



midttrafik

Aarhus, 2. december 2021

**Bilagssamling til åben dagsorden til
møde i bestyrelsen for Midttrafik
den 10. december 2021 kl. 9.00
Skanderborg Park
Skovsvinget 10, 8660 Skanderborg**



midttrafik

10. DECEMBER 2021

BUDGET 2022

SAMT BUDGETOVERSLAGSÅR 2023-25

HOVEDNOTAT

Tilhørende Bilag:

Bilag 2 – Byrdefordeling pr. område

Bilag 3 – Opsummering pr. bestiller

Bilag 4 – Resume af høringssvar

Bilag 5 – Høringssvar

INDHOLD

Process for budget 2022.....	2
Opstilling af materiale	2
Midttrafiks samlede driftsbudget.....	3
Busdrift	4
Flextrafik.....	10
Letbanedrift.....	11
Togdrift.....	13
Øvrige fællesudgifter	14
Bilag	15

PROCESS FOR BUDGET 2022

I henhold til bestyrelsens godkendte tidsplan for budget 2022 udarbejdede administrationen i juni et budgetoplæg for 2022, som har været sendt i politisk høring hos ejerkredsen med deadline den 31. oktober 2021.

Tilbagemeldinger, der er kommet som led i den politiske høring, er blevet indarbejdet i budgetforslaget, og det endelige budget for 2022 kan nu behandles på bestyrelsesmødet den 10. december 2021.

OPSTILLING AF MATERIALE

Midttrafiks budgetmateriale har skiftet udseende, men det følger dog stadig de samme overordnede principper. Som noget nyt kan budgettet for overslagsår aflæses direkte af hovedtabeller fremfor at være henvist til bilag som tidligere.

Dette hovednotat beskriver i hovedtræk Midttrafiks drift ud fra tabel 1. Til slut i notatet findes bilagstabeller, der giver en større detaljering af enkelte områder. Gennem materialet er der grå bokse, som beskriver generelle forudsætninger, der er gældende på tværs af bestillere.

Midttrafiks primære drift er forskellig fra byrdefordeling og afviger med forskudt finansiering samt resultat på administrationen. Byrdefordelingen finansieres fortrinsvist af bestillerbidrag fra Midttrafiks ejere men også af staten i form af coronakompensation samt bidrag fra øvrige trafikelskaber. Bestillerbidraget byrdefordes til Midttrafiks ejere efter relevante nøgler. Bilag 1 viser denne byrdefordeling for Midttrafiks ejere.

Midttrafik har udarbejdet et detaljeret budgetmateriale for hver enkelt ejer, men for at begrænse omfanget, er dette materiale ikke udsendt til bestyrelsen men direkte til administrationen i kommuner og regionen. Midttrafik har lavet et kort resume til bestyrelsen over ændringerne for den enkelte bestiller i bilag 2.

Bilag 3 viser en opsummering af høringssvar modtaget i forbindelse med 1. behandling af budgettet mens de enkelte høringssvar fra kommuner og region findes i bilag 4.

MIDTTRAFIKS SAMLEDE DRIFTSBUDGET

Midttrafiks samlede driftsbudget er i 2022 budgetteret til 1.840,8 mio. kr., og er således reduceret med 55,0 mio. kr. sammenlignet med det korrigerede budget for 2021. Af driftsbudgettet finansieres 4,5 mio. kr. af forskudt finansiering mens 1.836,3 mio. kr. fordeles mellem Midttrafiks bestillere, Staten og øvrige interessenter. Resultatet for 2020 på 36,5 mio. kr. udbetales til Midttrafiks bestillere primo januar 2022. Bemærk at beløb i tabeller er angivet i 1.000 kr.

Tabel 1. Nøgletal i Midttrafik

Bilag	Beløb i 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
									Afvigelse	Heraf indeks
Busdrift										
1	Indtægter	-483.452	-556.373	-604.843	-584.643	-638.543	-669.143	-684.943	-28.270	-
2	Operatørudgifter	1.369.202	1.405.640	1.437.139	1.385.615	1.373.718	1.403.718	1.403.718	-20.025	38.441
3	Øvrige driftsudgifter	69.339	82.167	77.319	80.669	77.211	77.211	77.211	-1.498	1.329
4	Administrative udgifter	118.895	122.860	118.159	118.621	118.621	118.621	118.621	-4.239	2.837
	Regionalt tilskud	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Busdrift Total	1.073.984	1.054.294	1.027.774	1.000.262	931.007	930.407	914.607	-54.032	42.607
5 Flextrafik										
	Indtægter	-13.287	-19.347	-20.053	-20.094	-19.422	-19.422	-19.422	-747	-
	Operatørudgifter	463.534	530.737	527.155	527.387	525.782	525.782	525.782	-3.350	6.199
	Øvrige driftsudgifter	2.763	1.000	-	-	-	-	-	-1.000	-
	Administrative udgifter	33.389	33.732	34.673	34.810	34.787	34.487	34.487	1.078	-
	NOP - Ny Optimeringsplatform	1.500	3.955	12.265	13.982	14.563	4.585	2.355	10.027	-
	Flextrafik Total	487.898	550.077	554.040	556.085	555.710	545.432	543.202	6.008	6.199
6 Letbanedrift										
	Indtægter	-52.681	-63.952	-84.614	-73.814	-88.614	-92.614	-92.614	-9.862	-
	Operatørudgifter	261.361	267.500	271.948	271.948	276.000	279.042	284.635	4.448	2.500
	Øvrige driftsudgifter	9.647	13.252	10.166	11.766	10.166	10.166	10.166	-1.486	124
	Administrative udgifter	5.406	9.198	6.888	6.357	6.357	6.357	6.357	-2.841	-
	Letbanesekretariat	932	1.070	1.092	1.092	1.092	1.092	1.092	22	22
	Letbanedrift Total	224.665	227.068	205.480	217.349	205.001	204.043	209.636	-9.719	2.646
7 Togdrift										
	Indtægter	-2.108	-12.340	-12.100	-12.100	-14.600	-14.600	-14.800	240	-
	Operatørudgifter	21.328	57.847	61.300	63.800	64.500	64.500	68.000	5.953	1.600
	Øvrige driftsudgifter	565	4.900	2.200	800	-	-	-	-4.100	-
	Investeringsstilskud	11.928	12.007	12.069	12.103	12.103	12.103	12.103	96	-
	Togdrift Total	31.713	62.414	63.469	64.603	62.003	62.003	65.303	2.189	1.600
Øvrige fællesudgifter										
	Finansielle poster	-1.155	-	-	-	-	-	-	-	-
	Tjenestemandspension	1.826	1.900	1.940	2.492	6.814	6.814	6.814	592	40
	Øvrige fællesudgifter Total	671	1.900	1.940	2.492	6.814	6.814	6.814	592	40
Resultat af primær drift		1.818.932	1.895.753	1.852.703	1.840.791	1.760.535	1.748.699	1.739.562	-54.962	53.092
	Forskudt finansiering	4.883	5.487	-2.773	-4.490	-5.071	4.907	7.137	-9.977	-
	Midttrafiks resultat	2.863	-	-	-	-	-	-	-	-
	Korrektion til byrdefordeling	7.746	5.487	-2.773	-4.490	-5.071	4.907	7.137	-9.977	-
	Resultat til byrdefordeling	1.826.678	1.901.240	1.849.930	1.836.301	1.755.464	1.753.606	1.746.699	-64.939	53.092
	Bestillerbidrag	-1.380.308	-1.422.475	-1.567.744	-1.445.544	-	-	-	-	-
A	Coronakompensation	-225.074	-196.547	-	-109.009	-	-	-	-	-
	Andre trafikskelskaber og øvrige	-256.823	-282.218	-282.186	-281.748	-	-	-	-	-
	Andre tilskud	-990	-	-	-	-	-	-	-	-
	Årets finansiering	-1.863.195	-1.901.240	-1.849.930	-1.836.301	-	-	-	-	-
	Resultat til efterregulering	-36.517	-	-	-	-	-	-	-	-

Idet der forudsættes fuld kompensation i 2022 for coronarelaterede udgifter og mindreindtægter, forventes en coronakompensation på 109,0 mio. kr. Af disse udgør 93,8 mio. kr. mistede indtægter for bus-, letbane- og togdrift mens de resterende 15,2 mio. kr. vedrører øvrige tiltag og konsekvenser – hovedsageligt ekstraordinær rengøring. Beløbene er behæftet

med betydelig usikkerhed. Den forventede kompensation er udspecificeret i hovednotatets bilag A til sidst i materialet.

Der er ikke budgetteret med mundbindskontrol i 2022. Situationen følges tæt, og om nødvendigt bliver tiltaget genindført. I det tilfælde forventes udgiften kompenseret af Staten, hvorfor det ikke vil påvirke Midttrafiks bestillere. I budget 2021 var posten 10,0 mio. kr.

BUSDRIFT

Busdriftens nettoudgifter budgetteres i 2022 til 1.000,3 mio. kr., og er dermed reduceret med 54,0 mio. kr. sammenlignet med budget 2021. For busdriften forventes samlet en coronakompensation på 93,8 mio. kr.

Generelle forudsætninger og usikkerheder

Indtægter: generel indtægtsnedgang på 13 % som følge af langtidsvirkning af COVID-19 samt gradvis indførelse af ny indtægtsdelingsmodel med 50 % effekt i 2022. I budgetoverslagsårene er der i 2023 forudsat langtidseffekt af COVID-19 på 7,5 % og i 2024 på 2,5 %. Den nye indtægtsdelingsmodel er indfaset med 75 % i 2023 og med 100 % fra 2024.

Kontrolafgifter: fremskrives ikke med PL, men bliver vurderet ud fra senest observerede adfærd. Både niveauet for kontrolafgifter, gebyr og estimatet for tab på debitorer blev derfor opdateret i forbindelse med 1. behandling af budget 2022. Der er ingen ændringer siden 1. behandling af budget 2022. Kontrolafgifter i Aarhus bybusser går udelukkende til Aarhus mens resten fordeles ud fra en fordelingsnøgle baseret på forventede antal kontroller for bestillerne.

Operatørudgifter: Budgettet er beregnet efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Ruteøkonomien for A-kontrakter er baseret på køreplaner for K21 gældende i perioden 27-6-2021 til 25-6-2022, mens udgifter til B-kontrakter/rabatruter er baseret på gældende køreplaner for K20. Kørselsomkostningerne for bus og Flexbus er fremskrevet jf. skøn fra Trafikselskaberne i Danmark af maj 2021.

Indeks	Budget 2021	Budget 2022	Ændring
Omkostningsindeks	116,9	119,9	+2,6%
Omkostningsindeks u/brændstof	121,5	123,4	+1,6%
Gasindeks	114	118,7	+4,1%
HVO-indeks	131,9	137,9	+4,5%
El-indeks	118,8	120,6	+1,5%

Udgifter til rengøring pga. COVID-19 var i budget 2021 fordelt til Midttrafiks bestillere. I budget 2022 er disse henført direkte til staten jf. Midttrafiks fordelingsprincipper og forudsætningen om fuld kompensation.

Øvrige driftsudgifter: Budgettet for Bus IT og øvrige driftsudgifter baseres på en aktivitetsbestemt forventning. Abonnementsbetaling for Rejsekort fordeles med indtægter som nøgle. Fordelingsprincippet for udstyrsdrift af Rejsekort og Bus IT er ændret. Således benyttes køreplantimer fremover i stedet for busnøglen.

Administrative udgifter: Trafikselskabet dækker administration af busdrift og togdrift. Udgangspunktet for budget 2022 er en fremskrivning af budget 2021 med 2,1 % svarende til KL's pris- og lønskøn for 2021/2022. Udgifter til administration af busdrift er hovedsageligt fordelt på baggrund af køreplantimer.

Administration af billettekontrol fremskrives med 2,1 % svarende til KL's pris- og lønskøn for 2021/2022. Fordelingsnøglen for fordeling af administration er baseret på forventede antal kontroller for bestillerne.

Budgettet for overslagsårene 2023-2025 for billettekontrol svarer til budget 2022, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Regionalt tilskud: Regionens tilskud til uddannelsesruter er fra budget 2021 fremskrevet med KL's forventede pris- og lønudvikling på 1,5 % for regional udvikling.

Indtægter

Indtægter ved busdrift budgetteres i budget 2022 til 580,7 mio. kr. Heraf udgør passagerindtægter i form af kundernes køb af kort og billetter i alt 439,3 mio. kr., svarende til 76 % af de samlede indtægter.

Der er i indtægtsbudgettet for 2022 indregnet en langtidseffekt af coronasituationen, da antagelsen er, at kunderne i 2022 ikke vender tilbage til den kollektive trafik i fuldt omfang. Denne indtægtsnedgang på de indtægter, der er afhængige af passagertallene, er vurderet til 13 % i 2022. Vurderingen er afstemt med de øvrige trafiksselskaber, så der anvendes ca. samme forudsætninger hos alle selskaber. Det er i det endelige budget forudsat, at coronaeffekten vil blive kompenseret af Staten i 2022. Der er dog endnu ikke indgået aftale om en sådan kompensation. Det anslåede kompensationsbeløb udgør yderligere 80,1 mio. kr. ud over det budgetteret for busindtægter.

Ligeledes er der i budgettet for 2022 indregnet en første fase af indførelse af ny indtægtsdelingsmodel i Midttrafik. Dette medfører at 50 % af indtægterne er baseret på den datadrevne fordeling af indtægterne, der forventes i 2022, mens den resterende halvdel baserer sig på den budgetmæssige fordeling, som fremgår af regnskab og budget for 2020. Det skal bemærkes, at den datadrevne fordeling for 2020 udelukkende anvendes til budgetformål. I forbindelse med regnskabet for 2022, vil det være data for 2022, der anvendes i fordelingsnøglen.

Den nye indtægtsdelingsmodel påvirker nogle bestillere i positiv retning og andre i negativ retning.

Af andre centrale forhold i indtægtsbudgettet for 2022 kan nævnes, at der ikke er indregnet effekt af takststigninger. Trafikstyrelsen har udmeldt det årlige takststigningsloft, som trafiksselskaberne skal overholde i takstfastsættelsen, til 0 %. Derfor vil taksterne for 2022 være uændrede i forhold til 2021, og der kan ikke indregnes en indtægtsfremgang som følge af øgede takster.

I forhold til 1. behandling er indtægterne for Ungdomskort nedskrevet med 20,2 mio. kr. Det skyldes en tilbagebetaling til DSB og Arriva tog vedr. fordeling af Ungdomskortindtægter i 2018 og 2019, ligesom det forventes at en større del af omsætningen på Ungdomskort i 2022 tilfalder DSB/Arriva.

Både coronaeffekten og effekten af den nye indtægtsdeling påvirker også budgetoverslagsårene 2023-2025. Coronaeffekten antages i budgetoverslagsår 2023 at medføre et indtægtstab på 7,5 % og i 2024 på 2,5%. I 2025 forventes ikke længere coronaeffekt.

For Indtægter fra billetkontrol er der ikke lavet nogen ændringer ifm. høring af budget 2022. Indtægtsforventningen og estimatet for tab på debitorer holdes på niveauet med 1. behandling.

Operatørudgifter

Driftsbudgettet for operatørudgifter, som dækker både almindelig rutekørsel og Flexbus, budgetteres i 2022 til 1.385,6 mio. kr., og dermed forventes et mindreforbrug sammenlignet med budget 2021 på 20,0 mio. kr.

Af driftsbudgettet vedrører 10,5 mio. kr. ekstraordinær rengøring af busser som følge af COVID-19. Der forudsættes, at rengøring fortsætter hele 2022, og at busselskaber kompenseres med 50 kr. pr. bus pr. driftsdag. Posten er således reduceret med 13,4 mio. kr. sammenlignet med budget 2021. Rengøring forventes kompenseret af Staten.

I forhold til budget 2021 forventes højere forbrug vedr. ruteudgifter på 28,6 mio. kr. som hovedsageligt skyldes en indeksstigning på 38,4 mio. kr. Dertil kommer modsatrettede kommunespecifikke ændringer, der samlet giver anledning til en besparelse på 9,9 mio. kr. ekskl. indeks, som hovedsageligt skyldes en reduktion på ca. 6.000 timer sammenlignet med budgetgrundlaget for 2021 samt fordelagtige priser ved nye udbud.

I budget 2022 er der indregnet effekter af udbud til og med det 58. udbud. 60. udbud, med kontraktstart 27/06/2022, der vedrører regional kørsel i Midt/Vest med el- og gasbusser, ikke indregnet.

55. udbud, med kontraktstart 26/09/2021, vedrører bybuskørsel i Herning Kommune med elbusser. På trods af et uændret kørselsomfang giver udbuddet anledning til en besparelse pga. en lavere gennemsnitlig timepris.

56. udbud pakke 1, med kontraktstart 27/06/2021, samt udbud 56 pakke 2 vedrører regional kørsel. Kørslen finansieres fortrinsvist af Region Midtjylland. Udbuddene medfører flere ændringer, hvilket besværliggør en direkte beregning på konsekvenser og dermed konklusion. Dog er der opnået en besparelse på den gennemsnitlige timepris inden tilkøb af HVO. Region Midtjylland har tilkøbt HVO, hvorfor en del af besparelsen udebliver. Merudgiften til HVO forventes dog at blive helt eller delvist dækket af midler, som Regionen har søgt til grøn omstilling.

57. udbud pakke 1, med kontraktstart 17/10/2021, vedrører bybus- og lokalkørsel med el i Odder kommune. Odder Kommune har tidligere været belastet af merudgifter efter konkurs af Malling Turistbusser og overdragelse af kørsel til Arriva. Den nye kørsel foretages af Lokalbus, og giver anledning til en væsentlig besparelse uden væsentlige ændringer i kørselsomfanget.

57. udbud pakke 2, med kontraktstart 26/06/2022, vedrører bybussen i Skanderborg kommune. Kørslen fortages med elbus. Ekskl. indeksstigninger i budget 2022 giver udbuddet anledning til en mindre besparelse.

58. udbud, med kontraktstart 09/01/2022, vedrører regional kørsel finansieret af Randers Kommune, Region Midtjylland og Nordjyllands Trafikselskab. Udbuddet har medført en besparelse *inden* tilkøb af HVO. Der er tilkøbt HVO på kørslen, hvorfor en del af besparelsen udebliver. Merudgiften til HVO forventes dog at blive helt eller delvist dækket af midler, som Regionen har søgt til grøn omstilling.

AarBus tilbagefører hvert år midler til Aarhus Kommune. I budget 2021 var tilbageførslen sat til 25 mio. kr., mens den i budget 2022 er 35 mio. kr. efter ønske fra Aarhus Kommune. Dertil kommer en yderligere reduktion af AarBus' egenkapital på 60 mio. kr. over en 2-årig periode. Dette indgår således med 30 mio. kr. i både budget 2022 og budgetoverslagsår 2023.

Der er i budget 2022 yderligere foretaget en samlet negativ regulering på 3,9 mio. kr., som har betydning for enkelte bestillers budget. For Holstebro Kommune er der aftalt en ramme for besparelse ifm. kontraktforlængelse på 1,0 mio. kr., mens Norddjurs Kommune har afsat 0,75 mio. kr. til forbedring af den kollektive trafik. For Region Midtjylland er indregnet en negativ budgetregulering på 13,8 mio. kr. for at imødekomme den udmeldte ramme. Derudover er der afsat i alt 10,2 mio. kr. til at dække merudgifter ved en eventuel indeksstigning. Dette kommer efter opfordring fra Midttrafiks administration til bestillerne, da priser på drivmidler er steget betragteligt siden indekset til budgettet blev fastlåst. Bestillere der har imødekommet denne opfordring er Favrskov, Herning, Horsens, Odder, Ringkøbing-Skjern, Skanderborg, Struer, Syddjurs, Viborg og Aarhus Kommune.

I forhold til budgettets første behandling er budgettet nedskrevet med 51,5 mio. kr., som hovedsageligt skyldes en halvering af udgifter til ekstraordinær rengøring, indregning af indekspuljer, øget tilbageførsel fra AarBus til Aarhus Kommune samt budgetregulering for Region Midtjylland. Dertil kommer indregning af forventede udgifter til grupperejser samt øvrige bestillerspecifikke ændringer.

Budgetoverslagsår 2023-2025 for operatørudgifter forudsætter som udgangspunkt uændret drift – dog med få undtagelser for enkelte bestillere. Af størst betydning er reduktionen af AarBus' egenkapital på i alt 60 mio. kr. fordelt ligeligt over 2022 og 2023. Dertil kommer, at der fra 2023 ikke antages at være behov for ekstraordinær rengøring som følge af COVID-19. Derudover indregnes helårseffekt af forventet besparelse i Holstebro Kommune, mens Region Midtjyllands etårige forsøg med forlængelse af rute 116 til Langkær Gymnasium foreløbigt ophører ved køreplansskiftet medio 2022. Således reduceres budgetoverslagsår 2023 sammenlignet med budget 2022 med 11,9 mio. kr. til 1.385,6 mio. kr. Overslagsår 2024 og 2025 budgetteres til 1.403,7 mio. kr. og er således forøget med 18,1 mio. kr. sammenlignet med budget 2022.

Øvrige driftsudgifter

Ift. budget 2021 er der et fald på 1,5 mio. kr. som skyldes modsatrettede effekter for Bus-IT og Rejsekort.

Administrationen gør opmærksom på, at der ved udarbejdelse af budgettet for 2022 er foretaget en ændring i de anvendte fordelingsprincipper for udstyrsdrift på rejsekort og bus-IT i busser. Hidtil har Midttrafiks udgifter til udstyrsdriften til rejsekort og bus-IT i busser været fordelt mellem bestillerne i forhold til andelen af busser med det respektive udstyr for budgetåret, den såkaldte busnøgle. Metoden har vist sig vanskelig administrérbar på grund af usikkerhed omkring bus- og udstyrsbenyttelsen. I budgettet for 2022 er driftsudgifterne i stedet fordelt på baggrund af fordelingen af køreplantimer mellem bestillerne i Midttrafik. Metodeændringen har givet en mindre forskydning i udgifterne af den enkelte bestillers andele af disse udgifter til udstyrsdrift i Midttrafik, men ændringen vurderes at være mere retvisende.

Abonnementsbetalingen til Rejsekort forventes at stige med 0,6 mio. kr. Omvendt forventes lavere ydelsesbetaling til lånene hos Kommunekredit, da lavere restgæld medfører lavere rentebetaling.

Udgifterne for drift af bus-IT, billettering, kunde og holdepladsfaciliteter samt rejsegaranti er i budgettet for 2022 på 26,6 mio. kr. Det er en nedskrivning på 2,9 mio. kr. i forhold til budget 2021.

Udgifterne til bus-IT, realtid og tælleudstyr m.m. nedskrives med på 2,1 mio. kr. i forhold til 2021. Ændringen skyldes hovedsageligt, at der i budgettet for 2021 var indeholdt udgifter til indkøb af tælleudstyr til ca. 130 busser på lokalruterne i Midttrafik. Disse anskaffelsesudgifter bortfalder i budget 2022.

Udgifterne til kunde- og holdepladsfaciliteter nedskrives med 0,4 mio. kr. Det skyldes en forventning om lavere coronarelaterede udgifter.

Udgifterne til rejsegaranti til kunderne, samt billettering, gebyrer m.m. forventes uændret i forhold til niveauet for budget 2021.

I budget 2021 var der beregnet forskudt finansiering vedr. finansiering af tælleudstyr, som ikke forventes i budget 2022.

Herudover forventes der udgifter til rengøring på rutebilstationer og kundecentre hele året.

Budget 2022 er steget 3,4 mio. kr. i forhold til 1. behandling, da der i 2. behandling forventes ekstra rengøring på rutebilstationer hele året. Denne udgift forventes dækket af Staten.

Administrative udgifter

Bus- og togadministration har i 2022 et budget på 105,4 mio. kr., hvilket er en stigning på ca. 2,3 mio. kr. sammenholdt med budget 2021.

Fordelingen af budgettet mellem kommunerne og Region Midtjylland bygger hovedsageligt på en fordelingsnøgle baseret på køreplantimer for busdrift. I budget 2022 er der, i forhold til budget 2021, en samlet nedgang på ca. 6.000 køreplantimer.

Den samlede stigning i budgettet på 2,3 mio. kr. består hovedsageligt af PL-regulering. Herudover er budgettet opskrevet med 1,3 mio. kr., som skal dække udgifter til ombygning på Aarhus Rutebilstation. Disse udgifter er fordelt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Budgettet er endvidere nedskrevet med 0,3 mio. kr. i forhold til budget 2021 på grund af en færdiggjort ungeundersøgelse for Region Midtjylland. Derudover er budgettet nedskrevet med 0,6 mio. kr. vedr. tabte indtægter for studepladser og husleje på Aarhus Rutebilstation, hvor der igen forventes indtægter som tidligere.

Horsens Kommune har ønsket at tilbyde pensionister i deres kommune gratis pensionistkort. Administrationen af dette udfører Midttrafik, og dermed er budgettet opskrevet med 0,2 mio. kr. i denne forbindelse, hvilket kun vedrører Horsens Kommune.

Herudover er der ændret i fordelingsnøglen på køreplantimer, da flere kommuner har ændret i køreplanen.

I forhold til 1. behandling er budgettet opskrevet med 0,1 mio. kr., pga. stigende omkostninger hovedsageligt grundet ombygningen af Aarhus Rutebilstation.

For Administration af billetkontrol er der foretaget en enkelt ændring ifm. høring af budget 2022. Silkeborg har opsagt deres option på 1.000 ekstra kontroller, som giver en besparelse på 0,2 mio. kr. Det påvirker desuden fordelingsnøglen for området. Derudover er der ikke budgetteret med mundbindskontrol i 2022, modsat i budget 2021 hvor der blev sat til 10 mio. kr. Samlet giver det en reduktion på 6,5 mio. kr.

Det skal bemærkes, at den sidste sag vedr. gamle personalesager i billetkontrollen er afsluttet, hvorfor der ikke forventes yderlige udgifter til advokater fremover.

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 PL-skøn for regional udvikling.

I forbindelse med de regionale besparelser i 2019 er det besluttet at yde et treårigt uddannelsestilskud med udløb ved køreplansskiftet medio 2022. Dette er forlænget til at løbe året ud.

Det samlede tilskud i 2022 er 14,3 mio. kr.

FLEXTRAFIK

De samlede bestillerudgifter til Flextrafik budgetteres i 2022 til 556,1 mio. kr., hvoraf de 507,3 mio. kr. er bestillernes operatørudgifter inkl. Sydtrafik og Fynbus, mens den resterende del vedrører hhv. bestillernes administrative udgifter med 34,8 mio. kr. og Projekt NOP med 14 mio. kr., hvoraf bestillerne betaler 4 mio. kr. i 2022, og de resterende udgifter dækkes af Midttrafik som en forudbetaling.

Generelle forudsætninger og usikkerheder

Operatørudgifter: Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2019, med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Årsagen til, at 2019 er udgangspunktet skal ses i lyset af, at året 2020 ikke kan betegnes som et "normalt" kørselsår på grund af corona. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 2,6 % for 2021-2022.

Administrative udgifter: Administrationsomkostninger er fremskrevet med KL's pris- og løn-skøn for 2021-2022 på 2,1 %.

Administrationsbidraget på handicapkørsel er et fast beløb, som fordeles mellem bestillerne ud fra en nøglefordeling baseret på antal budgetteret ture. I 2022 er der samlet for alle bestillere budgetteret med 15,4 mio. kr.

I 2021 blev der på de øvrige områder tillagt en stigning på administrationsbidraget på grund af øgede opgaver, som følge af corona. Det har dog vist sig, at den øgede opgavemængde fortsætter, hvorfor den pålagte meromkostning på 1 kr. pr. tur bevares.

Det forventes, at i 2022 vil kørselsniveauet være stabiliseret tilbage til "normal" kørsel som før corona.

Budgettet for overslagsårene 2023-2025 svarer til budget 2022, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Opfølgning af Flextrafiks økonomi og uddybning af kørselsområder kan findes på Midttrafiks ekstranet:

<https://www.midttrafik.dk/extranet/extranet-for-kommuner-og-region/bestillerspecifikke-nogleletal/>

Der er kommet enkelte nye kørselstyper til, hovedsageligt på den kommunale kørsel, hvilket øger udgifterne med knap 1 mio. kr. i forhold til budget 2022 1. behandling. I forhold til budget 2021 forventes der i 2022 et merforbrug på 6 mio. kr. hvoraf de 10 mio. kr. er en merbetaling til NOP og 1 mio. kr. merudgift på de administrative udgifter som følge af P/L-regulering. Omvendt er der et mindreforbrug på operatørudgifterne på grund af, at der i 2022 ikke forventes at være en coronaeffekt på udgifterne, som der var blevet indregnet i 2021.

Ny OptimeringsPlatform (NOP)

NOP-projektet omkring udskiftninger af Flextrafikkens IT-systemer for bestilling, planlægning, udførsel og afregning følger tidsplanen. Trafikselskaberne gennemførte i fællesskab via FlexDanmark to NOP-udbud i 2021 – NOP-kerne og NOP-støtte, som tilsammen skal udgøre Flextrafikkens nye IT-system.

På baggrund af den opnåede kontrakt på NOP-kerne og NOP-støtte forventes en samlet udgift for Midttrafik på 36,8 mio. kr., og dermed en stigning på 5,3 mio. kr. i forhold til budget 2022 1. behandling. Det oprindelige budget for projektet bliver korrigeret med stigningen, og dermed korrigeres betalingsplanen for bestillerne i årene 2022-2029 ligeledes.

NOP - projektkostninger

Beløb i 1.000 kr.	Budget V1	Budget V2	Budget V3	Forskel V3-V2
Projektkostninger hos Midttrafik	7.439	7.376	8.788	1.412
Betaling til FlexDK	22.581	19.366	20.579	1.213
Risikopolje	5.645	4.842	7.477	2.635
Låneomkostninger ved kommunekredit (renter)	754	-	-	-
Omkostninger i alt	36.419	31.584	36.844	5.260

Bestillernes finansiering på 36,8 mio. kr. betales over årene 2020-2029 med en betaling på ca. 4 mio. kr. om året. Udsvingene mellem bestillernes finansiering og projektets betalingsplan justeres via forudbetaling fra Midttrafik under forudsætning af, at der er likviditet til rådighed hertil. Forudbetalingen forventes at ske i årene 2021-2023, og en andel heraf forventes tilbageført fra FlexDanmark til Midttrafik i årene 2024-2031.

Midttrafik har på baggrund af de nye budgetoplysninger udarbejdet en ny betalingsplan for bestillerne - se bilag 1.

LETBANEDRIFT

Budgettet for letbanedrift viser et fald på 9,7 mio. kr. i forhold til budget 2021. Færre udgifter til letbanedrift skyldes hovedsageligt en opskrivning af indtægterne.

Generelle forudsætninger og usikkerheder

Indtægter: Aarhus Kommune og Region Midtjylland har ønsket at Midttrafik i 2022 budgetterer med indtægtsfremgang på 4,0 mio., og at indtægterne i budgetoverslagsårene 2023 og 2024 opskrives med 4,0 mio. kr. pr. år. Indtægtsforventningerne på letbanedrift står i modsætning til Midttrafiks skøn over indtægter i busdrift, hvor der i budgetoverslagsår 2023 er forudsat langtidseffekt af COVID19 på -7,5 % og i 2024 på -2,5 %. Virkninger af den nye indtægtsdelingsmodel er ikke indarbejdet på området. Når Midttrafik udarbejder regnskab for 2022, skal der nødvendigvis korrigeres herfor.

Operatørudgifter: Udgifter til køb af letbanetraffic er baseret på Aarhus Letbane I/S' driftsbudget. Budgettet for øvrige letbanerelaterede udgifter er aktivitetsbaseret. Udgifterne til letbanetraffic i budgetoverslagsårene 2023-25 er budgetteret som ønsket af Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Finansiering: Parternes bestillerbidrag er justeret efter den seneste p/l udmelding for Regional Udvikling. Det på Finansloven udmeldte tilskud til Region Midtjylland for overtagelse af trafikken på Grenaabanen er indregnet i budgettet.

Trafikselskabet: dækker administration af letbanedrift. Udgangspunktet for budget 2022 er udviklingen i køreplantimer. Udgifter til administration af letbanedrift er fordelt ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Billetkontrol: Administration af billetkontrol fremskrives med 2,1 % svarende til KL's pris- og lønsskøn for 2021/2022. Indtægter fremskrives ikke, men der foretages en vurdering ud fra

den senest observerede adfærd. Både niveauet for kontrolafgifter og estimatet for tab på debitorer blev derfor opdateret i forbindelse med 1. behandling af budget 2022. Fordelingsnøglen er baseret på forventede antal kontroller for bestillerne. Alle udgifter/indtægter til Letbanen fordeles 50-50 mellem ejerne. Der er ingen ændringer siden 1. behandling af budget 2022.

Budgettet for overslagsårene 2023-2025 for billetkontrol svarer til budget 2022, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Letbanesekretariatet: Budgettet for Letbanesekretariatet fremskrives med 2,1% svarende til KL's pris- og lønskøn for 2021/2022.

Efter ønske fra Region Midtjylland og Aarhus Kommune er forventningerne til indtægterne ved letbanedrift opskrevet med 4,0 mio. kr. i forhold til budget 2021. De totale indtægter i budgettet er sat til 72,2 mio. kr. Herudover forventes en coronakompensation på 10,8 mio. kr. Samlet forventes der 83 mio. kr. i passagerindtægter for Letbanen.

Midttrafiks udgifter til køb af letbanetraffic hos Aarhus Letbane I/S stiger med 4,4 mio. kr. Stigningen skyldes dels flere udgifter på grund af øget drift med halvtimesdrift mellem Ryomgård og Grenaa, og stigninger i Aarhus letbane I/S øvrige driftsudgifter.

Midttrafiks omkostninger til øvrige letbanerelaterede driftsudgifter stiger med 1,5 mio. kr. i forhold til 2021. Det skyldes et højere budget for udgifter til buserstatningskørsel og flere udgifter til drift af info-skærme på Letbanes indre strækning. Aarhus Letbane I/S har besluttet at erstatte de nuværende PID-info-skærme med samme type info-skærme, som Midttrafik har installeret på Odderbanen og Grenaa-banen. Udskiftningen betyder flere udgifter i Midttrafik til drift og vedligeholdelse. Endeligt forventes i 2022 udgifter til gennemførelse af en kundetilfredshedsundersøgelse på Letbanen og en deraf forventet bonusudbetaling til Keolis.

Letbaneadministration har i 2022 et budget på 4,5 mio. kr., hvilket er en stigning på ca. 0,6 mio. kr. sammenholdt med budget 2021. Dette skyldes, ud over pris- og lønindeks, at Letbanen ved en fejl ikke tidligere er blevet opjusteret i forhold til de reelle køreplantimer.

For Indtægter fra billetkontrol blev indtægtsforventningen opdateret ved 1. behandling af budget 2022, hvilket reducerede budgettet med 1,3 mio. kr. Estimatet for tab på debitorer blev ligeledes opdateret ved 1. behandling, hvilket resulterede i en forøgelse af budgettet med 0,4 mio. kr.

Der er ikke lavet noget ændringer ifm. høring af budget 2022. Indtægtsforventningen og estimatet for tab på debitorer holdes på niveauet med 1. behandling.

Der er ikke budgetteret med mundbindskontrol i 2022. Samlet giver det en reduktion for letbanen på 3,4 mio. kr.

Der forventes en samlet statslig corona kompensation på 12,3 mio. kr. på området. Det fordeler sig med kompensation manglende billetindtægter på 10,8 mio. kr. og kompensation for ekstraudgifter til rengøring, desinfektion, værnemidler mm. på 1,5 mio. kr.

TOGDRIFT

Budgettet vedrører kun Region Midtjylland, og viser en stigning på 2,2 mio. kr. i forhold til budget 2021. Der er øgede driftsudgifter til Lemvigbanen, hvilket skyldes stigende udgifter til reparation og vedligeholdelse af de gamle Y-tog.

Generelle forudsætninger og usikkerheder

Indtægter: Efter ønske fra Region Midtjylland er indtægter på Holstebro-Skjern i 2022 og budgetoverslagsårene 2023-25 budgetteret til 12,8 mio. kr., da det er Statens forudsætning for indtægtsniveauet. På Lemvigbanen er i budgetoverslagsår 2023 forudsat langtidseffekt af COVID-19 på -7,5 % og i 2024 på -2,5 %.

Virkninger af den nye indtægtsdelingsmodel er ikke indarbejdet på området. Når Midttrafik udarbejder regnskab for 2022, skal der nødvendigvis korrigeres herfor.

Operatørudgifter Midtjyske Jernbaner: Driftsudgifter til Lemvigbanen er fremskrevet jf. Trafikselskaberne i Danmarks fælles omkostningsindeks. Driftsudgifter til Holstebro-Skjern er budgetteret efter aftale med Region Midtjylland. Seneste skøn for PL-regulering for Regional Udvikling er anvendt for tilskud til investeringer.

Indtægterne ved togdrift budgetteres til 12,1 mio. kr. Der forventes en corona kompensation på 2,8 mio. De samlede indtægter i budgettet er 14,9 mio. kr. Heraf forventes indtægter på Holstebro-Skjern på 12,8 mio. kr. og indtægter på Lemvigbanen på 2,1 mio. kr.

De samlede driftsudgifter budgetteres til 64,6 mio. kr. Heraf modtager Midtjyske Jernbaner et tilskud til drift og infrastrukturvedligeholdelse på Lemvigbanen på 20,3 mio. kr. og et driftstilskud til Holstebro-Skjern på 43,5 mio. kr. Der er øvrige driftsrelaterede udgifter i Midttrafik på 0,8 mio. kr.

Der er budgetteret med et tilskud til Midtjyske Jernbaner til investering og anlæg på 12,1 mio. kr. Heraf er afsat 4,3 mio. kr. til reinvesteringer i infrastrukturen på Lemvigbanen, samt et tilskud på 7,8 mio. kr. til imødegåelse af Midtjyske Jernbaners kapitalomkostninger ved køb af nyt togmateriel til Lemvigbanen. Midtjyske Jernbaner har et igangværende udbud på nye tog til Lemvigbanen og Holstebro-Skjern baseret på batteridrift. Der forventes kontraktindgåelse med den valgte leverandør i 2022.

I forhold til 1. behandling af budget 2022 er der en stigning på området på 1,1 mio. kr., som skyldes stigning i driftsudgifter til Midtjyske Jernbaner for togtrafikken Holstebro-Skjern og en justering af det statslige tilskud til Region Midtjylland, for overtagelsen af togtrafikken Holstebro-Skjern.

Der forventes en samlet statslig corona kompensation på 2,9 mio. kr. på området. Kompensationen for manglende indtægter forventes at blive 2,8 mio. kr. og der skønnes en kompensation for ekstraudgifter til rengøring og værnemidler mm. på 0,1 mio. kr.

ØVRIGE FÆLLESUDGIFTER

Området Øvrige fællesudgifter indeholder Midttrafiks finansielle afkast og udgifter til tjenestemandspensioner. De samlede budgetudgifter udgør i 2022 2,5 mio. kr., hvilket er en stigning på 0,6 mio. kr. sammenholdt med budget 2021.

Generelle forudsætninger og usikkerheder

Finansielle poster: Der budgetteres med et nulresultat for Midttrafiks finansielle afkast, men i henhold til bestyrelsens beslutning, skal resultatet af Midttrafiks finansielle afkast indgå i byrdefordelingen.

Tjenestemandspensioner: Budgettet for tjenestemandspensioner er fremskrevet med KL's pris og lønskøn for 2021/2022 på 2,1 % til 1,9 mio. kr. Den årlige hensættelse til aktive tjenestemænd på 20,3 % indregnes i budgettet fra 2022 og udgør ca. 0,6 mio. kr. Derudover inddrives det langfristede tilgodehavende ved ejerkredsen i regnskabsårene 2023 til 2025 i 3 ens rater, der samlet udgør knap 13,0 mio. kr. Byrdefordelingen af hensættelsen på 20,3 % og det langfristede tilgodehavende er baseret på køreplantimer.

Tjenestemandspension

Siden 1. behandling af budgettet har Midttrafiks bestyrelse på en lukket dagsorden den 05-11-2021 godkendt en indstilling om ændret regnskabspraksis, således det langfristede tilgodehavende bliver nedbragt til fordel for egenkapitalen og forventes afviklet i perioden 2023-2025, hvor den nuværende pensionsformue bliver opbrugt. Samtidigt blev det godkendt, at den årlige hensættelse til aktive tjenestemænd på 20,3 % indregnes i byrdefordelingen fra budget 2022. Det giver en afvigelse til 1. behandling af budgettet på 0,6 mio. kr.

Begrundelsen er, at der efter regnskab 2020 ikke var overensstemmelse mellem de opsparede midler og de fremtidige forpligtelser, hvilket er en udfordring der opleves af alle myndigheder med tjenestemandsansat personale.

