.552.000	-1.567.000
Indtægter	-10.228.717	-11.223.000	-10.633.000	590.000
Kommunens vognmandsbetaling	39.453.785	43.896.000	42.919.000	-977.000
Hensættelse til NOP	0	0	2.057.000	2.030.000
Kommunens betaling inkl. NOP	39.453.785	43.896.000	44.976.000	1.053.000

Flexiture

I forhold til budget 2020 ligger budget 2021 på samme niveau. Dette skyldes, at den tidligere vækst, grundet corona og det efterslæb der forventes heraf, vil stagnere. Kørselsomkostningerne vil falde på grund af færre kørte ture, mens administrationsomkostningerne vil stige som følge af en prisstigning på 1,5 kr. pr. tur. Den øgede administrationsomkostning skyldes til dels generelle øgede omkostninger i administrationen hos Flextrafik samt KL's pris- og lønskøn på 2,5 %

Bestillernes samlede udgifter til Flexitur budgetteres i 2021 til 14,8 mio. kr., hvoraf de 4,3 mio. kr. vedrører administrative omkostninger.

Budget 2021, politisk høring - Flexiture

Flexiture	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Flexiture				
Vognmandsbetaling	18.048.943	19.462.000	19.233.000	-229.000
Indtægter	-8.407.018	-8.719.000	-8.741.000	-22.000
Kommunens vognmandsbetaling	9.641.925	10.743.000	10.492.000	-251.000
Administrationsomkostninger	3.856.238	4.101.000	4.331.000	230.000
Kommunens samlede udgift	13.498.162	14.844.000	14.823.000	-21.000

Kommunal kørsel og Siddende Patientbefordring

I forhold til budget 2020 opskrives budget 2021 med 4 mio. kr.

Kommunal kørsel omfatter den del af den variable kørsel, som blandt andet indeholder kørsel til læge, genoptræning og Special kørsel med børn og voksne. De samlede udgifter til Kommunal kørsel og Siddende patientbefordring budgetteres i 2021 til 192 mio. kr., hvoraf de 14,7 mio. kr. vedrører administrative omkostninger.

Budget 2021, politisk høring - Kommunal kørsel og Siddende patientbefordring

Kommunal kørsel / Siddende patientbefordring	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Vognmandsbetaling	155.430.039	173.408.000	175.383.000	1.975.000
Indtægter	-25.920	-25.000	-30.000	-5.000
Hensættelse til NOP, Region Midtjylland	0	0	1.898.000	1.898.000
Bestillernes vognmandsbetaling	155.404.119	173.383.000	177.251.000	3.868.000
Administrationsomkostninger	13.938.149	14.613.000	14.700.000	87.000
Bestillernes samlede udgift	169.342.269	187.996.000	191.951.000	3.955.000

* Ovenstående tal indeholder udover kommunal kørsel og Siddende Patientbefordring også kørsel hos NT samt administrationsgebyr fra Sydtrafik og Fynbus

Tog og letbane

Letbanedrift

Budgettet omfatter udgifter til køb af letbanetraffic hos Aarhus Letbane I/S og øvrige letbanerelaterede udgifter i Midttrafik. Aarhus Kommune og Region Midtjylland finansierer nettodriftstilskuddet. Indeholdt i Region Midtjyllands finansiering af letbanedrift er også et statsligt tilskud for overtagelse af trafikken på Grenaabanen.

I forhold til budget 2020, er der en stigning i nettoudgifterne på 19,0 mio. kr. Det skyldes flere udgifter til letbanedrift på 7,8 mio. kr. og færre indtægter på grund af effekten af corona på 11,3 mio. kr.

Udgifter til køb af letbanetraffic baseres på Aarhus Letbanes I/S' driftsbudget på 267,5 mio. kr. Det er en stigning i forhold til budget 2020 på 6,1 mio. kr. I 2021 indgår andre letbanerelaterede udgifter i Midttrafik på 4,2 mio. kr. Det er en stigning i forhold til budget 2020 på 1,7 mio. Heraf vedrører 1,2 mio. kr. udgifter til ekstra rengøring og desinfektion af kontaktflader på billetautomater på alle stationer pga. pandemien. Derudover er der budgetlagt en udgift på 0,5 mio. kr. til imødegåelse af eventuel bonus til Letbanens operatør for opnåelse af høj kundetilfredshed. Øvrige letbanerelaterede udgifter omfatter bl.a. buserstatningskørsel ved længere varende nedbrud på Letbanen, udgifter til rejsegarantier til kunder, drift af info-skærme m.m.

I 2021 er indtægterne budgetteret til 63,8 mio. kr. efter nedskrivning pga. corona. Indtægtsbudgettet er behæftet med stor usikkerhed. Langtidseffekten af coronakrisen kendes ikke. I budgettet er forudsat samme virkning på Letbanens indtægter, som antaget ved busdrift.

Erfaringerne fra Letbanens indtægtsniveau fra 2019 er også usikre. Dels på grund af udskydelsen af driftsstarten på Grenaabanen og dels på grund af, at perioden efter åbningen på Grenaabanen var præget af ustabil drift og mange aflyste ture.

I budgetoverslagsårene 2022-2024 er udgifter til køb af letbanedrift holdt på niveau med budget 2021. Der er indlagt en stigning i indtægter ved letbanedrift i årene 2022-2024. Det bemærkes, at overslagsårenes indtægter vil blive løbende vurderet i forhold til faktiske rejsetal på Letbanen, og efter forudgående drøftelser med Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Budget 2021, politisk høring - Aarhus Letbane

Aarhus Letbane	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Trafikkøb og drift Aarhus Letbane	253.092.000	261.361.000	267.500.000	6.139.000
<i>Heraf henførbare udgifter vedr. strækning til Grenaa</i>	<i>104.927.000</i>	<i>120.185.000</i>	<i>120.185.000</i>	<i>0</i>
Øvrige letbanerelaterede udgifter	2.977.797	2.581.000	4.240.000	1.659.000
Passagerindtægter	-64.917.751	-75.000.000	-63.750.000	11.250.000
Driftstilskud	191.152.046	188.942.000	207.990.000	19.048.000
Netto driftstilskud	191.152.046	188.942.000	207.990.000	19.048.000

Rejsekort – Letbanen

Der er en stigning i udgifterne til rejsekort på Letbanen på 2,7 mio. kr. sammenlignet med budget 2020.

Der er en ekstraordinær udgift i 2021 på 3,6 mio. kr. til udbygning af rejsekortkortautomaterne (RVM'er) på Letbanen med kontaktløs-funktionalitet (som nævnt under Rejsekort – busser).

Udover denne ekstraordinære udgift, forventes der et fald i udgifterne til rejsekort på Letbanen på 0,9 mio. kr. sammenlignet med budget 2020.

Ændringen skyldes primært lavere udgifter til udstyrsdrift, idet den årlige driftsudgift ser ud til at blive lavere end forventet, inden Letbanen gik i fulldrift. Desuden forventes lavere kunderelaterede udgifter, da kundemængden ikke længere forventes at stige i 2020 og 2021, samt lavere abonnementsbetaling til Rejsekort.

Bortset fra, at den ekstraordinære udgift til opgradering af RVM-automaterne trækkes ud, svarer budgettet for overslagsårene 2022-2024 til budget 2021, da der udover generelle prisstigninger ikke er andre kendte ændringer.

Budget 2021, politisk høring - Rejsekort, Letbanen

Rejsekort - Letbanen	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	2.930.975	3.102.000	3.154.000	52.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr, Letbanen	1.753.501	2.648.000	5.522.000	2.874.000
Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter	353.691	556.000	336.000	-220.000
Drift i alt	5.038.167	6.306.000	9.012.000	2.706.000
Rejsekort - Letbanen i alt	5.038.167	6.306.000	9.012.000	2.706.000

Letbanesekretariatet

Budgettet er baseret på niveauet fra budget 2020, men er fremskrevet med KL's pris og lønskøn for 2020/2021 på 2,5 %.

Budget 2021, politisk høring - Letbanesekretariat

Letbanesekretariat	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Bestillere	915.000	940.000	963.000	23.000
Midttrafik	101.000	104.000	107.000	3.000
Mer-/mindreforbrug	114.713			0
Samlet	1.130.713	1.044.000	1.070.000	26.000

Togdrift

Budget 2020 vedrører kun Region Midtjylland. Ved sammenligning med budget 2020 er der en udvidelse på området på 29,9 mio. kr. Det skyldes Midtjyske Jernbaners overtagelse af togdriften på strækningen Holstebro–Skjern, som har opstart 13. dec. 2020. Region Midtjylland overtager trafikføberansvaret for denne togtrafik og regionen indkøber trafikken gennem Midttrafik.

Budgettet for togdrift mellem Holstebro-Skjern er forbundet med betydelig usikkerhed. Midtjyske Jernbaners årlige driftsudgifter til togtrafikken revurderes løbende under forberedelsesfasen og frem til opstart. Det reelle niveau for udgifterne kendes først når Midtjyske Jernbaner har opnået indsigt og erfaring med afvikling af togtrafikken på strækningen. I budgettet afsat 0,7 mio. kr. til imødegåelse af uforudsete udgifter.

Indtægterne på Lemvigbanen er budgetteret til 2,1 mio. kr. Indtægtsnedgangen kan hovedsageligt henføres til langtidseffekterne af coronakrisen og er baseret på samme forudsætninger som ved busdrift. Desuden er indtægterne fra kontrolafgifter på Lemvigbanen flyttet til Midttrafiks driftsområde for Billetkontrol.

Der er også usikkerhed om de faktiske passagerindtægter mellem Holstebro og Skjern. Ved overtagelse af trafikføberansvaret, har Transport- og Boligministeriet angivet niveauet for forventede passagerindtægter på baggrund af Arriva Tog's oplysninger. Seneste opdaterede indtægter fra 2019 efterspørges hos Arriva Tog.

Med Midtjyske Jernbaners samdrift af både Lemvigbanen og Holstebro-Skjern forventes der at være økonomiske driftsfordele, som formentlig indebærer færre driftsudgifter på Lemvigbanen. I forhold til budget 2020 er der på den baggrund indlagt en besparelse på Lemvigbanens drift.

Midtjyske Jernbaners udbud på nye tog til Lemvigbanen er forsinket. Nye tog kan tidligst forventes i 2023. I budgetoverslagårene fra 2023 er der indlagt forventede øgede driftsomkostninger, som skyldes anskaffelse af nyt materiel til banen.

I investeringsplanen for Midtjyske Jernbaner er der budgetteret med et tilskud til reinvesteringer af infrastrukturen på Lemvigbanen og et tilskud til Midtjyske Jernbaners kapitalomkostninger ved køb af nye tog til Lemvigbanen. Udbudsprocessen for nye tog er forsinket og den konkrete anvendelse af tilskuddet til kapitalomkostningerne, afklares efter forudgående aftale mellem Region Midtjylland, Midtjyske Jernbaner og Midttrafik.

Budgetterne for togdrift i overslagsårene 2022-2024 er estimeret på baggrund af bedste indsigt og kendskab på nuværende tidspunkt. Økonomien i overslagsårene vil blive vurderet i samarbejde med Region Midtjylland og Midtjyske Jernbaner.

Budget 2021, politisk høring - Togdrift i Region Midtjylland

Togdrift	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Driftstilskud				
Udgifter	19.981.700	21.928.000	58.747.000	36.819.000
Indtægter	-2.644.627	-3.392.000	-10.400.000	-7.008.000
I alt driftstilskud	17.337.073	18.536.000	48.347.000	29.811.000
Anlæg				
Ordinært investeringstilskud	3.634.000	11.928.000	11.994.000	66.000
I alt togdrift, Region Midtjylland	20.971.073	30.464.000	60.341.000	29.877.000

Administration

Trafikselskabet

Budgettet for Trafikselskabet omfatter udgifter til administration af bus, tog og letbanedrift samt handicapkørsel. Udgangspunktet for budget 2021 har været en fremskrivning af budget 2020 med 2,5 %, jævnfør KL's pris- og lønindeks.

Trafikselskabet har i 2021 et samlet budget på 122,0 mio. kr., hvilket er en stigning på ca. 1,6 mio. kr. sammenholdt med budget 2020. Budgettet kan inddeles i to, hvor 107,0 mio. kr. vedrører letbane- og busadministration og 15,0 mio. kr. vedrører handicapadministration.

Fordelingen af budgettet mellem kommunerne og Region Midtjylland bygger hovedsageligt på en fordelingsnøgle baseret på køreplantimer for busdrift og antal ture for handicapkørsel. I budget 2021 er der, i forhold til budget 2020, en samlet stigning på 21.402 køreplantimer, hvoraf 10.530 er køreplantimer for togstrækning Holstebro-Skjern.

Budgettet er nedskrevet med 2,7 mio. kr. i forhold til budget 2020, da udgiften til Bus og Tog efter fusionen af Rejsekort og Rejseplan er flyttet fra Trafikselskabet til området rejsekort. Dette vil ikke få indflydelse på det samlede budget for de enkelte bestillere.

Midttrafik fik den 29. oktober 2019 en mail fra Teknik og Miljø om påbud om omgående rømning af et areal på Aarhus Rutebilstation. Dette medførte et øjeblikkeligt stop af indtægter fra studepladser samt lavere af huslejeindtægter. Det forventede tab i 2021 er beregnet ud fra et gennemsnit for 2017-2019, og budgettet er opskrevet tilsvarende. Udgiften bliver fordelt ud fra rutenøgle på Aarhus Rutebilstation.

Region Midtjylland har overtaget trafikberansvaret for togstrækningen Holstebro-Skjern fra 13. december 2020. Regionen indkøber togtrafikken gennem Midttrafik. Denne nye togkørsel indgår fra budget 2021, som er opskrevet med 0,6 mio. kr. Udgiften til dette vedrører kun regionen.

Budget 2021, politisk høring - Trafikselskabet

Trafikselskabet	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Bus- og letbaneadministration	105.037.000	105.679.000	106.949.000	1.270.000
Handicapadministration	14.275.000	14.675.000	15.042.000	367.000
I alt - Byrdefordeling	119.312.000	120.354.000	121.991.000	1.637.000

Trafikskabet	Bus- og letbane-administration	Handicap-administration	Total
Budget 2020	105.679.000	14.675.000	120.354.000
PI fremskrivning	2.642.000	367.000	
Bus og Tog	-2.697.000		
Tabte indtægter Aarhus Rutebilstation	734.000		
Holstebro-Skjern banen	591.000		
Budget 2021	106.949.000	15.042.000	121.991.000

Nedenstående tabel angiver budget 2021 for trafikskabet udspecificeret.

Budget 2021, politisk høring - Trafikskabet			
Trafikskabet	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Bus- og letbaneadministration			
Personaleudgifter mm	59.246.297	59.958.000	711.703
Gebyr og forsendelse	1.580.000	1.599.000	19.000
Information og markedsføring	8.811.000	8.917.000	106.000
Konsulentydelse	2.314.000	2.342.000	28.000
Tjenesteydelse	3.826.000	3.872.000	46.000
Varekøb	807.000	817.000	10.000
Abonnementer og medlemskaber	7.659.000	7.751.000	92.000
Anskaffelse	1.036.000	1.048.000	12.000
Puljer til udvikling	7.026.641	7.111.000	84.359
IT drift og vedligehold	15.070.000	15.251.000	181.000
Husleje rengøring mm	9.516.000	9.630.000	114.000
Indtægter vedr konsulentydelse, leje indtægter og overhead	-11.212.938	-11.347.000	-134.062
I alt Bus- og letbaneadministration	105.679.000	106.949.000	1.270.000
Handicapadministration			
Personaleudgifter mm	7.328.450	7.512.000	183.550
Information og markedsføring	133.000	136.000	3.000
Konsulentydelse	0	0	0
Tjenesteydelse	7.213.550	7.394.000	180.450
I alt Handicapadministration	14.675.000	15.042.000	367.000
I alt - Drift	120.354.000	121.991.000	1.637.000

Budgettet for overslagsårene 2022-2024 svarer til budget 2021, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Billetkontrol

Billetkontrollen dækker over kontrol af rejsehjemmel i Aarhus bybusser, på Letbanen, i regionale og kommunale ruter samt togstrækningerne ved Lemvig og Holstebro-Skjern.

Budget 2021 består af administrationsudgifter på 13,8 mio. kr., udstedte kontrolafgifter på 8,3 mio. kr., en forventning til omfanget af ubetalte kontrolafgifter på netto 2,3 mio. kr. samt rykkergebyrer på 0,2 mio. kr. Samlet er budgettet for 2021 på 7,6 mio. kr., hvilket er en stigning på knap 2,9 mio. kr. sammenlignet med budget 2020.

Stigningen på 2,9 mio. kr. skyldes hovedsageligt, at der forventes en indtægtsnedgang på 15 % i 2021 som følge af coronaudbruddet. Skønnet for indtægtsnedgangen er baseret på de samme forudsætninger, som er omtalt indledningsvist under busindtægter. Foruden normal fremskrivning med KL's pris og lønskøn for 2020/2021 på 2,5 %, så er kontrolopgaven udvidet med ekstra kontrol på rute 100 i forbindelse med, at man har indført selvbillettering på dele af dennes strækning.

Budgettet for overslagsårene 2022-2024 svarer til budget 2021, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Budget 2021, politisk høring - Biletkontrol

Biletkontrol	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Biletkontroladministration	12.681.285	13.493.000	13.829.000	336.000
Kontrolafgifter	-9.252.357	-10.856.000	-8.300.000	2.556.000
Gebyrindtægter	-126.807	-164.000	-168.000	-4.000
Ubetalte kontrolafgifter	4.400.000	6.676.000	4.552.000	-2.124.000
Indbetalte kontrolafgifter tidligere år	0	-4.400.000	-2.276.000	2.124.000
I alt	7.702.121	4.749.000	7.637.000	2.888.000

Tjenestemandspensioner

I 2021 er budgettet for tjenestemandspensioner på ca. 1,9 mio. kr., hvilket er en stigning på 0,1 mio. kr. ift. budget 2020.

Budget 2021, politisk høring - Tjenestemandspensioner (rejsekortfinansiering)

Tjenestemandspensioner	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Tjenestemandspensioner	1.777.412	1.850.000	1.900.000	50.000

Bilag 2

Budget 2021, 1. behandling

Bestillerfordelte fordelinger per driftsområde

Indholdsfortegnelse

Samlet oversigt	2
Kørselsudgifter.....	2
Flexbus.....	3
Bus-IT og øvrige udgifter.....	4
Rejsekort.....	5
Busindtægter	5
Regionalt tilskud.....	6
Handicapkørsel.....	6
Flextur	7
Kommunal kørsel.....	8
Letbanedrift.....	9
Letbanesekretariat	10
Togdrift	10
Trafikselskabet.....	11
Billetkontrol.....	12
Tjenestemandspensioner	13

Samlet oversigt

Nedenstående tabel angiver fordelingen af budget 2021 på de forskellige driftsområder:

Midttrafik - Budget 2021, politisk høring														
Beløb i 1.000 kr.														
Bestillere	Busdrift	Flexbus	Rejsekort	Handicap-kørsel	NOP	Flexture	Kommunal kørsel + sid. patientb.	Letbanedrift	Togdrift	Trafik-selskabet	Kontrol-afgifter	Letbane-sekretariatet	Tjeneste-mands-pensioner	I alt
Favrskov	14.809	72	190	1.283	100	1.056	8.046			1.151	8	43	13	26.771
Hedensted	3.151	582	335	1.309	93	1.710	0			960	8	0	9	8.157
Herning	42.329	58	1.394	2.243	38	0	0			3.923	39	0	61	50.085
Holstebro	14.257	319	680	1.432	74	291	1.155			2.197	16	0	40	20.461
Horsens	42.994	985	1.403	2.726	177	675	2.677			5.467	44	0	63	57.211
Ikast-Brande	14.249	0	21	1.033	29	219	0			1.189	0	0	15	16.755
Lemvig	8.252	43	10	599	31	778	166			426	0	0	8	10.313
Norddjurs	20.578	576	193	809	180	1.206	3.352			1.385	8	43	13	28.343
Odder	8.419	516	252	881	45	159	0			1.032	8	43	6	11.361
Randers	68.163	1.117	3.059	3.602	133	452	2.194			7.506	79	43	112	86.460
Ringkøbing-Skjern	20.248	38	724	1.688	80	2.073	0			1.872	17	0	31	26.771
Samsø	0	0	0	16	1	0	32			7	0	0	0	56
Silkeborg	39.013	310	1.811	2.779	155	763	2.357			5.484	214	43	82	53.011
Skanderborg	23.294	1.338	587	1.394	103	1.931	27			1.988	10	43	22	30.737
Skive	22.308	220	1.085	1.531	116	110	10.222			2.711	29	0	42	38.374
Struer	4.272	0	190	703	17	178	0			741	8	0	11	6.120
Syddjurs	16.116	0	439	965	130	2.081	2.200			1.584	8	43	18	23.584
Viborg	33.611	620	2.035	2.986	73	216	0			5.144	53	0	74	44.812
Aarhus	217.940	182	19.364	14.940	482	925	4.698	88.040		37.154	5.134	236	535	389.630
Regionen	237.379	0	24.768	0	1.898	0	152.197	119.950	60.341	36.134	896	426	745	634.734
Aarhus Letbane			9.012							3.936	1.058			14.006
Midttrafik												107		107
I alt vedr. Midttrafiks bestillere	851.382	6.976	67.552	42.919	3.955	14.823	189.323	207.990	60.341	121.991	7.637	1.070	1.900	1.577.859
Sydtrafik							240.330							240.330
NT							150							150
Fynbus							50.250							50.250
I alt vedr. øvrige	0	0	0	0	0	0	290.730	0	0	0	0	0	0	290.730
Total Midttrafik	851.382	6.976	67.552	42.919	3.955	14.823	480.053	207.990	60.341	121.991	7.637	1.070	1.900	1.868.589

Busdrift

Kørselsudgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af kørselsudgifter samt overslagsår:

Oversigt over Kørselsudgifter							
Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Budget overslag 2024	Difference (budget 21 - budget 20)
Favrskov	14.738.578	15.947.000	16.009.000	16.009.000	16.009.000	16.009.000	62.000
Hedensted	5.521.855	6.906.000	7.311.000	7.311.000	7.311.000	7.311.000	405.000
Herning	50.096.033	51.811.000	54.024.000	54.024.000	54.024.000	54.024.000	2.213.000
Holstebro	28.067.976	18.869.000	19.470.000	19.470.000	19.470.000	19.470.000	601.000
Horsens	51.669.400	55.503.000	61.330.000	61.330.000	61.330.000	61.330.000	5.827.000
Ikast-Brande	13.771.764	14.565.000	14.740.000	14.740.000	14.740.000	14.740.000	175.000
Lemvig	7.990.509	8.165.000	8.252.000	8.252.000	8.252.000	8.252.000	87.000
Norddjurs	18.266.033	22.785.000	23.634.000	23.634.000	23.634.000	23.634.000	849.000
Odder	6.895.614	7.464.000	9.783.000	9.783.000	9.783.000	9.783.000	2.319.000
Randers	92.543.671	93.158.000	93.853.000	93.853.000	93.853.000	93.853.000	695.000
Ringkøbing-Skjern	26.356.667	27.494.000	25.534.000	25.534.000	25.534.000	25.534.000	-1.960.000
Samsø	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	55.828.795	55.528.000	57.531.000	57.531.000	57.531.000	57.531.000	2.003.000
Skanderborg	26.802.967	28.823.000	28.820.000	28.820.000	28.820.000	28.820.000	-3.000
Skive	28.464.159	28.727.000	29.866.000	29.866.000	29.866.000	29.866.000	1.139.000
Struer	5.140.945	5.434.000	5.659.000	5.659.000	5.659.000	5.659.000	225.000
Syddjurs	18.170.645	21.326.000	21.912.000	21.912.000	21.912.000	21.912.000	586.000
Viborg	48.895.002	52.436.000	52.488.000	52.488.000	52.488.000	52.488.000	52.000
Aarhus	428.299.891	466.270.000	441.917.000	441.917.000	441.917.000	441.917.000	647.000
Region Midtjylland	451.384.123	427.114.000	436.807.000	436.807.000	436.807.000	436.807.000	9.693.000
Mellefinansiering	12.100.000	0	0	0	0	0	0
I alt	1.391.004.626	1.408.325.000	1.408.940.000	1.408.940.000	1.408.940.000	1.408.940.000	25.615.000

Budgettet for overslagsårene 2022-2024 er sat lig med budget 2021, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Nedenstående tabel angiver fordeling af køreplantimer på bestillerniveau:

Udvikling i køreplantimeantal

Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Favrskov	20.142	20.866	20.782	-84
Hedensted	7.246	9.539	10.170	632
Herning	67.505	68.093	67.347	-745
Holstebro	39.526	28.779	29.069	290
Horsens	71.986	76.076	82.959	6.884
Ikast-Brande	20.375	21.018	21.072	54
Lemvig	9.850	9.841	9.779	-62
Norddjurs	23.548	25.495	28.258	2.763
Odder	9.427	9.968	10.332	364
Randers	121.778	122.417	121.934	-483
Ringkøbing-Skjern	34.661	35.309	31.709	-3.599
Samsø	0	0	0	0
Silkeborg	83.658	83.081	82.471	-610
Skanderborg	32.209	33.678	33.584	-95
Skive	39.315	38.715	39.911	1.197
Struer	9.309	9.763	9.850	86
Syddjurs	24.195	28.109	27.778	-331
Viborg	72.894	75.265	75.677	412
Aarhus	540.870	543.256	543.656	400
Regionen	666.552	606.873	609.419	2.546
I alt	1.895.044	1.846.139	1.855.758	9.619

Flexbus

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flexbus samt overslagsår:

Oversigt over Flexbus

Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Budget overslag 2024	Difference (budget 21 - budget 20)
Favrskov	37.478	169.000	72.000	72.000	72.000	72.000	-97.000
Hedensted	323.080	604.000	582.000	582.000	582.000	582.000	-22.000
Herning	31.729	205.000	58.000	58.000	58.000	58.000	-147.000
Holstebro	171.943	185.000	319.000	319.000	319.000	319.000	134.000
Horsens	534.809	1.213.000	985.000	985.000	985.000	985.000	-228.000
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	24.403	499.000	43.000	43.000	43.000	43.000	-456.000
Norddjurs	311.913	546.000	576.000	576.000	576.000	576.000	30.000
Odder	280.765	342.000	516.000	516.000	516.000	516.000	174.000
Randers	0	0	1.117.000	1.117.000	1.117.000	1.117.000	1.117.000
Ringkøbing-Skjern	20.205	74.000	38.000	38.000	38.000	38.000	-36.000
Samsø	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	165.222	382.000	310.000	310.000	310.000	310.000	-72.000
Skanderborg	723.934	1.590.000	1.338.000	1.338.000	1.338.000	1.338.000	-252.000
Skive	118.592	237.000	220.000	220.000	220.000	220.000	-17.000
Struer	0	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	0	0	0	0	0	0	0
Viborg	334.318	562.000	620.000	620.000	620.000	620.000	58.000
Aarhus	95.367	315.000	182.000	182.000	182.000	182.000	-133.000
Region Midtjylland	239.186	0	0	0	0	0	0
I alt	3.412.945	6.923.000	6.976.000	6.976.000	6.976.000	6.976.000	53.000

Budgettet for overslagsårene 2022-2024 er sat lig med budget 2021, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

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

Flexbus - Udvikling i antal ture

Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling
Favrskov	387	930	600
Hedensted	2.364	3.600	3.500
Herning	283	1.150	400
Holstebro	657	700	1.000
Horsens	4.292	6.700	6.400
Ikast-Brande	0	0	0
Lemvig	95	2.700	100
Norddjurs	1.607	2.900	2.400
Odder	1.951	2.000	2.900
Randers	0	0	5.300
Ringkøbing-Skjern	126	400	200
Samsø	0	0	0
Silkeborg	911	2.010	1.400
Skanderborg	4.498	8.700	6.700
Skive	845	1.330	1.300
Struer	0	0	0
Syddjurs	0	0	0
Viborg	1.751	2.650	2.600
Aarhus	675	1.700	1.000
Regionen	1.505	0	0
I alt	21.947	37.470	35.800

Bus-IT og øvrige udgifter

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

Oversigt over Bus-IT og øvrige udgifter

Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Budget overslag 2024	Difference (budget 21 - budget 20)
Favrskov	16.719	79.000	40.000	40.000	40.000	40.000	-39.000
Hedensted	33.682	60.000	71.000	71.000	71.000	71.000	11.000
Herning	563.036	555.000	390.000	390.000	390.000	390.000	-165.000
Holstebro	79.394	91.000	123.000	123.000	123.000	123.000	32.000
Horsens	678.167	565.000	637.000	637.000	554.000	554.000	72.000
Ikast-Brande	22.900	44.000	45.000	45.000	45.000	45.000	1.000
Lemvig	0	0	0	0	0	0	0
Norddjurs	16.544	55.000	51.000	51.000	38.000	38.000	-4.000
Odder	16.140	19.000	16.000	16.000	16.000	16.000	-3.000
Randers	1.219.934	1.926.000	1.596.000	1.596.000	1.596.000	1.596.000	-330.000
Ringkøbing-Skjern	159.847	215.000	252.000	252.000	252.000	252.000	37.000
Samsø	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	821.194	837.000	672.000	672.000	672.000	672.000	-165.000
Skanderborg	70.216	142.000	124.000	124.000	124.000	124.000	-18.000
Skive	85.617	120.000	107.000	107.000	107.000	107.000	-13.000
Struer	28.409	38.000	41.000	41.000	41.000	41.000	3.000
Syddjurs	53.793	80.000	92.000	92.000	92.000	92.000	12.000
Viborg	789.352	1.356.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000	-84.000
Aarhus	7.306.608	10.359.000	10.703.000	10.703.000	10.703.000	10.703.000	344.000
Region Midtjylland	10.024.370	6.432.000	6.310.000	6.310.000	6.310.000	6.310.000	-122.000
I alt	21.985.924	22.973.000	22.542.000	22.542.000	22.446.000	22.446.000	-431.000

Budgettet for overslagsårene 2022-2024 er udarbejdet med udgangspunkt i budget 2021, hvor den eneste indarbejdede korrektion er investeringen af tælleudstyr for enkelte bestillere. Udover generelle prisstigninger er der ikke nogen kendte ændringer.