BILAG

Bilag 1. Specifikation af Indtægter for Busdrift

Beløbi 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	Forskel B2022-B2021
Busindtægter					
Passagerindtægter	-330.867	-394.885	-439.300	-439.300	-44.415
Befordring værnepligtige	-1.997	-1.319	-1.600	-1.600	-281
Bus & Tog-omstigere	-4.335	-7.300	-6.600	-6.600	700
Refusion off peak	-17.462	-15.200	-20.400	-20.400	-5.200
Skolekort	-19.671	-20.000	-18.800	-18.800	1.200
Takstkompensation	-38.115	-37.300	-38.100	-38.100	-800
Ungdomskort	-60.306	-66.400	-68.700	-48.500	17.900
Ungdomskort - fritidsrejser	-6.209	-7.100	-7.000	-7.000	100
Coronaeffekt	-	-	-	-	-
Indtægter - Flexbus	-243	-429	-407	-407	22
Busindtægter Total	-479.206	-549.933	-600.907	-580.707	-30.774
Billetkontrol					
Kontrolafgifter	-8.448	-8.400	-8.900	-8.900	-500
Tab på debitorer	4.474	2.128	5.214	5.214	3.086
Gebyr	-271	-168	-250	-250	-82
Billetkontrol Total	-4.246	-6.440	-3.936	-3.936	2.504
Indtægter, Busdrift	-483.452	-556.373	-604.843	-584.643	-28.270
Coronakompensation					
Busindtægter	-208.519	-124.098	-	-80.100	43.998
Billetkontrol	-2.008	-1.680	-	-60	1.620
Bestillerbidrag					
Busindtægter	687.725	674.031	600.907	660.807	-13.224
Billetkontrol	6.253	8.120	3.936	3.996	-4.124
Total Coronakompensation	-210.527	-125.778	-	-80.160	45.618
Total Bestillerbidrag	693.979	682.151	604.843	664.803	-17.348

Bilag 2. Specifikation af Operatørudgifter for Busdrift

Beløbi 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	Forskel B2022-B2021
Ruteudgifter	1.363.357	1.397.533	1.424.209	1.426.103	28.570
Øvrige reguleringer	-333	-8.503	-1.000	-3.918	4.585
NT/Sydtrafik-samarbejde	16.380	17.697	17.930	17.930	233
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel	-25.402	-25.000	-25.000	-65.000	-40.000
Rengøring mm. (COVID-19)	15.201	23.913	21.000	10.500	-13.413
Operatørudgifter, Busdrift	1.369.202	1.405.640	1.437.139	1.385.615	-20.025
Coronakompensation	-12.338	-24.267	-	-10.500	13.767
Bestillerbidrag	-1.356.864	-1.381.373	-1.437.139	-1.375.115	6.258

Bilag 3. Specifikation af Øvrige driftsudgifter for Busdrift

Beløbi 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	Forskel B2022-B2021
Bus-IT og Øvrige					
Billettering, herunder Midttrafik app og billetgebyrer	7.807	9.617	9.593	9.593	-24
Bus-IT, herunder reeltidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	8.112	11.222	9.123	9.123	-2.099
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	8.056	7.583	3.852	7.202	-381
Rejsegaranti	167	692	707	707	15
Tælleudstyr forskudt finansiering	580	-	-	-	-
Bus-IT og Øvrige Total	24.723	29.114	23.275	26.625	-2.489
Rejsekort					
Drift	43.203	51.559	52.757	52.757	1.198
Investering	1.413	1.494	1.287	1.287	-207
Rejsekort Total	44.616	53.053	54.044	54.044	991
Øvrige driftsudgifter, Busdrift	69.339	82.167	77.319	80.669	-1.498
Coronakompensation					
Bus-IT og Øvrige	-3.703	-4.112	-	-3.683	429
Rejsekort	1.951	580	-	580	-
Bestillerbidrag					
Bus-IT og Øvrige	-21.020	-25.002	-23.275	-22.942	2.060
Rejsekort	-46.567	-53.633	-54.044	-54.624	-991
Total Coronakompensation	-1.752	-3.532	-	-3.103	429
Total Bestillerbidrag	-67.587	-78.635	-77.319	-77.566	1.069

Bilag 4. Specifikation af Administrative udgifter for Busdrift

Beløbi 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	Forskel B2022-B2021
Trafikelskab	99.492	103.164	104.784	105.442	2.278
Flexbus	1.076	1.129	1.098	1.098	-31
Billetkontrol	18.327	18.567	12.277	12.081	-6.486
Administrative udgifter, Busdrift	118.895	122.860	118.159	118.621	-4.239
Coronakompensation					
Flexbus	-	-41	-	-	41
Billetkontrol	-6.673	-6.548	-	-	6.548
Bestillerbidrag					
Trafikelskab	-99.492	-103.164	-104.784	-105.442	-2.278
Flexbus	-1.076	-1.088	-1.098	-1.098	-11
Billetkontrol	-11.654	-12.019	-12.277	-12.081	-62
Total Coronakompensation	-6.673	-6.589	-	-	6.589
Total Bestillerbidrag	-112.222	-116.271	-118.159	-118.621	-2.350

Bilag 5. Specifikation af Flextrafik

Beløbi 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	Forskel B2022-B2021
Handicapørsel					
Vognmandsbetaling	39.713	53.521	52.844	52.844	-677
Indtægter	-7.333	-10.618	-10.994	-10.994	-376
Administrationsomkostning	14.675	15.042	15.358	15.358	316
Handicapørsel Total	47.055	57.945	57.208	57.208	-737
Flextur, Flextur Ung, Plustur					
Vognmandsbetaling	13.192	20.193	20.383	20.476	283
Indtægter	-5.936	-8.684	-9.014	-9.055	-371
Administrationsomkostning	4.101	4.513	4.666	4.689	176
Flextur, Flextur Ung, Plustur Total	11.357	16.022	16.035	16.110	88
Kommunal kørsel					
Vognmandsbetaling	27.549	34.144	34.025	34.598	454
Indtægter	-10	-30	-30	-30	-
Administrationsomkostning	3.326	3.313	3.375	3.538	225
Kommunal kørsel Total	30.865	37.427	37.370	38.106	679
Siddende patientbefordring					
Vognmandsbetaling	127.106	141.336	138.438	138.438	-2.898
Administrationsomkostning	10.611	10.289	10.655	10.610	321
Siddende patientbefordring Total	137.717	151.625	149.093	149.048	-2.577
Øvrige					
NOP - projekt	1.500	3.955	12.265	13.982	10.027
Corona Flextrafik	2.763	1.000	-	-	-1.000
Øvrige trafikelskaber	256.642	282.103	282.069	281.631	-472
Øvrige Total	260.904	287.058	294.334	295.613	8.555
Tilskudsbehov, Flextrafik	487.898	550.077	554.040	556.085	6.008
Coronakompensation	30.740	-12.743	-	-	12.743
Bestillerbidrag	-518.638	-537.334	-554.040	-556.085	-18.751

Bilag 6. Specifikation af Letbanedrift

Beløbi 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	Forskel B2022-B2021
Letbane					
Trafikkøb Aarhus Letbane	261.361	267.500	271.948	271.948	4.448
Passagerindtægter	-52.160	-63.200	-83.000	-72.200	-9.000
Øvrige letbanerelaterede driftsudgifter	4.669	4.240	4.100	5.700	1.460
Rejsekort - Drift	4.978	9.012	6.066	6.066	-2.946
Letbane administration	3.840	3.936	5.046	4.519	583
Letbanesekretariat	1.044	1.070	1.092	1.092	22
Mer/mindreforbrug	-112	-	-	-	-
Letbane Total	223.620	222.558	205.252	217.125	-5.433
Billetkontrol					
Administration	1.566	5.262	1.842	1.838	-3.424
Kontrolafgifter	-1.447	-900	-2.200	-2.200	-1.300
Tab på debitorer	926	148	586	586	438
Billetkontrol Total	1.045	4.510	228	224	-4.286
Tilskudsbehov, Letbanedrift	224.665	227.068	205.480	217.349	-9.719
Coronakompensation					
Letbane	-24.240	-16.946	-	-12.346	4.600
Billetkontrol	747	-3.632	-	-	3.632
Bestillerbidrag					
Letbane	-199.380	-205.612	-205.252	-204.779	833
Billetkontrol	-1.792	-878	-228	-224	654
Total Coronakompensation	-23.493	-20.578	-	-12.346	8.232
Total Bestillerbidrag	-201.172	-206.490	-205.480	-205.003	1.487

Bilag 7. Specifikation af Togdrift

Beløbi 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	Forskel B2022-B2021
Indtægter					
Drift	-2.108	-12.340	-12.100	-12.100	240
Indtægter Total	-2.108	-12.340	-12.100	-12.100	240
Udgifter					
Anlæg	11.928	12.007	12.069	12.103	96
Drift	21.893	62.747	63.500	64.600	1.853
Udgifter Total	33.821	74.754	75.569	76.703	1.949
Tilskudsbehov, Togdrift	31.713	62.414	63.469	64.603	2.189
Coronakompensation	-1.030	-3.060	-	-2.900	160
Bestillerbidrag	-30.683	-59.354	-63.469	-61.703	-2.349

Bilag A. Specifikation af coronakompensation

Beløbi 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	Forskel B2022-B2021
Busdrift					
Indtægter	-210.527	-125.778	-	-80.160	45.618
Operatørudgifter	-12.338	-24.267	-	-10.500	13.767
Øvrige driftsudgifter	-1.752	-3.532	-	-3.103	429
Administrative udgifter	-6.673	-6.589	-	-	6.589
Busdrift Total	-231.290	-160.166	-	-93.763	66.403
Flextrafik					
Indtægter	-6.671	-	-	-	-
Operatørudgifter	40.174	-11.420	-	-	11.420
Øvrige driftsudgifter	-2.763	-1.000	-	-	1.000
Administrative udgifter	-	-323	-	-	323
Flextrafik Total	30.740	-12.743	-	-	12.743
Letbanedrift					
Indtægter	-22.093	-15.980	-	-10.800	5.180
Øvrige driftsudgifter	-1.400	-1.146	-	-1.546	-400
Administrative udgifter	-	-3.452	-	-	3.452
Letbanedrift Total	-23.493	-20.578	-	-12.346	8.232
Togdrift					
Indtægter	-984	-3.060	-	-2.800	260
Øvrige driftsudgifter	-46	-	-	-100	-100
Togdrift Total	-1.030	-3.060	-	-2.900	160
Coronakompensation	-225.074	-196.547	-	-109.009	87.538



midttrafik

10. DECEMBER 2021

BUDGET 2022

SAMT BUDGETOVERSLAGSÅR 2023-25

BILAG 2
BYRDEFORDELING PR. OMRÅDE

INDHOLD

Byrdefordeling – Ejerkredsen	2
Byrdefordeling – Busdrift Indtægter	3
Byrdefordeling – Busdrift Operatørudgifter	3
Byrdefordeling – Busdrift Øvrige	4
Byrdefordeling – Busdrift Administration	4
Byrdefordeling - Flextrafik	5
Byrdefordeling - Letbanen	6

BYRDEFORDELING – EJERKREDSSEN

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af budget 2022 for Midttrafiks ejerkreds:

Tabel 1. Byrdefordeling for Midttrafiks Ejerkreds

Beløb i 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Afvigelse	Heraf indeks
Favrskov	26.422	26.129	27.963	26.709	26.905	26.195	26.105	580	691
Hedensted	7.170	7.540	8.904	8.329	8.777	8.587	8.507	789	291
Herning	46.297	48.044	51.153	50.123	51.312	51.002	50.722	2.079	1.191
Holstebro	18.449	19.299	20.685	19.729	19.876	20.166	20.086	430	493
Horsens	48.584	52.941	59.375	57.200	59.490	59.490	59.060	4.259	1.829
Ikast-Brande	15.961	16.529	17.426	16.924	17.453	17.443	17.443	395	408
Lemvig	10.451	10.071	10.734	10.618	10.638	10.638	10.638	547	243
Norddjurs	26.080	29.982	30.168	30.087	30.657	30.427	30.357	105	760
Odder	9.775	10.927	9.822	9.693	9.503	9.083	9.023	-1.234	208
Randers	77.219	80.607	87.869	85.718	87.771	87.041	86.361	5.111	3.971
Ringkøbing-Skjern	26.065	25.820	26.821	26.331	26.639	26.499	26.399	511	1.097
Silkeborg	44.815	45.843	50.450	47.463	48.864	48.374	47.874	1.620	2.218
Skanderborg	29.553	29.496	29.267	28.764	28.725	27.515	27.295	-732	899
Skive	36.336	36.540	38.158	36.969	36.015	35.475	35.275	429	946
Struer	5.481	5.883	6.052	5.662	7.357	7.327	7.307	-221	167
Syddjurs	22.144	22.575	25.075	24.151	23.440	23.270	23.150	1.576	712
Viborg	40.253	41.160	46.838	44.707	48.570	48.280	47.910	3.547	1.490
Aarhus	322.199	342.739	402.334	338.740	353.249	374.350	371.086	-3.999	15.203
Region Midtjylland	531.598	570.350	618.650	577.627	578.475	560.697	560.353	7.277	20.272
Byrdefordeling, Midttrafiks ejerkreds	1.344.850	1.422.475	1.567.744	1.445.544	1.473.716	1.471.858	1.464.951	23.069	53.089

Nedenstående tabel angiver fordeling af coronakompensation:

Tabel 2. Fordeling af coronakompensation

Beløb i 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Afvigelse	Heraf indeks
Favrskov	-884	1.195	-	298	-	-	-	-897	-
Hedensted	286	978	-	386	-	-	-	-592	-
Herning	3.344	3.908	-	1.520	-	-	-	-2.388	-
Holstebro	1.117	1.752	-	542	-	-	-	-1.210	-
Horsens	4.230	5.585	-	2.342	-	-	-	-3.243	-
Ikast-Brande	-242	435	-	10	-	-	-	-425	-
Lemvig	-657	242	-	-	-	-	-	-242	-
Norddjurs	-1.368	1.251	-	307	-	-	-	-944	-
Odder	119	573	-	248	-	-	-	-325	-
Randers	8.336	8.250	-	3.548	-	-	-	-4.702	-
Ringkøbing-Skjern	88	1.603	-	544	-	-	-	-1.059	-
Silkeborg	5.073	6.300	-	2.577	-	-	-	-3.723	-
Skanderborg	960	1.942	-	902	-	-	-	-1.040	-
Skive	462	2.835	-	949	-	-	-	-1.886	-
Struer	219	418	-	118	-	-	-	-300	-
Syddjurs	281	1.858	-	653	-	-	-	-1.205	-
Viborg	4.275	4.868	-	1.966	-	-	-	-2.902	-
Aarhus	89.363	73.274	-	37.292	-	-	-	-35.982	-
Region Midtjylland	78.815	79.280	-	38.507	-	-	-	-40.773	-
Staten	31.255	-	-	16.300	-	-	-	16.300	-
Coronakompensation	225.074	196.547	-	109.009	-	-	-	-87.538	-

BYRDEFORDELING – BUSDRIFT INDTÆGTER

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Indtægter samt overslagsår:

Tabel 3. Byrdefordeling for Midttrafiks Ejerkræds - Busdrift - Indtægter

Beløb i 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Afvigelse	Heraf indeks
Favrskov	-1.003	-1.181	-2.296	-2.216	-2.966	-3.676	-3.766	-1.035	-
Hedensted	-2.274	-2.689	-2.918	-2.818	-3.118	-3.308	-3.388	-129	-
Herning	-9.977	-10.572	-11.502	-11.123	-11.623	-11.633	-11.913	-551	-
Holstebro	-4.028	-4.712	-4.180	-4.040	-3.950	-3.660	-3.740	672	-
Horsens	-15.458	-17.082	-17.791	-17.192	-17.972	-17.972	-18.402	-110	-
Ikast-Brande	-42	-47	-60	-60	-70	-80	-80	-13	-
Lemvig	-0	-	-	-	-	-	-	-	-
Norddjurs	-1.711	-1.986	-2.334	-2.254	-2.564	-2.794	-2.864	-268	-
Odder	-1.085	-1.331	-1.905	-1.845	-2.305	-2.725	-2.785	-514	-
Randers	-21.783	-25.185	-26.965	-26.066	-27.886	-28.616	-29.296	-881	-
Ringkøbing-Skjern	-3.052	-3.507	-4.115	-3.975	-4.285	-4.425	-4.525	-468	-
Silkeborg	-16.315	-18.267	-19.592	-18.912	-20.212	-20.702	-21.202	-645	-
Skanderborg	-4.261	-5.019	-6.835	-6.606	-8.016	-9.226	-9.446	-1.587	-
Skive	-5.528	-6.579	-7.217	-6.978	-7.778	-8.318	-8.518	-399	-
Struer	-733	-846	-890	-860	-920	-950	-970	-14	-
Syddjurs	-4.076	-4.819	-4.962	-4.792	-5.162	-5.332	-5.452	27	-
Viborg	-12.515	-14.628	-14.911	-14.412	-15.332	-15.622	-15.992	216	-
Aarhus	-198.008	-227.737	-240.142	-232.182	-250.102	-258.522	-264.582	-4.445	-
Region Midtjylland	-181.600	-210.186	-236.228	-228.312	-254.282	-271.582	-278.022	-18.126	-
Tilskudsbehov, Midttrafiks ejerkræds	-483.452	-556.373	-604.843	-584.643	-638.543	-669.143	-684.943	-28.270	-

BYRDEFORDELING – BUSDRIFT OPERATØRUDGIFTER

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Operatørudgifter samt overslagsår:

Tabel 4. Byrdefordeling for Midttrafiks Ejerkræds - Busdrift - Operatørudgifter

Beløb i 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Afvigelse	Heraf indeks
Favrskov	15.071	16.068	17.136	17.158	17.158	17.158	17.158	1.090	402
Hedensted	7.326	7.821	8.068	7.960	7.960	7.960	7.960	139	201
Herning	52.204	54.080	54.378	54.533	54.533	54.533	54.533	453	1.020
Holstebro	18.683	19.975	18.862	18.539	17.539	17.539	17.539	-1.436	365
Horsens	57.075	61.941	63.199	63.158	63.158	63.158	63.158	1.217	1.541
Ikast-Brande	14.051	14.742	15.172	14.932	14.932	14.932	14.932	190	357
Lemvig	8.075	8.273	8.744	8.628	8.628	8.628	8.628	355	195
Norddjurs	21.729	26.283	25.456	25.877	25.877	25.877	25.877	-406	596
Odder	8.762	10.239	9.225	9.293	9.293	9.293	9.293	-946	154
Randers	90.211	94.883	96.312	95.119	95.119	95.119	95.119	236	3.555
Ringkøbing-Skjern	25.955	25.573	26.300	26.234	26.234	26.234	26.234	661	981
Silkeborg	53.954	55.305	55.639	54.802	54.802	54.802	54.802	-503	1.911
Skanderborg	29.286	30.020	29.694	30.013	30.013	30.013	30.013	-7	759
Skive	28.915	30.060	30.267	29.821	29.821	29.821	29.821	-239	584
Struer	5.370	5.660	5.348	5.328	5.328	5.328	5.328	-332	132
Syddjurs	21.164	22.244	22.774	22.770	22.770	22.770	22.770	526	547
Viborg	50.647	53.111	54.052	53.895	53.895	53.895	53.895	784	1.326
Aarhus	427.147	442.120	455.318	415.569	415.569	445.569	445.569	-26.551	11.867
Region Midtjylland	418.378	427.242	441.195	421.486	421.089	421.089	421.089	-5.756	11.949
Tilskudsbehov, Midttrafiks ejerkræds	1.354.001	1.405.640	1.437.139	1.375.115	1.373.718	1.403.718	1.403.718	-30.525	38.441

BYRDEFORDELING – BUSDRIFT ØVRIGE

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Øvrige driftsudgifter samt overslagsår:

Tabel 5. Byrdefordeling for Midttrafiks Ejerreds - Busdrift - Øvrige driftsudgifter

Beløb i 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Afvigelse	Heraf indeks
Favrskov	256	276	233	229	233	233	233	-47	4
Hedensted	366	580	389	385	389	389	389	-195	6
Herning	1.823	2.031	1.884	1.861	1.884	1.884	1.884	-170	32
Holstebro	652	907	935	922	935	935	935	15	15
Horsens	2.178	2.576	2.486	2.454	2.378	2.378	2.378	-122	36
Ikast-Brande	59	260	31	31	31	31	31	-229	1
Lemvig	10	22	10	10	10	10	10	-12	-
Norddjurs	266	329	335	330	335	335	335	1	5
Odder	225	310	252	247	252	252	252	-63	4
Randers	4.634	5.074	4.674	4.625	4.674	4.674	4.674	-449	69
Ringkøbing-Skjern	786	1.372	790	780	790	790	790	-592	11
Silkeborg	2.216	2.709	2.591	2.554	2.591	2.591	2.591	-155	40
Skanderborg	683	907	715	707	715	715	715	-200	12
Skive	1.003	1.707	1.243	1.225	1.243	1.243	1.243	-482	21
Struer	189	343	239	235	239	239	239	-108	4
Syddjurs	507	707	708	699	708	708	708	-8	12
Viborg	3.157	3.550	3.089	3.055	3.089	3.089	3.089	-495	42
Aarhus	24.385	31.366	31.782	31.540	31.782	31.782	31.782	174	491
Region Midtjylland	25.869	32.628	30.425	30.172	30.425	30.425	30.425	-2.456	524
Tilskudsbehov, Midttrafiks ejerreds	69.263	87.654	82.811	82.061	82.703	82.703	82.703	-5.593	1.329

BYRDEFORDELING – BUSDRIFT ADMINISTRATION

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Administrative udgifter samt overslagsår:

Tabel 6. Byrdefordeling for Midttrafiks Ejerreds - Busdrift - Administrative udgifter

Beløb i 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Afvigelse	Heraf indeks
Favrskov	825	842	972	961	961	961	961	119	24
Hedensted	657	722	718	711	711	711	711	-11	20
Herning	3.401	3.416	3.473	3.431	3.431	3.431	3.431	15	83
Holstebro	1.663	1.687	1.701	1.680	1.680	1.680	1.680	-7	46
Horsens	4.264	4.604	4.858	4.802	4.802	4.802	4.802	198	116
Ikast-Brande	889	892	933	921	921	921	921	29	25
Lemvig	335	286	286	283	283	283	283	-3	9
Norddjurs	1.123	1.323	1.316	1.301	1.301	1.301	1.301	-22	30
Odder	751	834	838	831	831	831	831	-3	22
Randers	6.496	6.757	6.883	6.801	6.801	6.801	6.801	44	160
Ringkøbing-Skjern	1.629	1.539	1.527	1.508	1.508	1.508	1.508	-31	39
Silkeborg	4.907	5.127	4.708	4.469	4.469	4.469	4.469	-658	117
Skanderborg	1.773	1.749	1.722	1.705	1.705	1.705	1.705	-44	42
Skive	2.293	2.404	2.410	2.383	2.383	2.383	2.383	-21	58
Struer	534	558	511	505	505	505	505	-53	16
Syddjurs	1.345	1.424	1.396	1.379	1.379	1.379	1.379	-45	33
Viborg	4.330	4.420	4.444	4.390	4.390	4.390	4.390	-30	109
Aarhus	41.272	44.977	41.595	42.151	42.151	42.151	42.151	-2.827	1.014
Region Midtjylland	36.080	39.299	37.868	38.410	38.410	38.410	38.410	-890	874
Tilskudsbehov, Midttrafiks ejerreds	114.568	122.860	118.159	118.621	118.621	118.621	118.621	-4.239	2.837

BYRDEFORDELING - FLEXTRAFIK

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Flextrafik samt overslagsår:

Tabel 7. Byrdefordeling for Midttrafiks Ejerreds - Flextrafik

Beløb i 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Afvigelse	Heraf indeks
Favrskov	10.345	11.263	11.861	10.811	11.442	11.442	11.442	-452	259
Hedensted	2.762	3.496	3.906	3.906	3.906	3.906	3.906	410	85
Herning	2.156	2.941	2.863	2.863	2.863	2.563	2.563	-78	55
Holstebro	2.961	3.560	3.532	3.532	3.532	3.532	3.532	-28	72
Horsens	5.700	7.437	7.259	7.259	7.259	7.259	7.259	-178	151
Ikast-Brande	1.228	1.588	1.581	1.581	1.581	1.581	1.581	-7	31
Lemvig	1.371	1.724	1.686	1.686	1.686	1.686	1.686	-38	39
Norddjurs	4.313	6.305	6.165	6.165	6.165	6.165	6.165	-140	144
Odder	1.198	1.399	1.362	1.362	1.362	1.362	1.362	-37	26
Randers	6.664	7.979	7.625	9.411	9.411	9.411	9.411	1.432	196
Ringkøbing-Skjern	2.619	4.263	4.163	4.163	4.163	4.163	4.163	-100	93
Silkeborg	5.025	7.144	6.976	6.976	6.976	6.976	6.976	-168	148
Skanderborg	3.379	4.126	4.112	4.187	4.205	4.205	4.205	61	90
Skive	10.816	12.486	12.168	12.168	10.953	10.953	10.953	-318	294
Struer	857	1.113	1.106	1.106	2.164	2.164	2.164	-7	22
Syddjurs	4.244	5.644	5.517	5.517	3.652	3.652	3.652	-127	131
Viborg	3.546	4.310	4.205	4.205	5.632	5.632	5.632	-105	79
Aarhus	20.868	27.252	26.599	26.599	25.589	25.589	25.589	-653	505
Region Midtjylland	138.435	153.936	151.012	150.967	150.967	150.967	150.967	-2.969	3.778
Tilskudsbehov, Midttrafiks ejerreds	228.486	267.966	263.698	264.464	263.508	263.208	263.208	-3.502	6.198

Nedenstående tabel angiver betalingsplanen for NOP

Betalingsplan 2021-2029

Beløb i 1.000 kr.	Budget V1	Budget V2	Budget V3	Forskel V3-V2
Favrskov	917	798	930	132
Hedensted	858	743	867	124
Herning	353	308	359	51
Holstebro	680	586	683	97
Horsens	1.631	1.414	1.650	236
Ikast-Brande	271	237	276	39
Lemvig	284	246	286	40
Norddjurs	1.658	1.437	1.677	240
Odder	419	362	423	61
Randers	1.223	1.058	1.235	177
Ringkøbing-Skjern	734	640	746	106
Samsø	8	7	9	2
Silkeborg	1.429	1.239	1.446	207
Skanderborg	948	822	959	137
Skive	1.068	924	1.078	154
Struer	152	134	156	22
Syddjurs	1.200	1.042	1.216	174
Viborg	672	584	681	97
Aarhus	4.442	3.851	4.493	642
Region Midt	17.472	15.152	17.676	2.524
I alt	36.419	31.584	36.844	5.260

BYRDEFORDELING - LETBANEN

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Letbanen samt overslagsår:

Table 8. Byrdefordeling for Midttrafiks Ejerreds - Letbanedrift

Beløb i 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Afvigelse	Heraf indeks
Favrskov	42	43	44	44	44	44	44	1	1
Norddjurs	42	43	44	44	44	44	44	1	1
Odder	42	43	44	44	44	44	44	1	1
Randers	42	43	44	44	44	44	44	1	1
Silkeborg	42	43	44	44	44	44	44	1	1
Skanderborg	42	43	44	44	44	44	44	1	1
Syddjurs	42	43	44	44	44	44	44	1	1
Aarhus	95.585	97.500	86.636	91.643	86.269	85.789	88.586	-5.858	1.316
Region Midtjylland	127.181	129.160	118.427	123.690	118.316	117.837	120.634	-5.471	1.321
Tilskudsbehov, Midttrafiks ejerreds	223.060	226.961	205.371	215.640	204.892	203.934	209.527	-11.321	2.644



midttrafik

10. DECEMBER 2021

BUDGET 2022

SAMT BUDGETOVERSLAGSÅR 2023-25

BILAG 3
OPSUMMERING PR. BESTILLER

INDHOLD

Overblik	2
Favrskov Kommune	3
Hedensted Kommune	3
Herning Kommune.....	4
Holstebro Kommune	4
Horsens Kommune	5
Ikast-Brande Kommune	5
Lemvig Kommune.....	5
Norddjurs Kommune	6
Odder Kommune	6
Randers Kommune	7
Ringkøbing-Skjern Kommune.....	7
Silkeborg Kommune.....	8
Skanderborg Kommune.....	8
Skive Kommune	9
Struer Kommune	9
Syddjurs Kommune	10
Viborg Kommune.....	10
Aarhus Kommune	11
Region Midtjylland	12

OVERBLIK

Det er i budgettet forudsat, at der vil ske statslig kompensation i 2022 for coronaeffekter på udgifts- og indtægtssiden. Derfor dækkes det samlede tilskudsbehov for Midttrafik af bestillerbidrag og coronakompensation fra Staten. Bestillerbidraget er byrdefordelt jf. nedenstående:

Table 1. Byrdefordeling for Midttrafiks Ejerkræds

Beløb i 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Afvigelse	Heraf indeks
Favrskov	26.422	26.129	27.963	26.709	26.905	26.195	26.105	580	691
Hedensted	7.170	7.540	8.904	8.329	8.777	8.587	8.507	789	291
Herning	46.297	48.044	51.153	50.123	51.312	51.002	50.722	2.079	1.191
Holstebro	18.449	19.299	20.685	19.729	19.876	20.166	20.086	430	493
Horsens	48.584	52.941	59.375	57.200	59.490	59.490	59.060	4.259	1.829
Ikast-Brande	15.961	16.529	17.426	16.924	17.453	17.443	17.443	395	408
Lemvig	10.451	10.071	10.734	10.618	10.638	10.638	10.638	547	243
Norddjurs	26.080	29.982	30.168	30.087	30.657	30.427	30.357	105	760
Odder	9.775	10.927	9.822	9.693	9.503	9.083	9.023	-1.234	208
Randers	77.219	80.607	87.869	85.718	87.771	87.041	86.361	5.111	3.971
Ringkøbing-Skjern	26.065	25.820	26.821	26.331	26.639	26.499	26.399	511	1.097
Silkeborg	44.815	45.843	50.450	47.463	48.864	48.374	47.874	1.620	2.218
Skanderborg	29.553	29.496	29.267	28.764	28.725	27.515	27.295	-732	899
Skive	36.336	36.540	38.158	36.969	36.015	35.475	35.275	429	946
Struer	5.481	5.883	6.052	5.662	7.357	7.327	7.307	-221	167
Syddjurs	22.144	22.575	25.075	24.151	23.440	23.270	23.150	1.576	712
Viborg	40.253	41.160	46.838	44.707	48.570	48.280	47.910	3.547	1.490
Aarhus	322.199	342.739	402.334	338.740	353.249	374.350	371.086	-3.999	15.203
Region Midtjylland	531.598	570.350	618.650	577.627	578.475	560.697	560.353	7.277	20.272
Byrdefordeling, Midttrafiks ejerkræds	1.344.850	1.422.475	1.567.744	1.445.544	1.473.716	1.471.858	1.464.951	23.069	53.089

Coronakompensationen fra Staten fordeles til bestillerne jf. nedenstående:

Table 2. Fordeling af coronakompensation

Beløb i 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Afvigelse	Heraf indeks
Favrskov	-884	1.195	-	298	-	-	-	-897	-
Hedensted	286	978	-	386	-	-	-	-592	-
Herning	3.344	3.908	-	1.520	-	-	-	-2.388	-
Holstebro	1.117	1.752	-	542	-	-	-	-1.210	-
Horsens	4.230	5.585	-	2.342	-	-	-	-3.243	-
Ikast-Brande	-242	435	-	10	-	-	-	-425	-
Lemvig	-657	242	-	-	-	-	-	-242	-
Norddjurs	-1.368	1.251	-	307	-	-	-	-944	-
Odder	119	573	-	248	-	-	-	-325	-
Randers	8.336	8.250	-	3.548	-	-	-	-4.702	-
Ringkøbing-Skjern	88	1.603	-	544	-	-	-	-1.059	-
Silkeborg	5.073	6.300	-	2.577	-	-	-	-3.723	-
Skanderborg	960	1.942	-	902	-	-	-	-1.040	-
Skive	462	2.835	-	949	-	-	-	-1.886	-
Struer	219	418	-	118	-	-	-	-300	-
Syddjurs	281	1.858	-	653	-	-	-	-1.205	-
Viborg	4.275	4.868	-	1.966	-	-	-	-2.902	-
Aarhus	89.363	73.274	-	37.292	-	-	-	-35.982	-
Region Midtjylland	78.815	79.280	-	38.507	-	-	-	-40.773	-
Staten	31.255	-	-	16.300	-	-	-	16.300	-
Coronakompensation	225.074	196.547	-	109.009	-	-	-	-87.538	-

For alle bestillere er der væsentlige afvigelser i forhold til budgettet for 2021.

På udgiftssiden er der meromkostninger som følge af ændrede udmeldinger om omkostningsindeks fra Trafikselskaberne i Danmark, samt forventede udgifter til ekstraordinær rengøring som følge af coronasituationen.

På indtægtsiden er der mindreindtægter som følge af en anslået indtægtsnedgang på 13 % som langtidseffekt af coronasituationen. Desuden er der ændringer i indtægtsbudgettet som følge af 50 % implementering af ny indtægtsdelingsmodel.

FAVRSKOV KOMMUNE

Tablet 3. Opsummering for Favrskov

Beløb i 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Forskel	Heraf indeks
Tilskudsbehov	25.537	27.324	27.963	27.007	26.905	26.195	26.105	-317	691
Coronakompensation	884	-1.195	-	-298	-	-	-	897	-
Bestillerbidrag	-26.422	-26.129	-27.963	-26.709	-26.905	-26.195	-26.105	-580	-691

Budgettet viser et tilskudsbehov for Favrskov Kommune på 27,0 mio. kr. Det er 0,3 mio. kr. under budgettet for 2021. Behovet dækkes af en coronakompensation på 0,3 mio. kr. og et bestillerbidrag på 26,7 mio. kr.

Budgettet indeholder øgede kørselsudgifter på 1,1 mio. kr., som følge af øget omkostningsindeks for busdrift.

På indtægtsiden forventes merindtægter for Favrskov Kommune på samlet 1,0 mio. kr. Det skyldes den delvise implementering af ny indtægtsdelingsmodel. Effekten modsvares dog delvist af færre indtægter for Ungdomskort.

HEDENSTED KOMMUNE

Tablet 4. Opsummering for Hedensted

Beløb i 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Forskel	Heraf indeks
Tilskudsbehov	7.457	8.518	8.904	8.715	8.777	8.587	8.507	197	291
Coronakompensation	-286	-978	-	-386	-	-	-	592	-
Bestillerbidrag	-7.170	-7.540	-8.904	-8.329	-8.777	-8.587	-8.507	-789	-291

Budgettet viser et tilskudsbehov for Hedensted Kommune på 8,7 mio. kr. Det er 0,2 mio. kr. over budgettet for 2021. Behovet dækkes af en coronakompensation på 0,4 mio. kr. og et bestillerbidrag på 8,3 mio. kr.

Der er merudgifter til kørselsudgifter på 0,1 mio. kr., som følge af øget omkostningsindeks for busdrift. I modsat retning er der mindreudgifter til køb af tælleudstyr på 0,2 mio. kr., da denne udgift bortfalder i 2022.

Der er merindtægter på 0,1 mio. kr. som følge af forventninger til øgede indtægter og ændret indtægtsdeling i 2022 i forhold til 2021. Dette modsvares dog af mindre coronakompensation end tilfældet var i 2021, samt færre indtægter for Ungdomskort.

Endelig er der merudgifter på 0,4 mio. kr. på handicapkørsel, som følge af forventet øget kørselsomfang i forhold til 2020.

HERNING KOMMUNE

Tabel 5. Opsummering for Herning

Beløbi 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Forskel	Heraf indeks
Tilskudsbehov	49.641	51.952	51.153	51.643	51.312	51.002	50.722	-309	1.191
Coronakompensation	-3.344	-3.908	-	-1.520	-	-	-	2.388	-
Bestillerbidrag	-46.297	-48.044	-51.153	-50.123	-51.312	-51.002	-50.722	-2.079	-1.191

Budgettet viser et tilskudsbehov for Herning Kommune på 51,6 mio. kr. Det er 0,3 mio. kr. under budgettet for 2021. Behovet dækkes af en coronakompensation på 1,5 mio. kr. og et bestillerbidrag på 50,1 mio. kr.

De væsentligste årsager til ændringer er øgede kørselsudgifter på 0,5 mio. kr. som følge af øget omkostningsindeks for busdrift og ekstra busrengøring, som dog delvist modsvares af en faldende timepris i forbindelse med et udbud.

Der er merindtægter på 0,6 mio. kr. som følge af forventninger til øgede indtægter i 2022 i forhold til 2021. Dette modsvares dog af mindreindtægter som følge af ny indtægtsdeling samt mindre coronakompensation end tilfældet var i 2021.

HOLSTEBRO KOMMUNE

Tabel 6. Opsummering for Holstebro

Beløbi 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Forskel	Heraf indeks
Tilskudsbehov	19.566	21.051	20.685	20.271	19.876	20.166	20.086	-780	493
Coronakompensation	-1.117	-1.752	-	-542	-	-	-	1.210	-
Bestillerbidrag	-18.449	-19.299	-20.685	-19.729	-19.876	-20.166	-20.086	-430	-493

Budgettet viser et tilskudsbehov for Holstebro Kommune på 20,3 mio. kr. Det er 0,8 mio. kr. under budgettet for 2021. Behovet dækkes af en coronakompensation på 0,5 mio. kr. og et bestillerbidrag på 19,7 mio. kr.

Den er mindreindtægter på 0,7 mio. kr. som konsekvens af ny indtægtsdelingsmodel og faldende indtægter for Ungdomskort. Dertil kommer mindre coronakompensation for mistede indtægter end tilfældet var i 2021.

Kørselsudgifterne er reduceret med 1,4 mio. kr. som følge af anslået bruttobesparelse på 2,0 mio. kr. ifm. kontraktforlængelse. Dette modsvares delvist af øget omkostningsindeks på 0,4 mio. kr.

HORSENS KOMMUNE

Tabel 7. Opsummering for Horsens

Beløbi 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Forskel	Heraf indeks
Tilskudsbehov	52.814	58.526	59.375	59.542	59.490	59.490	59.060	1.016	1.829
Coronakompensation	-4.230	-5.585	-	-2.342	-	-	-	3.243	-
Bestillerbidrag	-48.584	-52.941	-59.375	-57.200	-59.490	-59.490	-59.060	-4.259	-1.829

Budgettet viser et tilskudsbehov for Horsens Kommune på 59,5 mio. kr. Det er 1,0 mio. kr. over budgettet for 2021. Behovet dækkes af en coronakompensation på 2,3 mio. kr. og et bestillerbidrag på 57,2 mio. kr.

De væsentligste årsager til ændringen er øgede kørselsudgifter på 1,2 mio. kr., Dette skyldes øget omkostningsindeks på 1,5 mio. kr.

Der er merindtægter på 0,1 mio. kr. Beløbet dækker over en generel forventning om flere passagerer i 2022 i forhold til 2021, implementering af ny indtægtsdeling samt faldende indtægter på Ungdomskort. Samtidig er der faldende coronakompensation i forhold til 2021 på 3,2 mio. kr.

IKAST-BRANDE KOMMUNE

Tabel 8. Opsummering for Ikast-Brande

Beløbi 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Forskel	Heraf indeks
Tilskudsbehov	15.719	16.964	17.426	16.934	17.453	17.443	17.443	-30	408
Coronakompensation	242	-435	-	-10	-	-	-	425	-
Bestillerbidrag	-15.961	-16.529	-17.426	-16.924	-17.453	-17.443	-17.443	-395	-408

Budgettet viser et tilskudsbehov for Ikast-Brande Kommune på 16,9 mio. kr. Det er på niveau med budgettet for 2021. Behovet dækkes af en coronakompensation på 0 mio. kr. og et bestillerbidrag på 16,9 mio. kr.

Den er øgede kørselsudgifter på 0,2 mio. kr., som primært skyldes øget omkostningsindeks på 0,4 mio. kr. Merudgiften udlignes dog af en mindreudgift til køb af tælleudstyr.

LEMVIG KOMMUNE

Tabel 9. Opsummering for Lemvig

Beløbi 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Forskel	Heraf indeks
Tilskudsbehov	9.794	10.313	10.734	10.618	10.638	10.638	10.638	305	243
Coronakompensation	657	-242	-	-	-	-	-	242	-
Bestillerbidrag	-10.451	-10.071	-10.734	-10.618	-10.638	-10.638	-10.638	-547	-243

Budgettet viser et tilskudsbehov for Lemvig Kommune på 10,6 mio. kr. Det er 0,3 mio. kr. over budgettet for 2021. Behovet dækkes af en coronakompensation på 0 mio. kr. og et bestillerbidrag på 10,6 mio. kr.

Den væsentligste årsag til ændringen er øgede kørselsudgifter som følge af øget omkostningsindeks på 0,2 mio. kr.

NORDDJURS KOMMUNE

Tabel 10. Opsummering for Norddjurs

Beløb i 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Forskel	Heraf indeks
Tilskudsbehov	24.712	31.233	30.168	30.394	30.657	30.427	30.357	-839	760
Coronakompensation	1.368	-1.251	-	-307	-	-	-	944	-
Bestillerbidrag	-26.080	-29.982	-30.168	-30.087	-30.657	-30.427	-30.357	-105	-760

Budgettet viser et tilskudsbehov for Norddjurs Kommune på 30,4 mio. kr. Det er 0,8 mio. kr. under budgettet for 2021. Behovet dækkes af en coronakompensation på 0,3 mio. kr. og et bestillerbidrag på 30,1 mio. kr.

Der er mindreudgifter til kørselsudgifter på 0,4 mio. kr., på trods af stigende omkostningsindeks på 0,6 mio. kr. Der er i budgettet indregnet midler til forbedring af den kollektive trafik på 0,75 mio. kr. årligt.

Der er merindtægter på 0,3 mio. kr. som følge af forventet flere passagerer end i 2021 og ny indtægtsdelingsmodel som dog modsvares af færre indtægter for salg af Ungdomskort. coronakompensationen fra Staten forventes at blive reduceret med 0,9 mio. kr. sammenholdt med 2021.

ODDER KOMMUNE

Tabel 11. Opsummering for Odder

Beløb i 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Forskel	Heraf indeks
Tilskudsbehov	9.894	11.500	9.822	9.941	9.503	9.083	9.023	-1.559	208
Coronakompensation	-119	-573	-	-248	-	-	-	325	-
Bestillerbidrag	-9.775	-10.927	-9.822	-9.693	-9.503	-9.083	-9.023	1.234	-208

Budgettet viser et tilskudsbehov for Odder Kommune på 9,9 mio. kr. Det er 1,6 mio. kr. mindre end budgettet for 2021. Behovet dækkes af en coronakompensation på 0,2 mio. kr. og et bestillerbidrag på 9,7 mio. kr.

Den væsentligste årsag til de faldende udgifter skyldes primært faldende omkostninger til buskørsel efter at kørslen har været i udbud. Der har også været et mindre fald i antallet af køreplantimer. Samlet er mindreudgifter til buskørsel på knap 1 mio. kr.

Dertil kommer merindtægter som følge af delvis implementering af ny indtægtsdeling samt flere passagerer end i 2021. Sidstnævnte modsvares dog af faldende coronakompensation sammenholdt med 2021.

RANDERS KOMMUNE

Tabel 12. Opsummering for Randers

Beløbi 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Forskel	Heraf indeks
Tilskudsbehov	85.554	88.857	87.869	89.266	87.771	87.041	86.361	409	3.971
Coronakompensation	-8.336	-8.250	-	-3.548	-	-	-	4.702	-
Bestillerbidrag	-77.219	-80.607	-87.869	-85.718	-87.771	-87.041	-86.361	-5.111	-3.971

Budgettet viser et tilskudsbehov for Randers Kommune på 89,3 mio. kt. Det er 0,4 mio. kr. over budgettet for 2021. Behovet dækkes af en coronakompensation på 3,5 mio. kr. og et bestillerbidrag på 85,7 mio. kr.

Den er merindtægter på 0,9 mio. kr., som skyldes forventning om flere passagerer sammenholdt med 2021, som dog delvist modsvares af effekt af ny indtægtsdeling samt faldende indtægter for ungdomskort. De øgede forventninger til passagertal medfører samtidig at den forventede coronakompensation falder med 4,7 mio. kr. sammenholdt med budgettet for 2021.

Budgettet for Flextrafik er i Randers opskrevet med 1,4 mio. kr., som følge af forventet vækst på Flextur samt forventede flere udgifter til elever, der skal til skole med brækkede ben.

RINGKØBING-SKJERN KOMMUNE

Tabel 13. Opsummering for Ringkøbing-Skjern

Beløbi 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Forskel	Heraf indeks
Tilskudsbehov	26.153	27.423	26.821	26.875	26.639	26.499	26.399	-548	1.097
Coronakompensation	-88	-1.603	-	-544	-	-	-	1.059	-
Bestillerbidrag	-26.065	-25.820	-26.821	-26.331	-26.639	-26.499	-26.399	-511	-1.097

Budgettet viser et tilskudsbehov for Ringkøbing-Skjern Kommune på 26,9 mio. kr. Det er 0,6 mio. kr. under budgettet for 2021. Behovet dækkes af en coronakompensation på 0,5 mio. kr. og et bestillerbidrag på 26,3 mio. kr.

Der er merudgifter til buskørsel på 0,7 mio. kr., som dog skyldes øget omkostningsindeks på knap ca. 1 mio. kr. Øvrige driftsudgifter er nedskrevet med 0,6 mio. kr., da der i 2021 var indregnet udgifter til tælleudstyr, som er bortfaldet i 2022.

Der er merindtægter på 0,5 mio. kr., som skyldes at der forventes flere passagerer i 2022 end i 2021, konsekvenser af ny indtægtsdelingsmodel og faldende indtægter på Ungdomskort.

Den forventede stigning i passagertal modsvares dog af forventet faldende coronakompensation på 1,1 mio. kr.

SILKEBORG KOMMUNE

Tabel 14. Opsummering for Silkeborg

Beløb i 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Forskel	Heraf indeks
Tilskudsbehov	49.888	52.143	50.450	50.040	48.864	48.374	47.874	-2.103	2.218
Coronakompensation	-5.073	-6.300	-	-2.577	-	-	-	3.723	-
Bestillerbidrag	-44.815	-45.843	-50.450	-47.463	-48.864	-48.374	-47.874	-1.620	-2.218

Budgettet viser et tilskudsbehov for Silkeborg Kommune på 50,0 mio. kr. Det er 2,1 mio. kr. under budgettet for 2021. Behovet dækkes af en coronakompensation på 2,6 mio. kr. og et bestillerbidrag på 47,5 mio. kr.

Der er mindredgifter til kørselsudgifter på 0,5 mio. kr., på trods af forventet regulering af omkostningsindekset på 1,9 mio. kr. Mindredgiften skyldes hovedsagelig at kørselsomfanget er reduceret med ca. 2.100 køreplantimer sammenlignet med budget 2021.

Der er merindtægter på buskørsel på 0,6 mio. kr., som følge af forventet stigning i passagertal i 2022 sammenholdt med 2021. Stigningen modsvares dog af effekten af ny indtægtsdeling samt faldende indtægter på Ungdomskort.

Det forventet stigende passagertal påvirker dog coronakompensationen i negativ retning sammenholdt med 2021. Corona-kompensationen forventes at falde med 3,7 mio. kr.

SKANDERBORG KOMMUNE

Tabel 15. Opsummering for Skanderborg

Beløb i 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Forskel	Heraf indeks
Tilskudsbehov	30.513	31.438	29.267	29.666	28.725	27.515	27.295	-1.772	899
Coronakompensation	-960	-1.942	-	-902	-	-	-	1.040	-
Bestillerbidrag	-29.553	-29.496	-29.267	-28.764	-28.725	-27.515	-27.295	732	-899

Budgettet viser et tilskudsbehov for Skanderborg Kommune på 29,7 mio. kr. Det er 1,8 mio. kr. mindre end budgettet for 2021. Behovet dækkes af en coronakompensation på 0,9 mio. kr. og et bestillerbidrag på 28,8 mio. kr.

Der er merindtægter på busdrift på 1,6 mio. kr., som følge af forventet fremgang i passagertal i forhold til 2021 samt merindtægter i forbindelse med ny indtægtsdelingsmodel. Dette modsvares til dels af indtægtsfald på salg af Ungdomskort. Den forventede stigning i passagertal medfører dog faldende coronakompensation på ca. 1,0 mio. kr.

Det stigende omkostningsindeks medfører merudgifter på ca. 0,9 mio. kr., der dog i al væsentlighed dækkes af en besparelse på 0,8 mio. kr., på kommunens skolekørsel/rabatruiter. Samlet er udgifterne til kørsel tæt på niveauet fra 2021.

SKIVE KOMMUNE

Tabel 16. Opsummering for Skive

Beløb i 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Forskel	Heraf indeks
Tilskudsbehov	36.798	39.375	38.158	37.918	36.015	35.475	35.275	-1.457	946
Coronakompensation	-462	-2.835	-	-949	-	-	-	1.886	-
Bestillerbidrag	-36.336	-36.540	-38.158	-36.969	-36.015	-35.475	-35.275	-429	-946

Budgettet viser et tilskudsbehov for Skive Kommune på 37,9 mio. kr. Det er 1,5 mio. kr. under budgettet for 2021. Behovet dækkes af en coronakompensation på 0,9 mio. kr. og et bestillerbidrag på 37 mio. kr.

Der er mindreudgifter til kørselsudgifter på 0,2 mio. kr., på trods af en indeksregulering på 0,6 mio. kr. Dette skyldes primært en reduktion i kørselsomfanget.

Der er merindtægter for buskørsel på 0,4 mio. kr., som skyldes ændret indtægtsdeling og forventet stigning i passagertal i forhold til 2021. I modsat retning trækker et fald i omsætning på Ungdomskort. Forventningen til flere passagerer medfører samtidig et forventet fald i coronakompensation sammenholdt med 2021 på 1,9 mio. kr.

Øvrige driftsomkostninger er nedskrevet med 0,5 mio. kr., som følge af at der i budgettet for 2021 var indregnet en udgift til køb af automatisk tælleudstyr.

STRUER KOMMUNE

Tabel 17. Opsummering for Struer

Beløb i 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Forskel	Heraf indeks
Tilskudsbehov	5.700	6.301	6.052	5.780	7.357	7.327	7.307	-521	167
Coronakompensation	-219	-418	-	-118	-	-	-	300	-
Bestillerbidrag	-5.481	-5.883	-6.052	-5.662	-7.357	-7.327	-7.307	221	-167

Budgettet viser et tilskudsbehov for Struer Kommune på 5,8 mio. kr. Det er 0,5 mio. kr. under budgettet for 2021. Behovet dækkes af en coronakompensation på 0,1 mio. kr. og et bestillerbidrag på 5,7 mio. kr.

Der er mindreudgifter til kørselsudgifter på 0,3 mio. kr., på trods af indeksstigning på 0,1 mio. kr. Reduktionen skyldes primært faldende kørselsomfang.

Indtægterne for busdrift er på niveau med 2021. Corona-kompensationen forventes reduceret med 0,3 mio. kr. i forhold til 2021.

SYDDJURS KOMMUNE

Tabel 18. Opsummering for Syddjurs

Beløbi 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Forskel	Heraf indeks
Tilskudsbehov	22.425	24.433	25.075	24.804	23.440	23.270	23.150	371	712
Coronakompensation	-281	-1.858	-	-653	-	-	-	1.205	-
Bestillerbidrag	-22.144	-22.575	-25.075	-24.151	-23.440	-23.270	-23.150	-1.576	-712

Budgettet viser et tilskudsbehov for Syddjurs Kommune på 24,8 mio. kr. Det er 0,4 mio. kr. over budgettet for 2021. Behovet dækkes af en coronakompensation på 0,7 mio. kr. og et bestillerbidrag på 24,2 mio. kr.

Der er merudgifter til busdrift på 0,5 mio. kr., som kan henføres til indeksstigning indenfor området.

Indtægterne er tæt på niveau med 2021, men coronakompensationen forventes reduceret med 1,2 mio. kr.

VIBORG KOMMUNE

Tabel 19. Opsummering for Viborg

Beløbi 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Forskel	Heraf indeks
Tilskudsbehov	44.528	46.028	46.838	46.673	48.570	48.280	47.910	645	1.490
Coronakompensation	-4.275	-4.868	-	-1.966	-	-	-	2.902	-
Bestillerbidrag	-40.253	-41.160	-46.838	-44.707	-48.570	-48.280	-47.910	-3.547	-1.490

Budgettet viser et tilskudsbehov for Viborg Kommune på 46,7 mio. kr. Det er 0,6 mio. kr. over budgettet for 2021. Behovet dækkes af en coronakompensation på 2 mio. kr. og et bestillerbidrag på 44,7 mio. kr.

Der er merudgifter på kørselsudgifter på 0,8 mio. kr., som dog indeholder en indeksstigning på 1,3 mio. kr. Restbesparelsen skyldes forskellige mindre afvigelser/tiltag.

På indtægtssiden er der mindreindtægter på 0,2 mio. kr., som kan henføres til implementering af ny indtægtsdelingsmodel og faldende indtægter for Ungdomskort. Det modsvares dog delvist af forventede øgede indtægter idet passagerfrafaldet som følge af corona forventes mindre i 2022 end i 2021.

Sidstnævnte medfører til gengæld faldende coronakompensation på 2,9 mio. kr.

AARHUS KOMMUNE

Tabel 20. Opsummering for Aarhus

Beløbi 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Forskel	Heraf indeks
Tilskudsbehov	411.562	416.013	402.334	376.032	353.249	374.350	371.086	-39.981	15.203
Coronakompensation	-89.363	-73.274	-	-37.292	-	-	-	35.982	-
Bestillerbidrag	-322.199	-342.739	-402.334	-338.740	-353.249	-374.350	-371.086	3.999	-15.203

Budgettet viser et tilskudsbehov for Aarhus Kommune på 376,0 mio. kr. Det er 40 mio. kr. under budgettet for 2021. Behovet dækkes af en coronakompensation på 37,3 mio. kr. og et bestillerbidrag på 338,7 mio. kr.

Udgifterne til busdrift er faldet med 26,6 mio. kr., på trods af en indeksstigning på 11,9 mio. kr. Årsagen er primært en tilbageførsel af 35 mio. kr., samt en reduktion af AarBus' egenkapital på i alt 60 mio. kr. ligeligt fordelt over 2022 og 2023.

Der er merindtægter på 4,4 mio. kr., som primært skyldes en forventning om flere passagerer i 2022 sammenholdt med 2021. Det modsvares dog af konsekvenserne af ny indtægtsdeling og faldende indtægter fra Ungdomskort.

Forventningen om flere passagerer end i 2021 medfører samtidig et forventet fald i coronakompensation i størrelsesorden 36 mio. kr.

Udgiften til Letbanedrift er i budgettet nedskrevet med 5,9 mio. kr., hvilket primært kan henføres til en af Aarhus Letbane vurderet indtægtsfremgang på 4,9 mio. kr. Efter ønske fra Region Midtjylland og Aarhus Kommune er letbanens samlede indtægter budgetteret til 83,0 mio. kr.

REGION MIDTJYLLAND

Tabel 21. Opsummering for Region Midtjylland

Beløbi 1.000 kr.	R2020	B2021	BF2022	B2022	BO2023	BO2024	BO2025	B2022-B2021	
								Forskel	Heraf indeks
Tilskudsbehov	610.413	649.630	618.650	616.134	578.475	560.697	560.353	-33.496	20.272
Coronakompensation	-78.815	-79.280	-	-38.507	-	-	-	40.773	-
Bestillerbidrag	-531.598	-570.350	-618.650	-577.627	-578.475	-560.697	-560.353	-7.277	-20.272

Budgettet viser et tilskudsbehov for Region Midtjylland på 616,1 mio. kr. Det er 33,5 mio. kr. under budgettet for 2021. Behovet dækkes af en coronakompensation på 38,5 mio. kr. og et bestillerbidrag på 577,6 mio. kr.

Udgifterne til busdrift er faldet med 5,8 mio. kr., på trods af en indekseffekt på 11,9 mio. kr. Årsagen er bl.a. lavere timebetaling i forbindelse med udbud.

Busindtægterne stiger med 18,1 mio. kr. Det skyldes konsekvens af ny indtægtsdeling samt at der er budgetteret med flere passager i 2022, end der var i 2021. Det modsvares til dels af mindreindtægter som følge af faldende indtægter for salg af Ungdomskort. Den budgetterede stigning i passagertal i forhold til 2021 bidrager i væsentlig grad til en reduktion i coronakompensationen. Denne reduktion er vurderet til 40,8 mio. kr.

Udgiften til Letbanedrift er i budgettet nedskrevet med 5,5 mio. kr., hvilket primært kan henføres til en af Aarhus Letbane vurderet indtægtsfremgang på 4,9 mio. kr. Efter ønske fra Region Midtjylland og Aarhus Kommune er letbanens samlede indtægter budgetteret til 83,0 mio. kr.

Udgifter til togdrift (Lemvigbanen og Holstebro-Skjern) er opskrevet med 2,1 mio. kr. i forhold til 2021. Dette skyldes primært større operatørudgifter.

Bilag 4

Bestiller	Høringssvar
Favrskov	<p>Favrskov Byråd behandlede Midttrafiks forslag til budget 2022 på mødet 26. oktober 2021.</p> <p>Favrskov Kommune bemærker, at antallet af ture for specialkørsel af børn er opjusteret sammenlignet med budget 2021, hvilket medfører merudgifter for ca. 1 mio. kr. i budgettet for 2022 lægges til grund, at der vil være specialkørsel af børn svarende til 43.100 ture.</p> <p>Der er ikke forhold, som underbygger, at behovet for specialkørslen af børn vil øges i 2022 sammenlignet med 2021. Derfor bør det lægges til grund for budgettet for 2022, at der er ca. 38.000 ture i stedet for 43.100 ture, så budgettet afspejler de reelle forventninger til behovet for specialkørsel. Herved nedjusteres budgettet med ca. 1. mio. kr.</p> <p>Derudover er der indregnet en stigning i administrationsbidraget på flextrafikken på 1 kr. pr. tur. Denne prisstigning synes ikke begrundet i det fremsendte materiale.</p> <p>Det er Favrskov Kommunes anbefaling, at der fremadrettet planlægges med en mere omfattende og tættere inddragelse af kommunens administration forud for fremsendelse af budgetforslaget i politisk høring hos kommunen.</p> <p>Afslutningsvist vil vi bemærke, at der er et stort behov for, at der kan indgås tværkommunale aftaler om flexitur, hvor Favrskov Kommune særligt ønsker flexitur til/fra Randers Sygehus.</p> <p>Herudover har Favrskov Kommune ikke bemærkninger til Midttrafiks forslag til budget 2022.</p> <p>Midttrafik har kvitteret for modtagelsen. Jeres bemærkninger er taget til efterretning og antallet af ture for specialkørsel bliver justeret i budgettet ud fra jeres behov på 38.000 ture.</p> <p>I forhold til jeres bemærkning vedrørende en stigning i administrationsbidraget er det godkendt af Midttrafiks bestyrelsen på baggrund af stigende administrationsomkostninger i Flextrafik. Brugere af flextrafik, som ringer ind til Flextrafik bruger i gennemsnit længere tid end tidligere og ofte ringer de blot for at få info om de forskellige produkter uden af bestille en tur. Det er antallet af ture der finansierer administrationen i Flextrafik, så når borgeren udelukkende ringer for info uden efterfølgende af bestille en tur, vil den tid borgeren har brugt i vores servicecenter skulle finansieres af de ture der bliver kørt.</p>
Hedensted	<p>Hedensted Kommune har godkendt det forslag til budget, der er sendt i politisk høring.</p> <p>Midttrafik har kvitteret for modtagelsen.</p>
Herning	<p>Herning Kommune har følgende bemærkninger til det fremsendte budget 2022:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Rejsekortet ses ikke at have givet en positiv udvikling på indtægtssiden, som ellers var forventet. <ul style="list-style-type: none"> ○ Midttrafik er bekendt med, at der i det landsdækkende rejsekortprojekt blev talt om, at der kunne forventes flere indtægter sfa. indførelsen af rejsekortet. Midttrafik har dog hele tiden ment, at denne forudsætning var for optimistisk, og har derfor aldrig indarbejdet stigende indtægter sfa. rejsekortets indførelse i budgetterne. • Midttrafik anmodes om at komme med forslag til at løse de økonomiske udfordringer, herunder muligheden for takstforhøjelse samt reduktion af administrative omkostninger. <ul style="list-style-type: none"> ○ Midttrafik benytter taksstigningsloftet fuldt ud og kan dermed ikke hæve taksterne yderligere. Takststigningsloftet for 2022 er 0 %. ○ Midttrafik er fortsat blandt Danmarks billigste trafikselskaber målt på administrationen. En yderligere besparelse heri kan få konsekvenser for det serviceniveau, der bliver givet til Midttrafiks kunder, leverandører og bestillere. Såfremt der er ønsker om besparelse på administrationen, skal det løftes i Midttrafiks bestyrelse. ○ Midttrafiks administration vil indgå dialog med Herning Kommunes administration om at klarlægge en eventuel økonomisk udfordring, og hvordan den kan imødekommes med de midler, der står til rådighed. • Midttrafiks årlige prisfremskrivning skal følge KL's prisfremskrivning. <ul style="list-style-type: none"> ○ Midttrafik skal som trafikselskab følge de fremskrivninger, der gælder for diverse områder, hvoraf en række benytter KL's prisfremskrivning. Dog skal kontrakter med busselskaber reguleres efter indeks jf. Trafikselskaberne i Danmark mens indtægter kan fremskrives med takststigningsloftet. Der kan derfor opstå afvigelser mellem Midttrafiks samlede fremskrivning og den fremskrivning, der gives til kommuners og regionens budgetter. Det kan Midttrafik ikke egenhændigt ændre på. • Midttrafik anmodes om at gå tilbage til almindeligt rengøringsniveau. <ul style="list-style-type: none"> ○ Midttrafik følger gældende krav og anbefalinger. I budget 2022 forudsættes fortsat rengøring i busser og rutebilstationer samt letbane. Dog forventes udgiften at blive kompenseret af Staten og hvis tilfældet derfor ikke vil bebyrde bestillerens økonomi. <p>Herning Kommune indstiller budgetforslaget for 2022 til godkendelse under de i forslaget indarbejdede forudsætninger.</p> <p>Midttrafik har kvitteret for modtagelsen og er i dialog omkring dette. Midttrafik har sendt kommentarer til Herning Kommune, som står med rødt i det ovenstående.</p>
Holstebro	<p>Teknisk Udvalg, Holstebro Kommune behandlede på deres møde 28. september 2021 budget 2022 for kollektiv trafik.</p> <p>Budget 2022 for Midttrafik blev taget til efterretning.</p> <p>Budget 2022 for Holstebro Kommune blev taget til efterretning. Samtidig skal det korrigeres med en pulje til indeks regulering på 200.000 kr.</p> <p>Midttrafik har kvitteret for modtagelsen og indarbejder ændringsønsket.</p>

Horsens	<p>Budgetforslaget for Horsens Kommune vedr. den kollektive trafik i 2022 blev godkendt på Byrådsmødet den 27. september.</p> <p>Midttrafik har kvitteret for modtagelsen.</p>
Ikast-Brande	<p>Ikast-Brande kommune har ingen kommentarer til Budget 2022.</p> <p>Midttrafik har kvitteret for modtagelsen.</p>
Lemvig	<p>Budget 2022 for Lemvig Kommune godkendes herfra.</p> <p>Midttrafik har kvitteret for modtagelsen.</p>
Norddjurs	<p>Norddjurs Kommune har i budgetaftalen for 2022 besluttet at afsætte 750.000 kr. ekstra til busdrift i 2022 og overslagsårene. Ellers ingen bemærkninger til budgettet.</p> <p>Midttrafik har kvitteret for modtagelsen og indarbejder ændringsønsket.</p>
Odder	<p>Miljø-, Teknik, og Klimaudvalget i Odder Kommune har på møde den 14. september 2021 taget Midttrafiks budget 2022 til efterretning.</p> <p>Midttrafik har kvitteret for modtagelsen.</p>
Randers	<p>Hermed hørings svar fra Randers Kommune vedrørende budgettet for 2022, som blev behandlet i miljø- og teknikudvalget den 25. oktober 2021.</p> <p>Randers Kommune afgiver hørings svar uden bemærkninger.</p> <p>Midttrafik har kvitteret for modtagelsen.</p>
Ringkøbing-Skjern	<p>Ringkøbing-Skjern Kommunes Teknik- og Miljøudvalg godkendte på mødet den 26. oktober 2021 Midttrafiks budgetforslag for 2022 med bemærkning om, at den forventede merudgift på 262.000 kr. i 2022 som følge af pristigningerne indarbejdes i budgetforslaget.</p> <p>Midttrafik har kvitteret for modtagelsen og indarbejder ændringsønsket.</p>
Silkeborg	<p>Teknik – og Miljøchefen indstiller til Plan- og Vejudvalget,</p> <ul style="list-style-type: none"> • at Midttrafiks forslag til budget 2022 godkendes. • At Silkeborg Kommune opsiger kontrakt på tilkøb af 1.000 optioner på billetkontrol. <p>Indstillingen blev godkendt.</p> <p>Midttrafik har kvitteret for modtagelsen. Optionen på ekstra billetkontrol ophører pr. 01-12-2021 efter aftale med Silkeborg og G4S.</p>
Skanderborg	<p>Midttrafiks budget 2022 for Skanderborg Kommune har været i politisk høring, og er blevet behandlet i Byrådet d. 29. september 2021.</p> <p>Byrådet vedtog at godkende Midttrafiks budget 2022 for Skanderborg Kommune med følgende bemærkninger:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Den budgetterede besparelse på skolebuskørslen ændres til 750.000 kr. 2. Budgettet for Flextur øges med 50.000 kr. <p>Midttrafik har kvitteret for modtagelsen og indarbejder ændringsønskerne.</p>
Skive	<p>Skive Kommune tager budgetoplægget til efterretning.</p> <p>Midttrafik har kvitteret for modtagelsen.</p>

Struer	<p>Struer Kommune har godkendt Midttrafiks budget 2022 for kollektiv trafik med følgende bemærkninger til kørselsudgifterne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rute 23 er indregnet med helårseffekt i budget 2022, men nedlægges ved udgangen af juni 2022. • Rute 335's udvidelse, for at betjene Vejrum Kirkeby og Vejrumstad, når rute 23 nedlægges, er ikke indregnet i budgettet. <p>Ovenstående skal indregnes i budgettet.</p> <p>Midttrafik har kvitteret for modtagelsen.</p>
Syddjurs	<p>Syddjurs Kommune følger Midttrafiks anbefaling om at indregne meromkostningen på 0,3 mio. kr. i budgettet for 2022, i henhold til den mail Midttrafik har udsendt d. 15-10-2021 vedr. prisstigninger på drivmiddel. Derudover har Syddjurs Kommune ingen yderligere bemærkninger til budgetforslaget for 2022.</p> <p>Midttrafik har kvitteret for modtagelsen og indarbejder ændringsønsket.</p>
Viborg	<p>Viborg har ingen bemærkninger til budgettet.</p> <p>Midttrafik har kvitteret for modtagelsen.</p>
Aarhus	<p>Vedrørende Aarbus</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aarhus Kommune forventer et årligt overskud fra AarBus som tilbagebetaling på 35 mio. kr. om året fra 2022 og frem. • Aarhus Byråd har besluttet at bruge 60 mio. kr. af AarBus' egenkapital fordelt ligeligt i årene 2022 og 2023 med 30 mio. kr. per år. Disse forventes udbetalt som modregning i kommunens betalinger til Midttrafik. <p>Andre forhold: Indekspulje på 6.324.000 kr. indregnes.</p> <p>Midttrafik har kvitteret for modtagelsen og indarbejder ændringsønskerne.</p>
Regionen	<p>Præhospitalet har gennemgået budget 2022. Vi har ingen hørings svar til budgettet.</p> <p>Regionsrådet har på sit møde den 28. oktober 2021 godkendt Midttrafiks budget 2022 med følgende beslutning:</p> <ul style="list-style-type: none"> • at Midttrafiks budget 2022 godkendes med en ramme på 423,7 mio. kr., inkl. statslige tilskud og brug af hensatte midler, idet der forudsættes fuld statslig kompensation for COVID-19-relaterede merudgifter og mindreindtægter, og • at differencen på 5,3 mio. kr. mellem høringsbudgettets forventede forbrug og den meddelte ramme håndteres inden for styringsmodellen for Midttrafik. <p>Midttrafik har kvitteret for modtagelsen.</p>

Bilag 5

Midttrafik
Søren Nymarksvej 3
8270 Højbjerg

Skovvej 20
8382 Hinnerup

Tlf. 8964 1010

favrskov@favrskov.dk
www.favrskov.dk

Høringssvar til Midttrafiks budget 2022

Favrskov Byråd behandlede Midttrafiks forslag til budget 2022 på mødet 26. oktober 2021.

28. oktober 2021

Favrskov Kommune bemærker, at antallet af ture for specialkørsel af børn er opjusteret sammenlignet med budget 2021, hvilket medfører merudgifter for ca. 1 mio. kr. I budgettet for 2022 lægges til grund, at der vil være specialkørsel af børn svarende til 43.100 ture.

Sagsbehandler:
Didde Egestad Tlf.
89 64 53 18
dege@favrskov.dk

Personlig henvendelse:

Favrskov Kommune
Teknik og Miljø
Torvegade 7
8450 Hammel

Der er ikke forhold, som underbygger, at behovet for specialkørslen af børn vil øges i 2022 sammenlignet med 2021. Derfor bør det lægges til grund for budgettet for 2022, at der er ca. 38.000 ture i stedet for 43.100 ture, så budgettet afspejler de reelle forventninger til behovet for specialkørsel. Herved nedjusteres budgettet med ca. 1. mio. kr.

Sagsnr. EMN-2021-
02289

Derudover er der indregnet en stigning i administrationsbidraget på flextrafikken på 1 kr. pr. tur. Denne prisstigning synes ikke begrundet i det fremsendte materiale.

Dokumentnr.
2488325

Det er Favrskov Kommunes anbefaling, at der fremadrettet planlægges med en mere omfattende og tættere inddragelse af kommunens administration forud for fremsendelse af budgetforslaget i politisk høring hos kommunen.

Afslutningsvist vil vi bemærke, at der er et stort behov for, at der kan indgås tværkommunale aftaler om flexitur, hvor Favrskov Kommune særligt ønsker flexitur til/fra Randers Sygehus.

Herudover har Favrskov Kommune ikke bemærkninger til Midttrafiks forslag til budget 2022.



Venlig hilsen

Nils Borring
Borgmester

Postadresse:
Favrskov Kommune
Trafik og Veje

Fra: [Lars Oksbjerg](#)
Til: [Jakob Munk Tersbøl](#)
Emne: Midttrafik budget 2022
Dato: 4. oktober 2021 12:44:03
Vedhæftede filer: [image001.gif](#)

Hej Jakob

Jeg ved lige om det er dig jeg skal have fat i, men jeg har noteret at Midttrafik skal have en tilbagemelding på budget 2022 for Hedensted Kommune ultimo oktober.

Hedensted Kommune har godkendt det forslag til budget, der er sendt i politisk høring.

Med venlig hilsen

Lars Oksbjerg

Kørselskoordinator

Kørselskontor
Stationsparken 1, 7160 Tørring
Lars.Oksbjerg@Hedensted.dk

www.hedensted.dk

M: +4524341211

D: +4579755112

T: 79755000



Send sikkert via Digital Post: www.hedensted.dk/kontakt



Herning
Kommune

Midttrafik
Søren Nymarks vej 3
8270 Højbjerg

Vej, Trafik og Byggemodningafdeling»
Rådhuset, Torvet
7400 Herning
Tlf.: 9628 2828
www.herning.dk

Sagsnummer:
13.05.00-S55-1-16

Kontaktperson:
Kim Bredgaard Grarup

Dato: 15. september 2021

Hørings svar til Midttrafiks forslag til budget 2022

Byrådet i Herning Kommune har den 5. oktober 2021 behandlet Midttrafiks fremsendte forslag til budget for 2022.

Herning Kommune har følgende bemærkninger til det fremsendte budget 2022:

- Rejsekortet ses ikke at have givet en positiv udvikling på indtægtssiden, som ellers var forventet.
- Midttrafik anmodes om at komme med forslag til at løse de økonomiske udfordringer, herunder muligheden for takstforhøjelse samt reduktion af administrative omkostninger.
- Midttrafiks årlige prisfremskrivning skal følge KL's prisfremskrivning.
- Midttrafik anmodes om at gå tilbage til almindeligt rengørings niveau.

Herning Kommune indstiller budgetforslaget for 2022 til godkendelse under de i forslaget indarbejdede forudsætninger.

Med venlig hilsen
På byrådets vegne

Dorte West
Borgmester

Erik Hattens
Kommunaldirektør

Herning Kommune
Rådhuset, Torvet 5
7400 Herning

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

26. november 2021

Journalnr.:
724652

Kontaktperson:
Tim Callesen

E-mail:
tic@midttrafik.dk

Vedr. Herning Kommunes høringssvar til Midttrafiks forslag til budget 2022

Midttrafik har den 7. oktober 2021 modtaget Herning Kommunes høringssvar til Midttrafiks budgetforslag for 2022. Høringssvaret indeholder en række bemærkninger som Midttrafik tager til efterretning. Bemærkningerne gengives som understreget med en efterfølgende kommentar fra Midttrafik.

Rejsekortet ses ikke at have givet en positiv udvikling på indtægtssiden, som ellers var forventet.

Midttrafik er bekendt med, at der i det landsdækkende rejsekortprojekt blev talt om, at der kunne forventes flere indtægter sfa. indførelsen af rejsekortet. Midttrafik har dog hele tiden ment, at denne forudsætning var for optimistisk, og har derfor aldrig indarbejdet stigende indtægter sfa. rejsekortets indførelse i budgetterne.

Midttrafik anmodes om at komme med forslag til at løse de økonomiske udfordringer, herunder muligheden for takstforhøjelse samt reduktion af administrative omkostninger.

Midttrafik benytter taksstigningsloftet¹ fuldt ud og kan dermed ikke hæve taksterne yderligere. Takststigningsloftet for 2022 er 0 %.

Midttrafik er fortsat blandt Danmarks billigste trafikelskaber målt på administrationen. En yderligere besparelse heri kan få konsekvenser for det serviceniveau, der bliver givet til Midttrafiks kunder, leverandører og bestillere. Såfremt der er ønsker om besparelse på administrationen, skal det løftes i Midttrafiks bestyrelse.

Midttrafiks administration vil indgå dialog med Herning Kommunes administration om at klarlægge en eventuel økonomisk udfordring, og hvordan den kan imødekommes med de midler, der står til rådighed.

¹ <https://www.trafikstyrelsen.dk/da/Kollektiv-trafik/Takster/Takststigningsloft#>

Midttrafiks årlige prisfremskrivning skal følge KL's prisfremskrivning.

Midttrafik skal som trafikselskab følge de fremskrivninger, der gælder for diverse områder, hvoraf en række benytter KL's prisfremskrivning. Dog skal kontrakter med busselskaber reguleres efter indeks jf. Trafikselskaberne i Danmark² mens indtægter kan fremskrives med takststigningsloftet. Der kan derfor opstå afvigelser mellem Midttrafiks samlede fremskrivning og den fremskrivning, der gives til kommuners og regionens budgetter. Det kan Midttrafik ikke egenhændigt ændre på.

Midttrafik anmodes om at gå tilbage til almindeligt rengøringsniveau.

Midttrafik følger gældende krav og anbefalinger. I budget 2022 forudsættes fortsat rengøring i busser og rutebilstationer samt letbane. Dog forventes udgiften at blive kompenseret af Staten og hvis tilfældet derfor ikke vil byrde bestillernes økonomi.

Venlig hilsen
Midttrafik

Lone Litvak
Økonomichef

² <https://trafikselskaberne.dk/omkostningsindeks/>

Fra: [Lena Husted \(Holstebro Kommune\)](#)
Til: [Tim Callesen](#)
Emne: Budget 2022 - politisk høring
Dato: 29. september 2021 13:06:10
Vedhæftede filer: [image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)

Hej Tim

Teknisk Udvalg, Holstebro Kommune behandlede på deres møde 28. september 2021 budget 2022 for kollektiv trafik.

Budget 2022 for Midttrafik blev taget til efterretning.

Budget 2022 for Holstebro Kommune blev taget til efterretning. Samtidig skal det korrigeres med en pulje til indeks regulering på 200.000 kr.

Har du brug for yderligere siger du endelig til.

Venlig hilsen

Lena Husted
Teamkoordinator

Telefon 9611 7685 • Mobil 2219 9997



Fra: [Morten Møgelhøj Hansen](#)
Til: [Tim Callesen](#)
Cc: [Rikke Rasmussen](#)
Emne: Budgetforslag for den kollektive trafik i 2022 - godkendt i Horsens Kommune
Dato: 29. september 2021 16:56:35
Vedhæftede filer: [image001.png](#)

Hej Tim

Budgetforslaget for Horsens Kommune vedr. den kollektive trafik i 2022 blev godkendt på Byrådsmødet den 27. september.

I kan se sagen under dagsordener ved punkt 8. Her er link til det:
<https://horsens.dk/Politik/Byraadet/50/50-3409>

Med venlig hilsen

Morten Møgelhøj Hansen
Administrativ Medarbejder

Telefon direkte: 76292569
Mail: mmo@horsens.dk



Teknik og miljø (TM)

Trafik og Vej
Rådhusvej 4
8700 Horsens

Vi behandler naturligvis dine personoplysninger efter reglerne for databeskyttelse. Læs mere [her](#)

Fra: [Ellen Bach Fjendsbo](#)
Til: [Jakob Munk Tersbøl](#)
Emne: SV: Høringsvar budget 2022
Dato: 5. november 2021 09:17:10
Vedhæftede filer: [image001.png](#)
[IMG1IBK_Erhvervs klima_mail_logo_2021_ipg.jpeg](#)
[IMG2IBK_DDH_logo_2018_ipg.jpeg](#)

Hej Jakob

Ikast-Brande kommune har ingen kommentarer til Budget 2022

Venlig hilsen

Ellen Bach Fjendsbo

planlægger, varme og kollektiv trafik

Ikast-Brande Kommune

Plan og Udvikling

Sjællandsgade 6

7430 Ikast

Tlf.: +4599604000

Direkte: +4599603310

E-mail: elfje@ikast-brande.dk

Sikker e-mail: <https://www.ikast-brande.dk/digital-post>

www.ikast-brande.dk

Fra: [Pia Andersen](#)
Til: [Jakob Munk Tersbøl](#)
Emne: SV: Deadline for høringsfrist den 31/10
Dato: 28. oktober 2021 14:23:03
Vedhæftede filer: [image001.png](#)

Hej Jakob.

Budget 2022 for Lemvig Kommune godkendes herfra.

Med venlig hilsen

Pia Andersen

Kørselskoordinator

Bygge- og Erhvervs-service

Fra: [Rene Meyer](#)
Til: [Jakob Munk Tersbøl](#)
Emne: SV: Deadline for høringsfrist den 31/10
Dato: 25. oktober 2021 09:33:33
Vedhæftede filer: [image002.png](#)
[image003.png](#)

Hej Jakob,

Min kollega Jytte Skiffard plejer at håndtere dette, men hun er langtidssygemeldt. Men jeg kan fortælle, at Norddjurs Kommune i budgetaftalen for 2022 har besluttet at afsætte 750.000 kr. ekstra til busdrift i 2022 og overslagsårene. Jeg er i dialog med Maria Windstrup Holst om, hvordan de skal udmøntes, men det er ikke afgjort hvilken rute det skal tilføres. Så kan vi blot skrive dem på som forbedring af den kollektive trafik i budgetmaterialet?

Ellers har jeg ikke nogen bemærkninger til budgettet.

Med venlig hilsen

Rene Meyer

Udviklingskonsulent

Fællesforvaltningen

Norddjurs Kommune

Email: rem@norddjurs.dk

Kollektiv trafik - Midttrafik - Budget 2022

Sagsnr.: S2021-3559

Dok.nr.: D2021-80943

Resumé

Midttrafik har sendt budgetforslag 2022 i høring med frist frem til den 31. oktober 2021.

Forvaltningen indstiller, at budgettet tages til efterretning.

Baggrund for sagen

Midttrafiks bestyrelse godkendte den 18. juni 2021 forslag til 1. behandling af budgettet for 2022.

Oplægget viser at Odder Kommune i 2022 må påregne en samlet udgift til Midttrafik på i alt 9,8 mio. kr. fordelt således:

Busdrift, herunder flexbus	7,7 mio. kr.
Flextrafik	1,0 mio. kr.
Samlet administration (inkl. letbanen)	1,1 mio. kr.

Effekter af nyt udbud er indregnet.

Som følge af en reducere af kørselsomfanget samt at den gennemsnitlige timepris er reduceret i forhold til 2021, forventes udgiften til busdrift at falde med 1,2 mio. kr.

Kørselsomfanget reduceres fra 10332 timer (budget 2021) til 10063 timer (budget 2022) - bl.a. pga. omlægning af rute 1004, da busserne ikke mere kan køre under broen ved Assedrup og mindre justeringer i køretiden, samt fordeling af skoledage.

Den gennemsnitlige timepris er reduceret væsentligt som følge af det nye udbud på busserne - fra kørselsudgifter på 9.639.000 kr. i 2021 (Arriva) til 8.677.000 kr. i 2022 (Elbusser - Lokalbus A/S).

Flexbus er opskrevet med 0,1 mio. kr. som følge af den faktiske kørsel med flexbusruterne. Her benyttes især rute 302 mere end hidtil forudsat.

Indtægterne forventes at stige med ca. 0,3 mio. kr. som følge af Midttrafiks nye indtægtsmodel, der indføres i de næste 3 år.

Forvaltningens bemærkninger

På Odder Kommunes budget 2022 er der afsat 11,4 mio. kr. til den samlede kollektive trafik, eksklusiv skolekort (1,0 mio. kr.). Det vil sige, at der som udgangspunkt er 1,6 mio. kr. i overskud på kommunens budget.

Midttrafik vurderer og tilpasser imidlertid løbende budgettet, både i slutningen af 2021, hvor budget 2022 endelig godkendes af Bestyrelsen for Midttrafik og løbende i 2022.

Da Midttrafiks køreplanlægning ligeledes er bundet op på skoleåret, og nye køreplaner træder i kraft hvert år omkring 1. juli, kan der ske ændringer i deres budget for det enkelte kalenderår, f.eks. som følge af ændret køreplaner, nye ruter, ændret driftsomkostninger mv.

På baggrund af det hidtidige udgiftsniveau vurderer forvaltningen, at Midttrafiks budgetforslag tages til efterretning.

Sagens gang

Kollektiv trafik - Midttrafik - Budget 2022

- Miljø-, Teknik- og Klimaudvalget den 14. september 2021

Forvaltningen indstiller

At der meddeles Midttrafik, at budget 2022 tages til efterretning

Behandling på Miljø-, Teknik- og Klimaudvalget 14-09-2021 - 15:00

Åbent

Fraværende: –

Beslutning

Taget til efterretning

Bilagsliste

[D2021-80886](#)

Budget 2022 fra Midttrafik

Fra: [Nana Paulli Juul Andersen](#)
Til: [Jakob Munk Tersbøl](#)
Emne: SV: Deadline for høringsfrist den 31/10
Dato: 29. oktober 2021 11:35:19
Vedhæftede filer: [image001.png](#)

Hej Jakob

Hermed høringsvar fra Randers Kommune vedrørende budgettet for 2022, som blev behandlet i miljø- og teknikudvalget den 25. oktober 2021.

Randers Kommune afgiver høringsvar uden bemærkninger.

Venlig hilsen

Nana Andersen

Kollektiv trafik

Randers Kommune

Veje og trafik

89151655 - 25441655



Beskyttelse af dine personlige oplysninger er vigtig.

På <https://www.randers.dk/databeskyttelse> kan du læse, hvordan Randers Kommune behandler dine personoplysninger.

Fra: [Keld Sandal](#)
Til: [Jakob Munk Tersbøl](#)
Emne: Godkendelse af budget 2022
Dato: 27. oktober 2021 13:00:13
Vedhæftede filer: [image001.png](#)

Hej Jakob

Ringkøbing-Skjern Kommunes Teknik- og Miljøudvalg godkendte på mødet den 26. oktober 2021 Midttrafiks budgetforslag for 2022 med bemærkning om, at den forventede merudgift på 262.000 kr. i 2022 som følge af prisstigningerne indarbejdes i budgetforslaget.