Rejsekort

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til rejsekort samt overslagsår:

Oversigt over Rejsekort - busser og letbanen

Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Budget overslag 2024	Difference (budget 21 - budget 20)
Favrskov	120.231	176.000	190.000	190.000	190.000	190.000	14.000
Hedensted	212.650	338.000	335.000	335.000	335.000	335.000	-3.000
Herning	1.078.072	1.334.000	1.394.000	1.394.000	1.394.000	1.394.000	60.000
Holstebro	557.539	598.000	680.000	680.000	680.000	680.000	82.000
Horsens	983.061	1.385.000	1.403.000	1.403.000	1.403.000	1.403.000	18.000
Ikast-Brande	25.396	23.000	21.000	21.000	21.000	21.000	-2.000
Lemvig	9.006	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	0
Norddjurs	132.653	200.000	193.000	193.000	193.000	193.000	-7.000
Odder	104.955	232.000	252.000	252.000	252.000	252.000	20.000
Randers	2.404.396	2.836.000	3.059.000	3.059.000	3.059.000	3.059.000	223.000
Ringkøbing-Skjern	515.055	636.000	724.000	724.000	724.000	724.000	88.000
Samsø	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	1.681.662	1.594.000	1.811.000	1.811.000	1.811.000	1.811.000	217.000
Skanderborg	453.101	559.000	587.000	587.000	587.000	587.000	28.000
Skive	767.368	930.000	1.085.000	1.085.000	1.085.000	1.085.000	155.000
Struer	105.712	163.000	190.000	190.000	190.000	190.000	27.000
Syddjurs	308.828	462.000	439.000	439.000	439.000	439.000	-23.000
Viborg	1.452.956	1.810.000	2.035.000	2.035.000	2.035.000	2.035.000	225.000
Aarhus	21.116.650	21.983.000	23.870.000	23.870.000	23.870.000	23.870.000	1.887.000
Region Midtjylland	23.296.982	24.859.000	29.274.000	29.274.000	29.274.000	29.274.000	4.415.000
I alt	55.326.272	60.128.000	67.552.000	67.552.000	67.552.000	67.552.000	7.424.000

Budgettet for overslagsårene 2022-2024 er sat lig med budget 2021, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Busindtægter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af busindtægter samt overslagsår:

Oversigt over Busindtægter

Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Budget overslag 2024	Difference (budget 21 - budget 20)
Favrskov	-1.299.463	-1.436.000	-1.240.000	-1.290.000	-1.290.000	-1.290.000	196.000
Hedensted	-2.430.486	-3.240.000	-2.810.000	-2.930.000	-2.930.000	-2.930.000	430.000
Herning	-13.742.796	-14.305.000	-12.080.000	-12.690.000	-12.690.000	-12.690.000	2.225.000
Holstebro	-6.198.407	-5.759.000	-4.930.000	-5.160.000	-5.160.000	-5.160.000	829.000
Horsens	-19.300.670	-22.117.000	-17.960.000	-18.830.000	-18.830.000	-18.830.000	4.157.000
Ikast-Brande	-30.000	-60.000	-50.000	-50.000	-50.000	-50.000	10.000
Lemvig	0	0	0	0	0	0	0
Norddjurs	-1.836.465	-2.410.000	-2.030.000	-2.140.000	-2.140.000	-2.140.000	380.000
Odder	-1.311.096	-1.525.000	-1.380.000	-1.420.000	-1.420.000	-1.420.000	145.000
Randers	-30.003.069	-31.218.000	-26.480.000	-27.780.000	-27.780.000	-27.780.000	4.738.000
Ringkøbing-Skjern	-4.605.213	-4.376.000	-3.690.000	-3.880.000	-3.880.000	-3.880.000	686.000
Samsø	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	-23.198.441	-23.379.000	-19.190.000	-20.060.000	-20.060.000	-20.060.000	4.189.000
Skanderborg	-5.468.605	-6.060.000	-5.240.000	-5.460.000	-5.460.000	-5.460.000	820.000
Skive	-8.222.101	-7.914.000	-6.920.000	-7.190.000	-7.190.000	-7.190.000	994.000
Struer	-1.187.628	-1.052.000	-890.000	-930.000	-930.000	-930.000	162.000
Syddjurs	-4.508.430	-5.836.000	-5.060.000	-5.270.000	-5.270.000	-5.270.000	776.000
Viborg	-16.802.074	-17.920.000	-15.340.000	-16.050.000	-16.050.000	-16.050.000	2.580.000
Aarhus	-269.777.147	-278.133.000	-234.680.000	-246.640.000	-246.640.000	-246.640.000	43.453.000
Region Midtjylland	-275.589.220	-260.505.000	-220.130.000	-231.230.000	-231.230.000	-231.230.000	40.375.000
I alt	-685.511.311	-687.245.000	-580.100.000	-609.000.000	-609.000.000	-609.000.000	107.145.000

Budgettet for overslagsårene 2022-2024 er sat lig med budget 2021, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Regionalt tilskud

Nedenstående tabel angiver fordelingen af regionalt tilskud samt overslagsår:

Oversigt over Regionalt tilskud							
Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Budget overslag 2024	Difference (budget 21 - budget 20)
Favrskov	0	0	0	0	0	0	0
Hedensted	-1.199.500	-1.386.000	-1.421.000	-1.249.000	-1.078.000	-1.078.000	-35.000
Herning	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	0
Holstebro	-195.000	-396.000	-406.000	-203.000	0	0	-10.000
Horsens	-662.500	-988.000	-1.013.000	-690.000	-368.000	-368.000	-25.000
Ikast-Brande	-233.500	-474.000	-486.000	-243.000	0	0	-12.000
Lemvig	0	0	0	0	0	0	0
Norddjurs	-782.000	-1.051.000	-1.077.000	-815.000	-551.000	-551.000	-26.000
Odder	0	0	0	0	0	0	0
Randers	-774.000	-786.000	-806.000	-806.000	-806.000	-806.000	-20.000
Ringkøbing-Skjern	-1.775.000	-1.803.000	-1.848.000	-1.848.000	-1.848.000	-1.848.000	-45.000
Samsø	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	0	0	0	0	0	0	0
Skanderborg	-197.000	-400.000	-410.000	-205.000	0	0	-10.000
Skive	-716.000	-727.000	-745.000	-745.000	-745.000	-745.000	-18.000
Struer	-258.500	-525.000	-538.000	-270.000	0	0	-13.000
Syddjurs	-397.500	-808.000	-828.000	-414.000	0	0	-20.000
Viborg	-3.895.000	-4.692.000	-4.809.000	-4.056.000	-3.304.000	-3.304.000	-117.000
Aarhus	0	0	0	0	0	0	0
Region Midtjylland	11.090.500	14.041.000	14.392.000	11.549.000	8.705.000	8.705.000	351.000
I alt	0	0	0	0	0	0	0

Budgettet for overslagsårene 2022-2024 er sat lig med budget 2021, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Flextrafik

Handicapkørsel

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Handicapkørsel samt overslagsår:

Oversigt over Handicapkørsel							
Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Budget overslag 2024	Difference (budget 21 - budget 20)
Favrskov	1.178.218	1.354.000	1.283.000	1.283.000	1.283.000	1.283.000	-71.000
Hedensted	1.201.586	1.268.000	1.309.000	1.309.000	1.309.000	1.309.000	41.000
Herning	2.062.958	2.286.000	2.243.000	2.243.000	2.243.000	2.243.000	-43.000
Holstebro	1.316.178	1.491.000	1.432.000	1.432.000	1.432.000	1.432.000	-59.000
Horsens	2.505.366	2.760.000	2.726.000	2.726.000	2.726.000	2.726.000	-34.000
Ikast-Brande	948.485	1.015.000	1.033.000	1.033.000	1.033.000	1.033.000	18.000
Lemvig	549.731	675.000	599.000	599.000	599.000	599.000	-76.000
Norddjurs	743.266	805.000	809.000	809.000	809.000	809.000	4.000
Odder	811.254	1.132.000	881.000	881.000	881.000	881.000	-251.000
Randers	3.289.166	3.658.000	3.602.000	3.602.000	3.602.000	3.602.000	-56.000
Ringkøbing-Skjern	1.551.156	1.492.000	1.688.000	1.688.000	1.688.000	1.688.000	196.000
Samsø	15.717	35.000	16.000	16.000	16.000	16.000	-19.000
Silkeborg	2.555.118	2.761.000	2.779.000	2.779.000	2.779.000	2.779.000	18.000
Skanderborg	1.283.287	1.328.000	1.394.000	1.394.000	1.394.000	1.394.000	66.000
Skive	1.420.988	1.522.000	1.531.000	1.531.000	1.531.000	1.531.000	9.000
Struer	645.812	671.000	703.000	703.000	703.000	703.000	32.000
Syddjurs	888.167	919.000	965.000	965.000	965.000	965.000	46.000
Viborg	2.745.430	3.124.000	2.986.000	2.986.000	2.986.000	2.986.000	-138.000
Aarhus	13.741.900	15.600.000	14.940.000	14.940.000	14.940.000	14.940.000	-660.000
I alt	39.453.785	43.896.000	42.919.000	42.919.000	42.919.000	42.919.000	-977.000

Budgettet for overslagsårene 2022-2024 er sat lig med budget 2021, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer, dog med forbehold for udgifter til NOP (nyt IT-

system), der afventer udbud.

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

Handicapørsel - Udvikling i antal ture

Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling
Favrskov	5.047	5.600	5.200
Hedensted	5.132	5.100	5.300
Herning	9.275	10.000	9.600
Holstebro	8.343	8.500	8.700
Horsens	16.122	17.400	16.800
Ikast-Brande	4.251	4.500	4.400
Lemvig	2.041	2.600	2.100
Norddjurs	3.327	3.500	3.500
Odder	4.355	5.400	4.500
Randers	16.428	17.600	17.200
Ringkøbing-Skjern	5.628	5.700	5.900
Samsø	46	100	100
Silkeborg	13.827	14.900	14.400
Skanderborg	6.563	6.800	6.800
Skive	6.287	7.100	6.500
Struer	2.970	2.900	3.100
Syddjurs	3.320	3.700	3.500
Viborg	13.805	14.100	14.400
Aarhus	86.253	86.500	89.700
Regionen	0	0	0
I alt	213.020	222.000	221.700

Flexitur

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flexitur samt overslagsår:

Oversigt over Flexiture

Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Budget overslag 2024	Difference (budget 21 - budget 20)
Favrskov	959.350	1.061.000	1.056.000	1.056.000	1.056.000	1.056.000	-5.000
Hedensted	1.555.313	1.609.000	1.710.000	1.710.000	1.710.000	1.710.000	101.000
Herning	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	264.775	234.000	291.000	291.000	291.000	291.000	57.000
Horsens	614.546	655.000	675.000	675.000	675.000	675.000	20.000
Ikast-Brande	196.930	173.000	219.000	219.000	219.000	219.000	46.000
Lemvig	718.219	631.000	778.000	778.000	778.000	778.000	147.000
Norddjurs	1.093.778	1.740.000	1.206.000	1.206.000	1.206.000	1.206.000	-534.000
Odder	145.415	137.000	159.000	159.000	159.000	159.000	22.000
Randers	413.486	458.000	452.000	452.000	452.000	452.000	-6.000
Ringkøbing-Skjern	1.889.819	1.943.000	2.073.000	2.073.000	2.073.000	2.073.000	130.000
Silkeborg	691.880	622.000	763.000	763.000	763.000	763.000	141.000
Skanderborg	1.756.952	1.805.000	1.931.000	1.931.000	1.931.000	1.931.000	126.000
Skive	104.092	122.000	110.000	110.000	110.000	110.000	-12.000
Struer	162.162	89.000	178.000	178.000	178.000	178.000	89.000
Syddjurs	1.895.414	2.253.000	2.081.000	2.081.000	2.081.000	2.081.000	-172.000
Viborg	194.738	236.000	216.000	216.000	216.000	216.000	-20.000
Aarhus	841.293	1.076.000	925.000	925.000	925.000	925.000	-151.000
Region Midtjylland	0	0	0	0	0	0	0
I alt	13.498.162	14.844.000	14.823.000	14.823.000	14.823.000	14.823.000	-21.000

Budgettet for overslagsårene 2022-2024 er sat lig med budget 2021, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

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

Flecture - Udvikling i antal ture

Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling
Favrskov	12.007	12.100	12.500
Hedensted	16.516	16.500	17.200
Herning	0	0	0
Holstebro	2.126	1.800	2.200
Horsens	7.053	7.700	7.300
Ikast-Brande	3.704	3.400	3.900
Lemvig	6.221	5.400	6.400
Norddjurs	15.745	19.900	16.400
Odder	1.764	1.600	1.800
Randers	4.818	4.800	5.000
Ringkøbing-Skjern	16.536	16.400	17.200
Silkeborg	9.912	9.000	10.300
Skanderborg	19.532	19.800	20.300
Skive	1.329	1.400	1.400
Struer	2.318	1.700	2.400
Syddjurs	17.989	20.500	18.700
Viborg	3.731	3.800	3.900
Aarhus	9.924	11.300	10.300
Regionen	0	0	0
I alt	151.225	157.100	157.200

Kommunal kørsel

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Kommunal kørsel samt overslagsår:

Oversigt over kommunal kørsel og Siddende Patientbefordring

Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Budget overslag 2024	Difference (budget 21 - budget 20)
Favrskov	7.372.899	8.724.000	8.046.000	8.046.000	8.046.000	8.046.000	-678.000
Hedensted	0	0	0	0	0	0	0
Herning	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	1.060.902	1.230.000	1.155.000	1.155.000	1.155.000	1.155.000	-75.000
Horsens	2.457.664	3.054.000	2.677.000	2.677.000	2.677.000	2.677.000	-377.000
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	152.097	151.000	166.000	166.000	166.000	166.000	15.000
Norddjurs	3.077.439	3.329.000	3.352.000	3.352.000	3.352.000	3.352.000	23.000
Odder	0	0	0	0	0	0	0
Randers	2.005.706	2.377.000	2.194.000	2.194.000	2.194.000	2.194.000	-183.000
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0	0	0
Samsø	29.455	67.000	32.000	32.000	32.000	32.000	-35.000
Silkeborg	2.213.898	2.356.000	2.357.000	2.357.000	2.357.000	2.357.000	1.000
Skanderborg	24.228	76.000	27.000	27.000	27.000	27.000	-49.000
Skive	9.371.346	10.517.000	10.222.000	10.222.000	10.222.000	10.222.000	-295.000
Struer	0	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	2.006.987	2.253.000	2.200.000	2.200.000	2.200.000	2.200.000	-53.000
Viborg	0	0	0	0	0	0	0
Aarhus	4.318.666	4.405.000	4.698.000	4.698.000	4.698.000	4.698.000	293.000
Regionen	134.525.039	148.485.000	152.197.000	152.197.000	152.197.000	152.197.000	3.712.000
Midttrafik i alt	168.616.327	187.024.000	189.323.000	189.323.000	189.323.000	189.323.000	2.299.000
NT	149.466	300.000	150.000	150.000	150.000	150.000	-150.000
Fynbus	48.154.313	47.028.000	50.250.000	50.250.000	50.250.000	50.250.000	3.222.000
Sydtrafik	237.373.115	256.087.000	240.330.000	240.330.000	240.330.000	240.330.000	-15.757.000
I alt	454.293.220	490.439.000	480.053.000	480.053.000	480.053.000	480.053.000	-10.386.000

Budgettet for overslagsårene 2022-2024 er sat lig med budget 2021, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

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

Kommunal kørsel - Udvikling i antal ture

Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling
Favrskov	39.430	47.100	39.600
Hedensted	0	0	0
Herning	0	0	0
Holstebro	6.978	7.900	6.900
Horsens	16.611	19.300	16.500
Ikast-Brande	0	0	0
Lemvig	412	400	400
Norddjurs	17.765	18.900	17.700
Odder	0	0	0
Randers	10.880	12.000	10.900
Ringkøbing-Skjern	0	0	0
Samsø	102	200	200
Silkeborg	14.621	15.200	14.600
Skanderborg	212	500	300
Skive	60.910	64.800	61.000
Struer	0	0	0
Syddjurs	8.977	10.700	8.900
Viborg	0	0	0
Aarhus	26.562	25.000	26.500
Regionen	420.103	440.000	439.000
I alt	623.563	662.000	642.500

Tog og Letbane

Letbanedrift

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til letbanedrift mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland samt overslagsår:

Oversigt over Aarhus Letbane

Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Budget overslag 2024	Difference (budget 21 - budget 20)
Aarhus	80.011.023	78.766.000	88.040.000	85.565.000	81.815.000	79.815.000	9.274.000
Region Midtjylland	111.141.023	110.176.000	119.950.000	117.475.000	113.725.000	111.725.000	9.774.000
I alt	191.152.046	188.942.000	207.990.000	203.040.000	195.540.000	191.540.000	19.048.000

I budgetterne for overslagsårene 2022-2024 er indarbejdet en indtægtsmæssig udvikling. Udviklingen vil løbende blive vurderet i forhold til rejseudviklingen og drøftes med Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Letbanesekretariat

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til Letbanesekretariatet samt overslagsår:

Oversigt over Letbanesekretariatet							
Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Budget overslag 2024	Difference (budget 21 - budget 20)
Favrskov	41.000	42.000	43.000	43.000	43.000	43.000	1.000
Hedensted	0	0	0	0	0	0	0
Herning	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	0	0	0	0	0	0	0
Horsens	0	0	0	0	0	0	0
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	0	0	0	0	0	0	0
Norddjurs	41.000	42.000	43.000	43.000	43.000	43.000	1.000
Odder	41.000	42.000	43.000	43.000	43.000	43.000	1.000
Randers	41.000	42.000	43.000	43.000	43.000	43.000	1.000
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	41.000	42.000	43.000	43.000	43.000	43.000	1.000
Skanderborg	41.000	42.000	43.000	43.000	43.000	43.000	1.000
Skive	0	0	0	0	0	0	0
Struer	0	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	41.000	42.000	43.000	43.000	43.000	43.000	1.000
Viborg	0	0	0	0	0	0	0
Aarhus	223.000	230.000	236.000	236.000	236.000	236.000	6.000
Regionen	405.000	416.000	426.000	426.000	426.000	426.000	10.000
Midttrafik	101.000	104.000	107.000	107.000	107.000	107.000	3.000
Mer-/mindreforbrug	114.713						
I alt	1.130.713	1.044.000	1.070.000	1.070.000	1.070.000	1.070.000	26.000

Budgettet for overslagsårene 2022-2024 er sat lig med budget 2021, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Togdrift

Nedenstående tabel angiver en oversigt over udgifter til togdrift samt overslagsår:

Oversigt over togdrift							
Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Budget overslag 2024	Difference (budget 21 - budget 20)
Region Midtjylland	20.971.073	30.464.000	60.341.000	60.341.000	63.841.000	63.841.000	29.877.000
I alt	20.971.073	30.464.000	60.341.000	60.341.000	63.841.000	63.841.000	29.877.000

I budgetterne for overslagsårene 2023-2024 er indarbejdet forventede øgede udgifter pga. forventet anskaffelse af nye tog til Lemvigbanen.

Administration

Trafikselskabet

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til trafikselskabet samt overslagsår:

Oversigt over Trafikselskab - Bus- og letbaneadministration							
Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Budget overslag 2024	Difference (budget 21 - budget 20)
Favrskov	717.000	800.000	798.000	798.000	798.000	798.000	-2.000
Hedensted	394.000	561.000	600.000	600.000	600.000	600.000	39.000
Herning	3.064.000	3.306.000	3.272.000	3.272.000	3.272.000	3.272.000	-34.000
Holstebro	1.771.000	1.596.000	1.607.000	1.607.000	1.607.000	1.607.000	11.000
Horsens	3.561.000	3.971.000	4.327.000	4.327.000	4.327.000	4.327.000	356.000
Ikast-Brande	845.000	889.000	890.000	890.000	890.000	890.000	1.000
Lemvig	254.000	266.000	284.000	284.000	284.000	284.000	18.000
Norddjurs	902.000	1.043.000	1.148.000	1.148.000	1.148.000	1.148.000	105.000
Odder	490.000	690.000	727.000	727.000	727.000	727.000	37.000
Randers	6.021.000	6.276.000	6.339.000	6.339.000	6.339.000	6.339.000	63.000
Ringkøbing-Skjern	1.529.000	1.614.000	1.472.000	1.472.000	1.472.000	1.472.000	-142.000
Samsø	-	-	-	-	-	-	0
Silkeborg	4.346.000	4.579.000	4.507.000	4.507.000	4.507.000	4.507.000	-72.000
Skanderborg	1.242.000	1.529.000	1.527.000	1.527.000	1.527.000	1.527.000	-2.000
Skive	2.039.000	2.201.000	2.270.000	2.270.000	2.270.000	2.270.000	69.000
Struer	485.000	528.000	531.000	531.000	531.000	531.000	3.000
Syddjurs	1.043.000	1.319.000	1.347.000	1.347.000	1.347.000	1.347.000	28.000
Viborg	3.759.000	4.171.000	4.167.000	4.167.000	4.167.000	4.167.000	-4.000
Aarhus	32.218.000	33.105.000	33.034.000	33.034.000	33.034.000	33.034.000	-71.000
Region Midtjylland	40.357.000	37.235.000	38.102.000	38.102.000	38.102.000	38.102.000	867.000
I alt	105.037.000	105.679.000	106.949.000	106.949.000	106.949.000	106.949.000	1.270.000

Oversigt over Trafikselskab - Handicapadministration							
Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Budget overslag 2024	Difference (budget 21 - budget 20)
Favrskov	386.000	355.000	353.000	353.000	353.000	353.000	-2.000
Hedensted	309.000	329.000	360.000	360.000	360.000	360.000	31.000
Herning	694.000	637.000	651.000	651.000	651.000	651.000	14.000
Holstebro	540.000	543.000	590.000	590.000	590.000	590.000	47.000
Horsens	1.080.000	1.120.000	1.140.000	1.140.000	1.140.000	1.140.000	20.000
Ikast-Brande	309.000	288.000	299.000	299.000	299.000	299.000	11.000
Lemvig	154.000	168.000	142.000	142.000	142.000	142.000	(26.000)
Norddjurs	231.000	228.000	237.000	237.000	237.000	237.000	9.000
Odder	386.000	349.000	305.000	305.000	305.000	305.000	-44.000
Randers	1.080.000	1.133.000	1.167.000	1.167.000	1.167.000	1.167.000	34.000
Ringkøbing-Skjern	386.000	369.000	400.000	400.000	400.000	400.000	31.000
Samsø	2.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	0
Silkeborg	1.003.000	952.000	977.000	977.000	977.000	977.000	25.000
Skanderborg	386.000	436.000	461.000	461.000	461.000	461.000	25.000
Skive	386.000	456.000	441.000	441.000	441.000	441.000	-15.000
Struer	154.000	188.000	210.000	210.000	210.000	210.000	22.000
Syddjurs	154.000	235.000	237.000	237.000	237.000	237.000	2.000
Viborg	849.000	905.000	977.000	977.000	977.000	977.000	72.000
Aarhus	5.786.000	5.977.000	6.088.000	6.088.000	6.088.000	6.088.000	111.000
Region Midtjylland	-	-	-	-	-	-	0
I alt	14.275.000	14.675.000	15.042.000	15.042.000	15.042.000	15.042.000	367.000

Budgettet for overslagsårene 2022-2024 er sat lig med budget 2021, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Nedenstående tabel viser eksempler på udgiftstyper i trafikselskabet.

Trafikskabet	Udgiftstype
Personaleudgifter mm	Lønudgifter, uddannelse, sociale ydelser mv.
Gebyr og forsendelse	Bankgebyrer, værdihåndtering, mobil telefoni og forsendelser mv.
Information og markedsføring	Uddannelse af chauffører, kampagner, digital kommunikation, presseudgifter mv.
Konsulentydelse	Juridisk bistand, revisor og analysebistand mv.
Tjenesteydelser	Billet og kvalitetskontrol, trykning af billetter og kort, Chauffør-Net samt udgifter til overhead hos Handicap administration mv.
Varekøb	Kontorartikler, mindre nyanskaffelser og udgifter til bestyrelsen mv.
Abonnementer og medlemskaber	Trafikskaberne i Danmark, Rejseplanen, Ankenævnet for bus og tog mv.
Anskaffelser	Indkøb af IT, trafik fagligt hardware og PC-leasing mv.
Puljer til udvikling	Midler til udviklingsprojekter
IT drift og vedligehold	IT systemer, support og hosting mv.
Husleje rengøring mm	Husleje, el, vand, renovation, rengøring og reparation og vedligehold af kundecenter mv.
Indtægter vedr konsulentydelse, leje indtægter og overhead	Indtægter fra lokaleudlejning og studepladser på Aarhus Rutebilstation, bodsindtægter og overhead fra Flextrafik og billet administration mv.

Tabellen med forbruget for de enkelte udgiftstyper findes i Bilag 1.