Venlig hilsen

Keld Sandal

Faglig koordinator

Viden og Strategi, Økonomi og Rådgivning

Smed Sørensens Vej 1, 6950 Ringkøbing

Telefon: 99 74 15 26

Mail: keld.sandal@rksk.dk

CVR. nr. 29189609

Logo_m-NaturensRige_farve



Fra: [Yvonne Hjort Sørensen \(11635\)](#)
Til: [Jakob Munk Tersbøl](#)
Emne: Midttrafiks 1. udkast til budget 2022 for Silkeborg Kommune (EMN-2021-02997)
Dato: 8. oktober 2021 10:48:56
Vedhæftede filer: [image001.png](#)
[image002.png](#)

Hej Jakob

Plan- og Vejudvalget behandlede på sit møde 4. oktober 2021 Midttrafiks 1. udkast til budget 2022 for Silkeborg.

Med følgende indstilling:



Indstillingen blev godkendt.

Opsigelse af tilkøb af 1.000 optioner på billetkontrol:

Kan tilkøb af ekstra billetkontrol bringes til ophør allerede pr. 31.12.2021, således at budgettet kan nedjusteres med ca. 164.000 kr. i 2022?

Corona:

Kan Midttrafik på nuværende tidspunkt oplyse, hvorvidt penge til ekstra rengøring af busser (ca. 1 mio. kr.) pilles ud af budget 2022?

Indtægtsnedgangen på ca. 13% (ca. 1,9 mio. kr.) blev besluttet før sommerferien, kan Midttrafik på nuværende tidspunkt oplyse, om indtægtsnedgangen fastholdes, eller om der er basis for en opjustering af indtægten på baggrund af udviklingen af passagertal i Silkeborg?

Har Midttrafik kendskab til andre ændringer i budget 2022, herunder om der er aftalt forhandlinger om evt. kompensation for Coronarelaterede udgifter i 2022?

Venlig hilsen

Yvonne Hjort Sørensen

Trafikmedarbejder

Teknik- og Miljøafdelingen

Silkeborg Kommune logo



Silkeborg Kommune

Søvej 1, 8600 Silkeborg

Telefon: 89 70 15 27

yhs@silkeborg.dk

www.silkeborg.dk

Følg os på www.facebook.com/silkeborgkom

[Find parkering, mødelokaler og afdelinger på Rådhuset](#)

Silkeborg Kommune behandler dine data iht. **GDPR**, læs mere [her](#)

Fra: [Troels Tofte Hansen](#)
Til: [Jakob Munk Tersbøl](#)
Cc: [Solvej Jespersen](#); [Jan Ingebrigtsen](#); [Jens Peter Langballe Sørensen](#)
Emne: Budget 2022 - politisk høringsvar Skanderborg Kommune
Dato: 7. oktober 2021 08:38:07
Vedhæftede filer: [image001.jpg](#)

Hej Jakob

Midttrafiks budget 2022 for Skanderborg Kommune har været i politisk høring, og er blevet behandlet i Byrådet d. 29. september 2021.

Byrådet vedtog at godkende Midttrafiks budget 2022 for Skanderborg Kommune med følgende bemærkninger:

1. Den budgetterede besparelse på skolebuskørslen ændres til 750.000 kr.
2. Budgettet for Flextur øges med 50.000 kr.

Ad 1. Der er i budgettet estimeret en nedgang på 1.400 køreplantimer, svarende til en mindreudgift på 1. mio. kr. Midttrafiks budget tager udgangspunkt i nye skolebuskontrakter pr. 1. januar 2022. Kontraktstart er dog blevet flyttet til 19. april 2022, hvorved den budgetterede besparelse på skolebuskørslen ligeledes ændres til 750.000 kr.

Ad 2. Dette også pga. skolebusændringer, der bl.a. forventes at øge brugen af Flextur. Jeg går ud fra at ovenstående bemærkninger indarbejdes i det endelige budget 2022. Hvis du har spørgsmål, så tager du selvfølgelig bare fat i mig.

Venlig hilsen

Troels Tofte Hansen

Mobilitetsplanlægger

Plan, Teknik og Miljø

Direkte: 8794 7795

Troels.Tofte.Hansen@skanderborg.dk

cid:image001.jpg@01DoE49C.A2C931Fo



Skanderborg Kommune
Skanderborg Fælled 1
8660 Skanderborg

Fra: [Tina Sonne](#)
Til: [Jakob Munk Tersbøl](#)
Emne: Re: Deadline for høringsfrist den 31/10
Dato: 9. november 2021 16:45:59
Vedhæftede filer: [image002.png](#)
[image003.png](#)

Hej Jakob

Skive Kommune tager budgetoplægget til efterretning.

Mvh Tina Sonne

Hent [Outlook til iOS](#)

Fra: Tina Sonne

Sendt: Tuesday, October 26, 2021 10:02:02 AM

Til: Jakob Munk Tersbøl <jamt@Midttrafik.dk>

Emne: SV: Deadline for høringsfrist den 31/10

Hej Jakob

Det er super. Du får et svar den 9. november. Mange tak for hjælpen, det er jeg rigtigt glad for

Med venlig hilsen

Tina Sonne
Teamleder

Teknik, Miljø & Udvikling - Plan & Support - Økonomi

tins@skivekommune.dk

T: 9915 6225

M: 2061 0392



Rådhuspladsen 2 . Postboks 509 . 7800 Skive

T: 9915 5500 . www.skive.dk

Fra: Jakob Munk Tersbøl <jamt@Midttrafik.dk>

Sendt: 26. oktober 2021 09:42

Til: Tina Sonne <TINS@skivekommune.dk>

Emne: SV: Deadline for høringsfrist den 31/10

Hej Tina

Hvis jeg kan få et svar fra dig senest den 9. november, så kan vi stadig godt nå at indarbejde det i budgettet for 2022.

Venlig hilsen

Jakob Munk Tersbøl
Billetkontrol og BI
Økonomi

87 40 82 66 •

Jamt@midttrafik.dk

Sender du fortrolige eller følsomme personoplysninger til Midttrafik, skal det ske via en sikker mailforbindelse. Se Midttrafiks [privatlivspolitik](#).

Midttrafik
Att.: Jakob Munk Tersbøl
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Høringsvar: Midttrafiks budgetforslag – budget 2022

Struer Kommune har godkendt Midttrafiks budget 2022 for kollektiv trafik med følgende bemærkninger til kørselsudgifterne:

- Rute 23 er indregnet med helårseffekt i budget 2022, men nedlægges ved udgangen af juni 2022.
- Rute 335's udvidelse, for at betjene Vejrum Kirkeby og Vejrumstad, når rute 23 nedlægges, er ikke indregnet i budgettet.

Budgetforslaget har været på dagsordenen i Teknik-, miljø- og klimaudvalget den 30. september 2021.

Med venlig hilsen

Ellen Merete Smed Due

DATO
04-10-2021

JOURNALNUMMER
13.05.00-A00-6-20

TEKNISK DRIFT OG ANLÆG
SMEDEGADE 7, 1.
7600 STRUER

E: TDA@STRUER.DK

SAGSBEHANDLER:
ELLEN MERETE SMED DUE
DIREKTE TELEFON:
96848428

Fra: [Klaus Dannemarre](#)
Til: [Jakob Munk Tersbøl](#)
Cc: [Paw Fjordside Nielsen](#)
Emne: SV: Deadline for høringsfrist den 31/10
Dato: 29. oktober 2021 12:37:14
Vedhæftede filer: [image001.png](#)

Hej Jacob

Høringssvar vedr. Budgetforslag 2022:

Syddjurs Kommune følger Midttrafiks anbefaling om at indregne meromkostningen på 0,3 mio. kr. i budgettet for 2022, i henhold til den mail Midttrafik har udsendt d. 15-10-2021 vedr. prisstigninger på drivmiddel. Derudover har Syddjurs Kommune ingen yderligere bemærkninger til budgetforslaget for 2022.

Venlig hilsen

Klaus Dannemarre

Kørselskoordinator
Syddjurs Kommune, Mobilitet

Direkte +4587535231
Mobil 23118737
klds@syddjurs.dk

Fra: [Britt Bak Odgaard](#)
Til: [Jakob Munk Tersbøl](#)
Emne: SV: Deadline for høringsfrist den 31/10
Dato: 3. november 2021 12:54:53
Vedhæftede filer: [image001.png](#)

Hej Jakob

Vi har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Britt Bak Odgaard, Afdelingsleder

Direkte tlf.: 87 87 51 18



Teknik & Miljø, Trafik og Veje
Prinsens Alle 5, DK- 8800 Viborg



Bemærkninger til Budget 2022 for Aarhus Kommune

28. oktober 2021

Side 1 af 1

Aarhus Kommune har følgende bemærkninger til Midttrafiks budget for 2022

Vedrørende Aarbus

- Aarhus Kommune forventer et årligt overskud fra AarBus som tilbagebetaling på 35 mio. kr. om året fra 2022 og frem.
- Aarhus Byråd har besluttet at bruge 60 mio. kr. af AarBus' egenkapital fordelt ligeligt i årene 2022 og 2023 med 30 mio. kr. per år. Disse forventes udbetalt som modregning i kommunens betalinger til Midttrafik.

Andre forhold

Jf. mail af 15. oktober 2021 om indekspuljer i budget 2022, ser Aarhus Kommune gerne, at der indarbejdes en pulje på 6.324.000 kr. svarende til den udvikling, der har været i dieselpriiser siden budgettet for 2022 kom i politisk høring.

TEKNIK OG MILJØ

Mobilitet, Anlæg og Drift
Aarhus Kommune

Trafik

Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

Telefon: 89 40 44 00

Direkte telefon: 41 85 85 90

E-mail:

anlaeg@mtm.aarhus.dk

Direkte e-mail:

jkie@aarhus.dk

www.aarhus.dk

Sag: 21/098324-1

Sagsbehandler:

Kim Josefsen

Fra: [Jeanette Grauballe](#)
Til: [Jakob Munk Tersbøl](#)
Emne: SV: Deadline for høringsfrist den 31/10
Dato: 28. oktober 2021 09:52:01
Vedhæftede filer: [image002.png](#)
[image003.png](#)

Kære Jacob Munk Tersbøl
Præhospitalet har gennemgået budget 2022. Vi har ingen hørings svar til budgettet.
Med venlig hilsen

Jeanette Grauballe

AC-fuldmægtig

Tlf.: 40 21 10 13

Jeanette.Grauballe@ph.rm.dk

Præhospitalet • Region Midtjylland
Olof Palmes Allé 34 • DK-8200 Aarhus N



www.rm.dk

www.ph.rm.dk

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg



Politisk høringsvar på Midttrafiks budgetforslag 2022

Dato 29-10-2021

Sagsbehandler Claus Meldgaard

Claus.Meldgaard@RU.RM.DK

Tel. +4521582485

Sagsnr. 1-30-75-3-21

Midttrafik har den 18. juni 2021 førstebehandlet budget 2022 og sendt det i politisk høring hos bestillerne med svarfrist den 31. oktober 2021.

Regionsrådet har på sit møde den 28. oktober 2021 godkendt Midttrafiks budget 2022 med følgende beslutning:

Side 1

- at Midttrafiks budget 2022 godkendes med en ramme på 423,7 mio. kr., inkl. statslige tilskud og brug af hensatte midler, idet der forudsættes fuld statslig kompensation for COVID-19-relaterede merudgifter og mindreindtægter, og
- at differencen på 5,3 mio. kr. mellem høringsbudgettets forventede forbrug og den meddelte ramme håndteres inden for styringsmodellen for Midttrafik.

Der er tidligere administrativt truffet aftale om indarbejdelse af tre forhold, som ikke indgik i det førstebehandlede budget:

- Midttrafik budgetterer ikke med anvendelse af det fulde statslige tilskud i 2022 for driften af strækningen Holstebro-Skjern. Høringsbudgettet opskrives dermed med 1 mio. kr.
-

Dette forhold er indarbejdet i den udmeldte ramme.

- De midlertidige uddannelsesruter, som blev indført efter beslutning i regionsrådet i 2018, opretholdes til udgangen af 2022, da regionsrådet forudsatte en evaluering og beslutning om forlængelse eller nedlæggelse efter tre års drift. Regionsrådet forelægges evalueringen i april 2022 om de uddannelsessøgendes anvendelse af uddannelsesruterne.
- Det étårige forsøg med forlængelsen af rute 116 til Langkær Gymnasium indgik ikke i det udsendte budget.

Disse to forhold håndteres gennem hensatte midler i 2022, og ligger udover den meddelte ramme.

Venlig hilsen



Henning Salling
Vicekontorchef

midt
regionmidtjylland

Att:
Morten Mandøe, cheføkonom i KL
Tommy Kjelsgaard, vicedirektør i Danske Regioner

10. september 2021

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Til KL og Danske Regioner

I maj 2021 blev DUT-forhandlingerne om punkt 114 på LCP 2020-2021 om ændring af lov om trafikkselskaber (Fremme af digitale mobilitetstjenester, forenkling af afstandskrav for fjernbuskørsel m.v.) aftalt udskudt.

Sagen blev udskudt med henblik på bedre oplysning, da Rejsekort & Rejseplan A/S i sommeren 2021 ville gennemføre en markedsdialog med henblik på at afdække de faktiske omkostninger ved at udvikle en national MaaS-app. Der var ligeledes enighed om, at dialogen om sagen skulle genoptages efter den afsluttede markedsdialog.

Den 31. august 2021 blev bestyrelsen i Rejsekort & Rejseplan A/S præsenteret for resultaterne af markedsdialogen, herunder en opdateret business case for realiseringen af en MaaS-app.

I forbindelse med præsentationen af resultaterne, blev det over for ministeriet bekræftet, at de overordnede tal i business casen ikke kan forventes at ændre sig væsentligt som led i bestyrelsens videre arbejde med at tilrettelægge selskabets strategi for at realisere en MaaS-app. Ved bestyrelsesmødet stod det ligeledes klart, at der blandt trafikvirksomhederne er et ønske om en finansiel afklaring.

Overordnet vurderes det i business casen, at der i årene 2022–2027 vil være udviklingsudgifter i størrelsesordenen godt 370 mio. kr. og udgifter til paralleldrift mv. på i alt knap 490 mio. kr. (risikovægtede gennemsnit). Ved at nedlægge den fysiske rejsekort-infrastruktur, som anbefalet af selskabets rådgiver, vurderes der at være en årlig nettobesparelse på knap 200 mio. kr. fra 2028. Business casen er således positiv over perioden 2022–2035. Det bemærkes, at udgifter til at udvikle en løsning til ikke-digitale borgere er indregnet i business casen.



Jeg vedlægger et notat fra Rejsekort & Rejseplan A/S, der uddyber tallene bag business casen og giver en status for selskabets strategiproces.

På baggrund af den opdaterede positive business case, som vurderer, at trafikselskaberne og deres ejere med tiden vil indhøste betydelige årlige besparelser, er statens udgangspunkt fortsat, at der ikke skal ydes DUT-kompensation til kommuner og regioner. Dette skal også ses i lyset af, at den eksterne analyse af udgifterne ved MaaS fra 2019 viste, at omkostningerne drevet af lovens krav alene udgjorde godt 50 pct.

Eftersom der nu som forudsat foreligger et opdateret beslutningsgrundlag i DUT-sagen ønsker Transportministeriet en tilkendegivelse af KL og Danske Regioners udgangspunkt i sagen.

Det kan oplyses, at der i forbindelse med aftalen om Udmøntning af investeringsmidler i Bedre og billigere kollektiv trafik for perioden 2022-2035 af 28. juni 2021 fra statens side er aftalt afsat 40 mio. kr. til fremme af en hurtig og trinvis udvikling af en national MaaS-app. Der er således et politisk ønske om en snarlig afklaring og stillingtagen til den videre proces.

Rejsekort & Rejseplan A/S oplyser i vedlagte bilag, at selskabet arbejder frem mod, at der i december 2021 foreligger en strategiplan for udviklingen af en MaaS-app, der også er tiltrådt på bestyrelsesmøder hos de enkelte ejere.

Med venlig hilsen

Thomas Jørgensen
Afdelingschef

Transportministeriet
Frederiksholms kanal 27 F
1220 København K

9. september 2021

Status på strategiprocesen i Rejsekort & Rejseplan A/S

Transportministeriet har bedt om en status for strategiprocesen i Rejsekort & Rejseplan A/S med henblik på orientering af Kommunernes Landsforening og Danske Regioner mhp. afklaring af DUT i forbindelse med Lov 206.

Som rapporteret i seneste forretningsplan, fremsendt 2. juni 2021 til transportministeren, er Rejsekort & Rejseplan A/S i gang med at færdiggøre den fremtidige strategi for en samlet national trafikinformations- og mobilitetstjeneste for at kunne leve op til Lov 206 og det strategiske målbillede, som bestyrelsen har drøftet i løbet af 2020 og 2021.

Det strategiske målbillede opsummerer, at selskabet fremover vil levere en national trafikinformations- og mobilitetstjeneste, der bidrager til at gøre brugen af kollektiv transport nemmere og mere tilgængelig for slutbrugerne, samt via en effektiv platform gør det billigere for trafikvirksomhederne at drive billet- og trafikinformationsinfrastruktur og samtidig skaber grundlag for bedre indsigt i slutbrugerens mobilitetsbehov med henblik på bedre servicering af borgerne.

Selskabet har i første halvår af 2021 gennemført en struktureret markedsdialog med potentielle IT-leverandører med det formål at afdække markedets bud og anbefalinger på de væsentligste spørgsmål til den fremtidige IT-løsning og derigennem konsolidere det opstillede strategiske målbillede. Markedialogen viste, at der er et marked for MaaS, samt at IT-leverandørerne er klar med løsninger, som kan honorere det strategiske målbillede. Dialogen viser også at IT-leverandørerne generelt anbefaler gradvise ændring, baseret på afgrænsede pilotforsøg og løbende læring og risikominimering. På baggrund af markedsdialogen, det strategiske målbillede samt øvrige analyser for Rejsekort & Rejseplan A/S har Deloitte bistået selskabet med at udarbejde det første bud på en skitse for implementering af en fremtidig national trafikinformations- og mobilitetstjeneste.

Skitsen blev præsenteret af Deloitte på seneste temabestyrelsesmøde den 31. august 2021 og indeholder:

- Et udkast til en samlet løsningsbeskrivelse, der tager afsæt i det strategiske målbillede, og som sikrer overholdelse af de lovgivningsmæssige rammer herunder hensynet til en ikke-digital løsning, der først senere vil kunne beskrives fyldestgørende.
- Anbefaling til en trinvis implementering i tre hovedfaser med henblik på at opnå læring og minimere risici.
- Et udkast til en potentiel tidslinje for anskaffelse, udvikling og implementering, der sigter mod, at en pilotløsning idriftsættes i 2024 og fuldt udrulles i løbet af 2025.
- Et udkast til en business case indeholdende et estimat på udgifter forbundet med udvikling, implementering og drift af en fremtidig national trafikinformations- og mobilitetstjeneste, samt besparelser forbundet med en udfasning af det nuværende rejsekortsystem.

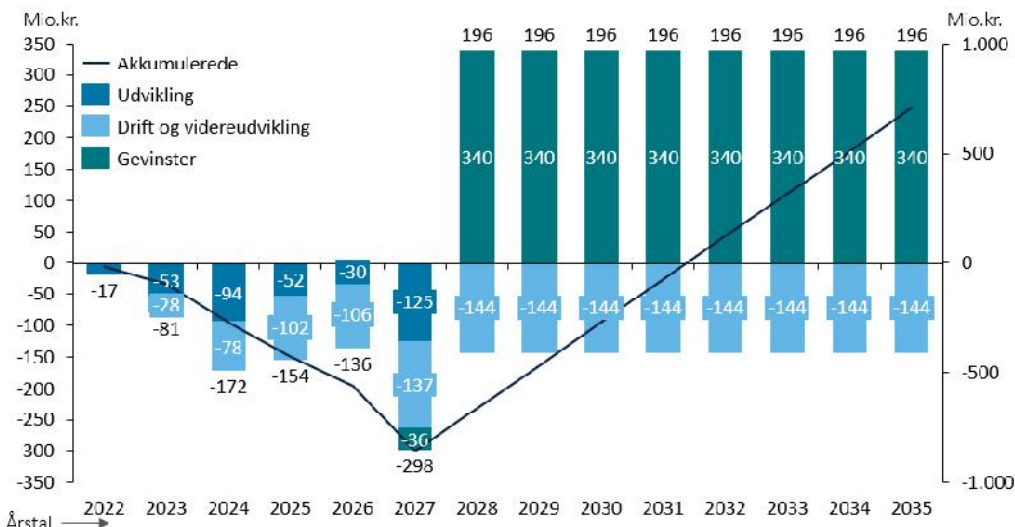
Udkastet til business casen indikerer, som illustreret i nedenstående figur (Deloitte's præsentation 31. august 2021), at der foreløbigt kan regnes med et break-even i 2031 og en samlet set positiv business case baseret på en 10-årig investeringshorisont.

Det planlægges, at det videre strategiarbejde i efteråret 2021 skal belyse håndtering af risici og forhold, der endnu ikke er tilstrækkeligt afklarede, bl.a.

- Hvilke krav er der til Rejsekort- og Rejseplan A/S' kompetencer og kompetenceopbygning med henblik på gennemførelse af strategien samtidig med at de nuværende teknologiske platforme skal holdes i gang i lang tid endnu
- Hvordan skal målbilleder om service til ikke-digitale borgere håndteres, såfremt det forventes først at kunne beskrives endeligt i løbet af implementeringen af strategien
- Hvordan skal services inden for trafikinformation udvikles
- Hvilken afdragshorizont er hensigtsmæssig i lyset af at forventningen til IT-infrastruktur generelt går mod kortere afdragshorisonter end det af Deloitte beregnede på 10 år

Med afsæt i den beskrevne samlede skitse, og vurderingen af risici mv, skal løsningsbeskrivelsen, implementeringsplan og business casen endelig konsolideres forud for bestyrelsens godkendelse. Der tages således fortsat forbehold i forhold til nøjagtigheden af business casen og det endelige finansieringsbehov. Det skal bemærkes, at der naturligvis også er en usikkerhed relateret til de tekniske forudsætninger for strategien, som først afdækkes fuldt ud, når kravspecifikationerne til udbuddet udarbejdes og selve udbuddet gennemføres.

Udiskonteret pengestrøm årligt og akkumulert er vist i nedenstående graf



Ved en tilbagediskontering/nettonutidsværdiopgørelse med en rente på 3,8 pct. opnås en akkumulerede gevinst i år 2035 på 346 mio.kr. og tilbagebetaling forventes i år 2033. Estimator for udvikling og drift er nærmere beskrevet i bilag.

Idet den endelige godkendelse af den nye strategi for den kommende nationale mobilitets- og trafikinformationstjeneste forudsætter behandling i en række fora, er der udarbejdet en samlet køreplan for godkendelsen, der rækker frem til en endelig godkendelse på en ekstraordinær generalforsamling i Rejsekort & Rejseplan A/S den 20. december 2021 (de enkelte møder fremgår af bilag 1):

- På kommende temabestyrelsesmøde den 20. september 2021 forventes en drøftelse og godkendelse af udkast til løsningsbeskrivelse, IT-transformation, implementeringsplan, business case og afledt finansieringsbehov.
- På temabestyrelsesmøder den 1. november 2021 forventes godkendelse af den endelige strategi for ny national trafikinformations- og mobilitetstjeneste. Samtidig forventes den forretningsplan, som tilsendes Transportministeriet, godkendt. Forretningsplan oversendes til Transportministeriet i november med

bemærkning om, at endelig finansieringsaftale og endelig godkendelse hos ejerne fortsat udestår. Den proces er planlagt til at foregå i november og december måned 2021.

- Strategien, forretningsplan og business case godkendes endeligt i hver af ejernes bestyrelser, hvilket sker på møder fra den 26. november til den 16. december 2021.
- På en ekstraordinær generalforsamling i Rejsekort & Rejseplan A/S den 20. december 2021 forventes strategi, business case og forretningsplan formelt godkendt.
- Endelig godkendt forretningsplan forventes herefter oversendt til Transportministeriet den 21. december 2021. Det er fortsat uklart, hvornår finansieringsaftale vil falde endeligt på plads.

Vi ser frem til den endelige færdiggørelse af strategien i et fortsat stærkt og tæt samarbejde.

Med venlig hilsen og på vegne af bestyrelsen

Kasper A. Schmidt
Adm. direktør

Lilian Mogensen
Bestyrelsesformand

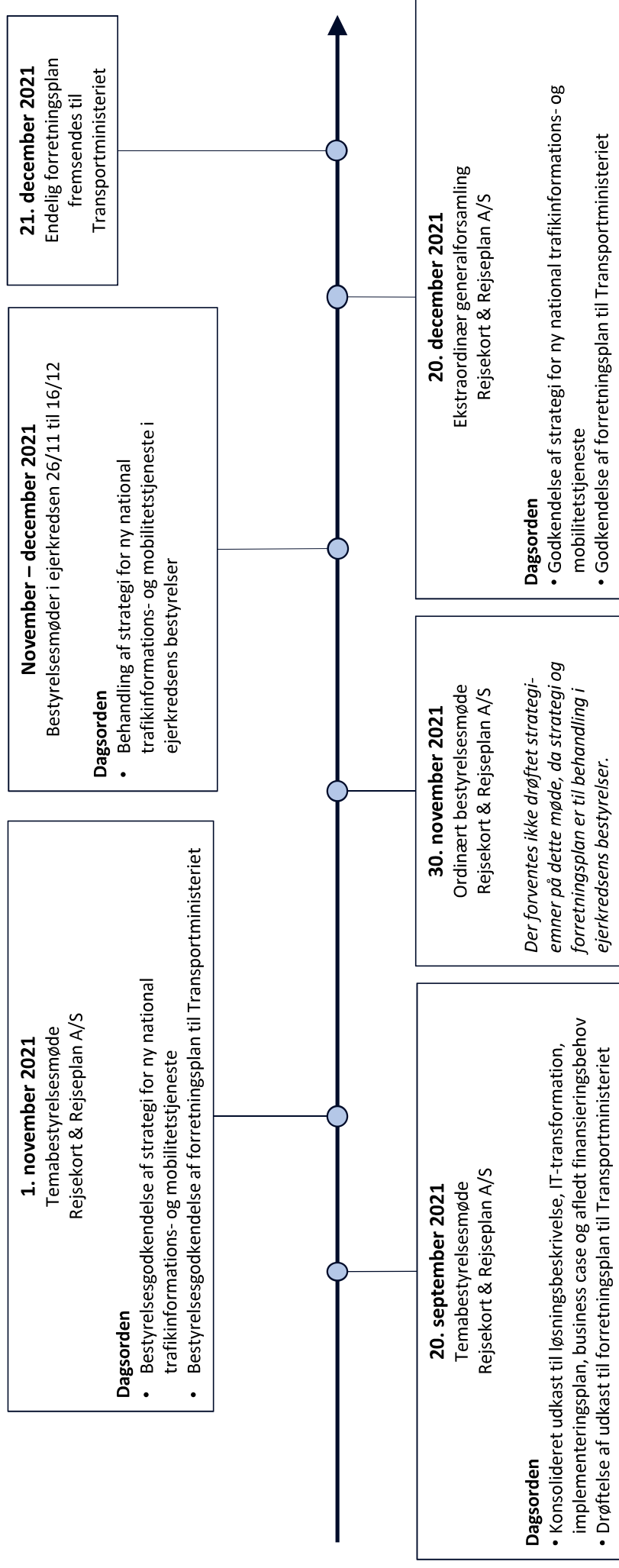
Bilag 1: Den videre proces

Bilag 1: Den videre proces

Tidsplan for godkendelse af strategi for ny national trafikinformations- og mobilitetstjeneste



Tidsplan for godkendelse af strategi for ny national trafikinformations- og mobilitetstjeneste



Den videre proces

Oversigt over kommende bestyrelsesmøder i selskabet og ejerkredsen i 2021

	sep	okt	nov	dec
Bestyrelsesmøder - Rejsekort & Rejseplan				
Ordinære bestyrelsesmøder	20-09-2021		30-11-2021	
Temabestyrelsesmøder		01-11-2021		
Ekstraordinær generalforsamling				20-12-2021
Bestyrelsesmøder - Ejere				
Fynbus				
DSB				10-12-2021
BAT				16-12-2021
NT			30-11-2021	
Movia				10-12-2021
Sydtrafik				09-12-2021
Metroselskabet				10-12-2021
Midttrafik			26-11-2021	10-12-2021



Transportudvalget

Program for høring om Flextrafik

Transportudvalget holder onsdag den 27. oktober 2021 en offentlig høring om Flextrafik. Høringen finder sted kl. 13.00 – 15.30 i Landstingssalen i Folketinget.

26. oktober 2021

Rammerne for høringen

Høringen indledes med taler og oplæg fra inviterede oplægsholderne, jf. nedenfor. Efter oplæggene er der afsat tid til debat baseret på spørgsmål og kommentarer fra repræsentanter fra Folketingets partier og tilhørere.

J.nr.: Dok.nr.
Sagsbeh.
Sagsbeh.titel
Sagsbeh.mail
Sagsbeh.tif.

Tilhørere, der ønsker at kunne stille spørgsmål undervejs, kan enten deltage ved fysisk fremmøde i Landstingssalen eller virtuelt via Teams. Begge dele forudsætter tilmelding.

Kopi:

Tilhørere, der deltager via Teams, vil kunne stille spørgsmål via chatfunktionen i Teams, men formanden kan som ordstyrer og af hensyn til programmet udvælge, hvilke spørgsmål der stilles.

Folketinget
Christiansborg
1240 København K
3337 5500
ft@ft.dk
www.ft.dk

Det vil også være muligt for tilhørere at følge høringen live via Folketingets hjemmeside, hvor det også kan ses efterfølgende. Her vil det ikke være muligt at stille spørgsmål.

Program for høringen

Høringen består af 7 oplæg fordelt over to overordnede temaer efterfulgt af en afsluttende debatrunde, der samlet set varer 2 timer og 30 minutter (150 minutter).

TID	EMNE	STIKORD	TALER
5 MIN	Velkomst		Mogens Jensen (S), formand for Transportudvalget
BLOK 1 – TEMA:		FORMÅL, KRAV OG KØRSELSUDBUD	

5 MIN	Oplæg 1:	Flextrafikens rolle	Benny Engelbrecht (S), transportminister
10 MIN	Oplæg 2: Hvem har ansvaret for hvad?	Indflyvning til lovgivning, krav, sanktionsmuligheder samt rolle- og ansvarsfordelingen i Flextrafiksystemet (stat, kommuner, regioner og trafikselskaber)	Merete Houmann, kontorchef, Transportministeriets departement
10 MIN	Spørgsmål		
10 MIN	Oplæg 3: Hvad Flextrafik tilbyder	Flextrafik i landdistriktsområder og mobilitet for sårbare grupper	Dorthe Nøhr Pedersen, direktør, Movia
10 MIN	Oplæg 4: Hvordan Flextrafik udbydes	Tilrettelæggelse af udbud og trafikelskabers kontrol med overholdelse af kontraktvilkår	Carsten Hyldborg Jensen, direktør, FynBus
10 MIN	Spørgsmål		
10 MIN	Oplæg 5: Udbud og vilkår	Udbudsvilkår og overenskomstmæssige udfordringer	Jørn Hedengran, forhandlingssekretær i 3F Transport
10 MIN	Spørgsmål		
10 MIN	PAUSE		
BLOK 2 – TEMA:	FLEXTRAFIKSYSTEMET FOR VOGNMÆND OG BORGERE		
10 MIN	Oplæg 6:	Systemets betydning for vognmænd ift. planlægning, tomkørsler m.v.	Trine Wollenberg, vicedirektør, Dansk PersonTransport
10 MIN	Oplæg 7:	Flextrafiksystemet som passagervendt produkt – set fra passagerernes perspektiv	Helle Agerdal Olsen, Afdelingschef og Lars Wiinblad, projektchef, PassagerPulsen
10 MIN	Spørgsmål		
25 MIN	Bred debat		
5 MIN	Afrunding		Mogens Jensen (S), formand for Transportudvalget

Modtager	Bestyrelsen
Udarbejdet af	Trafikselskaberne i Danmark
Cc	Direktionen
Emne	Referat fra Transportudvalgets høring om Flextrafik

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

27. oktober 2021

Journalnr.:

2.2.10-11522-2021

Kontaktperson:
Thomas Dalgaard Mikkelsen

E-mail:
tdm@midttrafik.dk

Transportministeren indledte med at betone, at markedet er ret frit, og at kommunerne selv kan beslutte, om de vil tilbyde flex/plustur – samt at der med det ret frie marked følger et ansvar.

Regeringen vil sætte fokus på såkaldt 'falske selvstændige' [deres omvendte bevisbyrde], og et råd får til opgave at se nærmere på platformsan-satte

Merete Houmann fra Transportministeriet gav et view over markedet og reguleringen – herunder at der er mange enkeltmandsvirksomheder. Siden 1.1.2018 har der været 81 tilsynsager efter den gamle taxilov og i samme periode 299 efter ny taxilov – hovedparten dog relateret til restancer og ansvarlig leder. Tilsynet med §10 blev præsenteret – og det blev oplyst, at der har været rejst 27 tilsynsager vedr. §10 hvoraf 8 er afsluttet og der var noget at komme efter ved én sag.

Dorthe mindede om, hvorfor der bliver kørt flextrafik samt forsyningspligten (der kan forklare anekdoter om omvejs/tomkørsel) – og at om dette ben manglede, ville vi være halte. Betoner at trafikselskaberne har fokus på at udvikle kontraktrelationerne med vognmænd via opfølgende møder – og mindede om ønske om vognmandsuddannelse. Der var blandt ordførerne interesse om at høre nærmere om det kommende nye IT-system bag flextrafikken.

Carsten greb bolden vedr. eksempler på lave priser, som bl.a. Henning Hyllested stillede spørgsmål om. Det blev forklaret, at de laveste priser typisk er på variable kontrakter, hvor det ikke er hovederhvervet for vognmanden og der er tale om marginal kørsel. Der blev givet view over, at hvor nogle trafikselskaber har arbejdsklausul/kontrolpanel, så betoner andre, at det er statens opgave. Nyskabelsen med digital sporbarhed mellem hvad der står på time- og lønseddel blev fremhævet.

Jørn Hedengran fra 3F havde det pragmatiske budskab, at vi alle har et ansvar og fremhævede følgende fem punkter:

1. Øget kontrol mhp. overholdelse af gældende lovgivning - efterspurgt samarbejde mellem Arbejdstilsynet, Færdselsstyrelsen og arbejdsmarkedets parter
2. Skarpt tilladelsesregime, så man undgår omgåelse af lønmodtagerrettigheder hos brodne car. Ønske om et nævn, blacklisting og whistleblowerordning
3. Styrket ansvar ved udbud: Priser skal være realistiske – hav også fokus på uddannelse, grøn omstilling og service
4. Sikring af fair aftalegrundlag: Opgør med provisionsløn
5. Bedre, målrettet uddannelse: Ønske om vognmandsuddannelse

Karsten Høggild tilkendegav, at mindre/nye vognmænd har svært ved arbejdsgiverrollen, og beskrev KA's løbende besøg af virksomhedskonsulenter hos medlemmerne, hvor overenskomster mv. bliver gennemgået. KA er glade for at være med i kontrolpaneler, der har vist deres værdi. Vedr. at kontrol ligger hos Færdselsstyrelsen samt at nogle trafikskaber påtager sig kontrolopgave – blev betegnet som dobbeltkonfekt og efterlyst, at kontrollen ligger enten det ene eller andet sted.

Trine Wollenberg berettede om, hvordan den variable kørsel bliver brugt til at fylde op. Der blev peget på to mulige forbedringer: 1) Vilkår for at byde – nødvendigvis laveste pris, og hvor lange må vognløb være? 2) Adgangskrav til markedet – ønske om vognmandsuddannelse



Danskerne og kollektiv transport 2021

Forbrugerrådet
Tænk
Passagerpuls

Indhold

Indhold	1	Kapitel 3: Ekstra skift, rejsetid og information på pendlerrejser	37
Forord	3	Summary	38
Anbefalinger	5	Pendlernes holdning til ekstra skift på rejsen i relation til kortere rejsetid	41
Kapitel 1: Danskernes holdning til kollektiv transport	16	Pendlernes holdning til den planlagte skiftetid på deres normale pendlerrejse	45
Summary	17	Pendlernes holdning til den faktiske skiftetid på deres normale pendlerrejse	47
Overblik: Udviklingen i danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2016-2021	20	Pendlernes holdning til det generelle informationsniveau ved forsinkelser og aflysninger i skiftesituationen	49
Overblik: Udviklingen i de 18-29 åriges tilfredshed med kollektiv transport 2016-2021	23	Kapitel 4: Faciliteter og knudepunkter	50
Overblik: Danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2021 - Pendlerrejser	27	Summary	51
Overblik: Danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2021 - Fritidsrejser	30	Passagerernes holdning til faciliteter på knudepunkter.	53
Overblik: Danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2021 - Rejser til familie/venner	32	Passagerernes tilfredshed med udvalgte faciliteter ved knudepunkter	54
Kapitel 2: Danskernes holdning til samkørsel som en del af et nyt pendlerprodukt	34	Passagerernes holdning til faciliteter på knudepunkter.	56
Summary	35	Kapitel 5: Adgangsveje – til nærmeste busstoppested	57
Danskernes holdning til samkørsel som en del af et nyt pendlerprodukt	36	Summary	58
		Adgangsveje - til nærmeste busstoppested	60
		Adgangsveje - til nærmeste togstation	61
		Dilemma: Cykelmedtagning i busser eller flere siddepladser?	63
		Dilemma: Cykelmedtagning i kollektiv transport eller flere dele-/lejecykler?	64

Kapitel 6: Busstoppesteder	65
Summary	66
Overblik: Passagerernes tilfredshed med udvalgte forhold ved busstoppesteder	67
Passagerernes holdning til forhold ved busstoppesteder - Tryghed .	68
Passagerernes holdning til forhold ved busstoppesteder - Information om næste afgang	70
Passagerernes holdning til forhold ved busstoppesteder - Ventetiden inden næste bus afgår	71
Passagerernes holdning til forhold ved busstoppesteder - Parkeringsforhold for cykler	74
Kapitel 7: Udvalgte planlægningsdilemmaer	76
Summary	77
Dilemma: Flere siddepladser i busser eller bedre mulighed for at holde afstand til medpassagerer?	80
Dilemma: Kort transporttid eller kort afstand til busstoppestedet? .	81
Dilemma: Fladedækning eller høj afgangsfrekvens?	82
Dilemma: Kort rejsetid eller korrespondancesikkerhed?	83
Dilemma: Siddekomfort eller bedre mulighed for at få en siddeplads?	85
Dilemma: Rengjort betalingstoilet eller gratis toilet uden garanti for rengøring?	86
Dilemma: Halvtimesdrift eller forskudte afgangstider med hhv. langsomme og hurtige tog?	87
Dilemma: Afstandsbaseerede takster eller enhedstakst?	88

Kapitel 8: Præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport	90
Summary	91
Præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport.	93
Præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport - Alder	94
Præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport - Bilrådighed	95
Effekten af forbedringer.	97
Hvilke forbedringer har størst effekt?	99
Kapitel 9: Om undersøgelsen	100
Om deltagerne.	101

Forord

Danmark og resten af verden står overfor store opgaver i disse år. Samtidig med at covid-19-pandemien stadig udfordrer vores samfund, så kræver klima- og miljøkrisen, at vores produktion, forbrug og levevis omstilles på alle områder.

Det gælder også på transportområdet. Transport står for næsten 30 % af den samlede CO₂-udledning i EU og i modsætning til andre områder, er udledningen ikke faldet i løbet af de seneste 30 år - tværtimod.

Alt andet lige, belaster vi klima, miljø og vores byer mindre, når vi transporterer os sammen. En attraktiv kollektiv transport, som passagererne har lyst til at vælge til, har - i samspil med andre grønne transportformer - derfor en vigtig rolle i løsningen af disse udfordringer. Og for at den kollektive transport skal være attraktiv, skal man kunne stole på, at man kommer frem til tiden - i hverdagen og i fritiden. Uanset hvor i Danmark, man bor.

I juni 2021 vedtog et bredt flertal i Folketinget en infrastrukturplan, der investerer 165 milliarder på transportområder frem til 2035. Over 80 milliarder investeres i eksisterende og nye kollektive transportprojekter - jernbaner, busbaner, letbaner, Bus Rapid Transit-løsninger, togstationer, billetapps med

mere. Det er meget positivt for passagererne og den kollektive transport. Men investeringerne får først rigtig effekt, hvis vi allerede nu får passagerne tilbage i den kollektive transport i samme omfang som før COVID-19. DSB mistede i 2020 36% af sine passagerer i forhold til året før og de øvrige trafikskaber noget tilsvarende. Prognoser taler om et permanent fald i passagertallet på 10 - 20%. Der er brug for en væsentlig indsats for at vinde disse passagerer tilbage - og en endnu større indsats for at øge passagertallet. Projekterne i infrastrukturplanen er et godt udgangspunkt, men der er brug for yderligere tiltag, hvis vi skal kunne hjælpe klima, miljø og med trængselsproblemer.

Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk repræsenterer passagerens interesser på tværs af Danmark og transportformer. Med denne undersøgelse, der er den sjette af sin slags, sætter vi fokus på de muligheder og potentialer, der er i den kollektive transport. Vi har derfor igen fået Norstat Danmark til at stille et repræsentativt udsnit af danskerne en række væsentlige spørgsmål, der kan danne grundlag for vigtige fremtidige beslutninger om udviklingen af den kollektive transport - nationalt, regionalt og lokalt. Vi har som tidligere spurgt om tilfredsheden med den kollektive transport, oplevelsen af, i hvor høj grad den kan opfylde transportbehovet samt præferencer, når det gælder forbedringer.