Billetkontrol

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til billetkontrol samt overslagsår:

Oversigt over Billetkontrol							
Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Budget overslag 2024	Difference (budget 21 - budget 20)
Favrskov	390	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	0
Hedensted	-	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	0
Herning	26.714	40.000	39.000	39.000	39.000	39.000	-1.000
Holstebro	17.199	15.000	16.000	16.000	16.000	16.000	1.000
Horsens	30.447	46.000	44.000	44.000	44.000	44.000	-2.000
Ikast-Brande	-	-	-	-	-	-	-
Lemvig	-	-	-	-	-	-	-
Norddjurs	4.123	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	0
Odder	3.245	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	0
Randers	50.501	83.000	79.000	79.000	79.000	79.000	-4.000
Ringkøbing-Skjern	98	18.000	17.000	17.000	17.000	17.000	-1.000
Silkeborg	237.163	259.000	214.000	214.000	214.000	214.000	-45.000
Skanderborg	8.539	11.000	10.000	10.000	10.000	10.000	-1.000
Skive	14.931	30.000	29.000	29.000	29.000	29.000	-1.000
Struer	488	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	0
Syddjurs	976	9.000	8.000	8.000	8.000	8.000	-1.000
Viborg	28.690	55.000	53.000	53.000	53.000	53.000	-2.000
Aarhus	5.945.078	2.621.000	5.663.000	5.663.000	5.663.000	5.663.000	3.042.000
Region Midtjylland	1.333.540	1.522.000	1.425.000	1.425.000	1.425.000	1.425.000	-97.000
I alt	7.702.121	4.749.000	7.637.000	7.637.000	7.637.000	7.637.000	2.888.000

Budgettet for overslagsårene 2022-2024 er sat lig med budget 2021, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Tjenestemandspensioner

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til tjenestemandspensioner samt overslagsår:

Oversigt over Tjenestemandspensioner							
Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Budget overslag 2022	Budget overslag 2023	Budget overslag 2024	Difference (budget 21 - budget 20)
Favrskov	5.925	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000	0
Hedensted	4.937	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	0
Herning	51.347	59.000	61.000	61.000	61.000	61.000	2.000
Holstebro	31.598	39.000	40.000	40.000	40.000	40.000	1.000
Horsens	56.285	61.000	63.000	63.000	63.000	63.000	2.000
Ikast-Brande	8.887	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	0
Lemvig	3.950	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	0
Norddjurs	4.937	12.000	13.000	13.000	13.000	13.000	1.000
Odder	987	5.000	6.000	6.000	6.000	6.000	1.000
Randers	100.720	109.000	112.000	112.000	112.000	112.000	3.000
Ringkøbing-Skjern	23.699	30.000	31.000	31.000	31.000	31.000	1.000
Silkeborg	76.034	80.000	82.000	82.000	82.000	82.000	2.000
Skanderborg	14.812	22.000	22.000	22.000	22.000	22.000	0
Skive	41.473	41.000	42.000	42.000	42.000	42.000	1.000
Struer	8.887	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000	0
Syddjurs	12.837	17.000	18.000	18.000	18.000	18.000	1.000
Viborg	72.084	72.000	74.000	74.000	74.000	74.000	2.000
Aarhus	527.299	521.000	535.000	535.000	535.000	535.000	14.000
Regionen	730.714	726.000	745.000	745.000	745.000	745.000	19.000
I alt	1.777.412	1.850.000	1.900.000	1.900.000	1.900.000	1.900.000	50.000

Budgettet for overslagsårene 2022-2024 er sat lig med budget 2021, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Bilag 3

Budget 2021 1. behandling – Bestilleroverblik

Nedenfor vises et skema med overblik over budget 2021 1. behandling for alle bestillere. Dernæst følger overordnede forklaringer for hver enkelt bestiller. Generelt gælder for alle bestillere, at der er merudgifter til busdrift i forbindelse med en øget rengøringsindsats som følge af Corona-krisen. Tilsvarende er indregnet en mindreindtægt, idet det generelt er forudsat et passagerfrafald på 15 % som følge af langtidseffekt af Corona-krisen.

Det er Midttrafiks forventning, at disse omkostninger / mindreindtægter vil blive dækket af staten, men da der endnu ikke er indgået aftale om 2021, er beløbene indregnet i budgetforslaget for alle bestillere.

Af yderligere generelle ændringer kan nævnes justerede afregningspriser for buskørsel som følge af ændret omkostningsindeks. Omkostningsindekset er nedskrevet med 0,2 % fra 2020 til 2021. For alle bestillere er desuden indregnet effekt af takststigninger. Taksterne er forudsat at stige med 1,1 %, og med en indtægtsmæssig effekt på 80 % af stigningen.

Mere uddybende forklaringer fremgår af budgetforslagets bilag 5.

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Favrskov	24.324.359	27.292.000	26.771.000	-521.000
Hedensted	5.939.899	7.066.000	8.157.000	1.091.000
Herning	44.006.231	45.950.000	50.085.000	4.135.000
Holstebro	27.542.493	18.736.000	20.461.000	1.725.000
Horsens	44.300.978	47.228.000	57.211.000	9.983.000
Ikast-Brande	15.898.155	16.478.000	16.755.000	277.000
Lemvig	9.876.466	10.573.000	10.313.000	-260.000
Norddjurs	22.258.640	27.332.000	28.343.000	1.011.000
Odder	7.882.042	8.895.000	11.361.000	2.466.000
Randers	78.555.658	80.052.000	86.460.000	6.408.000
Ringkøbing-Skjern	26.106.263	27.706.000	26.771.000	-935.000
Silkeborg	46.561.784	46.613.000	53.011.000	6.398.000
Skanderborg	27.198.282	29.903.000	30.737.000	834.000
Skive	33.946.123	36.262.000	38.374.000	2.112.000
Struer	5.295.979	5.553.000	6.120.000	567.000
Syddjurs	19.711.157	22.271.000	23.584.000	1.313.000
Viborg	38.500.951	42.115.000	44.812.000	2.697.000
Aarhus	331.495.777	363.095.000	396.633.000	33.538.000
Regionen	542.968.105	540.965.000	641.737.000	100.772.000
Øvrige	298.030.187	303.628.000	290.893.000	-12.735.000
Total	1.650.399.532	1.707.713.000	1.868.589.000	160.876.000

Budget 2021 1. behandling – Favrskov Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Favrskov	24.324.359	27.292.000	26.771.000	-521.000

Budgettet for 2021 er nedskrevet med ca. 0,5 mio. kr. i forhold til budgettet for 2020.

De væsentligste årsager er mindreudgifter på 0,7 mio. kr. på Flextrafik – Kommunal kørsel (Specialkørsel med børn) hvor niveauet i 2020 umiddelbart synes at være sat for højt. I modsat retning er der mindeindtægter på 0,2 mio. kr. på buskørsel, som følge af forventede langtidseffekter af Corona-krisen.

Budget 2021 1. behandling – Hedensted Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Hedensted	5.939.899	7.066.000	8.157.000	1.091.000

Budgettet for 2021 er opskrevet med 1,1 mio. kr. i forhold til budgettet for 2020.

Årsagerne er primært merudgifter til buskørsel (0,4 mio. kr.), merudgifter til Flextur (0,1 mio. kr.) samt mindreindtægter på buskørsel (0,4 mio. kr.)

Merudgiften til busdrift skyldes primært øget kørselsomfang på rute 220 samt udgifter til ekstra rengøring i forbindelse med Corona. Mindreindtægten skyldes ligeledes forventet langtidseffekt af Corona-krisen. Udgiften til Flextur forventes at stige på grund af stigning i antal kørte ture.

Budget 2021 1. behandling – Herning Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Herning	44.006.231	45.950.000	50.085.000	4.135.000

Budgettet for 2021 er opskrevet med 4,1 mio. kr. i forhold til budgettet for 2020.

Årsagerne er primært merudgifter til buskørsel (2,2 mio. kr.) samt mindreindtægter på buskørsel (også 2,2 mio. kr.).

Merudgiften til buskørsel skyldes primært at de anvendte afregningssatser i 2020 har været budgetteret for lavt i forhold til de reelle. Dertil kommer merudgifter i forbindelse med øget rengøring i tilknytning til Corona-krisen. Mindreindtægten skyldes en forventet langtidseffekt af Corona-krisen, og dermed faldende passagertal.

Budget 2021 1. behandling – Holstebro Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Holstebro	27.542.493	18.736.000	20.461.000	1.725.000

Budgettet for 2021 er opskrevet med 1,7 mio. kr. i forhold til budgettet for 2020.

Årsagerne er primært merudgifter til busdrift (0,6 mio. kr.) flexbus (0,1 mio. kr.) samt mindreindtægter på busdrift (0,8 mio. kr.)

Merudgiften til busdrift skyldes en mindre forøgelse af kørselsomfanget. Bybusruterne 2, 8 og 9 er udvidet, rute 1 er reduceret mens rute 10 nedlægges. På lokalruterne nedlægges rute 252 og kørslen flyttes over til rute 270. Dertil kommer merudgifter til rengøring som følge af Corona. Udgifterne til Flexbus er stigende, idet det forventes at den øgede brug der er oplevet i 2020 fortsætter ind i 2021. Mindreindtægten på busdrift skyldes forventet passagerfrafald som følge af langtidseffekter af Corona-krisen.

Budget 2021 1. behandling – Horsens Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Horsens	44.300.978	47.228.000	57.211.000	9.983.000

Budgettet for 2021 er opskrevet med knap 10 mio. kr. i forhold til budgettet for 2020.

Årsagerne skyldes primært øgede udgifter til busdrift (5,8 mio. kr.) og mindreindtægter på busdrift (4,1 mio. kr.). Der er en mindre besparelse på Flextrafik – Kommunal kørsel på 0,4 mio. kr.

Merudgiften til busdrift skyldes bl.a. oprettelse af 2 nye ruter – rute 13 og 14. Dertil kommer mindre justeringer i den øvrige bybustrafik. For lokalruter er der tale om øget kørselsomfang sammenlignet med 2020. Rute 112 reduceres på grund af etablering af ny rute 13, mens rute 220 før flere køreplantimer på grund af ekstra afgang. For rabatruiter er rute 631 reduceret. Dertil kommer øgede udgifter til rengøring som følge af Corona.

Mindreindtægten på busdriften skyldes primært den forventede langtidseffekt og faldende passagertal på grund af Corona-krise. Desuden er indtægten på skolekort nedskrevet med 1 mio. kr., da der ikke længere sælges skolekort til kommunens gratis skolebusruter.

Besparselsen på flextrafik – kommunale kørsler – skyldes at antallet af ture er faldende.

Budget 2021 1. behandling – Ikast-Brande Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Ikast-Brande	15.898.155	16.478.000	16.755.000	277.000

Budgettet for 2021 er opskrevet med knap 0,3 mio. kr. i forhold til budgettet for 2020.

Årsagerne er primært øgede busudgifter på knap 0,2 mio. kr, samt øgede udgifter til Flextur på 0,05 mio. kr.

Merudgiften til busdrift skyldes primært øgede udgifter til rengøring i forbindelse med Corona. Merudgiften til Flextur skyldes primært øgede omkostninger pr. tur.

Budget 2021 1. behandling – Lemvig Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Lemvig	9.876.466	10.573.000	10.313.000	-260.000

Budgettet for 2021 er nedskrevet med 0,3 mio. kr. i forhold til budgettet for 2020.

Årsagen er primært en forventet besparelse på Flexbus på 0,5 mio. kr., der dog delvis modsvares af merudgifter til Flextrafik på 0,1 mio. kr.

Flexbus – som er den rutebaserede del af Flextilbuddet – er nedskrevet, da en række ruter oprettet i 2020 ikke er blevet brugt som forventet. Flextrafik – som er den åbne del af flextilbuddet – har til gengæld merudgifter som følge af at der køres flere ture end forventet.

Budget 2021 1. behandling – Norddjurs Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Norddjurs	22.258.640	27.332.000	28.343.000	1.011.000

Budgettet for 2021 er opskrevet med 1,0 mio. kr. i forhold til budgettet for 2020.

Årsagen er primært merudgifter til busdrift (0,8 mio. kr), mindreindtægter fra busdrift (0,4 mio.kr). I modsat retning trækker mindreudgifter til flexture på 0,5 mio. kr.

Merudgiften til busdrift skyldes primært merkørsel på rute 211 og 319. Desuden er der merudgifter som følge af øgede udgifter til rengøring i forbindelse med Corona. Mindreindtægten skyldes primært forventet passagerfrafald som følge af langtidseffekt af Corona-krisen.

Budget 2021 1. behandling – Odder Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Odder	7.882.042	8.895.000	11.361.000	2.466.000

Budgettet for 2021 er opskrevet med 2,5 mio. kr. i forhold til budgettet for 2020.

Årsagen er primært merudgifter til busdrift på 2,3 mio. kr. Dertil kommer mindreindtægter også på busdrift på 0,1 mio. kr. På handicapkørsel er der besparelser på 0,3 mio. kr.

Den store merudgift skyldes primært Mallings Turistbussers konkurs i 2020, og den deraf følgende overdragelse af kørslen til ARRIVA. Dette har medført højere priser for kørslen. Dertil kommer merudgifter til rengøring i forbindelse med Corona. Mindreindtægten skyldes ligeledes Corona, og et forventet passagerfrafald.

Udgiften til handicapkørsel forventes at falde som følge af lavere aktivitet.

Budget 2021 1. behandling – Randers Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Randers	78.555.658	80.052.000	86.460.000	6.408.000

Budgettet for 2021 er opskrevet med 6,5 mio. kr. i forhold til budgettet for 2020.

Den væsentligste årsag er mindreindtægter på 4,7 mio. kr. Dertil kommer merudgifter til kørsel på 0,7 mio. kr. samt opstart af Flexbus til 1,1 mio. kr.

Årsagen til mindreindtægten er et forventet passagerfrafald som følge af langtidseffekten af Corona-krisen. På udgiftssiden er der merudgifter bl.a. til ekstra rengøring som følge af Corona. Generelt sker der en omprioritering af buskørslen i Randers, så der bruges færre penge på bybusser men til gengæld flere på lokalruter.

Budget 2021 1. behandling – Ringkøbing-Skjern Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Ringkøbing-Skjern	26.106.263	27.706.000	26.771.000	-935.000

Budgettet for 2021 er nedskrevet med 0,9 mio. kr. i forhold til budgettet for 2020.

De væsentligste årsager er mindreudgifter til busdrift på knap 2 mio. kr. I modsat retning går mindreindtægter på 0,7 mio. kr. Desuden er der merudgifter på handicapkørsel og flextur på samlet 0,4 mio. kr.

Mindreudgiften til busdrift skyldes reduceret kørselsomfang på en række ruter. Bl.a. nedlægges rute 591. Årsagen til mindreindtægten er et forventet faldende passagertal som følge af langtidseffekten af Corona-krisen. Udgifter til handicapkørsel og flextur forventes at stige som følge af stigende turantal.

Budget 2021 1. behandling – Silkeborg Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Silkeborg	46.561.784	46.613.000	53.011.000	6.398.000

Budgettet for 2021 er opskrevet med 6,4 mio. kr. i forhold til budgettet for 2020.

Den væsentligste årsag er mindreindtægter på buskørsel på 4,2 mio. kr. Dertil kommer merudgifter til buskørsel på 2,0 mio. kr. Endelig er der merudgifter til handicapkørsel og flextur på ca. 0,2 mio. kr.

Mindreindtægten vedrører primært forventet faldende passagertal som følge af Corona-krisen. Desuden er indtægterne for salg af skolekort nedskrevet med 1 mio. kr., som følge af udviklingen i salget af skolekort i Silkeborg Kommune. Merudgiften skyldes bl.a. udgifter til ekstra rengøring i forbindelse med Corona. Merudgiften til handicapkørsel og flextur skyldes primært en stigning i antal ture i flextur.

Budget 2021 1. behandling – Skanderborg Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Skanderborg	27.198.282	29.903.000	30.737.000	834.000

Budgettet for 2021 er opskrevet med 0,8 mio. kr. i forhold til budgettet for 2020.

Den væsentligste årsag er en nedskrivning af indtægterne. Det skyldes forventet passagerfrafald som følge af langtidseffekten af Corona-krisen.

Budget 2021 1. behandling – Skive Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Skive	33.946.123	36.262.000	38.374.000	2.112.000

Budgettet for 2021 er opskrevet med 2,1 mio. kr. i forhold til budgettet for 2020.

Årsagen er større udgifter til buskørsel på 1,1 mio. kr. og færre indtægter på 1,0 mio. kr.

Årsagen til merudgiften skyldes primært øget kørselsomfang og brændstofbonus på kommunens lokalruter. Mindreindtægten er en konsekvens af et forventet passagerfrafald, som følge af langtidseffekten af Corona-krisen.

Budget 2021 1. behandling – Struer Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Struer	5.295.979	5.553.000	6.120.000	567.000

Budgettet for 2021 er opskrevet med 0,6 mio. kr. i forhold til budgettet for 2020.06.03

Årsagen er primært større udgifter til og færre indtægter fra buskørsel (begge dele ca. 0,2 mio. kr.) Dertil kommer merudgifter til handicapkørsel og flextur på ca. 0,1 mio. kr.

Udgifterne til busdrift stiger som følge af en smule mere kørsel på lokalruter og udgifter til rengøring i forbindelse med Corona. Mindreindtægten skyldes forventet passagerfrafald som følge af langtidseffekt af Corona-krisen.

Udgiftsstigningen på handicapkørsel og flextur skyldes en forventning om flere ture end der er budgetteret med i 2020.

Budget 2021 1. behandling – Syddjurs Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Syddjurs	19.711.157	22.271.000	23.584.000	1.313.000

Budgettet for 2021 er opskrevet med 1,3 mio. kr. i forhold til budgettet for 2020.

Årsagen er større udgifter til buskørsel (0,6 mio. kr.) og færre indtægter på 0,8 mio. kr. Der forventes en besparelse på flexture på 0,2 mio. kr.

Årsagen til udgiftsstigningen er primært at disse er underbudgetteret en smule i 2020 ligesom der er merudgifter til rengøring som følge af Corona. På indtægtsiden forventes færre indtægter på grund af færre passagerer, som følge af langtidseffekten af Corona-krisen.

Mindreudgiften til flexture skyldes et forventet fald i antal kørte ture.

Budget 2021 1. behandling – Viborg Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Viborg	38.500.951	42.115.000	44.812.000	2.697.000

Budgettet for 2021 er opskrevet med 2,7 mio. kr. i forhold til budgettet for 2020.

Årsagen er i al væsentlighed færre indtægter for buskørsel (2,6 mio. kr.)

Årsagen hertil er forventet fald i passagertal som følge af langtidseffekten af Corona-krisen.

Budget 2021 1. behandling – Aarhus Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Aarhus	331.495.777	363.095.000	396.633.000	33.538.000

Budgettet for 2021 er opskrevet med 28,1 mio. kr. i forhold til budgettet for 2020.

På busdrift er der indregnet mindreindtægter på 43,5 mio. kr. I modsat retning er indregnet færre kørselsudgifter på 4,8 mio. kr., samt en tilbageførsel fra BAAS på 25 mio. kr. for den kørsel der ikke har været i udbud. Udgiften til letbanedrift forventes at stige med ca. 9,3 mio. kr., mens nettoudgiften til billetkontrol forventes at stige med 3 mio. kr. Endelig er der merudgifter til Rejsekort på Letbanen på 1,4 mio. kr.

Årsagen til mindreindtægten er et forventet passagerfrafald som følge af langtidseffekten af Corona-krisen. Mindreudgiften til buskørsel skyldes bl.a. at en særlig udgift til "tællebusser" bortfalder og at udgiften har været en smule overbudgetteret i 2020. Ligeledes er en rabat for BAAS's kørsel som ikke har været i udbud, som kommunen har fået de senere år nu indregnet i budgettet. For billetkontrollens vedkommende skyldes merudgiften også en forventning om færre kontrolafgifter set i lyset af et forventet faldende passagertal.

Den øgede nettoudgift til Letbanen skyldes ligeledes primært et forventet passagerfrafald som følge af langtidseffekten af Corona-krisen. Merudgiften til Rejsekort på Letbanen skyldes ombygning af billetautomaterne på strækningen (RVM'ere) så de efter krav fra Mastercard og VISA kan modtage kontaktløse betalingskort.

Budget 2021 1. behandling – Region Midtjylland

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Budget 2021, 1. behandling	Difference (budget 21 - budget 20)
Regionen	542.968.105	540.965.000	641.737.000	100.772.000

Budgettet for 2021 er opskrevet med 100,8 mio. kr. i forhold til budgettet for 2020.

De væsentligste årsager er færre indtægter på busdrift (40,4 mio. kr.), flere udgifter til busdrift (9,7 mio. kr.), indregning af udgift til drift af jernbanedrift mellem Holstebro og Skjern (29,9 mio. kr.), merudgifter til Letbanedrift (9,8 mio. kr.), merudgifter til Rejsekortudstyr på letbanestrækningen (1,4 mio. kr.), merudgifter til siddende patientbefordring (3,7 mio. kr.) og endelig merudgifter til udvikling af nyt planlægningssystem til flextrafikken (herunder siddende patientbefordring) på 1,9 mio. kr.

Indtægterne er nedskrevet som følge af forventninger til faldende passagertal som langtidseffekt af Corona-krisen. Det samme er den primære årsag til de stigende nettoudgifter på Letbanen. På Letbanen er der også merudgifter til ombygning af billetautomater for at klargøre disse til modtagelse af kontaktfri betaling efter krav fra Mastercard og VISA.

Desuden er der i budgettet indregnet merudgift som følge af Regionens overtagelse af togdriften mellem Holstebro og Skjern. Regionen overtager trafikkeransvaret på denne strækning fra den 13. december 2020, med Midtjyske Jernbaner som operatør.

Merudgiften til busdrift skyldes primært forventede større udgifter til rengøring som følge af Corona-krisen. Der er ikke væsentlige afvigelser i øvrigt på grund af ændre kørselsomfang.

Udgifterne til siddende patientbefordring er opskrevet, da prisen pr. tur forventes at stige i forbindelse med et kommende udbud. Endelig er indregnet en merudgift til udvikling af nyt planlægningssystem til flextrafik – herunder også den siddende patientbefordring.

Bilag 4

Opgørelse af konsekvenser ved Corona Midttrafik

Opdateret 10-06-2020

Område	Definition og afgrænsning	2021, Total
		<u>Beløb i mio. kr.</u>
	Budget for passagerindtægter og kontrolafgifter	588,4
	Konsekvenser af Corona	
Bus	Åben/lukket buskørsel	
	Ekstraomkostninger vedr. ekstrabusser	-
	Ekstraomkostninger øvrige	23,8
	Manglende indtægter og kontrolafgifter	95,4
	Besparelser	-
	Total for område	119,2
	- heraf kommuners samlede del	74,9
	- heraf regioners del	44,3
	Budget for passagerindtægter	89,9
	Konsekvenser af Corona	
Bane	Lokalbane og letbane	
	Ekstraomkostninger øvrige	1,2
	Manglende indtægter og kontrolafgifter	16,3
	Total for område	17,5
	- heraf kommuners samlede del	6,2
	- heraf regioners del	11,3
	Budget for nettoudgift	53,4
	Konsekvenser af Corona	
Flex	Handicap, Flextur, Plustur adm inkl. FlexDK	
	Ekstraomkostninger, Flex	-
	Manglende indtægter og kontrolafgifter	0,6
	Besparelser	-1,8
	Total for område	-1,2
	Budget for nettoudgift	39,8
	Konsekvenser af Corona	
Flex	Kommunal kørsel, Flexbus, adm inkl. FlexDK	
	Ekstraomkostninger, Flex	
	Manglende indtægter og kontrolafgifter	0,1
	Besparelser	-1,4
	Total for område	-1,3
	Budget for nettoudgift	141,0
	Konsekvenser af Corona	
Flex	Siddende Patientbefordring	
	Ekstraomkostninger, Flex	3,5
	Manglende indtægter og kontrolafgifter	-
	Besparelser	-
	Total for område	3,5

Total	Budget, Total	912,5
	Konsekvenser af Corona	
	Ekstraomkostninger vedr. ekstrabusser	-
	Ekstraomkostninger, Flex	3,5
	Ekstraomkostninger øvrige	25,0
	Manglende indtægter og kontrolafgifter	112,4
	Besparelser	-3,2
	Total	137,7
	- heraf kommuners samlede del	78,6
- heraf regioners del	59,1	

Forudsætninger for 2021			
Bus	Åben/lukket buskørsel	Ekstraomkostninger vedr. ekstrabusser	Det er endnu ikke besluttet, hvorledes der er behov for øget kapacitet for at tilgodese plads til passagerer.
		Ekstraomkostninger øvrige	Busselskaber kompenseres med 100 kr. pr. kontraktbus pr. driftsdag til rengøring af busser. Rengøringen forventes at fortsætte i 2021
		Manglende indtægter og kontrolafgifter	Der er forudsat en reduktion i passagerindtægter i busdrift og kontrolafgifter på 15 % i forhold til budgettet for 2020.
		Besparelser	
Bane	Lokalbane og letbane	Ekstraomkostninger øvrige	Omkostninger til 3 gange ugentlig rengøring og desinfektion af alle kontaktflader på billetautomater og skærme på Aarhus Letbane i 2021.
		Manglende indtægter og kontrolafgifter	Der er forudsat en reduktion i indtægterne på Aarhus Letbane og på Lemvigbanen på 15 % i forhold til budgettet for 2020. Der er i 2021 forudsat en samlet indtægtsnedgang på togstrækningen Holstebro-Skjern på 4,5 mio. kr.
Flex	Handicap, Kommunal kørsel, Flexbus, Flextur, adm inkl. FlexDK	Ekstraomkostninger, Flex	
		Manglende indtægter og kontrolafgifter	
		Besparelser	Der forventes et lavere forbrug i 2021 end budgetteret 2020 på grund lavere aktivitetsniveau sfa. at Corona-krisen, som formodes at strække sig ind i 2021.
Flex	Siddende Patientbefordring	Ekstraomkostninger, Flex	Der forventes en merudgift sfa. nyt udbud, hvor det må formodes at timeprisen øges. Den øgede timepris skal ses som en konsekvens af Corona-krisen og den usikkerhed det satte vognmændene i samt det tab de havde i 2020. Aktivitetsniveauet forventes at ligge på niveau med 2020.
		Manglende indtægter og kontrolafgifter	
		Besparelser	

Passagerer K19		Rutetype					
Bestillerkombinatio	Bybus	Letbane	Lokal	Mellemkommunal	Regional	X-Bus	Total
Favrskov			92.583				92.583
Favrskov, Midtjylland				330.824			330.824
Favrskov, Viborg				46.542			46.542
Hedensted			105.806				105.806
Hedensted, Horsens				192.188			192.188
Hedensted, Horsens, Midtjylland				984			984
Herning	1.030.870		112.730				1.143.600
Holstebro	395.130		87.186				482.316
Holstebro, Struer				18.520			18.520
Horsens	1.429.133		152.827				1.581.960
Horsens, Skanderborg				89.471			89.471
Ikast-Brande	33.801		227.039				260.840
Midtjylland					9.924.866	923.711	10.848.577
Midtjylland, Norddjurs, Syddjurs				222.661			222.661
Midtjylland, Nordjylland, Viborg				72.418			72.418
Midtjylland, Ringkøbing-Skjern				58.154			58.154
Norddjurs	17.120		52.694				69.814
Nordjylland, Midtjylland					122.006	181.084	303.091
Nordjylland, Midtjylland, Skive				116.375			116.375
Nordjylland, Randers				113.090			113.090
Odder	17.727		152.698				170.425
Odder, Aarhus				71.506			71.506
Randers	3.364.053		106.814				3.470.867
Ringkøbing-Skjern			448.369				448.369
Silkeborg	1.450.628		334.663				1.785.291
Silkeborg, Skanderborg, Aarhus				42.127			42.127
Skanderborg	240.922		224.781				465.703
Skive	196.746		362.437				559.183
Skive, Viborg				71.029			71.029
Struer	53.164		110.949				164.113
Syddanmark, Midtjylland					106.976	180.133	287.109
Syddjurs	96.379		64.110				160.489
Viborg	762.238		563.416				1.325.654
Aarhus	30.849.260	4.547.843					35.397.103
Midtjylland, Syddjurs				204.106			204.106
Total	39.937.170	4.547.843	3.199.104	1.649.995	10.153.848	1.284.928	60.772.889

Nedenstående sammenligning af passagertal fra 2019 og 2018 skal læses med en del forbehold. Tabellen tager udgangspunkt i 2019 tallene og ruterne. I forbindelse med regionens besparelser i sommeren 2019 blev nogle ruter nedlagt, og disse ruter indgår ikke i tabellen, heller ikke i "Passagerer K18". Desuden har en del ruter ændret bestiller, og her er ruterne placeret under den gældende bestillerkombination i K19. Som beskrevet i afsnittet Ruter har Midttrafik desuden haft mulighed for at opføre en række nye ruter, og de er medtaget i opgørelsen – dog kun for K19.