Med denne undersøgelse er vi også gået nye veje. Mange af de beslutninger, der på kort sigt har allermest indflydelse på passagerernes oplevelse af den kollektive transport træffes på lokalt eller regionalt plan. Såsom hvor tit bussen kører, om der er et toilet på stationen eller hvordan rejsereglerne er. Vi ønsker at bidrage med væsentlig viden til de beslutninger, dilemmaer og prioriteringer, som trafikselskaber, myndigheder og politikere står for på lokalt og regionalt niveau. Derfor har vi inviteret regionerne og de regionale trafikselskaber til at foreslå relevante emner og dilemmaer, som er indgået i vores udarbejdelse af den endelige undersøgelse. Resultaterne stiller vi som sædvanlig til rådighed for beslutningstagerne.

I denne rapport præsenteres resultaterne i undersøgelsen på nationalt niveau, segmenteret på alder og enkelte andre parametre. For at sikre, at den indsamlede viden bedst muligt kan understøtte lokale og regionale beslutninger, udgiver vi efterfølgende fem regionale rapporter med resultaterne for hver region, sammenholdt med det nationale gennemsnit. På den måde får alle regioner og regionale trafikselskaber relevant viden om danskernes oplevelser og ønsker til udviklingen af transporten i regionen.

Med denne undersøgelse håber vi som repræsentant for alle passagerer i den kollektive transport at fortsætte med at bidrage til en kontinuerlig og

systematisk brugerinddragelse. Hvis vi skal forbedre den kollektive transport til gavn for både passagerer og klima, skal udviklingen ske i samarbejde mellem brugerne, trafikselskaber, operatører og myndigheder.

Vi håber, at undersøgelsens resultater kan være et værdifuldt input til det fortsatte arbejde, og vi ser frem til at drøfte resultaterne, så vi i fællesskab kan udvikle fremtidens kollektive transport bedst muligt til gavn for os alle - og for vores verden.

God læselyst!



Venlige hilsner

Anja Philip
Formand, Forbrugerrådet Tænk

Anbefalinger

Denne undersøgelse viser, at der fortsat er et stort potentiale for at øge brugen af den kollektive transport. 7 ud af 10 danskere vil bruge den kollektive transport mere, hvis der sker forbedringer. 3 ud af 10 vil bruge den en del eller meget mere. Blandt de unge er potentialet endnu større.

Det kræver dog en indsats fra politikere, myndigheder og selskaber at forløse potentialet.

De mange projekter og investeringer i den kollektive transport i infrastrukturaftalen er et godt grundlag at arbejde videre på. Men det er ikke nok i sig selv. Der skal løbende ske en udvikling af den kollektive transport, både når det gælder infrastrukturen, organiseringen og servicen. Et særligt fokus bør være på de unge, som i forvejen bruger den kollektive transport meget, og som samtidig repræsenterer fremtidens brugere.

Passagerpuls anbefaler på baggrund af denne undersøgelse:

Sørg for, at den kollektive transport kommer godt ud af corona

Regeringen og Folketinget har sikret, at de regionale trafikselskaber i både 2020 og 2021 er blevet kompenseret for tab og merudgifter i forbindelse med coronakrisen. Det er positivt og nødvendigt. Der er dog endnu ikke sikkerhed omkring 2022 på trods af, at der fortsat er væsentlig usikkerhed omkring passagertallene. Da kommuner og regioner allerede i løbet af efteråret 2021 skal lægge budgetter, bør der snarest muligt skabes sikkerhed omkring økonomien i den kollektive transport, således at man ikke i de kommende budgetprocesser er tvunget til at skære på busruter, frekvenser eller lave andre forringelser. Tvinges kommuner og regioner ud i at beslutte kortsigtede økonomiske nedskæringer, kan det kaste den kollektive transport ud i en ond spiral til skade for klima, miljø og trængsel.

Sæt ambitiøse mål om passagervækst i den kollektive transport

Denne undersøgelse peger på, at der er et stort potentiale for at øge antallet af passagerer i den kollektive transport. Dette potentiale bør udmøntes i fælles, ambitiøse og bindende mål om passagervækst, som trafikselskaber, togselskaber, operatører, myndigheder, infrastrukturforvaltere, ejendomsforvaltere m.fl. sammen skal nå.

Gør den kollektive transport mere konkurrencedygtig på prisen

'Lavere priser' er det, flest danskere peger på som en forbedring, der ville få dem til at bruge den kollektive transport mere. Det gælder særligt blandt de unge, hvor tre ud af fire siger, at lavere priser vil få dem til at bruge den kollektive transport mere. Det er derfor et oplagt fokusområde for både trafikvirksomheder og politikere.

Forbrugerrådet Tænk arbejder generelt for, at priserne på produkter og ydelser i højere grad afspejler de eksterne omkostninger, de har for samfundet i form af klima-, miljø-, sundheds- og trængselsbelastning. Over de seneste 20 år er prisen på den kollektive transport i gennemsnit steget mere end øvrige forbrugerpriser, mens prisen på at købe og køre i bil er faldet. Dette har bidraget til en endnu mere uhensigtsmæssig konkurrencesituation mellem kollektiv transport og bilisme. Der bør skrues på flere forskellige håndtag, hvis den kollektive transport skal være mere konkurrencedygtig.



**3 ud af 4 af de 18-29 årige
siger, at lavere priser vil få
dem til at bruge den kollektive
transport mere**

Reformér priser og takster i den kollektive transport ...

Det er særdeles positivt, at det med infrastruktureftalen er besluttet at nedsætte et grønt takstudvalg, der skal se på, hvordan taksterne i den kollektive transport i højere grad kan understøtte overflytning af passagerer fra bil til kollektiv transport og andre bæredygtige transportformer. Det er i denne sammenhæng oplagt at fokusere særligt på at sænke priserne på de længere rejser, da det er her, konkurrencen fra bilen er størst. Et oplagt svar kunne være færre og større zoner, som det ses i f.eks. Oslo, Skåne og Stockholm. Denne undersøgelse viser, at et flertal af passagererne bakker op om en model med færre zoner. Færre og større zoner vil samtidig bidrage til et mere overskueligt og gennemskueligt takstsystem for passagererne. Færre zoner vil dog i udgangspunktet medføre prisstigninger på de helt korte rejser. Fra et klimamæssigt og trængselsmæssigt perspektiv er dette ikke nødvendigvis et problem, da det sandsynligvis primært vil medføre en overflytning af passagerer til cykel og gang. Det er dog vigtigt at være opmærksom på, at mange passagerer er afhængige af den kollektive transport, også selvom de primært rejser på korte rejser, og at prisstigninger kan have sociale konsekvenser. Der bør derfor være et fokus på svage grupper i samfundet, og prisstigningerne bør begrænses.

... ved at styrke rabatterne for unge

Særligt de unge vil reagere på prisnedsættelser. Det er derfor oplagt at lave særlige indsatser for at sænke prisen for unge. Det kan være en landsdækkende ungdomsrabat på rejsekortet, som det ses for pensionister. Det kan også være en sænkning af prisen på ungdomskort samt tiltag for at gøre ungdomskortet tilgængeligt for flere unge. F.eks. har unge på erhvervsuddannelser i lønnede praktikforløb ikke adgang til ungdomskort, hvilket kan øge incitamentet til at købe en bil. Endelig bør det overvejes at tilbagerulle de store prisstigninger, der blev indført på ungdomskortet i 2016 for unge, der har stor afstand fra deres bopæl til uddannelsesinstitution.



'Lavere priser' er det, flest danskere peger på som en forbedring, der ville få dem til at bruge den kollektive transport mere – det gælder særligt blandt de unge, hvor 3 ud af 4 siger, at lavere priser vil få dem til at bruge den kollektive transport mere.

... ved at gøre billetprodukterne mere fleksible

Det er positivt, at selskaberne har introduceret flere fleksible billetprodukter, herunder Pendler20, der henvender sig til passagerer, der arbejder hjemme to til tre dage om ugen. Der er dog fortsat brug for at udvikle billetprodukter, der er mere fleksible, når det gælder geografi. I dag er de fleste pendlerprodukter bundet til en specifik strækning og kan derfor ofte ikke anvendes til både arbejde og fritid, eller hvis man har skiftende arbejdssteder. Det er oplagt at udvikle produkter til et større område ligesom ungdomskortet, pensionistkortet eller de tidligere 'alle zoners kort'.

Prioriter fortsat rejsetid, frekvens og punktlighed

Undersøgelsen viser, at næstefter pris er rejsetid, frekvens og antallet af forsinkelser afgørende for at tiltrække flere passagerer. Det fremgår også af passagerernes behovspyramide. De mange investeringer i jernbaner, busbaner, letbaner og BRT-løsninger i infrastrukturplanen vil bidrage til forbedringer af disse forhold mange steder. Der er dog fortsat behov for yderligere tiltag.

... ved at tilrettelægge busruterne, så hastighed og frekvens prioriteres, uden at passagerer lades i stikken

Passagerernes svar på dilemmaerne i undersøgelsen viser, at et relativt klart flertal af passagererne foretrækker, at busruterne planlægges, så rejsetid og høj frekvens prioriteres på bekostning af flere stop og større geografisk dækning. På den baggrund bør en stor del af busserne planlægges efter disse behov. Samtidig er det dog centralt, at passagerer i mere tyndtbefolkede dele af Danmark fortsat har adgang til kollektiv transport. Et 'hovednet' bestående af hurtige buslinjer med høj frekvens bør derfor suppleres af god adgang til både regulære buslinjer og øvrige tilbud såsom flextrafik og samkørsel.



Et relativt klart flertal af passagererne foretrækker, at busruterne planlægges, så rejsetid og høj frekvens prioriteres på bekostning af flere stop og større geografisk dækning

... ved at tilrettelægge sporarbejder med hensyn til passagererne og kompensere for gener

På grund af de mange projekter på jernbanen vil passagererne fortsat i et årti fremover opleve jævnlige forstyrrelser, der vil føre til længere rejsetid, togbusser og forsinkelser. Der er tegn på, at det er blevet bedre de senere år, men der er fortsat brug for at prioritere arbejdet med at begrænse generne for passagererne. Desuden bør der indføres mere ensartede ordninger for compensation til passagerer, særligt pendlere, der rammes af langvarige sporarbejder. En løsning kan fx være en fælles pulje, der afsættes fra politisk side, således at det ikke er de enkelte togselskaber, der skal betale, når Banedanmark laver længerevarende sporspærring eller andre større forstyrrelser.

... ved at tænke den kollektive transport ind i byplanlægningen

Rejsetiden med kollektiv transport afhænger af, i hvor høj grad busser og tog er integreret i byen. I udviklingen af nye bydele bør adgangen til kollektiv transport altid være et helt centralt parameter, og stationsnærhedsprincippet bør fastholdes. Samtidig bør eksisterende byrum, hvor det er muligt, indrettes, så den kollektive transport sammen med cyklister kan komme hurtigere frem, f.eks. via dedikerede busbaner og prioritering i lyskryds.



Rejsetiden med kollektiv transport afhænger af, i hvor høj grad busser og tog er integreret i byen. I udviklingen af nye bydele bør adgangen til kollektiv transport altid være et helt centralt parameter, og stationsnærhedsprincippet bør fastholdes

Styrk stationer og knudepunkter

Undersøgelsen viser, at en del passagerer peger på, at udvikling af stationer og knudepunkter i form af mere tryghed, bedre parkeringsmuligheder og bedre tilgængelighed vil få dem til at bruge den kollektive transport mere. Dette bør derfor være et fokuspunkt for alle de relevante aktører. Det er i den forbindelse særdeles positivt, at der i infrastrukturaftalen afsættes 350 mio. kr. til mere trygge og attraktive stationer, 650 mio. kr. til mere tilgængelige stationer og yderligere midler til en række udvalgte stationsprojekter. Passagerpuls har i den forbindelse nogle ønsker og opmærksomhedspunkter:

... ved at skabe en mere klar og samlet ansvarsfordeling for udvikling og vedligehold af stationerne og de omkringliggende områder

Selv om investeringer er afgørende for at puste liv i stationerne og gøre dem mere trygge og tilgængelige, er der også brug for andre tiltag. Det gælder særligt en mere klar ansvarsfordeling for udvikling og vedligehold af stationerne. I dag er ansvaret fordelt ud over DSB, Banedanmark, kommuner, regioner og i nogle tilfælde endnu flere aktører. Ansvaret for stationerne bør forenkles og samles, således at perroner, stationsbygninger, forpladser, parkering og adgangsveje planlægges og drives i sammenhæng. Det er i den forbindelse oplagt at lade sig inspirere af, hvordan man i Sverige har etableret et stationsejende selskab, Jernhusen, der udvikler og driver en række af de større, svenske stationer, blandt andet med det formål at få flere og mere tilfredse passagerer.

... ved at prioritere flere toiletter – eventuelt mod en lille betaling

Undersøgelsen viser, at toiletter er den vigtigste facilitet på knudepunkter. Det bekræfter resultater i lignende undersøgelser. Alligevel er toiletterne på en række stationer og busterminaler lukket i de senere år. I den kommende indsats for at udvikle stationer bør (gen)åbning af toiletter derfor være en prioritet. Adgang til toiletterne kan eventuelt være mod en mindre betaling, hvis de til gengæld fremstår rengjort i de fleste tilfælde.



63 procent af passagererne peger på, at toiletfaciliteter vil gøre knudepunkter attraktive at benytte.

Det foretrækker et lille flertal af passagererne. Betalingen bør dog ikke være for høj. Samtidig bør det være muligt at betale med både dankort og kontanter, så toiletterne er tilgængelige for flest muligt.

... ved at skabe adgang til mad, drikke og personlig betjening

Adgang til mad og drikke er den tredje mest efterspurgte facilitet. Dette kan sikres ved automater, men bør, hvor der er grundlag for det, skabes via kiosker og lignende med personlig betjening, der samtidig bidrager til liv og tryghed på stationen. Dette kan ligeledes kombineres med mulighed for betjent billetsalg, som er vigtigt for visse passagergrupper såsom turister og ældre.

... ved at prioritere behagelige venteområder med siddepladser

Behagelige venteområder er en vigtig facilitet for næsten halvdelen af passagererne. Der bør derfor fokuseres på at skabe gode siddepladser, læ og ly, som er tilgængeligt for mange. Tendenserne med skrå bænke og andre initiativer inden for såkaldt 'dark design', der har til hensigt at gøre byrummet mindre tilgængeligt for hjemløse og 'skæve eksistenser', bør ikke anvendes.

... ved at styrke tilgængeligheden

Faciliteter, der styrker tilgængeligheden, såsom elevatorer, rulletrapper og ramper, er afgørende for en stor gruppe passagerers mulighed for overhovedet at kunne bruge bus og tog - herunder mennesker med handicap og en del ældre. Samtidig kan de lette rejsen for passagerer med cykel, barnevogn og tung bagage. Det er særdeles positivt, at der er afsat penge i infrastrukturplanen til at styrke tilgængeligheden. Der bør løbende evalueres, hvorvidt de afsatte midler er tilstrækkelige - og ellers bør der afsættes flere midler til at styrke tilgængeligheden.



En del passagerer peger på udvikling af stationer og knudepunkter i form af mere tryghed, bedre parkeringsmuligheder og bedre tilgængelighed vil få dem til at bruge den kollektive transport mere.

Styrk sammenhængen til andre transportformer

For mange danskere må bus- og togrejsen kombineres med en cykeltur, en biltur, samkørsel eller delebil, hvis man skal hele vejen frem. Den sammenhængende rejse på tværs af transportformer bør styrkes, så den kollektive transport bliver en attraktiv del af rejsen for flere.

... ved at styrke cykelparkering – også ved busstoppestederne

Undersøgelsen viser, at under halvdelen af danskerne er tilfredse med cykelparkering ved knudepunkter. Ved busstoppestedet er det kun hver tredje. Der bør fokuseres på at skabe bedre cykelparkering på både togstationer og busstoppesteder. Ved mindre busstoppesteder kan simple løsninger såsom en stang, cyklen kan låses fast til, være en løsning. Ved større knudepunkter bør aflåst cykelparkering være tilgængelig, og der bør være plads til forskellige typer cykler - herunder ladcykler og elcykler, der skal lades op.

... ved at styrke trygge cykeladgangsveje til busstoppesteder

Undersøgelsen viser, at kun lidt over halvdelen af danskerne er tilfredse med adgangsvejene til busstoppestedet - markant lavere end når det gælder adgangsveje til togstationen. Trygge cykelveje til busstoppestedet bør være et fokus, særligt i områder langs landeveje eller andre steder, hvor bilerne kører med høj fart.

... ved at gøre det lettere at tage cyklen med i bussen

Langt de fleste i undersøgelsen foretrækker at have cyklen med i bussen frem for at have bedre muligheder for at leje eller låne en cykel ved stationen eller stoppestedet. Flertallet foretrækker desuden bedre plads til cyklen på bekostning af siddepladser, om end mange også er bekymrede for pladsmangel. De igangværende forsøgsordninger med mulighed for cykelmedtagning i busser bør fortsættes og udvides, dog med hensyn til tilgængeligheden for blandt andet kørestolsbrugere og barnevogne og muligheden for at få en siddeplads.

... ved at styrke mulighederne for samkørsel

Et stort flertal af danskerne er positive overfor bedre muligheder for at kombinere samkørsel med kollektiv transport. Trafikselskaberne bør fortsætte arbejdet med at styrke disse muligheder, f.eks. ved at tilbyde gratis samkørsel eller tilskud til samkørsel for passagerer med pendlerkort, ungdomskort og lignende. Mulighederne for at bruge samkørsel bør også være et fokus, når der skal udvikles en MaaS-app, som der sættes penge af til i infrastrukturplanen.

... ved at synliggøre og styrke mulighederne for plustur og flextrafik for unge

I de senere år har flere trafikselskaber og kommuner lavet plustursordninger. Disse kan bidrage til at gøre den kollektive transport væsentligt mere attraktiv for blandt andet unge. Kendskabet er dog stadig lavt. Der bør gøres en ekstra indsats for at synliggøre mulighederne overfor særligt unge, eventuelt via særlige ordninger, hvor plustur er gratis eller billigere for unge med ungdomskort.

Kapitel 1

Danskernes holdning til **kollektiv transport**

Summary

Tilfredshed med kollektiv transport generelt er uændret, dog stigende for de unge brugere

Den generelle tilfredshed med kollektiv transport er fastholdt på samme niveau i 2021 som i 2020. Knap halvdelen var ”tilfreds” eller ”meget tilfreds”, mens 1 ud af 8 var ”utilfreds” eller ”meget utilfreds”.

De 18-29 åriges tilfredshed med kollektiv transport generelt har været stigende i perioden 2016-2021. Godt 6 ud af 10 var ”tilfreds” eller ”meget tilfreds” i 2021, mens kun godt 1 ud af 6 var ”utilfreds” eller ”meget utilfreds”.

Tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor man bor, fastholdes

Tilfredsheden med den kollektive transport i det område, hvor man bor, har ligget på samme niveau i perioden 2019-2021. Knap halvdelen var i 2021 ”tilfreds” eller ”meget tilfreds”, mens hver femte var ”utilfreds” eller ”meget utilfreds”.

Blandt de 18-29 årige har tilfredsheden med kollektiv transport i det område, hvor man bor ligget ret konstant i perioden 2016-2021, og på et højere niveau sammenlignet med befolkningen som helhed. 6 ud af 10 var ”tilfreds” eller ”meget tilfreds” i 2021, men kun knap 1 ud af 5 var ”utilfreds” eller ”meget utilfreds”.



Knap halvdelen var i 2021 ”tilfreds” eller ”meget tilfreds” med kollektiv transport i det område, hvor man bor.

Kollektiv transports generelle evne til at opfylde transportbehov er fortsat lav, undtagen hos de unge

Fra 2020 til 2021 er der sket et lille fald i danskernes oplevelse af den kollektive transports evne til at opfylde deres transportbehov. 3 ud af 10 mente, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde deres transportbehov. Omvendt mente cirka 4 ud 10, at den ”i mindre grad” eller ”slet ikke” kunne opfylde transportbehovet.

De 18-29 åriges opfattelse af kollektiv transports evne til at opfylde deres transportbehov var stigende i perioden 2016-2021, og ligger på et markant højere niveau end for befolkningen som helhed. Godt halvdelen mente i 2021, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kunne opfylde deres transportbehov. Kun 1 ud af 6 svarede, at kollektiv transport ”i mindre grad” eller ”slet ikke” kunne opfylde deres transportbehov.

Kollektiv transports evne til at opfylde transportbehov – pendlerrejser

6 ud af 10 danskere mener ”slet ikke” eller ”i mindre grad”, at kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov, når de pendler.

Blandt de 18-29 årige er det dog kun knap 1 ud af 3, der mener, at kollektiv transport ”slet ikke” eller ”i mindre grad” kan opfylde deres pendlingsbehov. Godt 1 ud af 3 af de 18-29 årige mener, at kollektiv transport i ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde deres pendlingsbehov.

Der er også markante, geografiske forskelle. I region Hovedstaden er andelen, der mener, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde deres pendlingsbehov, markant højere end i resten af landet.



I region Hovedstaden er andelen, der mener, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde deres pendlingsbehov, markant højere end i resten af landet.

Kollektiv transports evne til at opfylde transportbehov – fritidsrejser

Mønstret er det samme som for pendlerrejser.

Andelen der mener, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde transportbehov for fritidsrejser, er markant højere hos de 18-29 årige sammenlignet med de andre aldersgrupper.

På geografisk plan er mønstret det samme som for pendlerrejser, idet Region Hovedstaden skiller sig ud. Andelen, der mener, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde transportbehov for fritidsrejser, er markant højere sammenlignet med de andre regioner.

Kollektiv transports evne til at opfylde transportbehov – rejser til familie/venner

Andelen, der mener, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde transportbehov for rejser til familie/venner, er markant højere for de 18-29 årige sammenlignet med de andre aldersgrupper.

Andelen, der mener, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde transportbehov for rejser til familie/venner, er markant højere for Region Hovedstaden sammenlignet med de andre regioner.

OVERBLIK

Udviklingen i danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2016-2021

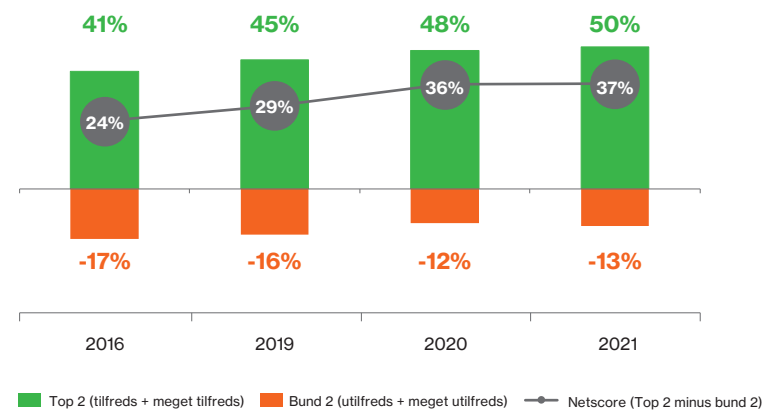
? **Spm.6.1:** Hvor tilfreds er du generelt med den kollektive transport i Danmark?

Den generelle tilfredshed med kollektiv transport er fastholdt på samme niveau i 2021 som i 2020. Knap halvdelen var ”tilfreds” eller ”meget tilfreds”, mens 1 ud af 8 var ”utilfreds” eller ”meget utilfreds”.

	År			
	2016	2019	2020	2021
Meget utilfreds	5%	4%	3%	3%
Utilfreds	13%	12%	9%	10%
Hverken eller	26%	28%	24%	24%
Tilfreds	33%	37%	38%	40%
Meget tilfreds	8%	8%	10%	10%
Ved ikke / ikke relevant	16%	12%	16%	13%
Besvarelser	2479	2561	2689	2421

Tabel 1.1: Udvikling 2016-2021

Top 2 & bund 2 boks



Figur 1.1: Udvikling 2016-2021. Bund 2 og top 2.

OVERBLIK

Udviklingen i danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2016-2021

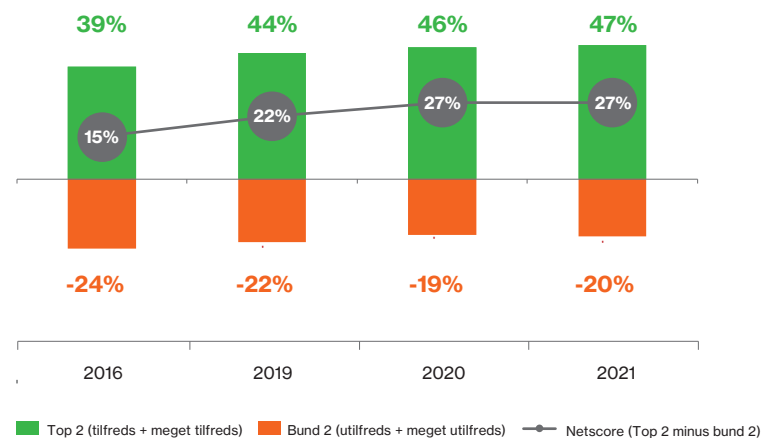
? **Spm.6.2:** Hvor tilfreds er du generelt med den kollektive transport i det område, hvor du bor?

Tilfredsheden med den kollektive transport i det område, hvor man bor, har ligget på samme niveau i perioden 2019-2021. Knap halvdelen var i 2021 ”tilfreds” eller ”meget tilfreds”, mens hver femte var ”utilfreds” eller ”meget utilfreds”.

	År			
	2016	2019	2020	2021
Meget utilfreds	9%	8%	6%	7%
Utilfreds	15%	14%	14%	13%
Hverken eller	21%	22%	21%	21%
Tilfreds	30%	32%	33%	35%
Meget tilfreds	9%	12%	13%	12%
Ved ikke / ikke relevant	16%	12%	14%	12%
Besvarelser	2479	2561	2689	2421

Tabel 1.2: Udvikling 2016-2021.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 1.2: Udvikling 2016-2021. Bund 2 og top 2.

OVERBLIK

Udviklingen i danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2016-2021

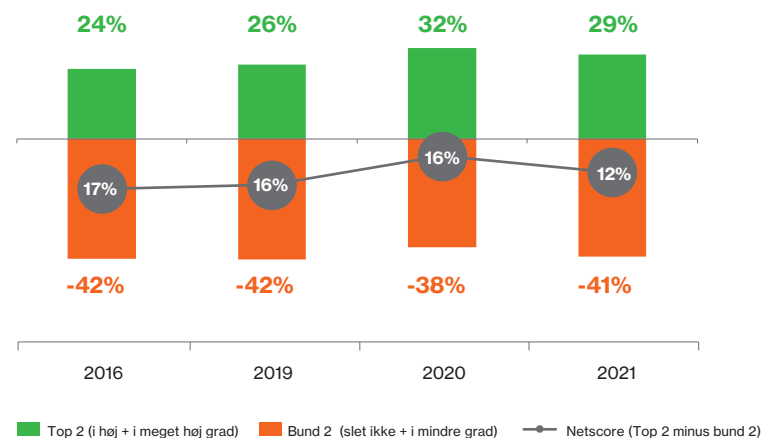
? **Spm.7:** I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag?

Fra 2020 til 2021 er der sket et lille fald i danskernes oplevelse af den kollektive transports evne til at opfylde deres transportbehov. 3 ud af 10 mente, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde deres transportbehov. Omvendt mente cirka 4 ud af 10, at den ’i mindre grad’ eller ’slet ikke’ kunne opfylde transportbehovet.

	År			
	2016	2019	2020	2021
Slet ikke	20%	21%	20%	21%
I mindre grad	22%	21%	18%	20%
I nogen grad	27%	28%	21%	23%
I høj grad	20%	20%	24%	21%
I meget høj grad	5%	6%	8%	9%
Ved ikke	7%	5%	9%	6%
Besvarelser	2479	2561	2689	2421

Tabel 1.3: Udvikling 2016-2021.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 1.3: Udvikling 2016-2021. Bund 2 og top 2.

OVERBLIK

Udviklingen i de 18-29 åriges tilfredshed med kollektiv transport 2016-2021

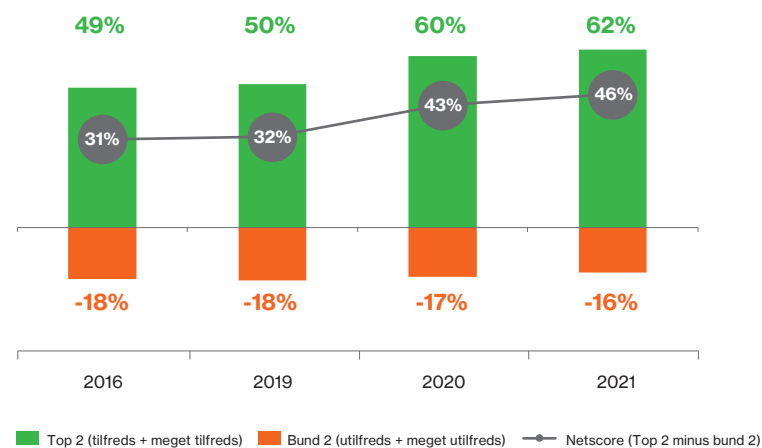
? **Spm.6.1:** Hvor tilfreds er du generelt med den kollektive transport i Danmark?

De 18-29 åriges tilfredshed med kollektiv transport generelt har været stigende i perioden 2016-2021. Godt 6 ud af 10 var "tilfreds" eller "meget tilfreds" i 2021, mens kun godt 1 ud af 6 var "utilfreds" eller "meget utilfreds".

	År			
	2016	2019	2020	2021
Meget utilfreds	2%	3%	3%	3%
Utilfreds	16%	15%	14%	13%
Hverken eller	28%	29%	19%	21%
Tilfreds	43%	44%	50%	50%
Meget tilfreds	6%	6%	10%	12%
Ved ikke / ikke relevant	5%	2%	4%	1%
Besvarelser	371	273	636	492

Tabel 1.4: Udvikling 2016-2021

Top 2 & bund 2 boks



Figur 1.4: Udvikling 2016-2021. Bund 2 og top 2.



De 18-29 åriges tilfredshed med kollektiv transport generelt har været stigende i perioden 2016-2021.

Godt 6 ud af 10 var "tilfreds" eller "meget tilfreds" i 2021, mens kun godt 1 ud af 6 var "utilfreds" eller "meget utilfreds".



6 ud af 10 af de 18-29 årige er 'tilfreds' eller 'meget tilfreds' med kollektiv transport i Danmark.

OVERBLIK

Udviklingen i de 18-29 åriges tilfredshed med kollektiv transport 2016-2021

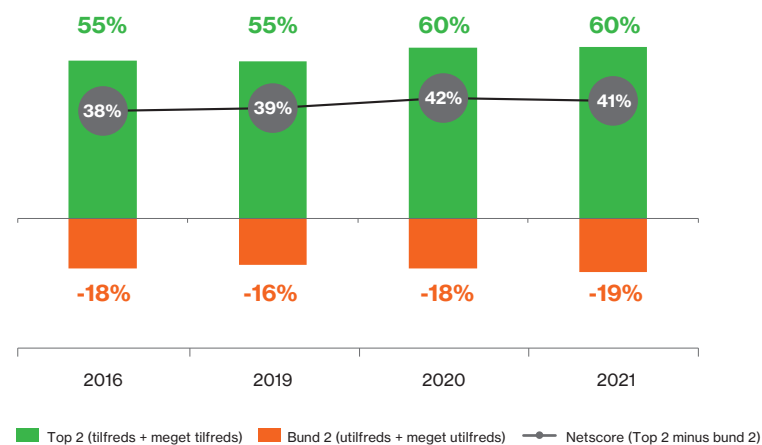
? **Spm.6.2:** Hvor tilfreds er du generelt med den kollektive transport i det område, hvor du bor?

Blandt de 18-29 årige har tilfredsheden med kollektiv transport i det område, hvor man bor, ligget ret konstant i perioden 2016-2021, og på et højere niveau sammenlignet med befolkningen som helhed. 6 ud af 10 var ”tilfreds” eller ”meget tilfreds” i 2021, men kun knap 1 ud af 5 var ”utilfreds” eller ”meget utilfreds”.

	År			
	2016	2019	2020	2021
Meget utilfreds	5%	5%	4%	5%
Utilfreds	13%	12%	13%	14%
Hverken eller	22%	25%	17%	19%
Tilfreds	45%	42%	44%	45%
Meget tilfreds	10%	13%	16%	15%
Ved ikke / ikke relevant	6%	5%	6%	3%
Besvarelser	371	273	636	492

Tabel 1.5: Udvikling 2016-2021.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 1.5: Udvikling 2016-2021. Bund 2 og top 2.

OVERBLIK

Udviklingen i de 18-29 åriges tilfredshed med kollektiv transport 2016-2021

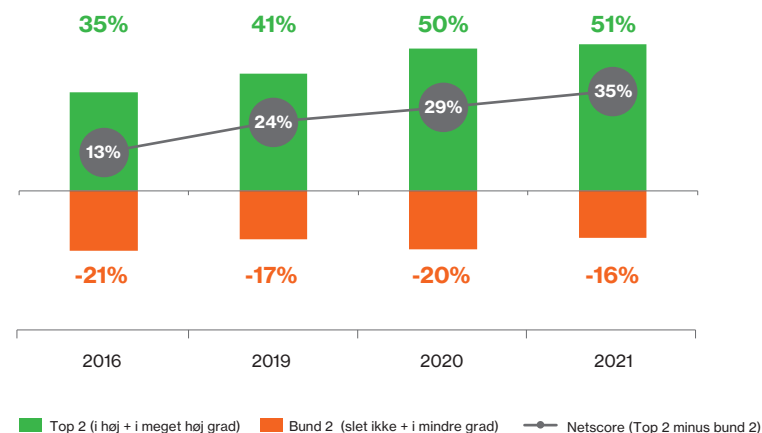
? **Spm.7:** I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag?

De 18-29 åriges opfattelse af kollektiv transports evne til at opfylde deres transportbehov var stigende i perioden 2016-2021 og ligger på et markant højere niveau end for befolkningen som helhed. Godt hver anden mente i 2021, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kunne opfylde deres transport behov. Kun 1 ud af 6 svarede, at kollektiv transport ”i mindre grad” eller ”slet ikke” kunne opfylde deres transportbehov.

	År			
	2016	2019	2020	2021
Slet ikke	6%	4%	7%	7%
I mindre grad	15%	13%	13%	10%
I nogen grad	38%	39%	25%	29%
I høj grad	30%	32%	37%	39%
I meget høj grad	4%	9%	13%	12%
Ved ikke	7%	3%	5%	3%
Besvarelser	371	273	636	492

Tabel 1.6: Udvikling 2016-2021.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 1.6: Udvikling 2016-2021. Bund 2 og top 2.

OVERBLIK

Danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2021 - Pendlerrejser

? **Spm.7A:** I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag, når det gælder pendling til/fra arbejde eller uddannelse?

5 ud af 10 danskere mener "slet ikke" eller "i mindre grad", at kollektiv transport kan opfylde deres pendlingsbehov. Blandt de 18-29 årige er det dog kun knap 1 ud af 3, der mener, at kollektiv transport "slet ikke" eller "i mindre grad" kan opfylde deres pendlingsbehov. Godt 1 ud af 3 af de 18-29 årige mener, at kollektiv transport i "i høj" eller "i meget høj" grad kan opfylde deres pendlingsbehov.

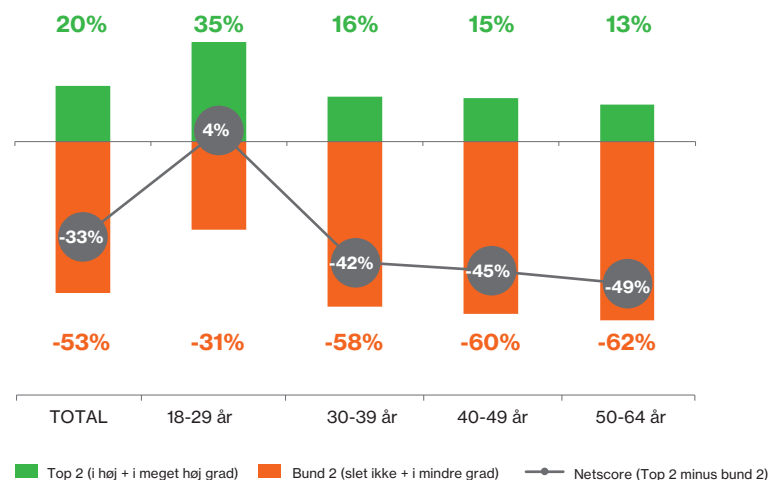
	Alder				
	Total	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år
Slet ikke	34%	14%	38%	39%	43%
I mindre grad	19%	16%	19%	21%	19%
I nogen grad	16%	25%	17%	14%	10%
I høj grad	13%	23%	12%	8%	10%
I meget høj grad	6%	12%	3%	7%	3%
Ved ikke	11%	10%	9%	10%	15%
Besvarelser	1821	492	289	370	670

Tabel 1.7: Juli 2021, alder, Filter: 18-64 år.

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift.

Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 1.7: Juli 2021, alder, Filter: 18-64 år. Bund 2 og top 2.



5 ud af 10 danskere mener "slet ikke" eller "i mindre grad", at kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov, når de pendler.

Blandt de 18-29 årige er det dog kun knap 1 ud af 3, der mener, at kollektiv transport "slet ikke" eller "i mindre grad" kan opfylde deres pendlingsbehov.



5 ud af 10 danskere mener "slet ikke" eller "i mindre grad", at kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov, når de pendler.

OVERBLIK

Danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2021 - Pendlerrejser

Spm.7A: I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag, når det gælder pendling til/fra arbejde eller uddannelse?

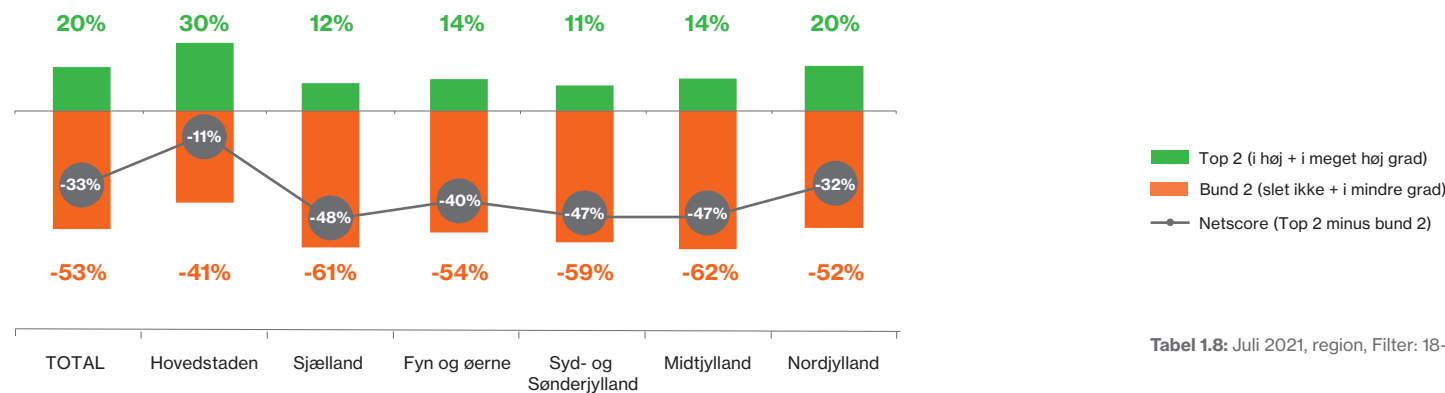
Der er markante, geografiske forskelle. I Region Hovedstaden er andelen, der mener, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde deres pendlingsbehov markant højere end i resten af landet.

	Regioner						
	Total	Hovedstaden	Sjælland	Fyn og øerne	Syd- og Sønderjylland	Midtjylland	Nordjylland
Slet ikke	34%	20%	41%	33%	39%	45%	37%
I mindre grad	19%	21%	20%	21%	19%	16%	15%
I nogen grad	16%	20%	16%	17%	17%	14%	12%
I høj grad	13%	21%	9%	9%	7%	9%	15%
I meget høj grad	6%	9%	3%	5%	4%	5%	5%
Ved ikke	11%	9%	11%	15%	13%	11%	16%
Besvarelser	1821	387	292	238	223	371	310

Tabel 1.8: Juli 2021, region, Filter: 18-64 år.

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift. Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Top 2 & bund 2 boks



Tabel 1.8: Juli 2021, region, Filter: 18-64 år.

OVERBLIK

Danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2021 - Fritidsrejser

? **Spm.7B:** I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag, når det gælder rejser til/fra fritidsaktiviteter (sport, kultur etc.)?

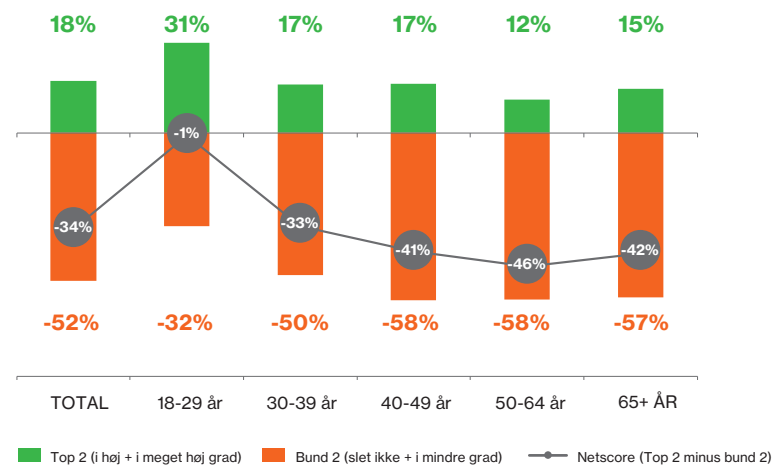
Mønstret er det samme som for pendlerrejser. Andelen, der mener, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde transportbehov for fritidsrejser, er markant højere blandt unge sammenlignet med de andre aldersgrupper.