Bestillerkombination	Passagerer K19	Passagerer K18	Udvikling K18-K19
Favrskov	92.583	278.761	-67%
Favrskov, Midtjylland	330.824	340.289	-3%
Favrskov, Viborg	46.542	37.793	23%
Hedensted	105.806	86.796	22%
Hedensted, Horsens	192.188	269.019	-29%
Hedensted, Horsens, Midtjylland	984	1.170	-16%
Herning	1.143.600	1.114.890	3%
Holstebro	482.316	550.897	-12%
Holstebro, Struer	18.520	16.877	10%
Horsens	1.581.960	1.527.303	4%
Horsens, Skanderborg	89.471	261.053	-66%
Ikast-Brande	260.840	222.553	17%
Midtjylland	10.848.577	11.206.440	-3%
Midtjylland, Norddjurs, Syddjurs	222.661	257.647	-14%
Midtjylland, Nordjylland, Viborg	72.418	79.752	-9%
Midtjylland, Ringkøbing-Skjern	58.154	43.648	33%
Norddjurs	69.814	105.580	-34%
Nordjylland, Midtjylland	303.091	288.471	5%
Nordjylland, Midtjylland, Skive	116.375	136.200	-15%
Nordjylland, Randers	113.090	102.904	10%
Odder	170.425	129.894	31%
Odder, Aarhus	71.506	92.987	-23%
Randers	3.470.867	3.689.644	-6%
Ringkøbing-Skjern	448.369	446.089	1%
Silkeborg	1.785.291	1.710.972	4%
Silkeborg, Skanderborg, Aarhus	42.127	185.221	-77%
Skanderborg	465.703	500.564	-7%
Skive	559.183	480.810	16%
Skive, Viborg	71.029	34.838	104%
Struer	164.113	120.024	37%
Syddanmark, Midtjylland	287.109	305.579	-6%
Syddjurs	160.489	178.328	-10%
Viborg	1.325.654	1.299.673	2%
Aarhus	35.397.103	33.634.322	5%
Midtjylland, Syddjurs	204.106	240.616	-15%
Hovedtotal	60.772.889	59.977.605	1%

K E N D E L S E

Alsvognen I/S
(advokat Poul Nick Bronstein, København)

mod

FynBus, Sydtrafik og Midttrafik
(advokat Hans Henrik Banke, Odense)

Intervenienter:

Vojens Taxi og Servicetrafik ApS (VTS)
(selv),
Taxas Kundecenter
(advokat Henrik Karl Nielsen, København),
Jacks
(selv)
og
Øens Taxa
(selv)

Klagenævnet har den 2. april 2020 modtaget en klage fra Alsvognen I/S (herefter Alsvognen).

Alsvognen har som påstand 4 anmodet om, at klagenævnet tillægger klagen opsættende virkning, jf. lov om Klagenævnet for Udbud § 12, stk. 1.

FynBus, Sydtrafik og Midttrafik (herefter trafikskaberne) har protesteret mod, at der tillægges klagen opsættende virkning.

Klagenævnet har besluttet ikke at træffe afgørelse om opsættende virkning, men i stedet straks afgøre sagen. Parterne har herefter haft lejlighed til at fremkomme med afsluttende processkrifter og har i den forbindelse besvaret afklarende spørgsmål fra klagenævnet.

Klagens indhold:

Alsvognen har nedlagt følgende endelige påstande:

Påstand 1

Klagenævnet for Udbud skal konstatere, at trafikskaberne har handlet i strid med ligebehandlingsprincippet og gennemsigtighedsprincippet i forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 36, stk. 1, samt artikel 89, stk. 4 sammenholdt med stk. 5, ved at frafalde mindstekravet om pladskrav til vogntyperne 5 og 6 i rammeaftale ”FV6 – FlexVariabel” om udførelse af kørselsydelser uden at gennemføre en ny udbudsprocedure, idet mindstekravet udgør et grundlæggende element.

Påstand 2

Klagenævnet for Udbud skal annullere trafikskaberens beslutning om at tildele kontrakter til de virksomheder, der fremgår af trafikskaberens Bilag F, dog med undtagelse af kontrakter tildelt til Alsvognen.

Påstand 3

Klagenævnet for Udbud skal erklære de kontrakter, der er omfattet af påstand 2, for uden virkning i medfør af klagenævnslovens § 17, stk. 1, nr. 1, og ligeledes pålægge trafikskaberne en alternativ sanktion i medfør af klagenævnslovens § 18, stk. 2 sammenholdt med stk. 3.

Påstand 6 (subsidiær til påstand 1 til 3)

Klagenævnet for Udbud skal konstatere, at Fynbus har handlet i strid med ligebehandlingsprincippet og gennemsigtighedsprincippet i forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 36, stk. 1, samt artikel 69 ved på vegne af Sydtrafik og Midttrafik at have truffet beslutning om tildeling af rammeaftale ”FV6 – FlexVariabel” til 286 tilbudsgivere uden forudgående offentliggørelse af en udbudsbekendtgørelse i Den Europæiske Unions Tidende, som anfører disse trafikskaber som ordregivende myndigheder.

Påstand 7 (subsidiær til påstand 2)

Klagenævnet for Udbud skal annullere trafikkselskabernes beslutning om tildeling af rammeaftale ”FV6 – FlexVariabel” om udførelse af kørselsydelser.

Trafikkselskaberne, der under skriftvekslingen har angivet hvert enkelt trafikkselskab med CVR-nr., har påstået klagen afvist og har subsidiært nedlagt påstand om, at påstandene ikke tages til følge.

Alsvognen har herefter som påstand 5 nedlagt påstand om, at afvisningspåstanden ikke tages til følge.

Efter at klagenævnet den 1. maj 2020 modtog de nødvendige oplysninger i form af trafikkselskabernes opgørelse i bilag F ”Rammeaftaler med vogntype 5 og 6”, har de 109 virksomheder, der ligesom Alsvognen har indgået kontrakter omfattende vogntype 5 og 6, fået meddelelse om, at de har mulighed for at intervenere i sagen, jf. lov om Klagenævnet for Udbud § 6, stk. 5. Vojens Taxi og Servicetrafik ApS (VTS) og Taxas Kundecenter har herefter afgivet processkrift til støtte for trafikkselskaberne, og Jacks ved Jack M. Pedersen og Øens Taxa ved Poul Erik Düring Pedersen har afgivet processkrift til støtte for Alsvognen.

Andre oplysninger i sagen:

Ved udbudsbekendtgørelse nr. 2018/S 155-357122 af 13. august 2018 udbød ”FynBus, Midttrafik & Sydtrafik” som offentligt udbud efter forsyningsvirksomhedsdirektivet et antal rammeaftaler (”FV-6 FlexVariabel”) om udførelse ”af Flextrafik, variabel kørsel, der bestilles fra gang til gang, i Region Midtjylland og Region Syddanmark. Kørslen omfatter flextur, flexbus/teletaxakørsel, telekørsel, siddende patientbefordring, individuel handicapkørsel og kommunal visiteret kørsel.”

Det anføres i udbudsbekendtgørelsen, at kørslen udbydes som et antal rammeaftaler med en varighed på 24 måneder med ”option på forlængelse...på uændrede vilkår i op til 2 år. Forlængelse kan ske flere gange på uændrede vilkår.” Kontraktens værdi er ikke angivet.

”FynBus, Midttrafik & Sydtrafik” er i udbudsbekendtgørelsen angivet med CVR-nr. 29979944, svarende til FynBus’ CVR-nr.

I udbudsbetingelsernes punkt 1 fremgår om ”Udbyder”:

”Udbud af FV6 – FlexVariabel i Region Midtjylland og Region Syddanmark udbydes i fællesskab af trafikskaberne FynBus, Midttrafik og Sydtrafik.

Trafikskaberne varetager offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel samt individuel handicapkørsel.

Hertil kan trafikskaberne efter aftale med kommune eller region varetage opgaver vedrørende indkøb af kørsel, som kommune eller region skal varetage efter anden lovgivning.

Samlet vil FynBus, Midttrafik og Sydtrafik i dette udbudsmateriale blive benævnt som udbyder.

De rammeaftaler, som indgås på grundlag af dette udbud, vil blive indgået med det trafikskab i hvis område, de vindende tilbudsgiveres vogne har hjemsted. ”

Af udbudsbetingelsernes punkt 2 fremgår bl.a.:

”Den udbudte kørsel omfatter variabel kørsel, der bestilles fra gang til gang. Derudover omfatter den udbudte kørsel fast bestilt variabel kørsel, der er faste bestillinger af variabel kørsel for en længere periode. Ved variabel kørsel er der ingen garanti for kørselsomfanget. Kørselsomfanget er afhængigt af bestillinger og kan således variere fra dag til dag.

Kørselsvolumenet for den samlede variable kørsel forventes i aftaleperioden at blive ca. 800 mio. kr.”

Af udbudsbetingelsernes punkt 13 fremgår bl.a.:

”Der vil blive tildelt rammeaftale til det antal entreprenører, der sikrer, at det angivne antal vogne pr. vogntype bliver besat. Rammeaftale kan således indgås for alle tilbudte vogne eller for en delmængde af de tilbudte vogne.

...

Der tildeles rammeaftale på op til 3.500 vogne. Fordelingen på vogntyper fremgår nedenfor.

Vogne i alt	Type 2	Type 3	Type 5	Type 6
3500	2000	200	1000	300

Beskrivelse af de enkelte vogntyper fremgår af § 20.”

Af § 20, stk. 1, om vogntyper fremgår:

”Kravene til vogntyperne er minimumskrav. Disse minimumskrav skal opfyldes af alle vogne af de pågældende typer i hele aftaleperioden, inkl. ved eventuel udnyttelse af optionen på forlængelse.”

Af § 20, stk. 4, fremgår om vogntype 5 blandt andet følgende:

”For vogntype 5 skal enhver fastspænding af kørestol/passagerer altid opfylde lovgivningens krav, herunder at kørestole og el-scootere fastspændes med 4-punkts strop- eller sele- bESPænding fastgjort til vognbunden. Der skal være mindst fire skinner i gulvet til fastspænding af kørestole. Derudover skal alle kunder og ledsagere inkl. kørestolsbrugere fastspændes med 3-punkts sikkerhedssele. Der skal være vandret justeringsmulighed for 3-punktssele i loftet.

I vognene skal findes en seleforlænger på minimum 60 cm.

Vognen skal være forsynet med motordrevet lift, og indrettet til at kunne transportere kørestole med en maksimal størrelse (inkl. bruger) på 145 cm x 80 cm (længde x bredde). Der skal være plads til mindst to kørestole samt mindst fem siddepladser til øvrige passagerer. Når kørestolen er placeret i vognen skal der være mindst 30 cm plads foran kørestolen. Såvel sæder som kørestole skal placeres fremadrettet.

Liftpladen skal have en størrelse på minimum 135 cm x 85 cm (længde x bredde). Liftens flader skal være skridsikre i både våd og tør tilstand. Der skal være automatisk afkørselsstop på liften. Døråbningen, hvor liften er monteret, skal have en størrelse på minimum 170 cm x 85 cm (højde x bredde). Afstanden mellem loft og gulv skal være mindst 180 cm.

Liften skal have en typegodkendt bæreevne på minimum 500 kg.

På indvendig side af sidedøren skal der på begge sider være lodrette håndtag eller -holdestænger til hjælp ved ind- og udstigning.

Alle vogne af denne type skal medbringe transportstol. Kunder må *ikke* befordres siddende i en transportstol. Transportstolen er kun beregnet til transport af kunden til og fra vognen. Transportstol skal være udstyret med en fodstøtte, som skal kunne benyttes af gangbesværede personer. Stolen skal kunne bære en personvægt på minimum 140 kg.

Særligt for vogne med hjemsted på Ærø (FynBus område)

Der skal være plads til mindst seks siddepladser til passagerer og to kørestole.”

Af § 20, stk. 5, om vogntype 6 fremgår blandt andet følgende:

”Vognen skal opfylde samme krav som til type 5. Derudover skal vognen være udstyret med en trappemaskine med automatisk driftsbremse, der opfylder kravene i Arbejdstilsynets bekendtgørelse om indretning af tekniske hjælpemidler.

Trappemaskinen skal være indrettet til at kunne betjene manuelle kørestole med maksimal længde på 120 cm og hjulbredde fra 37 til 63 cm samt en vægtpå kapacitet på minimum 150 kg inklusiv både bruger og kørestol.

Transportstol skal kunne anvendes på trappemaskine.

Kørestolskunder skal, hvor der er mere end et trin, transporteres i en trappemaskine.

Kunden skal ved transport med trappemaskine være fastspændt til kørestolen, hvorfor der skal være en sele til rådighed til formålet.

Trappemaskinen skal kunne anvendes på trapper med trindybde ned til og med 11 cm og trindhøjder på op til og med 20 cm. Trappemaskinen skal med påmonteret kørestol kunne dreje 180 grader på repos med en udvendig radius på ned til 120 cm.

Der skal, i vognen, forefindes et ekstra driftsbatteri til trappemaskinen, som akut skal kunne udskiftes med batteriet, der sidder i trappemaskinen, hvis dette løber tør for strøm.

...”

Det fremgår af bilag 1 til rammeaftalen, at kontrakter på kørselsydelser fordeles via IT-systemet PLANET således:

”Bestillingerne lægges ind i Planetsystemet, der automatisk planlægger kørslen og udsender køreordre til de tilbudsgivere/vogne, der skal udføre kørslen.”

Planetsystemet fordeler herefter kontrakter på kørselsydelser, jf. følgende beskrivelse i klageskriftet:

”Der findes flere faktorer i Planetsystemet, som har indflydelse på, hvordan kørslen fordeles mellem vognene. Entreprenøren angiver ved afgivelse af tilbud en pris for vognen, som er opdelt i et opstartsbeløb og en timepris. Herudover angiver entreprenøren et hjemsted/byområde for vognen. Disse faktorer lægges ind i Planetsystemet. Det er altså entreprenøren, som bestemmer den geografiske placering af vognen, og som angiver prissætningen på vognen. Vognene betales fra og til hjem-

sted/byområde. Derfor har geografisk placering af vognen betydning ved fordelingen af kørsel.

Planetsystemet skelner ikke mellem vogngruppetilslutning og enkeltvognstilslutning ved fordeling af kørsel.

Når alle vogne er lagt ind i Planetsystemet med priser og en geografisk placering, tildeler systemet de enkelte ture til den vogn, hvis tilbud er mest fordelagtigt til den konkrete tur ud fra følgende kriterier:

1. Kundens behov for vogntype (eks. skal der anvendes en liftvogn til en kørestolsbruger). Så længe vognen opfylder kundens behov til vogntypen, kan vognen få tildelt turen.
2. Pris på vogn(typen).
3. Geografisk placering af vogn(typen).

I den daglige drift indgår følgende faktorer ligeledes ved fordelingen af kørsel:

4. Privatrejser hvor vognen er ”optaget til anden side” og booket ud af Planetsystemet i et bestemt tidsrum. Entreprenøren selv lægger privatejser ind i Planetsystemet, som kan ændre vognens geografiske placering i forhold det hjemsted/byområde, der er budt med. Dog jf. afsnit om privatejser ovenfor.
5. Øvrige ture i systemet som giver mulighed for, at en tur kan indgå i en kombination med andre ture.
6. Åbningstider på vognen, det vil sige, er vognen reelt disponibel i det tidsrum, hvor kørslen skal udføres
7. Kundens spildtid. Den tid, kunden bruger på omvejskørsel og andre kunders vente-/servicetid, indregnes i henhold til gældende serviceniveau.

I planlægningssystemet er prisangivelsen delt i to: en afregningspris, der er den nøjagtige timepris, som entreprenøren har budt med, og en planlægningspris, som anvendes til optimering af planlægningen og fordelingen af ture. Planlægningsprisen er den pris, som Planetsystemet planlægger turene ud fra. Planlægningsprisen er som udgangspunkt lig med den timepris, der er budt med, men prisen kan ændres med de faktorer, der er nævnt i punkterne nedenfor. Vognen afregnes fortsat til den budte timepris.”

Alsvognen afgav tilbud på 6 vogne, hvoraf én af vognene opfyldte kravene til vogntype 5 og én af vognene kravene til vogntype 6. Tilbuddet indeholdt følgende tilbudspriser:

<i>Vogntype</i>	<i>Timepris hverdage kl. 06-18</i>	<i>Timepris øvrige hverdage kl. 18-24 samt weekend og helligdage kl. 06-24</i>	<i>Timepris Nat (alle dage) kl. 00-06</i>	<i>Pris pr. løft med trappemaskine</i>
2	299	319	700	
2	299	329	700	
2	309	349	700	
2	329	349	700	
5	319	329	700	
6	329	349	700	300

I alt 286 tilbudsgivere afgav tilbud på rammeaftalen.

Trafikselskaberne accepterede 266 af tilbuddene og indgik rammeaftale med tilbudsgiverne, herunder med Alsvognen. I alt er der efter det oplyste 110 rammeaftaler vedrørende VT5 og VT6 biler. Bekendtgørelse om de indgåede kontrakter blev offentliggjort den 25. januar 2019.

Alsvognen konstaterede efter rammeaftalens ikrafttræden den 1. marts 2019, at virksomheden ikke fik tildelt kontrakter på vogntyperne 5 og 6 i det forventede omfang, og at kontrakterne i stedet blev tildelt leverandører, hvis vogne ikke opfyldte kravene til vogntyperne.

Alsvognen rettede derfor ved e-mail af 26. juli 2019 henvendelse til trafik-selskaberne således:

”Efter nu små 4 måneder under FG6/FV6 kan vi desværre konstatere at der stadigvæk benyttes liftvogne af typen Fiat Ducato 33 (MAXI) L2H2 til kørsel som vogntype 5 og 6. dette gælder både standard og MAXI modellerne.

Dette undrer mig, da der i udbudsmaterialet og rammeaftalen §19 stk. 1 samt §20 (FV6) og §21 stk. 1 samt §22 (FG6) klart fremgår, at der skal være plads til 2 kørestole af 145x80cm; +30cm mellem kørestolene; samt 5 fremadrettede sæder, som alle skal kunne benyttes samtidigt. I alt 7 personer.

...

Det er fysisk ikke muligt at anbringe 2 kørestole på samme tid i vognen, idet den maksimale gulvlængde kun er 270cm og bredden mellem hjulkasserne kun er 125,5cm (standard) og 144,2cm (MAXI). Derved er det ikke muligt at placere kørestolene hverken i forlængelse af hinanden (dertil kræves $145+30+145+30=350\text{cm}$) og ej helle ved siden af hinanden (dertil kræves $80+80=160\text{cm}$).”

Ved e-mail af 16. august 2019 besvarede trafikskaberne henvendelsen således:

”Trafikskaberne har nu undersøgt sagen og kan konstatere, at problemet med den manglende plads opstår, hvis bilerne har to store kørestole med samtidig.

Herudover kan det konstateres, at problemet ikke kun omfatter typen Fiat Ducato 33 (MAXI). Problemet gælder også for andre mærker.

Trafikskaberne har på baggrund af den forsyningsmæssige forpligtelse ikke mulighed for at lukke samtlige vogne, der er for små til at køre med to store kørestole samtidig, da det ville betyde, at hovedparten af kørslen med vogntype 5 og 6 må indstilles.

Derfor har Trafikskaberne i stedet valgt, at justere vognkapacitetsindstillingerne, så der i de biler, der ikke er store nok, kun kan komme én stor kørestol med eller to almindelige.

De enkelte vogne, som opfylder pladskravene vil stadig kunne køre med to kørestole.

...

Trafikskaberne vil snarest lave en generel udmelding hvor den ændrede procedure beskrives.

...”

Alsvognen besvarede trafikskaberens e-mail ved e-mail af 19. august 2019 således:

”...

De vognmænd der har indkøbt, og regnet timepris ud baseret på L3 biler [som opfylder kravene til vogntype 5 og 6], der er både dyrere i indkøb samt i drift, de har budt ind med en højere timepris, og de vognmænd der kører L2 biler [som ikke opfylder kravene til vogntype 5 og 6], de kan køre til en lavere timepris. Kan det være rigtigt at vognmænd

der bryder rammeaftalen, skal stå som de store vindere, da de også får tildelt mere kørsel idet de kan køre til en lavere timepris?

...”

Trafikselskaberne anførte herefter i e-mail til Alsvognen af 22. august 2019:

”[...] kravene til maksimal kørestolsstørrelse, som skal kunne befordres, og antallet af kørestolspladser ikke er direkte sammenkoblede, hvilket er understøttet af trafikselskabernes praksis. Det kan derfor ikke konkluderes, at der skal være plads til to kørestole af den maksimale størrelse på samme tid.

...

Som tidligere skrevet har Trafikselskaberne valgt at justere vognkapacitetsindstillingerne, så der i de biler, der ikke kan opfylde målene, kun kan komme én stor kørestol eller to almindelige med, og dermed overholdes kravene i aftalerne.

Trafikselskaberne agter ikke at ophæve kontrakter med vognmænd på denne baggrund og har på nuværende tidspunkt ikke yderligere at tilføje.”

Den 7. november 2019 rettede Alsvognen henvendelse til trafikselskaberne med anmodning om, at trafikselskaberne fremadrettet fastholdt mindstekravene i forhold til trafikselskabernes øvrige kontraktparter.

Trafikselskaberne afviste Alsvognens anmodning ved brev af 20. november 2019, hvoraf bl.a. fremgår:

”[Alsvognen] rettede den 26. juli 2019 henvendelse til trafikselskaberne vedrørende størrelsen på visse type 5 og 6 biler.

Trafikselskaberne valgte efterfølgende i august 2019 at **frafalde kravet** om, at der skal være plads til to store kørestole i de biler, der ikke er store nok til at have to store kørestole.

...

[...] Det er dog ikke udtrykkeligt specificeret, at de to nævnte kørestolspladser på samme tid skal kunne rumme to kørestole med de maksimale mål [...]

På den baggrund specificerede trafikselskaberne i august 2019, at det ikke er et krav, at der skal være plads til to store kørestole i alle type 5

og 6 biler, ligesom der på den baggrund ikke er belæg for at ophæve rammeaftalerne eller gennemføre fornyet udbud.”

Til belysning af værdien af kontrakterne og kørslen med VT5 og VT6 biler har trafikselskaberne oplyst, at der i perioden 1. marts 2019 - 1. marts 2020 har været en samlet omsætning på VT5 og VT6 bilerne på 106.661.896 kr. Det svarer efter det oplyste til en årlig omsætning på gennemsnitligt 952.338 kr. for de 110 rammeaftaler vedrørende VT5 og VT6 biler. Beregnet over en kontraktperiode på 2 år plus option på yderligere 2 år er værdien på hver af disse rammeaftaler på 3.809.352 kr. (4 x 952.338 kr.). Da hver rammeaftale kan indeholde flere vogne, er omsætningen pr. bil lavere end dette beløb.

Trafikselskaberne har nærmere om omsætningen i perioden fra den 1. marts 2019 til den 1. marts 2020 fordelt på vogntyper oplyst:

Vogntype	2	3	5	6	
Drift	232.058.896	3.821.834	83.122.040	23.539.856	DKR

Retsgrundlaget:

Forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 89 har følgende ordlyd:

”Artikel 89

Ændring af kontrakter i deres løbetid

1. Kontrakter og rammeaftaler kan ændres uden en ny udbudsprocedure i overensstemmelse med denne direktiv i følgende tilfælde:

a) hvis ændringerne, uanset deres pengemæssige værdi, er forudset i de oprindelige udbudsdokumenter i klare, præcise og entydige revisionsklausuler, hvilket kan omfatte klausuler om revision af priserne, eller revisionsmuligheder. Sådanne klausuler skal angive omfang og karakter af mulige ændringer eller muligheder samt de betingelser, hvorunder de kan anvendes. De omfatter ikke ændringer eller muligheder, der kan ændre kontraktens eller rammeaftalens overordnede karakter.

b) ...

c) når samtlige følgende betingelser er opfyldt:

- i) behovet for ændring er opstået som følge af omstændigheder, som en omhyggelig ordregivende enhed ikke kunne forudse
- ii) ændringen ændrer ikke kontraktens overordnede karakter.

d) ...

e) såfremt ændringerne uanset deres værdi ikke er væsentlige som defineret i stk. 4.

...

2. Desuden kan kontrakterne, uden at det er nødvendigt at kontrollere, om betingelserne i stk. 4, litra a)-d), er opfyldt, også ændres uden en ny udbudsprocedure i overensstemmelse med dette direktiv, når værdien af ændringen er lavere end følgende værdier:

i) tærsklerne i artikel 15 og

ii) 10 % af værdien af den oprindelige kontrakt for tjenesteydelses- og vareindkøbskontrakter og lavere end 15 % af værdien af den oprindelige kontrakt for bygge- og anlægskontrakter.

Ændringen må dog ikke berøre den overordnede kontrakts eller rammeaftales karakter. Hvis der foretages flere på hinanden følgende ændringer, vurderes værdien ud fra den samlede nettoværdi af de på hinanden følgende ændringer.

3. ...

4. En ændring af en kontrakt eller en rammeaftale i dens løbetid betragtes som at være væsentlig som defineret i stk. 1, litra e), hvis ændringen bevirker, at kontraktens eller rammeaftalens karakter bliver væsentligt forskellig fra den oprindelig indgåede. Med forbehold af stk. 1 og 2 betragtes en ændring under alle omstændigheder som at være væsentlig, hvis en eller flere af følgende betingelser er opfyldt:

a) ændringen indfører betingelser, der, hvis de havde været en del af den oprindelige udbudsprocedure, ville have givet mulighed for at give andre ansøgere end de oprindeligt udvalgte adgang eller for at acceptere et andet tilbud end det oprindeligt accepterede, eller som ville have tiltrukket yderligere deltagere i udbudsproceduren

b) ændringen ændrer kontraktens eller rammeaftalens økonomiske balance til entreprenørens fordel på en måde, som den oprindelige kontrakt eller rammeaftale ikke gav mulighed for

c) ændringen udvider kontraktens eller rammeaftalens anvendelsesområde betydeligt

d) ...

5. En ny udbudsprocedure i overensstemmelse med dette direktiv er nødvendig for andre ændringer af bestemmelserne i en kontrakt eller rammeaftale om bygge- og anlægsarbejder, varer eller tjenesteydelser i løbet af dennes løbetid end dem, der er anført i stk. 1 og 2.”