	Total	Alder				
		18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
Slet ikke	32%	15%	29%	36%	38%	40%
I mindre grad	19%	18%	20%	22%	20%	18%
I nogen grad	19%	24%	22%	15%	19%	15%
I høj grad	13%	24%	13%	12%	8%	11%
I meget høj grad	5%	7%	4%	5%	3%	4%
Ved ikke	12%	13%	12%	10%	11%	13%
Besvarelser	2421	492	289	370	670	600

Tabel 1.9: Juli 2021, alder, Filter: Alle.

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift. Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 1.9: Juli 2021, alder, Filter: Alle. Bund 2 og top 2.

OVERBLIK

Danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2021 - Fritidsrejser

Spm.7B: I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag, når det gælder rejser til/fra fritidsaktiviteter (sport, kultur etc.)?

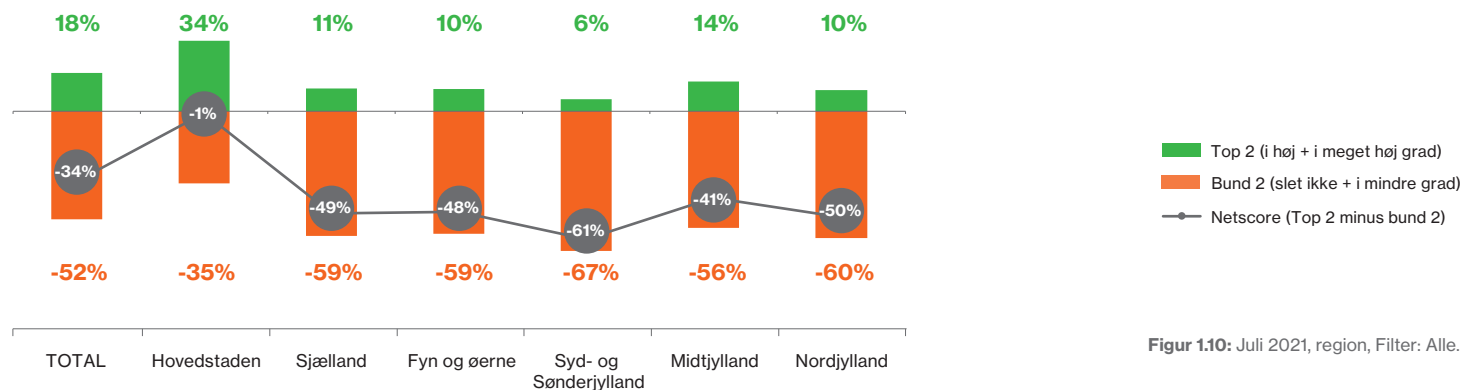
Mønstret er det samme som for pendlerrejser, idet Region Hovedstaden skiller sig ud. Andelen, der mener, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde transportbehov for fritidsrejser, er markant højere sammenlignet med de andre regioner.

	Regioner						
	Total	Hovedstaden	Sjælland	Fyn og øerne	Syd- og Sønderjylland	Midtjylland	Nordjylland
Slet ikke	32%	18%	37%	36%	41%	40%	39%
I mindre grad	19%	17%	23%	22%	26%	16%	22%
I nogen grad	19%	23%	17%	17%	15%	18%	16%
I høj grad	13%	25%	8%	7%	4%	11%	8%
I meget høj grad	5%	9%	2%	3%	1%	4%	2%
Ved ikke	12%	9%	12%	14%	13%	13%	13%
Besvarelser	2421	504	403	303	302	503	406

Tabel 1.10: Juli 2021, region, Filter: Alle.

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift. Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 1.10: Juli 2021, region, Filter: Alle. Bund 2 og top 2.

OVERBLIK

Danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2021 – Rejser til familie/venner

? **Spm.7C:** I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag, når du skal besøge familie og venner?

Andelen, der mener, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde transportbehov for rejser til familie/venner, er markant højere for de 18-29 årige sammenlignet med de andre aldersgrupper.

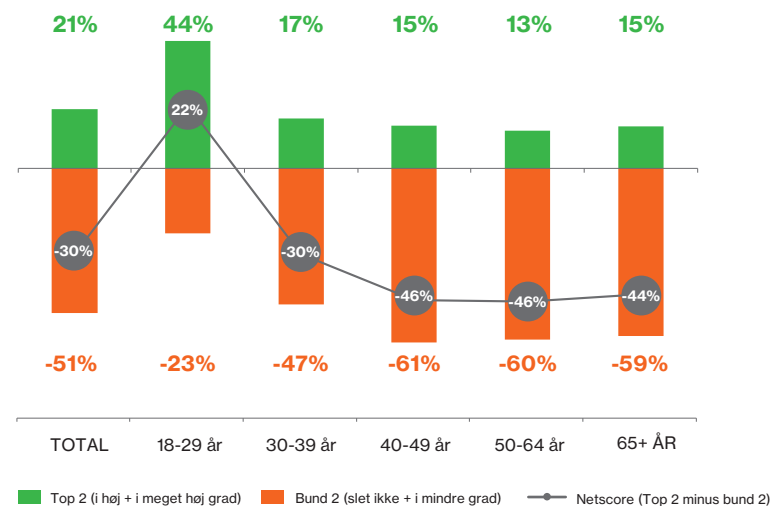
	Total	Alder				
		18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
Slet ikke	28%	9%	25%	31%	35%	35%
I mindre grad	23%	14%	22%	30%	25%	24%
I nogen grad	24%	30%	29%	20%	21%	20%
I høj grad	15%	31%	13%	10%	11%	10%
I meget høj grad	6%	13%	5%	4%	3%	4%
Ved ikke	5%	3%	7%	5%	6%	7%
Besvarelser	2421	492	289	370	670	600

Tabel 1.11: Juli 2021, alder, Filter: Alle.

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift.

Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 1.11: Juli 2021, alder, Filter: Alle. Bund 2 og top 2.

OVERBLIK

Danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2021 – Rejser til familie/venner

Spm.7C: I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag, når du skal besøge familie og venner?

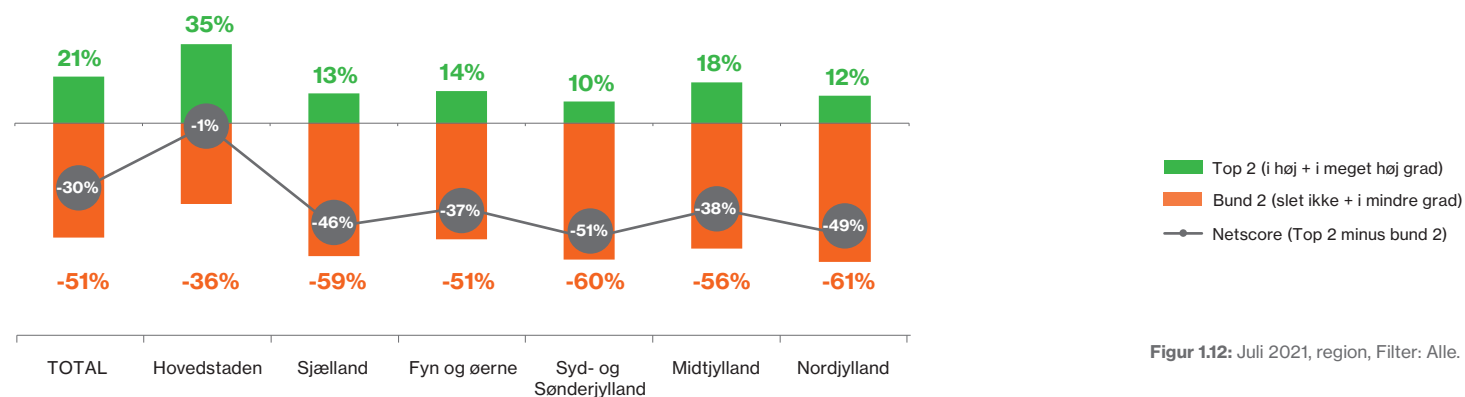
Andelen, der mener, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde transportbehov for rejser til familie/venner, er markant højere for Region Hovedstaden sammenlignet med de andre regioner.

	Regioner						
	Total	Hovedstaden	Sjælland	Fyn og øerne	Syd- og Sønderjylland	Midtjylland	Nordjylland
Slet ikke	28%	14%	33%	27%	34%	35%	38%
I mindre grad	23%	21%	26%	24%	27%	21%	23%
I nogen grad	24%	26%	23%	28%	21%	21%	21%
I høj grad	15%	26%	9%	12%	6%	12%	8%
I meget høj grad	6%	9%	4%	2%	4%	5%	4%
Ved ikke	5%	3%	6%	6%	9%	6%	6%
Besvarelser	2421	504	403	303	302	503	406

Tabel 1.12: Juli 2021, region, Filter: Alle.

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift. Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 1.12: Juli 2021, region, Filter: Alle. Bund 2 og top 2.

Kapitel 2

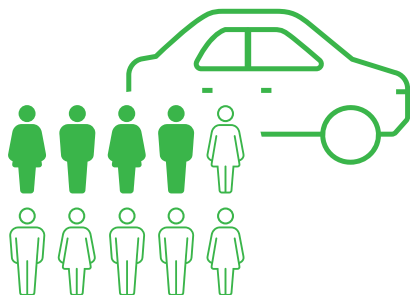
Danskernes holdning
til samkørsel som en del af
et nyt pendlerprodukt

Summary

De unge er mest positive overfor samkørsel som del af et nyt pendlerprodukt

Godt 4 ud af 10 synes ”godt” eller ”meget godt” om ideen om samkørsel som en del af et nyt pendlerprodukt.

Blandt de 18-29 årige synes knap 6 ud af 10 ”godt” eller ”meget godt” om ideen.



Danskernes holdning til samkørsel som en del af et nyt pendlerprodukt

Spørgsmål 8: I branchen er man ved at undersøge mulighederne for at tilbyde gratis samkørsel eller give tilskud til samkørsel fra bopæl til nærmeste busstoppested eller togstation til de passagerer, der har langt til kollektiv transport og har et periodekort til kollektiv transport. Hvad synes du om denne idé?

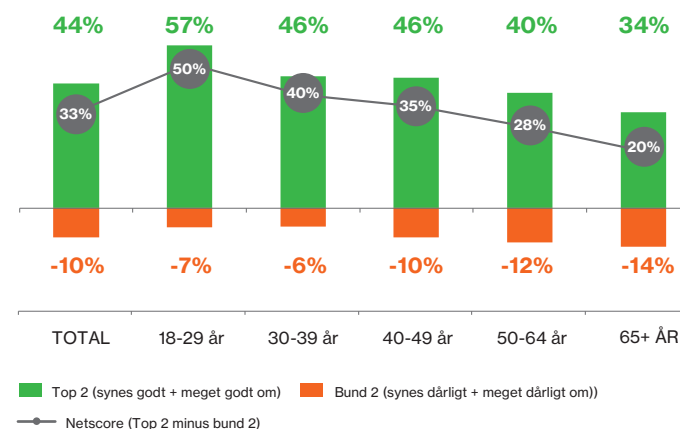
Godt 4 ud af 10 synes ”godt” eller ”meget godt” om ideen om samkørsel som en del af et nyt pendlerprodukt. Blandt de 18-29 årige synes knap 6 ud af 10 ”godt” eller ”meget godt” om ideen.

	Total	Alder				
		18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
Synes meget dårligt om	5%	2%	5%	5%	7%	6%
Synes dårligt om	5%	5%	2%	5%	5%	8%
Synes hverken godt eller dårligt om	26%	34%	32%	31%	33%	33%
Synes godt om	33%	43%	35%	34%	30%	26%
Synes meget godt om	10%	14%	11%	11%	10%	7%
Ved ikke	15%	10%	14%	12%	17%	20%
Besvarelser	2421	492	289	370	670	600

Tabel 2.1: Juli 2021, alder, Filter: Alle.

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift. Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 2.1: Juli 2021, alder, Filter: Alle. Bund 2 og top 2.

Kapitel 3

**Ekstra skift, rejsetid og
information på pendlerrejser**

Summary

Skift er OK for 2 ud af 3, hvis det sparer tid

64% af pendlerne er villige til at foretage et ekstra skift på deres normale rejse, hvis de kan spare 2 eller flere minutter.

For 37%, svarende til mere end halvdelen af de, der er villige til at foretage et ekstra skift, gælder dog, at der skal spares mindst 8 minutter, før man er villig til at foretage et ekstra skift.

Knap 3 ud af 10 er ikke villig til at foretage et ekstra skift selvom der kan spares op til 10 minutter i rejsetid.

Villigheden til at foretage et ekstra skift på en pendlerrejse er markant større blandt de pendlere, der i forvejen foretager mindst ét skift på deres normale pendlerrejse. For denne målgruppe er andelen 3 ud af 4 mod kun godt 5 ud 10 blandt de pendlere, der ikke har et skift på deres normale pendlerrejse.

Der er en vis sammenhæng mellem rejselængden på den normale pendlerrejse og villigheden til at foretage et ekstra skift på rejsen. Jo længere rejsetid, jo større er villigheden til at foretage et ekstra skift for at få kortere samlet rejsetid.

64%

64 procent af pendlerne er villige til at foretage et ekstra skift på deres normale rejse, hvis de kan spare 2 eller flere minutter.

Pendlernes holdning til den planlagte skiftetid på deres normale pendlerrejse

Godt halvdelen af pendlere er ”tilfreds” eller ”meget tilfreds” med den planlagte skiftetid.

Jo flere skift, der foretages på den normale pendlerrejse, og jo længere rejsetiden er, desto lavere er tilfredsheden med den planlagte skiftetid.

Pendlernes holdning til den faktiske skiftetid på deres normale pendlerrejse

Tilfredsheden med den faktiske skiftetid er markant lavere end tilfredsheden med den planlagte skiftetid. Kun godt 4 ud af 10 er ”tilfreds” eller ”meget tilfreds”.

Jo flere skift, jo længere rejsetid, og jo længere rejselængde, desto lavere er tilfredsheden med den faktiske skiftetid.



**Kun godt 4 ud af 10 er
”tilfreds” eller ”meget tilfreds”
med den faktiske skiftetid.
Det er markant lavere end
tilfredsheden med
den planlagte skiftetid.**

Pendlernes holdning til det generelle informationsniveau ved forsinkelser og aflysninger i skiftesituationen

Knap halvdelen er ”tilfreds” eller ”meget tilfreds” med det generelle informationsniveau ved forsinkelser og aflysninger i skiftesituationen.

Jo længere rejsetiden er, desto lavere er tilfredshed med det generelle informationsniveau ved forsinkelser og aflysninger i skiftesituationen.

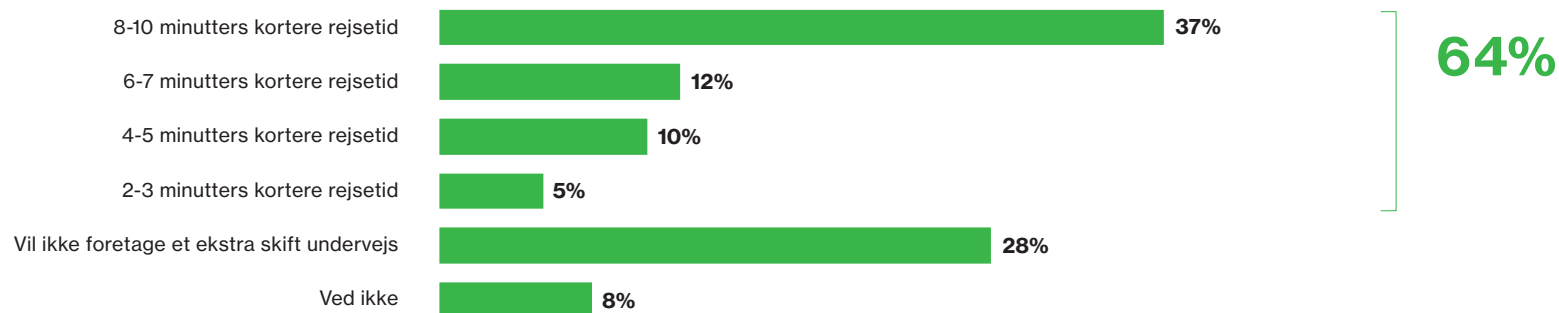
Pendlernes holdning til ekstra skift på rejsen i relation til kortere rejsetid

- ❓ **Spm.11:** På nogle rejser med kollektiv transport kan den samlede rejsetid reduceres ved at foretage et ekstra skift undervejs. Vil du være villig til at foretage et ekstra skift på din normale rejse til/fra arbejde eller uddannelse, hvis det reducerer den samlede rejsetid? Hvis ja, angiv hvor mange minutter, du minimum skal spare for at være villig til at foretage et ekstra skift.

64% af pendlernes er villige til at foretage et ekstra skift på deres normale rejse, hvis de kan spare 2 eller flere minutter.

For 37% (mere end halvdelen af dem, der er villige til at foretage et ekstra skift) gælder dog, at der skal spares mindst 8 minutter, før de er villige til at foretage et ekstra skift.

Knap 3 ud af 10 er ikke villige til at foretage et ekstra skift, selvom der kan spares op til 10 minutter i rejsetid.



Figur 3.1: Juli 2021

Base = 286 besvarelser

Filter: Benytter kollektiv transport til/fra arbejde/uddannelse.

Pendlernes holdning til ekstra skift på rejsen i relation til kortere rejsetid

- ❓ **Spm.11:** På nogle rejser med kollektiv transport kan den samlede rejsetid reduceres ved at foretage et ekstra skift undervejs. Vil du være villig til at foretage et ekstra skift på din normale rejse til/fra arbejde eller uddannelse, hvis det reducerer den samlede rejsetid? Hvis ja, angiv hvor mange minutter, du minimum skal spare for at være villig til at foretage et ekstra skift.

Villigheden til at foretage et ekstra skift på en pendlerrejse er markant større blandt de pendlere, der i forvejen foretager mindst ét skift på deres normale pendlerrejse. For denne målgruppe er andelen 3 ud af 4 mod kun godt 5 ud 10 blandt de pendlere, der ikke har et skift på deres normale pendlerrejse.

Vil gerne foretage et ekstra skift undervejs, hvis det giver ...	Total	Antal skift på nuværende rejse	
		Ingen skift	Mindst 1 skift
Vil gerne foretage ekstra skifte, hvis der kan spares	64%	52%	74%
8-10 minutter	37%	29%	42%
6-7 minutter	12%	10%	14%
4-5 minutter	10%	9%	12%
2-3 minutter	5%	4%	6%
Vil ikke foretage et ekstra skift undervejs	28%	38%	20%
Ved ikke	8%	10%	6%
Besvarelser	286	127	159

Tabel 3.1: Juli 2021

Base = 286 besvarelser

Krydset med skift/ikke skift på nuværende pendlerrejse

Filter: Benytter kollektiv transport til/fra arbejde/uddannelse.

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift.

Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Pendlernes holdning til ekstra skift på rejsen i relation til kortere rejsetid

- ❓ **Spm.11:** På nogle rejser med kollektiv transport kan den samlede rejsetid reduceres ved at foretage et ekstra skift undervejs. Vil du være villig til at foretage et ekstra skift på din normale rejse til/fra arbejde eller uddannelse, hvis det reducerer den samlede rejsetid? Hvis ja, angiv hvor mange minutter, du minimum skal spare for at være villig til at foretage et ekstra skift.

Der er en vis sammenhæng mellem rejselængden på den normale pendlerrejse og villigheden til at foretage et ekstra skift på rejsen. Jo længere rejsetid, jo større er villigheden til at foretage et ekstra skift for at få kortere samlet rejsetid.

Vil gerne foretage et ekstra skift undervejs, hvis det giver ...	Total	Rejsetid til arbejde/uddannelse på nuværende rejse			
		0-20 minutter	21-40 minutter	41-60 minutter	Over 1 time
Vil gerne foretage ekstra skifte, hvis der kan spares	64%	54%	74%	67%	56%
8-10 minutter	37%	22%	37%	39%	49%
6-7 minutter	12%	13%	20%	10%	0%
4-5 minutter	10%	12%	13%	12%	2%
2-3 minutter	5%	7%	4%	6%	4%
Vil ikke foretage et ekstra skift undervejs	28%	35%	18%	26%	40%
Ved ikke	8%	10%	8%	7%	4%
Besvarelser	286	64	100	70	51

Tabel 3.2: Juli 2021

Base = 286 besvarelser

Krydset med rejsetid til arbejde/uddannelse på nuværende pendlerrejse

Filter: Benytter kollektiv transport til/fra arbejde/uddannelse.

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift.

Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.



64%

64% af pendlerne er villige til at foretage et ekstra skift på deres normale rejse, hvis de kan spare 2 eller flere minutter.

64% af pendlerne er villige til at foretage et ekstra skift på deres normale rejse, hvis de kan spare 2 eller flere minutter.

Pendlernes holdning til den planlagte skiftetid på deres normale pendlerrejse

? **Spm.12.1:** Hvor tilfreds er du generelt med den planlagte skiftetid på din normale rejse?

Godt halvdelen af pendlere er tilfredse med den planlagte skiftetid på deres rejse. Men jo flere skift, der foretages på den normale pendlerrejse, og jo længere rejsetiden er, jo lavere er tilfredsheden med den planlagte skiftetid.

	Total	Antal skift		Rejsetid			
		1 skift	2 eller flere skift	0-20 minutter	21-40 minutter	41-60 minutter	Over 1 time
Meget utilfreds	1%	1%	3%	3%	0%	2%	2%
Utilfreds	8%	8%	8%	0%	7%	9%	14%
Hverken eller	30%	29%	31%	37%	27%	35%	26%
Tilfreds	45%	48%	38%	50%	52%	40%	39%
Meget tilfreds	12%	13%	9%	8%	14%	8%	15%
Ved ikke / ikke relevant	4%	1%	10%	2%	1%	7%	5%
Besvarelser	159	107	52	16	54	49	40

Tabel 3.3: Juli 2021

Base = 159 besvarelser

Krydset med skift/ikke skift og rejsetid til arbejde/uddannelse

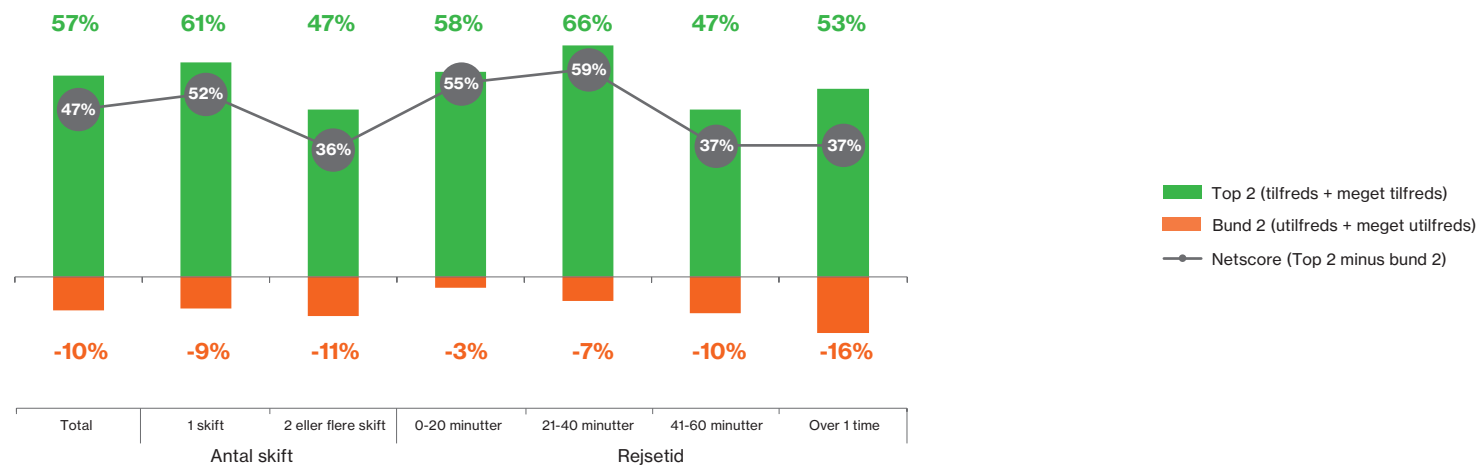
Filter: Benytter kollektiv transport til/fra arbejde/uddannelse og har mindst ét skift på rejsen

Pendlernes holdning til den planlagte skiftetid på deres normale pendlerrejse

? **Spm.12.1:** Hvor tilfreds er du generelt med den planlagte skiftetid på din normale rejse?

Godt halvdelen af pendlere er tilfredse med den planlagte skiftetid på deres rejse. Men jo flere skift, der foretages på den normale pendlerrejse, og jo længere rejsetiden er, jo lavere er tilfredsheden med den planlagte skiftetid.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 3.2: Juli 2021

Base = 159 besvarelser

Krydset med skift/ikke skift og rejsetid til arbejde/uddannelse

Filter: Benytter kollektiv transport til/fra arbejde/uddannelse og har mindst ét skift på rejsen

Pendlernes holdning til den faktiske skiftetid på deres normale pendlerrejse

? **Spm.12.2:** Hvor tilfreds er du generelt med den faktiske skiftetid på din normale rejse?

Ca. 4 ud af 10 af pendlernes er tilfredse med den faktiske skiftetid på deres rejse. Jo flere skift, jo længere rejsetid, og jo længere rejselængde, jo lavere er tilfredsheden med den faktiske skiftetid.

	Total	Antal skift		Rejsetid				Rejselængde	
		1 skift	2 eller flere skift	0-20 minutter	21-40 minutter	41-60 minutter	Over 1 time	Op til 10 km	Over 10 km
Meget utilfreds	8%	6%	13%	3%	2%	6%	22%	2%	11%
Utilfreds	13%	10%	18%	0%	8%	24%	13%	6%	16%
Hverken eller	31%	29%	38%	16%	39%	24%	34%	25%	35%
Tilfreds	34%	43%	11%	44%	41%	34%	17%	44%	29%
Meget tilfreds	9%	8%	11%	18%	9%	6%	8%	15%	6%
Ved ikke / ikke relevant	5%	4%	9%	18%	1%	7%	6%	8%	4%
Besvarelser	159	107	52	16	54	49	40	53	104

Tabel 3.4: Juli 2021

Base = 159 besvarelser

Krydset med skift/ikke skift, rejsetid til arbejde/uddannelse og rejselængde

Filter: Benytter kollektiv transport til/fra arbejde/uddannelse og har mindst ét skift på rejsen

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift.

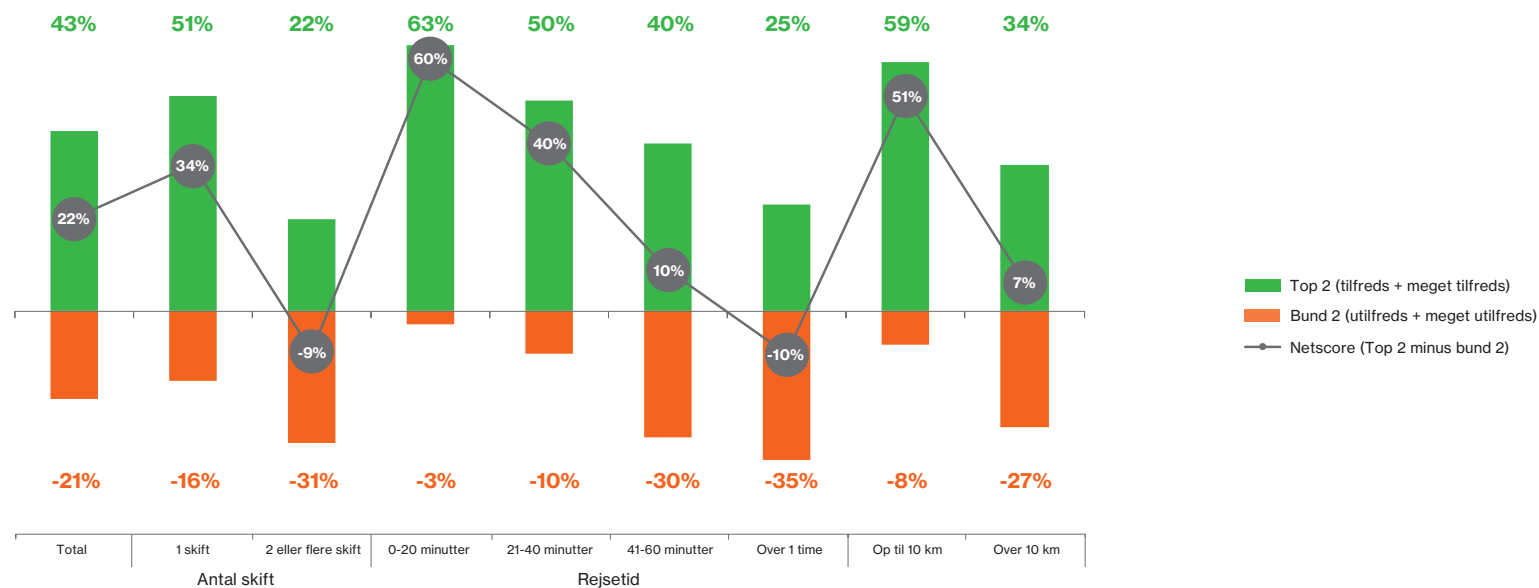
Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Pendlernes holdning til den faktiske skiftetid på deres normale pendlerrejse

? **Spm.12.2:** Hvor tilfreds er du generelt med den faktiske skiftetid på din normale rejse?

Ca. 4 ud af 10 af pendlernes er tilfredse med den faktiske skiftetid på deres rejse. Jo flere skift, jo længere rejsetid, og jo længere rejselængde, jo lavere er tilfredsheden med den faktiske skiftetid.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 3.3: Juli 2021

Base = 159 besvarelser

Krydset med skift/ikke skift, rejsetid til arbejde/uddannelse og rejselængde

Filter: Benytter kollektiv transport til/fra arbejde/uddannelse og har mindst ét skift på rejsen

Pendlernes holdning til det generelle informationsniveau ved forsinkelser og aflysninger i skiftesituationen

? **Spm.12.3:** Hvor tilfreds er du generelt med det generelle informationsniveau ved forsinkelser og aflysninger i skiftesituationen?

Knap halvdelen af pendlerne er tilfredse med det generelle informationsniveau ved forsinkelser og aflysninger i skiftesituationen. Jo længere rejsetid, jo lavere er tilfredsheden med det generelle informationsniveau.

	Total	Rejsetid			
		0-20 minutter	21-40 minutter	41-60 minutter	Over 1 time
Meget utilfreds	4%	3%	1%	9%	5%
Utilfreds	21%	2%	15%	20%	40%
Hverken eller	23%	14%	28%	23%	18%
Tilfreds	40%	57%	45%	36%	26%
Meget tilfreds	7%	0%	7%	8%	7%
Ved ikke / ikke relevant	6%	23%	4%	4%	4%
Besvarelser	159	16	54	49	40

Tabel 3.5: Juli 2021

Base = 159 besvarelser

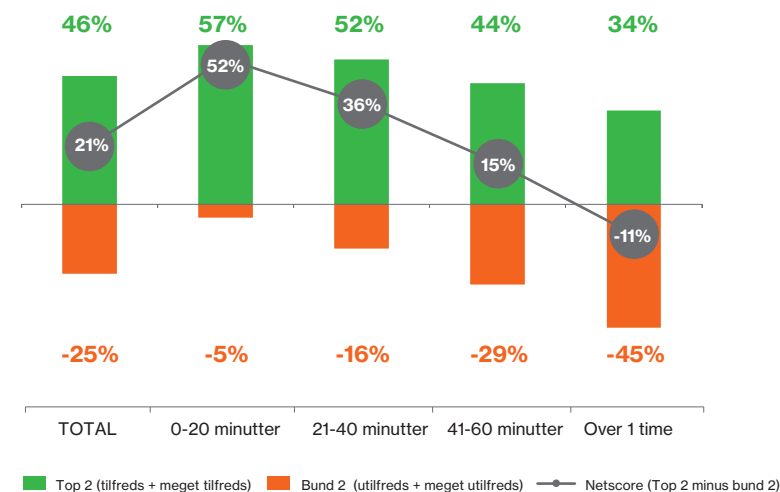
Krydset med rejsetid til arbejde/uddannelse

Filter: Benytter kollektiv transport til/fra arbejde/uddannelse og har mindst ét skift på rejsen

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift.

Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 3.4: Juli 2021

Base = 159 besvarelser

Krydset med rejsetid til arbejde/uddannelse

Filter: Benytter kollektiv transport til/fra arbejde/uddannelse og har mindst ét skift på rejsen

Kapitel 4

Faciliteter og knudepunkter

Summary

Passagerernes præferencer for faciliteter ved knudepunkter

Passagererne peger på, at især følgende faciliteter skal være stede for at gøre knudepunkter attraktive at benytte:

- Toilet (63 %)
- Gratis bilparkering (50 %)
- Mulighed for at købe mad og drikke i ventetiden (45 %)
- Behagelige ventesale/venteområder (44 %)

Der er dog markante forskelle i præferencer på tværs af målgrupper.

Præferencer for gratis bilparkering drives især af dem, der har bil. Således har 61% af dem, der har mindst 1 bil i husstanden, peget på gratis bilparkering mod kun 19 % blandt dem, der ikke har bil til rådighed.

Ønsket om muligheden for at købe mad og drikke i ventetiden er markant højere hos 18-29 årige (58%) og blandt dem, der rejser dagligt eller næsten dagligt (69%).

63 procent af passagererne peger på, at toiletfaciliteter vil gøre knudepunkter attraktive at benytte

Passagerernes tilfredshed med udvalgte faciliteter ved knudepunkter

Tilfredsheden (tilfreds + meget tilfreds) er størst med:

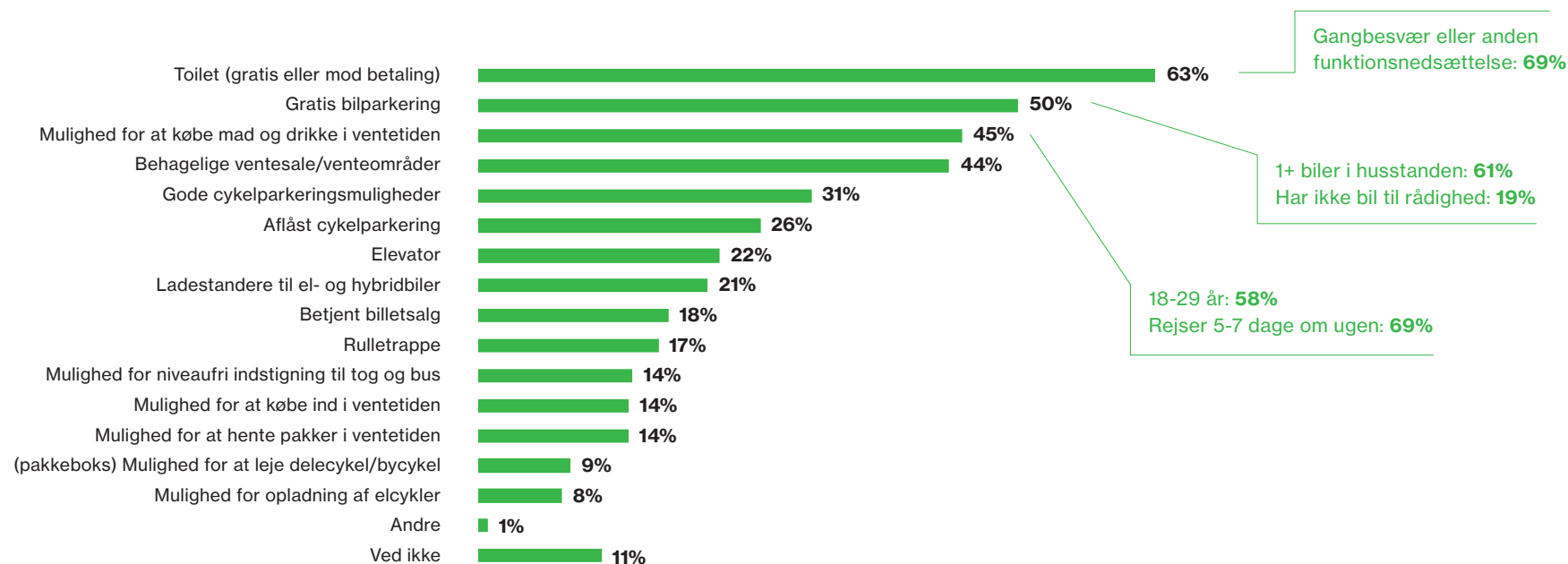
- Gåafstand mellem transportmidler (74 %)
- Mulighed for at få information om næste afgang (69 %)
- Adgangsforhold (67 %)
- Tryghed (63 %)

Gennemgående er de 18-29 årige mest tilfredse med faciliteter på knudepunkter, mens især de 65+ årige er mindst tilfredse.

Passagerernes holdning til faciliteter på knudepunkter

Spm.13: Hvilke af følgende faciliteter, mener du, skal være til stede på trafikknudepunkter, for at de er attraktive for dig at benytte?

Godt 6 ud af 10 peger på "toiletter" som den vigtigste facilitet på trafikknudepunkter, efterfulgt af "gratis bilparkering" (dog primært de, der råder over bil!), "mulighed for at købe mad og drikke" og "behagelige ventesale/venteområder".



Figur 4.1: Juli 2021

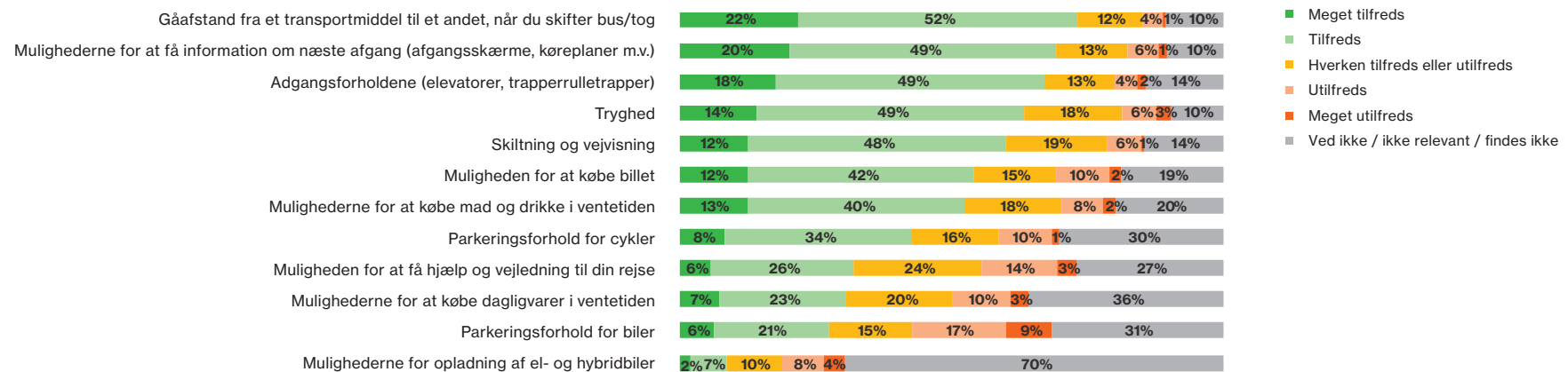
Base = 1607 besvarelser

Filter: Benytter kollektiv transport mindst en dag om året

Passagerernes tilfredshed med udvalgte faciliteter ved knudepunkter

Spm.14: Hvor tilfreds er du generelt med følgende forhold på eller i nærheden det trafikknudepunkt, du benytter oftest på dine rejser med kollektiv transport?

Tilfredsheden er størst med basale forhold såsom ”gåafstand mellem transportmidler”, ”mulighederne for at finde information om næste afgang”, ”adgangsforhold” og ”tryghed”, mens tilfredsheden er lavest med ”parkeringsforhold for biler” og ”mulighederne for opladning af el- og hybridbiler”.



Figur 4.2: Juli 2021

Base = 1607 besvarelser

Filter: Benytter kollektiv transport mindst en dag om året



69%

69% af dem, der rejser dagligt eller næsten dagligt ønsker mulighed for at købe mad og drikke i ventetiden.

Ønsket om muligheden for at købe mad og drikke i ventetiden er markant højere hos 18-29 årige (58%) og blandt dem, der rejser dagligt eller næsten dagligt (69%).

Gennemgående er de 18-29 årige mest tilfredse med faciliteter på knudepunkter, mens især de 65+ årige er mindst tilfredse.

Passagerernes holdning til faciliteter på knudepunkter

? **Spm.14:** Hvor tilfreds er du generelt med følgende forhold på eller i nærheden af det trafikknudepunkt, du benytter oftest på dine rejser med kollektiv transport?

Gennemgående er de 18-29 årige mest tilfredse med faciliteter på knudepunkter, men især de 65+ årige er mindre tilfredse.

Facilitet	Alder					
	Total	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
Gåafstand fra et transportmiddel til et andet, når du skifter bus/tog	73%	79%	77%	71%	69%	70%
Mulighederne for at få information om næste afgang	69%	76%	73%	68%	66%	63%
Adgangsforholdene	67%	69%	72%	68%	65%	64%
Tryghed	63%	63%	67%	68%	59%	63%
Skiltning og vejvisning	60%	61%	58%	60%	59%	61%
Muligheden for at købe billet	54%	66%	66%	50%	47%	43%
Mulighederne for at købe mad og drikke i ventetiden	52%	63%	64%	50%	47%	41%
Parkeringsforhold for cykler	43%	55%	50%	39%	38%	31%
Muligheden for at få hjælp og vejledning til din rejse	32%	38%	38%	32%	31%	23%
Mulighederne for at købe dagligvarer i ventetiden	31%	37%	35%	23%	31%	26%
Parkeringsforhold for biler	27%	29%	23%	28%	29%	27%
Mulighederne for opladning af el- og hybridbiler	9%	15%	9%	8%	6%	5%
Besvarelser	1607	428	185	233	403	358

Tabel 4.1: Juli 2021

Base = 1607 besvarelser

Krydset med alder

Filter: Benytter kollektiv transport mindst en dag om året

NOTE: Procenttal i tabellen viser summen af 'stor' og 'afgørende' betydning (Top2 boks).

Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift.

Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Kapitel 5

Adgangsveje - til
nærmeste busstoppested

Summary

Yngre og unge cykler gerne til nærmeste bus og tog

Godt halvdelen er ”tilfreds” eller ”meget tilfreds” med muligheden for at cykle til nærmeste busstoppested fra bopælen. Tilfredsheden er størst hos de 18-29 årige, mens den er lavest hos de 65+ årige. En medvirkende årsag må antages at være forskelle i, hvor stor en andel der cykler.

Knap 7 ud af 10 er ”tilfreds” eller ”meget tilfreds” med muligheden for at cykle til nærmeste togstation fra bopælen. Tilfredsheden er størst hos de 18-29 årige, mens den er lavest hos de 65+ årige. En medvirkende årsag må også her antages at være forskelle i, hvor stor en andel der cykler.

Cykelmedtagning i busser eller flere siddepladser?

Godt 4 ud af 10 foretrækker færre siddepladser og (bedre) muligheder for cykelmedtagning i lokale og regionale busser.

I Region Hovedstaden og blandt dem, der rejser dagligt, foretrækker et flertal dog flere siddepladser og ingen mulighed for cykelmedtagning. Det kan skyldes, at der især i Hovedstaden og i myldretiden generelt er en højere belægning i busserne og dermed ringere muligheder for at få en siddeplads.



**Knap 7 ud af 10 er
”tilfreds” eller ”meget tilfreds”
med muligheden for at cykle
til nærmeste togstation
fra bopælen.**

De fleste ønsker egen cykel med i busser og tog

6 ud af 10 foretrækker, at mulighederne for at tage cyklen med i kollektiv transport bevares frem for at investere i flere dele- eller lejecykler i tilknytning til kollektiv transport.

Opbakningen er størst blandt de 18-29 årige i Hovedstaden og blandt dem, der i forvejen har en præference for cykelmedtagning i busser.

Adgangsveje – til nærmeste busstoppested

? **Spm.16:** Hvor tilfreds er du med muligheden for at cykle til nærmeste busstoppested fra din bopæl? Her tænkes på afstand og sikker cykelvej.

Godt halvdelen er ”tilfreds” eller ”meget tilfreds” med muligheden for at cykle til nærmeste busstoppested fra bopælen. Tilfredsheden er størst hos de 18-29 årige, mens den er lavest hos de 65+ årige. En medvirkende årsag til forskellene på tværs af alder kan ligge i varierende brug af cykel i de forskellige aldersgrupper.

	Alder					
	Total	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
Meget utilfreds	2%	3%	0%	3%	1%	1%
Utilfreds	3%	4%	2%	1%	4%	1%
Hverken eller	8%	7%	5%	7%	12%	11%
Tilfreds	27%	32%	20%	37%	22%	21%
Meget tilfreds	26%	32%	30%	23%	22%	16%
Ved ikke / ikke relevant	34%	23%	44%	29%	38%	49%
Besvarelser	536	238	51	61	91	95

Tabel 5.1: Juli 2021

Base = 536 besvarelser

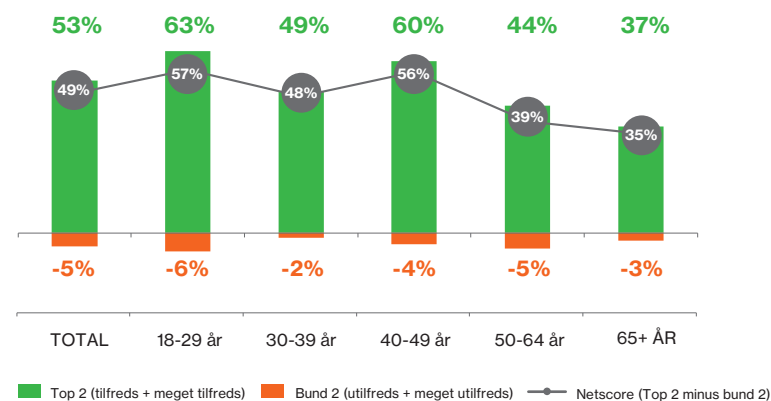
Krydset med alder

Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift.

Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 5.1: Juli 2021

Base = 536 besvarelser

Krydset med alder

Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport

Adgangsveje – til nærmeste togstation

- 🔍 **Spm.17:** Hvor tilfreds er du med muligheden for at cykle til nærmeste tog-, metro- eller letbanestation fra din bopæl? Her tænkes på afstand og sikker cykelvej.

Knap 7 ud af 10 er ”tilfreds” eller ”meget tilfreds” med muligheden for at cykle til nærmeste togstation fra bopælen. Tilfredsheden er størst hos de 18-29 årige, mens den er lavest hos de 65+ årige. En medvirkende årsag til forskelle på tværs af alder kan også her ligge i varierende brug af cykel i de forskellige aldersgrupper.

	Alder					
	Total	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
Meget utilfreds	3%	3%	0%	3%	2%	4%
Utilfreds	5%	6%	4%	2%	7%	4%
Hverken eller	8%	10%	6%	8%	8%	7%
Tilfreds	35%	39%	30%	46%	30%	28%
Meget tilfreds	31%	34%	41%	30%	30%	19%
Ved ikke / ikke relevant	18%	8%	18%	11%	22%	38%
Besvarelser	667	262	70	80	133	122

Tabel 5.2: Juli 2021

Base = 667 besvarelser

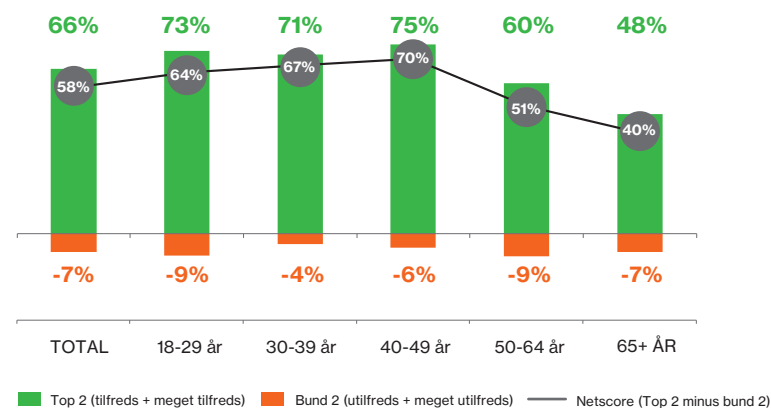
Krydset med alder

Filter: Benytter tog på rejser med kollektiv transport

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift.

Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 5.2: Juli 2021

Base = 667 besvarelser

Krydset med alder

Filter: Benytter tog på rejser med kollektiv transport



6 ud af 10 foretrækker, at mulighederne for at tage cyklen med i kollektiv transport bevares frem for at investere i flere dele- eller lejecykler i tilknytning til kollektiv transport.

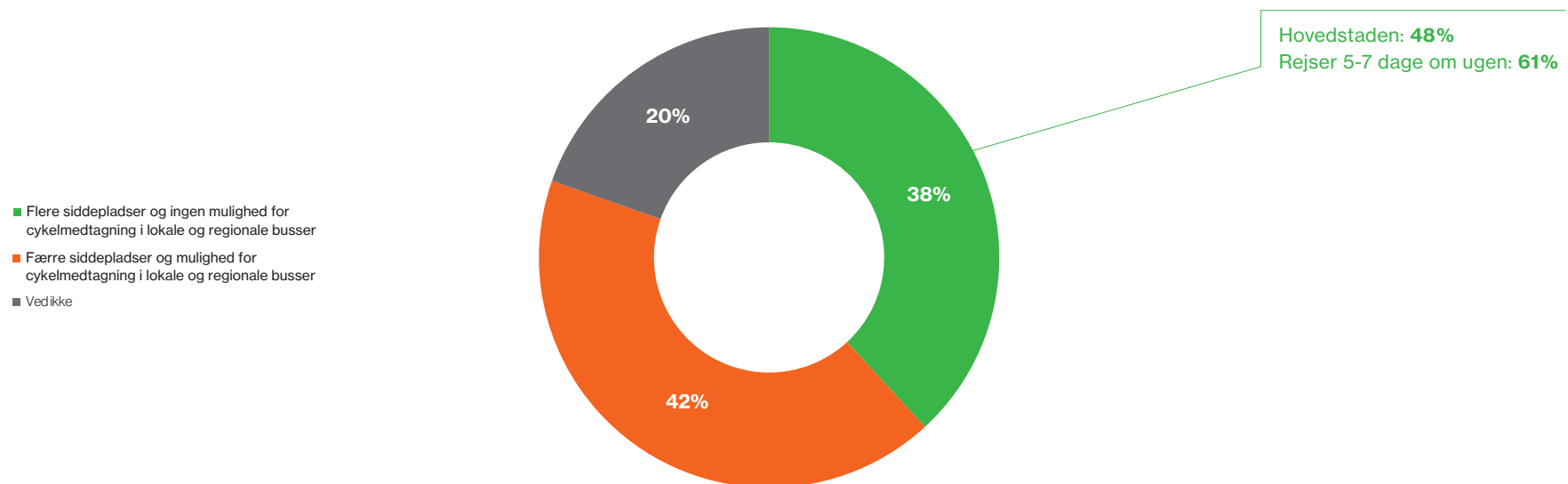


6 ud af 10 foretrækker, at mulighederne for at tage cyklen med i kollektiv transport bevares.

Dilemma: Cykelmedtagning i busser eller flere siddepladser?

? **Spm.19:** Tænk nu generelt på indretningen af busser. Hvilke af følgende alternativer foretrækker du?

Godt 4 ud af 10 foretrækker færre siddepladser og (bedre) muligheder for cykelmedtagning i lokale og regionale busser. I Region Hovedstaden og blandt dem, der rejser dagligt, foretrækker et flertal dog flere siddepladser og ingen mulighed for cykelmedtagning. Det kan skyldes, at der især i Hovedstaden og i myldretiden generelt er en høj belægning i busserne og dermed ringere muligheder for at få en siddeplads.



Figur 5.3: Juli 2021

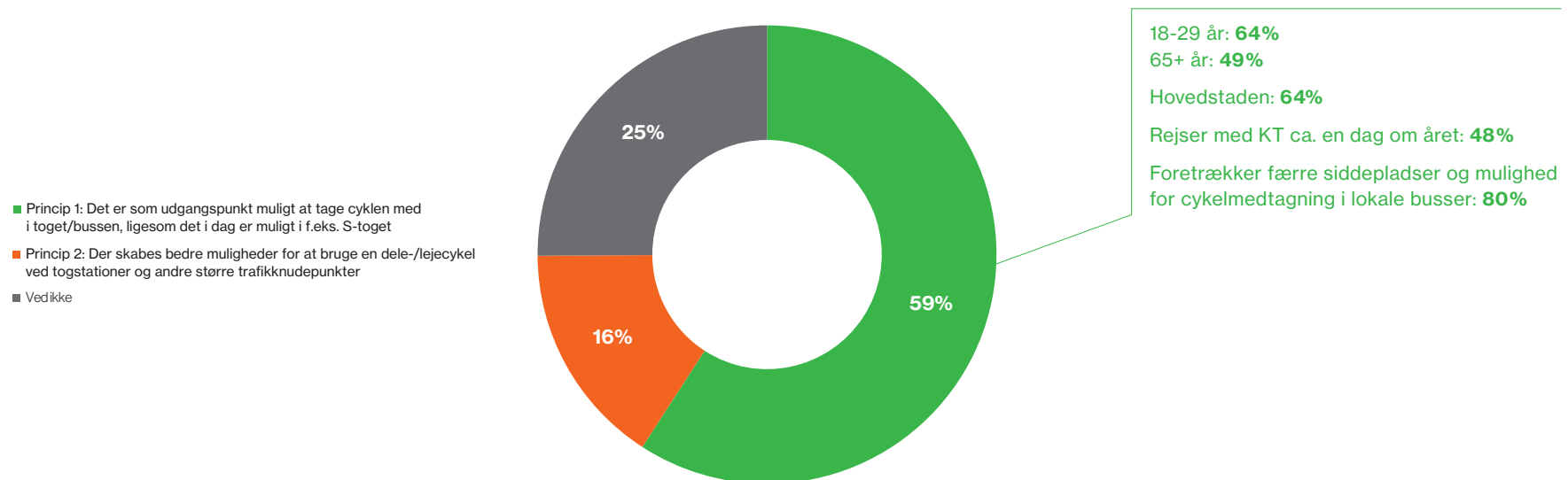
Base = 536 besvarelser

Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport

Dilemma: Cykelmedtagning i kollektiv transport eller flere dele-/lejecykler?

? **Spm.20H:** Kombinationen af cykler og kollektiv transport kan ske på forskellige måder. Hvilken af følgende muligheder foretrækker du?

6 ud af 10 foretrækker, at mulighederne for at tage cyklen med i kollektiv transport bevares frem for at investere i flere dele- eller lejecykler i tilknytning til kollektiv transport. Opbakningen er størst blandt de 18-29 årige i Hovedstaden og blandt dem, der i forvejen har en præference for cykelmedtagning i busser.



Figur 5.4: Juli 2021

Base = 1607 besvarelser

Filter: Benytter kollektiv transport mindst en dag om året

Kapitel 6

Busstoppesteder

Summary

Generelt høj passagertilfredshed med udvalgte forhold ved busstoppesteder

Tilfredsheden (tilfreds + meget tilfreds) med udvalgte forhold er generelt høj:

- Tryghed (71%)
- Mulighederne for at få information om næste afgang (65 %)
- Ventetiden inden næste bus afgår (53 %)

Når det gælder tilfredsheden med cykelparkeringsmulighederne ved busstoppesteder, er holdningerne mere delte.

Hver tredje er således ”tilfreds” eller ”meget tilfreds”, mens hver femte er ”utilfreds” eller ”meget utilfreds”. 3 ud af 10 har ikke en holdning til cykelparkering.

Der er en række forskelle i tilfredshed på tværs af målgrupper:

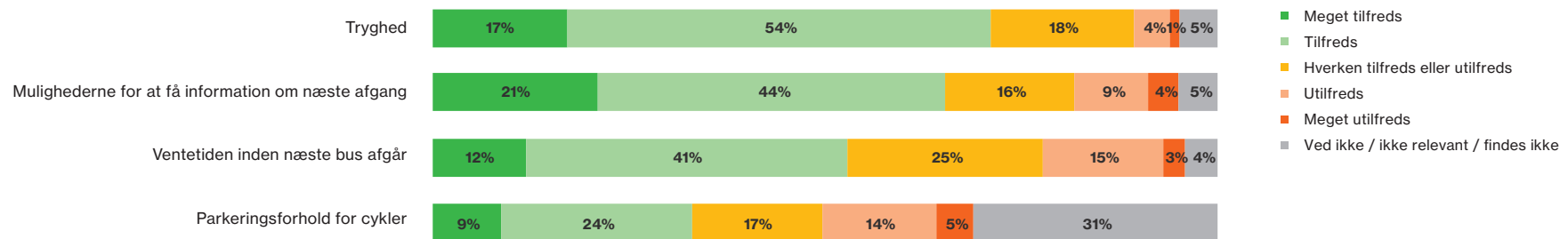
- Tilfredsheden med tryghed ved stoppestedet er markant lavere i Syd- og Sønderjylland end i resten af landet.
- Passagerer med funktionsnedsættelse er mindre tilfredse med mulighederne for at få information om næste afgang end øvrige passagerer.
- Tilfredsheden med ventetiden, inden næste bus afgår, er markant lavere i Syd- og Sønderjylland end i resten af landet.
- Tilfredsheden med cykelparkeringsforhold ved stoppestedet er lavere i Syd- og Sønderjylland end i resten af landet.

OVERBLIK

Passagerernes tilfredshed med udvalgte forhold ved busstoppesteder

? **Spm.15:** Hvor tilfreds er du generelt med følgende forhold ved det busstoppested, du benytter oftest på dine rejser med kollektiv transport?

Tilfredsheden med tryghed, muligheden for at få information om næste afgang og ventetid inden næste afgang er generelt høj.



Figur 6.1: Juli 2021

Base = 536 besvarelser

Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport

Passagerernes holdning til forhold ved busstoppesteder – Tryghed

? **Spm.15:** Hvor tilfreds er du generelt med følgende forhold ved det busstoppested, du benytter oftest på dine rejser med kollektiv transport?
Tryghed.

Tilfredsheden med tryghed ved stoppestedet er lavere i Syd- og Sønderjylland end i resten af landet.

	Regioner						
	Total	Hovedstaden	Sjælland	Fyn og øerne	Syd- og Sønderjylland	Midtjylland	Nordjylland
Meget utilfreds	1%	1%	3%	0%	2%	2%	0%
Utilfreds	4%	2%	7%	4%	12%	5%	8%
Hverken tilfreds eller utilfreds	18%	18%	24%	22%	31%	14%	15%
Tilfreds	54%	58%	37%	46%	33%	62%	53%
Meget tilfreds	17%	18%	21%	17%	10%	15%	17%
Ved ikke / ikke relevant / findes ikke	5%	3%	8%	12%	12%	2%	6%
Besvarelser	536	181	72	59	33	104	87

Tabel 6.1: Juli 2021

Base = 536 besvarelser

Krydset med region

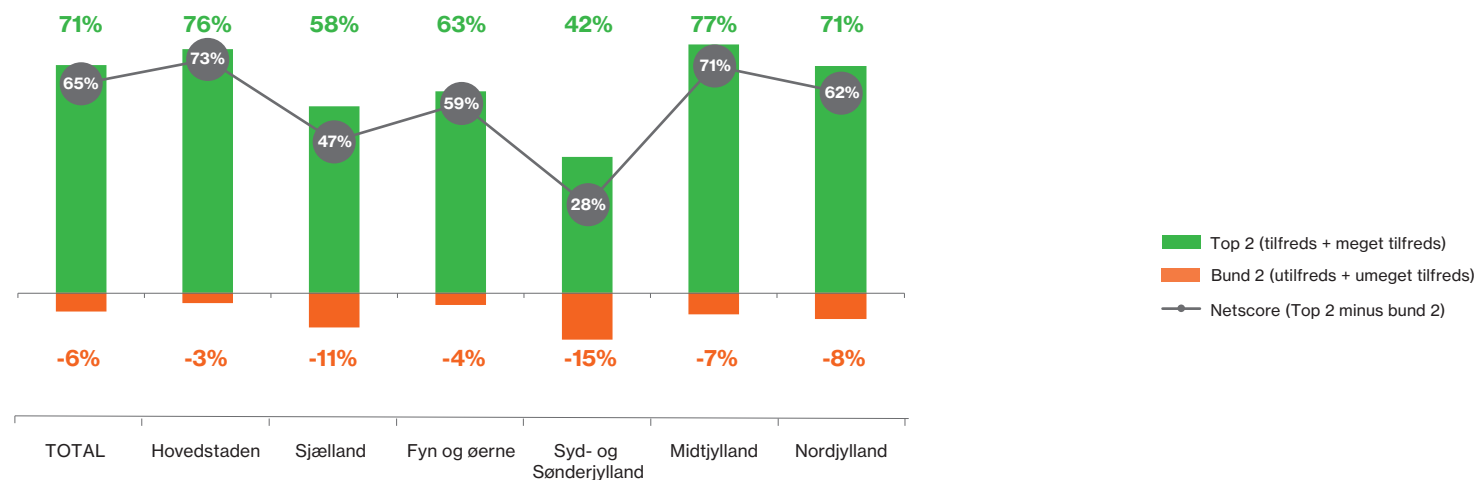
Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport

Passagerernes holdning til forhold ved busstoppesteder – Tryghed

? **Spm.15:** Hvor tilfreds er du generelt med følgende forhold ved det busstoppested, du benytter oftest på dine rejser med kollektiv transport? Tryghed.

Tilfredsheden med tryghed ved stoppestedet er markant lavere i Syd- og Sønderjylland end i resten af landet.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 6.2: Juli 20212
 Base = 536 besvarelser
 Krydset med region
 Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport

Passagerernes holdning til forhold ved busstoppesteder – Information om næste afgang

? **Spm.15:** Hvor tilfreds er du generelt med følgende forhold ved det busstoppested, du benytter oftest på dine rejser med kollektiv transport?
Mulighederne for at få information om næste afgang.

Passagerer med funktionsnedsættelse er mindre tilfredse med mulighederne for at få information om næste afgang end øvrige passagerer.

	Total	Helbred	
		Gangbesvær eller anden funktionsnedsættelse	Ingen funktionsnedsættelse
Meget utilfreds	4%	8%	2%
Utilfreds	9%	9%	9%
Hverken tilfreds eller utilfreds	16%	19%	15%
Tilfreds	44%	40%	47%
Meget tilfreds	21%	18%	23%
Ved ikke / ikke relevant / findes ikke	5%	6%	5%
Besvarelser	536	208	328

Tabel 6.2: Juli 2021

Base = 536 besvarelser

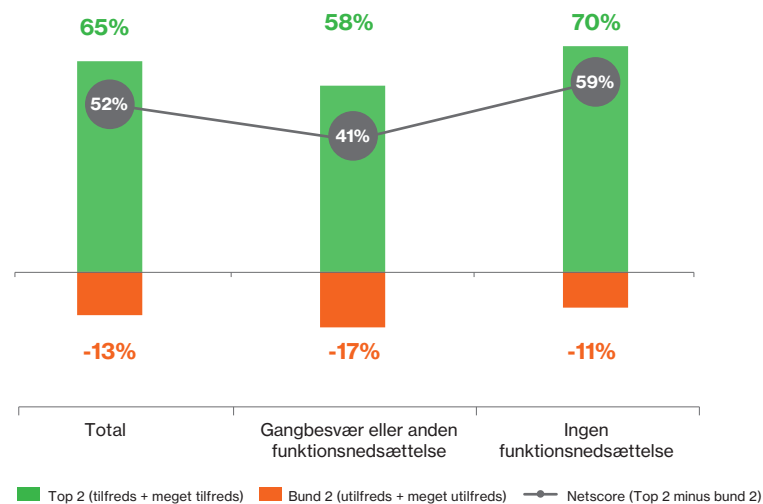
Krydset med funktionsnedsættelse

Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift.

Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 6.3: Juli 2021

Base = 536 besvarelser

Krydset med funktionsnedsættelse

Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport

Passagerernes holdning til forhold ved busstoppesteder – Ventetiden inden næste bus afgår

? **Spm.15:** Hvor tilfreds er du generelt med følgende forhold ved det busstoppested, du benytter oftest på dine rejser med kollektiv transport?
Ventetiden inden næste bus afgår

Tilfredsheden med ventetiden, inden næste bus afgår, er lavere i Syd- og Sønderjylland end i resten af landet.

	Regioner						
	Total	Hovedstaden	Sjælland	Fyn og øerne	Syd- og Sønderjylland	Midtjylland	Nordjylland
Meget utilfreds	3%	1%	4%	7%	8%	2%	5%
Utilfreds	15%	16%	19%	12%	25%	14%	5%
Hverken tilfreds eller utilfreds	25%	23%	28%	24%	37%	24%	27%
Tilfreds	41%	42%	32%	39%	18%	52%	36%
Meget tilfreds	12%	13%	9%	11%	4%	7%	25%
Ved ikke / ikke relevant / findes ikke	4%	4%	8%	7%	9%	1%	3%
Besvarelser	536	181	72	59	33	104	87

Tabel 6.3: Juli 2021

Base = 536 besvarelser

Krydset med region

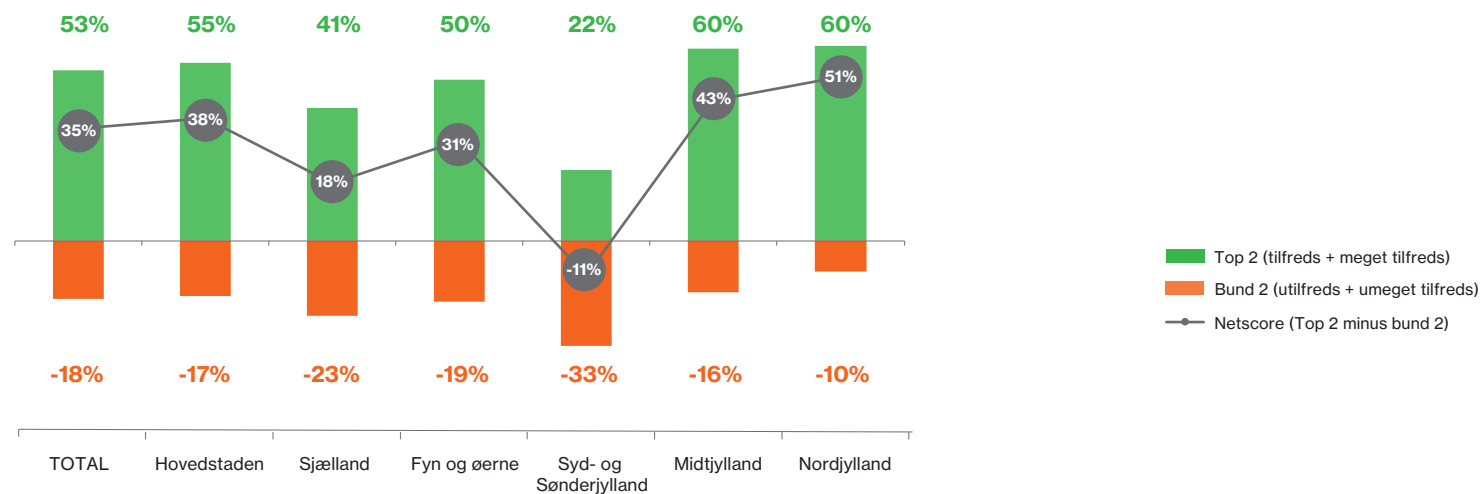
Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport

Passagerernes holdning til forhold ved busstoppesteder – Ventetiden inden næste bus afgår

? **Spm.15:** Hvor tilfreds er du generelt med følgende forhold ved det busstoppested, du benytter oftest på dine rejser med kollektiv transport?
Ventetiden inden næste bus afgår

Tilfredsheden med ventetiden, inden næste bus afgår, er lavere i Syd- og Sønderjylland end i resten af landet.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 6.4: Juli 2021

Base = 536 besvarelser

Krydset med region

Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport



Tilfredsheden med ventetiden, inden næste bus afgår, er lavere i Syd- og Sønderjylland end i resten af landet.

Passagerernes holdning til forhold ved busstoppesteder – Parkeringsforhold for cykler

- ? **Spm.15:** Hvor tilfreds er du generelt med følgende forhold ved det busstoppested, du benytter oftest på dine rejser med kollektiv transport?
Parkeringsforhold for cykler

Tilfredsheden med cykelparkeringsforhold ved stoppestedet er lavere i Syd- og Sønderjylland end i resten af landet.

	Regioner						
	Total	Hovedstaden	Sjælland	Fyn og øerne	Syd- og Sønderjylland	Midtjylland	Nordjylland
Meget utilfreds	5%	5%	7%	7%	7%	2%	7%
Utilfreds	14%	14%	14%	10%	24%	16%	13%
Hverken tilfreds eller utilfreds	17%	15%	19%	22%	22%	18%	13%
Tilfreds	24%	24%	28%	20%	21%	25%	25%
Meget tilfreds	9%	9%	4%	15%	9%	7%	14%
Ved ikke / ikke relevant / findes ikke	31%	34%	28%	26%	18%	33%	28%
Besvarelser	536	181	72	59	33	104	87

Tabel 6.4: Juli 2021

Base = 536 besvarelser

Krydset med region

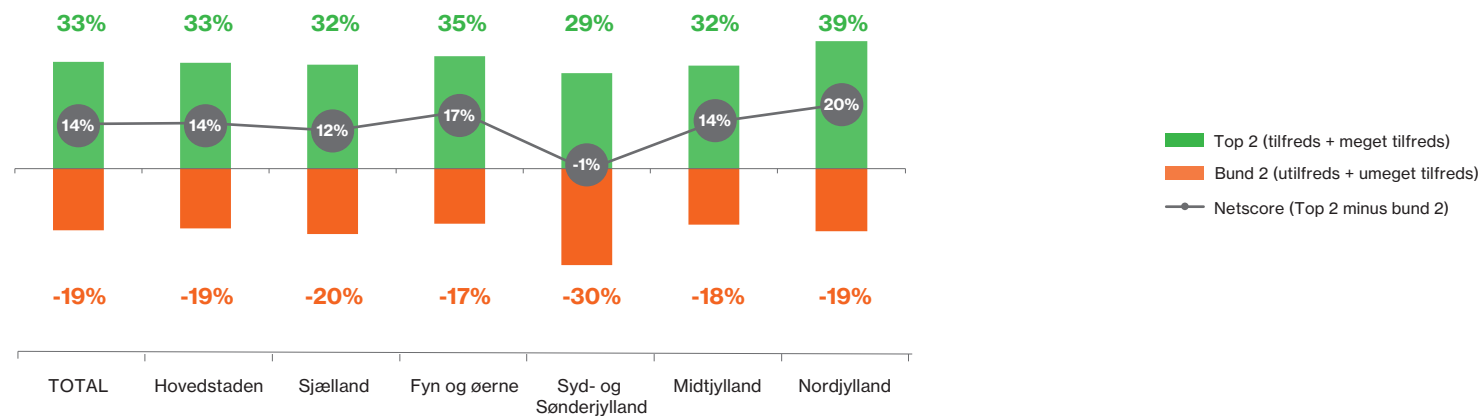
Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport

Passagerernes holdning til forhold ved busstoppesteder – Parkeringsforhold for cykler

? **Spm.15:** Hvor tilfreds er du generelt med følgende forhold ved det busstoppested, du benytter oftest på dine rejser med kollektiv transport?
Parkeringsforhold for cykler

Tilfredsheden med cykelparkeringsforhold ved stoppestedet er lavere i Syd- og Sønderjylland end i resten af landet.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 6.5: Juli 2021

Base = 536 besvarelser

Krydset med region

Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport

Kapitel 7

Udvalgte
planlægningsdilemmaer

Summary

Flere siddepladser i bussen eller bedre mulighed for at holde afstand til medpassagerer?

Flest, 45%, foretrækker færre siddepladser og bedre muligheder for at holde afstand til medpassagerer.

Kun 29% foretrækker det omvendte: flere siddepladser og kortere afstand til medpassagerer. Blandt de 18-29 årige er præferencen markant, idet 39% foretrækker flere siddepladser og kortere afstand til medpassagerer.

Kort transporttid eller kort afstand til busstoppestedet?

2 ud af 3 foretrækker direkte busruter med få stop og kort rejsetid.

Dog er andelen markant lavere blandt ældre og gangbesværede, hvor en større andel foretrækker busruter med flere stop.

Fladedækning eller høj afgangsfrekvens?

Godt 4 ud af 10 foretrækker færre busruter, der dækker et mindre område, men har højere afgangsfrekvens.

Det gælder dog især de 18-29 årige og dem, der rejser dagligt.

Især på Fyn og Øerne og i Nordjylland er der en større præference for flere ruter, der dækker et større geografisk område.

Hver fjerde har ingen præferencer eller har ikke en holdning.

Kort rejsetid eller korrespondancesikkerhed?

Over halvdelen foretrækker korrespondancesikkerhed fremfor kortere rejsetid.

Dog er mænd lidt mere risikovillige, idet en lidt større andel foretrækker køreplaner med kort tid indlagt til skift og en større risiko for at miste en forbindelse.

De 65+ årige er de mindst risikovillige.

Siddekomfort eller bedre mulighed for at få en siddeplads?

Knap halvdelen foretrækker mindre komfort og lille sandsynlighed for ikke at få en siddeplads.

Det gælder især kvinder, 65+ årige og passagerer i Hovedstaden.

Omvendt er der en overvægt af mænd, som foretrækker mere benplads, men større risiko for ikke at få en siddeplads.

Det samme gælder passagerer i Nordjylland og Syd- og Sønderjylland, hvilket kan hænge sammen med en lavere belægning i togene end i f.eks. Hovedstadsområdet.

Rengjort betalingstoilet eller gratis toilet uden garanti for rengøring?

Der er store forskelle i præferencer på tværs af køn og alder.

Kvinder og de 65+ årige har en klar præference for et rent toilet, der koster 5 kr., mens især mænd og de 18-29 årige er villige til at gå på kompromis med rengøringen for at kunne komme gratis på toilettet.

Halvtimesdrift eller forskudte afgangstider med hhv. langsomme og hurtige tog?

Flest (45%) har præference for tog hver halve time fremfor hhv. hurtige og langsomme tog med forskudte afgangstider (31%).

Det gælder især for mænd.

Hver fjerde har ingen præferencer eller har ikke en holdning.

Afstandsbaseerede takster eller enhedstakst?

Der er delte præferencer i relation til, hvordan taksterne i den kollektiv transport bør beregnes.

De, der foretager korte rejser (op til 10 km), har en præference for det nuværende takstsystem med mange små zoner, der gør korte rejser relativt billige.

Men ser man på de passagerer, der rejser over 10 km er der en større præference for et system med færre og større zoner, der vil gøre de længere rejser relativt billigere.

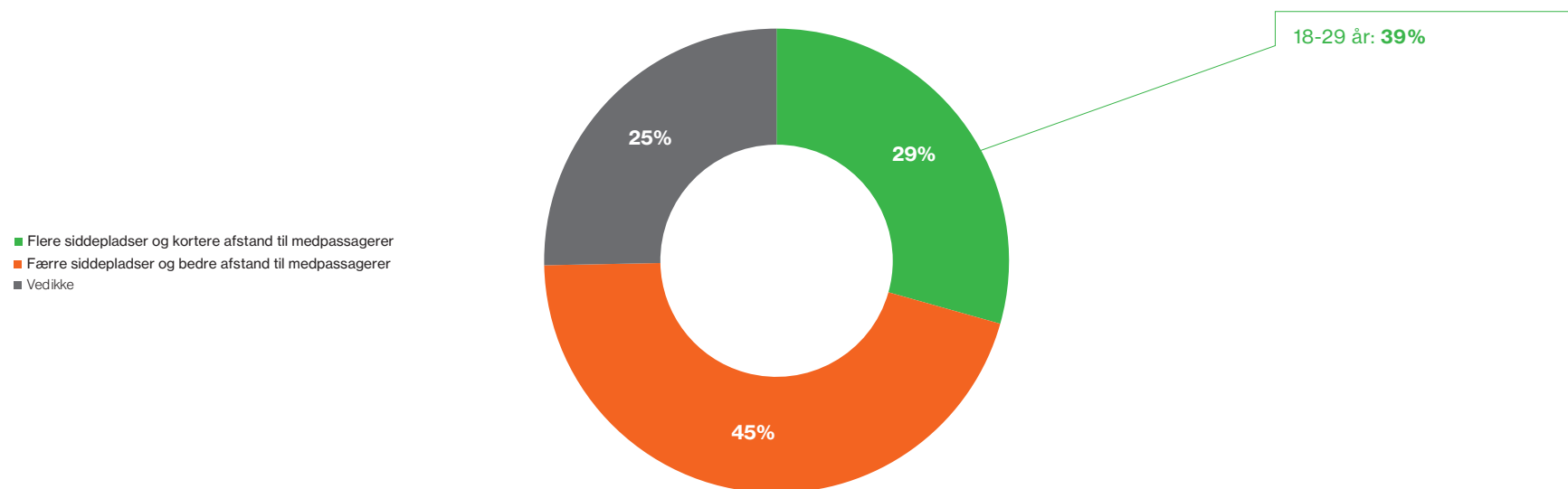
Dilemma: Flere siddepladser i busser eller bedre mulighed for at holde afstand til medpassagerer?

? **Spm.18:** Tænk nu generelt på indretningen af busser. Hvilke af følgende alternativer foretrækker du?

Flest, 45%, foretrækker færre siddepladser og bedre muligheder for at holde afstand til medpassagerer.

Kun 29% foretrækker det omvendte: flere siddepladser og kortere afstand til medpassagerer.

Blandt de 18-29 årige er præferencen markant, idet 39% foretrækker flere siddepladser og kortere afstand til medpassagerer



Figur 7.1: Juli 2021

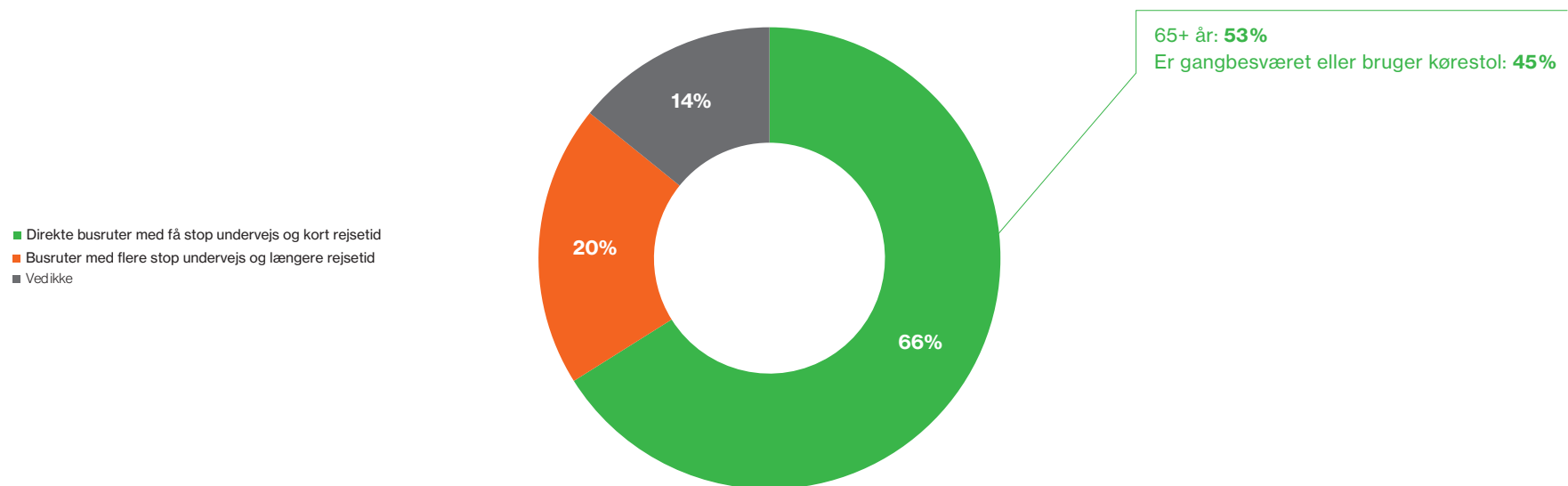
Base = 536 besvarelser

Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport

Dilemma: Kort transporttid eller kort afstand til busstoppestedet?

? **Spm.20A:** I tilrettelæggelsen af busruter er der et dilemma mellem kort transporttid og kort afstand til nærmeste busstoppested. Hvilken af følgende løsninger foretrækker du?

2 ud af 3 foretrækker direkte busruter med få stop og kort rejsetid. Dog er andelen markant lavere blandt ældre og gangbesværede, hvor en højere andel foretrækker busruter med flere stop.



Figur 7.2: Juli 2021

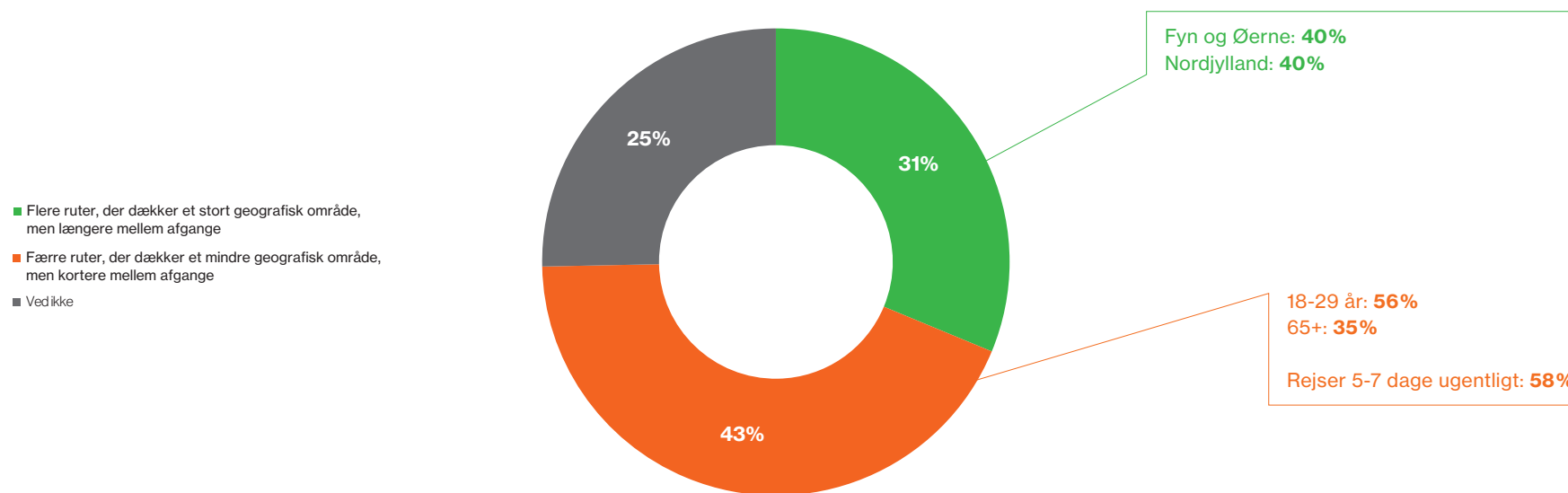
Base = 1607 besvarelser

Filter: Benytter kollektiv transport mindst en dag om året

Dilemma: Fladedækning eller høj afgangsfrekvens?