Parternes anbringender:

Ad påstanden om afvisning

Trafikselskaberne har gjort gældende, at Alsvognen ikke har retsevne. Af en udskrift af 20. april 2020 fra Erhvervsstyrelsen fremgår nemlig, at Alsvognen er registreret som et interessentskab med to ansvarlige deltagere, Bettina Thomsen og Allan Peter Gramstrup Thomsen. Videre fremgår det, at Allan Peter Gramstrup Thomsens ejerandel er 100 %. Da et interessentskab som minimum skal have to ejere for at være et interessentskab, er Alsvognen ikke et interessentskab og dermed ikke et selvstændigt retssubjekt, jf. fx. U.2008.2568H. At Alsvognen efter trafikelskaberne's afgivelse af svarskrift har foretaget en omregistrering i Erhvervsstyrelsen og nu er registreret således, at Alsvognen har to ejere, er ikke blot en berigtigelse af en tidligere fejl, hvor man kun registrerede sig med én ejer. Sagens omstændigheder viser, at de nu registrerede ejerandele på henholdsvis 1 % og 99 % har karakter af en nødløsning uden sammenhæng med sagens øvrige omstændigheder. Selvom Alsvognen oprindeligt var blevet registreret med to ejere, udgør Alsvognen desuagtet ikke et interessentskab. Dette støttes på den fremlagte interessentskabskontrakt, som afspejler et samarbejde/driftsfællesskab og ikke et interessentskab. Der er ikke ved aftaleindgåelsen etableret nogen formue, der er adskilt fra interessenterne's formue, og dermed ikke de ideelle andele, der karakteriserer et interessentskab. Alsvognen er således en retlig nullitet, der ikke har nogen retsevne og dermed ikke kan optræde som part, herunder i klagesager for klagenævnet. Klagen skal derfor afvises. For fuldstændighedens skyld gør trafikelskaberne gældende, at den reelle ejer ikke indtræder i stedet for Alsvognen i interessentskabets positioner, når interessentskabet aldrig er kommet til gyldig eksistens, jf. princippet i selskabslovens § 41, stk. 4.

Subsidiært har trafikelskaberne gjort gældende, at klagen skal afvises, da Alsvognen ikke har den fornødne retlige interesse. Klagen er båret af, at mange biler af vogntype 5 og 6 (VT5 og VT6) ikke – i modsætning til Alsvognens egne VT5 og VT6 biler – opfylder dimensionskravene i kontrakten, at trafikelskaberne efterfølgende har lempet kravene og dermed foretaget en ændring, der kræver nyt udbud, og uden at gennemføre et sådant nyt udbud har foretaget direkte tildelinger til de indehavere af VT5 og VT6 biler, hvis biler ikke opfylder dimensionskravene, og at Alsvognen har mistet ture til de VT5 og VT6 biler, der ikke opfylder dimensionskravene.

De vogne, som Alsvognen har tilbudt, opfylder imidlertid heller ikke de dimensionskrav, som Alsvognen hævder skal være opfyldte. Hvis Alsvognen har ret i, at tilbud på VT5 og VT6 skulle være afvist, hvis de ikke opfyldte de anførte dimensionskrav, skulle Alsvognens tilbud på VT5 og VT6

også have været være afvist. På det grundlag er der ikke er noget ligebehandlingsprincip eller gennemsigtighedsprincip, der er krænket i forhold til Alsvognen.

De to biler, Alsvognen har anmeldt til driftsledelsen hos trafikskaberne, er bilerne med registreringsnumrene AY 58191 og BJ 22819, begge af mærket Ford Transit 2.0 TDCi Kombi FWD Auto 2017. Ingen af disse biler opfylder imidlertid ifølge fabriksmålene de anførte dimensionskrav på minimum 350 cm (2x (145 cm + 30 cm)), idet bilerne har en kabine/varerumslængde på 3.494 mm.

Med hensyn til kabinebredden er kravet for hver stor kørestol 80 cm. Ved to store kørestole ved siden af hinanden er kravet således 160 cm. Den pågældende vogntype Ford Transit har en maksimum varerumsbredde på 178 cm. Men det er i praksis ikke muligt at placere kørestolene ved siden af hinanden, idet bilerne ikke er opbygget til dette, men til en placering i forlængelse af hinanden, hvilket hænger sammen med, at indlæsning af kørestole sker via en rampe eller lift fra bilens bagdør.

Trafikskaberne har afslutningsvis anført:

”Ud fra dette er situationen, at [Alsvognen] har en interesse i, at klagen ikke tages til følge, idet det medfører at [Alsvognens] VT5 og VT6 biler kan tildeles ture. Af samme grund har [Alsvognen] ingen interesse i at klagen tages til følge og klagen skal derfor afvises efter klagenslovens § 6 stk. 1 nr. 1.”

Til støtte for at de subsidiaire påstande 6 og 7 skal afvises, har trafikskaberne ud over det, der er anført ovenfor, i det afsluttende processkrift af 11. maj 2020 gjort gældende, at disse påstande vedrører det udbud, der blev annonceret ved udbudsbekendtgørelse nr. 2018/S 155-357122 af 13. august 2018. Indgåelsen af rammeaftalerne på baggrund af denne udbudsbekendtgørelse skete den 21. december 2018, hvilket blev annonceret den 25. januar 2019. Klagen vedrørende disse rammeaftaler er tidligst indgivet den 2. april 2020 og måske først ved Alsvognens afsluttende processkrift af 5. maj 2020. Klagen vedrørende rammeaftalerne er dermed indgivet mere end 6 måneder efter meddelelsen af tildelingsbeslutningen og er dermed for sent indgivet, jf. klagenslovens § 7, stk. 2, nr. 3. Alsvognens påstande 6 og 7 skal derfor afvises.

Alsvognen har til støtte for påstanden om, at klagen ikke skal afvises, gjort gældende, at Alsvognen er et registreret interessentskab. De ansvarlige deltagere, Bettina Thomsen og Allan Peter Gramstrup Thomsen, er ligeledes interessentskabets reelle ejere, som det fremgår af interessentskabskontrakten af 20. august 2018, og af udskrifterne fra Erhvervsstyrelsen såvel af 20. som af 21. april 2020, hvor begge interessenter er anført som ”Fuldt ansvarlige deltagere”. Alsvognen har efter modtagelsen af udskriften af 20. april 2020 foranlediget rettelse til den korrekte fordeling af ejerandelene, henholdsvis 1 % og 99 %. Det er da også dette interessentskab, som har afgivet tilbud og er blevet tildelt kontrakt i henhold til rammeaftalen. Af skatteoplysninger for Betina Thomsen for årene 2018 og 2019 fremgår ligeledes, at Betina Thomsen har været registreret (og beskattet) ejer af Alsvognen siden den 20. august 2018. For interessentskaber gælder ikke noget kapitalkrav, idet ejerne hæfter personligt, ubegrænset og solidarisk, jf. bekendtgørelse af lov om visse erhvervsdrivende virksomheder (lovbekendtgørelse nr. 559 af 19. maj 2010). Alsvognen er således et gyldigt etableret interessentskab, og klagen kan derfor ikke afvises med henvisning til, at Alsvognen ikke har retsevne.

Klagen kan heller ikke afvises med henvisning til, at Alsvognen ikke har retlig interesse i klagen, fordi Alsvognens VT5 og VT6 vogne er ukonditionsmæssige, og Alsvognens tilbud således skulle have været afvist.

Selv i det tilfælde, at Alsvognens vogne måtte være ukonditionsmæssige – hvilket bestrides – har Alsvognen en retlig interesse i at klage, jf. klagenævnslovens § 6, stk. 1, nr. 1. Det følger af klagenævnets praksis, at ”retlig interesse” ikke bør fortolkes snævert. En tilbudsgiver har således også retlig interesse i at klage, selvom tilbudsgiverens eget tilbud ikke er konditionsmæssigt, jf. klagenævnets kendelse af 12. august 2003, Skanska Danmark A/S mod Vejle Kommune.

Imidlertid er Alsvognens VT5 og VT6 vogne konditionsmæssige.

Mindstekravet, som fremgår af rammeaftalens § 20, stk. 4 og stk. 5, indebærer, at vogne af typerne 5 og 6 skal være indrettet til at kunne transportere kørestole med en maksimal størrelse (inkl. bruger) på 145 cm. x 80 cm (længde x bredde), have mindst 30 cm plads foran kørestolen og have plads til mindst to kørestole samt mindst fem siddepladser til øvrige passagerer. Mindstekravet betyder således, at en vogn af vogntypen 5 eller 6 skal være minimum 350 cm lang eller 160 cm bred.

Trafikselskaberne gør på grundlag af fabriksmål gældende, at Alsvognens vogne med registreringsnumrene AY 58191 og BJ 22819, begge af mærket Ford Transit 2.0 TDCi Kombi FWD Auto 2017, alene har en kabine/varerumslængde på 349,4 cm, og at vognene således ikke overholder mindstekravet.

Denne længdeangivelse følger af fabriksmålene for en Ford Transit 2.0 TDCi af modellen Van. Som trafikselskaberne selv angiver, er Alsvognens vogne imidlertid af modellen Kombi, hvis dimensioner ligeledes er fremlagt for klagenævnet.

Det fremgår heraf, at den maksimale indvendige længde måles frem til 2. eller 3. sæderække.

Alsvognens vogne har imidlertid ikke sæderækker og har ligeledes ikke en varerumsadskillelse som i modellen Van. Dette betyder, at vognene har plads til, at der kan placeres to kørestole i størrelsen 145 cm x 80 cm i forlængelse af hinanden med 30 cm plads foran hver kørestol. Alsvognen har underbygget dette ved fremlagte fotos.

Det fremgår af oversigten over fabriksmålene, at vognene har en maksimal varerumsbredde på 178,4 cm. Trafikselskaberne har anført, at *"[...] det er i praksis ikke muligt at placere kørestolene ved siden af hinanden, idet bilerne ikke er opbygget til dette men til en placering i forlængelse af hinanden, hvilket hænger sammen med, at indlæsning af kørestole sker via en rampe eller lift fra bilens bagdør."*, men Alsvognen bestrider, at der i vognene ikke kan placeres to kørestole ved siden af hinanden, idet der, som det fremgår, er en rampe op til vognens bagdør. Kørestolene kan køres ind herigennem og kan uden problemer placeres side om side.

Alsvognens vogne lever således op til mindstekravet, idet der kan placeres to kørestole i forlængelse af hinanden eller side om side. Alsvognens vogne er derfor også konditionsmæssige.

Ad påstand 1-3 og 6-7

Alsvognens anbringender:

Særligt vedrørende påstand 1 har Alsvognen gjort gældende, at trafikselskabernes frafald af mindstekravet i forbindelse med indgåelsen af kontrak-

ter under rammeaftalen udgør en væsentlig ændring, idet ændringen forrykker såvel grundlaget for konkurrencen som rammeaftalens økonomiske balance.

Trafikselskaberne har – ved at frafalde mindstekravet – fået adgang til at indgå rammeaftalen med og tildele kontrakter under rammeaftalen til leverandører, som ikke opfyldte mindstekravet, og som derfor ikke kunne indgå kontrakterne, hvis ikke ændringen var sket. På samme tid betyder det, at Alsvognen – som opfyldte mindstekravet, og som stod til at få tildelt flere kontrakter under rammeaftalen – ikke får tildelt kørselsopgaverne. Hertil kommer, at såfremt mindstekravet ikke var indgået i det oprindelige udbudsgrundlag for rammeaftalen, havde andre leverandører, som ikke opfyldte mindstekravet, også haft mulighed for at byde på opgaven. Ved at foretage ændringen efter udbuddet har trafikselskaberne således udelukket leverandører fra at deltage heri.

For at leve op til mindstekravet indeholdt Alsvognens tilbud vogne, der både i indkøb og i drift er forbundet med større omkostninger. Det medførte, at Alsvognens tilbudspriser ligeledes var højere end tilsvarende leverandørers. Det er vigtigt at forstå, at trafikselskaberne i begyndelsen af aftaleperioden konstaterede, at de øvrige leverandører ikke kunne overholde mindstekravet. Ved at frafalde mindstekravet tilgodeså trafikselskaberne – i strid med de udbudsretlige principper om ligebehandling og gennemsigtighed – således de leverandører, der ikke opfyldte mindstekravet. Frafaldet af mindstekravet medførte således en ændring af aftalens økonomiske balance til fordel for de leverandører, der ikke levede op til mindstekravet. Disse leverandører kunne herefter levere ydelser uden at investere i større og dyrere vogne, der opfylder mindstekravet, hvorved disse leverandører opnår en økonomisk fordel, som den oprindelige rammeaftale ikke gav mulighed for.

Alsvognen har bestridt, at ændringen lovligt kunne foretages i medfør af forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 89, stk. 1, litra c, og har anført, at bestemmelsen har karakter af en undtagelsesbestemmelse og derfor efter fast EU- og klagenevnspraksis skal fortolkes restriktivt. Bestemmelsen svarer indholdsmæssigt til udbudslovens § 183, hvorefter en ændring af en kontrakt ikke anses som en ændring af et grundlæggende element i tilfælde, hvor i) behovet for ændringen ikke har kunnet forudses af en påpasselig ordregiver, og hvor ii) kontraktens overordnede karakter ikke ændres. Der gælder efter § 183 herudover en betingelse om, at værdien af ændringen ikke overstiger 50 % af værdien af den oprindelige kontrakt.

Alsvognen har henvist til lovforarbejderne til § 183, hvorefter det med hensyn til betingelse i) er en forudsætning for anvendelse, at

”[...] ordregiveren ikke har kunnet forudse behovet for ændringen, hvilket indebærer, at den eller de begivenheder, der har medført behovet for at foretage ændringer ikke har kunnet forudses på trods af rimelig og påpasselig forberedelse af den oprindelige udbudsprocedure fra ordregiveren. Ved vurdering heraf skal der tages højde for projektets tilgængelige ressourcer, karakteren af det pågældende udbud, praksis inden for den pågældende branche eller fagområde samt behovet for at skabe balance mellem forbruget af ressourcer til forberedelse af udbuddet og gevinsten ved at sende opgaven i udbud.”

Bestemmelsen skal desuden fortolkes i lyset af præambelbetragtning 109 til udbudsdirektivet, hvor der henvises til behovet for at kunne foretage ændringer som følge af ”eksterne omstændigheder”. Det er således et krav, at ændringsbehovet skyldes udefrakommende forhold og ikke f.eks. ordregiverens egne ændrede præferencer eller ønsker.

Frafaldet af mindstekravet er imidlertid ikke sket som følge af en ændring af eksterne omstændigheder. Trafikselskaberne har således ikke et ændret behov, og der er ikke indtrådt nye forhold, der nødvendiggør, at mindstekravet frafalder.

Trafikselskaberne har i svarskriftet anført, at selskaberne ”*siden kontraktstart ved en kombination af kapacitetsopsætning i Planet og bestillingsinstruks [har]sikret, at der ikke automatisk planlægges ture med to store kørestole samtidig i en bil*”, og at ”*Ændringen af kontrakterne vedrørende VT5 og VT6 har derfor ikke haft nogen målbar følge, hvilket må antages at skyldes, at der ikke har været noget behov for transport af to store kørestole samtidig i samme bil.*”

Det har således fra start stået trafikselskaberne klart, at der ikke ville være et behov for kørsler med to store kørestole samtidigt. Der er derfor heller ikke tale om ændrede omstændigheder, men omstændigheder, der har været til stede fra kontraktstart, og som ikke har haft en målbar følge i forhold til de udbudte kørsler.

Frafaldet kan alene begrundes i, at trafikselskaberne ikke har været tilstrækkeligt omhyggelige med hensyn til udformningen af udbudsbetingelserne og de heri gældende mindstekrav, hvorfor betingelse i) i forsynings-

virksomhedsdirektivets artikel 89, stk. 1, litra c, ikke er opfyldt. Hertil kommer, at der i øvrigt er tale om en ændring, der ændrer kontraktens overordnede karakter. Betingelse ii) er derfor heller ikke opfyldt.

Endelig har Alsvognen bestridt, at frafaldet af mindstekravet lovligt har kunnet foretages i medfør af forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 89, stk. 2.

Det er således ifølge svarskriftet trafikelskabernes egen foreløbige vurdering, at ”[...] kun 13 (VT5 og VT6) biler ud af 300 (VT5 og VT6) biler opfylder kravene. De 13 biler giver ved optimal udnyttelse 26 kørestolspladser. Det er Trafikelskabernes vurdering, at en så begrænset kapacitet ikke på nogen måde kan opfylde det samlede behov i Region Midt og i Region Syddanmark for transport af kørestolsbrugere og vil berøre omkring 2.000 ture dagligt på hverdage.”

Trafikelskaberne har med ændringen således muliggjort kontraktindgåelse med yderligere 287 vogne ($300 \div 13$), hvormed ændringen antages at have en værdi, der overskrider de ovenfor anførte værdier.

Der er heller ikke hjemmel til den direkte tildeling i forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 16, stk. 10, som giver en ordregiver adgang til at tildele delkontrakter uden at anvende de procedurer, der er omhandlet i forsyningsvirksomhedsdirektivet, såfremt den anslåede værdi uden moms er under 80.000 EUR for varer eller tjenesteydelser.

Trafikelskabernes anbringende må bero på en misforståelse af Alsvognens påstand 1, der knytter sig til samtlige kørsler foretaget med vogntyperne 5 og 6, hvor leverandøren ikke har overholdt mindstekravet, og således ikke alene kørsler med to store kørestole. Der er derfor ikke tale om lovlige direkte tildelinger, der ligger under grænserne i artikel 16, stk. 10.

Særligt vedrørende påstand 2 har Alsvognen med henvisning til det, der er anført ad påstand 1, gjort gældende, at trafikelskabernes væsentlige ændring af rammeaftalen medfører, at de tildelte kontrakter efter frafaldet af mindstekravet har karakter af nye offentlige kontrakter, som skal udbydes efter udbudsreglerne, jf. forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 89, stk. 4 sammenholdt med stk. 5. Trafikelskaberne har imidlertid ikke gennemført et nyt udbud, hvorfor de kontrakter, som er blevet tildelt efter frafaldet af mindstekravet, er sket i strid med udbudsreglerne. Trafikelskabernes beslutninger om tildeling af de pågældende kontrakter kan derfor ikke lovligt

opretholdes, og klagenævnet skal annullere trafikkselskabernes beslutninger om tildeling af de pågældende kontrakter.

Særligt vedrørende påstand 3 har Alsvognen med henvisning til det, der er anført ad påstand 1 og 2, gjort gældende, at trafikkselskaberne ikke har anvendt fremgangsmåden i klagenævnslovens § 4, jf. lovens § 17, stk. 1, nr. 1. De indgåede kontrakter skal derfor erklæres for uden virkning i medfør af klagenævnslovens § 17, stk. 1, nr. 1. Klagenævnet skal i tillæg hertil, og såfremt klagenævnet finder grundlag herfor, pålægge trafikkselskaberne en alternativ sanktion i medfør af klagenævnslovens § 18, stk. 2 sammenholdt med stk. 3.

Særligt vedrørende påstand 6 har Alsvognen gjort gældende, at en udbudsbekendtgørelse ifølge forsyningsvirksomhedsdirektivet artikel 69 skal indeholde de oplysninger, der er fastsat i den relevante del af bilag XI til direktivet. I bilaget specificeres, at der i udbudsbekendtgørelsen skal angives følgende i forhold til den eller de ordregivende myndighed(er):

”Navn, ID-nummer (hvis omhandlet i den nationale lovgivning), adresse (herunder NUTS-kode), telefon- og telefaxnummer, e-mail- og internetadresse på den ordregivende enhed og på det kontor, hvortil der kan rettes henvendelse for at få yderligere oplysninger, såfremt det ikke er den samme.”

Trafikkselskaberne har i udbudsbekendtgørelsen under del I alene angivet CVR-nummer, adresse, NUTS-kode samt kontaktoplysninger for FynBus. Det er således alene FynBus, der er angivet som ordregivende myndighed, idet det ikke er muligt at identificere Midttrafik og Sydtrafik alene på baggrund af selskabernes navne.

Det fremgår ikke i øvrigt af udbudsbekendtgørelsen, at rammeaftalen tildeles for det enkelte trafikkselskab. Alsvognen har derfor gjort gældende, at FynBus ikke er bemyndiget til at træffe beslutning om tildeling af rammeaftalen på vegne af de to øvrige trafikkselskaber, fordi (i) det ikke fremgår, at FynBus har en sådan kompetence, og fordi (ii) de to trafikkselskaber ikke i udbudsbekendtgørelsen er tilstrækkeligt identificerede.

Sydtrafik og Midttrafik har herudover ikke selv kunnet træffe beslutning om tildeling af rammeaftalen på baggrund af udbudsbekendtgørelsen, idet disse trafikkselskaber ikke er angivet som ordregivende myndigheder og

dermed ikke har kunnet afløfte deres udbudspligt med hjemmel i den udbudsbekendtgørelse, som FynBus har offentliggjort.

Formålet med en udbudsbekendtgørelse er at sikre, at alle interesserede leverandører har den samme mulighed for at få kendskab til og dermed også for at overveje, om udbuddets genstand har en sådan størrelse og karakter, at leverandøren er interesseret i at deltage i udbudsprocessen. Det er således væsentligt, at udbudsbekendtgørelsen indeholder alle oplysninger, der er nødvendige til brug for denne vurdering, at bekendtgørelsen er udformet på en gennemsigtig måde, og at bekendtgørelsen beskriver de faktiske forhold af betydning for vurderingen. På baggrund af udbudsbekendtgørelsen har det imidlertid ikke været gennemsigtigt for leverandørerne, at beslutning om tildeling af rammeaftalen ville blive truffet af FynBus på vegne af Sydtrafik og Midttrafik.

FynBus har som følge heraf handlet i strid med ligebehandlings- og gennemsigtighedsprincippet i forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 36, stk. 1, samt artikel 69, jf. herved også klagenævnets kendelse af 28. marts 2012, Merrild Coffee Systems ApS mod Region Sjælland, som omhandlede et udbud, hvor alene Region Sjælland var angivet som ordregivende myndighed, men hvor der også blev indgået rammeaftaler på vegne af Region Hovedstaden, Region Nordjylland, Region Midtjylland og Region Syddanmark.

Særligt vedrørende påstand 7 har Alsvognen med henvisning til det, der er anført ad påstand 6, gjort gældende, at trafikskabernes beslutning om tildeling af rammeaftalen skal annulleres, da den udbudsretlige overtrædelse er væsentlig og har haft betydning for udfaldet af udbuddet.

Trafikskabernes anbringender:

Vedrørende påstand 1 har trafikskaberne principalt gjort gældende, at der ikke er sket nogen ændring af kontrakter om kørsel med VT5 og VT6 biler, men alene en præcisering af, at der med to kørestole menes to almindelige kørestole.

Det erkendes, at trafikskabernes ordvalg i brevet af 20. november 2019 om at ”... *frafalde kravet om, at der skal være plads til to store kørestole...*” isoleret set er en kraftig indikation på en ændring, men udtalelsen skal læses i sammenhæng med de følgende afsnit af brevet, hvor trafikskaberne påpeger: ”*Det er dog ikke udtrykkeligt specificeret, at de to nævnte kørestols-*

pladser på samme tid skal kunne rumme to kørestole med de maksimale mål...” Henset til den sammenhæng, udtalelsen afgives i, har trafikselskaberne således gjort gældende, at udtalelsen ikke rummer en ændring af kontrakten, men alene en præcisering.

Finder klagenævnet, at der *er* tale om en ændring, har trafikselskaberne subsidiært gjort gældende, at et frafald af et mindstekrav ikke er at ligestille med en ændring af et grundlæggende element og ikke har nogen selvstændig, afgørende betydning ved vurderingen af, om kriteriet ”*ændring*” eller ”*berøring*” af kontraktens overordnede karakter er opfyldt, jf. forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 89, stk. 1, litra c, og artikel 89, stk. 2. Trafikselskaberne har desuden henvist til klagenævnets kendelse af 20. august 2015, Jensen & Nørgaard m.fl. mod Billund Kommune.

Den foretagne ændring kunne med rette gennemføres såvel i henhold til artikel 89, stk. 1, litra c, som i henhold til artikel 89 stk. 2.

Behovet for ændring er for det første opstået som følge af omstændigheder, som trafikselskaberne som en omhyggelig ordregivende enhed ikke kunne forudse, jf. artikel 89, stk. 1, litra c. Det grundlæggende problem er, at mange – og ved en nærmere kontrolmåling måske stort set alle – VT5 og VT6 biler ikke opfylder de dimensionskrav, som Alsvognen gør gældende skal være opfyldt.

Trafikselskaberne har som omhyggelige ordregivere foretaget de undersøgelser, de burde, og har ikke haft en pligt til at undersøge og kontrolopmåle hver enkelt af de over 3.000 tilbudte biler i alle vogntyper. At en nærmere prøvelse nu viser, at VT5 og VT6 bilerne ikke fuldt ud opfylder dimensionskravene, kunne trafikselskaberne ikke forudse, og trafikselskaberne opfylder derfor kriteriet i artikel 89, stk. 1, litra c, i.

Ændringen har endvidere ikke medført en ændring af kontraktens overordnede karakter, jf. artikel 89, stk. 1, litra c, ii. Kontrakterne omfattende VT5 og VT6 bilerne vedrører siddende patientbefordring, handicapkørsel, kommunal visiteret kørsel og åben behovstyret kollektiv trafik (Flexitur m.m.). Kørestole kan forekomme i alle ordninger. Dette er kontraktens overordnede karakter, og den er ikke ændret ved fravigelse af de anførte dimensionskrav.

Alle ture planlægges af planlægningssystemet Planet. Dette system har opereret ud fra den programmering, at der ikke var og er dimensionsproblemer med de kontraherede VT5 og VT6 biler. I Planet er alle VT5 biler ens og alle VT6 biler ens. Trafikselskaberne har siden kontraktstart ved en kombination af kapacitetsopsætning i Planet og bestillingsinstruks sikret, at der ikke automatisk planlægges ture med to store kørestole samtidig i en bil. To store kørestole samtidig forekommer derfor kun ved fejlbestillinger, eller evt. i særlige tilfælde af manuel planlægning. Der vil derfor ikke kunne findes en bestilling på to store kørestole i systemet.

Trafikselskaberne har derfor ikke – inden for den korte svarfrist – kunnet identificere nogen hændelser i kontraktperioden, hvor en VT5 eller VT6 bil har måtte afvise at medtage en kørestolsbruger med en stor kørestol som følge af, at der på den pågældende tur skulle medtages to store kørestole.

Det er trafikselskabernes konklusion, at Planetsystemet ikke hidtil har planlagt ture, som har indebåret en samtidig transport af to store kørestole. Når dette ikke er sket, er det et resultat af opsætningen af Planet og af, at sådanne behov ikke vurderes at have foreligget.

Ændringen af kontrakterne vedrørende VT5 og VT6 har derfor ikke haft nogen målbar følge, hvilket må antages at skyldes, at der ikke har været noget behov for transport af to store kørestole samtidig i samme bil.

Trafikselskaberne har desuden gjort gældende, at man har været berettiget til at foretage ændringen med hjemmel i forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 89, stk. 2, idet kravene om, at værdien af ændringen ligger under den gældende tærskelværdi i direktivets artikel 15 og er lavere end 10 % af den oprindelige kontrakt, er opfyldt.

Under henvisning til, at trafikselskaberne ikke hidtil har kunnet identificere nogen hændelser, hvor dimensionsproblemet er kommet i spil, eller hvor der er bestilt en bil til samtidig transport af to store kørestole, må det lægges til grund, at ændringen ikke har nogen målbar indvirkning på værdien af den enkelte delaftale, der rummer kørsel med VT5 eller VT6, og slet ikke en værdi, der svarer til tærskelværdien eller 10 % af den pågældende kontrakt.

Trafikselskaberne har derfor været berettiget til i medfør af direktivets artikel 89, stk. 2, at ændre VT5 og VT6 kontrakterne som sket.

Da omfanget af kørsel med to store kørestole i samme bil samtidigt er meget begrænset, om overhovedet eksisterende, er der en stærk formodning for, at omfanget af en sådan kørsel ligger under grænserne i forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 16, stk. 10, om lovlige direkte tildelinger. Kravet er her, at den enkelte direkte tildeling ikke må overstige 80.000 euro og ikke overstige 20 % af alle delkontrakternes værdi.

Trafikselskaberne må derfor antages at kunne have tildelt de pågældende ture med to store kørestole som direkte tildelinger uden at have ændret kontrakterne. Dette underbygger, at direkte tildelinger af VT5 og VT6 ture ikke har været i strid med udbudsreglerne.

Trafikselskaberne har i det afsluttende processkrift af 11. maj 2020 tillige anført, at der ikke er sket en ændring af rammeaftalerne med de vognmænd, der tilbyder VT5 og VT6 kørsel. Trafikselskabernes udmelding var alene en præcisering. I e-mailen af 16. august 2019 anførte trafikselskaberne, at man snarest ville lave en generel orientering, hvor den ændrede procedure blev beskrevet. En sådan generel orientering blev imidlertid ikke udsendt, og der er ikke tilgået de pågældende vognmænd nogen orientering om nogen ændring af dimensionskravene. De pågældende vognmænd, med undtagelse af Alsvognen, har derfor været uvidende om, at dimensionskravene har været til drøftelse. Vognmændene hørte angiveligt først herom, da man modtog klagensævnets skrivelse af 4. maj 2020 om muligheden for intervention.

En ændring af den oprindelige rammeaftale fordrer aftaleretligt, at parterne er enige om ændringen. Trafikselskaberne kan som ordregiver ikke uden hjemmel i rammeaftalen ændre denne ensidigt. Dette gælder, uanset ændringen ensidigt måtte være til fordel for vognmændene. Accepterede man, at en ordregiver ensidigt kunne ændre en rammeaftale ensidigt til fordel for de økonomiske aktører og herunder rammeaftalens grundlæggende element, ville man herved give ordregiver en ensidig adgang til at bringe rammeaftalen til ophør før udløb. Det ville nemlig være konsekvensen i de tilfælde, hvor den ændrede rammeaftale ville blive anset for værende en ny rammeaftale og derefter blive erklæret uden virkning.

I denne sag har justeringen/ændringen ikke været kommunikeret ud til andre end Alsvognen, og vognmændene har intet kendskab til justeringen/ændringen. De har derfor ej heller accepteret nogen ændring, og der foreligger dermed og allerede af den grund ingen ændring af rammeaftalen.

Trafikselskaberne har herved tilføjet, at de vognmænd, der har fået meddelelse om muligheden for intervention, derfor må undre sig over, at de, efter at der er indgået en rammeaftale, og efter at klagefristen vedrørende dennes indgåelse er udløbet, og uden at de har accepteret nogen ændring, nu konfronteres med en risiko for, at deres rammeaftale falder bort grundet trafik-selskabernes efterfølgende ensidige, interne og ikke oplyste afkald på opfyldelse af visse dimensionskrav.

Vedrørende påstand 2 og 3 har trafikselskaberne gjort gældende, at begge påstande vedrører tildeling af kontrakter til de virksomheder, der er omfattet af bilag F.

Indledningsvis må det klarlægges, hvilke kontrakter påstand 2 og 3 retter sig mod. Af processkrifterne fremgår, at påstandene retter sig mod de kontrakter, der tildeles på grundlag af rammeaftalerne, og at kontrakter med Alsvognen er undtaget, hvilket ikke ville være muligt, hvis en ændring af rammeaftalerne skulle medføre, at de skulle erklæres uden virkning. Her ville Alsvognen også blive ramt. Påstandene retter sig således ikke mod rammeaftalerne.

Da Alsvognen ikke kan blive tilkendt mere end påstået, jf. lov om Klagenævnet for Udbud § 10, retter trafikselskabernes anbringender sig derfor alene mod spørgsmålene om, hvorvidt der er grundlag for at annullere tildelingen af de kontrakter, der er tildelt løbende under rammeaftalerne, henholdsvis erklære dem for uden virkning eller fastsætte en alternativ sanktion.

Indledningsvis gør trafikselskaberne gældende, at der ikke foreligger en overtrædelse af udbudsreglerne, der – herunder ud fra en væsentlighedsvurdering – kan begrunde en annulation, at kontrakterne erklæres uden virkning, eller at der fastsættes en alternativ sanktion, jf. det, der er anført ovenfor ad påstand 1.

Ændringen har alene medført, at der ikke vil blive bestilt kørsel med to større kørestole i samme bil samtidigt. Dette var også trafikselskabernes praksis inden ændringen, og dermed har ændringen ingen målbar følge.

De kontrakter, der tildeles løbende under rammeaftalerne, tildeles automatisk af planlægningssystemet Planet til den bil, der på det pågældende tids-

punkt bedst opfylder de kriterier, systemet tildeler efter. Disse faktorer er blandt flere, pris, vogntype, bilens geografiske placering mm. Kørslen udføres og kontrakten opfyldes inden for kort tid – minutter eller få timer – efter tildelingen.

Det anførte medfører i realiteten, at alle tildelte kontrakter er gennemførte.

Det synes under disse omstændigheder uden mening at annullere kontrakter, der er opfyldte og gennemførte. Det bemærkes, at udbudslovens § 185, stk. 2, ikke gælder på forsyningsområdet.

Sanktionen uden virkning kan kun ske for fremtidige leverancer, jf. lov om Klagenævnet for Udbud § 18, stk. 1, og kan derfor ikke ske for de tildelte kontrakter under rammeaftalerne, da alle disse kontrakter, bortset fra dem, der på ethvert tidspunkt måtte være tildelt inden for de seneste en til to timer, er opfyldte og gennemførte. Der foreligger således i realiteten ikke uopfyldte kontrakter, der kan erklæres uden virkning for fremtiden.

Vedrørende de subsidiære påstande 6 og 7 har trafikselskaberne gjort gældende, at der ikke er sådanne mangler ved udbudsbekendtgørelsen, at trafikselskaberne har handlet i strid med ligebehandlingsprincippet og gennemsigtighedsprincippet. De tre trafikselskaber er entydigt identificeret. Det fremgår af, at der ikke findes andre myndigheder eller juridiske enheder med disse navne. Trafikselskaberne er enige i, at gengivelsen af ordregiverne i udbudsbekendtgørelsen ikke er i overensstemmelse med pkt. A, nr. 1, i bilag XI til forsyningsvirksomhedsdirektivet, men der kan ikke hos nogen, herunder Alsvognen, have været reel tvivl om, at de tre trafikselskaber var ordregivere. I udbudsbetingelsernes punkt 1 er de tre ordregivere alle oplyst. Trafikselskaberne har endelig henvist til klagenævnets kendelse af 6. februar 2013, Droskeselskabet Odense Taxa a.m.b.a. mod Midttrafik, Fyn-Bus og Sydtrafik.

Efter omstændighederne må den ukomplette angivelse af supplerende oplysninger om trafikselskaberne som ordregivere derfor anses for så bagatelagtigt, at det hverken kan føre til annullation eller andre sanktioner.

Klagenævnet udtaler:

Påstanden om afvisning af påstand 1-3

Der er ikke grundlag for at fastslå, at Alsvognen skulle være uden partsevne.

Alsvognen har som vognmandsforretning deltaget i udbuddet og har indgået rammeaftaler med trafikskaberne. Virksomheden har derfor retlig interesse i klagen, uanset om virksomhedens tilbud måtte være ukonditionsmæssigt, jf. lov om Klagenævnet for udbud § 6, stk. 1, nr. 1.

Klagenævnet behandler derfor klagen.

Påstand 1

Rammeaftalens krav til vogntyper er mindstekrav, således også kravet om, at vogne af vogntype 5 og 6 skal være *”indrettet til at kunne transportere kørestole med en maksimal størrelse (inkl. bruger) på 145 cm x 80 cm (længde x bredde). Der skal være plads til mindst to kørestole samt mindst fem siddepladser til øvrige passagerer. Når kørestolen er placeret i vognen skal der være mindst 30 cm plads foran kørestolen.”*

Som udtrykkeligt anført i brevet af 20. november 2019 besluttede trafikskaberne i august 2019 at frafalde kravet om, at *”der skal være plads til to store kørestole”* i vogntyperne 5 og 6 efter gennem korrespondance med Alsvognen at være blevet gjort opmærksom på problemerne med og konsekvenserne af kravets manglende opfyldelse. Trafikskaberne tildelte herefter løbende kørselsopgaver – og havde efter det oplyste, jf. oplysningerne om håndteringen i Planetsystemet, også før kravet direkte blev frafaldet, i et vist omfang løbende tildelt kørselsopgaver – med vogntyperne 5 og 6 til leverandører, som ikke opfyldte mindstekravet.

Som sagen er oplyst, vil overholdelse af mindstekravet have medført meromkostninger ved anskaffelse og drift af vognene, og tilbud på vogne, som overholder mindstekravet, herunder Alsvognens, må derfor antages at have været mindre konkurrencedygtige ved tildeling af ture i Planetsystemet i forhold til tilbud på vogne, som ikke overholder mindstekravet. Dette støttes i høj grad tillige af indlæggene fra de to virksomheder, som er indtrådt i sagen til støtte for Alsvognen, og som i øvrigt også efter det oplyste tidligere uden resultat har rettet henvendelse til trafikskaberne. Desuden må mindstekravet anses for egnet til at afholde potentielle tilbudsgivere fra at afgive tilbud, og der er ikke grundlag for at fastslå, at dette på trods heraf ikke var tilfældet. Der er således tale om en væsentlig ændring, der dels *”indfører betingelser, der, hvis de havde været en del af den oprindelige ud-*

budsprocedure, ville have givet mulighed for at give andre ansøgere end de oprindeligt udvalgte adgang eller for at acceptere et andet tilbud end det oprindeligt accepterede, eller som ville have tiltrukket yderligere deltagere i udbudsproceduren”, jf. forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 89, stykke 4, litra a, dels ”ændrer kontraktens eller rammeaftalens økonomiske balance til entreprenørens fordel på en måde, som den oprindelige kontrakt eller rammeaftale ikke gav mulighed for”, jf. artikel 89, stk. 4, litra b. Sådanne ændringer kan ikke finde sted uden nyt udbud, jf. artikel 89, stk. 5.

Da trafikselskaberne ikke har udbudt VT5 og VT6 kørslerne på ny, er de kørsler, der er tildelt efter frafaldet af mindstekravet, tildelt direkte i strid med udbudsreglerne.

Trafikselskaberne har ud fra forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 89, stk. 2, om værdien af tilladte ændringer argumenteret med, at selskaberne må ”antages at kunne have tildelt de pågældende ture med to store kørestole som direkte tildelinger uden at have ændret kontrakterne”. Dette er imidlertid efter klagenævnets opfattelse udtryk for en misforståelse. Det er således *alle* rammeaftaler om kørsler med VT5 og VT6, som er ændret i strid med forsyningsvirksomhedsdirektivet, og *alle* tildelinger af kørsler under disse rammeaftaler er herefter sket som direkte tildelinger. At mindstekravet – i betragtning af det oplyste om behovet for kørsler med to store kørestole – muligt er uhensigtsmæssigt eller unødvendigt ændrer ikke på, at kravet har skullet overholdes af alle tilbudsgiverne, jf. herved også præmis 40 i EU-Domstolens dom af 10. oktober 2013, Manova A/S, hvorefter det ”påhviler den ordregivende myndighed strengt at overholde de kriterier, den selv har fastsat.”

Endelig kan trafikselskabernes synspunkt om, at ændringen ville kunne rummes af forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 89, stk. 1, litra c, ikke over for det, der er anført ovenfor, føre til et andet resultat.

Trafikselskaberne har således ved at frafalde mindstekravet om pladskrav til vogntyperne 5 og 6 uden at iværksætte nyt udbud fortaget en væsentlig ændring af rammeaftalen i strid med ligebehandlingsprincippet og gennemsigtighedsprincippet i forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 36, stk. 1, samt forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 89, stk. 4 sammenholdt med stk. 5.

At trafikkselskaberne – i strid med det, selskaberne havde angivet i e-mailen af 16. august 2019 – alene udtrykkeligt har orienteret den kontraktpart, nemlig Alsvognen, som vedholdende satte spørgsmålstejn ved de løbende kørselstildelinger, og ikke de øvrige kontraktindehavere, endsige de intervenserende virksomheder og øvrige indehavere af kontrakt med vogne, der opfylder mindstekravene, om ændringen i den rammeaftale, som kørselstildelingerne hvilede på, kan ikke føre til et andet resultat.

Påstand 1 tages derfor til følge.

Påstand 3

Den oprindelige rammeaftale er udtrykkeligt ændret i august 2019 på en måde, der efter det, som klagenævnet har fastslået vedrørende påstand 1, ikke kunne ske uden fornyet udbud, og de fortsatte kørselstildelinger gennem Planetsystemet er som fastslået alle direkte tildelinger.

Det følger af lov om Klagenævnet for Udbud § 17, stk. 1, nr. 1, at kontrakter, der er omfattet af forsyningsvirksomhedsdirektivet, skal erklæres for uden virkning, hvis ordregiveren i strid med EU-udbudsreglerne har indgået kontrakt uden forudgående offentliggørelse af en udbudsbekendtgørelse, jf. dog § 4. Der er tale om en lovbundet sanktion, som følger direkte af kontrolloven, og som i givet fald skal pålægges også uden, at der er nedlagt påstand herom. Trafikkselskabernes henvisning til lov om Klagenævnet for Udbud § 10, stk. 1, 2. pkt., er derfor uden betydning.

Trafikkselskaberne har ikke offentliggjort en bekendtgørelse i overensstemmelse med lov om Klagenævnet for Udbud § 4 om den foretagne ændring, der indebærer direkte tildeling, og den ændrede rammeaftale angående kørsler med vogntype 5 og 6 skal derfor erklæres for uden virkning.

Efter lovens § 17, stk. 3, kan en kontrakt, der skal erklæres for uden virkning efter § 17, stk. 1, opretholdes, hvis væsentlige hensyn til almenhedens interesser gør det nødvendigt, at kontrakten fortsat skal have virkning. Trafikkselskaberne har ikke anført hensyn til støtte herfor, men har til støtte for, at en interesseafvejning i forbindelse med stillingtagen til anmodningen om opsættende virkning skulle falde ud til fordel for trafikkselskaberne, anført, at der ikke i den foreliggende sag er grundlag for at fravige betragtningen om, at der gælder tungtvejende samfundsmæssige hensyn på forsyningsvirksomhedsområdet. De 13 biler, som opfylder mindstekravet, vil ikke på nogen måde kunne opfylde det samlede behov i Region Midt og i Region

Syddanmark for transport af kørestolsbrugere. De pågældende brugere vil i vidt omfang blive afskåret fra at blive kørt til behandling i sundhedssektoren og til sociale arrangementer. Det vil for brugerne medføre ændrede og mere komplekse sygdomsbilleder på grund af udskydelsen af planlagte procedurer og en yderlig forværring for de brugere, hvis behandling på grund af den nuværende coronakrise allerede er udsat.

Klagenævnet finder imidlertid, at disse hensyn ikke i tilstrækkelig grad giver grundlag for ikke at erklære rammeaftalen for uden virkning.

Den ændrede kontrakt skal efter lovens § 18, stk. 1, erklæres for uden virkning for fremtiden. Ved fastsættelsen af, fra hvilket tidspunkt rammeaftalen skal erklæres for uden virkning, har klagenævnet lagt vægt på hensynet til trafikselskabernes mulighed for at tilrettelægge og gennemføre nyt udbud, hvorved de hensyn, som er beskrevet ovenfor, findes tilstrækkeligt varetaget. Den ændrede rammeaftale om kørsel med vogntype 5 og 6 erklæres herefter for uden virkning fra og med den 1. august 2020.

Efter lovens § 18, stk. 2, nr. 3, skal der herefter fastsættes en alternativ sanktion. Under hensyn til overtrædelsens karakter og til, hvor stor en del af den ændrede rammeaftale der opretholdes, fastsættes den økonomiske sanktion til 3 mio. kr., jf. forarbejderne til lovens § 19, stk. 1-3. Klagenævnet har taget udgangspunkt i den anslåede værdi af den del af den ændrede rammeaftale, som tillades opretholdt, dvs. fra den 16. august 2019 til den 1. august 2020, set i forhold til værdien af aftalen i dens ordinære løbetid (uden optioner) frem til den 1. marts 2021, og de oplyste omsætningstal. Klagenævnet har herefter – under hensyn til trafikselskabernes oplysning om aktivitetsnedgang under coronakrisen – nedrundet beløbet.

Beløbet skal betales til Konkurrence og Forbrugerstyrelsen, jf. § 19, stk. 4.

Påstand 2

Da rammeaftaler angående kørsel med vogntype 5 og 6 erklæres for uden virkning, er der ikke anledning til at tage stilling til påstand 2.

Herefter bestemmes:

FynBus, Sydtrafik og Midttrafik har handlet i strid med ligebehandlingsprincippet og gennemsigtighedsprincippet i forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 36, stk. 1, samt artikel 89, stk. 4 sammenholdt med stk. 5, ved at

frafalde mindstekravet om pladskrav til vogntyperne 5 og 6 i rammeaftale ”FV6 – FlexVariabel” om udførelse af kørselsydelse uden at gennemføre en ny udbudsprocedure, idet mindstekravet udgør et grundlæggende element.

Klagenævnet erklærer rammeaftale ”FV6-FlexVariabel” for uden virkning fra og med den 1. august 2020 for så vidt angår kørsel med vogntype 5 og 6.

FynBus, Sydtrafik og Midttrafik skal in solidum til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen betale en økonomisk sanktion på 3 mio. kr. Beløbet skal betales inden 8 uger fra afsigelsen af denne kendelse.

FynBus, Sydtrafik og Midttrafik skal ligeledes in solidum i sagsomkostninger betale 30.000 kr. til Alsvognen I/S. Beløbet skal betales inden 14 dage fra modtagelsen af denne kendelse.

Klagegebyret tilbagebetales.

Kirsten Thorup

Genpartens rigtighed bekræftes.

Dorthe Hylleberg
kontorfuldmægtig

The background image shows a modern transit station with a high ceiling and large glass doors. The doors are illuminated with blue lights and have "Exit" signs. Two escalators are visible in the foreground, leading up and down. The overall atmosphere is clean and modern.

Passagerernes oplevelse med kollektiv transport under og efter Covid-19

Forbrugerrådet
Tænk

Passagerpuls



Indhold

Forord	4
Resume	6
Passagerernes 7 bud til at få flere til at vælge bus og tog	8
Passagerernes 7 bud	9
Under Corona.	10
Nedlukningens betydning for erhvervsituation.	11
Nedlukningens betydning for rejseaktivitet med kollektiv trafik	12
Årsager til at rejse mindre / slet ikke	13
Brug af andre transportformer i stedet for kollektiv transport	14
Oplevelse af tryghed på rejser med kollektiv transport	15
Selskabernes håndtering af Covid-19 situationen	18
Tilfredshed med selskabernes information og anvisninger i relation til Covid-19	19
Oplevelsen af muligheden for at holde afstand i kollektiv transport	20
Efter Corona	21
Forventet brug af kollektiv transport, når samfundet åbnes op	22
Årsager til at rejse mindre eller slet ikke	23
Forventet brug af anden transport i stedet for kollektiv transport	24
Hvad skal der til for at få passagererne tilbage?	25
Om undersøgelsen.	29
Om deltagerne	30

Forord

Nedlukningen af landet på grund af Covid-19 har ramt alle dele af samfundet. Det gælder også den kollektive transport, der normalt forbinder mange danskere med deres arbejdspladser og studiesteder hver dag. Regeringen opfordrede i forbindelse med nedlukningen passagererne til kun at bruge den kollektive transport, når det er nødvendigt - og selve nedlukningen har begrænset folks behov for transport. Resultatet er, at brugen af den kollektive transport er faldet markant. Allerede inden for den første uge kunne DSB melde om 70 procent færre passagerer, mens Metroen kørte med 80 procent færre passagerer.¹

I forbindelse med den langsomme genåbning af landet er en del af passagererne begyndt at bruge bus og tog igen. Men mange passagerer er fortsat bekymrede for smitterisikoen. Og en del har fået nye transportvaner og er for eksempel begyndt at bruge bilen mere. Der er derfor en risiko for, at passagererne ikke i samme omfang som før nedlukningen vil benytte til den kollektive transport

Det kan på sigt blive et stort problem for hele samfundet. Den kollektive transport spiller en nøglerolle i den grønne omstilling og i opnåelsen af

¹ Transportministeriet: <https://trm.dk/nyheder/2020/markant-faerre-passagerer-i-den-kollektive-transport/>

Danmarks klimamål. Den er også afgørende for at begrænse trængsel på vejene og sikre mobiliteten for alle - også dem, der ikke har adgang til bil.

Derfor er det nødvendigt, at der fra både politisk side og hos tog- og trafik-selskaberne er en plan for, hvordan den kollektive transport bliver genrejst efter krisen, og at passagererne er trygge ved at vende tilbage. Men det kræver, at der bliver lyttet til passagererne, og at deres bekymringer bliver taget alvorligt.

Passagerpuls har spurgt passagererne om deres bekymringer og forventning til brug af kollektiv transport i kølvandet på corona - og vi har spurgt om, hvad der skal til, for at de vender tilbage.

Undersøgelsen er gennemført på Passagerpulsens Passagerpanel og bygger på 2.939 besvarelser. Disse udgør *ikke* et repræsentativt udsnit af hverken Danmarks befolkning som helhed eller brugerne af kollektiv transport. Det skyldes, at Passagerpanelet har en overrepræsentation af folk, der bruger den kollektive transport meget, og derudover en overrepræsentation af togpassagerer i forhold til buspassagerer.

Når resultaterne opdeles på brugergrupper såsom lønmodtagere, studerende og pensionister, bliver de dog mere retvisende. Derfor viser undersøgelsen kun resultater opdelt i disse grupper og ikke for det samlede antal respondenter.

Undersøgelsen giver dermed vigtig viden om, hvordan passagererne i den kollektive transport oplever situationen under og efter corona, deres forventninger, og hvad der skal til for at få dem trygt tilbage. En viden, vi håber kan være til gavn for trafikselskaber, myndigheder, politikere og andre, der er interesserede i en stærk kollektiv transport med tilfredse og trygge passagerer.

Vi planlægger at gentage undersøgelsen i august 2020 for at se, om passagererne til den tid stadig har de samme forbehold overfor brugen af kollektiv transport.

God læselyst!

Resume

Forventet brug af kollektiv transport efter åbningen af samfundet

- 8 ud af 10 lønmodtagere regner med at bruge den kollektive transport lige så meget eller mere end før nedlukningen, når der opstår en mere normal situation igen efter Covid-19. Blandt studerende og pensionister er der lidt flere.
- 1 ud af 6 lønmodtagere forventer at bruge den kollektive transport mindre end før nedlukningen eller slet ikke. Der er flere pensionister, der regner med at bruge kollektiv transport igen, mens de studerende er på niveau med lønmodtagerne.
- 4 ud af 10 af de lønmodtagere, der forventer at rejse mindre med kollektiv transport, angiver som årsag, at de regner med at få deres transportbehov dækket på anden vis. Af disse regner 59 procent med at tage cyklen i stedet for kollektiv transport. 52 procent angiver bil (kører selv).
- Knap 4 ud af 10 angiver smitterisikoen som årsag til, at de forventer at benytte kollektiv transport mindre, og 3 ud af 10 svarer, at de ikke forventer at have samme transportbehov som før nedlukningen, fordi de for eksempel arbejder mere hjemmefra eller har mistet deres job.
- Hos pensionisterne angiver 6 ud af 10 smitterisiko som årsagen til, at de vil rejse mindre.

Oplevelsen af rejser med kollektiv transport under Covid19

- Halvdelen af lønmodtagerne har følt sig trygge på rejser med kollektiv transport under nedlukningen. Hver femte har følt sig utryg. Oplevelse af utryghed skyldes især smittefare, asocial opførsel fra medpassagerer og for mange passagerer.
- Over halvdelen i alle tre grupper synes, at selskaberne har håndteret Covid-19-situationen godt eller fremragende. Under 5 procent synes, at de har håndteret situationen dårligt
- Over halvdelen i alle grupper er tilfredse med selskabernes information og anvisninger i relation til Covid-19. Kun 6 procent er utilfredse.
- Godt 4 ud af 10 i alle tre grupper synes, det var nemt eller meget nemt at overholde myndighedernes anvisninger om at holde afstand under rejser. Kun cirka hver syvende synes, det var vanskeligt.
- Cirka hver tredje blandt alle grupper var tilfreds eller meget tilfreds med medpassagerers overholdelse af myndighedernes anvisninger om afstand. Halvdelen var neutral eller havde ikke en holdning.

Brug af kollektiv transport under nedlukningen

- 85 procent af lønmodtagerne angiver, at de har rejst mindre eller slet ikke med kollektiv transport under nedlukningen. 22 procent af disse angiver som årsag, at de har fået deres transportbehov dækket på anden vis.
- Blandt de lønmodtagere, der får dækket deres transportbehov på anden vis, svarer 63 procent, at de anvender bil (kører selv) i stedet for kollektiv transport. 40 procent angiver cykel, 36 procent gang, og 17 procent bliver kørt af andre.

Hvad skal der til for at få passagererne tilbage

- Tilstrækkelig kapacitet, så der kan holdes afstand, samt opnåelse af flokimmunitet og/eller en Covid-19-vaccine er de vigtigste betingelser for at få de lønmodtagere tilbage, der forventer at rejse mindre eller slet ikke.
- Lavere smittetryk og nye retningslinjer fra myndighederne vil også have betydning.
- Nudging af passagererne og kontrol af, at de overholder afstandsreglerne, samt en række hygiejneforhold, som for eksempel hyppigere rengøring, er også vigtigt. Det samme er stabil drift, flere afgang, bedre sammenhæng og lavere priser.
- Blandt pensionisterne er en vaccine det allervigtigste.

85%

af lønmodtagerne angiver, at de har rejst mindre eller slet ikke med kollektiv transport under nedlukningen.



Passagerernes 7 bud til at få flere til at vælge bus og tog

Undersøgelsen viser, at cirka 8 ud af 10 blandt lønmodtagere, pensionister og studerende regner med at vende tilbage til den kollektive transport, når samfundet gradvist lukker op, men hvor der stadig er risiko for at blive smittet med Covid-19. Cirka hver sjettede svarer dog, at de regner med at bruge den kollektive transport mindre end før corona - eller slet ikke. Blandt disse angiver mange, at de regner med at bruge bilen mere.

Det giver en klar indikation af, at nedlukningen af samfundet på grund af Covid-19 også på langt sigt kan få alvorlige konsekvenser for den kollektive transport - og hermed også for passagererne og resten af samfundet.

Der er brug for en ekstra indsats fra politikere, myndigheder og selskaber, hvis den kollektive transport skal mindske trængsel, styrke mobiliteten og løfte sin rolle i den grønne omstilling.

I undersøgelsen har vi spurgt de passagerer, der regner med at bruge den kollektive transport mindre, når samfundet vender tilbage til en mere normal tilstand, hvad der kunne få dem til at vende tilbage til bus og tog. Cirka hver tredje angiver forhold, der drejer sig om det generelle smittetryk og udviklingen af en vaccine eller behandling for Covid-19. Dette er naturligvis forhold, aktørerne i den kollektive transport ikke kan gøre noget ved.

Mange angiver dog også forhold, som trafikselskaber, myndigheder og politikere i samarbejde kan ændre.

Alle selskaber har allerede iværksat en række tiltag for at skabe en tryk rejse for passagererne og begrænse smitten - og flertallet af deltagerne i undersøgelsen har indtil nu været tilfredse med selskabernes håndtering, information og anvisninger under nedlukningen. Det er derfor oplagt at fastholde og eventuelt udbygge disse indsatser i fremtiden.