🔍 **Spm.20B:** I planlægningen af busruter er der et dilemma mellem på den ene side mange busruter, der dækker et stort geografisk område, men som ikke kører så tit, og på den anden side flere afgange for de enkelte busruter. Hvilken af følgende typer ruteplanlægning foretrækker du?

Godt 4 ud af 10 foretrækker færre ruter, der dækker et mindre område, men har højere afgangsfrekvens. Det gælder dog især de 18-29 årige og dem, der rejser dagligt. Især på Fyn og Øerne og i Nordjylland er der en større præference for flere ruter, der dækker et større geografisk område.



Figur 7.3: Juli 2021

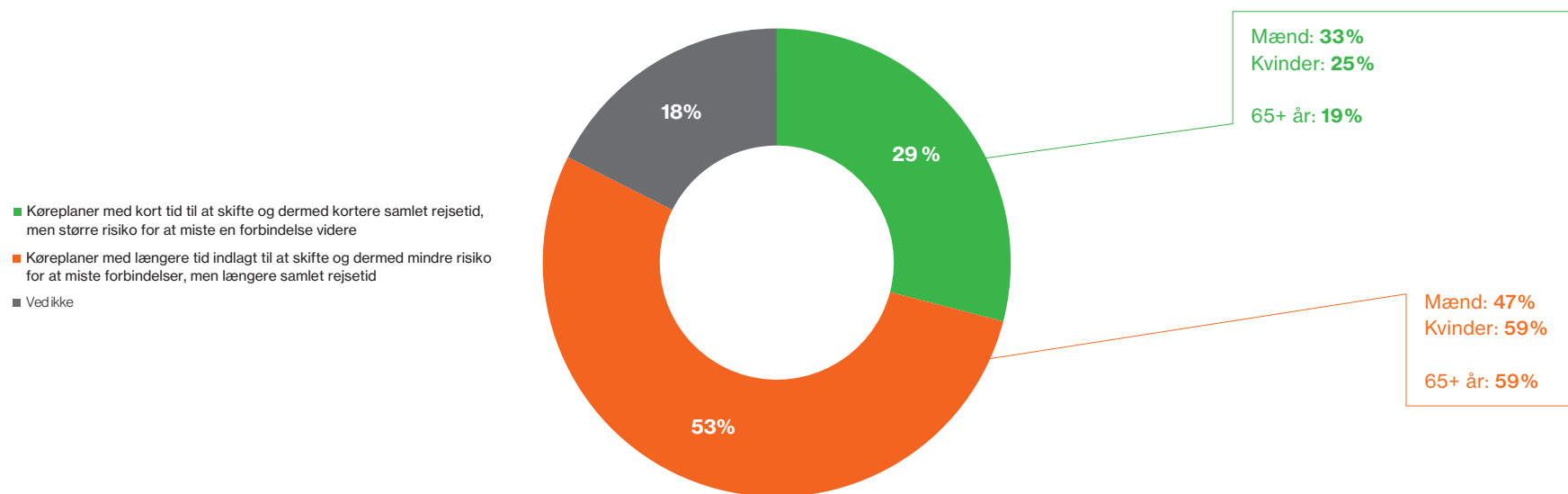
Base = 1607 besvarelser

Filter: Benytter kollektiv transport mindst en dag om året

Dilemma: Kort rejsetid eller korrespondancesikkerhed?

❓ **Spm.20C:** I tilrettelæggelsen af køreplaner er der et dilemma om, hvor lang tid, man skal give til skift mellem transportmidler. Kort skiftetid forkorter den samlede rejsetid, men øger risikoen for, at en forbindelse mistes. Hvilken af følgende typer køreplaner foretrækker du?

Over halvdelen foretrækker korrespondancesikkerhed fremfor kortere rejsetid. Dog er mænd lidt mere risikovillige, idet en lidt større andel foretrækker køreplaner med kort tid indlagt til skifte, og en større risiko for at miste en forbindelse. De 65+ årige er de mindst risikovillige, hvilket bl.a. kan hænge sammen med, at der er flere gangbesværede og dermed et større behov for længere tid til at skifte.



Figur 7.4: Juli 2021

Base = 1607 besvarelser


Filter: Benytter kollektiv transport mindst en dag om året



DSB
Gå ikke ind i
toget, når dørene
lukker

Så hjælper du os med
at masse på dig



Du kan køre med os 

DSB Rejsetidsgaranti

Du kan få kompensation for dine rejser, hvis togene ikke lever op til målene for kundepunktlighed. Det kan du på to måder - afhængigt af, hvordan du rejser:


DSB Pendler Rejsetidsgaranti

- Til dig, der pendler og rejser på et kort, der gælder i mindst 30 dage
- Du tilmelder dig en målestrekning, som er den strækning, der passer bedst til din daglige pendlerstrækning
- Du får automatisk kompensation, når togene på din strækning ikke overholder kundepunktligheds målet
- Udbetalingen sker ca. midt i hver måned for den forrige måned

DSB Basis Rejsetidsgaranti

- Til dig, der rejser på almindelige billetter med DSB's tog i Danmark
- Rejsetidsgarantien gælder, når du er mindst 30 min. forsinket til din bestemmelsesstation
- Du kan vælge, om du vil have en billet til en ny rejse på samme strækning eller have penge ind på din NemKonto

Læs mere og tilmeld dig DSB Rejsetidsgaranti på dsb.dk/rejsetidsgaranti

Du kan køre med os 

Over halvdelen foretrækker korrespondancesikkerhed fremfor kortere rejsetid.

Dog er mænd lidt mere risikovillige, idet en lidt større andel foretrækker køreplaner med kort tid indlagt til skift og en større risiko for at miste en forbindelse.

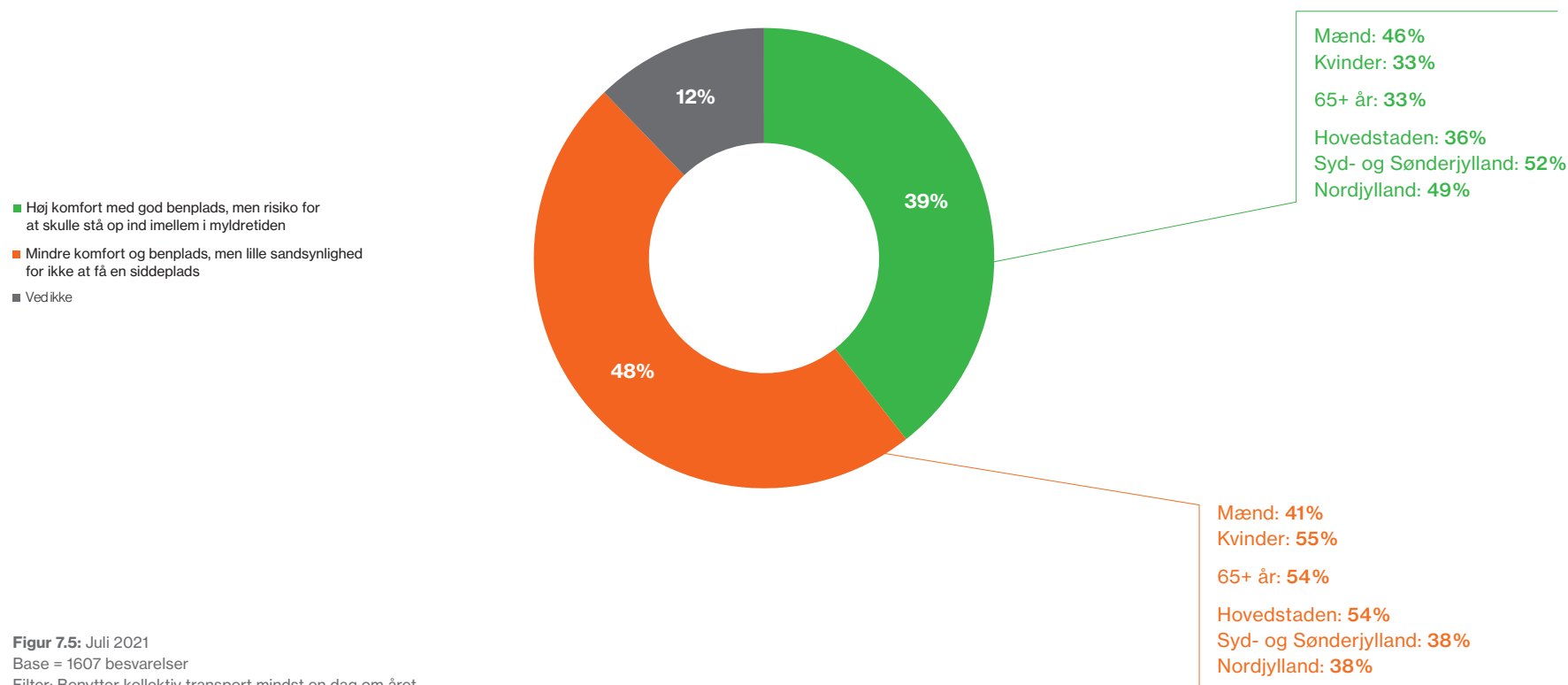


Over halvdelen foretrækker korrespondancesikkerhed fremfor kortere rejsetid.

Dilemma: Siddekomfort eller bedre mulighed for at få en siddeplads?

? **Spm.20D:** Ved indretning af togkupéer er der et dilemma mellem siddekomfort og muligheden for at få en siddeplads i myldretiden. Hvilken af følgende typer siddepladser foretrækker du?

Knap halvdelen foretrækker mindre komfort og lille sandsynlighed for ikke at få en siddeplads. Det gælder især kvinder, 65+ årige og passagerer i Hovedstaden. Omvendt er der en overvægt af mænd, som foretrækker mere benplads, men større risiko for ikke at få en siddeplads. Det samme gælder passagerer i Nordjylland og Syd- og Sønderjylland, hvilken kan hænge sammen med en lavere belægning i togene end i f.eks. Hovedstadsområdet.

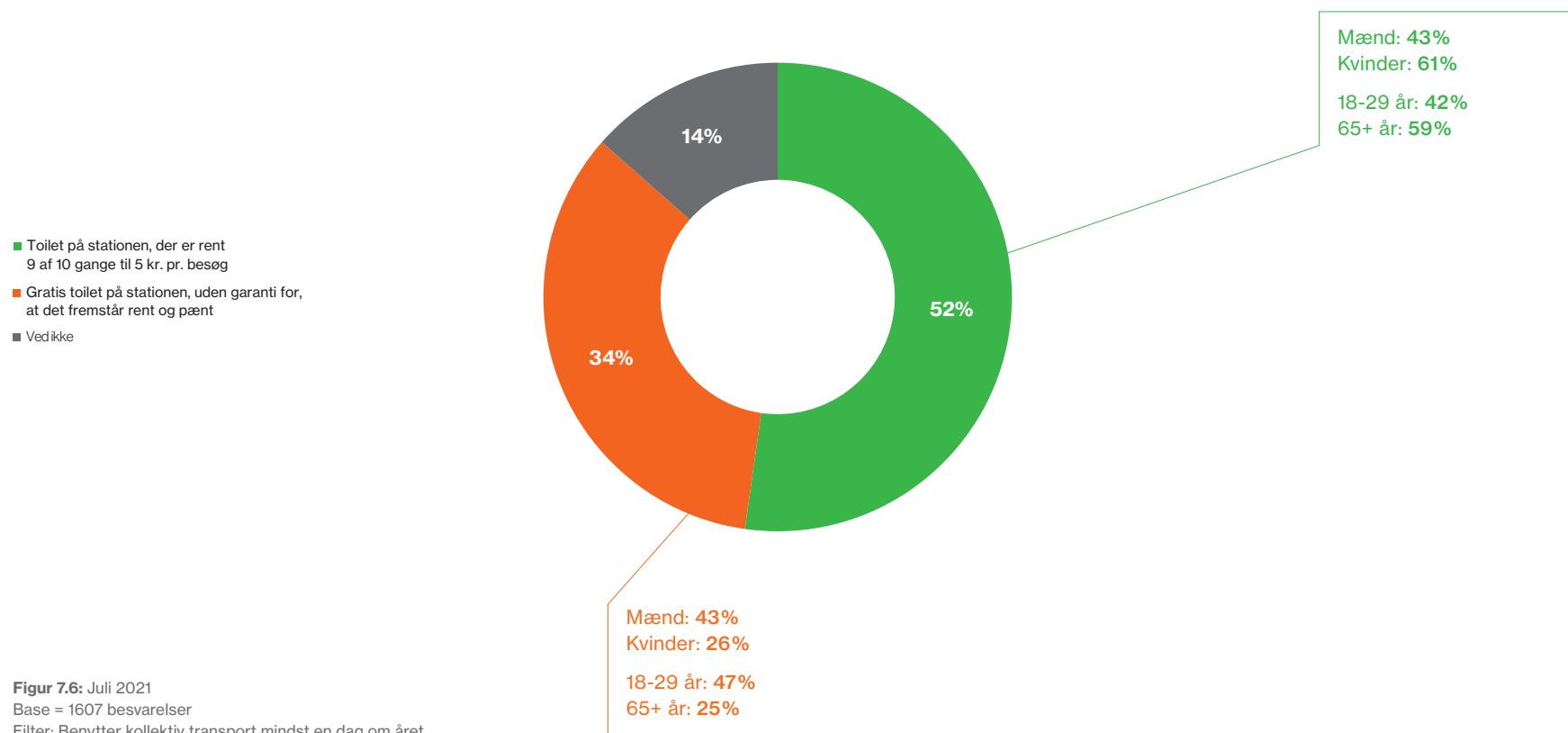


Figur 7.5: Juli 2021
 Base = 1607 besvarelser
 Filter: Benytter kollektiv transport mindst en dag om året

Dilemma: Rengjort betalingstoilet eller gratis toilet uden garanti for rengøring?

? **Spm.20E:** Ved indretning af toiletter på togstationer er der et dilemma mellem pris og kvalitet. Hvilken af følgende typer toiletter foretrækker du?

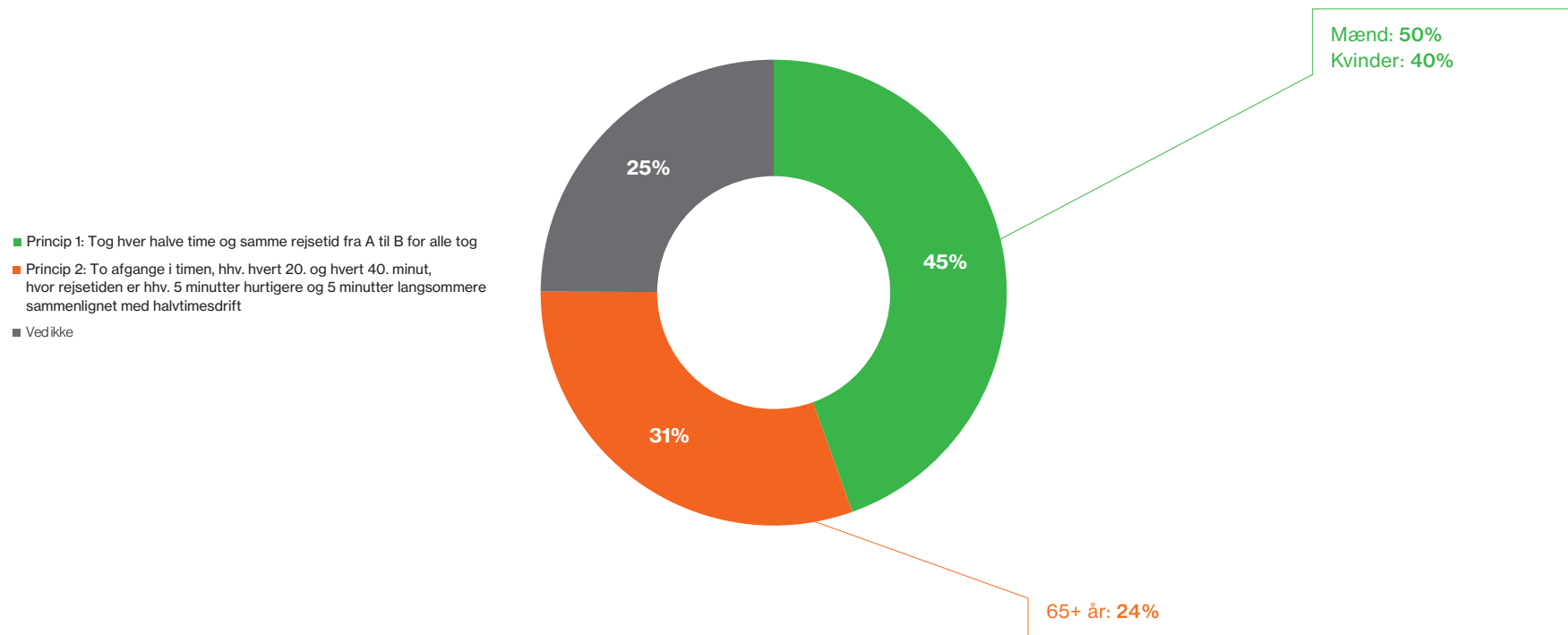
Der er store forskelle i præferencer på tværs af køn og alder. Kvinder og de 65+ årige har en klar præference for et rent toilet, der koster 5 kr., mens især mænd og de 18-29 årige er villige til at gå på kompromis med rengøringen for at kunne komme gratis på toilettet.



Dilemma: Halvtimesdrift eller forskudte afgangstider med hhv. langsomme og hurtige tog?

? **Spm.20F:** Togkøreplaner kan følge forskellige principper. Hvilket af følgende køreplansprincipper foretrækker du?

Flest har præference for tog hver halve time fremfor hhv. hurtige og langsomme tog med forskudte afgangstider. Det gælder især mænd.



Figur 7.7: Juli 2021

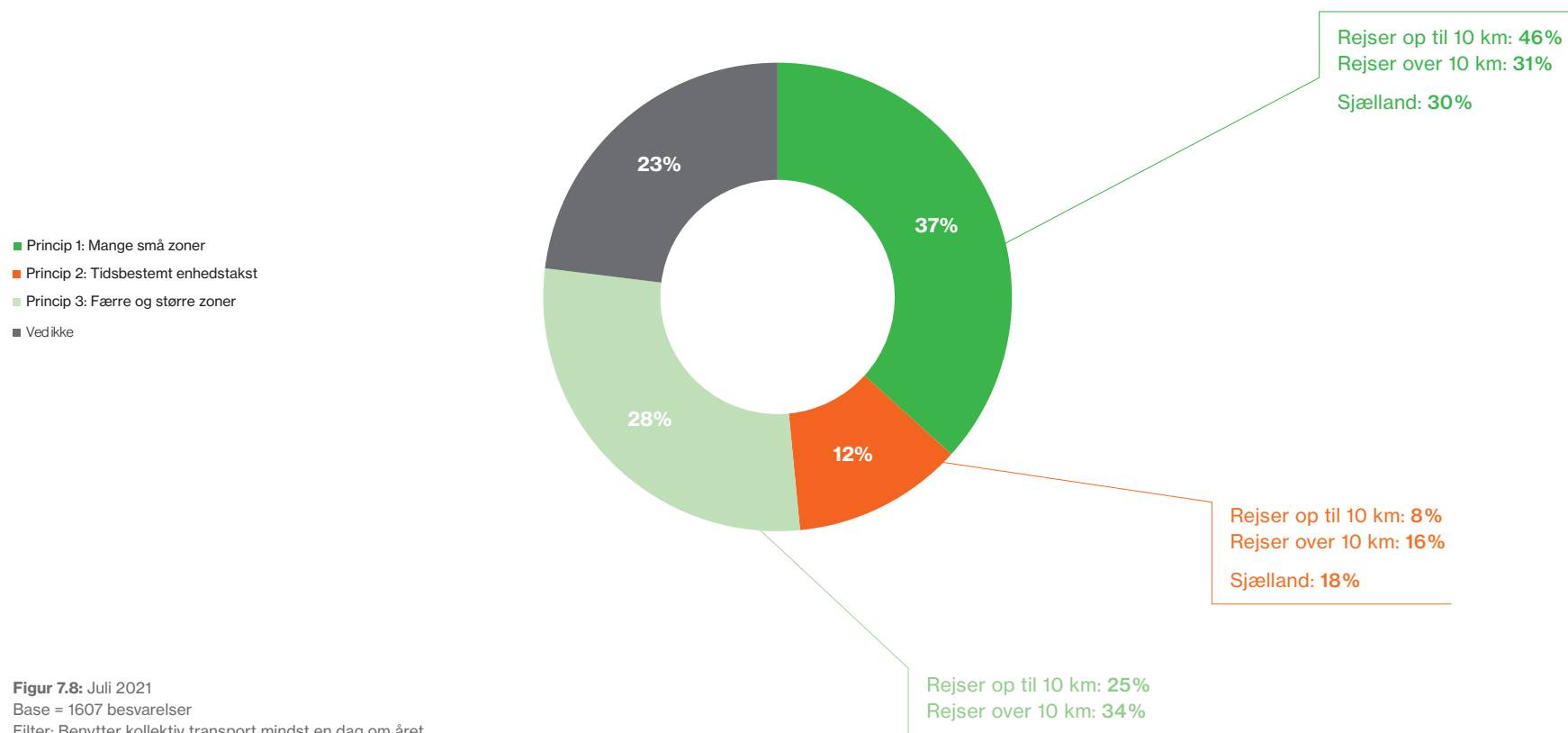
Base = 1607 besvarelser

Filter: Benytter kollektiv transport mindst en dag om året

Dilemma: Afstandsbaseerede takster eller enhedstakst?

? **Spm.20G:** Priser og takster i den kollektive transport kan følge forskellige principper. Hvilket af følgende takstprincipper foretrækker du?

Der er delte præferencer i relation til, hvordan takster bør beregnes. De, der foretager korte rejser (op til 10 km), har en præference for det nuværende takstsystem med mange små zoner, der gør korte rejser relativt billige. Men ser man på de passagerer, der rejser over 10 km, er der en større præference for et system med færre og større zoner, der vil gøre de længere rejser relativt billigere. Passagerer bosat i Region Sjælland har også generelt en større præference for et takstsystem, der vil gøre længere rejser relativt billigere.





Der er delte præferencer i relation til, hvordan taksterne i den kollektiv transport bør beregnes.

De, der foretager korte rejser (op til 10 km), har en præference for det nuværende takstsystem, mens de passagerer, der rejser over 10 km har større præference for et system, der vil gøre de længere rejser relativt billigere.

Kapitel 8

Præferencer vedrørende
**forbedringer af
kollektiv transport**

Summary

Præferencer

Der peges især på, at følgende forbedringer ”i høj” eller ”i meget høj” grad vil kunne få danskerne til at bruge kollektiv transport mere end i dag:

- Lavere priser (51%)
- Kortere rejsetid (40%)
- Færre forsinkelser (39%)
- Flere afgange (36%)

Der er en klar sammenhæng mellem alder, og i hvilken grad forbedringer i den kollektive transport vil kunne få danskerne til at rejse mere. Det er således især de 18-29 årige, der kan påvirkes til at rejse mere, mens de 65+ årige er de mindst påvirkelige.

Bilejerne udgør ca. 80% af deltagerne i undersøgelsen og er generelt svære at påvirke. Dog peger knap halvdelen på, at lavere priser ”i høj” eller ”i meget høj” grad vil kunne få dem til at rejse mere med kollektiv transport.

51%

51 procent peger på at lavere priser i ”i høj” eller ”i meget høj” grad vil kunne få danskerne til at bruge kollektiv transport mere end i dag

Basisproduktet er vigtigt for effekten af forbedringer

2 ud af 3 vil rejse mere med kollektiv transport, hvis de forbedringer, der blev peget på, bliver realiseret. Heraf vil 3 ud af 10 rejse ”en del” eller ”meget” mere.

De 18-29 årige har den højeste andel, der har svaret, at de vil rejse ”en del” eller ”meget” mere, mens de 65+ og de lavfrekvente har den laveste andel.

Følgende forbedringer vil have den største effekt på øget rejselyst:

- Lavere priser
- Flere afgang
- Kortere rejsetid
- Færre forsinkelser
- Kortere ventetid ved skift

Der er tale om helt basale forbedringer, som hænger sammen og påvirker hinanden.

Flere afgang vil f.eks. kunne reducere oplevede ventetider ved skift, og færre forsinkelser vil give kortere samlet rejsetid.

Tilsvarende vil forbedringer i f.eks. rejsetid, pålidelighed m.v. give mere værdi for pengene og dermed en større betalingsvillighed for det samlede produkt.

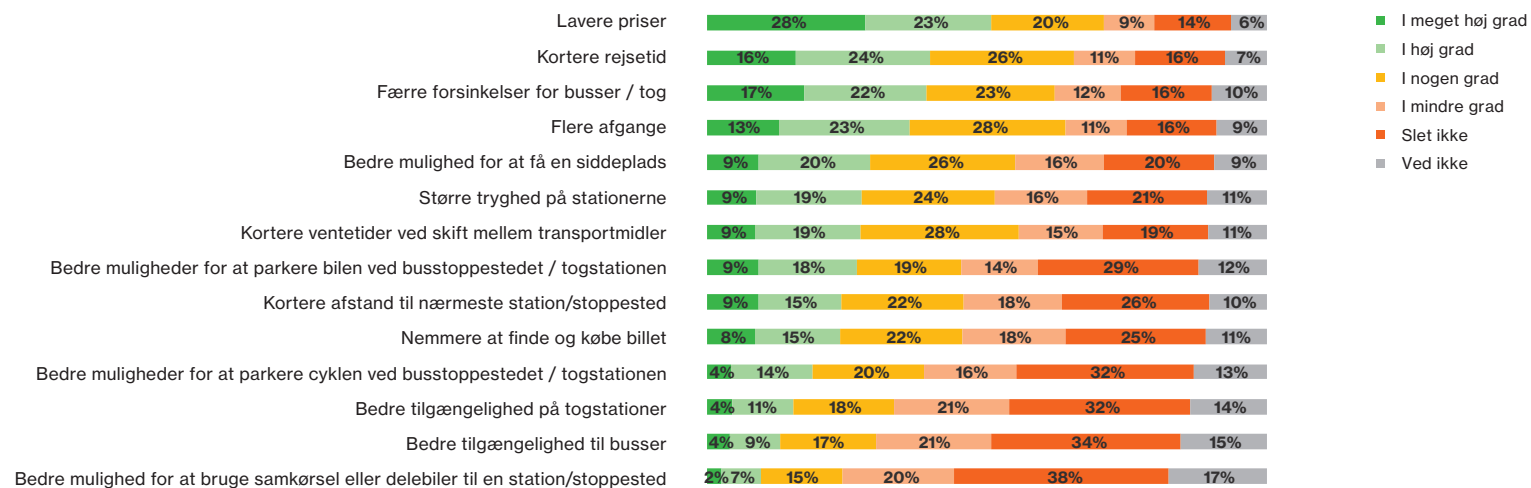


2 ud af 3 vil rejse mere med kollektiv transport, hvis de forbedringer, der blev peget på, bliver realiseret.

Præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport

Spm.22: I hvilken grad vil følgende ændringer medvirke til, at du vil bruge kollektiv transport mere, end du gør i dag?

Lavere priser, kortere rejsetid, færre forsinkelser og flere afgang er de hyppigst nævnte forbedringer, der vil kunne få danskerne til at rejse mere med kollektiv transport.



Figur 8.1: Juli 2021
Base = 2421 besvarelser
Filter: Alle

Præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport - Alder

? **Spm.22:** I hvilken grad vil følgende ændringer medvirke til, at du vil bruge kollektiv transport mere, end du gør i dag?

Der er en klar sammenhæng mellem alder, og i hvilken grad forbedringer i den kollektive transport vil kunne få danskerne til at rejse mere. Det er således især de 18-29 årige, der kan påvirkes til at rejse mere, mens de 65+ årige er de mindst påvirkelige.

Type forbedring:	Alder					
	Total	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
Lavere priser	51%	74%	56%	50%	46%	35%
Kortere rejsetid	40%	62%	54%	42%	34%	18%
Færre forsinkelser for busser / tog	39%	60%	45%	35%	35%	26%
Flere afgang	36%	59%	42%	36%	30%	21%
Bedre mulighed for at få en siddeplads	29%	46%	27%	22%	24%	27%
Større tryghed på stationerne	27%	39%	24%	23%	24%	26%
Kortere ventetider ved skift mellem transportmidler	27%	46%	30%	27%	22%	17%
Bedre muligheder for at parkere bilen ved busstoppestedet / togstationen	27%	28%	28%	29%	22%	28%
Kortere afstand til nærmeste station/stoppested	24%	40%	25%	23%	19%	16%
Nemmere at finde og købe billet	24%	28%	20%	23%	21%	25%
Bedre muligheder for at parkere cyklen ved busstoppestedet / togstationen	19%	34%	15%	19%	16%	11%
Bedre tilgængelighed på togstationer	15%	23%	11%	13%	12%	17%
Bedre tilgængelighed til busser	13%	20%	10%	11%	11%	13%
Bedre mulighed for at bruge samkørsel eller delebiler til en station/stoppested	9%	17%	10%	12%	7%	4%
Besvarelser	2421	492	289	370	670	600

Tabel 8.1: Juli 2021

Base = 2421 besvarelser

NOTE: Procenttal i tabellen viser summen af 'i høj' og 'i meget høj' grad (Top2 boks).

Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift.

Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport - Bilrådighed

? Spm.22: I hvilken grad vil følgende ændringer medvirke til, at du vil bruge kollektiv transport mere, end du gør i dag?

Bilejerne udgør ca. 80% af deltagerne i undersøgelsen og er generelt svære at påvirke. Dog peger knap halvdelen på, at lavere priser ”i høj” eller ”i meget høj” grad vil kunne få dem til at rejse mere med kollektiv transport.

Type forbedring:	Bilrådighed				
	Total	En eller flere biler	Mulighed for at låne	Har kørelejlighed ved behov	Har ikke bil
Lavere priser	51%	46%	80%	57%	66%
Kortere rejsetid	40%	37%	66%	47%	43%
Færre forsinkelser for busser / tog	39%	36%	65%	51%	45%
Flere afgang	36%	33%	54%	55%	45%
Bedre mulighed for at få en siddeplads	29%	28%	42%	30%	33%
Større trykthed på stationerne	27%	25%	42%	35%	36%
Kortere ventetider ved skift mellem transportmidler	27%	26%	50%	34%	25%
Bedre muligheder for at parkere bilen ved busstoppestedet / togstationen	27%	30%	22%	15%	12%
Kortere afstand til nærmeste station/stoppested	24%	23%	38%	29%	23%
Nemmere at finde og købe billet	24%	24%	26%	21%	24%
Bedre muligheder for at parkere cyklen ved busstoppestedet / togstationen	19%	16%	33%	27%	26%
Bedre tilgængelighed på togstationer	15%	14%	19%	28%	21%
Bedre tilgængelighed til busser	13%	12%	18%	21%	15%
Bedre mulighed for at bruge samkørsel eller delebiler til en station/stoppested	9%	8%	17%	12%	12%
Besvarelser	2421	1944	137	69	271
Andel af samlet stikprøve	100%	80%	6%	3%	11%

Tabel 8.2: Juli 2021

Base = 2421 besvarelser

NOTE: Procental i tabellen viser summen af 'i høj' og 'i meget høj' grad (Top2 boks). Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift. Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.



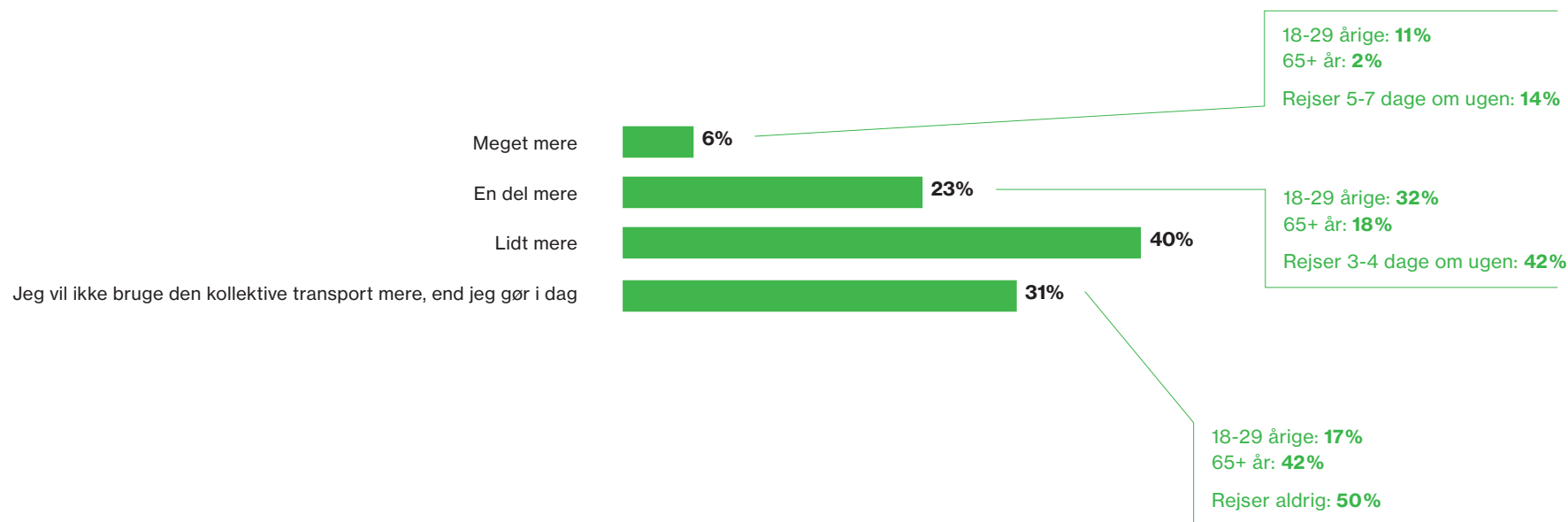
Der er en klar sammenhæng mellem alder, og i hvilken grad forbedringer i den kollektive transport vil kunne få danskerne til at rejse mere.

Det er således især de 18-29 årige, der kan påvirkes til at rejse mere, mens de 65+ årige er de mindst påvirkelige.

Effekten af forbedringer

? **Spm.23:** Hvis de ændringer, du har svaret 'i (nogen / høj / meget høj) grad' til, blev gennemført, hvor meget mere ville du så gøre brug af kollektiv transport?

2 ud af 3 vil rejse mere med kollektiv transport, hvis de forbedringer, der blev peget på, bliver realiseret. 3 ud af 10 vil rejse "en del" eller "meget" mere. De 18-29 årige har den højeste andel, der har svaret, at de vil rejse "en del" eller "meget" mere (43%), mens de 65+ årige har den laveste andel (20%).



Figur 8.2: Juli 2021
Base = 2421 besvarelser
Filter: Alle



Bilejerne (ca. 80 % af den samlede stikprøve) er generelt svære at påvirke. Dog peger knap halvdelen af bilejerne på, at lavere priser ”i høj” eller ”i meget høj” grad vil kunne få dem til at rejse mere med kollektiv transport.

Knap halvdelen af bilejerne peger på, at lavere priser ”i høj” eller ”i meget høj” grad vil kunne få dem til at rejse mere med kollektiv transport.

Hvilke forbedringer har størst effekt?

? **Spm.15:** I hvilken grad vil følgende ændringer medvirke til, at du vil bruge kollektiv transport mere, end du gør i dag?

Spm.23: Hvis de ændringer, du har svaret 'i (nogen / høj / meget høj) grad' til, blev gennemført, hvor meget mere ville du så gøre brug af kollektiv transport?

Lavere priser, flere afgang, kortere rejsetid og færre forsinkelser er de fire forbedringer, som har størst sandsynlighed for at få danskerne til at rejse mere med kollektiv transport.

Type forbedring:	Effekt: Top 2 andel			Besvarelser
	Meget mere + En del mere	Lidt mere	Jeg vil ikke bruge den kollektive transport mere, end jeg gør i dag	
Lavere priser	80%	63%	39%	1214
Flere afgang	67%	42%	24%	878
Kortere rejsetid	65%	49%	30%	942
Færre forsinkelser for busser / tog	64%	47%	31%	943
Kortere ventetider ved skift mellem transportmidler	51%	30%	19%	659
Bedre mulighed for at få en siddeplads	50%	31%	26%	708
Større tryghed på stationerne	47%	31%	23%	655
Bedre muligheder for at parkere bilen ved busstoppestedet / togstationen	46%	31%	21%	641
Kortere afstand til nærmeste station/stoppested	46%	26%	16%	577
Nemmere at finde og købe billet	40%	26%	20%	592
Bedre muligheder for at parkere cyklen ved busstoppestedet / togstationen	36%	20%	13%	449
Bedre tilgængelighed på togstationer	33%	13%	12%	364
Bedre tilgængelighed til busser	27%	13%	9%	321
Bedre mulighed for at bruge samkørsel eller delebiler til en station/stoppested	21%	8%	6%	227
Total	97%	90%	70%	1717
Besvarelser	578	806	617	

Tabel 8.3: Juli 2021

Base = 2421 besvarelser

NOTE: Procenttal i tabellen viser summen af 'i høj' og 'i meget høj' grad (Top2 boks).

Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift. Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Kapitel 9

Om undersøgelsen

Dataindsamling: **Norstat Danmark**

Dataindsamlingsperiode: **25. maj til 3. juni 2021**

Målgruppe: **18+ år**

Nettostikprøve: **2.421**

Vejning: **Stikprøven er vejet på køn, alder og region med udgangspunkt i tal fra Danmarks Statistik**

Om deltagerne

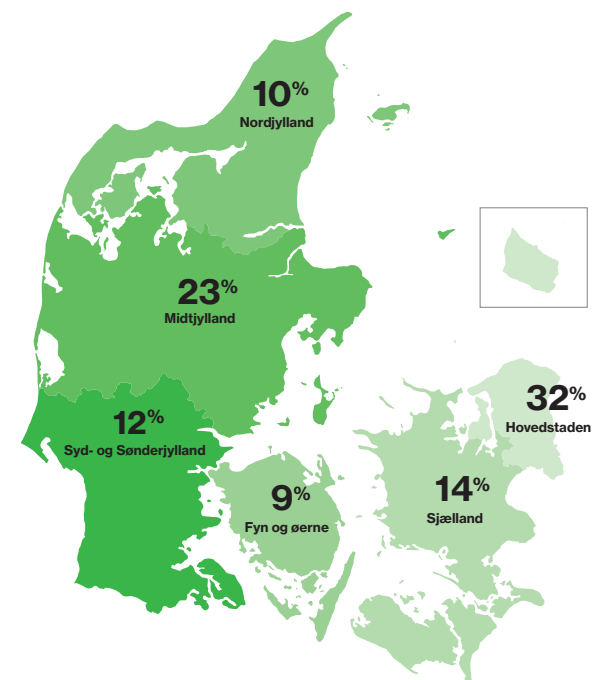
Køn	Andel
Mand	49%
Kvinde	51%

Alder	Andel
18-29 år	20%
30-39 år	15%
40-49 år	16%
50-64 år	25%
65+ år	25%

Region	Andel
Hovedstaden	32%
Sjælland	14%
Fyn og øerne	9%
Syd- og Sønderjylland	12%
Midtjylland	23%
Nordjylland	10%

Erhverv	Andel
Lønmodtager (med eller uden ledelsesansvar)	49%
Selvstændig	3%
Studerende	12%
Hjemmegående	1%
Orlov (barsel m.v.)	1%
Sygemeldt	2%
Ledig	3%
Pensionist/Efterløn	28%
Andet	1%

Helbred	Andel
Er gangbesværet eller bruger kørestol	5%
Har nedsat syn	20%
Har nedsat hørelse	11%
Er i risikogruppen for Covid-19 og andre smitsomme sygdomme	11%
Ingen af disse	64%



Kørekort til personbil	Andel
Ja	90%
Nej	10%

Bilejerskab	Andel
Ja, der er 1 bil i husstanden	51%
Ja, der er 2 biler i husstanden	24%
Ja, der er 3 eller flere biler i husstanden	3%
Der er ikke bil i husstanden, men jeg har mulighed for at låne bil, når jeg har brug for det	6%
Der er ikke bil i husstanden, men jeg har køreledning, når jeg har brug for det	3%
Nej, jeg har ikke bil til rådighed	12%

Rejsebehov	Pendling til/fra arbejde eller uddannelse	Fritidsaktivitet (sport, kultur osv.)	Besøge venner eller familie
5-7 dage om ugen	31%	5%	2%
3-4 dage om ugen	12%	12%	6%
1-2 dage om ugen	5%	30%	35%
1-3 dage om måneden	2%	17%	42%
1-2 dage i kvartalet	1%	7%	9%
Ca. en dag hvert halve år	1%	4%	2%
Ca. en dag om året	0%	1%	1%
Sjældnere	2%	10%	2%
Aldrig	45%	13%	2%

Rejsefrekvens med kollektiv transport

	Andel
5-7 dage om ugen	4%
3-4 dage om ugen	5%
1-2 dage om ugen	9%
1-3 dage om måneden	15%
1-2 dage i kvartalet	13%
Ca. en dag hvert halve år	13%
Ca. en dag om året	10%
Sjældnere	17%
Aldrig	14%



**Næsten hver femte dansker
kører med kollektiv transport
mindst en dag om ugen**

Danskerne og kollektiv transport 2021

RAPPORTEN ER UDARBEJDET AF:
Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk

Foto: Anette Sønderby Madsen, Getty Images og Laurenz Heymann

Passagerpulsens hos
Forbrugerrådet Tænk
Fiolstræde 17B
Postboks 2188
1017 København K.

Telefon: +45 77 41 77 41
E-mail: passagerpulsens@fbr.dk
Hjemmeside: www.passagerpulsens.dk

Forbrugerrådet
Tænk
Passagerpulsens

© Forbrugerrådet Tænk
København 2021