80%

blandt lønmodtagere, pensionister og studerende regner med at vende tilbage til den kollektive transport, når samfundet gradvist lukker op

Passagerernes 7 bud

1. Sørg for, at der er tilstrækkelig med kapacitet og plads i bus, tog, metro og letbane, så det er muligt at holde afstand. Det kræver tilstrækkeligt med busser, togvogne og afgang – og at tog- og trafik-selskaberne holder tæt øje med udviklingen i passagertal, så der kan sættes ind med ekstra vogne og busser, når det er nødvendigt.
2. Lav kontrol og tiltag, der sikrer, at folk holder afstand og fordeler sig. Det kan for eksempel ske via skiltning og afmærkning på stationer, stoppesteder og i bus og tog. Der efterspørges også personale, der sørger for, at passagererne fordeler sig, så der ikke bliver overfyldt, samt tydelige regler for, hvor mange der må være med bus og tog.
3. Sørg for, at passagererne tager hensyn til hinanden. En del passagerer efterlyser bedre hensyn fra deres medpassagerer. Selskaberne kan bidrage til dette ved at fortsætte kampagner og udbrede normer for god opførsel via højttalerudkald, infografikker på skærme, skilte, mm. Det er vigtigt, at anbefalingerne er præcise og entydige.
4. Sørg for hyppig rengøring af busser og tog – dette kan med fordel synliggøres, så passagererne kan se, hvor ofte der rengøres.
5. Lav gode hygiejneforanstaltninger – for eksempel med uddeling af håndsprit eller dispensere ved indgangen. Nogle passagerer ønsker også, at der indføres krav om mundbind i den kollektive transport.
6. Tilbyd informationsredskaber, så folk kan vælge afgang med mindst trængsel – særligt af hensyn til passagerer, der har brug for at beskytte sig ekstra mod smittefare. Det kan for eksempel være hjemmesider og apps, så passagererne kan se, hvor meget plads, der er i bussen og toget. For eksempel kunne Rejseplanen vise opdaterede, gennemsnitlige belægningsprocenter for de enkelte bus- og togafgang.
7. Lav bedre kollektiv transport: Mange passagerer foreslår forbedringer af den kollektive transport såsom færre forsinkelser, bedre sammenhæng og lavere priser. Dette kan flytte nogle af dem, der har ændret transportvaner til for eksempel at bruge bilen, men som ikke har store bekymringer om sundhed.

Mange af disse bud er på den ene eller anden måde afhængige af, at selskaberne har ressourcer til materiel, personale, og så videre. Nedlukningen af samfundet har dog betydet, at mange selskaber står med store økonomiske udfordringer på grund af manglende billetindtægter - og det kan på sigt gøre det vanskeligt at skabe en tryk rejse for passagererne. Et vigtigt element i en genrejsning af den kollektive transport er derfor, at der fra politisk side bliver sørget for, at der findes en løsning på dette problem.

Under Corona

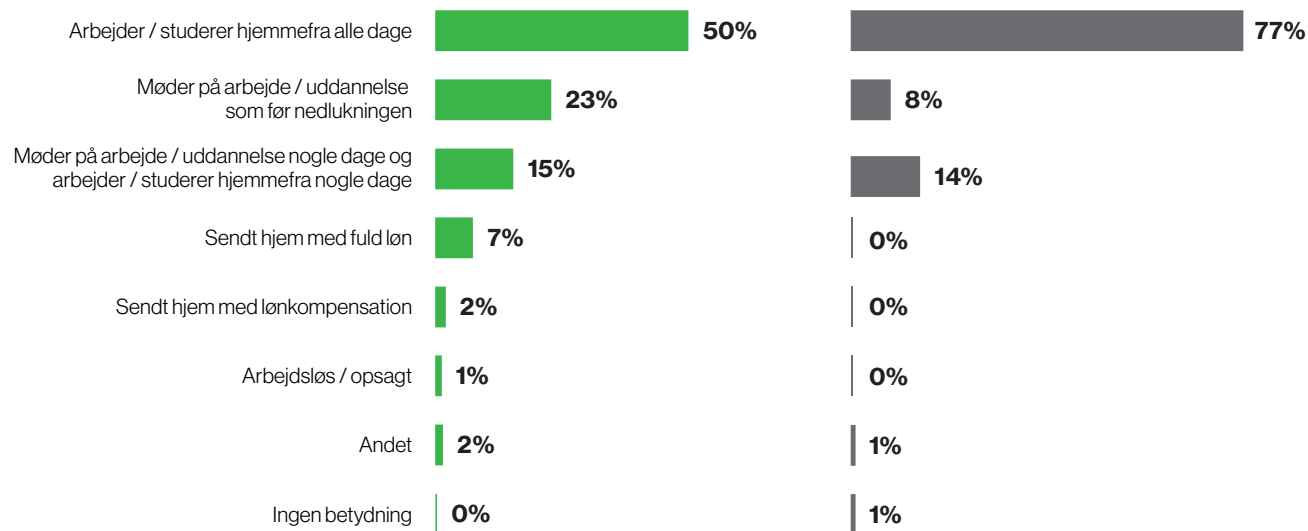
Nedlukningens betydning for erhvervsituation



Halvdelen af lønmodtagerne arbejdede hjemmefra alle dage. Kun knap hver fjerde mødte på arbejde som før nedlukningen.



Knap 8 ud af 10 studerende arbejdede/studerede hjemmefra.



FIGUR 1
(Filter: Lønmodtagere, n = 1532)

FIGUR 2
(Filter: Studerende, n = 103)

50%

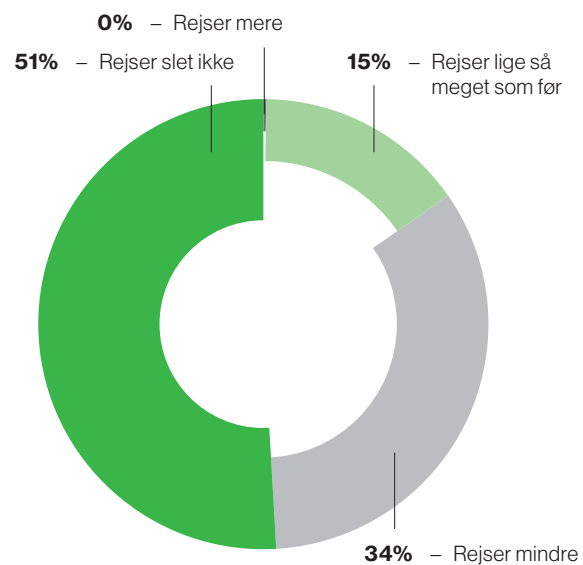
af lønmodtagerne
arbejder / studerer
hjemmefra alle dage

Spm3: Hvilken betydning har nedlukningen haft for din aktuelle erhvervmæssige situation?

Nedlukningens betydning for rejseaktivitet med kollektiv trafik



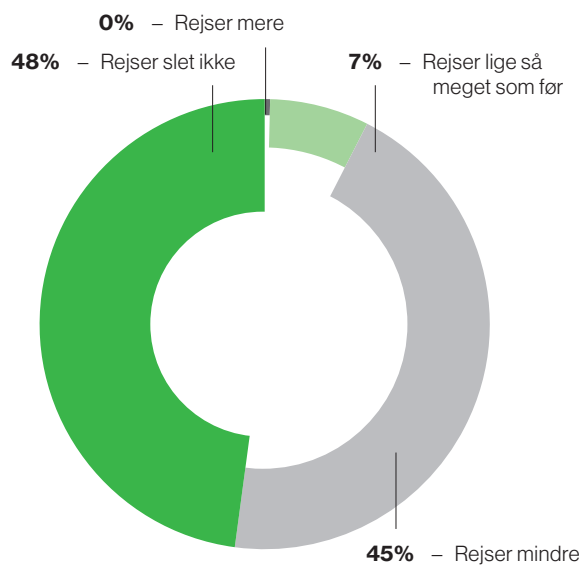
Godt halvdelen af lønmodtagerne fravalgte helt kollektiv transport. Kun 15% rejste i samme omfang som før nedlukningen.



FIGUR 3
(Filter: Lønmodtagere, n = 1532)



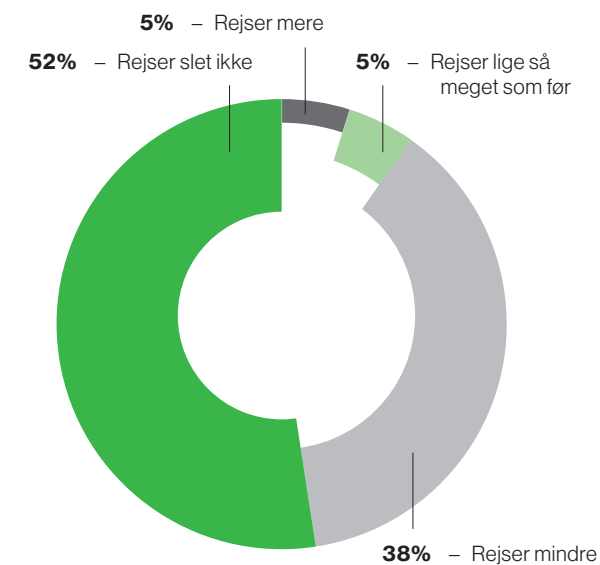
Knap halvdelen af pensionisterne fravalgte helt kollektiv transport. Kun 7% rejste i samme omfang som før nedlukningen.



FIGUR 4
(Filter: Pensionister, n = 1036)



Godt halvdelen af de studerende fravalgte helt kollektiv transport. Kun 5% rejste i samme omfang som før nedlukningen.



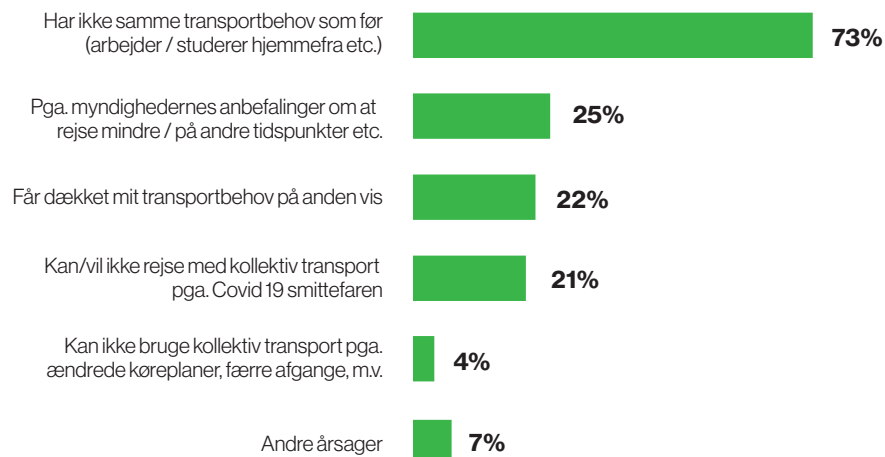
FIGUR 5
(Filter: Studerende, n = 103)

Spm4: Hvilken betydning har nedlukningen haft for din aktuelle brug af kollektiv transport?

Årsager til at rejse mindre / slet ikke



Godt 7 ud af 10 af lønmodtagerne rejste mindre eller slet ikke på grund af et lavere transportbehov som følge af eksempelvis hjemmearbejde. Hver fjerde rejser mindre som følge af myndighedernes anbefalinger.

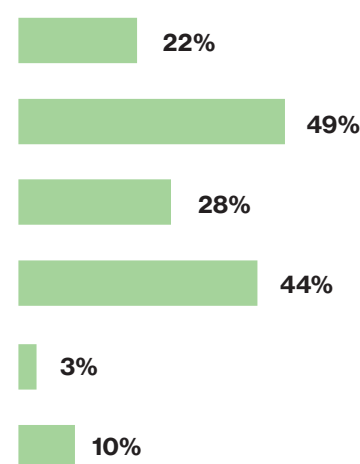


FIGUR 6

Filter: Lønmodtagere, rejser mindre / slet ikke med kollektiv transport, n = 1297



9 ud af 10 pensionister rejste mindre eller slet ikke med kollektiv transport som følge af myndighedernes anbefalinger (49%) eller på grund af Covid-19-smittefare (44%).

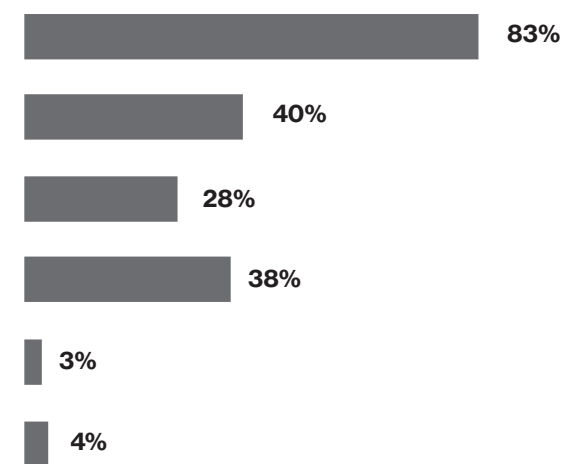


FIGUR 7

(Filter: Pensionister, rejser mindre / slet ikke med kollektiv transport, n = 958)



Godt 8 ud af 10 studerende rejste mindre eller slet ikke på grund af et lavere transportbehov som følge af lukningen af uddannelsessteder med videre. 4 ud af 10 angav myndighedernes anbefalinger som årsag.



FIGUR 8

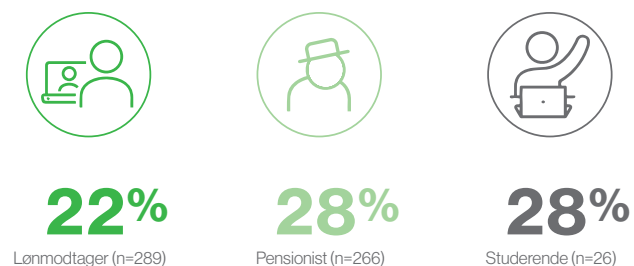
Filter: Studerende, rejser mindre / slet ikke med kollektiv transport, n = 93

Spm4: Du har svaret, at du rejser mindre / slet ikke rejser med kollektiv transport som følge af Covid-19 pandemien. Hvorfor?

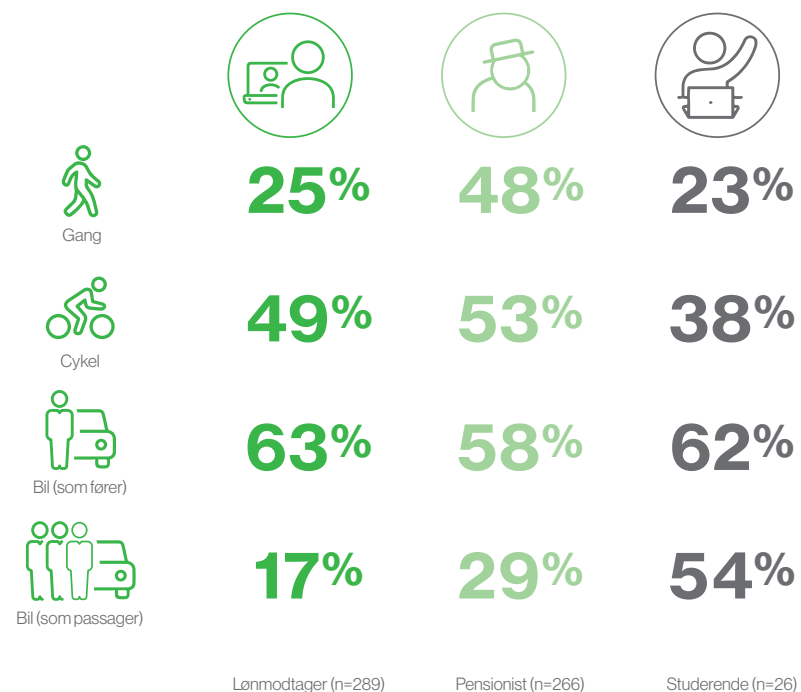
Brug af andre transportformer i stedet for kollektiv transport

Cirka hver fjerde af dem, der rejste mindre eller helt holdt op med at rejse med kollektiv transport, fik dækket deres transportbehov helt eller delvist af andre transportformer.

Andel der fik dækket transportbehov på anden vis end kollektiv transport



Blandt de 22% af lønmodtagerne, der erstattede kollektiv transport med andre transportformer, brugte 80% bil, heraf 63% som fører og 17% som passager. Knap halvdelen cyklede i stedet for at benytte kollektiv transport.



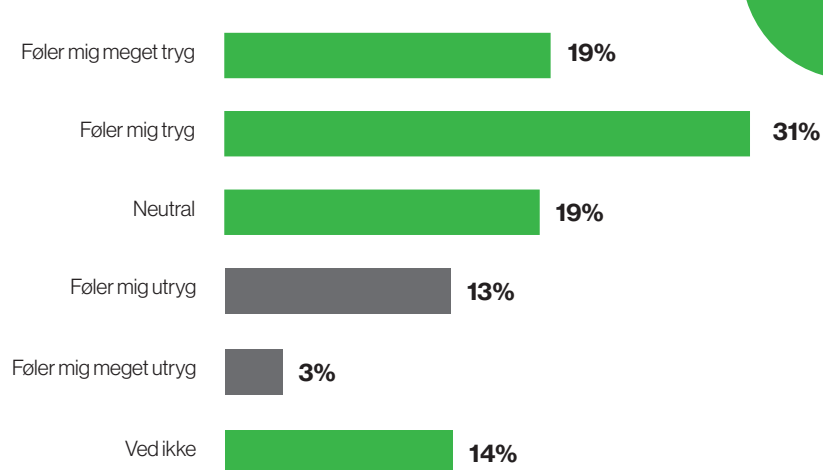
FIGUR 9

Spm4B: Du har svaret, at du får dækket dine transportbehov på anden vis end kollektiv transport. Hvilke former for transport anvender du i stedet?

Oplevelse af tryghed på rejser med kollektiv transport



Halvdelen af lønmodtagerne følte sig trygge på rejser med kollektiv transport under nedlukningen. Kun 16 % følte sig utrygge.

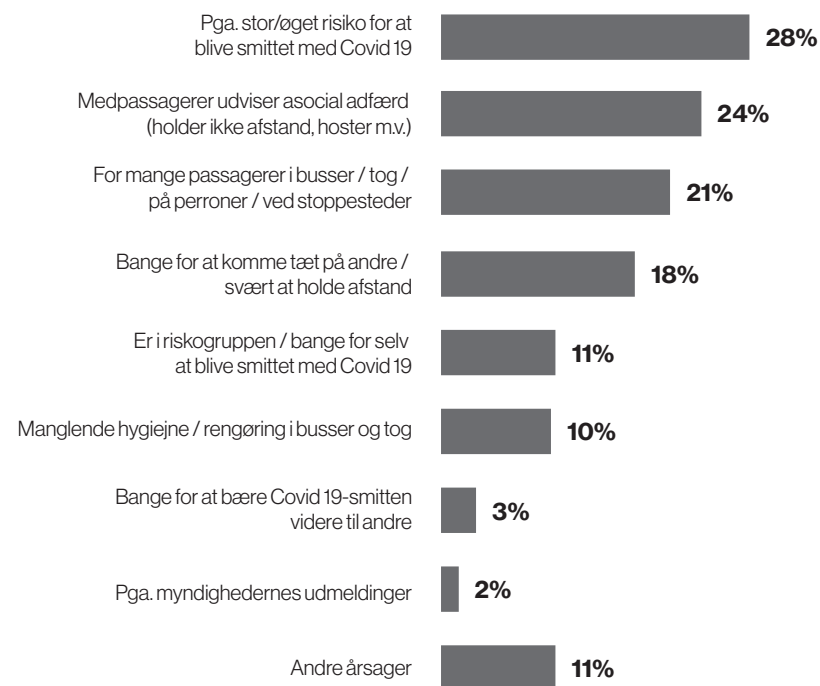


FIGUR 10

Spm5: Hvor tryk føler du dig, når du rejser med kollektiv transport under Covid-19?
(Filter: Lønmodtagere, n = 1532)



Oplevelse af utryghed skyldes især smittefare, asocial opførsel fra medpassagerer og for mange passagerer



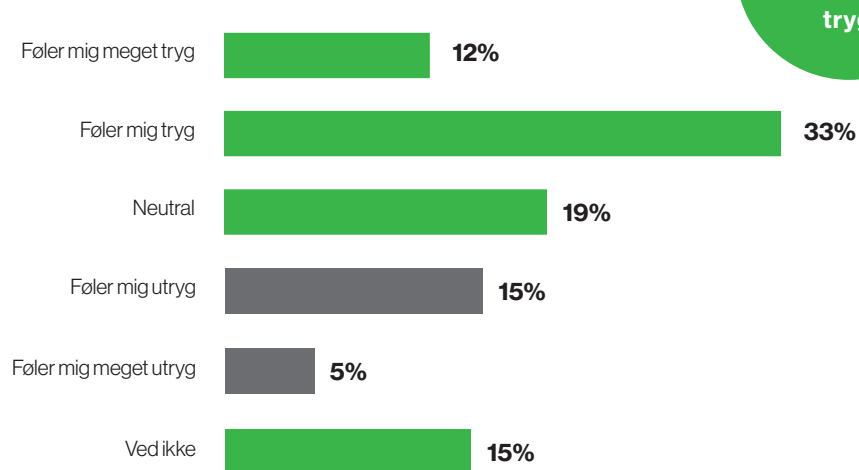
FIGUR 11

Spm5A: Hvorfor føler du dig ikke tryk, når du rejser med kollektiv transport?
(Filter: Lønmodtagere, n = 246)

Oplevelse af tryghed på rejser med kollektiv transport



Knap halvdelen af pensionisterne følte sig trygge på rejser med kollektiv transport under nedlukningen. Hver femte følte sig utryg.

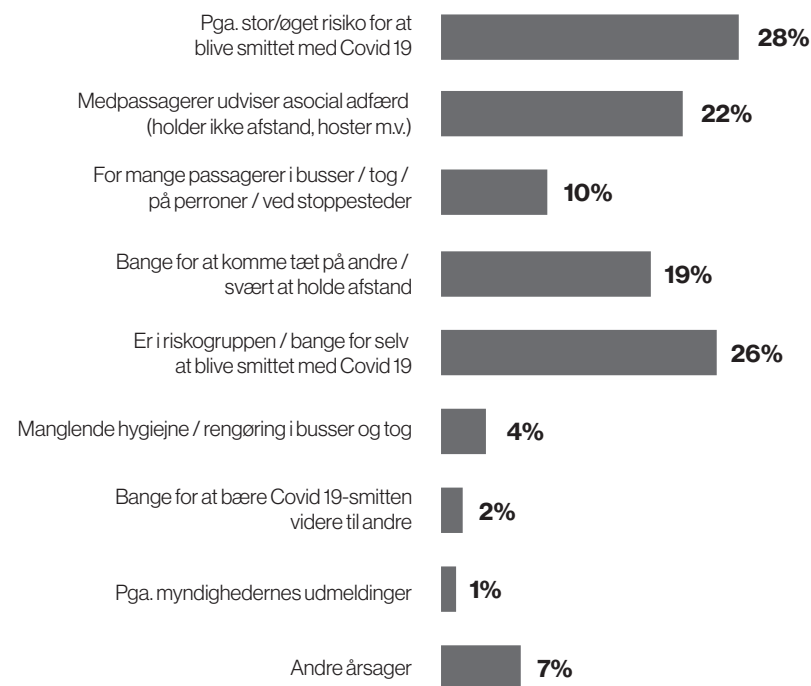


FIGUR 12

Spm5: Hvor tryg føler du dig, når du rejser med kollektiv transport under Covid-19?
(Filter: Pensionister, n = 1036)



Oplevelse af utryghed skyldes især angst for at blive smittet med Covid-19, fordi man selv er i risikogruppen, at man er nervøs for at komme tæt på andre eller asocial opførsel fra medpassagerer.



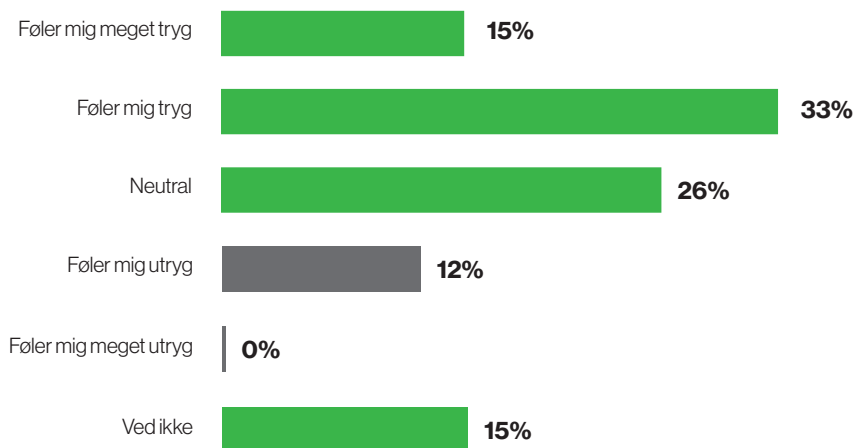
FIGUR 13

Spm5A: Hvorfor føler du dig ikke tryk, når du rejser med kollektiv transport?
(Filter: Pensionister, n = 207)

Oplevelse af tryghed på rejser med kollektiv transport



Knap halvdelen af de studerende følte sig trygge på rejser med kollektiv transport under nedlukningen. Kun 12 % følte sig utrygge.



48%

Knap halvdelen af de studerende følte sig trygge på rejser med kollektiv transport under nedlukningen. Kun 12 % følte sig utrygge.

FIGUR 14

Spm5: Hvor tryk føler du dig, når du rejser med kollektiv transport under Covid-19?
(Filter: Studerende, n = 103)

Selskabernes håndtering af Covid-19 situationen

Over halvdelen synes, at selskaberne har håndteret Covid-19-situationen ret godt eller fremragende. Under 5% synes, de har håndteret situationen dårligt.



Spm5B: Hvor godt synes du trafikselskaberne generelt har håndteret Covid-19 pandemien?

Tilfredshed med selskabernes information og anvisninger i relation til Covid-19

Over halvdelen var tilfredse med selskabernes information og anvisninger i relation til Covid-19. Kun 6% synes, de har håndteret situationen dårligt.



(Filter:
Lønmodtagere,
n = 1532)



54%

Tilfreds + meget tilfreds



41%

Neutral + ved ikke



5%

Utilfreds + meget utilfreds



(Filter:
Pensionister,
n = 1036)



55%

Tilfreds + meget tilfreds



41%

Neutral + ved ikke



4%

Utilfreds + meget utilfreds



(Filter:
Studerende,
n = 103)



54%

Tilfreds + meget tilfreds



39%

Neutral + ved ikke



7%

Utilfreds + meget utilfreds

Spm6: Hvor tilfreds er du med den information og de anvisninger trafikselskaberne har givet om ændrede rejseregler, ændrede køreplaner, priser m.v. som følge af Covid-19-pandemien?

Oplevelsen af muligheden for at holde afstand i kollektiv transport

Godt 4 ud af 10 synes, det var nemt eller meget nemt at overholde myndighedernes anvisninger om at holde afstand. Kun cirka hver syvende synes, det var vanskeligt.



41%

Nemt + meget nemt



43%

Neutral



16%

Vanskeligt + meget vanskeligt



44%

Nemt + meget nemt



42%

Neutral



14%

Vanskeligt + meget vanskeligt



41%

Nemt + meget nemt



49%

Neutral



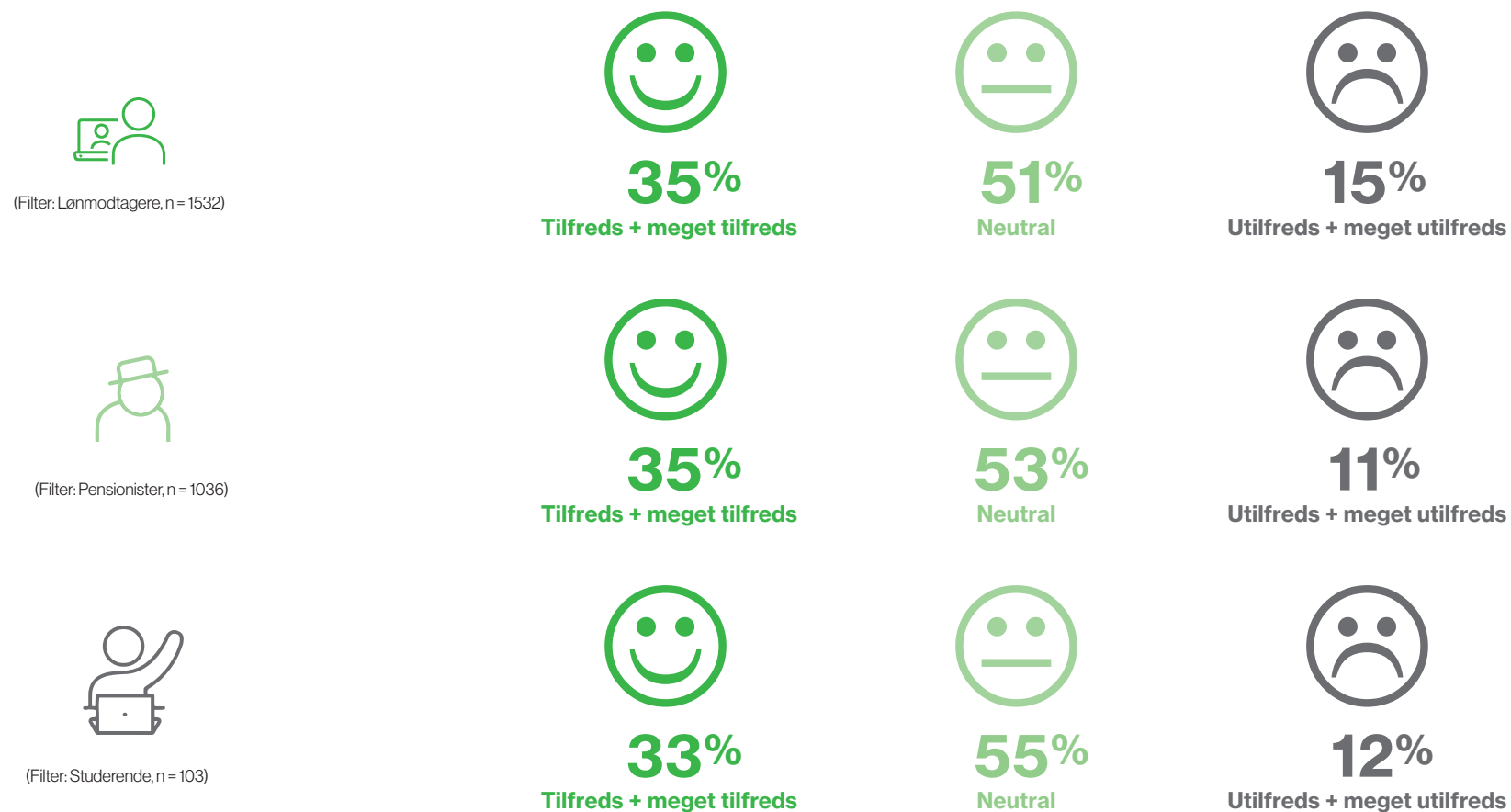
11%

Vanskeligt + meget vanskeligt

Spm7: Hvor nemt synes du, det er selv at overholde myndighedernes anvisninger om at holde afstand til andre, når du rejser med kollektiv transport?

Oplevelsen af muligheden for at holde afstand i kollektiv transport

Cirka hver tredje var tilfreds eller meget tilfreds med medpassagerers overholdelse af myndighedernes anvisninger om afstand. Halvdelen var neutral eller havde ikke en holdning.



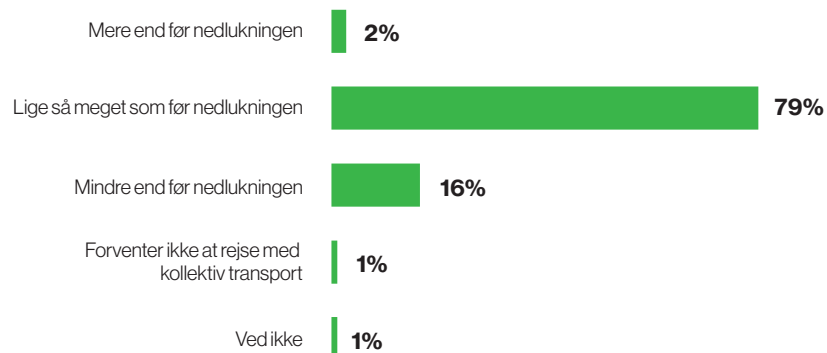
Spm8: Hvor tilfreds er du med dine medpassagerers overholdelse af myndighedernes anvisninger om at holde afstand til andre, når du rejser med kollektiv transport?

Efter Corona

Forventet brug af kollektiv transport, når samfundet åbnes op



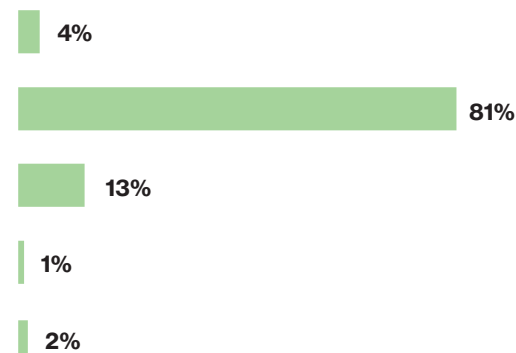
8 ud af 10 lønmodtagere forventer at benytte kollektive transport lige så meget eller mere end før nedlukningen.



FIGUR 15
Filter: Lønmodtagere, n = 1532



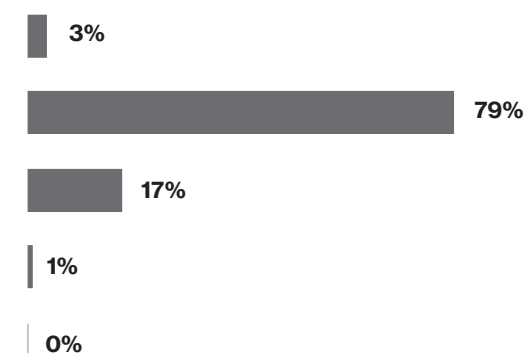
Mere end 8 ud af 10 pensionister forventer at benytte kollektive transport lige så meget eller mere end før nedlukningen.



FIGUR 16
(Filter: Pensionister, n = 1036)



Mere end 8 ud af 10 studerende forventer at benytte kollektive transport lige så meget eller mere end før nedlukningen.



FIGUR 17
(Filter: Studerende, n = 103)

Spm9: Når samfundet lukker op og der opstår en mere normal situation som før Covid-19 nedlukningen, hvor meget forventer du da at rejse med kollektiv transport?

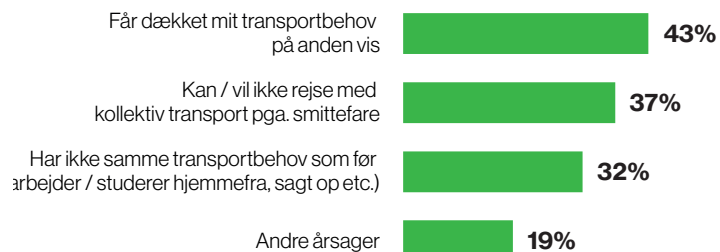
Årsager til at rejse mindre eller slet ikke



Mere end 4 ud af 10 lønmodtagere forventer at rejse mindre eller slet ikke rejse med kollektiv transport, da transportbehovet dækkes helt eller delvis med andre transportformer.

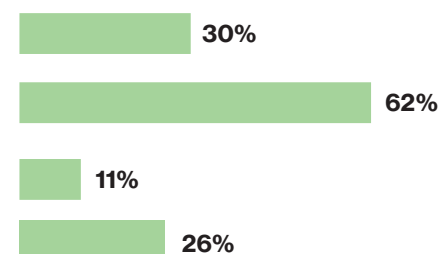


Pensionister forventer især at fravælge kollektiv transport på grund af smittefare. Knap hver tredje forventer desuden at få dækket deres transportbehov helt eller delvist på anden vis.



FIGUR 18

(Filter: Lønmodtagere, n = 269)



FIGUR 19

(Filter: Pensionister, n = 138)

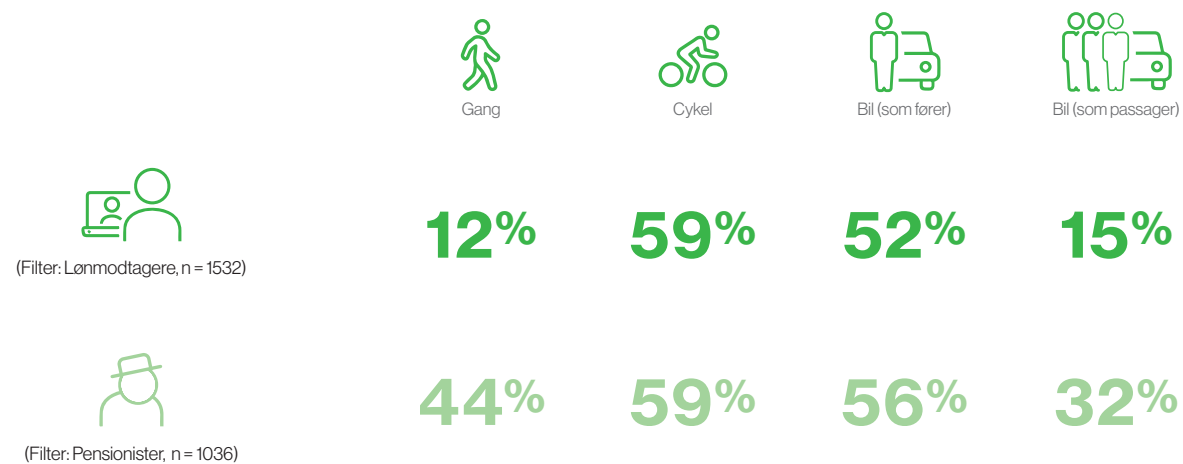
43%

af lønmodtagerene forventer at rejse mindre eller slet ikke rejse med kollektiv transport, da transportbehovet dækkes helt eller delvis med andre transportformer

Spm9A: Du har svaret, at du, når samfundet vender tilbage til en mere normal situation, forventer at rejse mindre med kollektiv transport / ikke vil rejse med kollektiv transport end før nedlukningen 14. marts 2020. Hvorfor?

Forventet brug af anden transport i stedet for kollektiv transport

Bil og cykel er de hyppigst nævnte erstatninger for kollektiv transport. Gang forventes dog også at erstatte en del korte ture, især blandt pensionister.

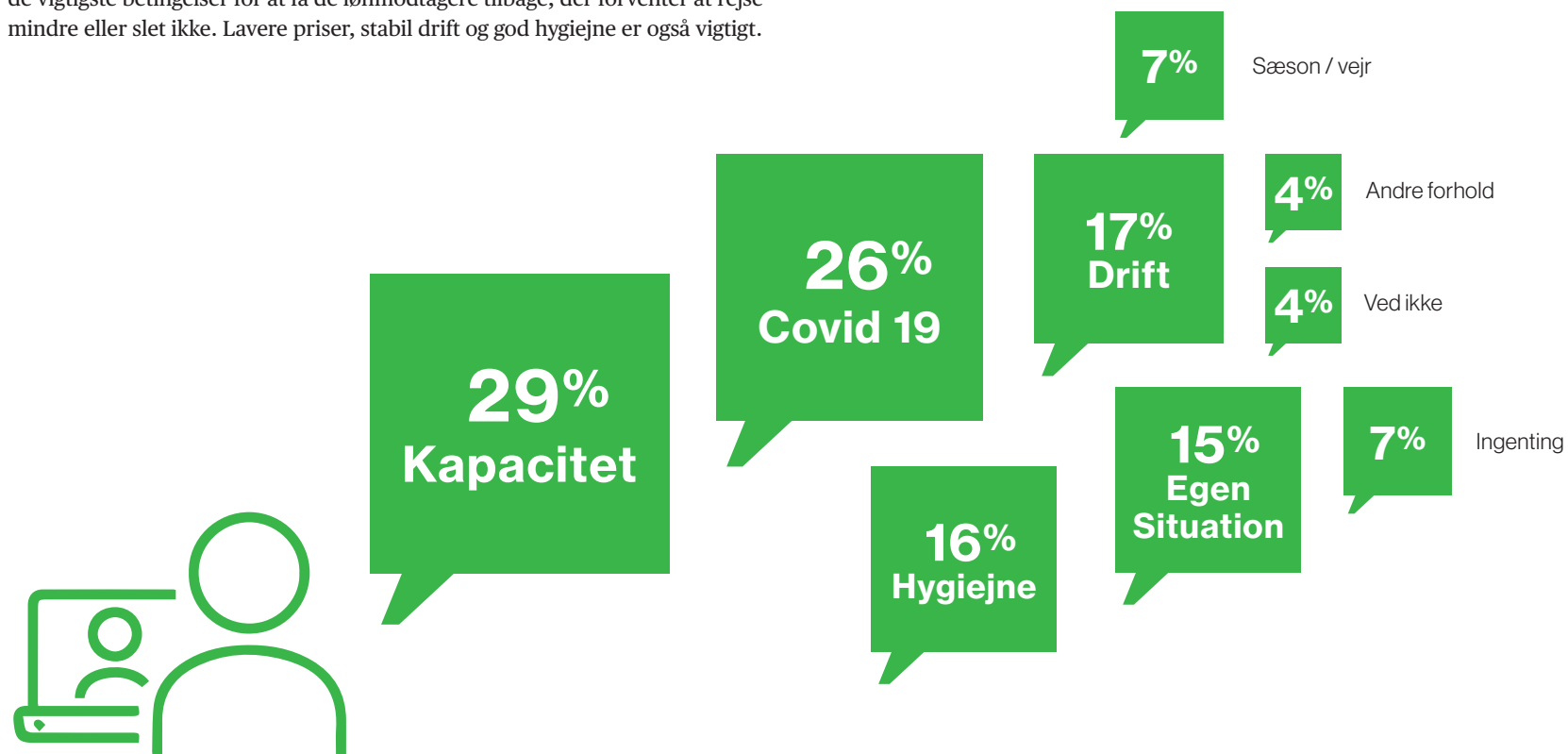


FIGUR 20

Spm9B: Du har svaret, at du forventer, at rejse mindre / slet ikke at ville rejse med kollektiv transport, når samfundet vender tilbage til en mere normal situation, og i stedet benytte anden transport. Hvilke transportformer forventer du at benytte i stedet?

Hvad skal der til for at få passagererne tilbage?

Tilstrækkelig kapacitet, så der kan holdes afstand, samt en Covid-19-vaccine er de vigtigste betingelser for at få de lønmodtagere tilbage, der forventer at rejse mindre eller slet ikke. Lavere priser, stabil drift og god hygiejne er også vigtigt.



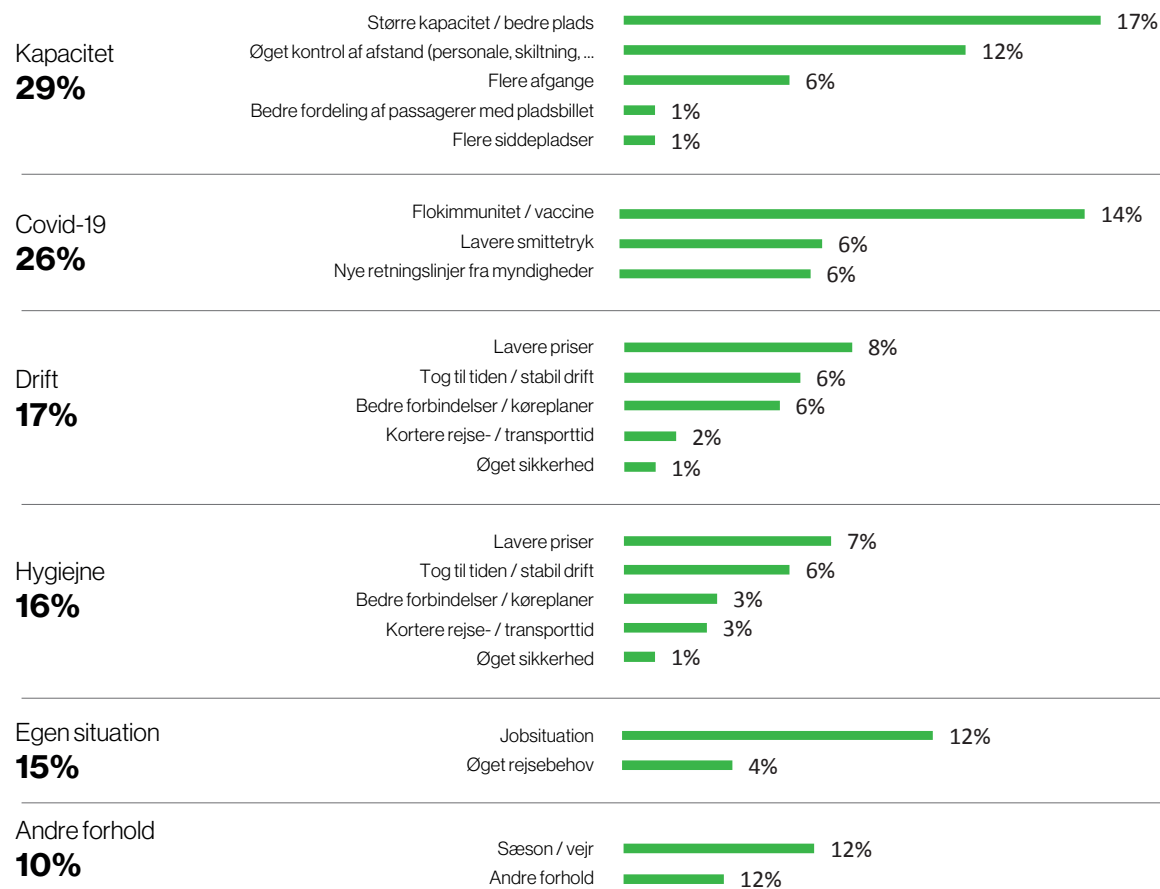
FIGUR 20

Spm9A: Du har svaret, at du, når samfundet vender tilbage til en mere normal situation, forventer at rejse mindre med kollektiv transport / ikke vil rejse med kollektiv transport end før nedlukningen 14. marts 2020. Hvorfor?

(Filter: Lønmodtagere, n = 269)

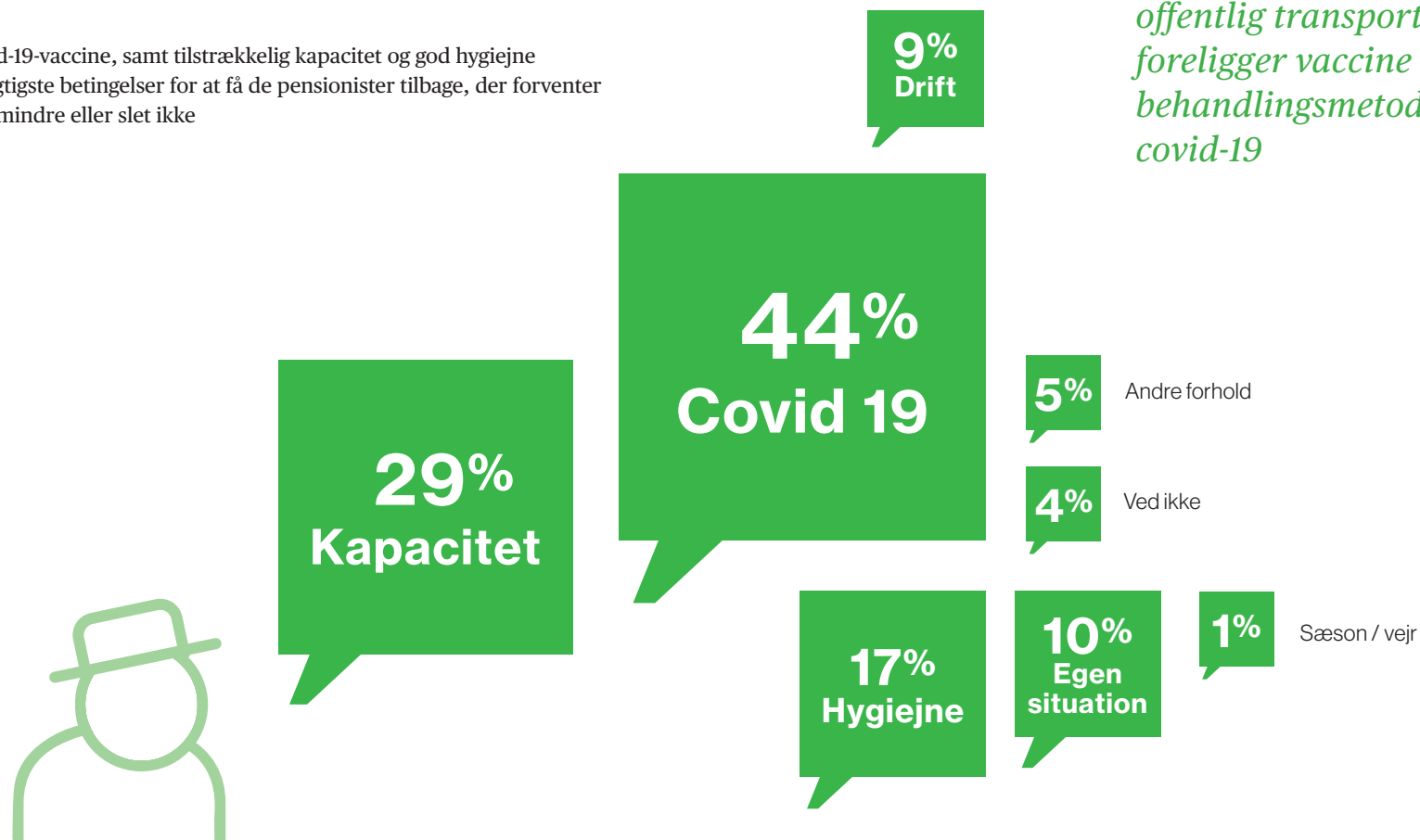


Lønmodtagere, n = 269



Hvad skal der til for at få passagererne tilbage?

En Covid-19-vaccine, samt tilstrækkelig kapacitet og god hygiejne er de vigtigste betingelser for at få de pensionister tilbage, der forventer at rejse mindre eller slet ikke



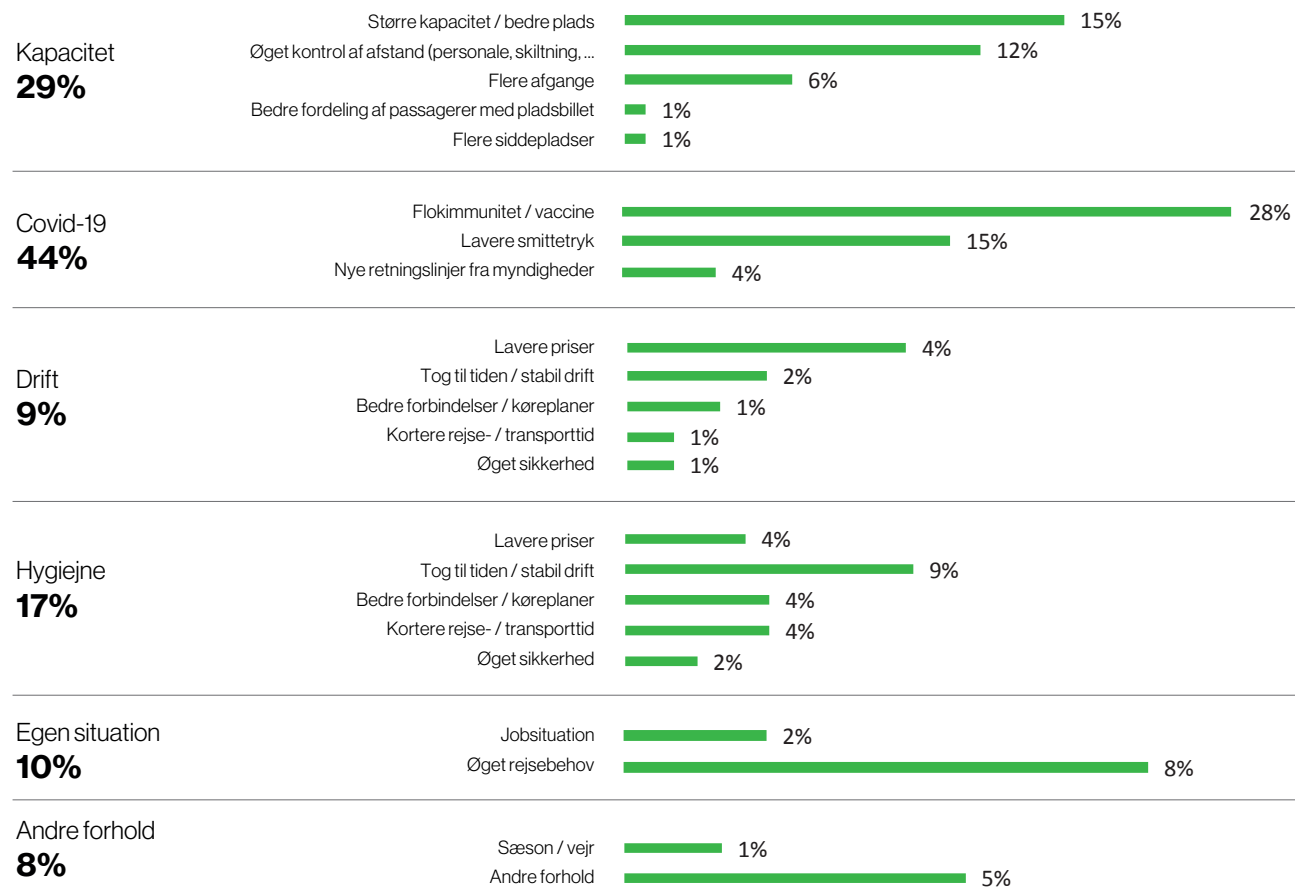
FIGUR 20

Spm9A: Du har svaret, at du, når samfundet vender tilbage til en mere normal situation, forventer at rejse mindre med kollektiv transport / ikke vil rejse med kollektiv transport end før nedlukningen 14. marts 2020. Hvorfor?

(Filter: Pensionister, n = 138)



Pensionister, n = 138



Om undersøgelsen

Dataindsamlingsperiode: **28. april til 10. maj 2020**
Målgruppe: **Personer, der benytter kollektiv transport**
Nettostikprøve: **2.939**
S er ikke vejret

Om deltagerne



Lønmodtagere

Antal besvarelser: **1.532**

Køn	Andel
Mand	44 %
Kvinde	56 %
Gennemsnitsalder	52 år

Region	Andel
Region Hovedstaden	58 %
Region Sjælland	17 %
Region Syddanmark	11 %
Region Midtjylland	11 %
Region Nordjylland	3 %

Rejsefrekvens med KT før Corona-nedlukning	Andel
5-7 dage om ugen	56 %
3-4 dage om ugen	15 %
1-2 dage om ugen	11 %
1-3 dage om måneden	13 %
Ca. en dag i kvartalet	3 %
Sjældnere	2 %



Pensionister

Antal besvarelser: **1.036**

Køn	Andel
Mand	36 %
Kvinde	64 %
Gennemsnitsalder	71 år

Region	Andel
Region Hovedstaden	66 %
Region Sjælland	10 %
Region Syddanmark	10 %
Region Midtjylland	10 %
Region Nordjylland	5 %

Rejsefrekvens med KT før Corona-nedlukning	Andel
5-7 dage om ugen	14 %
3-4 dage om ugen	24 %
1-2 dage om ugen	28 %
1-3 dage om måneden	24 %
Ca. en dag i kvartalet	6 %
Sjældnere	3 %



Lønmodtagere

Antal besvarelser: **103**

Køn	Andel
Mand	30 %
Kvinde	70 %
Gennemsnitsalder	26 år

Region	Andel
Region Hovedstaden	40 %
Region Sjælland	10 %
Region Syddanmark	17 %
Region Midtjylland	23 %
Region Nordjylland	10 %

Rejsefrekvens med KT før Corona-nedlukning	Andel
5-7 dage om ugen	28 %
3-4 dage om ugen	16 %
1-2 dage om ugen	22 %
1-3 dage om måneden	27 %
Ca. en dag i kvartalet	5 %
Sjældnere	2 %